

M.T.M. - MOBILITA' E TRASPORTI MOLFETTA S.R.L.

Società soggetta a direzione e coordinamento di COMUNE DI MOLFETTA Società unipersonale

Sede in ZONA INDUSTRIALE C/O MULTISERVIZI -70056 MOLFETTA (BA) Capitale sociale Euro 50.000,00 I.V.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2021

Signori Soci,

l'esercizio chiuso al 31/12/2021 riporta un risultato positivo pari a Euro 4.864.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore dei TPL (Trasporti Pubblici Locali) mediante contratto di servizio con l'Ente Comune di Molfetta, che assume anche la qualifica di unico socio.

Tra il Comune di Molfetta e la M.T.M. S.R.L. è stato stipulato un "**Contratto per servizi di trasporto pubblico**" più volte rinnovato. L'Ente Comunale ha espresso volontà di affidare in house il TPL rispondendo formalmente alla nota prot. Nr 91276/2021 del 11/10/2021 del Servizio Pianificazione Generale, Demanio Mobilità e Viabilità della Città Metropolitana di Bari. Con tale nota, si dichiarava che "...costi operativi della predetta scelta sono inferiori ai costi standard determinati dalla Regione Puglia." e si allegavano:

1. Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta. Art.14 L.R. Puglia 52/2019 nelle condizioni previste dall'art. 5 punto 2, del Reg. (CE) 1370/2007 *Trasporto pubblico locale nell'ambito del comune di Molfetta*;
2. Ed allegato Piano Economico Finanziario redatto ai sensi *Delibera n.154/2019 del 28 novembre 2019 DELL'Autorità di Regolazione dei Trasporti*

Si è in attesa di risposta da parte degli Uffici della Città Metropolitana

La governance della società si è rinnovata a seguito delle dimissioni dell'Avv. Giacomo Rossiello a cui è subentrato come da indicazione dell'unico socio, l'Avv. Serino Gerardo Gaetano Raffaele.

Andamento della gestione**Andamento economico generale e sviluppo della domanda.**

In Italia, nello scenario pre-Covid, il sistema delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale impiegava oltre **124.000 addetti**. Con circa 49.000 mezzi, venivano percorsi **oltre 1,8 miliardi di vettura-km annui e 228,6 milioni di treni-km**, trasportando più di **5,5 miliardi di passeggeri**. Il settore, nel suo complesso, produceva un fatturato di circa **12 miliardi di Euro**.

I principali numeri del settore (Anno 2019) ¹

	Intero settore
Numero Aziende	931
Numero addetti	1
24.000	
Passeggeri trasportati	circa 5,5
miliardi	
Numero Mezzi	circa
49.000	

Chilometri percorsi	oltre 1,8 miliardi di vetture-km
	oltre 228,6 milioni di treni-km
Valore della produzione (Fatturato)	circa 12
miliardi di €	

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – anni 2019-2020 e Relazione annuale al Parlamento relativa al settore del trasporto pubblico locale nelle annualità 2019 e 2020.

Con la diffusione della pandemia, il trasporto pubblico locale e la mobilità nel suo complesso sono stati completamente stravolti. L'indagine Audimob dell'ISFORT2 ha evidenziato infatti, tra il 2019 e il 2020, una diminuzione del 21% degli spostamenti con l'auto e un **crollo del 58% degli spostamenti con mezzi pubblici**.

Nel 2021, in Italia, nonostante la campagna vaccinale, non vi è stata una ripresa uniforme della mobilità ai livelli pre-Covid. I dati congiunturali, ma provvisori di Audimob2, relativi ai primi 7 mesi del 2021 - e riferiti al complesso della domanda di mobilità, sia feriale che festiva - attestano una consistente ripresa dei flussi di spostamento, seppure non siano stati ancora raggiunti i livelli pre-pandemici, ma una ripartizione modale ben lontana da quella registrata nel 2019. La mobilità privata sembra infatti riavvicinarsi velocemente ai livelli pre-Covid mentre **la mobilità collettiva risulta ancora in sofferenza** fermandosi nei primi mesi del 2021 a una quota pari al 6,1% sul totale degli spostamenti rispetto al 10,6% del 2019.

L'entità degli effetti del Covid-19 sul settore del trasporto pubblico locale è ben visibile dall'analisi dell'andamento dei passeggeri. Il crollo dei passeggeri ha raggiunto nel periodo del lockdown una **diminuzione superiore al -90%** rispetto ai valori pre-pandemici, portando ad una perdita media nazionale pari a **-50%**, se si includono i mesi pre-covid di gennaio e febbraio, e **-68%** al netto dei mesi pre-pandemici del 2020. **Anche per il 2021**, l'impatto del Covid-19 e delle misure di contenimento adottate dal Governo (es. riduzioni capienza massima dei mezzi) hanno determinato una **significativa riduzione della domanda di mobilità**, del tutto assimilabile alla riduzione dei passeggeri registrata nel 2020, anche considerando che la pandemia ha riguardato l'intero anno 2021. La riduzione dei passeggeri nel 2021, rispetto al 2019, è stata in media pari a **-42%**.

Una rilevazione condotta dall'Ufficio Studi di ASSTRA ha permesso inoltre, di stimare gli effetti del Covid-19 sulla domanda di TPL anche per gli anni 2022 e 2023. L'indagine ha evidenziato un livello della domanda ancora al di sotto dei livelli pre-Covid con una **diminuzione stimata, rispetto al 2019, pari a -21% per il 2022 e -12% per il 2023**.

Variazione dei passeggeri trasportati (%)



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati aziendali.

In base agli ultimi dati disponibili e alle stime dell'Ufficio Studi di ASSTRA, il calo dei passeggeri trasportati ha comportato **minori entrate per la vendita dei titoli di viaggio** che, tenuto conto dei costi cessanti e dei costi emergenti riconducibili all'emergenza, sono quantificabili in:

- o **nel 2020** pari a circa **1.680 milioni di euro**;

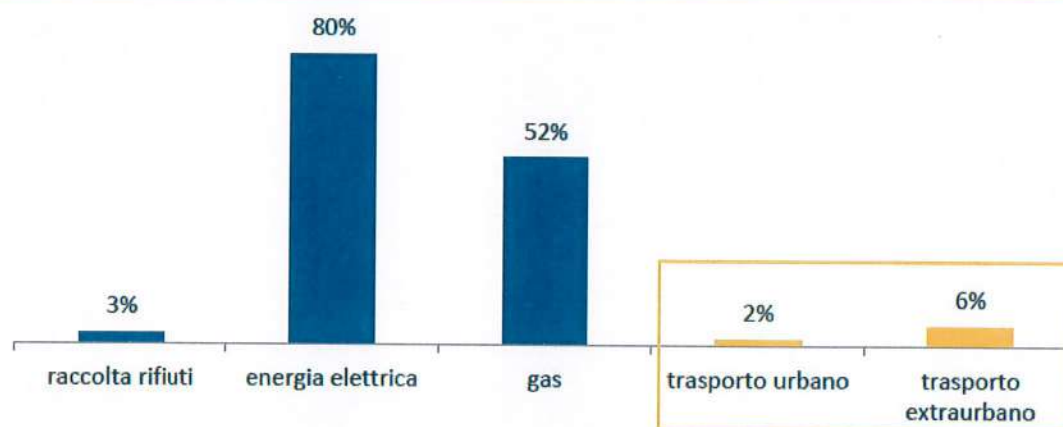
- o **nel 2021** assimilabili a quelle registrate nel 2020, pari a **1.680 milioni di euro**. Per tale annualità le imprese non hanno beneficiato dei costi cessanti del 2020, *in primis* degli ammortizzatori sociali e delle riduzioni del costo per la trazione (gasolio, metano, energia elettrica, ecc.) che si sono registrate in quel periodo;
- o **nel 2022**, pur prevedendo una ripresa della domanda fino all'80% dei livelli pre-Covid, è possibile stimare una perdita complessiva **non inferiore a 1 miliardo di euro**.

L'intervento da parte del Governo ha permesso la completa copertura delle perdite registrate nell'anno 2020 e la parziale copertura nel 2021, grazie ai ristori erogati e alla garanzia del pagamento integrale dei corrispettivi da contratto di servizio senza l'applicazione delle decurtazioni e penali per la riduzione di percorrenze chilometriche. Di seguito il quadro riassuntivo delle perdite complessive, degli attuali stanziamenti, nonché dei fabbisogni registrati e stimati per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio di TPL per ciascuna annualità.

La lenta crescita delle tariffe del trasporto pubblico locale che si era registrata tra il 2016 e il 2019/2020, subisce un brusco arresto conseguente la diffusione dell'epidemia da Covid-19.

La fase emergenziale e il conseguente crollo della domanda, registrato a partire dal 2020, e l'aumento dei costi dell'energia non hanno consentito al settore di apportare variazioni al livello delle tariffe. Il settore del trasporto pubblico non ha la possibilità, infatti, di riversare, a differenza degli altri settori delle *public utilities*, l'aumento dei costi in tariffa, come ben evidenziato nel confronto con l'andamento dei prezzi nel trasporto pubblico locale con gli **altri settori delle public utilities**

Variazione % prezzi al consumo (indice NIC) confronto 2018-2022⁶



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio Studi ASSTRA su dati ISTAT.

Agli effetti pesanti e gravi del Covid, si aggiunge infatti l'incremento esponenziale dei costi per l'energia di trazione che sta incidendo in modo significativo sull'equilibrio economico finanziario del settore del trasporto pubblico locale. In questo contesto, dalle elaborazioni svolte, si stima che le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, soggetti ad obbligo di servizio pubblico, **nel primo quadrimestre 2022, abbiano affrontato una spesa di circa 220 milioni di euro superiore rispetto allo stesso periodo 2020 e 2021** per l'acquisto di carburanti ed energia elettrica per trazione.

Nello specifico, dall'analisi dell'andamento dei prezzi dei principali carburanti (gasolio e metano) utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, si stima che, da gennaio ad aprile 2022, si sia registrato un incremento medio, rispetto allo stesso periodo del biennio precedente, pari a circa il 27% del prezzo del gasolio e a oltre il

100% del metano. Siffatti incrementi hanno determinato, per le aziende del settore, **un aumento dei costi per carburanti quantificabile in oltre 65 milioni di euro su base quadrimestrale.**

Sul fronte dell'energia elettrica, l'aumento dei prezzi ha una rilevanza particolare per alcune aziende che svolgono servizi in ambiti urbani e metropolitani. Per tali aziende si è stimata una crescita del prezzo dell'energia elettrica del 126% rispetto alla media dei primi quadrimestri 2020-2021 con **un aumento dei costi per l'acquisto pari a oltre 150 milioni di euro su base quadrimestrale.** All'incremento dei prezzi dei carburanti si aggiunge poi l'incremento dei costi per servizi attribuibile al generalizzato aumento dei prezzi.

L'ammontare complessivo dei finanziamenti in conto investimenti per il settore del trasporto pubblico locale è pari ad oltre 32,4 miliardi di euro (risorse nazionali, PNRR, FNC, e altri fonti di finanziamento fino al 2033).

Secondo le stime Asstra, le nuove **risorse previste dal PNRR e dal FNC ad integrazione del PSNMS** concorrono a invertire il *trend* di invecchiamento atteso del materiale rotabile su gomma. Con circa **12.700** nuove immatricolazioni nel periodo 2021-2027, si stima che l'età media del parco autobus circolante raggiungerà nel 2026 il valore di **9,4 anni.**

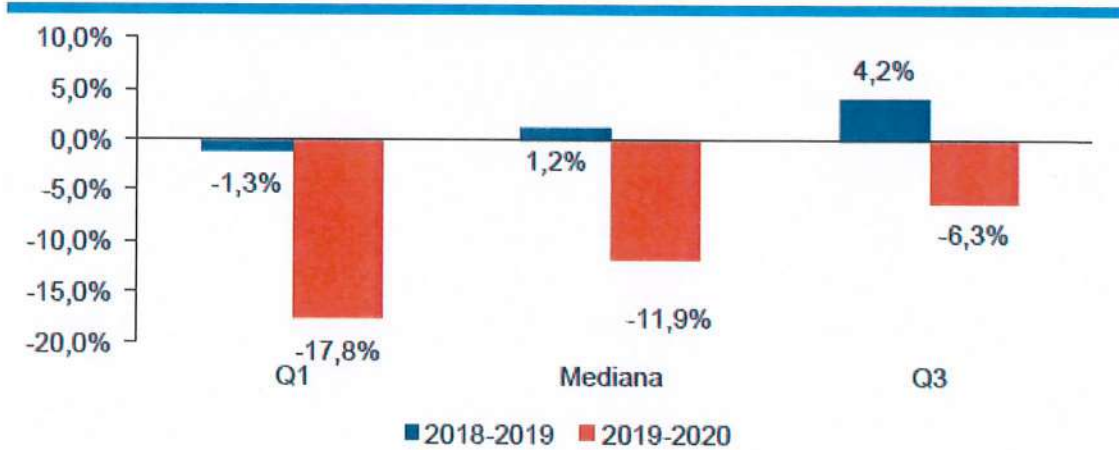
La rilevante iniezione di risorse del PNRR e dal PNC sosterrà in modo determinante il recupero di un *gap* storico, ma data la vetustà del parco mezzi esistente, si stima che non consentirà, tuttavia, di completare il processo di sostituzione dei mezzi ante Euro IV secondo le tempistiche previste dalla normativa vigente.

Per MTM è anche occasione di confermare il rinnovo dei parchi automezzi avviato nel 2017 e confermato nel corso del 2022, con la cessione dei mezzi più vetusti.

Andamento del mercato di riferimento in cui opera la società

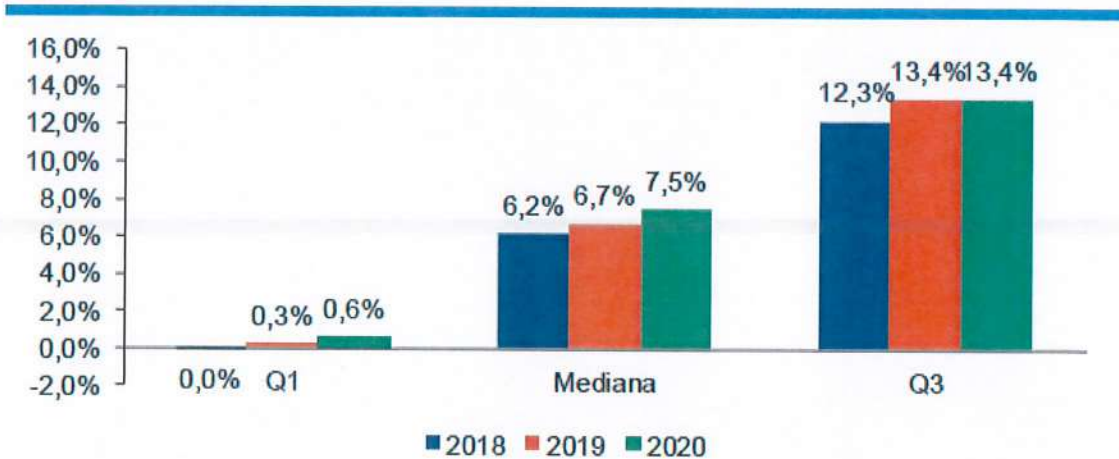
Lo studio citato, ha analizzato i bilanci di un campione rappresentativo di imprese¹¹ per il triennio 2018- 2020 e incrociato tali dati con indicatori economico- produttivi e sulle certificazioni in modo da verificare la performance delle aziende. L'analisi di bilancio evidenzia che nell'anno della crisi pandemica **le imprese di trasporto pubblico locale realizzano una flessione generalizzata del proprio valore della produzione rispetto alla situazione pre-pandemica: a livello mediano la flessione è stata pari a poco meno del 12%.** Tuttavia, **le imprese del settore registrano un miglioramento dei margini operativi lordi e una sostanziale tenuta dell'equilibrio economico finanziario, grazie ai ristori introdotti e alla salvaguardia dei corrispettivi dei contratti di servizio, che non hanno subito decurtazioni legate alla parziale riduzione delle percorrenze chilometriche.** Tali misure hanno mitigato gli effetti del calo della domanda sui bilanci delle aziende. Al risultato concorre anche la positiva dinamica dei costi operativi. Il margine operativo lordo nel 2020 si attesta, quindi, al 7,5% del valore della produzione (nel 2019 era pari a 6,7%).

Variazioni percentuali del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

L'analisi dei dati industriali per il campione di aziende esaminate evidenzia, ancor più dei dati di bilancio, la gravità delle dinamiche. **I passeggeri trasportati si riducono di quasi il 47% tra il 2019 e il 2020**: se nel 2019 i passeggeri trasportati dalle aziende del campione erano pari a 4,6 miliardi, nel 2020 se ne perdono 2,2 miliardi.

La necessità di garantire la continuità del servizio ha portato a una riduzione dell'offerta di gran lunga inferiore all'andamento della domanda: le vetture km si riducono, infatti, solo del 10% tra il 2019 e il 2020, tale flessione corrisponde a una perdita di 162 milioni di vetture km. Il numero di mezzi rimane, invece, costante.

Nel 2020 si registra una limatura dei costi operativi grazie in particolare alla positiva dinamica dei costi per acquisti netti (carburanti). Tale flessione risulta sostanzialmente allineata con la riduzione dell'offerta e in questo modo le aziende del campione riescono a conseguire costi operativi per vettura-km sostanzialmente stabili rispetto al 2019. Il costo per vettura km era pari a 3,67 euro nel 2018 e si attesta a 3,54 euro nell'anno dell'emergenza sanitaria.

Molto diverso l'impatto se si considera il costo unitario per passeggero. Inevitabilmente il crollo della domanda implica una significativa accelerazione dei costi per passeggero. A

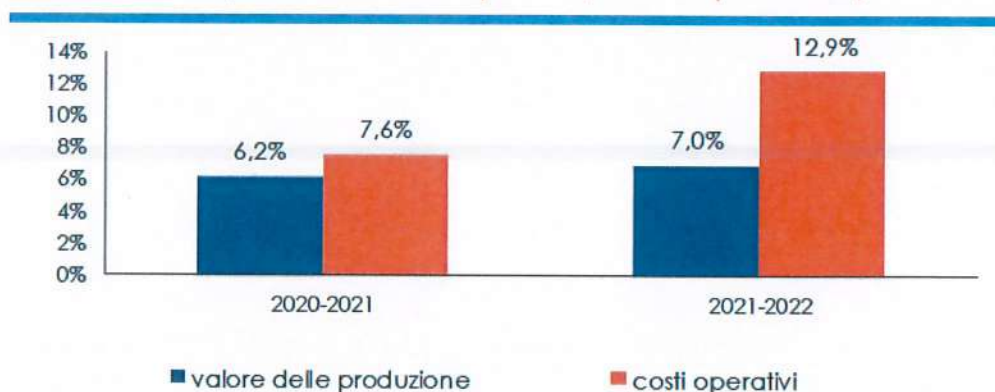
livello mediano il costo per passeggero si attesta a 4,75 euro, rispetto ai 3 euro del 2019.

Se ci si focalizza esclusivamente **sulle imprese a partecipazione pubblica**, nel **2020**, le aziende che chiudono **in utile scendono al 76%** pur se **il 93% di loro** riescono a mantenere un **MOL positivo** dimostrando di riuscire a generare ricchezza tramite la gestione operativa e grazie ad una politica governativa che ha garantito l'integrale compensazione dei mancati ricavi da traffico e la salvaguardia dei corrispettivi dei contratti di servizio. Delle 25 aziende che chiudono in perdita, il 72% (18 aziende) registra un margine operativo lordo (MOL) positivo.

L'analisi sulla performance economico-finanziaria si conclude con i risultati del modello di previsione sviluppato dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Prometeia sui micro-settori italiani per il 2021 e il 2022.

Le **previsioni per il 2021 e il 2022** segnalano le **difficoltà di un settore** che è risultato **ancora condizionato dalle limitazioni alla mobilità**, che hanno comportato una domanda in solo parziale ripresa (in particolare nel 2021) e che è **poi strato stravolto dall'aumento dei costi energetici** e dal generalizzato incremento dei prezzi.

Previsioni su valore della produzione e costi operativi (variazioni percentuali)



Fonte: Intesa Sanpaolo Prometeia Microsettori - Marzo 2022

Nel 2021, a fronte della solo parziale ripresa della domanda, le imprese hanno potuto contare su sopravvenienze attive attribuibili ai ristori introdotti nel 2020 e liquidati (in parte) nel 2021, sulle quote di ristori che compensano parzialmente i mancati ricavi da traffico 2021 e sui finanziamenti per i servizi aggiuntivi legati al Covid. **Il valore complessivo della produzione del settore è quindi stimato accelerare del 6,2% rispetto al 2020** ma rimane ancora lontano dai volumi del periodo pre-pandemia. Sul fronte dei costi, complessivamente i costi operativi registrano una crescita del 7,6% rispetto al 2020 imputabile al sensibile incremento del costo per acquisti netti, che dal 2° semestre dell'anno risente della crescita dei prezzi dei carburanti.

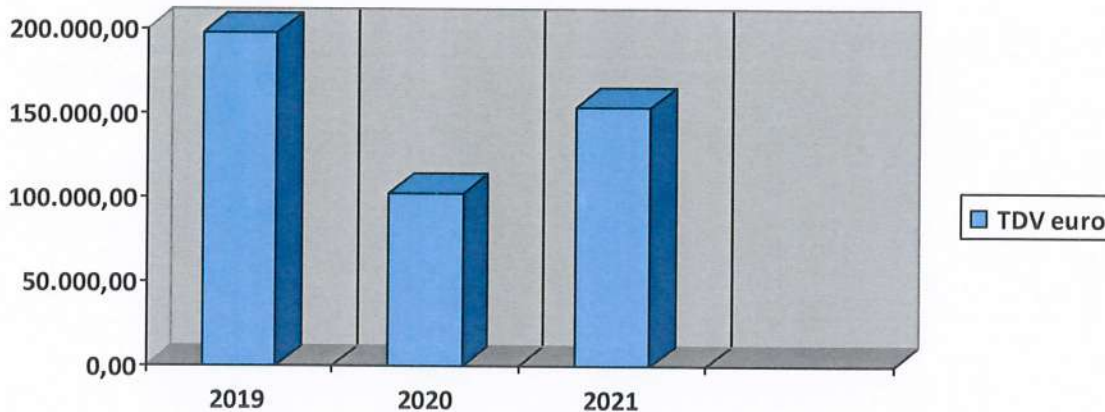
Le previsioni per il 2022 sono fortemente condizionate dallo scenario internazionale che determina una sensibile accelerazione dei costi operativi per il settore. L'impatto dei rincari delle *commodity* energetiche sul TPL è rilevante alla luce dell'intensità di utilizzo diretto di tali *input* nelle proprie attività. Inoltre, anche i costi per servizi sono stimati accelerare a seguito del generalizzato aumento dei prezzi.

Per le aziende di trasporto pubblico si conferma una difficoltà nel traslare a valle i rincari a differenza di quanto sta accadendo in altri comparti, **il pass-through è infatti fortemente limitato dall'assenza di un sistema regolatorio** che preveda meccanismi automatici di adeguamento ai costi (come previsto in altri servizi pubblici), la possibilità di

agire sulle tariffe è infatti discrezionale e questo implica, inevitabilmente, un'erosione della marginalità e della redditività del settore.

Il mix di criticità, che le imprese si trovano ad affrontare nel 2022, determina una inevitabile e molto critica erosione dei margini e della redditività delle aziende con un impatto importante sugli equilibri economico finanziari

L'emergenza pandemica ha condizionato e rallentato il processo di riorganizzazione aziendale. Nel particolare si evidenzia la flessione nella vendita dei TDV, avvenuta soprattutto nel 2020, come si evince dal grafico sottostante. Nel 2021 benché c'è stato un incremento nella vendita dei TDV comunque non sono stati raggiunti i valori pre-covid (2019).



Sono state mantenute anche le convenzioni con strutture private (OUTLET).

Tale negativa congiuntura, ha consigliato di rinviare gli affidamenti per garantirsi entrate da contratti pubblicitari, ipotizzando tale attività più consona al momento della riapertura completa delle attività.

Avendo evidenziato la necessità di proporre un nuovo PEF per l'affidamento in house del servizio di TPL, ricordiamo l'esecutività del servizio in essere.

L'attività si articola in 5 linee e le percorrenze sono così indicate:

	Km da contratto	Nuovi servizi minimi 2018
LINEA 1	32.072,84	68.034,56
LINEA 2	62.567,89	66.141,02
LINEA 3	60.826,80	68.463,40
LINEA 4	61.322,90	82.757,06
LINEA 5	20.654,90	13.614,30
Tot. Km	237.841,00	299.010,94
	Km da contratto	Nuovi servizi aggiuntivi dal 2018
LINEA STUDENTI	6.500,00	8.919,00
LINEA SPIGGIE	5.041,00	12.812,60
Tot. Km	11.541,00	21.731,60

Sono quindi previsti nel complesso 317.592 km, distribuiti su un totale di n. 18.729 corse, esercite con un parco autobus pari a n. 11 vetture, di cui n. 1 con alimentazione a metano, n. 10 con alimentazione a gasolio, avente un'età media pari a 6,0 anni e una classe ambientale di appartenenza pari ad Euro 3 solo per 1 bus, Euro 4 solo per 1 bus, US EEV solo per 1 bus ed i restanti 8 sono tutti Euro 6; Con l'introduzione dei 3 nuovi mezzi verrà dismesso nr 1 vecchio mezzo nel 2022 (Euro 4), pertanto la flotta avrà una età media di 5,4 anni.

E' intenzione della Società inoltre sostituire l'ultimo Bus Euro 3 con uno Euro 6, sia per ulteriormente abbassare l'età media della flotta ma anche per avere una classe ambientale al 100% Euro 6.

Tali dati sono in linea con quelli di settore e per società similari coinvolto il Paese dal punto vista sociale ed economico.}

Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Ricavi	849.597	758.476	833.419
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	26.539	6.822	(17.728)
Margine operativo netto (MON o Ebit)	6.052	(16.762)	(57.992)
Utile (perdita) d'esercizio	4.864	2.185	672
Attività fisse	965.369	935.172	919.532
Patrimonio netto complessivo	678.693	673.830	671.644
Posizione finanziaria netta	8.337	46.724	30.257

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
valore della produzione	885.116	833.827	907.939
margine operativo lordo	26.539	6.822	(17.728)
Risultato prima delle imposte	8.769	3.729	2.548

L'esercizio 2021 è condizionato dalla situazione emergenziale e di fatto difficilmente comparabile con gli esercizi precedenti, per i seguenti fatti non ricorrenti:

- massiccio ricorso ad ammortizzatori sociali per i dipendenti in forza nel corso del 2019;

In relazione al presente bilancio non si ritiene necessario applicare la deroga alla prospettiva della continuità aziendale come definita nei paragrafi 21 e 22 dell'Oic 11 prevista dal comma 2 dell'articolo 38-quater del D.L. 34/2020 per l'esercizio in corso al 31/12/2020. Al contrario il perpetrarsi del contratto in house e la volontà del socio unico, consente senza indugio di ritenere concretizzarsi la continuità aziendale.

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Ricavi delle vendite	849.597	758.476	91.121
Produzione interna	10.000	31.817	(21.817)
Altri ricavi e proventi (al netto dei componenti straordinari)	19.021	21.447	(2.426)
Valore della produzione operativa (VP)	878.618	811.740	66.878
Costi esterni operativi	353.052	306.693	46.359
Costo del personale	480.641	473.772	6.869
Oneri diversi tipici	18.386	24.453	(6.067)
Costo della produzione operativa	852.079	804.918	47.161
Margine Operativo Lordo (MOL o EBITDA)	26.539	6.822	19.717
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	20.487	23.584	(3.097)
Margine Operativo netto (MON o EBIT)	6.052	(16.762)	22.814
Risultato dell'area finanziaria	181	308	(127)
Risultato corrente	6.233	(16.454)	22.687
Rettifiche di valore di attività finanziarie			
Componenti straordinari	2.536	20.183	(17.647)
Risultato prima delle imposte	8.769	3.729	5.040
Imposte sul reddito	3.905	1.544	2.361
Risultato netto	4.864	2.185	2.679

Di particolare risalto, il riproporsi del Mol positivo rispetto al 2020.

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
ROE	0,72	0,32	0,10
ROI	0,85	(2,67)	(9,04)
ROS	0,71	(2,21)	(6,96)

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	49.955	41.775	8.180
Immobilizzazioni materiali nette	871.929	851.342	20.587
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	43.485	42.055	1.430
Capitale immobilizzato	965.369	935.172	30.197
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	76.743	134.398	(57.655)
Altri crediti	214.412	6.896	207.516
Ratei e risconti attivi	36.997	38.595	(1.598)
Attività d'esercizio a breve termine	328.152	179.889	148.263
Debiti verso fornitori	157.205	95.521	61.684
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	41.922	36.130	5.792
Altri debiti	20.178	26.239	(6.061)
Ratei e risconti passivi	98	98	
Passività d'esercizio a breve termine	219.403	157.890	61.513
Capitale d'esercizio netto	108.749	21.999	86.750
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	353.151	324.185	28.966
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			
Altre passività a medio e lungo termine	10.757	5.880	4.877
Passività a medio lungo termine	363.908	330.065	33.843
Capitale investito	710.210	627.106	83.104
Patrimonio netto	(678.693)	(673.830)	(4.863)
Debiti di natura finanziaria a lungo termine			
Debiti di natura finanziaria a breve termine	8.336	46.723	(38.387)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(670.357)	(627.107)	(43.250)

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge la solidità patrimoniale della società e la sua capacità mantenere l'equilibrio finanziario nel medio-lungo termine.

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge lo stato di difficoltà finanziaria dell'impresa; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota integrativa.

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia (i) alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo

termine che (ii) alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Margine primario di struttura	(244.537)	(219.287)	(209.116)
Quoziente primario di struttura	0,74	0,75	0,76
Margine secondario di struttura	119.371	110.778	94.468
Quoziente secondario di struttura	1,13	1,12	1,11

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2021, era la seguente (in Euro):

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Disponibilità liquide	8.336	46.723	(38.387)
Altre attività finanziarie correnti (C3)			
Crediti finanziari correnti (B3 II entro 12 m)			
Debiti bancari correnti (D4 entro 12 m)			
Altre passività finanziarie correnti (D, rapporti finanziari entro 12 m)	(1)	(1)	
Debiti per leasing finanziario correnti			
Indebitamento finanziario corrente netto	8.337	46.724	(38.387)
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (D4 oltre 12 m)			
Altre passività finanziarie non correnti (D, rapporti finanziari oltre 12 m)			
Debiti per leasing finanziario non correnti			
Indebitamento finanziario non corrente			
Posizione finanziaria netta	8.337	46.724	(38.387)

Come indicato nella nota integrativa la posizione finanziaria netta della società risente degli effetti della riduzione degli incassi dei biglietti.

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Liquidità primaria	1,53	1,44	1,39
Liquidità secondaria	1,53	1,44	1,39
Indebitamento	0,85	0,72	0,63
Tasso di copertura degli immobilizzi	1,07	1,07	1,06

L'indice di liquidità primaria è pari a 1,53. La situazione finanziaria della società è da considerarsi buona.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 1,53. Il valore assunto dal capitale circolante netto è sicuramente soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 0,85. L'ammontare dei debiti è da considerarsi compatibile con la particolare struttura aziendale.

Dal tasso di copertura degli immobilizzi, pari a 1,07, risulta che l'ammontare dei mezzi propri e dei debiti consolidati è da considerarsi appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi. I mezzi

propri unitamente ai debiti consolidati sono da considerarsi di ammontare appropriato in relazione all'ammontare degli immobilizzi.

Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e al personale.

Personale

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati incidenti o problemi di sicurezza sul lavoro. Si sono mantenute le normali relazioni sindacali. La Società ha un organigramma leggero, essendo composta dai n. 9 operatori d'esercizio (autisti) ed un verificatore di titoli di viaggi, mentre il responsabile del servizio di trasporto è stato oggetto di incarico esterno, assegnato al Dr. Caputo; tale aspetto rientra tra le azioni sinergiche poste in essere tra le società partecipate del Comune di Molfetta. Con la sottoscrizione dell'Accordo Quadro fra le società partecipate del GAP del Comune di Molfetta, si è, infatti, consentito un contratto di service amministrativo fra MTM e MULTISERVIZI che si è rinnovato.. Anche nella necessità di consentire alla società di aderire a quanto previsto dall'art.26 comma 12 bis ed in virtù della presentazione del Pef a corroborare la possibilità degli affidamenti in house, come definito nel Piano di razionalizzazione delle Partecipate del GAP di Molfetta, si andrà a prendere in considerazione anche la possibilità di conferire rami aziendali di servizi (attualmente in affidamento ad altre società partecipate) alla MTM. Si conferma, a seguito dell'innovativo progetto Velosazione, di integrare tutto il concetto di mobilità sostenibile, con a gestione servizi ausiliari del traffico e parcometri. Questo consentirebbe di dotare la società anche di personale indiretto amministrativo (discendente dagli affidamenti assegnati con il meccanismo della clausola sociale. Di interesse, ma come fatto successivo alla chiusura dell'esercizio è il bando per la formazione di graduatoria per assunzione di personale a tempo determinato ed indeterminato, che consentirà implementare la società di una risorsa mancante (autista) per scadenza del contratto a termine.

Nel corso dell'esercizio non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società è stata dichiarata definitivamente responsabile. Nel corso dell'esercizio la nostra società ha effettuato significativi investimenti in sicurezza del personale soprattutto per diffusione pandemica.

Ambiente

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente. In ogni caso si stanno monitorando le risorse del PNRR al fine di incentivare gli investimenti in mezzi a basso impatto di inquinamento.

Investimenti

Si rende necessario dare spiegazione in merito alle immobilizzazioni immateriali in corso. Trattasi di capitalizzazioni di costi esterne volti al fine di avviare una nuova attività per MTM nell'ambito della sharing mobility. La società ha presentato una progetto per ottenere la gestione della velostazione da parte del Comune di Molfetta.

L'affidamento (in forma sperimentale) è stato effettuato nel mese di giugno 2022 ed i costi che la società ha sostenuto sono :

Costi di progettazione	€ 1.575,00	Fatture de Bari
Costi interni (*)	€ 3.000,00	
Costi di comunicazione social	€ 6.100,00	Fatture Easy
TOTALE	€ 10.675,00	
Arrotod.to	€ 10.000,00	

(*) I costi interni fanno riferimento ad un costo orario di 25 euro per 120 ore dedicate.

Nel particolare si è promossa una campagna di sensibilizzazione sul web e sui social, al fine di far conoscere il tema del share mobility e concretamente si è presa la gestione della velostazione nella seconda parte del 2022. Di conseguenza la società porrà in ammortamento tali costi immateriali nell'esercizio in corso.

Attività di ricerca e sviluppo

Non si sono attivate attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i rapporti definiti dell'Accordo Quadro fra le società partecipate costituenti il Gap del Comune di Molfetta.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile di seguito si forniscono le informazioni in merito all'utilizzo di strumenti finanziari, in quanto rilevanti ai fini della valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria.

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività finanziarie della società abbiano una buona qualità creditizia e non avendo linee affidate, si esplica con il credito di fornitura.

Rischio di liquidità

Si segnala che la società:

- non possiede attività finanziarie per le quali esiste un mercato liquido e che sono prontamente vendibili per soddisfare le necessità di liquidità;
- non esistono strumenti di indebitamento o altre linee di credito per far fronte alle esigenze di liquidità;
- non possiede attività finanziarie per le quali non esiste un mercato liquido ma dalle quali sono attesi flussi finanziari (capitale o interesse) che saranno disponibili per soddisfare le necessità di liquidità;
- non vi sono depositi vincolati presso istituti di credito per soddisfare le necessità di liquidità;
- non esistono differenti fonti di finanziamento;
- non esistono significative concentrazioni di rischio di liquidità sia dal lato delle attività finanziarie che da quello delle fonti di finanziamento.

Rischio di mercato

Non vi sono attività finanziarie connesse a rischi di mercato

Evoluzione prevedibile della gestione

A decorrere dal mese di aprile, vi è stata una graduale normalizzazione, ma l'acuirsi delle varianti del virus, rendono prudente considerare la sostenibilità del servizio nel prossimo autunno inverno.

Si ritiene di conseguenza opportuno fornire una adeguata informativa in relazione agli effetti patrimoniali economici e finanziari che la stessa potrà avere sull'andamento della nostra società (anche in considerazione dei primi dati riferiti al periodo di imposta successivo a quello oggetto di approvazione).

In particolare,

in merito alla gestione finanziaria si osserva quanto segue che dagli indicatori di bilancio la società potrebbe accedere tranquillamente a linee di credito a mlt per garantire la solvibilità verso i fornitori:

in merito alla gestione economica si osserva quanto segue che la società potrebbe adottare strumenti di ammortizzatori sociali qualora interessata da ulteriori fenomeni di lockdown.

in merito alla gestione patrimoniale si osserva quanto segue che la composizione del patrimonio netto rende assorbibili eventuali perdite di esercizio dovute alla riduzione delle attività.

Nel contempo dovendo predisporre un piano industriale per l'ottenimento dell'affidamento in house del servizio TPL e di eventuali ulteriori servizi complementari, alla luce del nuovo servizio Velostazione, si ritiene di poter frazionare, con ulteriori aree di business, il rischio della monoattività.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Amministratore Unico
Gerardo Gaetano Raffaele Serino

