

O.d.G. del **26/01/2021**

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE N° 1

Deliberazione n° /2021

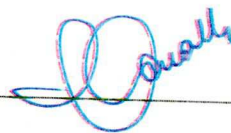
del

OGGETTO DELLA PROPOSTA

APPROVAZIONE PRIMA STESURA DEL "PIANO INDUSTRIALE 2021-2023" DA TRASMETTERE ALLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI PER IL PREVISTO CONFRONTO ED AL SOCIO UNICO PER LA DEFINITIVA APPROVAZIONE.

Ufficio proponente:

ALLEGATI/NOTE:



IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Premesso che:

- con deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 81 del 31/07/2019 è stato approvato, a seguito del confronto con le Organizzazioni sindacali aziendali, il Piano industriale 2018-2020 dell'AMAT S.p.A.;
- il nuovo Regolamento Comunale sull'In house providing mediante controllo analogo prevede, all'art. 2 ("Modello di governance ed obblighi informativi"), lettera g) che "l'organo amministrativo illustra l'attuazione degli obiettivi indicati nel budget e nel piano industriale nella relazione sulla gestione prevista nell'art. 2428 c.c.";
- in una fase emergenziale come quella attuale, di diffusione dei contagi da pandemia da Covid-19, in cui si assiste ad una fortissima variabilità dei dati economici rispetto alle precedenti annualità, è maggiormente sentita l'esigenza di disporre, con il massimo anticipo possibile, di uno strumento di programmazione della gestione aziendale;
- le Direzioni aziendali, avvalendosi dei funzionari delle diverse aree e senza l'ausilio di consulenze esterne, hanno predisposto l'allegata prima stesura del "Piano industriale 2021-2023 dell'AMAT S.p.A." [Allegato n. 1], da sottoporre al confronto con le organizzazioni sindacali aziendali e da trasmettere successivamente al Socio unico per la definitiva approvazione in assemblea;

- il documento in questione, dopo aver descritto l'attuale situazione della Società, le caratteristiche dei servizi offerti, la situazione delle risorse umane, l'andamento economico e gestionale delle precedenti annualità e gli indicatori di performance, tanto del TPL quanto della gestione della sosta tariffata, delinea il contesto di riferimento del Piano. Esso tratteggia, in particolare quattro scenari in cui l'Azienda dovrà muoversi nel triennio su cui si estendono le previsioni del Piano industriale, qui di seguito elencati:
 - L'emergenza sanitaria generata dalla pandemia;
 - Il quadro normativo relativo ai riaffidamenti dei servizi di TPL;
 - Il progetto di creazione del gruppo societario "Kyma";
 - Il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro e della contrattazione decentrata;
- al termine di tale analisi di contesto, il Piano stabilisce gli obiettivi da conseguire nel triennio di riferimento dello stesso, come di seguito sintetizzati:
 1. Il miglioramento della qualità dei servizi;
 2. L'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico;
 3. Gli interventi sulla politica della mobilità privata;
 4. I progetti di innovazione e di riorganizzazione;
 5. Il sistema di gestione integrato e le certificazioni;
- il Piano descrive, successivamente, gli investimenti che saranno necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e le risorse umane da impiegare nei vari processi aziendali;
- il Business plan, con le previsioni in termini di costi, ricavi e, conseguentemente, di risultati di esercizio riferite alle annualità 2021, 2022 e 2023, chiude il documento;

Considerato:

- che la suddetta prima stesura del Piano industriale si sforza di rappresentare un orientamento nella gestione dell'Azienda nel prossimo triennio, che sarà caratterizzato, con ogni probabilità, da un forte ridimensionamento della domanda di mobilità e da maggiori costi di gestione generati dalla necessità di osservare il distanziamento sociale per abbattere i rischi di diffusione pandemica;
- che, più in generale, il Piano industriale 2021-2023 descrive un percorso tracciato dalla necessità di efficientamento della gestione aziendale e di miglioramento dei servizi offerti, da realizzarsi anche attraverso un piano di investimenti finalizzato non solo al generale rinnovamento del parco veicolare (che avverrà in gran parte con acquisizioni di autobus che effettuerà il Comune e concederà in usufrutto all'Azienda), ma anche nelle strutture della sede, nelle attrezzature ed impianti utilizzati ed, in particolare, nei processi di innovazione tecnologica;
- in particolare, appare ben coniugato nel Piano l'obiettivo del miglioramento della gestione economica aziendale con l'intento di evitare impatti sociali sul personale dipendente, in modo che i percorsi individuati possano essere sostanzialmente condivisi oltre che dall'Ente proprietario, anche dalle organizzazioni sindacali aziendali.

Considerato inoltre:

- che il raggiungimento di livelli progressivamente più elevati di competitività ed efficienza produttiva corrisponde, oltretutto, a precise direttive emanate dal Parlamento e dal Governo centrale (ad esempio il D.L. n. 50/2017) e da quello regionale, volte a conseguire il miglioramento qualitativo dei servizi offerti, a parità di impegno finanziario per il settore del trasporto pubblico.
- Che va doverosamente precisato che il Piano tiene conto dei servizi attualmente affidati alla Società e del volume degli stessi e che, pertanto, qualora tali elementi dovessero subire variazioni per effetto, ad esempio, dell'attuazione della ridefinizione dei fabbisogni regionali di servizi minimi, il Piano dovrà essere necessariamente rimodulato.

Pertanto:

- Vista la bozza di prima stesura del Piano Industriale 2021-2023, redatta dalle Direzioni aziendali con il concorso dei funzionari delle aree interessate ed allegata alla presente deliberazione per formarne parte integrante **[Allegato n. 1]**;
- Visti lo Statuto Sociale ed il Codice Civile;
- a voti _____;

DELIBERA

- 1) Di prendere atto e approvare la prima stesura del Piano Industriale 2021-2023, da trasmettere alle Organizzazioni sindacali per il previsto confronto ed al Socio unico Comune di Taranto per l'esame e la definitiva approvazione;
- 2) Di rinviare ad un successivo provvedimento l'approvazione definitiva del predetto Piano Industriale, attese le possibili osservazioni da parte del Comune di Taranto ed i possibili suggerimenti proposti dalle Organizzazioni dei lavoratori.

KYMA MOBILITÀ



763



MAN

Versione 1.2 del 19/01/2021

Piano industriale 2021-2023

INDICE

1. L'AMAT OGGI

pag. 3

- Le linee di business pag. 3
- Le caratteristiche dei servizi offerti - TPL autolinee pag. 6
- Le caratteristiche dei servizi offerti - I servizi marittimi pag. 14
- Le caratteristiche dei servizi offerti - La gestione della sosta tariffata pag. 15
- Le caratteristiche dei servizi offerti - Il personale pag. 16
- L'andamento economico e gestionale pag. 21
- Gli indicatori di performance - Il TPL autobus pag. 29
- Gli indicatori di performance - La gestione della sosta tariffata pag. 31

2. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

pag. 32

- L'emergenza sanitaria generata dalla pandemia pag. 32
- Il quadro normativo relativo ai riaffidamenti dei servizi di TPL pag. 34
- Il progetto di creazione del gruppo societario "Kyma" pag. 37
- Il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro e della contrattazione decentrata pag. 38

3. GLI OBIETTIVI DEL PIANO INDUSTRIALE

pag. 40

- Il miglioramento della qualità dei servizi pag. 40
- L'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico pag. 44
- Gli interventi sulla politica della mobilità privata pag. 47
- I progetti di innovazione e di riorganizzazione pag. 48
- Il sistema di gestione integrato e le certificazioni pag. 51

4. IL BUSINESS PLAN

pag. 54

- Gli investimenti pag. 54
- Le risorse umane pag. 59
- Il Business plan pag. 61
- I criteri di determinazione dei dati economici del Business plan pag. 66

L'AMAT OGGI

• LE LINEE DI BUSINESS

L'AMAT (Azienda per la Mobilità nell'Area di Taranto) è una società per azioni costituita dal Comune di Taranto a seguito di trasformazione, avvenuta in data 12 gennaio 2001, della preesistente Azienda speciale. Attualmente la Società ha un capitale sociale di € 2.340.463,00 interamente versato e detenuto dal Comune di Taranto.

La società è stata costituita per svolgere servizi di interesse generale, nel rispetto di quanto disposto dall'art. 4 del D.Lgs. n. 175/2016, che, come noto, impone alle pubbliche amministrazioni di costituire solo società che abbiano come oggetto attività di produzione di beni o servizi strettamente necessari per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

Nel rispetto, dunque, di tale previsione normativa, l'AMAT ha nel proprio oggetto sociale lo svolgimento delle seguenti attività:

- a) la gestione dei servizi di trasporto pubblico urbano, suburbano ed extraurbano di persone, in proprio e per conto terzi, con qualsiasi mezzo effettuato;
- b) la gestione di servizi di metropolitana, di idrovie su tutto il territorio nazionale, di collegamento aeroportuale, di gestione di autostazioni ed aree intermodali, di trasporto scolastico, di trasporto di persone disabili, di noleggio con o senza conducente, di car-sharing, di trasporti di interesse turistico, nonché di trasporti speciali "a chiamata", di taxi collettivo, con qualsiasi mezzo effettuati;
- c) la realizzazione e/o la gestione, sia diretta che in concessione o altra forma di affidamento, di parcometri e parcheggi a pagamento, stradali, chiusi, multipiano, aree di parcheggio e stazionamento per camper e autocaravan;
- d) la rimozione, custodia, riparazione e revisione di veicoli ed autoveicoli, anche per conto terzi, a norma del Codice della strada, nonché la gestione di impianti semaforici;
- e) la gestione dei servizi connessi, complementari e strumentali a quelli innanzi descritti, riconducibili al soddisfacimento delle esigenze di mobilità della popolazione, anche in relazione a sopraggiunte innovazioni tecnologiche.

La società svolge la sua attività sulla base degli affidamenti del Comune di Taranto, secondo il modello gestorio dell'*in house providing*.

In virtù di tanto l'Amat destina prevalentemente la sua attività nei confronti del Comune di Taranto, stante il rapporto di stretta strumentalità tra le attività di impresa e le esigenze pubbliche che l'ente controllante è chiamato a soddisfare. Nel rispetto della Direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014 nonché dell'art. 5 del D.lgs. n° 50/2016 e dell'art. 16 del D.lgs. n° 175/2016, ben oltre l'80% delle attività dell'AMAT sono effettuate svolgendo le attività ad essa affidate dall'amministrazione controllante.

Il Comune di Taranto, inoltre, svolge sull'AMAT un controllo analogo a quello esercitato sui propri organi. Al riguardo si segnala che l'AMAT è una società a partecipazione pubblica totalitaria ed il Comune di Taranto dispone ed esercita penetranti poteri di controllo sugli organi e sulle azioni e i comportamenti della società.

In particolare l'Unico socio nomina e revoca, come in seguito esposto, i componenti degli organi di amministrazione, gestione e controllo. Esso ha, inoltre, poteri di indirizzo e di direttiva e dispone del potere di autorizzare o annullare gli atti più significativi della vita della società, che non si risolvano in meri atti ordinari o burocratici.

Al controllo analogo esercitato fa espresso riferimento l'art. 39 dello Statuto societario, disponendo che sia esercitato nei modi e nelle forme di cui alla disciplina regolamentare comunale in materia *ratione temporis*.

Secondo quanto sopra rappresentato, l'AMAT svolge la sua attività prevalente nei confronti del Comune di Taranto. Ricadono nella competenza di programmazione e di amministrazione dell'ente affidatario i servizi di seguito descritti:

TPL automobilistico. L'AMAT sviluppa la parte preponderante della propria percorrenza nel territorio comunale (7.003.255 km/anno autorizzati sul totale di 8.391.012, pari a circa l'84%). Il rapporto tra Comune di Taranto ed AMAT è regolato da un contratto di servizio sottoscritto in data 29 settembre 2017 ed avente durata novennale compresa tra il 30 settembre 2017 ed il 29 settembre 2026.

Trasporto pubblico effettuato con modalità marittima. La rete del trasporto pubblico urbano di Taranto, affidata all'AMAT con la deliberazione del Consiglio comunale di Taranto n. 102 del 22/12/2003, comprende anche questo servizio, per il quale il Comune di Taranto detiene specifica delega amministrativa conferita dalla Giunta regionale con deliberazione n. 996 del 01/07/2003. Con successiva deliberazione n. 618 del 21.05.2007 la Giunta regionale ha qualificato come servizio "minimo", quindi con oneri a carico del bilancio regionale, il servizio stagionale di collegamento dell'isola di San Pietro, attivato con la stagione estiva 2007, previa sottoscrizione con il Comune del relativo contratto di servizio. Con l'ulteriore deliberazione n° 780 del 13/05/2009, la Giunta Regionale Pugliese ha autorizzato l'estensione del servizio stagionale di trasporto marittimo, assentito con la deliberazione n. 618 del 21/05/2007, ai mesi di aprile e maggio, con la primaria finalità di corrispondere alla domanda di trasporto degli istituti scolastici. Con il medesimo provvedimento la Giunta

ha rideterminato il corrispettivo chilometrico spettante all'AMAT per la nuova percorrenza complessiva autorizzata nel periodo di effettuazione del servizio (1° aprile - 15 settembre di ogni anno). Il servizio è attualmente regolato nel medesimo contratto di servizio sottoscritto per il trasporto pubblico con modalità automobilistica, in data 29 settembre 2017 ed avente durata novennale compresa tra il 30 settembre 2017 ed il 29 settembre 2026.

Gestione della sosta regolamentata. Dal 1° agosto 2007 l'AMAT S.p.A. svolge, per conto del Comune di Taranto, anche tale servizio nel centro cittadino, deliberato dall'Amministrazione Comunale sulla base di un dettagliato piano economico atto a dimostrare la convenienza economica di tale modello di gestione per l'Ente affidante. L'affidamento della riscossione dei proventi della sosta tariffata è attualmente regolato da un contratto di servizio di durata quinquennale, sottoscritto in data 02/03/2017, con scadenza fissata al 31.12.2022.

Come accennato nel paragrafo precedente, l'AMAT svolge una minima parte della propria attività anche a favore di soggetti diversi dal Comune di Taranto. In particolare, essa svolge il servizio di trasporto pubblico automobilistico suburbano che interessa i territori dei comuni finitimi di Leporano e di Statte, sviluppando la percorrenza annua di 1.387.757 km autorizzati (16% del totale circa). Al riguardo si fa presente che la Provincia di Taranto ha affidato, nel corso del 2004, la gestione della rete suburbana attribuita alla sua competenza, comprendente le predette linee per Leporano e per Statte gestite dall'AMAT, al Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi (Co.Tra.A.P.), risultato aggiudicatario di una procedura ad evidenza pubblica appositamente espletata. Il Co.Tra.A.P., a sua volta, ha demandato all'AMAT la gestione dei servizi già esercitati dalla stessa, in qualità di consorziata con quota pari al 2%, regolando i rapporti con apposito contratto di servizio, sottoscritto dal Consorzio e dalla Società in data 11 febbraio 2005 ed avente durata novennale compresa tra il 1° gennaio 2005 ed il 31 dicembre 2013. Attualmente il Contratto di servizio è in proroga sino all'aggiudicazione dei nuovi affidamenti da parte degli ambiti territoriali ottimali, ai sensi di quanto previsto dall'art. 30, comma 4°, della Legge regionale 30/12/2013, n° 45.

L'AMAT S.p.A. ha nel proprio organico circa **490 addetti**, impiegati nei diversi servizi ad essa affidati. Ha in dotazione circa **160 autobus** con i quali è chiamata a percorrere, annualmente, circa 8'400'000 chilometri, oltre a 2 motonavi (noleggiate dalla Società A.C.T.V. di Venezia), con le quali totalizza annualmente oltre 8'200 km / anno di percorrenza.

L'AMAT S.p.A. serve circa **11'000'000 viaggiatori annui** che utilizzano il trasporto su gomma e poco meno di 100'000 viaggiatori che utilizzano le motonavi aziendali.

Nell'esercizio 2019 il fatturato totale è stato di euro 31.891.588,25, di cui:

euro 24.483.145,72 per TPL urbano;

euro 3.721.280,46 per il servizio della sosta tariffata;

euro 502.517,93 per il servizio di idrovia;

euro 3.183.644,14 per il TPL suburbano, attività non svolta in house.

• LE CARATTERISTICHE DEI SERVIZI OFFERTI - TPL AUTOLINEE

I servizi di TPL su gomma svolti da AMAT sono disciplinati dai due diversi contratti di servizio stipulati con il Comune di Taranto per il trasporto urbano e con la Provincia di Taranto, attraverso la partecipazione al consorzio Co.Tr.A.P., per il trasporto interurbano.

I volumi di chilometri contrattualizzati sono riportati di seguito:

Contratti di servizio	Bus - Km
Contratto di servizio Comune di Taranto	7.003.255
Contratto di servizio Provincia di Taranto (Consorzio Co.Tr.A.P.)	1.386.757
Totale servizio	8.390.012

Il servizio di TPL automobilistico offerto:

Nell'esercizio 2020 l'Azienda ha prodotto, complessivamente, n. 7.236.529 bus.km e n. 7.470 Motonavi.km, così ripartiti:

CONSUNTIVAZIONE DELLE PERCORRENZE CHILOMETRICHE AL 31/12/2020				
CONTRATTI DI SERVIZIO	A	B	C = A - B	D = C/A*100
	PERCORRENZE CONTRATTUALI	PERCORRENZE EFFETTIVAMENTE SVOLTE	PERCORRENZE NON EFFETTUATE AL 31/12/2020 RISPETTO AL CONTRATTO DI SERVIZIO	INCIDENZA PERCENTUALE
	(Km)	(Km)	(Km)	(%)
TPL AUTOMOBILISTICO				
COMUNE DI TARANTO - Urbano	7.003.255	5.934.632	1.068.623	15,26%
Co.Tr.A.P. - Suburbano	1.386.757	1.301.897	84.860	6,12%
TPL MARITTIMO				
COMUNE DI TARANTO - Marittimo	8.217	7.470	747	9,09%
TOTALI	8.398.229	7.243.999	1.154.230	13,74%

Rispetto alle annualità precedenti, il dato delle percorrenze chilometriche del 2020 è stato fortemente influenzato dalla rilevante contrazione della produzione registrata nel periodo del lockdown intervenuto, nel corso della primavera 2020, a causa della diffusione del contagio del virus Covid-19.

A decorrere dal 16/03/2020, infatti, in conseguenza della sospensione delle attività didattiche e di molte attività economiche, è stato erogato dall'Azienda il servizio "Festivo invernale", in luogo di quello "Feriale invernale", variazione che ha causato una decisa flessione dei servizi offerti in termini quantitativi e, conseguentemente, di percorrenze chilometriche.

L'andamento negli anni:

La tabella riportata di seguito espone, per singole annualità, il dato delle percorrenze chilometriche offerte all'utenza nel triennio 2018-2020, con analitica rappresentazione di quelle relative all'ambito urbano e di quelle registrate per i servizi suburbani.

A decorrere dal 1° ottobre 2019 sono stati interamente reinternalizzati i servizi suburbani rientranti nel contratto di servizio sottoscritto con il Consorzio Co.Tr.A.P., precedentemente oggetto di subaffidamento in ambito consortile, per oltre sei anni a decorrere dal 1° luglio 2013, alla società CTP S.p.A., in esecuzione di un accordo intervenuto tra la medesima azienda, il Consorzio Co.Tr.A.P. e l'AMAT.

Produzione chilometrica nel triennio 2018-2020	Servizi urbani (bus-km)	Servizi suburbani (bus-km)	Totale Bus-Km
Anno 2017	6.469.761	1.363.313	7.833.074
Anno 2018	6.578.358	1.347.511	7.925.869
Anno 2019	6.624.875	1.352.980	7.977.855
Anno 2020	5.934.632	1.301.897	7.236.529

La velocità commerciale:

La velocità commerciale nel triennio 2018-2020, calcolata con i criteri introdotti dal D.M. n. 157 del 28/03/2018, è pari a:

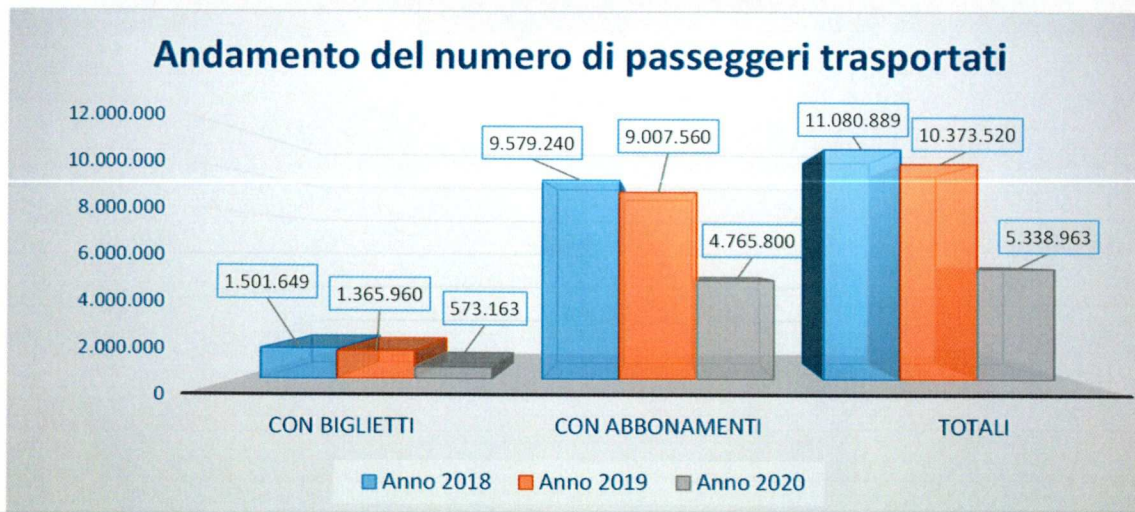
Velocità commerciale			
Anno	Servizi urbani	Servizi suburbani	Intera rete
2018	18,56 km/h	20,98 km/h	18,71 km/h
2019	18,03 km/h	21,02 km/h	18,16 km/h
2020	18,10 km/h	21,55 km/h	18,65 km/h

La domanda espressa:

L'emergenza pandemica esplosa sin dai primi mesi del 2020 ha generato una brusca battuta di arresto all'economia del Paese, che ha colpito in misura particolarmente pesante il settore del trasporto pubblico, in tutte le sue articolazioni.

La tendenza alla progressiva contrazione dei passeggeri trasportati, già in atto da alcuni anni, ha visto, pertanto, una decisa accelerazione nell'esercizio 2020, in cui si è registrata una flessione dei ricavi delle vendite di biglietti ed abbonamenti attestatasi su una quota del 40% circa rispetto al precedente esercizio.

Passeggeri trasportati	con biglietti	con abbonamenti	Totali
Anno 2018	1.501.649	9.579.240	11.080.889
Anno 2019	1.365.960	9.007.560	10.373.520
Anno 2020	573.163	4.765.800	5.338.963



I PASSEGGERI TRASPORTATI

11.080.889 
 Anno 2018

10.373.520 
 Anno 2019

5.338.963 
 Anno 2020

La tabella riportata di seguito analizza l'andamento dei ricavi del TPL e della sosta tariffata nel triennio 2018-2020 e riporta, inoltre, l'indicazione delle variazioni intervenute, in termini percentuali, tra il 2019 ed il 2020. Se ne ricavano agevolmente gli effetti provocati dalla situazione sanitaria in termini di introiti incassati dall'utenza.

Si rileva come la maggiore flessione abbia riguardato il TPL automobilistico, con un -44,0% su base annua, superiore a quella della sosta che si è invece attestata sul -23,9%. In controtendenza i ricavi dei servizi marittimi, incrementatisi del +10,7%.

INTROITI DA TRAFFICO/SOSTA TRIENNIO 2018-2020

TPL AUTOBUS	2018	2019	2020	Δ 2019-2020
Vendita biglietti	€ 1.340.551,40	€ 1.193.428,29	€ 487.051,87	-59,2%
Vendita abbonamenti	€ 1.730.635,62	€ 1.537.089,29	€ 921.871,70	-40,0%
Servizi speciali di trasporto	€ 25.146,95	€ 58.740,72	€ 21.794,20	-62,9%
Integrazioni tariffarie	€ 2.867.130,92	€ 2.676.041,47	€ 1.629.118,18	-39,1%
TOTALE	€ 5.963.464,89	€ 5.465.299,77	€ 3.059.835,95	-44,0%

SERVIZI MARITTIMI	2018	2019	2020	D 2019-2020
Vendita biglietti	€ 85.692,33	€ 166.845,85	€ 217.168,10	30,2%
Vendita abbonamenti	€ 35.150,07	€ 45.898,79	€ 20.725,75	-54,8%
Escursioni turistiche	€ 6.924,59	€ 23.622,69	€ 23.788,65	0,7%
TOTALE	€ 127.766,99	€ 236.367,33	€ 261.682,50	10,7%

SOSTA TARIFFATA	2018	2019	2020	D 2019-2020
Incassi da parcometri, casse automatiche e applicativi	€ 2.511.681,47	€ 2.556.777,04	€ 1.802.870,01	-29,5%
Bigliettazione elettronica con applicativi smartphone	€ 298.360,63	€ 401.682,59	€ 389.436,81	-3,1%
Vendita abbonamenti	€ 612.777,20	€ 651.937,52	€ 572.841,04	-12,1%
Vendita tagliandi gratta e sosta	€ 126.535,40	€ 110.883,31	€ 66.106,22	-40,4%
TOTALE	€ 3.549.354,70	€ 3.721.280,46	€ 2.831.254,08	-23,9%

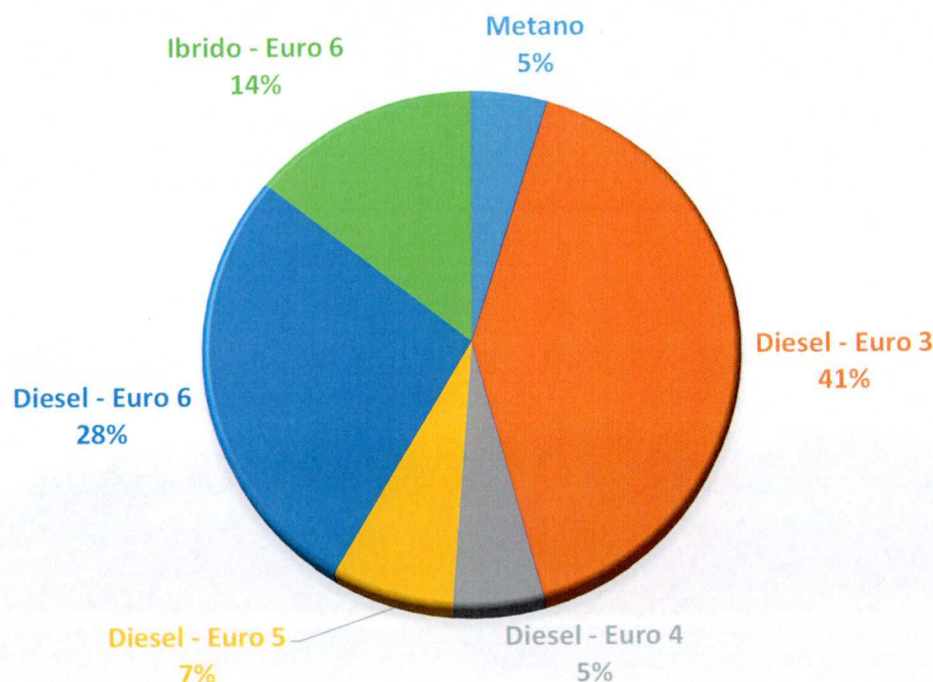
Il parco autobus:

Il parco bus, alla data del 1° gennaio 2021, è composto da 168 autobus circolanti, con un'età media di 9,81 anni. Nessun autobus del parco ha caratteristiche Euro 0, Euro 1 o Euro 2.

La tabella che segue mostra, in dettaglio, la composizione del parco autobus con riferimento alla tipologia di alimentazione e alla motorizzazione:

Alimentazione	Motorizzazione	N° bus
Metano		8
Diesel		136
	Euro 3	69
	Euro 4	9
	Euro 5	12
	Euro 6	46
Ibrido	Euro 6 - Ibrido	24
Totale		168

Alimentazione / Motorizzazione



Il grafico a sinistra pone in evidenza alcune importanti caratteristiche dell'attuale parco veicolare aziendale. In particolare viene evidenziato come:

⇒ Il **5%** è costituito da veicoli alimentati a gas **metano**;

⇒ Il **14%** è costituito da veicoli a **trazione ibrida** (elettrico-diesel);

⇒ Il **28%** è formato da veicoli diesel con motorizzazione **Euro 6**;

⇒ Pertanto, **circa la metà del parco (precisamente il 47%)** è costituito da mezzi a **bassissimo impatto ambientale** (Euro 6, ibridi o a metano).

La successiva tabella mostra la composizione del parco autobus in relazione alle dimensioni dei mezzi e alla loro capacità di trasporto in termini di numero di posti totali.

Lunghezza autobus	N° posti totali	N° bus
Corti (fino a 9 metri)	38 - 40	23
Medi (da 9 metri a 10,60 metri)	75 - 94	32
Lunghi (da 10,60 a 13,00 metri)	68 - 113	106
Snodati (18 metri)	154	7
Totale		168

La tabella a margine mostra, invece, la suddivisione del parco automobilistico suddiviso per classi dimensionali e per anno di costruzione.

Se ne traggono le seguenti indicazioni:

58 autobus, pari al 39%, hanno un'età superiore a 15 anni

- **7 autobus** (pari al 4%) sono **snodati** (18 metri);
- **106 autobus** (pari al 63%) sono **lunghi** (da 11,80 a 13 metri);
- **32 autobus** (pari al 19%) sono **medi** (da 8,70 a 11,8 metri);
- **23 autobus** (pari al 14%) sono **corti** (da 7,50 a 8,70 metri).
- Complessivamente, **2/3 (il 67%) del parco è costituito da veicoli snodati o lunghi.**

Lunghezza	Anno di immatricolazione	N° bus
18 m	2003	3
	2005	2
	2007	2
	2002	5
	2003	3
	2004	1
	2005	26
	2006	1
	2007	15
	2009	9
>11,8	2010	4
	2015	6
	2018	5
	2019	7
	2020	24
	2001	1
	2003	7
	2005	17
	2006	2
	2015	5
>8,70	2015	10
	2018	8
	2019	5
	2015	10
	2018	8
	2019	5
	2015	10
	2018	8
	2019	5
	2015	10
>7,50 m	2018	8
	2019	5
Totale		168

• LE CARATTERISTICHE DEI SERVIZI OFFERTI - I SERVIZI MARITTIMI

Il contratto di servizio del TPL marittimo, sottoscritto in esecuzione di un affidamento in house da parte del Comune di Taranto, analogamente a quello relativo al TPL automobilistico, prevede l'erogazione di servizi quantitativamente determinati in complessivi 8.217 km/ motonavi per anno, svolti a partire dal 1° aprile e sino a tutto il 30 settembre di ciascun anno.

Dette percorrenze chilometriche sono in gran parte sviluppate per assicurare il collegamento giornaliero con lo stabilimento balneare dell'isola di San Pietro, attraverso l'offerta di almeno cinque coppie di corse giornaliere, programmate a partire dalla prima decade di giugno sino alla prima decade di settembre.

Sono inoltre offerti servizi di escursioni turistiche in tutti i mesi dell'anno, rivolti in particolare a scolaresche, associazioni, turisti, ecc.

È prevista, in aggiunta, la possibilità di prenotare escursioni, riservate a gruppi, per organizzazione di eventi culturali o turistici, visite guidate, concerti, festeggiamenti, ecc.

Il servizio viene effettuato mediante 2 motonavi ("Clodia" e "Adria") noleggiate dalla Società ACTV S.p.A. Venezia.:

Si riporta, di seguito, una tabella indicante gli introiti incassati dall'utenza, il numero di passeggeri trasportati, il numero di corse offerte nell'ultimo triennio e il *load factor* (coefficiente di riempimento) dei servizi marittimi:



anni	2018	2019	2020
Introiti incassati dall'utenza	127.767 €	236.367 €	261.683 €
Passeggeri trasportati	115.955	123.972	93.022
Corse effettuate	918	1.008	900
Load factor (Coefficiente di riempimento)	42,10%	41,00%	34,50%

- LE CARATTERISTICHE DEI SERVIZI OFFERTI - LA GESTIONE DELLA SOSTA TARIFFATA:**

AMAT gestisce, dal 1° agosto 2007, i servizi afferenti al piano sosta del Comune di Taranto.

L'affidamento in house è attualmente regolato da un contratto di servizio che ha scadenza al 31/12/2022.

Nella grafica a seguire sono riportati i dati salienti del servizio di gestione della sosta:



Stalli su strada

6.270

Stalli su aree chiuse

350

Parcometri

86

Addetti

56

Tariffe

Ordinaria: 1,00 €/h

Ridotta: 0,50 €/h

Permessi a residenti

5.270

• LE CARATTERISTICHE DEI SERVIZI OFFERTI - IL PERSONALE:

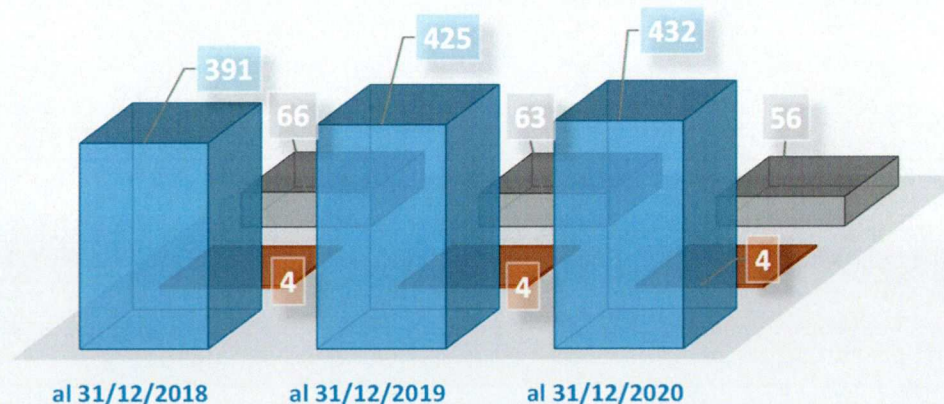
La tabella riportata di seguito espone la consistenza delle risorse umane impiegate dall'Azienda al termine degli anni 2018, 2019, e 2020, con il dettaglio del personale dipendente impiegato (con rapporti di lavoro a tempo indeterminato e a termine) e di quello utilizzato attraverso contratti di somministrazione di lavoro.

Il prospetto riporta il numero di risorse umane classificate in relazione alle diverse aree di business aziendali (TPL automobilistico, servizi marittimi e gestione della sosta tariffata) e con il dettaglio delle aree operative aziendali (Dirigenti, Area Esercizio automobilistico e marittimo, Area Manutenzioni e Aree amministrative).

Personale	al 31/12/2018	al 31/12/2019	al 31/12/2020
Trasporto pubblico automobilistico			
Dirigenti	2	2	2
Area Esercizio	320	361	336
<i>di cui in somministrazione di lavoro</i>	-	45	0
Area Manutenzioni	29	21	57
<i>di cui in somministrazione di lavoro</i>	8	1	-
Aree Amministrative	40	41	37
<i>di cui in somministrazione di lavoro</i>	-	3	3
Totale TPL automobilistico	391	425	432
Trasporto pubblico marittimo	4	4	4
Gestione sosta tariffata			
Area Esercizio	62	59	56
Area Manutenzioni	4	4	0
Totale gestione sosta tariffata	66	63	56
TOTALI	461	492	492

PERSONALE DEI DIVERSI SETTORI DI ATTIVITÀ

■ Totale TPL automobilistico ■ Trasporto pubblico marittimo ■ Totale gestione sosta tariffata



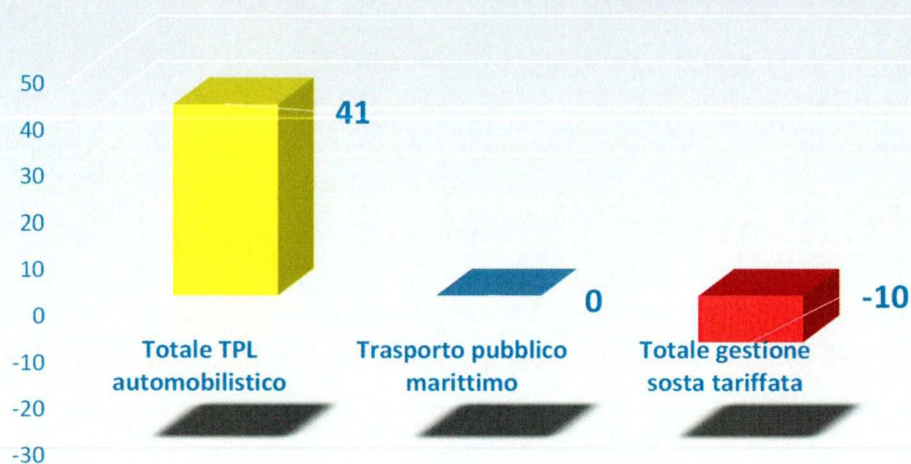
Come si rileva dal grafico riportato sopra, nel triennio di riferimento si è riscontrata una progressiva contrazione delle risorse umane impiegate nel servizio di gestione della sosta tariffata, nel quale non si è proceduto a sostituire il personale cessato nel corso degli anni.

Sostanzialmente stabile è stato il personale impiegato nel settore dei servizi marittimi, con un equipaggio impiegato durante tutto l'anno ed un secondo che viene reclutato con contratti a tempo determinato in coincidenza della stagione estiva.

Nel TPL automobilistico, al contrario, si registra un incremento a partire dal 2019 per effetto dell'intervenuta reinternalizzazione (dal 1° ottobre 2019) dei servizi suburbani, precedentemente subaffidati al CTP S.p.A. in ambito consortile (Co.Tr.A.P.).

Personale	al 31/12/2018	al 31/12/2020	Differenze 2018-2020
Trasporto pubblico automobilistico			
Dirigenti	2	2	0
Area Esercizio	320	336	16
Area Manutenzioni	29	57	28
Aree Amministrative	40	37	-3
Totale TPL automobilistico	391	432	41
Trasporto pubblico marittimo	4	4	0
Gestione sosta tariffata			
Area Esercizio	62	56	-6
Area Manutenzioni	4	0	-4
Totale gestione sosta tariffata	66	56	-10
TOTALI	461	492	31

Differenze 2018-2020



La tabella ed il grafico di questa pagina rappresentano, in maniera sintetica, le variazioni numeriche intervenute nella consistenza di personale nelle tre aree di attività aziendali tra la fine del 2018 e la fine del 2020.

Si può agevolmente notare il rafforzamento dell'organico del settore del TPL automobilistico (+ 41 unità), a fronte della contrazione (- 10 unità) della forza di personale impiegata nel settore della sosta tariffata.

Nei conti economici degli ultimi tre bilanci d'esercizio approvati (2017, 2018 e 2019) sono stati registrati i seguenti costi del personale, indicati in maniera analitica con riferimento alle diverse componenti degli oneri di competenza (retribuzioni lorde, oneri riflessi, trattamento di fine rapporto e altri costi del personale) e distintamente per le tre aree di business aziendali.

Costi del personale	2017	2018	2019
Trasporto pubblico automobilistico			
Retribuzioni lorde	11.848.561 €	11.851.225 €	11.953.562 €
Oneri sociali	3.362.526 €	3.426.055 €	3.581.695 €
Trattamento di fine rapporto	860.064 €	854.963 €	814.300 €
Altri oneri del personale	273.364 €	372.785 €	259.552 €
Totale TPL automobilistico	16.344.515 €	16.505.028 €	16.609.109 €
Trasporto pubblico marittimo			
Retribuzioni lorde	59.639 €	104.055 €	133.311 €
Oneri sociali	20.633 €	26.415 €	44.562 €
Trattamento di fine rapporto	4.003 €	7.021 €	7.595 €
Altri oneri del personale	- €	1.341 €	2.656 €
Totale TPL marittimo	84.275 €	138.832 €	188.124 €
Gestione sosta tariffata			
Retribuzioni lorde	1.523.911 €	1.499.368 €	1.450.178 €
Oneri sociali	491.350 €	470.290 €	444.344 €
Trattamento di fine rapporto	111.267 €	107.887 €	105.970 €
Altri oneri del personale	11.878 €	9.903 €	25.553 €
Totale gestione sosta tariffata	2.138.406 €	2.087.448 €	2.026.045 €
TOTALI	€ 18.567.196	€ 18.731.308	€ 18.823.278

Nelle tabelle che seguono sono riportati, analiticamente per singole aree di business, i costi medi unitario del personale, dettagliati in relazione alle retribuzioni lorde, agli oneri riflessi, al trattamento di fine rapporto ed agli altri oneri del personale.

Forza media di personale	2017	2018	2019
TPL automobilistico	380,61	384,20	390,46
TPL marittimo	1,52	2,76	3,67
Sosta tariffata	69,64	65,62	60,29
Media complessiva	451,77	452,58	454,42

Costo unitario medio del personale	2017	2018	2019
Trasporto pubblico automobilistico			
Retribuzioni lorde	31.130 €	30.846 €	30.614 €
Oneri sociali	8.835 €	8.917 €	9.173 €
Trattamento di fine rapporto	2.260 €	2.225 €	2.085 €
Altri oneri del personale	718 €	970 €	665 €
Costo unitario medio personale TPL automobilistico	42.943 €	42.959 €	42.537 €
Trasporto pubblico marittimo			
Retribuzioni lorde	39.236 €	37.701 €	36.325 €
Oneri sociali	13.574 €	9.571 €	12.142 €
Trattamento di fine rapporto	2.634 €	2.544 €	2.069 €
Altri oneri del personale	- €	486 €	724 €
Costo unitario medio personale TPL marittimo	55.444 €	50.301 €	51.260 €
Gestione sosta tariffata			
Retribuzioni lorde	21.883 €	22.849 €	24.053 €
Oneri sociali	7.056 €	7.167 €	7.370 €
Trattamento di fine rapporto	1.598 €	1.644 €	1.758 €
Altri oneri del personale	171 €	151 €	424 €
Costo unitario medio personale Sosta tariffata	30.707 €	31.811 €	33.605 €
Costo unitario medio di tutto il personale	€ 41.099	€ 41.388	€ 41.423

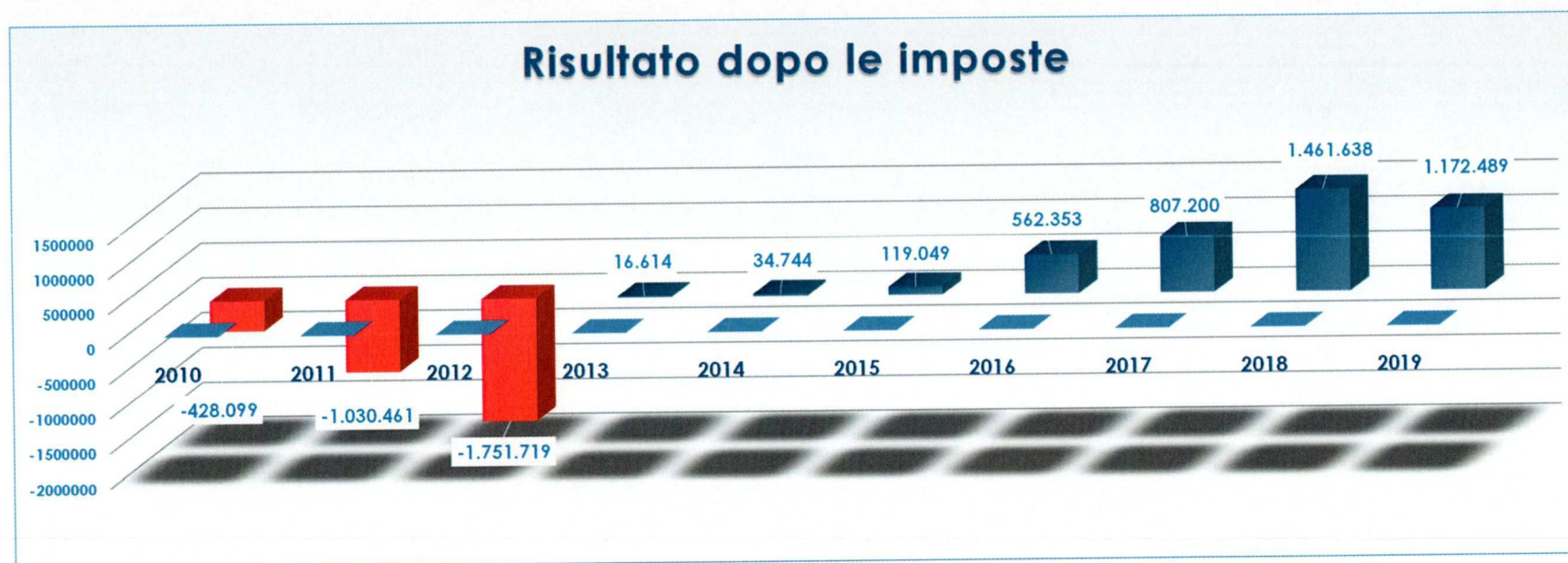
• L'ANDAMENTO ECONOMICO E GESTIONALE

Negli ultimi 10 anni il risultato di bilancio è gradualmente migliorato fino al valore positivo del 2018, pari a Euro 1.461.638, miglior risultato economico da quando l'azienda ha assunto la forma giuridica di società per azioni (anno 2001).

Anche il risultato dell'esercizio 2019, pari a Euro 1.172.489, è stato largamente positivo, sebbene in misura inferiore rispetto a quello della precedente annualità.

In attesa di conoscere le risultanze della gestione 2020, si evidenzia che essa segnerà, inevitabilmente, un'inversione di tendenza rispetto alle precedenti sette annualità, a causa delle conseguenze che la situazione pandemica in corso ha prodotto sulle attività aziendali, tanto in relazione ai ricavi, fortemente compromessi dalla sospensione delle attività didattiche e di molte attività economiche, quanto ai maggiori costi che l'Azienda ha dovuto sostenere per salvaguardare il proprio personale e la propria utenza dai rischi di contagio (sanificazioni, acquisti di dispositivi di mascherine, gel virucida, ecc.).

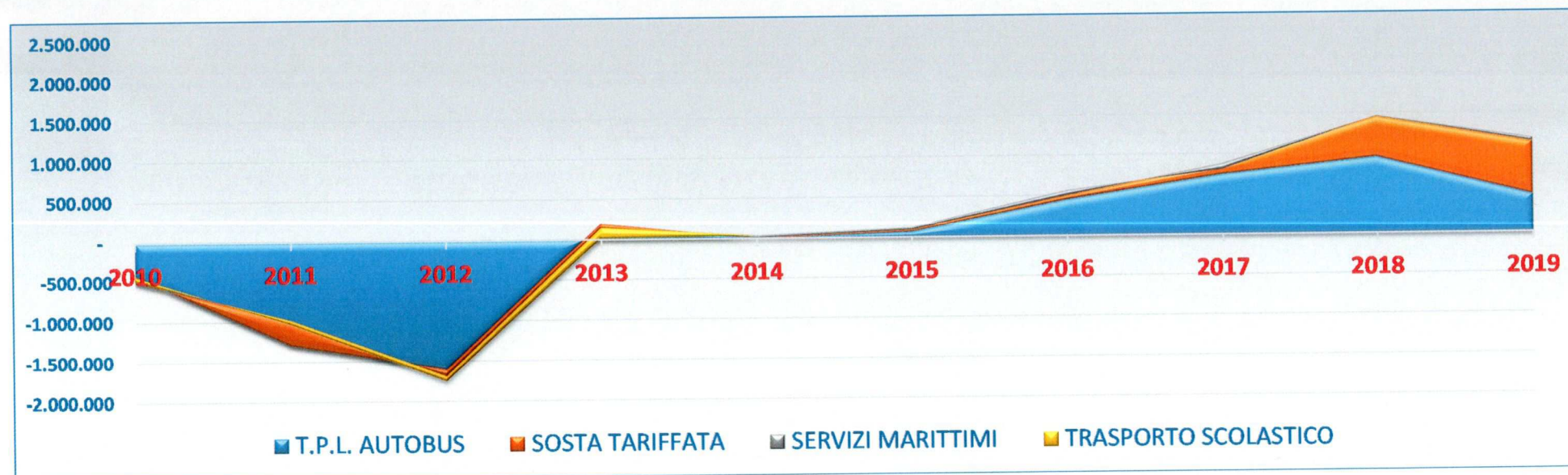
Il grafico riportato di seguito mostra l'andamento del risultato di esercizio nelle ultime dieci annualità:



Nella tabella esposta di seguito sono riportati i risultati economici degli ultimi dieci anni, con rappresentazione analitica delle quote di contribuzione dei diversi settori di attività aziendali.

Il successivo grafico offre evidenza visiva immediata di tali risultati.

RISULTATI ECONOMICI PER SETTORI DI ATTIVITÀ											
Settori	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
T.P.L. AUTOBUS	- 414.053	- 1.290.349	- 1.601.937	202.812	- 3.873	67.143	446.857	744.656	945.814	464.990	
SOSTA TARIFFATA	- 77.786	309.960	- 86.959	- 61.587	8.097	23.941	51.781	130.882	510.024	662.394	
SERVIZI MARITTIMI	8.927	89	3.417	7.307	30.520	27.964	63.714	- 68.338	5.800	45.105	
TRASPORTO SCOLASTICO	54.813	- 50.163	- 66.240	- 131.919	-	-	-	-	-	-	
TOTALI	- 428.099	- 1.030.463	- 1.751.719	16.613	34.744	119.048	562.352	807.200	1.461.638	1.172.489	



CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Esercizio 2017

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 20.656.259	€ 173.412	€ -	€ 20.829.671
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 856.752	€ -	€ -	€ 856.752
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 3.217.585	€ 98.261	€ 3.381.696	€ 6.697.542
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 2.930.450	€ -	€ -	€ 2.930.450
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ -	€ -	€ -	€ -
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 27.661.046	€ 271.673	€ 3.381.696	€ 31.314.415
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 1.023.463	€ 33	€ 1.490	€ 1.024.986
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 4.252.281	€ 10.090	€ -	€ 4.262.371
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 32.936.790	€ 281.796	€ 3.383.186	€ 36.601.772
4 - Consumi	€ 4.920.253	€ 13.945	€ 16.185	€ 4.950.383
5 - Servizi	€ 6.534.700	€ 83.390	€ 197.693	€ 6.815.783
6 - Godimento beni di terzi	€ 319.366	€ 99.058	€ 475.952	€ 894.376
7 - Personale	€ 16.344.515	€ 84.275	€ 2.138.406	€ 18.567.196
8 - Oneri diversi	€ 852.491	€ 12.047	€ 209.606	€ 1.074.144
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 28.971.325	€ 292.715	€ 3.037.842	€ 32.301.882
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	€ 3.965.465	-€ 10.919	€ 345.344	€ 4.299.890
9 - Ammortamenti netti	€ 2.093.274	€ 53.499	€ 230	€ 2.147.003
10 - Accantonamenti	€ 975.108	€ 3.920	€ 179.595	€ 1.158.623
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	€ 897.083	-€ 68.338	€ 165.519	€ 994.264
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	-€ 52.902	€ -	€ -	-€ 52.902
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 262.362	€ -	€ -	€ 262.362
EBIT NORMALIZZATO	€ 1.106.543	-€ 68.338	€ 165.519	€ 1.203.724
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	€ 1.106.543	-€ 68.338	€ 165.519	€ 1.203.724
Imposte sul reddito	€ 361.886	€ -	€ 34.637	€ 396.523
RISULTATO NETTO	€ 744.657	-€ 68.338	€ 130.882	€ 807.201

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Esercizio 2018

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 20.940.044	€ 253.096	€ -	€ 21.193.140
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 908.609	€ -	€ -	€ 908.609
Ricavi diretti da traffico/sosta	€ 3.096.334	€ 127.767	€ 3.549.355	€ 6.773.456
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 2.867.131	€ -	€ -	€ 2.867.131
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ -	€ -	€ -	€ -
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 27.812.118	€ 380.863	€ 3.549.355	€ 31.742.336
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 801.419	€ 12.811	€ 6.590	€ 820.820
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 4.184.677	€ 40.348	€ -	€ 4.225.025
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 32.798.214	€ 434.022	€ 3.555.945	€ 36.788.181
4 - Consumi	€ 5.747.838	€ 22.417	€ 19.474	€ 5.789.729
5 - Servizi	€ 6.052.732	€ 141.844	€ 214.603	€ 6.409.179
6 - Godimento beni di terzi	€ 479.356	€ 99.641	€ 498.607	€ 1.077.604
7 - Personale	€ 16.505.028	€ 138.832	€ 2.087.448	€ 18.731.308
8 - Oneri diversi	€ 966.205	€ 4.233	€ 157.307	€ 1.127.745
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 29.751.159	€ 406.967	€ 2.977.439	€ 33.135.565
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	€ 3.047.055	€ 27.055	€ 578.506	€ 3.652.616
9 - Ammortamenti netti	€ 1.595.183	€ 19.479	€ 1.860	€ 1.616.522
10 - Accantonamenti	€ 158.969	€ 558	€ 25.577	€ 185.104
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	€ 1.292.903	€ 7.018	€ 551.069	€ 1.850.990
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	-€ 187.565	€ -	€ -	-€ 187.565
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 339.836	€ -	€ -	€ 339.836
EBIT NORMALIZZATO	€ 1.445.174	€ 7.018	€ 551.069	€ 2.003.261
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	€ 1.445.174	€ 7.018	€ 551.069	€ 2.003.261
Imposte sul reddito	€ 499.360	€ 1.218	€ 41.045	€ 541.623
RISULTATO NETTO	€ 945.814	€ 5.800	€ 510.024	€ 1.461.638

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Esercizio 2019

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 21.190.790	€ 266.151	€ -	€ 21.456.941
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 934.219	€ -	€ -	€ 934.219
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 2.789.258	€ 236.367	€ 3.721.280	€ 6.746.905
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 2.676.041	€ -	€ -	€ 2.676.041
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ 76.482	€ -	€ -	€ 76.482
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 27.666.790	€ 502.518	€ 3.721.280	€ 31.890.588
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 502.962	€ 5.870	€ 44.065	€ 552.897
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 3.943.610	€ 21.241	€ -	€ 3.964.851
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 32.113.362	€ 529.629	€ 3.765.345	€ 36.408.336
4 - Consumi	€ 5.888.115	€ 52.960	€ 23.818	€ 5.964.893
5 - Servizi	€ 5.912.541	€ 98.020	€ 229.546	€ 6.240.107
6 - Godimento beni di terzi	€ 518.348	€ 99.641	€ 520.979	€ 1.138.968
7 - Personale	€ 16.609.109	€ 188.124	€ 2.026.045	€ 18.823.278
8 - Oneri diversi	€ 850.913	€ 6.510	€ 145.851	€ 1.003.274
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 29.779.026	€ 445.255	€ 2.946.239	€ 33.170.520
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	€ 2.334.336	€ 84.374	€ 819.106	€ 3.237.816
9 - Ammortamenti netti	€ 1.374.663	€ 24.496	€ 77.553	€ 1.476.712
10 - Accantonamenti	€ 490.918	€ 6.252	€ 40.556	€ 537.726
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	€ 468.755	€ 53.626	€ 700.997	€ 1.223.378
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	-€ 113.072	-€ 126	-€ 930	-€ 114.128
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 160.753	€ -	€ -	€ 160.753
EBIT NORMALIZZATO	€ 516.436	€ 53.500	€ 700.067	€ 1.270.003
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	€ 516.436	€ 53.500	€ 700.067	€ 1.270.003
Imposte sul reddito	€ 51.446	€ 8.395	€ 37.673	€ 97.514
RISULTATO NETTO	€ 464.990	€ 45.105	€ 662.394	€ 1.172.489

Nei tre prospetti che precedono si è data rappresentazione del Conto economico dei bilanci degli esercizi 2017, 2018 e 2019 (al momento l'ultimo approvato), riclassificati per margini e con riferimento analitico alle tre diverse aree di business aziendali.

Da tale riclassificazione appare evidente come, a fronte di una sempre maggiore incidenza della contribuzione del settore della Sosta tariffata alla formazione del risultato netto di esercizio (utile dopo le imposte), il settore del TPL automobilistico concorra, al contrario, alla produzione del Margine Operativo Lordo (EBITDA) in misura pressoché tripla rispetto a quello della gestione della sosta tariffata.

Tale situazione, solo apparentemente contraddittoria, è generata dal diverso peso che ammortamenti (in particolare di autobus) ed accantonamenti rivestono nei due settori (il trasporto marittimo, per le sue trascurabili dimensioni economiche non è ricompreso in questa analisi).

Tra le dirette conseguenze della descritta peculiarità che caratterizza i conti economici del triennio esaminato, ed in particolare dell'esercizio 2019, elaborati per settori di attività e riclassificati per margini, è senz'altro da porre in particolare evidenza la contribuzione dei diversi settori alla formazione del cash-flow e, conseguentemente, delle risorse necessarie per l'attuazione dei programmi di investimenti descritti nelle pagine successive.

La tabella riportata nella pagina a seguire espone, in un unico prospetto, i conti economici delle tre annualità contemplate dal precedente Piano industriale (2018-2020), ove l'annualità 2020, considerato che il progetto di bilancio è in fase di elaborazione, è rappresentata in termini di pre-consuntivo.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Triennio 2018-2020

DESCRIZIONE	2018	2019	2020 (*)
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 21.193.140	€ 21.456.941	€ 21.987.000
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 908.609	€ 934.219	€ 735.000
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 6.773.456	€ 6.746.905	€ 4.523.000
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 2.867.131	€ 2.676.041	€ 1.630.000
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ -	€ 76.482	€ 76.000
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 31.742.336	€ 31.890.588	€ 28.951.000
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 820.820	€ 552.897	€ 315.000
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 4.225.025	€ 3.964.851	€ 3.946.000
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 36.788.181	€ 36.408.336	€ 33.212.000
4 - Consumi	€ 5.789.729	€ 5.964.893	€ 4.817.000
5 - Servizi	€ 6.409.179	€ 6.240.107	€ 5.205.000
6 - Godimento beni di terzi	€ 1.077.604	€ 1.138.968	€ 1.458.000
7 - Personale	€ 18.731.308	€ 18.823.278	€ 19.308.000
8 - Oneri diversi	€ 1.127.745	€ 1.003.274	€ 1.172.000
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 33.135.565	€ 33.170.520	€ 31.960.000
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	€ 3.652.616	€ 3.237.816	€ 1.252.000
9 - Ammortamenti netti	€ 1.616.522	€ 1.476.712	€ 1.526.100
10 - Accantonamenti	€ 185.104	€ 537.726	€ 251.000
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	€ 1.850.990	€ 1.223.378	-€ 525.100
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	-€ 187.565	-€ 114.128	€ -
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 339.836	€ 160.753	€ 242.000
EBIT NORMALIZZATO	€ 2.003.261	€ 1.270.003	-€ 283.100
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -
EBT	€ 2.003.261	€ 1.270.003	-€ 283.100
Imposte sul reddito	€ 541.623	€ 97.514	€ 47.000
RISULTATO NETTO	€ 1.461.638	€ 1.172.489	-€ 330.100

Nel triennio di vigenza del Piano Industriale 2018-2020, l'andamento economico-finanziario di AMAT risulta sostanzialmente in linea con le previsioni formulate nel documento di programmazione, ad eccezione dell'esercizio 2020, i cui fondamentali economici sono stati letteralmente travolti dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria in corso.

La tabella che segue riporta gli scostamenti tra le previsioni del Piano industriale 2018-2020, in termini di Margine Operativo Lordo e di Risultato di esercizio netto (dopo le imposte), ed i risultati, a consuntivo, dei bilanci d'esercizio (del pre-consuntivo per l'esercizio 2020).

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Triennio 2018-2020

DESCRIZIONE	2018	2019	2020 (*)
VALORE DELLA PRODUZIONE			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 36.270.000	€ 37.240.000	€ 37.130.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 36.788.181	€ 36.408.336	€ 33.212.000
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 33.245.000	€ 34.025.000	€ 33.875.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 33.135.565	€ 33.170.520	€ 31.960.000
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 3.025.000	€ 3.215.000	€ 3.255.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 3.652.616	€ 3.237.816	€ 1.252.000
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 1.325.000	€ 1.195.000	€ 985.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 1.850.990	€ 1.223.378	-€ 525.100
EBIT NORMALIZZATO			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 1.175.000	€ 1.015.000	€ 775.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 2.003.261	€ 1.270.003	-€ 283.100
EBT			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 1.175.000	€ 1.015.000	€ 775.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 2.003.261	€ 1.270.003	-€ 283.100
RISULTATO NETTO			
Previsione Piano industriale 2018-2020	€ 665.000	€ 550.000	€ 310.000
Dato a consuntivo da bilanci d'esercizio (*)	€ 1.461.638	€ 1.172.489	-€ 330.100

(*) Pre-consuntivo per esercizio 2020

• GLI INDICATORI DI PERFORMANCE - TPL AUTOBUS

Nella tabella seguente sono riportati i più importanti indicatori di performance della Società nel triennio 2017-2019, con riferimento al servizio di trasporto pubblico locale svolto con autobus, e le variazioni percentuali intervenute tra il 2017 ed il 2019.

€ / bus?Km	2017	2018	2019	Δ 2017/2019
Valore della Produzione / bus-km	€ 4,20	€ 4,14	€ 4,03	-4,27%
Corrispettivi / bus-km ¹	€ 2,75	€ 2,76	€ 2,77	0,98%
Entrate da traffico / bus-km	€ 0,78	€ 0,75	€ 0,69	-12,71%
Da utenza	€ 0,41	€ 0,39	€ 0,35	-14,90%
Da Enti	€ 0,37	€ 0,36	€ 0,34	-10,34%
Costo operativo al netto ammortamenti / bus-km	€ 3,70	€ 3,75	€ 3,73	0,92%
Costo del personale / bus-km	€ 2,09	€ 2,08	€ 2,08	-0,23%
Ammortamenti netti / bus-km	€ 0,27	€ 0,20	€ 0,17	-35,52%

¹ Comprende integrazioni Enti per linee a bassa domanda

Il dato che va rimarcato è quello della progressiva contrazione delle entrate da traffico incassate direttamente dall'utenza (al netto delle integrazioni tariffarie riconosciute dai comuni di Taranto, Statte e Leporano), che passano da 0,41 €/bus-km del 2017 a € 0,35 €/bus-km del 2019 (-14,90%).

Parallelamente alla contrazione degli introiti diretti da traffico, anche le integrazioni tariffarie corrisposte dai comuni subiscono una flessione, seppure in misura inferiore (-10,34%), considerato che il calo degli introiti si è registrato in maniera più apprezzabile per i biglietti rispetto agli abbonamenti.

Il dato del Valore della Produzione, passato da 4,20 €/bus-km del 2017 a 4,03 €/km del 2019, con una contrazione del 4,27%, risente, naturalmente, di questo arretramento delle vendite di titoli di viaggio.

Dal punto di vista dei costi operativi (al netto degli ammortamenti e accantonamenti), si osserva un lieve incremento degli stessi

(+0,92%), sostanzialmente dovuto alla politica di approvvigionamento degli autobus seguita dall'Azienda negli ultimi anni, con la scelta di acquisirne un certo numero in locazione finanziaria anziché in proprietà. Tale politica ha portato ad incrementare lievemente i costi operativi (al netto degli ammortamenti) per i canoni mensili corrisposti in relazione ai contratti di leasing, ma, allo stesso tempo, ha provocato una flessione della voce Ammortamenti netti / bus-km, passata da 0,27 €/bus-km (del 2017) a 0,17 €/bus-km (del 2019), con una variazione del -35,52%.

Nell'ambito dei costi operativi si osserva una sostanziale stabilità dei Costi del personale / bus-km, che passano da 2,09 €/bus-km del 2017 a 2,08 €/bus-km del 2019, con una variazione del -0,23%.

Di seguito è riportata la dinamica delle percorrenze chilometriche medie prodotte direttamente (al netto di quelle relative ai servizi subaffidati al C.T.P. S.p.A. sino al 30 settembre 2019), nel triennio 2017-2019, da ciascun addetto (dipendente o lavoratore in somministrazione) inquadrato nel settore del TPL gomma.

Valore della produzione	2017	2018	2019	Δ 2017/2019
Bus-km prodotti direttamente/ addetti del TPL	16.998	17.122	17.833	4,91%

• **GLI INDICATORI DI PERFORMANCE - LA GESTIONE DELLA SOSTA TARIFFATA**

Annualità	2017	2018	2019	Δ 2017/2019
Ricavi gestione sosta tariffata	€ 3.381.696	€ 3.549.355	€ 3.721.280	10,04%
Costi operativi gestione sosta tariffata	€ 3.037.842	€ 2.977.439	€ 2.946.239	-3,02%
Costo del personale sosta tariffata	€ 2.138.406	€ 2.087.448	€ 2.026.045	-5,25%
Numero Accertatori sosta tariffata	56	53	48	-14,29%
Numero stalli di sosta	6.938	6.850	6.620	-4,58%
Ricavi/numero stalli	€ 487,42	€ 518,15	€ 562,13	15,33%
Costo di produzione / numero stalli	€ 437,86	€ 434,66	€ 445,05	1,64%
Costo operatori mobilità / numero stalli	€ 308,22	€ 304,74	€ 306,05	-0,70%
Numero stalli / Addetti Gestione sosta	124	129	138	11,32%

La tabella riportata sopra espone, relativamente al triennio 2017-2019, i dati salienti per la misurazione della produttività della gestione della sosta tariffata, affidata ad AMAT sin dal 2007.

Se ne ricava un sostanziale miglioramento delle performance di questa area di business, nella quale si è osservata, nel triennio considerato, una tendenza all'incremento dei ricavi da tariffazione (+10,04% tra il 2017 ed il 2019) e, sebbene, in misura più contenuta, un trend di contenimento dei costi operativi (-3,02% tra il 2017 ed il 2019), interamente ascrivibile alla flessione dei costi di personale (-5,25% tra il 2017 ed il 2019), a sua volta generata dalla riduzione della forza media.

È migliorata anche la produttività della gestione, con una crescita dell'11,32% del rapporto tra il numero di stalli di sosta complessivamente affidati alla gestione dell'AMAT ed il numero di Ausiliari della sosta.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

• L'EMERGENZA SANITARIA GENERATA DALLA PANDEMIA

L'evento che più di ogni altro sta caratterizzando gli scenari in cui si svolgono le attività aziendali è la diffusione, anche in Italia, della grave malattia epidemica da COVID-19. L'epidemia è stata provocata da un nuovo ceppo di coronavirus, i cui primi casi di contagio sono stati diagnosticati in Italia nel mese di febbraio 2020 per estendersi, nel giro di pochi giorni, in tutte le regioni italiane.

Sin dalle prime settimane di diffusione del pericoloso virus in Italia e dalla dichiarazione dello stato di emergenza sanitaria, l'Azienda ha posto in essere misure tese a prevenire la diffusione dei contagi, come la sospensione della vendita dei biglietti da parte dei conducenti e delle verifiche a bordo degli autobus, oltre che della vendita dei tagliandi gratta e sosta.

Sono stati, inoltre, applicati i protocolli operativi sottoscritti da Governo e parti sociali del 14 marzo e 24 aprile 2020, tesi a salvaguardare la salute e la sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, oltre che dell'utenza.

Tra i provvedimenti adottati per prevenire i contagi, si è curata la costante sanificazione degli ambienti di lavoro, la regolare assegnazione di mascherine e altri dispositivi di protezione individuale, oltre che di prodotti igienizzanti, a tutto il personale ed all'installazione di apparecchi termoscanner all'ingresso di tutti i locali aziendali.

La crescita esponenziale dei contagi ha comportato la sospensione della tariffazione della sosta e dell'erogazione dei servizi marittimi nonché la riduzione delle corse, soprattutto in coincidenza con il c.d. "lockdown". Inevitabili sono state le ripercussioni sugli introiti, ridotti, nel periodo di sospensione delle attività, di oltre il 90%. L'Azienda, al fine di limitare la presenza del personale negli uffici, ha consentito a quanti ne abbiano fatto richiesta di svolgere la propria attività in modalità di lavoro agile. Ha disposto, inoltre, la fruizione di una quota delle ferie residue da parte di tutto il personale.

Si è, ancora, fatto ricorso alle misure settoriali a sostegno del reddito, collocando in solidarietà, per la durata di 9 settimane, 81 dipendenti, di cui 55 impiegati nel settore sosta, 2 nei servizi marittimi e 24 nel TPL.

Di poco è mutata la situazione con l'avvio della cosiddetta fase 2. Sebbene si sia giunti ad una progressiva riduzione delle misure restrittive.

tive, non sono state, infatti, variate in maniera sostanziale le regole di forte restrizione dell'offerta di trasporto pubblico. In particolare, la necessità di assicurare il distanziamento dell'utenza ha comportato l'iniziale riduzione dell'80% dei posti utilizzabili sugli autobus.

Solo più recentemente, con il DPCM 03/11/2020, è stata rideterminata nel 50% dei posti complessivi la capacità di carico degli autobus in servizio di trasporto pubblico.

La ripresa delle attività didattiche in presenza, per almeno il 50% della popolazione studentesca, è stata differita all'11 gennaio (D.L. 05/01/2021, n. 1). Con Ordinanze del Presidente della Regione Puglia n. 1 del 05/01/2021 e n. 14 del 16/01/2021 è stato, inoltre, disposto che sino al 23 gennaio 2021, gli istituti scolastici di secondo grado dovranno adottare forme di organizzazione flessibili in modo che il 100% delle attività didattiche sia svolto attraverso il ricorso alla didattica digitale integrata.

La gestione economica, considerato il particolare periodo di gravissima crisi sanitaria ed economica, ha generato, al termine dell'esercizio 2020, un saldo negativo di dimensioni particolarmente pesanti, tenuto conto che, per una parte rilevante del periodo preso in considerazione, la mobilità si è fortemente contratta, con ripercussioni tanto sul trasporto collettivo quanto sull'utilizzo dei parcheggi.

Va però aggiunto che, mentre i maggiori costi sinora sostenuti per effetto della crisi pandemica troveranno piena rappresentazione nel bilancio dell'esercizio 2020, non vi saranno, con buona probabilità, interamente allocati i ristori spettanti per la perdita di introiti da tariffazione, nella probabile ipotesi di mancata formalizzazione dei relativi provvedimenti in tempo utile per la redazione del bilancio.

In particolare, per il sostegno alle imprese di TPL, sono stati già stanziati, con successivi decreti legge (art. 200, comma 1, del D.L. n. 34/2020, art. 44, comma 1, del D.L. n. 104/2020 e art. 27 del D.L. n. 149/2020), risorse per complessivi Euro 800.000.000 a titolo di compensazioni per minori ricavi e complessivi Euro 490.000.000 a titolo di finanziamenti per le corse aggiuntive rese necessarie dagli obblighi di rispetto del distanziamento a bordo degli autobus.

Di tali importi, allo stato, è in corso di liquidazione in favore delle aziende di TPL pugliesi un importo complessivo di Euro 11.077.597,00, la cui quota spettante ad AMAT ammonta a complessivi Euro 288.615,00.

Si è inoltre già ottenuto un modesto ristoro, di circa Euro 28.000,00, a titolo di parziale rimborso dei maggiori costi sostenuti per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale, di prodotti igienizzanti e di servizi di sanificazione.

Ulteriore misura a sostegno dei bilanci delle aziende di trasporto è stata prevista dall'art. 92, comma 4-bis, del D.L. 18/2020, convertito in L. 27/2020, che ha garantito alle aziende di trasporto pubblico locale la contribuzione chilometrica piena, nonostante la marcata con-

trazione dei servizi intervenuta nella fase del lockdown, consentendo in tal modo alle stesse di compensare, seppure in misura parziale, la flessione degli introiti da tariffazione.

L'applicazione dell'art. 92 commi 4-bis del D.L. n. 18/2020, convertito in L. n. 27/2020, consentirà, pertanto, all'Azienda di non subire decurtazioni nel livello di compensazioni per i servizi minimi, nonostante l'inevitabile flessione del volume delle percorrenze chilometriche che sarà consuntivato al termine dell'esercizio 2020.

Infine, il comma 7-bis dell'articolo 60 (*"Rifinanziamenti di misure a sostegno delle imprese"*), inserito nell'iter di conversione del decreto nella Legge 126/2020, prevede che i soggetti i quali, per la redazione del bilancio, applicano le norme del codice civile e i principi contabili nazionali emessi dall'OIC, hanno la possibilità di sospendere, in tutto o in parte, la quota di ammortamento dell'anno nei bilanci 2020, mantenendo il loro valore di iscrizione, così come risultante dall'ultimo bilancio annuale regolarmente approvato. La quota di ammortamento non effettuata è imputata al conto economico relativo all'esercizio successivo e con lo stesso criterio sono differite le quote successive, prolungando quindi per tale quota il piano di ammortamento originario di un anno. Questa disposizione, in relazione all'evoluzione della situazione economica conseguente alla pandemia da SARS-COV-2, potrà essere estesa agli esercizi successivi con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Nel Business plan elaborato per il triennio 2021-2023, seppure in un quadro di massima incertezza sull'evoluzione della situazione pandemica e sul suo reale impatto sui bilanci del triennio in questione, si tiene doverosamente conto delle importanti modificazioni intervenute nei trend economici manifestatisi sino a tutto il 31/12/2020 e della inevitabile contrazione della redditività rispetto a quella registrata negli ultimi bilanci di esercizio aziendali.

• IL QUADRO NORMATIVO RELATIVO AI RIAFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TPL

Con il decreto legge n. 50 del 2017, è stato realizzato un ampio intervento normativo nella materia del trasporto pubblico locale e sono state introdotte importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, oltre che sulle compensazioni, sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Nel corso dello scorso anno l'Assessorato regionale ai Trasporti ha completato le procedure finalizzate all'individuazione dei servizi minimi nei singoli bacini provinciali, secondo le competenze che la normativa nazionale e regionale assegna all'Ente regionale (art. 5 della

legge regionale n. 18/2002), nonché alla determinazione dei costi standard, che costituiranno la base di calcolo delle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico da assegnare ai gestori dei servizi.

In particolare, con deliberazione della Giunta regionale 09/12/2019, n. 2304, la Regione Puglia ha provveduto a:

- determinare, per i futuri affidamenti, ai sensi dell'art. 5, comma 1, L.R. 18/2002, i servizi minimi, ferroviari, automobilistici e marittimi del T.P.R.L., come definiti dall'art. 16 del D.Lgs. n. 422/1997 (10.140.012 bus.km per i servizi extra urbani della Provincia di Taranto e 5.064.569,24 bus.km per i servizi urbani del Comune di Taranto)
- riconoscere, per i futuri affidamenti, ad alcuni capoluoghi di provincia, tra cui Taranto, in aggiunta rispetto ai servizi minimi urbani, l'attribuzione di un'integrazione chilometrica dei servizi minimi urbani pari al 50% della differenza tra i servizi minimi di cui alla DGR 865/2010 ed i servizi minimi di nuova determinazione (ulteriori 969.347,88 bus.km per i servizi urbani del Comune di Taranto);
- definire risorse aggiuntive per i futuri affidamenti, in favore degli Ambiti territoriali ottimali provinciali (ATO), ai sensi dell'art. 4, comma 3, e dell'art. 19, comma 2 della L.R. 18/2002, a copertura degli oneri dei servizi minimi automobilistici e marittimi, nonché per l'eventuale maggiore onere riveniente dall'istituzione dei servizi di trasporto aggiuntivi di cui all'art. 6, comma 1-bis, della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18, nel limite massimo pari alla differenza tra i servizi minimi di cui alla DGR 865/2010 ed i servizi minimi di nuova determinazione, al netto dell'integrazione chilometrica di cui al punto precedente (ulteriori risorse per la copertura di spesa di servizi aggiuntivi massimi riconoscibili in favore del Comune di Taranto per un massimo di 969.347,88 bus.km);
- determinare i costi standard, quale elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per gli enti che affidano servizi di trasporto pubblico locale (relativamente all'ATO di Taranto, Euro 3,44 per i servizi urbani e Euro 3,06 per i servizi extra urbani).

I livelli di servizio minimo assentiti dalla Regione costituiscono, per ciascun ambito territoriale ottimale, la quantità di servizio di trasporto pubblico locale ammessa al finanziamento regionale e rappresentano, di norma, il volume delle percorrenze chilometriche che gli ambiti territoriali (le province, in questa prima fase) dovranno porre a gara per l'assegnazione dei servizi alle imprese aggiudicatarie.

Con il suddetto provvedimento della Giunta regionale, pertanto, i servizi minimi finanziati in ambito urbano per il Comune di Taranto sono passati dagli attuali 7.003.255 bus.km a 5.064.569,24 bus.km, cui sono stati aggiunti 969.347,88 bus.km a titolo di integrazione chilometrica. Ulteriori servizi (c.d. "aggiuntivi"), nel limite massimo della differenza, pari a 969.347,88 bus.km tra l'attuale volume dei servizi minimi

(determinati nel 2010) e la somma tra i nuovi servizi minimi e quelli integrativi, potranno essere ammessi a finanziamento a condizione che tali servizi aggiuntivi siano approvati nell'ambito della nuova formulazione dei Piani di bacino demandata alla Provincia di Taranto.

Giunto a compimento il complesso iter per gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale pugliesi, nel corso del triennio di riferimento del presente Piano, l'AMAT dovrà partecipare alle relative procedure per i nuovi affidamenti dei servizi minimi esclusivamente per le linee suburbane (per i comuni di Statte e Leporano), attraverso la partecipazione al Consorzio Co.Tr.A.P. o con altre modalità che saranno eventualmente decise dal Consiglio di amministrazione.

Le linee urbane automobilistiche e marittime, essendo state oggetto di affidamento diretto sino al 29 settembre 2026, attraverso il modello gestorio dell'*in house providing*, non saranno interessate dalle suddette procedure di competenza dell'ambito territoriale provinciale.

Peraltro, proprio con riferimento agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, il decreto-legge n. 18 del 2020 ha previsto la possibilità di sospensione delle procedure di affidamento di servizi del trasporto pubblico locale in corso al 23 febbraio 2020 e, di conseguenza, la proroga dei rapporti esistenti fino a 12 mesi successivi alla conclusione dell'emergenza Covid-19.

In applicazione di tale decreto legge, la Regione Puglia, con deliberazione di Giunta 11 giugno 2020, n. 913, ha espresso parere favorevole in merito alla concessione, da parte di ciascun Ente locale competente, di una proroga della scadenza dei contratti di servizio sino a non oltre dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza sanitaria e, comunque, per il tempo strettamente necessario al completamento delle procedure di affidamento già avviate.

Con il decreto legge 31/12/2020, n. 183 è stato prorogato fino al 31 marzo 2021 lo stato di emergenza epidemiologica da COVID-19 precedentemente fissato al 31 gennaio 2021. Con successivo D.L. 14/01/2021, n. 2, lo stato di emergenza è stato ulteriormente prorogato fino al 30 aprile 2021.

Allo stato, pertanto, la pubblicazione, da parte degli ATO pugliesi, dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi minimi di trasporto pubblico non potrà avvenire prima del 1° maggio 2021, salvo eventuali ulteriori proroghe della scadenza dello stato di emergenza sanitaria.

Il Business Plan del presente Piano industriale non tiene conto, relativamente ai servizi suburbani (per i servizi urbani la questione si porrà nel 2026, allo spirare dall'attuale affidamento in house) della diversa misura unitaria delle compensazioni chilometriche generata dalla

determinazione dei costi standard, in considerazione dei tempi di svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica che faranno presumibilmente slittare gli effettivi affidamenti ad un momento successivo all'arco temporale del presente Piano.

Anche i volumi di servizi minimi in ambito urbano sono assunti, nella costruzione del Business Plan, nella stessa misura degli attuali, considerata la scadenza dell'attuale contratto di servizio e la possibilità che l'ATO di Taranto individui nel proprio Piano di bacino servizi aggiuntivi in misura pari al massimo ammissibile, secondo quanto previsto dalla citata deliberazione della Giunta Regionale n. 2304/2019. In tal caso i volumi di servizi pareggerebbero quelli attuali.

• IL PROGETTO DI CREAZIONE DEL GRUPPO SOCIETARIO "KYMA"

Nel programma amministrativo dell'Amministrazione comunale è stata prevista, tra l'altro, un'operazione di "rebranding" delle sue società partecipate "AMAT S.p.A.", "AMIU S.p.A." e "INFRATARAS S.p.A.", che assumeranno nel corso del 2021 la nuova denominazione sociale, rispettivamente, di "KYMA MOBILITÀ S.p.A.", "KYMA AMBIENTE S.p.A." e "KYMA SERVIZI S.p.A.".

È stato inoltre previsto un percorso che porterà il Comune a costituire la holding "Kyma", soggetto societario che controllerà i tre asset "Ambiente", "Mobilità" e "Servizi", con lo scopo di offrire servizi più efficienti ai cittadini.

Il progetto "Kyma" è stato realizzato dall'agenzia di comunicazione Proforma (che ha anche ideato il brand "TARANTO CAPITALE DI MARE"), la cui denominazione è la traslitterazione dal greco moderno della parola "onda", concetto che si lega al tema del mare.

Ancor prima di procedere alla modificazione della denominazione sono state svelate le livree che caratterizzeranno i mezzi delle tre partecipate. Bus, compattatori e spazzatrici, mezzi di servizio sono già facilmente riconoscibili con la nuova icona "K" declinata nei colori scelti per ogni società: verde per AMIU, rosso per AMAT e giallo per INFRATARAS.

L'Amministrazione comunale ha previsto di concludere l'iter di costituzione della holding entro l'anno corrente, osservando tutte le tappe che saranno necessarie e che si possono condensare nella definizione del piano industriale della holding e delle partecipate, preceduta dall'analisi della performance delle tre società. I vantaggi attesi dall'Amministrazione sono rappresentati dalla centralizzazione di alcune attività amministrative, fino alla razionalizzazione delle risorse umane ed all'attivazione di economie di scala per la condivisione di procedure e tecnologie, prefigurando una realtà operativa che avrà circa 1000 dipendenti ed un capitale sociale importante, con adeguata dotazione di personale, impianti in piena efficienza, mezzi rinnovati, al servizio delle esigenze e delle ambizioni della Città.

tà.

Lo scorso 12 gennaio 2021 il Consiglio di amministrazione di AMAT S.p.A. ha deliberato la convocazione, in sede straordinaria, dell'assemblea degli Azionisti per decidere la modificazione della denominazione sociale in "KYMA MOBILITÀ S.p.A..

L'Azienda, peraltro, ha anticipato tale passaggio procedendo alla progressiva applicazione della nuova livrea, caratterizzata dai nuovi elementi cromatici e dal nuovo marchio aziendale, su un numero complessivo di 54 autobus, rivestendoli con pellicola adesiva ad alta resistenza.

Anche le nuove 110 pensiline di fermata installate nel corso del 2020, tutte dotate di panchina, cestini per la raccolta differenziata e posacenere, sono caratterizzate dall'adozione dei colori e del marchio Kyma Mobilità, così come le altre 27 pensiline preesistenti, restaurate nel corso del 2020.

• IL RINNOVO DEL CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO E DELLA CONTRATTAZIONE DECENTRATA

Nel corso del triennio di riferimento del presente Piano industriale si concluderà il lungo iter di rinnovo del contratto collettivo nazionale degli Autoferrotranvieri-Internavigatori, sottoscritto in data 28/11/2015 e scaduto alla fine del 2017. Le difficoltà sorte nel condurre in porto le trattative per la sua definizione, in una fase particolarmente delicata a causa dell'emergenza pandemica, ha portato le organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, FAISA CISAL ed UGL FNA dapprima a proclamare lo stato di agitazione e ad avviare le procedure di raffreddamento e, dopo la negativa conclusione delle stesse, ad indire uno sciopero nazionale, della durata di 4 ore, per il giorno 8 febbraio 2021.

Anche a livello aziendale sono in corso le trattative per il rinnovo della contrattazione aziendale, rese particolarmente difficili da divisioni creatisi all'interno delle diverse sigle sindacali che hanno impedito sinora alle stesse di convergere su un testo condiviso di accordo.

L'ultimo rinnovo del Premio di risultato è stato sottoscritto in data 11/03/2009, per il triennio 2008-2011.

Successivamente, sono stati sottoscritti due nuovi testi unici degli accordi in materia di Premio di risultato, in data 05/06/2017 e in data 04/10/2019, in entrambi i casi non applicati per la successiva disdetta da parte delle sigle sindacali stipulanti.

Tra i due accordi firmati e poi disdettati se ne è sottoscritto un altro, in data 26/03/2013, in materia di recupero della produzione chilo-

metrica, che avrebbe dovuto avere una durata limitata ma che, di fatto, continua ad applicarsi per mancata formale disdetta delle parti stipulanti.

Più recentemente, in data 17 luglio 2020, quattro delle sei sigle sindacali aziendali hanno sottoscritto un accordo stralcio integrativo dei vigenti accordi in materia di Premio di risultato, valido sino alla definitiva sottoscrizione del nuovo testo unico. Tale accordo, sottoposto dalle organizzazioni sindacali alla consultazione referendaria dei lavoratori, ha conservato la sua validità *erga omnes* per effetto del mancato raggiungimento del previsto quorum del 50% degli aventi diritto al voto.

Le trattative per giungere al rinnovo dell'accordo riprenderanno, con un unico tavolo trattante, al termine delle procedure di raffreddamento attivate da una parte delle sigle sindacali, con la ferma volontà, da parte della Società, di giungere alla sottoscrizione, con tutte le sigle aziendali, di un accordo che contemperi le legittime aspettative dei lavoratori, in un quadro di compatibilità economica, di efficientamento dei processi aziendali e di miglioramento della qualità dei servizi offerti all'utenza.

GLI OBIETTIVI DEL PIANO INDUSTRIALE

• IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI

Nell'indagine annuale condotta dal quotidiano "Italia Oggi" sulla qualità della vita nelle 107 province italiane riferita al 2020, la città di Taranto risulta collocata al 25° posto per offerta di trasporto pubblico nei copoluoghi, seconda città del Sud Italia dopo L'Aquila, con l'offerta annuale di n. 3.258 Posti/km/ab.

Tale volume di offerta di servizio pubblico non trova, tuttavia, riscontro in una corrispondente quantità di domanda di mobilità collettiva e tale divario si è, peraltro, accresciuto negli ultimi anni.

Nel 2019 la domanda di trasporto pubblico a Taranto si è attestata su un numero di 45 viaggi/anno per abitante, certamente non tra le più basse tra le città di dimensioni analoghe, ma non adeguata all'offerta di servizio disponibile.

Le cause di tale criticità sono molteplici e solo un'analisi delle stesse potrà invertire la tendenza in atto, con l'adozione delle conseguenti misure correttive, ed imprimere una svolta alle abitudini di mobilità dei cittadini. Tra queste si annoverano:

- ⇒ **l'insufficiente livello di attrattività della rete e dei programmi di esercizio.** La rete del trasporto pubblico e le linee aziendali hanno seguito negli anni l'espansione della città, allungando i percorsi delle linee a scapito degli intervalli di passaggio fra le corse. La realizzazione del progetto delle linee BRT ("Bus Rapid Transit"), come si vedrà nel seguito, ridurrà i tempi degli spostamenti, sia per effetto dell'intensificazione della frequenza dei passaggi, sia per l'incremento della velocità commerciale. Considerati i tempi di realizzazione delle linee in questione, occorrerà, tuttavia, introdurre step progressivi di avvicinamento a tale nuova impostazione dell'offerta di servizio, con l'intensificazione dei passaggi delle linee portanti nelle fasce orarie in cui è maggiormente concentrata la domanda, anche a discapito delle attuali frequenze delle prime ore del mattino (04:00-6:30) e della sera (oltre le 22:00);
- ⇒ **il livello di qualità del servizio,** non pienamente sufficiente per la vetustà del parco bus e per lo stato della rete e degli impianti di fermata. È in corso un importante processo di rinnovamento del parco veicolare aziendale, con il recente acquisto, da parte del Comune di Taranto, di n. 24 autobus di tipo lungo (12,20 metri), a trazione ibrida, concessi in usufrutto alla Società. Tale percorso proseguirà, nel breve termine, con l'acquisto, sempre ad opera dell'Amministrazione comunale, di circa ulteriori 60 autobus, tutti

ibridi o, in minima parte, elettrici e, nel medio termine, con l'acquisto dei mezzi elettrici snodati da 18 metri, da utilizzare per le BRT. Nello stesso tempo prosegue l'azione di miglioramento degli impianti di fermata, con il completamento della sostituzione di tutte le paline ed applicazione dei relativi porta orari e, soprattutto, con l'impianto di oltre 100 nuove pensiline di fermata ed il ripristino di circa 30 impianti preesistenti, in cattivo stato di manutenzione o vandalizzate. Il rifacimento del manto stradale sui tratti della rete maggiormente ammalorati, unitamente alla riduzione del numero di dossi rallentatori posizionati sui percorsi del trasporto pubblico, contribuirà a rendere più confortevole i viaggi ed a preservare il valore e l'efficienza del parco veicolare.

- ⇒ il **livello di regolarità del servizio**, inteso come puntualità delle partenze delle corse e dei passaggi alle fermate. L'annosa carenza di autobus giornalmente disponibili, oltre che di personale di guida, dovuta quest'ultima alle stringenti limitazioni imposte alle facoltà assunzionali vigenti sino a pochi anni fa, associate all'elevato numero di conducenti divenuti inidonei alla guida per motivi di salute, oltre che all'eccessivo numero di assenze dal servizio per eventi di malattie di brevissima durata, causano la soppressione di un numero di corse non trascurabile, che soprattutto nel recente passato ha raggiunto percentuali vicine al 10%.
- ⇒ il **livello di evasione tariffaria**. La domanda di trasporto di 45 viaggi medi per abitante registrata nell'anno 2019 è riferita alla sola utenza pagante, in quanto il dato è ricavato, induttivamente, attraverso il conteggio del numero di titoli di viaggio venduti. Tale stima, pertanto, non tiene conto dell'utenza non in regola con il possesso del titolo di viaggio e si ritiene che una più mirata azione di contrasto all'evasione tariffaria, unitamente alle altre misure descritte in precedenza, potranno efficacemente contribuire ad innalzare in maniera apprezzabile l'attuale numero di viaggi per abitante.
- ⇒ il **miglioramento dell'informazione resa all'utenza**. Negli ultimi anni sono stati compiuti passi importanti in questa direzione. In particolare:
 - attraverso l'adesione al portale web ed dell'App per la bigliettazione elettronica e per la programmazione degli spostamenti in autobus (travel planner) **"MyCicero"**;
 - attraverso la pubblicazione del **nuovo sito internet**, con una specifica sezione dedicata ai servizi on line, ove oggi è possibile acquistare tutti i biglietti ed abbonamenti, non solo per il trasporto pubblico ma anche per i servizi marittimi (con la funzione di prenotazione del posto e di acquisto del relativo biglietto) e pagare le tariffe della sosta e richiedere il rinnovo dei permessi di sosta per residenti;
 - attraverso la pubblicazione negli store **"ios"** e **"Android"** dell'**App per smartphone ufficiale "Kyma"**, attraverso la quale è

possibile acquistare tutti i titoli di viaggio e di sosta aziendali e prenotare i posti nave e i posti spiaggia dello stabilimento balneare dell'isola di San Pietro;

- con il recente inserimento degli open data del servizio di TPL sulla piattaforma di **Google Transit**, che offre, del tutto gratuitamente, il migliore e più utilizzato strumento di pianificazione dei viaggi a livello internazionale e consente, pertanto, anche agli utenti che si recano per la prima volta in città (e che non utilizzano le app "Kyma" e "MyCicero"), di conoscere ogni dettaglio del servizio di trasporto urbano (linee, fermate, orari di partenza dal capolinea, orario previsto di passaggio alle fermate, ecc.), senza necessità di scaricare alcuna app sul proprio smartphone, ma semplicemente accedendo all'applicativo "Maps" di Google, già in dotazione su tutti gli smartphone che utilizzano i sistemi operativi Android e iOS.
- attraverso l'imminente pubblicazione (prevista per la fine di gennaio 2020) del **chatbot aziendale**, ovvero un'assistente virtuale realizzato con applicazioni di intelligenza artificiale, funzionante 24 ore su 24, utilizzabile sia dalla piattaforma web su computer fissi, sia da smartphone.

⇒ **l'ampliamento della rete di vendita ed il potenziamento della bigliettazione elettronica.** La rete commerciale aziendale conta su un elevato numero di rivenditori (circa 180) di biglietti ed abbonamenti, oltre che sul proprio ufficio vendite. I biglietti del TPL sono inoltre acquistabili dagli 86 parcometri installati su tutte le aree di tariffazione della sosta, oltre che direttamente a bordo degli autobus, richiedendoli direttamente ai conducenti (modalità, quest'ultima, temporaneamente sospesa nell'ambito delle misure di contenimento della diffusione pandemica).

Oltre ai titoli cartacei, l'Azienda offre la possibilità di utilizzare la bigliettazione elettronica (biglietti ed abbonamenti), attraverso l'apposita sezione dei "servizi on line" del proprio sito internet, ovvero in mobilità, attraverso l'utilizzo dell'applicativo ufficiale aziendale per smartphone "Kyma" o l'applicativo "MyCicero", entrambi scaricabili dagli store dei differenti sistemi operativi "iOS" e "Android".

La bigliettazione elettronica è stata integrata anche della funzionalità di prenotazione ed acquisto dei biglietti per le motonavi aziendali e per il posto spiaggia nello stabilimento elioterapico dell'isola di San Pietro, sia utilizzando il sito internet aziendale, sia le due app per smartphone "Kyma Amat" e "MyCicero".

Relativamente al settore della sosta tariffata, al gestore di bigliettazione elettronica "MyCicero" (attivo dal 2015) si sono più recentemente aggiunti gli operatori "EasyPark", "Telepass-Pay" e "Dropticket".

Tutti i servizi di bigliettazione elettronica per i tre settori di attività aziendali (TPL automobilistico, TPL marittimo e Sosta tariffata) sono strati resi, pertanto, integralmente disponibili, indifferentemente, su applicativi per smartphone o tablet e per personal computer. Entro il prossimo mese di febbraio sarà, inoltre, operativa la piattaforma web di richiesta di permessi di sosta per residenti e per gli abbonamenti per il parcheggio

Al fine di perseguire il progressivo adeguamento del sistema di bigliettazione aziendale alle vigenti normative, tra cui:

- Art. 48 del D.L. 24/04/2017, n. 50, convertito in L. 21/06/2017, n. 96 (*"Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale"*), che prevede l'obbligo di convalida, in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati, di qualsiasi titolo di viaggio utilizzato dall'utenza;
- D.M. 27 ottobre 2016, n. 255 (*"Regolamento recante regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale"*), che fissa le regole tecniche necessarie per consentire, anche gradualmente e nel rispetto delle soluzioni esistenti, l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di titoli di viaggio elettronici integrati da parte di aziende del trasporto pubblico locale;

si prevede di completare l'attuale sistema di bigliettazione elettronica con nuove implementazioni, che consentiranno di soddisfare i requisiti richiesti dalla norma tecnica sopra citata, ed in particolare:

- consentire o essere predisposti per l'utilizzo dei diversi titoli di viaggio e relativi supporti, secondo le norme e gli standard di riferimento di cui all'allegato A del D.M. 27/10/2016, n. 255, garantendo l'interoperabilità dei processi di emissione, caricamento, rinnovo, ricarica, validazione e controllo dei titoli di viaggio stessi;
- consentire, tramite il medesimo supporto, il caricamento, la validazione ed il controllo di titoli di viaggio, anche integrati, utilizzabili per servizi di mobilità diversi, ivi inclusi, car-sharing e bike-sharing e servizi di sosta, anche afferenti ad ambiti territoriali differenziati (urbani ed extra-urbani);
- prevedere, mediante idonee soluzioni tecniche ed organizzative, in concomitanza con l'inizio di ciascun viaggio ovvero transbordo, l'obbligo di validazione del relativo titolo di viaggio, mediante le validatrici di bordo;

Per ottenere la piena funzionalità dei sistemi di bigliettazione elettronica, con l'introduzione dell'obbligo, per l'utenza, di validare ad ogni utilizzo dei mezzi pubblici, il proprio titolo di viaggio, ivi compresi gli abbonamenti con numero di corse illimitato, occor-

rerà dotare tutti gli autobus di idonee validatrici di bordo dotate di tecnologie di lettura dei supporti senza contatto (QR-code, NFC, microchip, ecc.), capaci di validare tutte le tipologie di titoli di viaggio, collegate telematicamente al gestionale in dotazione all'Ufficio Vendite, oltre che con i terminali di verifica in dotazione agli agenti impiegati nell'attività di controlleria.

In tal modo, attraverso la validazione elettronica, e non più meccanica, dei biglietti si contrasteranno con maggiore efficacia le possibili azioni di contraffazione dei titoli di viaggio attraverso riproduzione fraudolenta dei relativi supporti cartacei.

Le validatrici azioneranno, inoltre, l'apertura automatica dei tornelli posti in prossimità delle porte di ingresso, di cui saranno dotati progressivamente tutti gli autobus aziendali.

Tra le implementazioni previste vi è l'adozione dello standard di pagamento elettronico "EMV", che garantisce la compatibilità con le carte dotate di chip e con i terminali di pagamento (affinché possano comunicare tra di loro) in tutto il mondo. EMV sta per Europay, MasterCard e Visa, le tre società che hanno sviluppato le specifiche per lo standard. Tale tecnologia consente all'utente del trasporto pubblico di accostare la propria carta di pagamento (di credito, di debito, prepagata, ecc.) ai validatori installati sugli autobus all'inizio di ogni viaggio e di ricevere, automaticamente, l'addebito della tariffa prevista, senza dover acquistare un biglietto o caricare una smartcard.

La predisposizione del progetto del nuovo sistema di bigliettazione elettronica secondo le caratteristiche sopra descritte, la realizzazione del capitolato di gara per l'acquisizione delle relative procedure applicative, attrezzature informatiche ed apparecchiature di bordo, lo svolgimento delle procedure di gara e l'avvio del nuovo sistema è previsto che si completino, al più tardi, entro la prima metà dell'anno 2022.

• L'EFFICIENTAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Il potenziamento del trasporto pubblico urbano è riconosciuto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile come una risorsa strategica per accompagnare la città di Taranto verso nuovi e più sostenibili modelli di mobilità, ma anche come driver per stimolare processi di riqualificazione urbana. La città di Taranto può contare su una dotazione importante (7.000.000km/anno) di percorrenze finanziate dal fondo unico per il TPL, che sarà necessario sfruttare al meglio per attuare nel modo più efficace la svolta ambientale che l'Amministrazione comunale intende imprimere alla Città.

Il PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile), a questo scopo, ha previsto la realizzazione di due linee di "Bus Rapid Transit" (che costituiranno, nel medio periodo, la struttura portante della rete. Gli elementi distintivi delle BRT rispetto ad una linea di autobus convenzionale sono l'adozione di soli autobus ad alta capacità e tendenzialmente con motorizzazione ibrida o elettrica, la sede prevalentemente riservata, la priorità semaforica alle intersezioni, lo specifico allestimento degli impianti di fermata (accosto a marciapiede, incarrozzamento a raso e servizi ai passeggeri), la riqualificazione della viabilità interessata dal percorso.

Questa opzione, nel panorama delle soluzioni di trasporto collettivo adottabili in campo urbano e suburbano, si va affermando in molte città d'Europa come un approccio meno costoso rispetto al tram e quindi di più rapida attuazione, fermo restando la possibilità di costituire una tappa intermedia rispetto alla realizzazione di una rete tramviaria.

La rete BRT di Taranto prevista dal PUMS ha un'estensione complessiva di 71 km (calcolata in termini di lunghezza delle corsie percorse dalle BRT) ed è costituita da due linee parzialmente sovrapposte per circa 9 km (lunghezza delle corsie percorse) nel tratto compreso tra via Archimede e via Crispi, al fine di raddoppiare le frequenze del servizio in tutta l'area centrale della città.

- La linea Blu Tamburi-Talsano ha uno sviluppo di circa 24 km e collega il quartiere Tamburi al quartiere di Talsano servendo, nel suo percorso, l'Isola, il quartiere del Borgo, l'Ospedale, la base della Marina Militare e la periferia sud della città. Essa presenta due diramazioni: la prima interna al quartiere Tamburi e la seconda all'altezza dell'intersezione tra Corso Italia e viale Ancona, per servire il quartiere di via Iago di Montepulciano;
- La linea Rossa Paolo VI-Cimino ha uno sviluppo di 42 km (in termini di lunghezza delle corsie) e collega il quartiere Paolo VI alla Pirella Cimino servendo, nel suo percorso, l'Isola, il quartiere Borgo, via Dante e il Centro commerciale di Via Consiglio.

Gli approfondimenti effettuati in sede di progettazione sullo scenario di lungo periodo del PUMS hanno permesso di calibrare un modello di esercizio che prevede, per ciascuna delle due linee, un cadenzamento di 5 minuti nelle ore di punta e di 10 minuti nelle ore di morbida, dando luogo, nelle tratte comuni, ad una frequenza di 2 minuti e 30 secondi nelle ore di punta e di 5 minuti nelle ore di morbida. Assumendo una velocità commerciale media di 18 km/h per la linea Blu e di 22 km/h per la linea Rossa (caratterizzata da una maggiore incidenza di viabilità in sede riservata) e considerando anche le scorte, la flotta risulterà costituita da 50 autobus articolati da 18 metri.

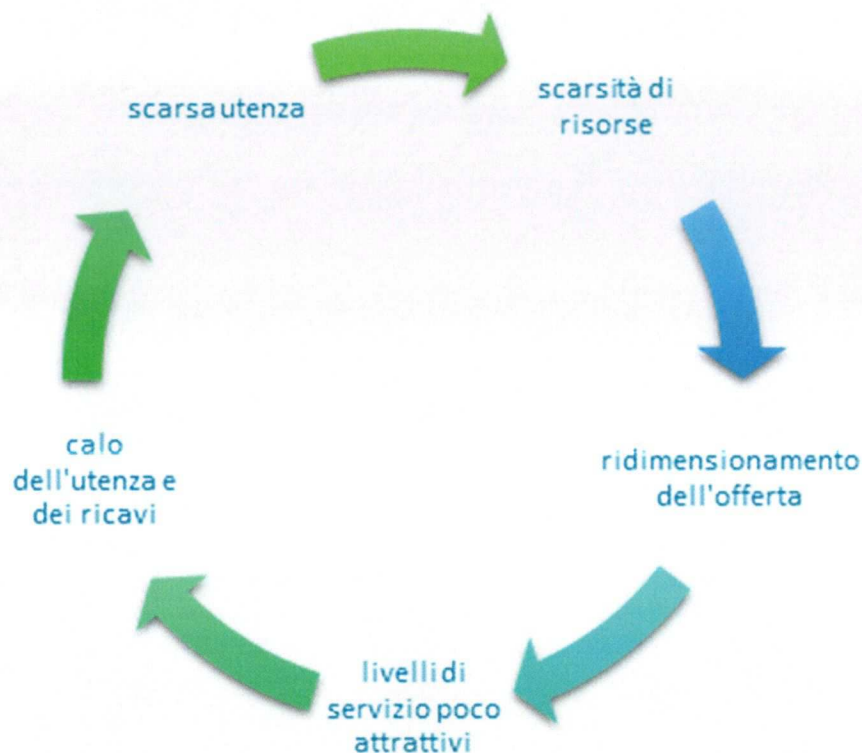
La nuova rete BRT a regime e in combinazione con l'istituzione della Zona a Traffico di Attraversamento Limitato (prevista dal PUMS), sarà in grado di ridurre di circa il 40% le percorrenze su auto private nell'ora di punta del mattino all'interno della "città compat-

ta" (area compresa tra il Rione Tamburi e viale Magna Grecia).

I tempi di effettiva realizzazione delle BRT eccedono, con ogni probabilità, l'estensione temporale del presente Piano industriale. A partire dai prossimi mesi occorrerà, tuttavia, seguire un percorso di avvicinamento alla nuova configurazione del servizio di trasporto pubblico urbano che si realizzerà, nel medio termine, attraverso interventi di efficientamento dell'attuale offerta.

Ciò sarà reso possibile dall'importante miglioramento dello stato della flotta, in termini di numero di mezzi giornalmente disponibili per il servizio e di progressivo ringiovanimento della stessa. Anche la ricostituzione dell'organico necessario, già avviata con gli ultimi Piani dei fabbisogni di personale e con l'indizione di alcune importanti selezioni di personale, dovrà consentire all'Azienda di offrire un servizio più attrattivo nei confronti dell'utenza potenziale.

Si realizzeranno in tal modo le condizioni per interrompere, dopo numerosi anni, una situazione di fatto in cui, a causa della carenza di risorse economiche sufficienti (per l'acquisto di nuovi autobus e per le assunzioni del personale) si è dovuto dar corso al taglio dei servizi, avviando così la spirale viziosa che poi, all'estremo, ha portato alla soppressione di una parte dei servizi stessi.



Questa sarà la partita più importante da giocare nei prossimi 2 o 3 anni per raggiungere l'obiettivo di ridisegnare l'attuale organizzazione dei servizi, unitamente all'Amministrazione comunale ed a tutte le organizzazioni dei lavoratori.

In particolare, il Sindacato dovrà essere, con il proprio importante contributo, chiamato ad affrontare le attuali criticità del servizio per ricercarne le migliori soluzioni possibili e per dare al trasporto pubblico urbano la centralità che i progetti dell'Amministrazione comunale hanno inteso riservare allo stesso.

• GLI INTERVENTI SULLA POLITICA DELLA MOBILITÀ PRIVATA

Gli interventi in materia di mobilità dovranno essere coordinati con una coerente riorganizzazione della mobilità privata. Conseguentemente, la gestione dei parcheggi affidata all'Azienda non dovrà essere esclusa da tale importante processo di cambiamento.

Tra i programmi dell'Amministrazione comunale è prevista l'estensione temporale sino al 31/12/2026 dell'attuale affidamento ad AMAT del servizio di gestione della sosta tariffaria (la cui scadenza è attualmente fissata al 31/12/2022).

La disponibilità di un maggior periodo di affidamento del servizio consentirà di attuare importanti interventi in materia di programmazione dell'offerta di parcheggi coerente con la politica della mobilità complessiva delineata nel PUMS per l'ambito urbano.

L'imminente consegna alla Società dell'area di parcheggio "Cimino" si inserisce in questo scenario, in quanto destinata a favorire la creazione del primo vero parcheggio di interscambio modale auto privata/autobus per raggiungere i poli di attrazione posti all'interno della "città compatta".

Si compiranno, inoltre, i dovuti approfondimenti per verificare l'opportunità di utilizzare tale area anche per lo scambio modale tra auto privata/autobus di lunga percorrenza (gran turismo), attualmente attestato al terminal di Via Cristoforo Colombo.

La politica dei parcheggi dovrà tendere a favorire una maggiore rotazione degli stalli di sosta, anche attraverso mirati interventi tariffari quali, ad esempio, l'esclusione dell'utilizzo degli abbonamenti per le aree di parcheggio in struttura.

Tra i progetti da attuare nel periodo di affidamento, l'Azienda dovrà completare l'installazione delle casse automatiche e dei sistemi di videosorveglianza dei parcheggi in struttura ("Principe Amedeo", "Oberdan", "Artiglieria", "Icco", "Pacoret" e "Campania").

Ulteriori investimenti andranno indirizzati alla sostituzione o all'adeguamento dei circa 90 parcometri installati nelle aree di sosta. In parti-

colare occorrerà dotare della funzionalità POS l'intero contingente dei parcometri utilizzati, che consentirà di pagare la tariffa del parcheggio con l'utilizzo di carte di credito, di debito, prepagate, ecc. Gli apparecchi di ultima generazione installati (Parkeon "Strada") ne sono già provvisti; quelli più datati (Parkeon "DG4") non sono adeguabili ed andranno, pertanto, sostituiti; gli altri, di modello intermedio (Parkeon "Stelio"), dovranno essere invece adeguati con l'installazione di un apposito kit.

Con il nuovo contratto di servizio, in via di definizione, sarà affidata ad AMAT anche l'area camper di Via Rondinelli, che si è proposta di gestirla presentando negli scorsi mesi al Comune un'offerta tecnico-economica. L'Area in questione, che sarà predisposta per ospitare circa 20 camper/autocaravan e circa 50 autovetture, sarà attrezzata per fornire i servizi necessari per la sosta breve dei suddetti mezzi turistici.

L'Azienda proporrà, inoltre, all'Amministrazione comunale l'affidamento del servizio di rimozione coatta dei veicoli in divieto di sosta sulle tratte percorse dagli autobus ed in prossimità delle aree di sosta tariffata o regolamentata. Tale ampliamento dei servizi svolti consentirà di conseguire notevoli vantaggi organizzativi, in considerazione del miglior coordinamento degli interventi che si potrà ottenere dal governo della rete di trasporto e delle aree di sosta, con conseguenti riflessi positivi sui flussi di mobilità.

• I PROGETTI DI INNOVAZIONE E DI RIORGANIZZAZIONE

Nel mese di gennaio 2020 il Consiglio di amministrazione della Società ha approvato il Piano operativo per la transizione al digitale per il triennio 2020-2022, secondo quanto previsto dal D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii ("*Codice dell'amministrazione digitale*").

Con la circolare n. 03 del 01 ottobre 2018, indirizzata espressamente alle Amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, del D.Lgs. n. 165/2001, nel richiamare gli obblighi derivanti dall'applicazione del Codice dell'Amministrazione digitale, il Ministero per la Pubblica Amministrazione ha fornito indicazioni specifiche per tutti i soggetti di cui all'art. 2, comma 2, del CAD e, quindi anche per i gestori di servizi pubblici, richiamandoli agli adempimenti fissati dal Codice.

Il Piano triennale di AMAT contiene i seguenti obiettivi, la cui realizzazione consentirà di adempiere alle sopra richiamate prescrizioni e introdurrà, allo stesso tempo, importanti innovazioni dei processi, a beneficio tanto dell'utenza quanto del personale aziendale:

- ⇒ Nomina dei soggetti coinvolti nella transizione al digitale;
- ⇒ Trasferimento di procedure informatiche e dati in ambiente di "*cloud computing*";

- ⇒ Adesione alla piattaforma "PagoPA";
- ⇒ Gestione documentale e protocollo informatico;
- ⇒ Utilizzo dell'"E-procurement" (procedure di gara elettroniche);
- ⇒ Implementazione del fascicolo digitale del Cliente;
- ⇒ Completamento della bigliettazione elettronica per i servizi del TPL, automobilistico e marittimo, e per la sosta tariffata;
- ⇒ Controllo del pagamento dei titoli di viaggio del TPL con applicativo per smartphone;
- ⇒ Controllo del pagamento della sosta e stampa del preavviso di accertamento attraverso App per smartphone;
- ⇒ Dematerializzazione dei permessi di sosta per residenti e degli abbonamenti per la sosta;
- ⇒ Firma elettronica qualificata (FEQ) e firma elettronica avanzata per tutti i funzionari;
- ⇒ Sottoscrizione della convenzione per l'accesso all'Archivio Nazionale della Popolazione Residente;
- ⇒ Pubblicazione del nuovo sito internet aziendale;
- ⇒ Implementazione del sistema AVM ("Automatic vehicle monitoring") su tutta la flotta aziendale;
- ⇒ Pubblicazione dei dati aperti e interoperabili aziendali sul sito internet;
- ⇒ Attivazione della procedura di home banking con l'istituto di credito cassiere;
- ⇒ Realizzazione e pubblicazione negli store "ios" e "Android" dell'app "Kyma Amat" per smartphone dei servizi aziendali;
- ⇒ Adesione all'App "IO";
- ⇒ Adesione al "Manifesto per la Repubblica digitale";

Nel corso dell'anno 2020 si è dato un forte impulso all'attuazione dei programmi aziendali in materia di transizione al digitale, spinti anche dall'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione pandemica, con la finalità di offrire il maggior numero di servizi on-line all'utenza ed al personale e contribuire in tal modo ad evitare la concentrazione di utenza negli ambienti aziendali, favorendo il ricorso al lavoro agile.

Molti dei programmi descritti sono stati già realizzati, quali la nomina dei soggetti coinvolti nella transizione al digitale, la gestione documentale ed il protocollo informatico, l'adozione dell'e-procurement, il controllo del pagamento della sosta e stampa del preavviso di

accertamento attraverso App per smartphone, l'assegnazione della firma elettronica qualificata (FEQ) a tutti i funzionari aziendali, la pubblicazione del nuovo sito internet aziendale (adeguato ai requisiti di accessibilità), la pubblicazione dei dati aperti e interoperabili aziendali sul sito internet, l'attivazione della procedura di home banking con l'istituto di credito cassiere, la realizzazione dell'app aziendale per smartphone denominata "Kyma Amat" e la sua pubblicazione negli store "Ios" e "Android".

Gli altri progetti sono quasi tutti in buono stato di avanzamento, nel rispetto del cronoprogramma riportato nel citato Piano triennale, che si riporta di seguito:

CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ DELLA TRANSIZIONE AL DIGITALE NEL TRIENNIO 2020-2022

OBIETTIVI	GIÀ REALIZZATI	ANNO 2020				ANNO 2021				ANNO 2022			
		I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.
Controllo Sosta e stampa sanzione con App													
E-procurement													
Home banking													
Controllo titoli TPL con applicativo "MyCheck"													
Adesione al progetto "PagoPA"													
Dematerializzazione permessi e abbonamenti Sosta													
Nuovo sito internet aziendale													
App AMAT													
Adozione firme elettroniche qualificate ed avanzate													
Adozione del cloud computing													
Convenzione per accesso all'ANPR													
Implementazione sistema AVM													
Dati aperti e interoperabili													
Adesione al "Manifesto per la Repubblica digitale"													
Fascicolo digitale del Cliente													
Bigliettazione elettronica TPL - Idrovie - Sosta													
App "IO"													

Successivamente all'approvazione del Piano triennale, sono stati avviati nuovi progetti in ambito di innovazione digitale non previsti nello stesso. Tra questi si segnala l'inserimento delle informazioni relative ai servizi svolti dall'Azienda nell'ambito del TPL, in formato GTFS, sulla piattaforma "Google Transit", miglior applicativo di travel planner in circolazione, peraltro senza sostenere alcun costo. In questo modo anche gli utenti che non utilizzeranno l'App aziendale "Kyma Amat" o "MyCicero" per la ricerca delle informazioni sulle linee, percorsi ed orari, accedendo alla funzione Maps di Google si vedranno proporre, per raggiungere la destinazione indicata, oltre al percorso automobilistico e pedonale, anche quello degli autobus di Kyma-AMAT, con l'indicazione di tutte le soluzioni di viaggio, dell'ubicazione delle fermate e degli orari di passaggio alle singole fermate.

Altro progetto in via di prossima realizzazione è la pubblicazione del "Chatbot" aziendale, assistente virtuale accessibile dal sito internet e dall'App aziendale, frutto di applicazioni di "machine learning" (intelligenza artificiale), di cui si è già trattato nelle pagine precedenti.

• IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO E LE CERTIFICAZIONI

L'Azienda dispone di un sistema qualità UNI EN ISO 9001: 2015 "Sistema di Gestione per la Qualità" limitatamente al servizio di T.P.L. su gomma.

Tra i programmi del triennio di riferimento è previsto che la stessa si doti di un Sistema di gestione Integrato, cioè un insieme unico di protocolli e procedure in grado di soddisfare, contestualmente, i requisiti previsti dagli standard internazionali cui l'AMAT conformerà il proprio operato.

L'adozione di un sistema unitario comporterà, inoltre, notevoli risparmi di spesa, sia in fase di progettazione del sistema, sia in fase di sua certificazione.

Il sistema, avente come oggetto "Erogazione di servizi di trasporto pubblico di linea su gomma in aree urbane e suburbane, erogazione di servizi di trasporto pubblico marittimo di persone e Gestione di parcheggi a sosta tariffata", in grado di soddisfare le necessità aziendali valutate come essenziali, dovrà essere conforme a:

UNI EN ISO 9001: 2015 – “Sistema di Gestione per la Qualità”

AMAT S.p.A. dispone già di un sistema qualità, ma per il solo servizio di T.P.L. su gomma. Si intende, pertanto, procedere all'estensione dello stesso anche agli altri settori in cui l'Azienda opera, cioè il trasporto pubblico marittimo e la gestione di parcheggi a sosta tariffata;

UNI EN 13816: 2002 “Trasporto pubblico passeggeri - Qualità del servizio”

La rispondenza del sistema integrato anche ai requisiti della citata norma è fondamentale, in quanto il bando per gli affidamenti regionali del Trasporto pubblico extraurbano richiede tale certificazione come requisito di partecipazione. L'AMAT esercisce tre linee extraurbane che dovranno essere certificate secondo lo standard di riferimento affinché la stessa possa partecipare al bando regionale anzidetto;

UNI EN ISO 14001: 2015 – “Sistema di Gestione Ambientale”

L'Azienda, in materia ambientale, dispone solo di protocolli, previsti nell'ambito del modello organizzativo di gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, tesi alla prevenzione dei reati ambientali, quali reati presupposto della responsabilità amministrativa degli enti. L'esigenza di migliorare le proprie performance ambientali è una necessità sempre più avvertita, soprattutto considerando i rischi connessi alla mancanza di compiute procedure in grado di tenere sotto controllo tutti i processi aziendali che abbiano ripercussioni sull'ambiente, riducendo in modo significativo incombenze e rischi gravanti sui responsabili aziendali.

UNI EN ISO 45001: 2018 – “Sistema di gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro”

AMAT dispone, allo stato, di alcune procedure conformi allo standard BS OHSAS 18001:2007 e sempre in relazione al solo TPL automobilistico. Le stesse, tuttavia, sono state attuate in misura molto limitata. Si ritiene necessario implementare il sistema al fine di poter beneficiare della riduzione del premio INAIL.

Successivamente il sistema dovrà essere modificato per le parti esistenti, al fine di renderlo conforme alla norma ISO 45001 e si renderà opportuno estendere le norme del sistema anche agli altri settori di attività.

Il Sistema di gestione per la Salute e la Sicurezza sul lavoro rappresenterà, una volta implementato, uno strumento di fondamentale utilità. Esso garantirà, infatti, la tenuta sotto controllo degli innumerevoli adempimenti legislativi in materia e consentirà l'implementazione di un sistema efficace ed efficiente, in grado di ridurre il rischio che si verifichino incidenti sul lavoro che possano porre in pericolo la salute e sicurezza dei lavoratori.

I benefici INAIL conseguenti all'implementazione del sistema consentiranno, nel giro di pochi anni, di compensare la spesa da sostenere per la progettazione dello stesso e per la sua successiva certificazione.

UNI EN ISO 37001: 2016 – “Sistema di gestione Anticorruzione”

Il sistema anticorruzione permette di identificare i processi maggiormente a rischio di corruzione, implementando procedure idonee a ridurre notevolmente il rischio di commissione di reati contro la pubblica amministrazione. Disporre di un sistema di tal fatta consentirà anche di accrescere, in modo significativo, i livelli di legalità e trasparenza, garantendo un significativo ritorno di immagine.

Si evidenzia, al riguardo, che **l'Azienda ha ottenuto, in data 07/08/2020, il Rating di legalità “ *** ” (due stelle più)**, ai sensi dell'art. 2, comma 1, del Regolamento adottato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, indicatore sintetico del rispetto di elevati standard di legalità da parte delle imprese.

SA8000: 2014 – “Sistema di gestione Etico”

Il sistema in questione riguarda la responsabilità sociale d'impresa. La sua implementazione consentirà di avere procedure interne conformi alle norme cogenti in materia di lavoro, con particolare attenzione all'orario di lavoro e alla salute e sicurezza dei lavoratori. Tale sistema coinvolgerà in modo significativo anche le organizzazioni sindacali, che non potranno non prendere con favore l'impegno della Società sul tema della responsabilità sociale. Tale sistema è richiesto, inoltre, come requisito di accesso ai bandi di affidamento del trasporto extraurbano.

IL BUSINESS PLAN

• GLI INVESTIMENTI

Gli investimenti previsti nel triennio di riferimento del Piano industriale sono sinteticamente descritti negli schemi riportati di seguito.

Gli interventi programmati per il periodo di riferimento, contrariamente a quanto avvenuto negli scorsi anni, non sono centrati sugli acquisti di nuovi autobus, ma sull'adeguamento delle strutture aziendali e sui progetti di innovazione descritti nelle pagine precedenti.

La mancata previsione di investimenti in materia di parco rotabile consegue agli importanti programmi di finanziamento di autobus a basso impatto ambientale accessibili esclusivamente dall'Amministrazione comunale. Il primo di questi ha consentito il recente acquisto e concessione in usufrutto ad AMAT di n. 24 autobus ibridi da 12 metri (POR PUGLIA 2014-2020, programma "Smart Go City"). L'Ente proprietario riceverà, inoltre, un finanziamento per complessivi 20 milioni di euro (art. 212 del D.L. 19/05/2020, n. 34, convertito in L. 17/07/2020, n. 77), da investire nell'acquisto di autobus elettrici e ibridi che saranno, analogamente, concessi in usufrutto ad AMAT.

Le tabelle riportate di seguito elencano gli investimenti previsti nel triennio 2021-2023.

Licenze Software Lavori su beni di terzi	Motonavi in noleggio
	Revisione periodica scafo motonave "Adria" e dei propulsori delle due motonavi "Adria" e "Clodia"
	Sistema AVM "Automatic Vehicle Monitoring"
	Licenze centrale operativa + apparati di bordo
	Piattaforma "PagoPA"
	Implementazione applicativo piattaforma Pago PA per acquisto dei servizi aziendali e per il pagamento delle sanzioni
	Official App aziendale "Kyma Mobilità"
	Realizzazione dell'applicativo per smartphone per l'accesso in mobilità a tutti i servizi offerti dall'Azienda
	Cloud computing
	Migrazione dei server e delle procedure aziendali in ambiente "Cloud"
	Bigliettazione elettronica
	Completamento sistema di bigliettazione elettronica con sistema "EMV" e sostituzione obliteratrici con validatori di bordo
	Software ottimizzazione turni
	Acquisto procedura informatica per elaborazione ottimizzata dei turni del personale
	Acquisto software vario
	Acquisto ed installazione di software diverso: Workflow autorizzativo, adesione al sistema di autenticazione unica SPID, ecc.

Fabbricati,
veicoli e
impianti

Impianto di prima pioggia deposito

Realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia e delle acque reflue sulla superficie del deposito aziendale

Lavori palazzine uffici

Manutenzione straordinaria dei locali delle palazzine degli uffici amministrativi e degli uffici tecnici

Lavori nuovo Magazzino ricambi

Realizzazione del nuovo magazzino ricambi con l'utilizzo e l'adeguamento dei locali dell'ex carrozzeria aziendale

Lavori per sala multimediale

Realizzazione di una sala corsi multimediale, dotata degli impianti, arredi ed attrezzature necessari, utilizzando i locali dell'ex archivio aziendale

Pensiline di fermata

Acquisto ed installazione di nuove pensiline di fermata e manutenzione straordinaria di pensiline già installate

Lavori edili vari

Manutenzione straordinaria di locali diversi

Manutenzioni straordinarie su autobus

Manutenzioni straordinarie su autobus (rifacimento motori, cambi, carrozzerie integrali, ecc.)

Impianto di videosorveglianza su 60 bus (saldo)

Completamento dell'installazione degli impianti di videosorveglianza su tutto il parco autobus aziendale

Ripristino impianti di indicatori di linea

Ripristino degli impianti di indicatori di linea non funzionanti di tutto il parco autobus aziendale

Impianto AVM su n. 150 autobus

Installazione degli impianti AVM ("Automatic vehicle monitoring") su tutto il parco autobus aziendale

Installazione contapasseggeri su 50 bus

Avvio dell'installazione dei rilevatori contapasseggeri su un terzo del parco autobus

Acquisto e installazione nuovo impianto di lavaggio

Sostituzione dell'impianto di lavaggio degli autobus

Installazione/adeguamento impianti diversi

Installazione o adeguamento di impianti diversi

Acquisto nuovi macchinari d'officina

Acquisto nuovi macchinari d'officina

Parcometri,
casce
automatiche
attrezzature
diverse

Parcometri

Acquisto di nuovi parcometri e adeguamento di quelli in uso con kit per il pagamento della tariffa con carte di credito, bancomat, ecc.

Casce automatiche parcheggi in struttura

Installazione di casce automatiche in tutti i parcheggi in struttura

Validatori di bordo

Installazione di validatori di bordo per biglietti ed abbonamenti, con azionamento dei tornelli, su tutti gli autobus

Attrezzatura di officina

Acquisto e ripristini di dotazioni delle attrezzature di officina

Mobili e arredi per uffici

Acquisto di nuovi mobili ed arredi per gli uffici e altre unità produttive aziendali

Attrezzatura per uffici

Acquisto di dotazioni informatiche per uffici

Entro il primo semestre del 2021 il Comune di Taranto pubblicherà il bando di gara per l'acquisto di un numero stimato di 60 autobus, di cui 3 o 4 a trazione elettrica ed i restanti a trazione ibrida.

Si può prevedere che la consegna degli stessi avverrà entro la fine del 2022. Sommati ai 24 bus ibridi immessi in esercizio all'inizio del 2021, si otterrà un numero di circa 85 autobus di nuova produzione ed a basso impatto ambientale, che sostituiranno altrettanti mezzi Euro 3, Euro 4 o Euro 5, abbattendo drasticamente, allo stesso tempo, l'età media del parco veicolare aziendale (che sarà pari a circa 3 anni alla fine del 2022) e le emissioni inquinanti (con circa 130 autobus, complessivamente, di classe energetica Euro 6).

Nelle tabelle che seguono sono riportati gli investimenti più rilevanti che si prevede di realizzare nel triennio 2021-2023, con la relativa stima dei costi (al netto di IVA) e con la suddivisione per anno di realizzazione e per categoria di intervento.

Successivamente sono riportate le tabelle illustrative delle quote di ammortamento che saranno generati dagli stessi investimenti e di quelli realizzati negli anni precedenti.

I dati relativi agli oneri per ammortamenti sono utilizzati per l'elaborazione del budget economico dei tre anni 2021, 2022 e 2023.

Le risorse necessarie a sostenere il descritto programma di investimenti saranno acquisite attraverso finanziamenti pubblici, qualora disponibili ovvero, in mancanza, attraverso il ricorso al credito bancario.

PROGRAMMA DEGLI INVESTIMENTI DEL TRIENNIO 2021-2023

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	INVESTIMENTI 2021	INVESTIMENTI 2022	INVESTIMENTI 2023
Lavori su motonavi in noleggio	123.000	-	-
TOTALE SPESE SU BENI DI TERZI	123.000	-	-
Licenze centrale operativa + apparati di bordo	54.600	-	-
Saldo applicativo per Pago PA	7.000	-	-
Saldo applicativo per smartphone Kyma-Amat	18.850	-	-
Migrazione server in ambiente cloud	10.000	-	-
Software sistema bigliettazione elettronica	120.000	-	-
Software ottimizzazione turni	50.000	-	-
Acquisto software vario	50.000	50.000	50.000
TOTALE ACQUISTO SOFTWARE CAPITALIZZATO	310.450	50.000	50.000
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	433.450	50.000	50.000

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	INVESTIMENTI 2021	INVESTIMENTI 2022	INVESTIMENTI 2023
Impianto di prima pioggia deposito	500.000	500.000	-
Lavori palazzine uffici	200.000	-	-
Lavori nuovo Magazzino ricambi	120.000	-	-
Lavori per sala multimediale	40.000	-	-
Pensiline	150.000	150.000	-
Lavori edili vari	-	100.000	100.000
TOTALE FABBRICATI	1.010.000	750.000	100.000
Manutenzioni straordinarie su autobus	150.000	150.000	150.000
TOTALE AUTOBUS	150.000	150.000	150.000
TOTALE AUTOVEICOLI	-	-	-
Impianto di videosorveglianza su 60 bus (saldo)	16.000	-	-
Ripristino impianti di indicatori di bordo	100.000	-	-
Impianto AVM su n. 150 autobus	196.000	-	-
Installazione contapasseggeri su 50 bus	-	150.000	-
Acquisto e installazione nuovo impianto di lavaggio	-	100.000	-
Installazione/adeguamento impianti diversi	-	120.000	120.000
TOTALE IMPIANTI	312.000	370.000	120.000
Acquisto nuovi macchinari d'officina	50.000	50.000	50.000
TOTALE MACCHINARI	50.000	50.000	50.000
Acquisto nuovi parcometri	120.000	120.000	120.000
Adeguamento parcometri con kit POS	80.000	-	-
Installazione n. 5 impianti di casse automatiche	-	300.000	-
TOTALE PARCOMETRI	200.000	420.000	120.000
Validatori di bordo su n. 150 autobus	380.000	-	-
TOTALE OBLITERATICI	380.000	-	-
Acquisto attrezzature per officina	80.000	50.000	50.000
TOTALE ATTREZZATURE VARIE	80.000	50.000	50.000
Acquisto mobili e arredi uffici	50.000	30.000	30.000
TOTALE MOBILI E ARREDI	50.000	30.000	30.000
Acquisto attrezzatura per uffici	60.000	60.000	60.000
TOTALE ATTREZZATURE PER UFFICI	60.000	60.000	60.000
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	2.292.000	1.880.000	680.000
TOTALE INVESTIMENTI	2.725.450	1.930.000	730.000

QUOTE DI AMMORTAMENTO DEL TRIENNIO 2021-2023

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI 2021	AMMORTAMENTI 2022	AMMORTAMENTI 2023
Lavori su motonavi in noleggio	12.000	12.000	12.000
TOTALE SPESE SU BENI DI TERZI	22.000	22.000	22.000
Licenze centrale operativa + apparati di bordo	5.000	5.000	5.000
Saldo applicativo per Pago PA	1.000	1.000	1.000
Saldo applicativo per smartphone Kyma-Amat	2.000	2.000	2.000
Migrazione server in ambiente cloud	1.000	1.000	1.000
Software sistema bigliettazione elettronica	24.000	24.000	24.000
Software ottimizzazione turni	10.000	10.000	10.000
Acquisto software vario	10.000	20.000	30.000
TOTALE ACQUISTO SOFTWARE CAPITALIZZATO	81.000	91.000	101.000
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	103.000	113.000	123.000

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	AMMORTAMENTI 2021	AMMORTAMENTI 2022	AMMORTAMENTI 2023
Impianto di prima pioggia deposito	25.000	50.000	50.000
Lavori palazzine uffici	10.000	10.000	10.000
Lavori nuovo Magazzino ricambi	6.000	6.000	6.000
Lavori per sala multimediale	2.000	2.000	2.000
Pensiline	15.000	30.000	30.000
Lavori edili vari	-	10.000	20.000
TOTALE FABBRICATI	336.000	386.000	396.000
Manutenzioni straordinarie su autobus	30.000	60.000	90.000
TOTALE AUTOBUS	880.000	910.000	940.000
TOTALE AUTOVEICOLI	-	-	-
Impianto di videosorveglianza su 60 bus (saldo)	1.000	1.000	1.000
Ripristino impianti di indicatori di bordo	12.000	12.000	12.000
Impianto AVM su n. 150 autobus	24.000	24.000	24.000
Installazione contapasseggeri su 50 bus	-	15.000	15.000
Acquisto e installazione nuovo impianto di lavaggio	-	12.000	12.000
Installazione/adequamento impianti diversi	-	12.000	24.000
TOTALE IMPIANTI	110.000	149.000	161.000
Acquisto nuovi macchinari d'officina	15.000	25.000	35.000
TOTALE MACCHINARI	25.000	35.000	45.000
Acquisto nuovi parcometri	6.000	18.000	30.000
Adeguamento parcometri con kit POS	5.000	5.000	5.000
Installazione n. 5 impianti di casse automatiche	-	30.000	30.000
TOTALE PARCOMETRI	24.000	66.000	78.000
Validatori di bordo su n. 150 autobus	19.000	19.000	19.000
TOTALE OBLITERATRICI	22.000	22.000	22.000
Acquisto attrezzature per officina	8.000	16.000	24.000
TOTALE ATTREZZATURE VARIE	21.000	29.000	37.000
Acquisto mobili e arredi uffici	3.000	7.000	11.000
TOTALE MOBILI E ARREDI	11.000	15.000	19.000
Acquisto attrezzatura per uffici	6.000	18.000	18.000
TOTALE ATTREZZATURE PER UFFICI	14.000	26.000	26.000
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.443.000	1.638.000	1.724.000
TOTALE QUOTE DI AMMORTAMENTO	1.546.000	1.751.000	1.847.000

• LE RISORSE UMANE

Nel corso del 2021 si procederà alla completa attuazione delle misure previste dal nuovo assetto organizzativo dell'Azienda, con il passaggio delle attività di soccorso in linea degli autobus all'Unità manutenzione infrastrutture e rimessaggio autobus inserita nell'Area Gestione infrastrutture, impianti e parco rotabile.

La Segreteria aziendale, comprendente le attività di portierato e di centralino, transiterà, inoltre, nell'Area Affari generali e legali, pubbliche relazioni, segreteria e risk management.

Sarà, invece, riesaminata la decisione del passaggio funzionale del magazzino ricambi alla Ripartizione Manutenzione parco rotabile e valutata la possibilità che tale funzione ritorni sotto il coordinamento e la direzione della Ripartizione Appalti, contratti ed acquisti, ottenendone vantaggi organizzativi e ottimizzazione delle procedure operative.

Sono inoltre previsti alcuni adeguamenti della macro struttura dell'Azienda, tesi ad allineare i livelli funzionali di alcune unità operative alle accresciute incombenze, in termini di carichi di lavoro e di livelli di responsabilità delle stesse. Tra questi vi è l'attribuzione del rango funzionale di area alla Ripartizione Appalti, contratti ed acquisti ed alla Ripartizione manutenzione del parco rotabile.

Si procederà, infine, a completare il percorso già avviato di progressiva copertura delle posizioni organiche scoperte, attraverso l'applicazione dei vigenti regolamenti per il reclutamento del personale e per le progressioni di carriera.

Nel nuovo Piano dei fabbisogni del personale per il triennio 2021-2023, in fase di elaborazione, si terrà conto dei fabbisogni di nuove competenze in materia di processi di innovazione digitale e di social media management, tesi ad imprimere impulso allo sviluppo di strategie di marketing avanzato, non più rinviabile per le aziende erogatrici di servizi pubblici a domanda.

Il prospetto della pagina seguente riassume, sinteticamente, le variazioni di personale previste nel triennio di validità del Piano industriale e la dotazione organica prevista, in termini numerici, alla fine di ciascuna annualità.

VARIAZIONI DELLE RISORSE UMANE PREVISTE NEL TRIENNIO 2021-2023

SETTORI AZIENDALI	ANNO 2021					ANNO 2022					ANNO 2023				
	Forza al 1° gennaio	Assunzioni	Cessazioni	Forza al 31 dicembre	Forza media 2021	Forza al 1° gennaio	Assunzioni	Cessazioni	Forza al 31 dicembre	Forza media 2022	Forza al 1° gennaio	Assunzioni	Cessazioni	Forza al 31 dicembre	Forza media 2023
SETTORE TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO															
Dirigenti	2	1	-	3	2,5	3	-	-	3	2,0	3	-	-	3	3
Aree Amministrative	37	6	-	43	38,4	43	1	1	43	42,7	43	-	-	43	43,0
Area Esercizio	333	135	110	358	359,5	358	-	5	353	355,4	353	10	7	356	360,3
Area Tecnica (manutenzioni)	57	2	1	58	57,4	58	-	-	58	58,0	58	-	1	57	57,4
TOTALE SETTORE TPL AUTOBUS	429	144	111	462	457,8	462	1	6	457	458,1	457	10	8	459	463,7
SETTORE TPL MARITTIMO	4	4	4	4	5,3	4	4	4	4	5,3	4	4	4	4	5,3
SETTORE GESTIONE SOSTA	56	-	-	56	56,0	56	-	-	56	57,0	56	-	-	56	56,0
TOTALE RISORSE UMANE	489	148	115	522	519,1	522	5	10	517	520,4	517	14	12	519	525,0

In materia di risorse umane si dovrà ricercare una soluzione al problema del personale (quasi esclusivamente di guida in linea) divenuto inidoneo alle mansioni del proprio profilo professionale.

Il vigente accordo aziendale in materia, sottoscritto nel 2009, prevede un numero complessivo di 18 postazioni da riservare per il reimpiego produttivo di tale personale (18 per addetti permanentemente inidonei e 4 per le inidoneità temporanee). A fronte di tale contingente di postazioni, il numero complessivo di agenti inidonei in forza, tra i già riqualificati in diverse mansioni ed i non riqualificati, supera le 60 unità, dato la cui dimensione raramente si riscontra in altre aziende di trasporto pubblico.

• IL BUSINESS PLAN

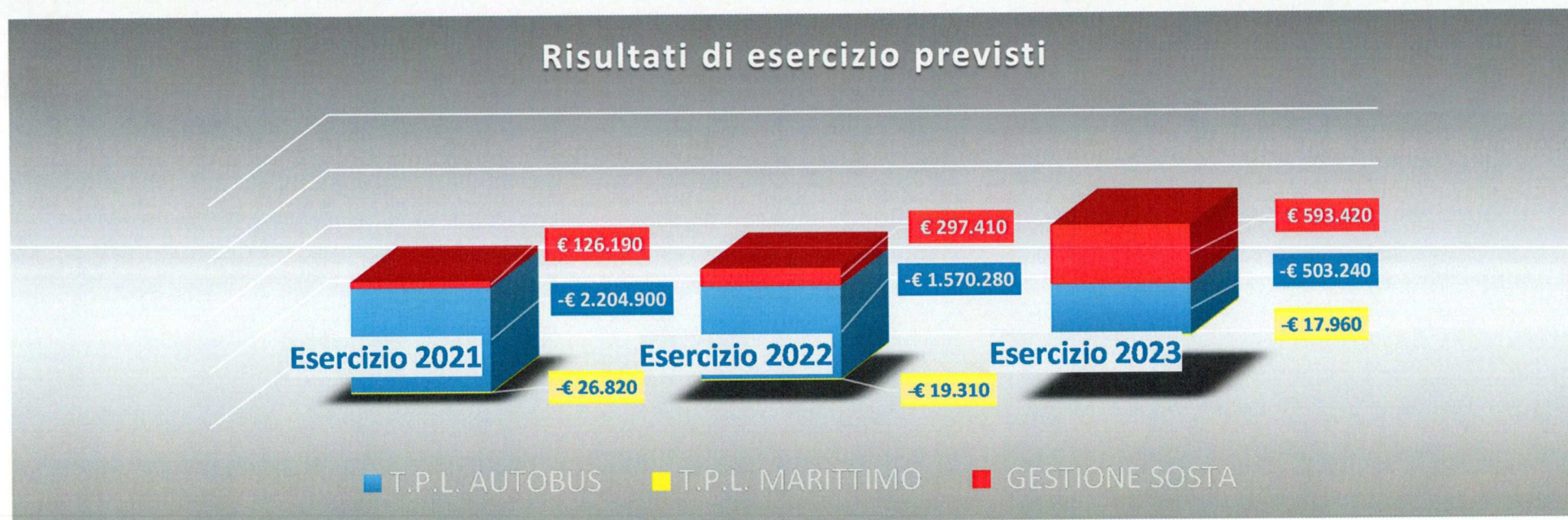
Nei prospetti delle pagine seguenti sono riportati i conti economici previsionali dell'esercizio 2020 (allo stato di pre-consuntivo, nelle more dell'approvazione del relativo bilancio d'esercizio) e delle singole annualità del triennio 2021-2023.

I conti economici sono riclassificati per margini di redditività e sono calcolati a valori netti.

In particolare, la voce consumi riporta il saldo algebrico degli acquisti di materiali, sommato alle variazioni delle giacenze finali e decurtato delle contribuzioni ricevute sui consumi di gasolio (crediti di imposta per il c.d. "caro gasolio").

Allo stesso modo, le quote di ammortamento sono calcolate al netto delle contribuzioni regionali ricevute negli scorsi anni, specificamente finalizzate al rinnovo del parco rotabile (c.d. "Piani autobus").

Il grafico in calce evidenzia l'andamento dei risultati previsti per il triennio 2021-2023.



CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Pre-Consuntivo Esercizio 2020

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 21.720.000	€ 267.000	€ -	€ 21.987.000
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 735.000	€ -	€ -	€ 735.000
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 1.430.000	€ 262.000	€ 2.831.000	€ 4.523.000
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 1.630.000	€ -	€ -	€ 1.630.000
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ 76.000			€ 76.000
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 25.591.000	€ 529.000	€ 2.831.000	€ 28.951.000
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 314.000	€ 1.000	€ -	€ 315.000
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 3.893.000	€ 20.000	€ 33.000	€ 3.946.000
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 29.798.000	€ 550.000	€ 2.864.000	€ 33.212.000
4 - Consumi	€ 4.754.000	€ 43.000	€ 20.000	€ 4.817.000
5 - Servizi	€ 4.931.000	€ 82.000	€ 192.000	€ 5.205.000
6 - Godimento beni di terzi	€ 663.000	€ 128.000	€ 667.000	€ 1.458.000
7 - Personale	€ 17.303.000	€ 271.000	€ 1.734.000	€ 19.308.000
8 - Oneri diversi	€ 994.000	€ 8.000	€ 170.000	€ 1.172.000
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 28.645.000	€ 532.000	€ 2.783.000	€ 31.960.000
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	€ 1.153.000	€ 18.000	€ 81.000	€ 1.252.000
9 - Ammortamenti netti	€ 1.452.100	€ 18.000	€ 56.000	€ 1.526.100
10 - Accantonamenti	€ 229.000	€ 3.000	€ 19.000	€ 251.000
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	-€ 528.100	-€ 3.000	€ 6.000	-€ 525.100
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	€ -	€ -	€ -	€ -
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 242.000	€ -	€ -	€ 242.000
EBIT NORMALIZZATO	-€ 286.100	-€ 3.000	€ 6.000	-€ 283.100
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	-€ 286.100	-€ 3.000	€ 6.000	-€ 283.100
Imposte sul reddito	€ 25.000	€ 4.000	€ 18.000	€ 47.000
RISULTATO NETTO	-€ 311.100	-€ 7.000	-€ 12.000	-€ 330.100

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Esercizio 2021

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 21.835.100	€ 268.800	€ -	€ 22.103.900
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 900.000	€ -	€ -	€ 900.000
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 1.773.000	€ 248.000	€ 3.055.000	€ 5.076.000
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 1.873.000	€ -	€ -	€ 1.873.000
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ 80.000	€ -	€ -	€ 80.000
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 26.461.100	€ 516.800	€ 3.055.000	€ 30.032.900
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 269.000	€ 1.000	€ -	€ 270.000
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 2.158.000	€ 11.000	€ 18.000	€ 2.187.000
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 28.888.100	€ 528.800	€ 3.073.000	€ 32.489.900
4 - Consumi	€ 5.369.000	€ 49.000	€ 22.000	€ 5.440.000
5 - Servizi	€ 4.485.000	€ 74.000	€ 174.000	€ 4.733.000
6 - Godimento beni di terzi	€ 616.000	€ 119.000	€ 620.000	€ 1.355.000
7 - Personale	€ 18.775.300	€ 291.620	€ 1.945.810	€ 21.012.730
8 - Oneri diversi	€ 723.000	€ 6.000	€ 124.000	€ 853.000
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 29.968.300	€ 539.620	€ 2.885.810	€ 33.393.730
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	-€ 1.080.200	-€ 10.820	€ 187.190	-€ 903.830
9 - Ammortamenti netti	€ 1.172.700	€ 14.000	€ 45.000	€ 1.231.700
10 - Accantonamenti	€ 197.000	€ 2.000	€ 16.000	€ 215.000
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	-€ 2.449.900	-€ 26.820	€ 126.190	-€ 2.350.530
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	€ -	€ -	€ -	€ -
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 245.000	€ -	€ -	€ 245.000
EBIT NORMALIZZATO	-€ 2.204.900	-€ 26.820	€ 126.190	-€ 2.105.530
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	-€ 2.204.900	-€ 26.820	€ 126.190	-€ 2.105.530
Imposte sul reddito	€ -	€ -	€ -	€ -
RISULTATO NETTO	-€ 2.204.900	-€ 26.820	€ 126.190	-€ 2.105.530

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Esercizio 2022

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 21.944.200	€ 270.200	€ -	€ 22.214.400
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 900.000	€ -	€ -	€ 900.000
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 2.113.000	€ 261.000	€ 3.275.000	€ 5.649.000
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 2.141.000	€ -	€ -	€ 2.141.000
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ 80.000			€ 80.000
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 27.178.200	€ 531.200	€ 3.275.000	€ 30.984.400
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 274.000	€ 1.000	€ -	€ 275.000
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 2.158.000	€ 11.000	€ 18.000	€ 2.187.000
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 29.610.200	€ 543.200	€ 3.293.000	€ 33.446.400
4 - Consumi	€ 5.043.000	€ 46.000	€ 21.000	€ 5.110.000
5 - Servizi	€ 4.530.000	€ 75.000	€ 176.000	€ 4.781.000
6 - Godimento beni di terzi	€ 639.000	€ 123.000	€ 643.000	€ 1.405.000
7 - Personale	€ 18.909.380	€ 294.510	€ 1.965.590	€ 21.169.480
8 - Oneri diversi	€ 737.000	€ 6.000	€ 126.000	€ 869.000
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 29.858.380	€ 544.510	€ 2.931.590	€ 33.334.480
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	-€ 248.180	-€ 1.310	€ 361.410	€ 111.920
9 - Ammortamenti netti	€ 1.439.100	€ 17.000	€ 55.000	€ 1.511.100
10 - Accantonamenti	€ 105.000	€ 1.000	€ 9.000	€ 115.000
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	-€ 1.792.280	-€ 19.310	€ 297.410	-€ 1.514.180
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	-€ 28.000	€ -	€ -	-€ 28.000
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 250.000	€ -	€ -	€ 250.000
EBIT NORMALIZZATO	-€ 1.570.280	-€ 19.310	€ 297.410	-€ 1.292.180
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	-€ 1.570.280	-€ 19.310	€ 297.410	-€ 1.292.180
Imposte sul reddito	€ -	€ -	€ -	€ -
RISULTATO NETTO	-€ 1.570.280	-€ 19.310	€ 297.410	-€ 1.292.180

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO A VALORI NETTI - Esercizio 2023

DESCRIZIONE	T.P.L. AUTOBUS	T.P.L. MARITTIMO	GESTIONE SOSTA	TOTALE
Corrispettivi dei servizi minimi	€ 22.053.900	€ 271.500	€ -	€ 22.325.400
Integrazione corrispettivi a bassa domanda	€ 900.000	€ -	€ -	€ 900.000
Ricavi diretti da traffico - sosta	€ 2.790.000	€ 272.000	€ 3.721.000	€ 6.783.000
Integrazioni tariffarie da comuni	€ 2.668.000	€ -	€ -	€ 2.668.000
Compensazioni regionali per minori ricavi	€ 80.000	€ -	€ -	€ 80.000
1 - Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 28.491.900	€ 543.500	€ 3.721.000	€ 32.756.400
2 - Altri ricavi e proventi della gestione caratteristica	€ 279.000	€ 1.000	€ -	€ 280.000
3 - Contributi CCNL - Contributi ex L.R. 45/2013 e Contributi rimborso accise	€ 2.572.000	€ 13.000	€ 22.000	€ 2.607.000
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 31.342.900	€ 557.500	€ 3.743.000	€ 35.643.400
4 - Consumi	€ 5.258.000	€ 48.000	€ 22.000	€ 5.328.000
5 - Servizi	€ 4.540.000	€ 75.000	€ 176.000	€ 4.791.000
6 - Godimento beni di terzi	€ 677.000	€ 130.000	€ 680.000	€ 1.487.000
7 - Personale	€ 19.265.540	€ 297.460	€ 1.985.380	€ 21.548.380
8 - Oneri diversi	€ 751.000	€ 6.000	€ 129.000	€ 886.000
COSTI DELLA PRODUZIONE (AL NETTO DI AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI)	€ 30.491.540	€ 556.460	€ 2.992.380	€ 34.040.380
MARGINE OPERATIVO LORDO - EBITDA	€ 851.360	€ 1.040	€ 750.620	€ 1.603.020
9 - Ammortamenti netti	€ 1.531.000	€ 18.000	€ 59.000	€ 1.608.000
10 - Accantonamenti	€ 110.000	€ 1.000	€ 9.000	€ 120.000
MARGINE OPERATIVO NETTO - EBIT	-€ 789.640	-€ 17.960	€ 682.620	-€ 124.980
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	-€ 28.000	€ -	€ -	-€ 28.000
Risultato della gestione accessoria atipica	€ 255.000	€ -	€ -	€ 255.000
EBIT NORMALIZZATO	-€ 562.640	-€ 17.960	€ 682.620	€ 102.020
Risultato dell'area straordinaria	€ -	€ -	€ -	€ -
EBT	-€ 562.640	-€ 17.960	€ 682.620	€ 102.020
Imposte sul reddito	-€ 59.400	€ -	€ 89.200	€ 29.800
RISULTATO NETTO	-€ 503.240	-€ 17.960	€ 593.420	€ 72.220

• I CRITERI DI DETERMINAZIONE DEI DATI ECONOMICI DEL BUSINESS PLAN

Ricavi incassati dall'utenza	Per la determinazione della previsione dei ricavi da utenza nel triennio 2021-2023 è stato applicato il metodo descritto di seguito. La situazione pandemica ha prodotto, al termine dell'anno 2020, una forte contrazione dei ricavi da traffico e da tariffazione della sosta rispetto all'annualità precedente (i soli servizi marittimi hanno fatto registrare, al contrario, un delta positivo). In particolare, nel TPL automobilistico si è registrato, tra il 2019 ed il 2020, un calo del 59,2% nella vendita di biglietti, del 40,1% nella vendita di abbonamenti, del 62,7% nella fatturazione di servizi speciali e del 39,1% nelle integrazioni tariffarie corrisposte dai comuni di Taranto, Statte e Leporano. La riduzione media, sommando tutte le tipologie di titoli di viaggio, è stata pari al 44,0%. Nella tariffazione della sosta si è registrata una flessione del 40,5% nella vendita dei tagliandi di sosta, del 25,9% negli incassi dai parcometri e da bigliettazione elettronica e del 12,1% dalla vendita di abbonamenti. La riduzione media, sommando tutte le tipologie di titoli di sosta, è stata pari al 23,9%. Nei servizi marittimi si è registrato, al contrario, un incremento medio del 10,6%. Nel calcolo degli introiti si è ipotizzata una conferma, anche nel 2021 e nel 2022, di una consistente contrazione di introiti rispetto all'esercizio 2019, considerato il persistere dell'emergenza sanitaria nel 2021 e degli effetti della stessa, in termini di perdita di utenza, anche nel 2022. Il calo rispetto al 2019 è stato, tuttavia, previsto in una misura inferiore rispetto a quello registrato al termine del 2020. In particolare si è previsto il recupero di un quarto di tale flessione nel 2021 e del 50% nel 2022. Nel 2023 si è ipotizzato un completo recupero della misura degli introiti registrata nel 2019, in concomitanza con la ipotizzata definitiva uscita dalla pandemia. Relativamente ai servizi marittimi, si è invece previsto un progressivo incremento degli introiti del 5% in ciascuno degli anni del triennio considerato.
--	--

Compensazioni regionali per gli obblighi di servizi minimi	Uno dei punti fermi della programmazione riferita al triennio 2021-2023 è l'erogazione dell'intero volume di servizi di trasporto pubblico previsti nei due contratti di servizio in corso di esecuzione, sottoscritti con il Comune di Taranto e con la Provincia di Taranto (attraverso la partecipazione al Consorzio Co.Tr.A.P.). È stata considerata, pertanto, nel calcolo dei ricavi da corrispettivi contrattuali, la percorrenza piena prevista in entrambi i contratti di servizio sottoscritti, con una possibile riduzione contenuta nell'ambito della fascia di tolleranza del 3% dei volumi delle percorrenze previsti nei contratti stessi. Anche per i servizi marittimi non sono previste decurtazioni di corrispettivi dovute a minori percorrenze che si prevede di effettuare rispetto al contratto di servizio con il Comune di Taranto.
Altri ricavi e proventi diversi	Non sono previste variazioni di particolare significato in questa categoria di ricavi, che sono confermati negli importi realizzati nell'esercizio 2020, fatti salvi gli adeguamenti da inflazione.
Contributi di esercizio	In assenza di conferma in ordine all'assegnazione dei contributi integrativi previsti dalla Legge regionale n. 45/2013, gli stessi non sono stati previsti nei tre anni oggetto del presente Piano. La misura dei contributi in conto impianti, assegnati in occasione dell'acquisto di autobus finanziati, è stata calcolata, per gli anni 2021, 2022 e 2023, tenendo conto delle residue quote di ammortamento dei relativi investimenti oggetto di contribuzione regionale. I contributi in conto esercizio sugli acquisti di gasolio per autotrazione (c.d. contributi per il "caro gasolio", riconosciuti sotto forma di crediti di imposta, sono calcolati in misura via via ridotta, considerata la progressiva esclusione della contribuzione in questione per i consumi degli autobus con motorizzazioni Euro 3 ed Euro 4.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Il calcolo dei costi per consumi di carburante per autotrazione tiene conto, nei tre anni di riferimento del Piano, della completa effettuazione delle percorrenze chilometriche previste dai contratti di servizio (pari a 8.390.000 km), dei consumi medi e del prezzo di acquisto del gasolio.

I costi per acquisti di ricambi sono stati calcolati in contrazione rispetto alle annualità precedenti a quelle del Piano, considerato che il contratto di fornitura dei nuovi 24 autobus ibridi prevede una garanzia estesa a quattro anni.

Gli altri costi per acquisti di materiali sono stati calcolati tenendo conto delle sole dinamiche di rivalutazione ISTAT.

Costi per servizi

Anche per le manutenzioni degli autobus affidate a terzi sono stati previsti costi in flessione rispetto all'anno 2020, per le medesime motivazioni che hanno sorretto il calcolo dei costi per ricambi, ovvero la garanzia quadriennale sulla fornitura dei 24 nuovi autobus.

I costi per le coperture assicurative degli autobus sono calcolati tenendo conto del numero dei mezzi da assicurare e del trend di decrescita dei premi pro-autobus dovuto al progressivo calo del numero di sinistri passivi registrati negli ultimi anni.

Sono previsti costi aggiuntivi di sanificazione degli autobus e dei locali aziendali via via decrescenti per gli anni 2021 e 2022, in considerazione della previsione del progressivo superamento dell'emergenza pandemica.

I costi per assegnazione di buoni pasto al personale sono stati previsti in misura notevolmente superiore a quella contabilizzata nell'esercizio 2020 e precedenti, considerata la sottoscrizione, nel mese di luglio 2020, di un accordo aziendale che ha determinato un allargamento della base dei fruitori degli stessi ed ha modificato, in senso favorevole ai lavoratori, le condizioni previste per la loro assegnazione.

Gli altri costi sono calcolati su base storica, con il semplice adeguamento inflattivo.

Costi per godimento beni di terzi	Sono calcolati i canoni dei contratti di leasing in corso per le tre forniture di autobus, avvenute nel 2015, 2018 e 2019. Il canone per l'affidamento della gestione della sosta tariffata è calcolato in relazione alle previsioni di introiti da tariffazione da realizzare nel triennio 2021-2023 e del relativo criterio di determinazione previsto dal vigente contratto di servizio (14% dei ricavi realizzati).
Costi del personale	Le spese di personale sono calcolate tenendo conto dell'attuale organico aziendale e delle variazioni dello stesso previste in ciascuna delle annualità di riferimento del Piano. Sulla base di tali previsioni è stata calcolata la forza media che si prevede di avere, per i diversi settori aziendali, nei tre anni. Partendo da tale forza media si è determinato il costo per salari e stipendi, per oneri riflessi, per quote di accantonamento di trattamento di fine rapporto e di altri costi del personale. Per tenere conto dei miglioramenti contrattuali del personale, considerata la scadenza del CCNL, si è previsto un incremento degli oneri diretti (e, conseguentemente, degli oneri riflessi e del TFR) dell'1,00% in ciascuno degli anni 2022 e 2023. Sono stati inoltre previsti costi per somministrazione di lavoro per il solo anno 2021, considerato che sono in corso di svolgimento le selezioni per la copertura delle relative postazioni organiche vacanti. Gli oneri sociali sono stati calcolati calcolando lo sgravio previsto dal D.L. n. 104/2020, finalizzato a salvaguardare l'occupazione nelle aree più svantaggiate del Paese, tra cui la Puglia. La misura consiste in uno sconto del 30% sui contributi previdenziali complessivi dovuti dal datore di lavoro per i propri dipendenti. È concesso alle aziende del meridione per il periodo che va dal 1 ottobre 2020 al 30 giugno 2021, ma la misura sarà molto probabilmente prorogata per alcune annualità.

Ammortamenti e svalutazioni	Le quote di ammortamento sono determinate in considerazione degli attuali processi di ammortamento dei beni materiali ed immateriali già acquisiti al patrimonio aziendale, oltre che delle quote che si prevede di calcolare sulle acquisizioni elencate, per ciascuna delle tre annualità, nel programma degli investimenti illustrato nelle pagine precedenti del presente Piano. Non sono previste svalutazioni delle immobilizzazioni in nessuna delle tre annualità.
Accantonamenti per rischi	Non sono previsti, per nessuno dei tre anni di riferimento del Piano, accantonamenti per rischi.
Altri accantonamenti	Per gli anni 2021, 2022 e 2023 sono previsti accantonamenti in conto vestiario del personale ed in conto canoni per l'utilizzo del deposito aziendale, di proprietà comunale. Per il solo esercizio 2021 sono previsti maggiori oneri relativi agli emolumenti arretrati, di relativa competenza, che saranno presumibilmente riconosciuti in sede di sottoscrizione del nuovo CCNL degli Autoferrotranvieri. Negli anni 2022 e 2023 non sono stati previsti accantonamenti per rinnovo contrattuale in quanto si è tenuto conto di un incremento di costi, a regime, in sede di calcolo dei costi del personale (+1,00% per il 2022 e 2023).
Oneri diversi di gestione	I costi per oneri diversi di gestione sono previsti in misura pressoché sovrapponibile a quella degli anni precedenti, fatta salva una rivalutazione che tenga conto dell'incremento dei prezzi. Non sono previste sopravveniente passive e insussistenze attive, così come, al contrario, non sono analogamente previste, tra i ricavi, sopravvenienze attive e insussistenze passive.

Oneri finanziari	Per tenere conto degli effetti della decisa contrazione di liquidità causata dal calo degli introiti dovuto dalla situazione pandemica, gli interessi passivi sulle anticipazioni di cassa e gli interessi moratori per ritardati pagamenti sono stati calcolati in misura superiore rispetto alle precedenti annualità. Sono stati invece previsti minori interessi sul costo ammortizzato dei crediti verso il Ministero del Lavoro a titolo di rimborso dei maggiori oneri per malattia, come previsto nel relativo piano di ammortamento.
Imposte sui reddito di esercizio, correnti, differite, anticipate	Sono state calcolate le imposte correnti sul reddito di esercizio (IRES e IRAP). Considerate, tuttavia, le previsioni di perdite di esercizio per le annualità 2021 e 2022, non si iscrivono oneri per imposizione diretta nei relativi conti economici previsionali né a titolo di IRAP, né a titolo di IRES. Il risultato di utile preventivato per il 2023 fa sorgere, al contrario, l'iscrizione di imposte IRAP di competenza per complessivi Euro 29.800.

I risultati economici del triennio

I risultati economici previsti per l'arco temporale di sviluppo del Piano industriale determinano una decisa inversione della tendenza consolidatasi nelle sette annualità antecedenti il 2020, al termine delle quali si sono registrati utili di esercizio via via crescenti, oltre a un buon margine operativo lordo.

L'assoluta incertezza sulla durata dell'attuale situazione sanitaria, con le limitazioni imposte alla mobilità, all'esercizio delle attività economiche ed allo svolgimento delle attività didattiche in frequenza dai vari DPCM che continuano ad avvicinarsi non consente di fare previsioni sufficientemente precise in un arco temporale così ampio.

Potrebbe, di conseguenza, rendersi necessario un aggiornamento del presente Piano industriale in presenza di modificazioni sostanziali dell'attuale quadro di riferimento.

Si precisa, peraltro, che a fronte di una importante flessione dei ricavi da tariffazione, tanto nel TPL quanto nella gestione della sosta, nei conti economici previsionali del triennio 2021-2023 non è stata prevista alcuna forma di ristoro da parte dello Stato, in assenza di provvedimenti al momento emanati al riguardo.

Le rilevanti perdite di esercizio previste per le annualità 2021 e 2022 (rispettivamente Euro € 2.105.530 e Euro 1.292.180) potrebbero, pertanto, ridursi, anche in misura apprezzabile, nell'ipotesi di riconoscimento di contribuzioni a ristoro delle riduzioni di ricavi.