

RELAZIONE DI SINTESI

BUDGET 2025-2027

Premessa

La presente relazione, a supporto della previsione triennale 2025-2027, è stata redatta dagli Uffici aziendali in conformità alle linee guida definite dal Comune di Bari, azionista unico della società. Queste linee comprendono, da un lato, la proroga fino al 31/12/2026 dei contratti di servizio relativi al Trasporto Pubblico Locale (TPL) e alla gestione della sosta e, dall'altro, l'approvazione del Documento Economico e Finanziario (PEF) 2024-2026. All'interno di quest'ultimo, oltre alle misure relative all'adeguamento ISTAT, operative fino alla scadenza contrattuale, è stata introdotta una nuova politica tariffaria. Quest'ultima prevede, tra le altre iniziative, il programma MUVT INBUS 365 (solo per il 2025), al termine del quale le agevolazioni tariffarie torneranno ai livelli originari, con un impatto stimato pari a 2,2 milioni di euro IVA inclusa.

L'elaborazione del presente documento si è resa necessaria non solo per ottemperare ai vincoli statutari e di controllo analogo, ma anche come base per le attività propedeutiche alla definizione del Piano di Ristrutturazione ex art. 14 del T.U.S.P. Alla luce dei risultati positivi conseguiti nel 2023 e di quelli previsti per il 2024, l'Azionista ha richiesto una revisione del piano al fine di valutare e misurare eventuali azioni correttive o migliorative.

La redazione del documento ha inoltre tenuto conto delle risultanze del report al 30/09/2024 e del preconsuntivo al 31/12/2024.

In accordo con l'Azionista unico, la previsione per il 2027, attualmente non coperta da un contratto di servizio, è stata elaborata in continuità con i dati del 2026.

Alla luce di quanto sopra, il budget per il triennio 2025-2027 è stato predisposto applicando le condizioni contrattuali dei servizi di TPL e sosta, prorogati come sopra indicato, oltre che le ulteriori misure, principalmente relative alla sosta, contenute nelle deliberazioni di Giunta Municipale n. 510 e n. 511.

Infine, per quanto riguarda le innovazioni connesse all'introduzione del Bus Rapid Transit (BRT) e degli autobus elettrici, che dal 2026 sostituiranno quasi completamente i mezzi a motore termico, si è consapevoli dell'impatto epocale che queste evoluzioni avranno sull'attività della società. Tuttavia, non essendo attualmente disponibili dati certi sui consumi energetici e sui costi di manutenzione di questi nuovi autobus, non è stato possibile stimare con precisione i relativi costi operativi. Pertanto, pur includendo nel piano misure quali la riqualificazione e formazione del personale addetto all'officina e degli autisti, nonché altre azioni connesse al BRT, i costi previsti per il 2026 e 2027, sia per il carburante che per la manutenzione, sono ancora riferiti agli autobus a motore termico.

Per quanto riguarda gli investimenti, oltre a quelli già programmati e comunicati nel documento analogo dell'anno precedente, sono stati previsti interventi per la costruzione della nuova officina

leggera e la realizzazione di una postazione di ricarica per gli autobus elettrici in Via Mitolo. All'interno della nuova struttura è prevista anche un'area dedicata a spogliatoi e servizi igienici per il personale.

Parallelamente, è in corso la ricerca di un sito idoneo per la custodia e la protezione degli autobus elettrici dalle alte temperature, considerando che 23 veicoli sono già stati consegnati, mentre altri sono attesi nei prossimi mesi.

Per quanto riguarda il personale dipendente e i conseguenti adeguamenti derivanti dalla conversione delle modalità di trasporto, è attualmente in fase di definizione l'iter di costruzione della nuova Pianta Organica, che terrà conto delle nuove esigenze aziendali, inclusa l'introduzione della mobilità elettrica. Tale processo, già comunicato all'Azionista, mira a garantire un'organizzazione del personale coerente con le trasformazioni in corso.

In estrema sintesi, la previsione 2024-2026 viene redatta adottando i seguenti parametri:

- Applicazione, per il 2025, 2026 e 2027 del Contratto di Servizio di TPL e Sosta come prorogati, agli stessi patti e condizioni in essere, dalla delibera di G.M. n. 510/2023;
- Interventi dell'amministrazione comunale sul piano finanziario ed economico come previsto dalle azioni innanzi indicate.

Per facilità di lettura, si riepilogano gli effetti delle azioni contenute nel budget 2025-2027, con i conseguenti riflessi su Amtab e sul Comune di Bari.

RIFLESSI PER AMTAB

Descrizione	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
Corrispettivo da CdS	28.924.000	28.924.000	28.924.000
Adeguamento Istat	5.443.000	5.443.000	5.443.000
Ricavi da utenza	3.650.000	5.000.000	5.000.000
Agevolazioni e gratuità	1.205.874	2.287.693	2.287.693
Ricavi da sosta	7.670.000	7.670.000	7.670.000
Altri ricavi	9.332.647	7.115.876	7.770.276
TOTALE RICAVI AMTAB	56.225.521	56.440.569	57.094.969
Costo per la produzione	54.680.393	55.494.788	56.503.448
Gestione finanziaria	90.000	-60.000	-60.000
Imposte	791.146	618.414	458.677
TOTALE COSTI AMTAB	55.561.539	56.053.202	56.902.124
UTILE	663.982	387.367	192.845

RIFLESSI PER IL COMUNE DI BARI

Descrizione	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027
da Regione per CdS	22.328.155	22.328.155	22.328.155
Da Regione ex L. 45/2013	1.912.589	1.912.589	1.912.589
da Amtab canone della Sosta	2.500.000	2.500.000	2.500.000
TOTALE ENTRATE PER IL COMUNE	26.740.744	26.740.744	26.740.744
Corrispettivo CdS	2.183.618	2.183.618	2.183.618
Iva su corrispettivo da CdS	2.892.436	2.892.436	2.892.436
Istat su CdS	5.443.000	5.443.000	5.443.000
Iva su Istat	544.300	544.300	544.300
Agevolazioni tariffarie	1.105.874	2.187.693	2.187.693
Iva su agevolazioni tariffarie	110.587	218.769	218.769
TOTALE IMPEGNI PER IL COMUNE	12.279.815	13.469.816	13.469.816
DIFFERENZA A CARICO COMUNE	14.460.929	13.270.928	13.270.928

1^a Parte

Linee di business

Trasporto Pubblico Locale

Rientrano in tale denominazione i servizi ordinari di linea rientranti nell'ambito di applicazione della L. R. Puglia n. 18/2002, a loro volta suddivisi in servizi minimi (interamente finanziati dalla Regione) e servizi aggiuntivi con oneri a carico del bilancio comunale.

L'attuale Contratto di Servizio per il TPL urbano, stipulato inizialmente il 24/12/2003 ed ampliato con successive integrazioni, è stato integrato con atto aggiuntivo del 9/11/2016 e definitivamente prorogato al 31.12.2026 con le già citate delibere di Giunta Municipale n. 510 e 511, costituisce senza dubbio, sia in termini di fatturato che di risorse umane e materiali occorrenti con i relativi costi, l'attività prevalente della società.

La previsione 2025 (e di conseguenza per gli anni 2026 e 2027) viene fatta adottando i seguenti parametri:

- 1) Proroga dell'attuale contratto di servizio per il TPL, agli stessi patti e condizioni e tariffe, ma con il corrispettivo indicizzato al pari del 2023 (5,4 milioni di euro) costante per il triennio successivo 2025-2027 (2027 elaborato in continuità con il 2026).
- 2) Interventi dell'amministrazione comunale per agevolazioni tariffarie pari ad € 1.1 mln per il 2025 e per l'importo doppio nel 2026 e 2027 (€ 2.2 mln).
- 3) Sostanziale stabilità del prezzo del metano e del gasolio per autotrazione.
- 4) Costo del personale stabile per il triennio 2025-27, prevedendo assunzioni che andranno a colmare i vuoti d'organico dovuti alle quiescenze previste nel periodo. Il personale stimato prevede anche 15 riservisti tra gli operatori di esercizio già dal 2025.
- 5) Ammortamenti come previsti dal piano degli investimenti, in gran parte con fondi europei. Vi è da evidenziare che nel 2026 sono previsti € 96.000.000 di investimenti per acquisti di bus elettrici la cui proprietà rimarrà dell'Ente proprietario.
- 6) Proroga del contratto per la gestione della sosta al 31.12.2026 e considerazione delle azioni previste nella Delibera di G.M. 510/2023.

Il Contratto di Servizio del TPL, dunque, prorogato fino al 31.12.2026, prevede un impegno annuo di produzione di 10.382.040 bus x km in servizio di linea, tutti su gomma, che complessivamente comportavano una previsione di percorrenza totale di oltre 11 milioni di km (comprensivi delle percorrenze per invii e rientri dai capolinea, sostituzione veicoli in linea, prove, collaudi, rifornimenti, ecc.).

Il traffico viaggiatori, in base ai dati ad oggi in possesso della società, anche grazie alla politica MUVT INBUS 365, per effetto degli abbonamenti posti in vendita a 20 euro, è notevolmente migliorato.

La previsione per il 2025 è di un netto recupero grazie, limitando il rischio di impresa a livelli più bassi di quanto ipotizzato – all’attualità in guisa anacronistica - dalla Regione Puglia in sede di definizione dei corrispettivi standard (DGR 2304/2019) che teneva conto di un livello di ricavi del 35% del costo standard.

L’ipotesi di lavoro fatta, quindi, grazie alle risorse comunali rese disponibili permette di mitigare la gratuità agli over65 e bilanciare gli effetti della riduzione dei trasportati causa strascichi della pandemia Covid-19, pur mantenendo invariate le tariffe.

Per quanto riguarda le tre annualità 2025-2027 è stato ipotizzato, rispetto all’esercizio 2023 un indice inflattivo dello 3%, per alcune voci di costo (ad esclusione del costo dei carburanti – gasolio e metano – che seguono dinamiche molto diverse e più precise), mentre vengono stimati separatamente gli oneri di ammortamento per effetto degli investimenti previsti.

Nel triennio di previsione proseguiranno gli investimenti nel settore del TPL finanziati con fondi europei PON METRO e del progetto Smart Mobility.

Il nuovo sistema di bigliettazione elettronica e localizzazione flotta è già quasi del tutto operativo.

Per quanto riguarda l’acquisto di autobus, dopo l’immissione in servizio ad ottobre 2020 dei 23 autobus ibridi da 10,5 metri acquistati dal comune di Bari nell’ambito del bando regionale SmartGoCity, e per i quali è stato stipulato un contratto di usufrutto in favore di AMTAB.

Gli investimenti per oltre 8.6 milioni di euro nel 2025 ed € 14 mln nel 2026, si riferiscono all’acquisto di autobus finanziati rispettivamente con fondi europei e fondi da Patto città metropolitana.

Sosta e servizi correlati

Anche il contratto per la gestione della sosta è stato prorogato al 31/12/2026, agli stessi patti e condizioni.

Sono state considerate, ai fini della redazione del budget 2025-2027 tutti gli interventi ipotizzati nella delibera di Giunta Municipale n. 510/2023 che, di seguito, si riportano per comodità.

POLIPARK (a partire dall'anno 2024)
Aumento della tariffa giornaliera: da € 1,00 al giorno a € 1,00 per le prime 2 ore fino a un massimo di 2,50 € al giorno (con possibilità di utilizzare navetta Park&Ride "E" e navetta "H" interna al Policlinico)
Aumento costo abbonamento mensile Park&Ride da € 15,00 a € 20,00
Aumento costo abbonamento mensile parcheggio 24 ore da € 55,00 a € 60,00
Aumento tariffa oraria dalle 23.00 alle 5.00 da 0,50 €/h a 1,00 €/h

Le maggiori entrate che potrebbero scaturire dall'estensione delle aree di sosta secondo il programma di seguito riportato al momento non sono state ipotizzate non avendo certezza sulla data di avvio del programma di ampliamento.

Zone a Sosta Regolamentata

● ESTENSIONE ZSR FINO A VIA BRIGATA REGINA (ZONA B)
Posti presunti utilizzabili n. 3500 Tariffe: 1,00 €/h dalle ore 8.30 alle ore 20.30 + pass annuali Tempi di realizzazione sei mesi dall'avvio
● ESTENSIONE ZSR QUARTIERE PICONE (ZONA E)
Posti presunti utilizzabili n. 3500 Tariffe: 1,00 €/h dalle ore 8.30 alle ore 20.30 + pass annuali Tempi di realizzazione sei mesi dall'avvio
● ESTENSIONE ZSR QUARTIERE CARRASSI (ZONA F)
Posti presunti utilizzabili n. 3000 Tariffe: 1,00 €/h dalle ore 8.30 alle ore 20.30 + pass annuali Tempi di realizzazione sei mesi dall'avvio
● ESTENSIONE ZSR QUARTIERE SAN PASQUALE (ZONA G)
Posti presunti utilizzabili n. 1500 Tariffe: 1,00 €/h dalle ore 8.30 alle ore 20.30 + pass annuali Tempi di realizzazione sei mesi dall'avvio

Parcheggi chiusi

• CORSO MAZZINI
<p>Area parcheggio chiusa per sosta medio-lunga Numero posti auto disponibili: 140 Tariffe: 0,50 prima ora e 1,00 all'ora 24 su 24 Possibilità di abbonamenti mensili a 55,00 € Tempi di realizzazione : sei mesi dall'avvio</p>
• VIA SALVATORE PIETROCOLA
<p>Area parcheggio chiusa per sosta medio-lunga Numero posti auto disponibili: 158 Tariffe: 0,50 prima ora e 1,00 all'ora dalle ore 7:00 su 21:00 Tempi di realizzazione : 3 anni dall'avvio</p>
8. VIA CIFARELLI
<p>Area parcheggio chiusa per sosta medio-lunga Numero posti auto disponibili: 75 Tariffe: 0,50 prima ora e 1,00 all'ora dalle ore 7:00 su 21:00 Tempi di realizzazione : sei mesi dall'avvio</p>
9. VIA PIETRO SETTE
<p>Area parcheggio chiusa (investimento comunale) Numero posti auto disponibili: 305 Tariffe: 0,50 prima ora e 1,00 all'ora dalle ore 7:00 su 21:00 Possibilità di abbonamenti mensili Tempi di realizzazione : 3 anni dall'avvio</p>
10. VIA NAPOLI-SANTO SPIRITO
<p>Area parcheggio chiusa Numero posti auto disponibili: 622 Tariffe: 0,50 all'ora 24 su 24 Possibilità di abbonamenti mensili Tempi di realizzazione : 3 anni dall'avvio</p>
11. VIA NAPOLI-SANTO SPIRITO
<p>Area parcheggio chiusa (investimento comunale) Numero posti auto disponibili: 688 Tariffe: 0,50 all'ora 24 su 24 Tempi di realizzazione : 3 anni dall'avvio</p>
12. VIA VACCARELLA
<p>Area parcheggio chiusa Numero posti auto disponibili: 716 Tariffe: 0,50 all'ora 24 su 24 Possibilità di istituire circolare di quartiere o collegamenti tramite monopattini elettrici Tempi di realizzazione : 2 anni dall'avvio</p>
13. STRADA SAN NICOLA CEGLIE

<p>Area parcheggio chiusa Numero posti auto disponibili: 170 Tariffe: 0,50 all'ora 24 su 24 Possibilità di istituire circolare di quartiere o collegamenti tramite monopattini elettrici Tempi di realizzazione : 2 anni dall'avvio</p>
14. STAZIONE BARI-CEGLIE-CARBONARA
<p>Area parcheggio chiusa Numero posti auto disponibili: 40 Tariffe: 0,50 all'ora 24 su 24 Possibilità di istituire circolare di quartiere o collegamenti tramite monopattini elettrici Tempi di realizzazione : 2 anni dall'avvio</p>
15. VIA PAOLO GARGANO TORRE A MARE
<p>Area parcheggio chiusa di tipo stagionale Numero posti auto disponibili: 185 Tariffe: 0,50 all'ora 24 su 24 Tempi di realizzazione : 1 anno dall'avvio</p>

Park & Ride

16. VIA SCOPPELLITI
<p>Posti presunti utilizzabili n. 672 (investimento comunale) Tariffe: 1,00 €/h + 0,30€ trasportati giornaliera + abbonamenti Tempi di realizzazione : non precisabili</p>
17. VIA MITOLO
<p>Posti presunti utilizzabili n. 773 (investimento comunale) Tariffe: 1,00 €/h + 0,30€ trasportati giornaliera + abbonamenti Tempi di realizzazione : non precisabili</p>
18. LAMASINATA
<p>Posti presunti utilizzabili n. 800 (investimento comunale) Tariffe: 1,00 €/h + 0,30€ trasportati giornaliera + abbonamenti Tempi di realizzazione : non precisabili</p>

Aree di Sosta Automatizzate

Sono attualmente automatizzate le aree di sosta di corso Vittorio Veneto lato terra (di cui si prevede il ridimensionamento a breve) e lato mare, quella della ex caserma Rossani, il Park & Ride di Pane e Pomodoro, il parcheggio della Necropoli, il parcheggio all'interno del Policlinico ed il Park & Ride Polipark.

Sono stati ultimati i lavori sull'area del park & ride di largo due giugno, con relativo parcheggio automatizzato.

Nell'ambito del progetto Smart Mobility, sono stati sostituiti i vecchi parcometri con altri intelligenti.

Investimenti

Per la previsione degli investimenti si è fatto riferimento a quelli direttamente di competenza di AMTAB che verranno effettuati con mezzi propri, meglio rappresentati nella prossima tabella. L'acquisto di ulteriori autobus del 2026, come indicato nell'ultimo rigo della tabella, si riferisce agli autobus elettrici la cui proprietà rimarrà in capo al Comune.

TABELLA A)

CATEGORIA/DESCRIZIONE*	SETTORE DI ATTIVITÀ	PREV. ANNO 2025	PREV. ANNO 2026	PREV. ANNO 2027	FONTI DI COPERTURA
Riqualificazione energetica impianto termico e di condizionamento	GENERALE	-	400.000	400.000	Capitale proprio
Furgone attrezzato per officina mobile	GENERALE	50.000	-	-	Capitale proprio
Hardware vario	GENERALE	20.000	50.000	50.000	Capitale proprio
Realizzazione isola ecologica aziendale	GENERALE	100.000	-	-	Capitale proprio
Adeguamenti locali - Ristrutturazione edilizia cappotto termico ed infissi e rifacimento bagni officina	GENERALE	-	500.000	1.000.000	Capitale proprio
Rifacimento impianto idrico - antincendio aziendale	GENERALE	500.000	-	-	Capitale proprio
Software	GENERALE	50.000	50.000	50.000	Capitale proprio
Mobili e arredi per uffici	GENERALE	20.000	20.000	20.000	Capitale proprio
Messa a norma impianto convogliamento, depurazione e smaltimento acque meteoriche e riutilizzo delle acque per lavaggio mezzi	GENERALE	700.000	300.000	-	Capitale proprio
Lavori di bitumatura piazzale deposito	GENERALE	250.000	250.000	-	Capitale proprio
Attrezzatura officina	TPL	100.000	100.000	100.000	Capitale proprio
Nuovo impianto lavaggio	TPL	100.000	-	-	Capitale proprio
Impianto raccolta fumi officina	TPL	-	150.000	-	Capitale proprio
Nuovo impianto fotovoltaico da 500 KW	TPL	400.000	400.000	400.000	Capitale proprio
Installazione infrastruttura elettrica per ricarica mezzi elettrici	TPL	250.000	250.000	-	Capitale proprio
Nuovo forno Verniciatura aziendale	TPL	-	250.000	-	Capitale proprio
Nuovo impianto lavaggio motori e posizionamento attrezzatura	TPL	50.000	-	-	Capitale proprio
Paline e pensiline	TPL	-	100.000	100.000	Capitale proprio
Gruppo elettrogeno impianto metano	TPL	170.000	-	-	Capitale proprio
Acquisto n. 32 autobus ibridi a gasolio e metano	TPL	8.676.000			Fondi europei

Acquisto ulteriori autobus con fondi europei (CMB)	TPL	-	14.000.000	-	Fondi europei
Installazione Sede operativa di via Mitolo con officina, impianto di ricarica, lavaggio, spogliatoi, ecc...	BRT	300.000	700.000	200.000	Capitale proprio
TOTALE INVESTIMENTI		11.736.000	17.520.000	2.320.000	

Il Parco Veicoli per il TPL, alla data di redazione della presente relazione, è costituito da 228 autobus marcianti, comprensivi di 21 autobus ibridi 12m e 3 autobus ibridi 18m acquistati ad ottobre 2023, oltre ai n. 23 autobus elettrici ricevuti in usufrutto dal Comune di Bari ma non ancora entrati in esercizio.

Con gli ultimi inserimenti in parco marciante, l'età media del parco circolante si è abbassata a 9,7 anni. A ciò vanno aggiunti 59 autobus in proprietà non marcianti per i quali è in corso la procedura di rottamazione.

2^a Parte

Budget 2025-2027

Conto economico

CONTO ECONOMICO

Il budget per l'esercizio 2025, con le ipotesi formulate in premessa, si prevede possa chiudersi con un risultato positivo di circa 1.450.000 euro ante imposte.

La previsione per il 2026 e 2027, seguendo le indicazioni esplicitate in premessa vedono il margine operativo netto rispettivamente pari ad € 945.000 ed € 590.000.

RICAVI

Corrispettivi

Il corrispettivo del TPL per le annualità in commento è stato indicizzato così come previsto nel PEF 2024/2026 e come da delibere assunte dell'Ente in tal senso.

Il contratto di servizio di TPL, prorogato al 31.12.2026 agli stessi patti e condizioni, prevede la medesima percorrenza chilometrica del 2023 e anni precedenti per uno sviluppo €/Km di euro 28.924.000 per singola annualità a cui, come detto, si aggiunge l'ISTAT per euro 5.443.000.

Proventi del traffico viaggiatori

La seconda voce di ricavo è costituita dai ricavi da traffico viaggiatori, la cui previsione risulta solitamente alquanto difficile anche se, come detto in premessa, le incentivazioni conseguenti la nuova politica tariffaria in uno all'iniziativa MUVT INBUS 365, hanno reso più semplice e attendibile la previsione.

L'indice di copertura ($R/(R+C)$), comprendendo anche i proventi da sanzioni amministrative, si attesta mediamente intorno al 18,5% in miglioramento nel 2025 e 2026 per effetto delle politiche innanzi citate.

Proventi della sosta

I proventi del settore sosta sono stimati per oltre 7,6 mln di euro annui per il triennio 2025-2027.

Per quanto riguarda il Polipark sono stati stimati i proventi partendo dal dato consuntivo 2022 e del dato sempre a consuntivo al 30.09.2023 e tenendo conto degli aumenti tariffari commentati in precedenza.

Ulteriori miglioramenti dei proventi potrebbe realizzarsi per gli anni successivi a seguito dell'aumento dell'automazione, dell'apertura di nuovi parcheggi e stalli a strisce blu (ampliamento ZSR).

I canali di vendita sono così distinti:

Parcometri e casse automatiche, MUVT ed altre app di pagamento (MyCicero, DropTicket, Easy Park, Telepass Pay, Nugo), a cui si aggiungono i proventi dalla vendita dei PASS per ZSR e ZTL.

L'ampliamento delle aree destinate a sosta regolamentata, nuovi parcheggi chiusi, pur in ipotesi di incremento della sola tariffa del Polipark, nonché una più capillare ed efficace attività di controllo, porterà senza dubbio benefici anche al settore sosta.

Contributi

Sono costituiti dai contributi in conto capitale per gli investimenti passati e quelli previsti, mentre con il nuovo contratto cessano quelli in conto esercizio stanziati da diverse leggi per i rinnovi dei CCNL (L.47/2004, 58/2005 e 296/2006), dal 2019 sono praticamente cessati (e verranno eventualmente contabilizzati per cassa) i contributi a copertura oneri malattia per i quali non interviene più l'INPS (L.266/2005), a causa della riduzione della dotazione del relativo fondo.

Particolare rilevanza assumono i contributi capitalizzati per investimenti finanziati con i fondi europei, che trovano il loro contrappeso nei corrispondenti oneri per ammortamenti.

Si aggiungano i contributi della politica MUVT INBUS 365 per complessivi 3.1 milioni di euro (I.V.A. esclusa) solo per il 2025.

COSTI

Costo del personale

Il costo del personale è di gran lunga quello più rilevante, avendo l'azienda due attività a forte intensità del fattore lavoro, e rappresenta quasi il 70% del totale costi della produzione.

La situazione del personale, alla data della presente relazione, è di 775 unità in forza ma tale numero è destinato a variare per effetto della imminente variazione della Pianta Organica.

Nel corso del triennio di previsione, pur con le difficoltà di effettuare una previsione accurata sulle quiescenze possibili tenuto conto delle attuali regole pensionistiche, si prevede un turn over al 100% del personale diretto (autisti ed operatori della mobilità) ed inoltre un aumento di 8 unità del personale di guida così come appresso motivato. Il tutto come sinteticamente rappresentato nell'allegato 7).

Per quanto riguarda il personale indiretto si riporta la stessa previsione prevista nelle relazioni precedenti non avendo realizzato, ad oggi, il programma immaginato nella previsionale 2023:

- 2 dirigenti
- turnover al 100% del personale di officina tramite nuove selezioni
- 2 quadri
- 1 coordinatore ufficio magazzino

- 1 coordinatore ufficio ragioneria

Ove si dovesse ritenere di procedere alla copertura del fabbisogno di personale con risorse interne, si procederà con delle progressioni verticali o orizzontali.

La forza stimata per il 2025 è di 800 unità full time, considerando almeno 15 “riservisti” mentre per il 2026 e 2027 si stima il dato analogo al 2025 avendo previsto il turn-over al 100%.

Il parametro medio aziendale è attualmente pari a 157, in una scala da 100 a 250, a fronte del 175 su cui generalmente sono parametrati gli aumenti contrattuali.

I contratti a termine sono utilizzati in azienda generalmente nel periodo estivo a copertura ferie.

Il ricorso al lavoro somministrato è utilizzato per gli eventi non programmabili nel settore sosta, a copertura ferie e picchi di assenze, mentre nel settore amministrativo vi è attualmente in forza solo una unità.

Si evidenzia che dal 1/01/2019 è venuto meno il finanziamento degli oneri di malattia ex legge 266/2005, che per AMTAB valevano circa 600mila euro.

Tale circostanza induce a continuare la lotta contro l’assenteismo breve (i primi tre giorni di ogni evento) che sono a carico totale dell’azienda e non dell’INPS. A tal fine una penalizzazione delle assenze brevi è stata introdotta dal 2020 per il riparto del Premio di Risultato.

Contenimento dei costi del personale ex L. 147/2013, DD.LL. 66/2014 e L.90/2014 Direttiva impartita con nota del Comune di Bari prot. 254088 del 26/10/2015

Il rapporto B9a, comprensivo però degli oneri per lavoro somministrato, rispetto ai ricavi A1 risulta il seguente:

- Anno 2015: 0,542 - consuntivo
- Anno 2016: 0,533 - consuntivo
- Anno 2017: 0,495 - consuntivo
- Anno 2018: 0,499 - consuntivo
- Anno 2019: 0,502 – consuntivo
- Anno 2020: 0,549 – consuntivo
- Anno 2021: 0,473 – consuntivo
- Anno 2022: 0,499 – consuntivo
- Anno 2023: 0,440 – consuntivo
- Anno 2024: 0,462 – Budget 2024 – 2026
- Anno 2024: 0,520 – Budget 2025 - 2027

Acquisti di materie prime

Il costo totale del gasolio e del metano per autotrazione si è stabilizzato rispetto agli importanti aumenti del 2022 che hanno contribuito a conseguire l’abnorme perdita di esercizio al 31.12.2022.

Ai fini della stima dei consumi e dei costi per il 2025 si è operato considerando il costo allineato con il 2024.

La seconda voce di costo sono i ricambi, previsti per circa € 1 milione; il predetto dato è stato mantenuto costante nel triennio.

Servizi

Nel quadro delle prestazioni di servizi le assicurazioni RCA sono fra le più significative (mediamente 1,6 mln di euro per singola annualità).

Altre voci significative sono costituite dai servizi di manutenzione e scassetto parcometri e casse automatiche, portierato e vigilanza, servizi di pulizia, fornitura energia elettrica, fornitura gasolio per riscaldamento, servizi di vigilanza, manutenzioni.

Godimento beni di terzi

Sostanzialmente si tratta del canone che AMTAB riconosce al comune di Bari per la gestione delle aree di sosta a pagamento (ZSR) stimato come da contratto in 2,5 milioni di euro fissi oltre ad parte variabile con l'aumento dei proventi.

Ammortamenti

La voce ammortamenti contempla gli investimenti previsti e in precedenza già elencati, in gran parte compensati dai contributi capitalizzati derivanti dalle fonti di finanziamento.

Anche per i nuovi autobus si prevede un ammortamento in 15 anni, in attesa di conoscere le indicazioni derivanti dal nuovo contratto di servizio per quanto riguarda il rinnovo del parco autobus.

Accantonamenti

Vengono previsti nel 2025 e 2026 per euro 1,2 milioni annui e 1 milione per il 2027.

Spese generali

Il livello delle spese generali e diverse è a livelli fisiologici per un'azienda di queste dimensioni del settore pubblico e quindi soggetta al rispetto di procedure amministrative dettate dalla legge ed altre dettate da criteri di trasparenza. In ogni caso, in una più generale ottica di razionalizzazione delle risorse e degli impieghi, si cercherà di ottimizzare le spese per i servizi.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono previsti in netta decrescita grazie all'indicizzazione contrattuale ed ai contributi MUVT INBUS 365.

Imposte

Consistono nell'IRAP e IRES rispettivamente nella misura del 4,82% e del 24%. Nel calcolo si è tenuto conto della indeducibilità fiscale di taluni costi, in particolare degli accantonamenti.

3^a Parte

Situazione

Patrimoniale e Finanziaria

La situazione patrimoniale e finanziaria dell’Azienda, in netto miglioramento, sarà definitivamente elaborata con le modifiche in corso al Piano di Ristrutturazione ex art. 14 e all’esito della redazione del bilancio consuntivo al 31.12.2024 in corso di predisposizione.

4^a Parte

Organico aziendale

L'organizzazione aziendale (come da prospetto allegato) è stata oggetto di recente aggiornamento ed è articolata sulle seguenti unità organizzative e funzionali:

- Area Risorse Umane ed Affari Legali
- Area Gare, Contratti e Acquisti
- Area Amministrazione, Finanza e Controllo
- Area Servizi Informatici (URP e Qualità)
- Area Esercizio
- Area Tecnica
- Unità di staff: Segreteria Generale e protocollo.

La rappresentazione fornita varierà a breve dopo l'approvazione della nuova Pianta Organica il cui iter di approvazione è attualmente in corso.

L'organico al 31/12/24 è di 775 unità.

Nella tabella in basso viene rappresentata il raffronto tra le esigenze aziendali e la situazione al 31/12/24.

RIEPILOGO GENERALE

SETTORI	Org.	F.za
Dirigenti	1	0
Amministrazione e contabilità	31	29
Risorse Umane	8	11
Gare, contratti e acquisti	5	4
Servizi informatici, C.G., Qualità, URP	7	8
Segreteria generale, prevenzione corruzione	6	5
Area Esercizio e Sosta	619	595
Area Tecnica	104	123
TOTALE GENERALE	781	775

Ad oggi l'Azienda non ha alle proprie dipendenze alcun Dirigente, stante le dimissioni dell'avv. Mariani, in qualità di Direttore Generale part time. Inoltre, è stato temporaneamente nominato un nuovo Gestore di esercizio (Reg. UE 1071/2009) nella persona di un funzionario interno.

È ancora vigente una graduatoria da cui attingere per le necessarie assunzioni di operatori di esercizio (autisti). A tal proposito si fa presente che al 31/12/2024 l'organico del personale di guida, è di 440 unità ma dovrà essere incrementato visto che si è registrato un aumento delle mancate prestazioni, in particolare per permessi parentali (a seguito di modifiche legislative), ma anche per inidoneità temporanee o periodi di aspettativa, fattori che hanno reso difficile la copertura dei turni di servizio con conseguente riduzione delle percorrenze consuntivate rispetto a quelle contrattuali.

Alle esigenze (indicativamente 50 unità) temporanee di personale di guida, in particolare nel periodo estivo per consentire il godimento delle ferie, si fa generalmente fronte con contratti a termine e/o con il lavoro somministrato.

Per il settore sosta, l'eventuale incremento del personale con profilo di operatore della mobilità dovrà essere valutato, anche mediante spostamenti interni, nel caso di ampliamento delle aree da controllare e apertura di nuovi parcheggi.

In ogni caso, come già evidenziato in passato, la previsione di turn over in tutti i settori si presenta alquanto aleatoria, non potendosi prevedere collocamenti in quiescenza d'ufficio per limiti d'età, ma solo dimissioni volontarie, sia per raggiungimento dei requisiti Fornero, sia per le varie novità legislative ancora non definite in materia di prepensionamento.

L'allegato 7 al presente budget, quindi, prevede assunzioni per assicurare l'incremento di forza guida e un turn over per gli altri profili professionali in funzione delle cessazioni ipotizzate.

Per gli anni successivi, 2025 e 2026, si è prevista la sostituzione in turn-over al 100%, salvo prevedere ulteriori assunzioni di personale di guida ove dovesse essere autorizzata una maggior percorrenza contrattuale.

Infine, non è escluso che, con l'aumento del personale, si debba procedere ad alcune assunzioni obbligatorie ex L.68/99.

5^a Parte

Obiettivi

SCHEDE OBIETTIVI

SCHEDA OBIETTIVO OPERATIVO SETTORE AREA SOSTA

- Installazione nel territorio urbano di n. 20 colonnine di ricarica per mezzi elettrici utilizzabili sia da parte dei mezzi Amtab che da parte dei cittadini.
- Ampliamento zone sosta a pagamento in altri quartieri della città; tale obiettivo trova come base di partenza la delibera di Giunta Municipale 511/2023. L'inizio delle attività è previsto per settembre 2026 e la conclusione per marzo 2027.

SCHEDA OBIETTIVO OPERATIVO SETTORE TPL

- Nell'ambito della transizione elettrica, si prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico della potenza di 500kW capace di produrre circa 700.000 kWh all'anno, con l'entrata a regime entro il 2027.
- Installazione all'interno della sede di via Jacobini delle sottostazioni di ricarica connesse con l'impianto fotovoltaico e l'installazione di colonnine come previsto dal Progetto redatto a cura degli Uffici comunali, entrata a regime 2026. In attesa di progetto esecutivo da parte della ripartizione IVOP del Comune di Bari.
- Costruzione officina leggera e stazioni di ricarica, spogliatoi e docce sede di Via Mitolo, entrata a regime 2026. In attesa di progetto esecutivo da parte della ripartizione IVOP del Comune di Bari.

6^a Parte

Risk Management

Per quanto riguarda il Risk Management, la società ha proceduto ad assicurarsi dai rischi derivanti dalle seguenti attività:

- responsabilità civile derivante dalla circolazione del parco autobus ed autovetture aziendali AMTAB con contratti a “libro matricola” con franchigia, comprensivo di incendio e rischi diversi;
- servizi assicurativi relativi a RCT/RCO/RCI;
- tutela giudiziaria amministratori, dirigenti, Rup, quadri e collegio sindacale;
- incendio dei beni immobili, infortuni cumulativa;
- furto e rapina nei locali aziendali e per il trasporto valori.

Si consideri che la società è stata attinta, nel mese di febbraio 2024, da un procedimento di prevenzione comminato dal Tribunale Penale di Bari (n. 38/2024) che ha previsto la misura di amministrazione giudiziaria ex art. 34 D. Lgs n. 159/2011. Misura che si pone l'obiettivo di garantire la prosecuzione dell'attività aziendale.

Per tale ragione sono in corso, da parte dell'Amministratore Giudiziario, nonché Amministratore Unico della società, Avv. Luca D'Amore, tutte le attività previste dalla suddetta misura.

Bari, 6 Febbraio 2025