

BILANCIO PREVENTIVO 2024

INDICE:

INTRODUZIONE

RIASSUNTO DATI ECONOMICI PREVENTIVI

- Valore della produzione
- Costi della produzione
- Proventi ed oneri finanziari
- Risultato

PIANO INVESTIMENTI E RIQUALIFICAZIONI 2024

PERSONALE

GESTIONE DEI SERVIZI DI TPL PER IL PERIODO 2024-2026

GARA EUROPEA PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL

CONCLUSIONI

INTRODUZIONE

Agenzia Locale per la Mobilità locale nasce per l'applicazione della Legge Regionale 30/1998 e s.m.i. e funge da interfaccia tra gli Enti Locali, la Regione Emilia-Romagna e il gestore del servizio di trasporto pubblico che sono i suoi naturali interlocutori.

Il suo ruolo è quello di progettare, sviluppare e coordinare i servizi di mobilità collettiva coniugando le strategie di mobilità programmate dagli Enti Locali con le esigenze dei cittadini/viaggiatori e dei gestori dei servizi, in un'ottica di efficacia e sostenibilità.

Ha per oggetto sociale, fra gli altri:

- La programmazione e progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino di competenza;
- La progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
- La gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- Lo svolgimento di ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotranviari;
- La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di TPL;
- L'attività di gestione e monitoraggio del Contratto di servizio con il Gestore aggiudicatario della gara;
- La gestione delle infrastrutture di rete di proprietà.

Il bilancio preconsuntivo 2023 evidenzia un andamento economico sostanzialmente in equilibrio e ha fornito gli elementi per programmare le azioni necessarie all'implementazione dei progetti dettagliati nella tabella sintetica riepilogativa riclassificata delle principali voci di costo e ricavo di AMI (voce "PROGETTI").

La gestione delle partite rilevanti è stata gestita in un'ottica di continuità e con soluzioni concordate con gli attori principali del TPL del territorio. Si cita a titolo di esempio l'accordo ISTAT siglato con il gestore attuale TPF che ha determinato un ammontare di corrispettivi annui erogati che registrerà per il 2023 il 5% circa di aumento rispetto all'anno precedente per un ammontare annuo di circa un milione di € rispetto al totale dei corrispettivi pari a € 19 milioni di € totali (voce "CONTRIBUTI A GESTORI").

La coda degli effetti della pandemia Covid-19, la convergenza tra transizione ecologica ed nuovi investimenti, nonché, a seguito del conflitto russo/ucraino e palestino/israeliano, la crisi energetica e l'inflazione confermano una situazione instabile, in veloce movimento, con notevoli difficoltà operative.

A distanza di oltre un anno dalla fine dell'emergenza sanitaria, si nota ancora una forte contrazione della domanda di mobilità, che comporta, conseguentemente, criticità circa il livello dei relativi ricavi che presentano un livello ancora molto inferiore rispetto alla situazione pre-pandemica. La grave incapacità a reperire nuovo personale sta creando notevoli difficoltà operative e gestionali alle aziende del settore.

Nella documentazione legata alla proroga del contratto di servizio sono stati posti come condizioni: km e corrispettivi contrattuali, ricavi da traffico, rimborsi, costi di trazione, altri costi operativi, ipotesi patrimoniali, ma il bilancio aziendale 2024 potrebbe subire importanti modificazioni sull'entità di servizio erogato e sui costi dello stesso in funzione dell'attuazione degli stessi nei tempi previsti. In particolare, non è ancora certo se il livello di contribuzione nazionale e regionale resterà invariato e se verranno attuate misure compensative - ad esempio gli adeguamenti ISTAT - a sostegno delle aziende esercenti e, conseguentemente, anche alle agenzie territoriali.

Di grande rilievo è il capitolo degli investimenti, divisi tra manutenzione straordinaria delle strutture, attuate con fondi di bilancio ed interventi straordinari, legati invece a fonti di finanziamento regionali, nazionali ed europee.

Nell'anno 2024, l'attività si concentrerà principalmente nell'avvio dei lavori per le stazioni di ricarica dei bus elettrici e di quelli ibridi/idrogeno.

Con riferimento all'importo complessivo annuo dei contributi a carico degli Enti Locali, in conformità a quanto deliberato dalla Regione Emilia-Romagna circa il riconoscimento del tasso di inflazione programmato come definito nella nota di adeguamento al Documento di economia e finanza, in data 09/11/2023 è stato proposto ai sindaci l'aggiornamento di quest'ultimo, con analogo aumento pari all'inflazione programmata.

Come disciplinato nel Patto per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale e per la Mobilità Sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024, infatti, la riorganizzazione dei servizi, intesa come incremento degli stessi sulla base delle reali necessità del territorio, dovrà trovare copertura anche da parte degli EE.LL., alla luce di una maggiore responsabilizzazione degli stessi atta a garantire adeguati livelli di trasporto alla domanda in evoluzione.

In queste condizioni economiche Agenzia è in grado di assicurare l'equilibrio di bilancio per l'esercizio 2024, mantenendo gli impegni sugli investimenti, relativamente a strutture e impianti di proprietà, nonché contribuendo al miglioramento della sicurezza delle fermate, delle autostazioni e dell'accessibilità al servizio di TPL.

RIASSUNTO DATI ECONOMICI PREVENTIVI 2023

RICAVI	Consuntivo 2022	Preconsuntivo 2023	Preventivo 2024
CONTRIBUTI TPL	18.787.433	19.282.344	19.398.940
RICAVI da ENTI	100.000	100.000	100.000
FITTI ATTIVI	516.115	516.315	517.000
PROVENTI FINANZIARI	18.623	41.022	50.000
ALTRI RICAVI	2.220.621	942.250	2.370.206
PROVENTI STRAORDINARI	133.795	30.767	1.000
TOTALE RICAVI	21.776.587	20.912.698	22.437.146
COSTI	Consuntivo 2022	Preconsuntivo 2023	Preventivo 2024
COSTO del PERSONALE	507.520	351.659	397.000
COSTI AU e revisori	67.118	69.036	69.300
PRESTAZIONI di TERZI	28.500	44.554	25.300
SPESE VARIE	163.205	136.401	100.332
PROGETTI	-	-	95.000
INTEGRAZIONI TARIFFARIE	1.988.916	799.159	2.179.000
UTENZE	36.656	36.656	40.000
AMMORTAMENTI netti e ACCANTONAMENTI	328.159	342.369	311.000
IMPOSTE & TASSE	55.689	57.007	56.500
CONTRIBUTI A GESTORI	18.571.351	19.072.711	19.162.714
ONERI STRAORDINARI	29.474	500	1.000
TOTALE COSTI	21.776.588	20.910.051	22.437.146
UTILE	-	2.647	0

PIANO INVESTIMENTI E RIQUALIFICAZIONI 2024

Tenuto conto del ruolo di Agenzia e della necessità che il trasporto pubblico possa esprimersi appieno quanto a qualità e fruibilità, oltre ai requisiti di sicurezza per l'incolumità dei passeggeri, si è aggiornato il piano degli investimenti 2023, in osservanza dei seguenti principi base:

- Mantenimento in efficienza e in buone condizioni di agibilità del patrimonio immobiliare;
- Salvaguardia e miglioramento della sicurezza d'uso del patrimonio;

- Potenziamento e qualificazione dell'accessibilità al trasporto pubblico anche tramite il potenziamento dell'accessibilità e miglioramento della sicurezza e del comfort delle fermate bus per autisti e passeggeri;
- Estensione e qualificazione del sistema di trasporto pubblico sotto il profilo ambientale.

Il piano di investimenti prevede due categorie di opere:

- l'elenco delle opere di manutenzione straordinaria delle strutture, attuate con fondi di bilancio e programmati con cadenza annuale;
- gli interventi straordinari, legati invece a fonti di finanziamento esterne e governati da apposite convenzioni che hanno orizzonte triennale.

ed una serie di

- Servizi

La programmazione è svolta con priorità di intervento secondo i seguenti elementi:

1. Completamento degli interventi avviati nel corso dei precedenti esercizi;
2. Rispetto degli accordi e convenzioni sottoscritti, o in fase di sottoscrizione, con Enti Locali, Regione, azienda esercente ovvero altri partner;
3. reperibilità di risorse economiche nell'ambito delle politiche di bilancio di Agenzia;
4. ottenimento di risorse per il finanziamento delle eventuali opere pluriennali.

Gli interventi verranno realizzati secondo il piano predisposto in autofinanziamento di Agenzia, ovvero, laddove l'entità dei lavori superasse le disponibilità finanziarie della stessa, con il contributo degli enti locali interessati.

La collaborazione con UNIFE viene rafforzata: oltre alle attività già in essere sul piano tecnico-scientifico legate principalmente all'accordo quadro sottoscritto con la Facoltà di Economia, verrà perfezionato un accordo per collaborazioni tecnico-urbanistiche con il dipartimento di Architettura che permetterà l'attivazione di tirocini formativi di studenti presso gli uffici di AMI, e vedrà l'agenzia come partner per la ricerca di dottorato "*Planning Territorial Accessibility. Need-oriented mobility policies supporting population wellbeing in rural and inner areas*" che fornirà elementi di spunto per il nuovo contratto di servizio.

A. OPERE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA 2024

Alcuni interventi di manutenzione straordinaria avviati nel 2023 sono attualmente in corso e vedranno la conclusione all'interno del 2024. La tabella dei lavori previsti è la seguente:

INTERVENTI DEPOSITO DI BONDENO	23/24	47.494,46 €
INTERVENTI PRESSO DEPOSITO DI COMACCHIO	23/24	102.415,45 €
VERNICIATURA INTUMESCENTE STRUTTURE	23/24	274.016,66 €
CLASSIFICAZIONE ZONE ATEX	23/24	20.000,00 €
MANUTENZIONI STRAORDINARIE PALAZZINA SERVIZI (RILEVAMENTO INCENDI - TINTEGGIATURE - VENTILCONVETTORI)	23/24	137.767,16 €
NUOVO IMPIANTO SERVIZI IGIENICI	23/24	115.063,11 €
INTERVENTO IMPIANTO RIFORNIM.METANO (CNG)	23/24	38.925,00 €
IMPIANTO DI EMERGENZA FUGHE GAS OFFICINA	23/24	9.963,80 €

CADITOIE PIAZZALE VIA TRENTI	24	10.000,00 €
IMPIANTO IDRICO SANITARIO MAGAZZINO	24	20.000,00 €

La differenziazione energetica in ottica trasporto offre l'occasione per valutare la realizzazione di un **parco fotovoltaico** per l'autoproduzione di parte dell'energia necessaria sia all'azienda che alla flotta. Nel 2024 è prevista la realizzazione di un Progetto di Fattibilità Tecnico economica e di un Business Plan per valutare sia gli aspetti tecnico-urbanistici che quelli finanziari finalizzato alla ricerca di canali di cofinanziamento. L'obiettivo è quello di affiancare gli impianti di distribuzione elettrico ed idrogeno, in corso di progettazione esecutiva, con un impianto fotovoltaico che potrebbe essere integrato anche ai ricoveri degli automezzi.

B. INTERVENTI STRAORDINARI SUGLI IMPIANTI - TRIENNIO 2024-2026

Sono previsti investimenti per la realizzazione degli impianti di rifornimento dei mezzi a metano liquido, dei mezzi ad idrogeno nonché le infrastrutture necessarie alla ricarica dei mezzi elettrici. Gli investimenti, in parte già avviati nel corso del 2023, ammontano a c.a. 8 € milioni, in gran parte legati a contributi pubblici. I programmi economici e finanziari, contenuti anche nella proroga del contratto di servizio prevedono 0,6€ milioni a carico di AMI e 0,9 € a carico di TPER. Il quadro riassuntivo dei finanziamenti è il seguente:

Attività	Linea finanziamento	LORDO	CONTR.	COFIN.
Impianto LNG	PSNMS Città Inq.	520	520	-
Impianto LNG	FSC	380	380	-
Totale LNG		900	900	-
Linee elettriche	PSNMS Città Inq.	2.544	1.620	924 (TPER)
Totale linee elettriche		2.544	1.620	924
Impianto idrogeno	PNRR	1.546	1.546	-
Impianto idrogeno	PSNMS Città 100k	3.049	2.439	610 (AMI)
Totale idrogeno		4.595	3.985	610
Totale investimenti		8.039	6.505	1.534

C. SERVIZI

Alle opere programmate si aggiungono una serie di servizi con l'obiettivo del miglioramento delle performance del TPL nel bacino provinciale di Ferrara.

In continuità con quanto svolto nel 2023 prosegue l'analisi puntuale degli spostamenti urbani ed extraurbani. In particolare, è previsto l'attivazione del **Progetto Mobilità In Età Scolare**: riprendendo la collaborazione con il Centro IDEA del Comune di Ferrara verrà riattivato l'indagine sugli spostamenti casa-scuola, allargandola anche agli studenti delle scuole secondarie e dell'Università (spostamenti urbani ed extraurbani). Per il progetto verrà utilizzata la piattaforma MOBILITYAMOCI del Centro Tematico Regionale - Arpa Emilia-Romagna. Le analisi costituiranno il quadro conoscitivo delle ipotesi progettuali sul nuovo servizio TPL.

Strategico in funzione della pianificazione del servizio è il proseguimento della collaborazione con UNIFE sulla mappatura e l'orientamento degli spostamenti degli studenti in funzione delle sedi di studio. In particolare si proseguirà con l'attuazione di forme di comunicazioni ed incentivazione - tipo cashback - per l'orientamento delle scelte di mobilità degli studenti universitari.

Secondo quanto indirizzato dalla Giunta Comunale di Ferrara, secondo le strategie individuate dal PUMS e con la finalità di aumentare l'efficacia del trasporto pubblico, verranno sviluppati alcuni **documenti di fattibilità delle alternative progettuali per le linee** per:

- Valutare servizi a chiamata, in ambiti puntuali o area vasta, per una riorganizzazione dei servizi di trasporto anche in ottica Maas. Lo studio dovrà fornire una valutazione relativa alla possibile domanda di trasporto, strutturata e non, per portare a proporre risposte sia in termini di modello di gestione che di sviluppo di nuovi servizi ad esempio con la realizzazione di un servizio serale/notturno;
- Valutare sulle linee ben qualificate funzionalmente (linee portanti ad alta frequenza, linee scolastiche, asse Stazione/ Cona, navette a servizio dei parcheggi di scambio e/o attestamento) la possibilità di impiegare spazi riservati e corsie preferenziali per ridefinire il servizio;
- Valutare la riorganizzazione delle linee circolari 3 e 4 e del percorso della linea 11 in funzione della limitazione al traffico dell'area pedonale del centro storico, della transizione tecnologica verso i mezzi elettrici e dell'ipotesi progettuale costituita dal programma "Il tappeto verde. Riqualificazione green di Piazza Travaglio per un nuovo ingresso in città";
- Valutare la realizzazione di un progetto sperimentale di informazione all'utenza del TPL tramite la realizzazione di un canale di comunicazione che, attraverso l'uso degli smartphone privati e il link di un QRCode, fornisca una molteplicità di servizi aggiornabili in tempo reale.

Gli studi avranno l'obiettivo di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale, in modo da diminuire la congestione del centro urbano, favorire l'inter-mobilità, e migliorare l'accessibilità.

Nel 2024 entrerà nella fase attuativa il **Progetto fermate** che ha l'obiettivo di dare sostegno ai comuni della provincia di Ferrara per la riqualificazione o l'adeguamento delle fermate del trasporto pubblico locale nei singoli territori, al fine di favorire l'attesa e l'utilizzo del mezzo collettivo in modo più sicuro e confortevole. Le attività si sviluppano in seguito alla creazione da parte di AMI di un Database - elines.ami.fe.it - delle fermate che contiene tutte le caratteristiche delle stesse sia dal punto di vista della localizzazione, dei servizi e delle attrezzature. Dopo il perfezionamento della banca dati, revisionata in collaborazione coi singoli comuni, verrà attuata la fase della RIQUALIFICAZIONE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE e verrà pubblicato il bando per la fornitura delle pensiline. Si proseguirà nelle attività previste dall'ACCORDO TERRITORIALE PER LO "SVILUPPO INFRASTRUTTURALE, IL COMPLETAMENTO E LA MESSA A SISTEMA DELLA RETE CICLABILE DELLA PROVINCIA DI FERRARA". Nello specifico verrà sviluppato il tavolo di coordinamento con i Comuni e la Provincia, per una programmazione razionale e coerente degli interventi da attuare sulla rete dei percorsi ciclabili, nell'ottica di garantire continuità alla rete stessa.

Le attività di sviluppo (in collaborazione con l'Università degli Studi di Ferrara, Dipartimenti di Ingegneria e di Fisica) del prototipo per un **sistema di conteggio passaggi ciclisti**, mediante riconoscimento video e con alimentazione fotovoltaica (contabici) potranno proseguire mediante la prototipizzazione di un sistema che possa essere riprodotto con facilità. Tra gli obiettivi di tale progetto, vi sono quelli ottenere dati per l'analisi dei flussi e per la programmazione delle azioni e delle attività di sviluppo locale.

Verrà riattivato un tavolo di periodica consultazione ed informazione con i mobility manager nominati in molte aziende pubbliche e private ferraresi. Verranno ridefinite con le aziende, politiche condivise di rilancio del tema degli spostamenti dei dipendenti, legato anche alla formulazione di questionari per il **piano spostamenti casa lavoro** (PSCL) in collaborazione col Comune di Ferrara.

Si sperimentano soluzioni informatiche per analizzare i dati derivanti dalle indagini saliti e discesi alle fermate, utilizzando anche monitoraggi semi-automatici del numero di passeggeri a bordo dei singoli mezzi sull'urbano di Ferrara, basandosi IA applicata a videocamere installate a bordo. La sperimentazione potrà consentire di capire quali soluzioni e piattaforme tecnologiche utilizzate per estrapolare le statistiche sulle presenze fisiche a bordo dei mezzi.

Si proveranno a sviluppare proposte innovative sulla mobilità sostenibile nel contesto urbano di Ferrara, partecipando in maniera puntuale e precisa agli incontri organizzati periodicamente dagli stakeholder locali, anche su progetti di valenza europea. Si porteranno idee nel contesto di Ferrara su accessibilità e apertura verso chi, con diversi mezzi, deve raggiungere la città e si proporranno collaborazioni e confronti fra diverse esperienze.

Si dovranno affinare le soluzioni per la fornitura di dati storicizzati e funzionalità messe a disposizione da AVM sui mezzi TPL. Il sistema dovrà essere funzionale a processare dati acquisiti ed elaborati in tempo reale, al fine di costituire un database utile alle esigenze di analisi dei dati: un collettore delle informazioni con il compito di aggregare, elaborare e strutturare i dati raccolti per renderli fruibili sotto forma di servizi integrati.

PERSONALE

Con il pensionamento di un'unità all'area tecnica, l'organico di Agenzia per l'anno 2024 si attesterà a 7 unità medie oltre all'AU.

Considerato il 2023 come un anno transitorio, vista la presenza non continuativa di parte del personale, il costo dello stesso evidenzia rispetto al consultivo 2022 un calo significativo di circa il 25%. I costi per Amministratore Unico e Revisori sono sostanzialmente gli stessi del 2023.

L'organigramma è il seguente:

AMMINISTRATORE UNICO			
DIRETTORE			
AREA AFFARI GENERALI	AREA ECONOMICA FINANZIARIA	AREA TECNICA	AREA SERVIZI

Nel 2024 continuerà quindi l'attività di riorganizzazione aziendale iniziata nel 2023 che prevede la divisione delle attività in 4 settori: Il personale sarà soggetto ad un piano di formazione specialistico con l'obiettivo di implementare le competenze tecniche e di gestione. Tale programma è svolto con l'obiettivo di completare le professionalità sia in previsione delle attività previste per il triennio 2024-2026 legate alle importanti azioni di investimento già rappresentate e all'impostazione della gara per il nuovo servizio, sia all'ottimizzazione della necessità di consulenze esterne.

È stato individuato un percorso di FORMAZIONE AVANZATA sui CONTRATTI PUBBLICI concordato con il Dipartimento di Scienze Economico-Aziendali e Diritto per l'Economia dell'Università degli studi di Milano Bicocca, su cui saranno impegnati parte delle risorse umane di AMI.

Secondo la specificità dei ruoli, saranno attivati poi i seguenti percorsi di formazione:

- Ambito amministrativo: CONTRATTUALISTICA PUBBLICA e Procedure di affidamento dei servizi pubblici locali;
- Ambito tecnico: Innovazione tecnologica nella mobilità, SMART CITY & SMART MOBILITY. PROGETTAZIONE E GESTIONE DI SOLUZIONI DI MOBILITÀ INTELLIGENTE, Mobility Manager;
- Ambito economico finanziario: PIANIFICAZIONE finanziaria E CONTROLLO DI GESTIONE, costruzione di piani economici finanziari.

Per la dirigenza sono previsti specifici approfondimenti sulle tre linee con l'obiettivo complessivo della GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI.

Tutte le risorse umane parteciperanno inoltre ad un corso sulla sicurezza informatica ed ad uno sul pronto intervento.

A parziale copertura della diminuzione della capacità operativa dell'organico, diminuito in termini numerici, non è stato rinnovato il service per l'associazione Metropoli di

Paesaggio mentre il service per Federmobilità viene ridimensionato nell'impegno tipologico e orario; proseguirà la disponibilità ad ospitare i tirocini formativi di UNIFE.

Per l'area tecnica rimane finanziato un ingresso, da valutare in funzione degli sviluppi della riorganizzazione, da inserire con un parametro contrattuale inferiore a quello in uscita del dipendente in quiescenza.

Le prestazioni di terzi sono costituite dai professionisti che collaborano con la società. Nell'anno 2023 è stato attivato il modello previsto dalla legge 231/2001.

CONCLUSIONI

I cambiamenti economici, tecnologici e sociali stanno modificando profondamente i comportamenti dei cittadini e conseguentemente l'articolazione della domanda di trasporto. La pandemia COVID-19 ha stravolto la gestione del servizio negli ultimi anni, l'incremento esponenziale dei costi delle materie prime sta creando notevoli problemi di equilibrio costi/ricavi alle aziende di trasporto e la mancanza di ricambio ed integrazione di autisti ed operatori si aggrava continuamente.

A dicembre 2023 si è concluso l'iter per la concessione al gestore Tpf di una proroga dell'attuale affidamento ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento CE 1370/2007 e dell'art. 24, comma 5-bis DL 4/2022, convertito con modificazioni dalla legge 28 marzo 2022 n. 25, in virtù dell'impegno del gestore Tpf all'esecuzione di significativi investimenti sia sul materiale rotabile che sugli impianti e tecnologie a servizio del TPL.

La proroga secondo la disciplina è concedibile sino al 31/12/2026 per cui la gara per il nuovo affidamento, con un nuovo progetto innovativo di mobilità che includa tutte le variabili e le incertezze citate, sarà la sfida primaria dell'agenzia nel prossimo triennio.

Da queste considerazioni originano le ipotesi fondanti del bilancio preventivo:

- Stabilità dei piani economici finanziari del servizio come predisposti in fase di proroga;
- Stabilità dei quadri economici degli investimenti programmati
- Corresponsione ad Agenzia dei contributi a carico dei soci;
- Corresponsione ad Agenzia dei contributi a carico degli EE.LL. nell'entità economica aggiornata al tasso di inflazione programmato;

Il direttore
Arch. Marco Odorizzi