

## **MOBILITA' E TRASPORTI MOLFETTA S.P.A.**

a socio unico

Società sottoposta a direzione e controllo Comune di Molfetta (BA)  
Sede in VIA OLEIFICI ITALIA MERIDIONALE-LOTTO C-C/O ASM -70056 MOLFETTA (BA) Capitale  
sociale Euro 206.400,00 I.V.

### **Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2015**

Signori

l'esercizio chiuso al 31/12/2015 riporta un risultato negativo pari a Euro (93.115). comprensiva di ammortamenti pari ad euro 65.443

#### **Condizioni operative e sviluppo dell'attività**

La Vostra Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore del Trasporto Pubblico Locale Urbano del Comune di Molfetta , unico socio per cui esplica tale attività in house providing.

Opera in virtù di un "Contratto per servizi di trasporto pubblico" novennale, vigente dal 01/01/2004, che ha raggiunto la naturale scadenza al 31/12/2012. Nelle more della formalizzazione di un nuovo affidamento, stante la concomitanza con le dimissioni dell'Amministrazione uscente, la Giunta Comunale riconfermò l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale alla M.T.M. S.p.A anche per l'anno 2013.

Nel febbraio 2014, avvalendosi della facoltà di cui all'art. 30, comma 4°, della L.R. 30/12/2013, n. 45, l'Amministrazione ha stabilito di prorogare fino al 30/06/2018 il contratto di servizio, delegando il Dirigente Settore LL.PP. e Mobilità a formalizzare gli atti amministrativi di proroga contrattuale.

#### **Andamento della gestione**

Il trasporto pubblico deve far fronte a gravi problemi strutturali, che riducono l'efficacia e l'efficienza del settore e che rischiano di mettere a repentaglio la sua qualità e il suo servizio. La crisi economica ha innanzitutto messo in evidenza la difficile sostenibilità finanziaria delle aziende del trasporto pubblico, e la mancanza di scelte strategiche volte al medio-lungo termine.

E' necessario, quindi, procedere ad un radicale percorso di riforma strutturale sia dell'azienda che degli atti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico della Città di Molfetta , anche alla luce della impossibilità da parte della Regione Puglia di rivedere, al rialzo e a breve, le risorse finanziarie di bilancio destinate al settore.

In questo contesto , la Società , pur avendo posto in essere azioni per il contenimento dei costi di gestione, opera in uno stato di difficoltà strutturale ponendosi in "continuità" con gli esercizi precedenti .

In particolar modo dobbiamo evidenziare le condizioni critiche dei mezzi , elemento che già da alcuni anni affligge l'impresa. Il parco auto è vetusto (età media di oltre 13 anni) e quindi soggetto ad avarie che , nel tempo, divengono sempre più frequenti e di più difficile risoluzione con ciò cagionando sempre maggiori e frequenti soppressioni forzose di corse, se non anche di interi turni di servizio.

L'esecuzione dei consequenziali interventi di riparazione, affidate all'esterno in quanto la MTM S.p.A non ha officina interna, non ci consente, proprio per l'eccessiva incidenza dei guasti ai mezzi, di assicurare con continuità il mantenimento del "servizio completo" con ciò cagionando non solo maggiori costi di manutenzione alla Società ma soprattutto legittime contestazioni da parte dei viaggiatori ed una

progressiva disaffezione degli stessi all'utilizzo del mezzo pubblico, in quanto con le soppressioni forzose delle corse, sono portati a ritenere il mezzo pubblico non più affidabile. Pertanto stiamo cercando, quando è possibile, di fronteggiare queste soppressioni di corse, noleggiando dei bus per brevi periodi di tempo (non sempre è facile trovare un bus idoneo al T.P.L. da noleggiare) : questo, comunque, è solo un modo per tamponare temporaneamente le criticità e non ci permette di risolvere la situazione in maniera strutturale .

L'innalzamento dell'età media del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale è segno evidente di una crisi strutturale di un sistema che, o attraverso risorse pubbliche o mediante autofinanziamenti, non riesce ad assicurare il necessario fabbisogno di investimenti, in mancanza dei quali il livello di qualità del servizio sarà sempre più basso e ciò porterà inevitabilmente ad una riduzione dell'appetibilità del servizio, con conseguente scarsa propensione a utilizzare il mezzo pubblico.

Altresì, non si può non sottolineare che la MTM S.p.A non ha la solidità patrimoniale per affrontare questi investimenti o accedere al credito per rinnovare adeguatamente il parco veicolare. La vetustà del parco, infatti, fa lievitare i costi di manutenzione, dei consumi e della gestione della flotta, con conseguenze negative sui bilanci aziendali, sulla sicurezza dei passeggeri e sulla qualità ambientale.

Alla luce di questa situazione di criticità, che si va protrando da tempo, dettata principalmente da mezzi obsoleti con guasti frequenti e con tempi di riparazione spesso lunghi oltre che costosi, questo Consiglio ha ritenuto opportuno e doveroso , per cercare tamponare almeno temporaneamente queste difficoltà :

- 1) Partecipare, con mezzi finanziari propri, alla procedura di gara di cui al bando dell'Azienda Ospedaliera Ospedale Niguarda Cà Granda di Milano per la cessione di un **pulmino usato** marca **Renault** alimentato a **Gasolio** che , ha visto la MTM S.p.A aggiudicataria del pulmino oggetto d'asta. Questo pulmino entrerà in linea , dopo le dovute certificazioni per l'esercizio del T.P.L., presumibilmente a fine maggio 2016;
- 2) Acquistare sul mercato dell'usato, con mezzi finanziari propri, un ulteriore **minibus usato**, marca **IVECO** , alimentato, a **metano**, che , dopo le dovute certificazioni per l'esercizio del T.P.L. dovrebbe entrare in linea tra giugno e luglio 2016;
- 3) E' stato richiesto ed ottenuto, a fine dicembre 2015, dal Comune di Molfetta, un mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti finalizzato al rinnovo di una parte del parco autobus ( acquisto di n. due bus cortissimi e di n. due bus corti) per il TPL gestito da questa Società .  
La Società sta provvedendo, pertanto, a formulare un bando pubblico per l'acquisizione di questi mezzi nuovi, Euro 6 , a basso impatto ambientale, che possano consentire , con dimensioni più contenute, di percorrere anche alcune tratte attualmente non percorribili e che avranno conseguenze positive sulla riduzione dei costi di carburante e di manutenzione, sul miglioramento del servizio con maggiore comfort ai passeggeri e sull'aumento connesso dei ricavi del traffico. Una simile scelta del Comune di Molfetta trova coerente collocazione all'interno del piano strategico di riqualificazione del centro abitato, una intensa promozione, in ogni ambito sociale e culturale della città, dell'uso del mezzo pubblico in collaborazione con l'Ente Locale e le diverse componenti economiche e sociali della città con l'ulteriore sviluppo anche delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) che potrebbero essere servite da questi mezzi di piccole e medie dimensioni ;

In questa prospettiva questo Consiglio sottolinea l'importanza di procedere ad un radicale percorso di riforma strutturale sia dell'azienda che degli atti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico della Città di Molfetta , anche alla luce della impossibilità da parte della Regione Puglia di rivedere, al rialzo e a breve, le risorse finanziarie di bilancio destinate al settore, agendo in diverse direzioni:

- 1 **In materia di governance**, accelerare il processo di trasformazione della Società da S.p.A a S.r.L con l'approvazione , da Parte del Consiglio Comunale di un nuovo Statuto che tenga conto, per l'esiguità delle dimensioni di questa Società, anche della nomina di un Organo di Controllo Monocratico (passaggio da Collegio Sindacale a Sindaco Unico o Revisore Unico dei Conti).con la conseguente restrizione degli oneri indiretti amministrativi già - tra l'altro – realizzata nel 2014 con la riduzione del compenso del Consiglio di Amministrazione di oltre il 45% (si è passati da un compenso lordo annuo di euro 11.000,00 ad euro 6.000,00 annui).Su tale obiettivo il Socio Unico si è già espresso nella Relazione inviata agli Organi Competenti sulle partecipate in materia di spending review;
- 2 **Riconfigurazione ed efficientamento della rete locale** : predisposizione da parte della Società e approvazione dal parte del Socio di un piano di razionalizzazione che entri finalmente nel merito sociale

ed economico delle singole linee produttive e definisca in dettaglio un percorso per ciascuna tipologia di servizio erogato, recuperando l'efficienza economico patrimoniale perduta e garantendo quel miglioramento qualitativo delle prestazioni che è mancato proprio a causa degli squilibri aziendali divenuti strutturali. La rivisitazione delle linee, ad avviso di questo Consiglio, deve basarsi su percorsi che debbono essere più brevi ed assicurare una maggiore frequenza, dare maggiori certezze in termini di tempi di percorrenza, di frequenze e di qualità con conseguente rafforzamento delle corse, invece, dove vi è una maggiore domanda da parte dei cittadini cioè verso la Zona Industriale;

- 3 **Publicità** sugli autobus aziendali e sulle paline in modo da incrementare i ricavi della Società solo allo scopo di raggiungere il break even point con la locazione di spazi a coloro che vogliono pubblicizzare le proprie attività sul territorio cittadino. Questa pubblicità, non è stata sinora posta in essere, causa la vetustà dei mezzi in flotta e la difficoltà di garantire, viste le continue avarie degli stessi, la continuità della pubblicità stessa
- 4 **Soluzioni innovative di info-mobilità** ovvero sviluppo di soluzioni per la comunicazione agli utenti delle informazioni sui servizi di mobilità, sia in fase di programmazione del viaggio che durante il viaggio per offrire un servizio più vicino alle necessità dei cittadini ed attrarre, quindi, un numero maggiore di passeggeri. Sistemi di geo-localizzazione e comunicazione multicanale (messi a disposizione lato utente in maniera gratuita come App su terminali mobili) che possano offrire al cittadino sullo smartphone, in tempo reale e in modo automatico, informazioni sugli autobus e sulle fermate con particolare attenzione agli orari ed ai tempi di percorrenza ed arrivo. Tali soluzioni saranno sicuramente previste sui nuovi mezzi da acquisire tramite ed estese, di conseguenza, sugli altri bus aziendali
- 5 **Contrasto al fenomeno dell'evasione** del pagamento del biglietto anche avvalendosi di convenzioni con personale esterno sia per il controllo all'evasione che per la maggiore sicurezza all'utenza, così come anche previsto dal modificato articolo 32 della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale) che detta - tra l'altro - disposizioni in materia di sicurezza e contrasto all'evasione.

Questo Consiglio ritiene che, operando come anzi sintetizzato, si possa rivitalizzare e rilanciare una Azienda che, sia pure tra non trascurabili difficoltà, continua a fornire un servizio di trasporto pubblico che riesce a soddisfare le esigenze che nel corso dell'anno si propongono.

#### Andamento della gestione : Principali dati economici

Per quanto riguarda la vostra società, l'esercizio trascorso deve intendersi sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente con un risultato negativo che deriva sia da uno sforzo per la contrazione dei costi ma anche da una contemporanea riduzione dei ricavi del traffico dovuta principalmente alle continue soppressioni forzose di corse, se non anche di interi turni di servizio, proprio per l'eccessiva incidenza dei guasti ai mezzi, che ha ridotto il livello di qualità del servizio provocando inevitabilmente una riduzione dell'appetibilità del servizio, con conseguente scarsa propensione a utilizzare il mezzo pubblico.

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, Margine Operativo Lordo (EBITDA), Risultato Operativo e Risultato netto..

#### Conto economico riclassificato secondo il criterio della pertinenza gestionale

MTM S.p.A.	2015	%	2014	%	2013	%
Ricavi delle vendite	653.753		677.190		605.585	
Altri ricavi e proventi	28.941		45.596		100.274	
<b>Valore della produzione operativa</b>	<b>682.694</b>	<b>100,0%</b>	<b>722.786</b>	<b>100,0%</b>	<b>705.859</b>	<b>100,0%</b>
Costi esterni(materie prime, servizi, god. Beni terzi, variaz riman materie prime)	280.649	41%	278.169	38%	303.514	43%
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>402.045</b>	<b>59%</b>	<b>444.617</b>	<b>62%</b>	<b>402.345</b>	<b>57%</b>
Costo del personale	419.880	61,5%	438.783	60,7%	444.163	62,9%
<b>EBITDA (Margine Operativo lordo - M.O.L)</b>	<b>(17.835)</b>	<b>-2,6%</b>	<b>5.834</b>	<b>0,8%</b>	<b>(41.818)</b>	<b>-5,9%</b>
Ammortamenti	65.443	10%	55.208	8%	53.806	8%
Accantonamenti	0	0%	0	0%	0	0%
<b>EBIT (Risultato Operativo)</b>	<b>(83.278)</b>	<b>-12,2%</b>	<b>(49.374)</b>	<b>-6,8%</b>	<b>(95.624)</b>	<b>-13,5%</b>
Oneri diversi di gestione	(8.450)	-1%	(8.231)	-1%	(6.423)	-1%

Risultato dell'area finanziaria al netto degli oneri finanziari	472	0%	398	0%	1.108	0%
<b>Risultato dell'area straordinaria</b>	<b>(1.570)</b>	<b>0%</b>	<b>(17.838)</b>	<b>-2%</b>	<b>-28.089</b>	<b>-4%</b>
<b>EBIT INTEGRALE</b>	<b>(92.826)</b>	<b>-14%</b>	<b>(75.045)</b>	<b>-10%</b>	<b>(129.028)</b>	<b>-18%</b>
Oneri finanziari	(289)	0%	(79)	0%	(71)	0%
<b>RISULTATO LORDO</b>	<b>(93.115)</b>	<b>-13,6%</b>	<b>(75.124)</b>	<b>-10,4%</b>	<b>(129.099)</b>	<b>-18,3%</b>
Imposte correnti, anticipate e differite	0	0%	(17.940)	-2%	(15.541)	-2%
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>(93.115)</b>	<b>-13,6%</b>	<b>(93.064)</b>	<b>-12,9%</b>	<b>(144.640)</b>	<b>-20,5%</b>

Quale sintesi delle dinamiche precedentemente descritte si espongono nel seguito i valori degli indici considerati più rappresentativi

Indici	2015	2014	2013
Dipendenti ( numero medio )	11,08	11,20	11,08
Passeggeri trasportati	216.126	255.237	259.805
Km percorsi	238.639	247.981	247.666
Passeggeri trasportati / km percorsi	0,906	1,029	1,049
Valore della produzione/ Km percorsi	€ 2,861	€ 2,915	€ 2,850
Costi della produzione/km percorsi	€ 3,245	€ 3,147	€ 3,262

- **Il Valore della Produzione presenta** un decremento di circa 40 mila euro rispetto al 2014 dovuto sia alla riduzione dei ricavi da titoli di viaggio venduti (- 11% pari a circa 15 mila euro) , sia alla riduzione dei contributi in conto esercizio ed in conto impianto che a causa della riduzione dei corrispettivi per una diminuzione dei Km percorsi rispetto a quelli contrattuali , oltre il limite della franchigia contrattuale (+/- 3%)
- **I Costi Esterni** registrano un lievissimo incremento di circa 2 mila euro passando da 278 mila euro del 2014 a 280 mila euro dell'esercizio 2015 nonostante vi sia stato l'aumento dei costi di manutenzione dei mezzi e l'incremento dei costi per noleggio di bus da terzi . Inoltre un piu' efficiente utilizzo della forza lavoro ha prodotto una contrazione del costo del lavoro per circa 19 mila euro.
- Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA** che indica la redditività della gestione caratteristica della Società al lordo della gestione finanziaria, gestione fiscale ed ammortamenti) risulta negativo di circa 18 mila euro risentendo della contrazione del Valore della Produzione , nonostante la sostanziale tenuta dei Costi esterni e la flessione del Costo del lavoro . Il MOL presenta un'incidenza sul Valore della Produzione del -2,6% contro il +0,8% dell'anno precedente.

Di seguito si espongono i costi ed i ricavi unitari espressi in euro per Km percorsi e la percentuale di copertura dei costi di produzione unitari per km percorsi .

Il margine di copertura dei costi di produzione al netto degli ammortamenti (colonna 5) esclusi i corrispettivi del contratto di servizi ( Regionali e Comunali) si è lievemente incrementato dal 19,0% del 2014 al 19,5% del 2015 di + 0,5 punti percentuali ( + 0,8 punti rispetto al 2013)

#### COSTI E RICAVI UNITARI ( € per km percorsi)

ANNO	Costo del Lavoro (1)	Altri Costi produzione esclusi ammortamenti (2)	Totale Costi della produzione esclusi ammortamenti ( 3= 1+2)	Valore della produzione esclusi trasferimenti pubblici e contributi in conto impianti(4)	% di copertura dei costi di produzione al netto degli amm.ti (5= 4/3))	trasferimenti pubblici ( 6 )	% di incidenza dei trasferimenti pubblici (7=6/(4+6))
2015	1,759	1,211	2,971	0,580	19,5%	2,223	79,3%
2014	1,769	1,155	2,924	0,555	19,0%	2,246	80,2%
2013	1,740	1,242	2,982	0,557	18,7%	2,101	79,0%

Variazione % 2015 su 2014	-0,6%	4,9%	1,6%	4,6%	+0,5p.	-1,0%	-0,9p.
Variazione % 2014 su 2013	1,7%	-7,0%	-2,0%	-0,3%	+0,31 p.	6,9%	+1,1 p

### Principali dati patrimoniali

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

MTM SPA	31/12/2015	%	31/12/2014	%	variazione
Immobilizzazioni immateriali	50	0%	275	0%	-225
Immobilizzazioni materiali	410.478	59%	323.257	48%	87.221
Immobilizzazioni finanziarie	0	0%	0	0%	0
<b>ATTIVO FISSO</b>	<b>410.528</b>	<b>59%</b>	<b>323.532</b>	<b>48%</b>	<b>86.996</b>
Magazzino	0	0%	0	0%	0
Liquidità differite/ crediti	247.377	36%	178.926	27%	68.451
Liquidità immediate	32.310	5%	170.280	25%	-137.970
<b>ATTIVO CORRENTE</b>	<b>279.687</b>	<b>41%</b>	<b>349.206</b>	<b>52%</b>	<b>-69.519</b>
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>690.215</b>	<b>100%</b>	<b>672.738</b>	<b>100%</b>	<b>17.477</b>
Capitale sociale	206.400	30%	206.400	31%	0
Riserve	6.309	1%	6.309	1%	0
UTILE (PERDITA) ESERCIZIO	(93.115)	-13%	(93.064)	-14%	-51
<b>MEZZI PROPRI</b>	<b>119.594</b>	<b>17%</b>	<b>119.645</b>	<b>18%</b>	<b>-51</b>
Fondi per rischi ed oneri (oltre i 12 mesi)	0	0%	0	0%	0
TFR (oltre i 12 mesi)	261.732	38%	247.955	37%	13.777
Debiti (oltre i 12 mesi)	0	0%	0	0%	0
<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>	<b>261.732</b>	<b>38%</b>	<b>247.955</b>	<b>37%</b>	<b>13.777</b>
Fondi per rischi ed oneri (entro i 12 mesi)	0	0%	0	0%	0
TFR (entro i 12 mesi)	0	0%	0	0%	0
Debiti (entro i 12 mesi)	168.819	24%	151.357	22%	17.462
Ratei e risconti passivi	140.070	20%	153.781	23%	-13.711
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>308.889</b>	<b>45%</b>	<b>305.138</b>	<b>45%</b>	<b>3.751</b>
<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO</b>	<b>690.215</b>	<b>100%</b>	<b>672.738</b>	<b>100%</b>	<b>17.477</b>

Mezzi propri ed indebitamento finanziario netto	2015	2014	VARIAZIONE
Patrimonio netto	(119.594)	(119.645)	51
Posizione finanziaria netta a m/l termine	0	0	0
Posizione finanziaria netta a breve termine	32.155	170.124	(137.969)
<b>Mezzi propri ed indebitamento finanziario netto</b>	<b>(87.439)</b>	<b>50.479</b>	<b>(137.918)</b>

Sotto il profilo patrimoniale, essendo state coperte dal socio le perdite dell'esercizio precedente per euro 93.064, si registra, nonostante la perdita dell'esercizio di euro 93.115, una riduzione del patrimonio netto di soli euro 51 che passa, pertanto, da euro 119.645. del 31/12/2014 ad euro 119.594 del 31/12/2015

### Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2015, era la seguente (in Euro):

	31/12/2015	31/12/2014	Variazione
Depositi bancari	32.134	169.847	(137.713)
Denaro e altri valori in cassa	21	277	(256)
Azioni proprie			
<b>Disponibilità liquide ed azioni proprie</b>	<b>32.155</b>	<b>170.124</b>	<b>(137.969)</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
Crediti finanziari			
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>			
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>32.155</b>	<b>170.124</b>	<b>(137.969)</b>
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari			
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>			
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>32.155</b>	<b>170.124</b>	<b>(137.969)</b>

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.

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Liquidità primaria	0,91	0,96	0,67
Liquidità secondaria	0,91	0,96	0,67
Indebitamento	3,60	3,34	9,40
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,93	0,97	0,70

L'indice di liquidità primaria è pari a 0,91. La situazione finanziaria della società è da considerarsi sostanzialmente stabile rispetto all'esercizio precedente.

L'indice di liquidità secondaria è pari a 0,91. Il valore assunto dal capitale circolante netto è da ritenersi abbastanza soddisfacente in relazione all'ammontare dei debiti correnti.

L'indice di indebitamento è pari a 3,60. L'ammontare dei debiti è da considerarsi anch'esso sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente con valori ragionevoli in funzione dei mezzi propri esistenti.

**SI ESPONGONO , DI SEGUITO, LE ULTERIORI INFORMAZIONI RICHIESTE DALL'ARTICOLO 2428 DEL CODICE CIVILE.****Attività di ricerca e sviluppo**

Nel corso del 2015 la M.T.M. S.p.A. non ha avviato iniziative di ricerca e sviluppo intese in senso stretto, pur avendo dato corso ad attività rivolte anche ad acquisire elementi tecnico – economici in ordine alla “fattibilità” di ipotesi di potenziamento del servizio, in particolare verso la zona artigianale e commerciale , nel marzo 2014, ha visto l'avvio della nuova linea 5 .

**Investimenti**

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti principalmente per l'acquisizione di due minibus usati , per il “revamping” (Interventi di ristrutturazione generale) di un autobus in flotta dal 2002, e altre attività di manutenzione strutturale di bus in flotta

<b>Immobilizzazioni</b>	<b>Acquisizioni dell'esercizio</b>
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	
Attrezzature industriali e commerciali	152.339
Altri beni	

**Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle**

Non esistono imprese controllate dalla M.T.M. S.p.A., né collegate mentre i rapporti con la controllante (socio unico Comune di Molfetta) sono disciplinati da un contratto di servizio (classificabile come “affidamento in house”) , la cui scadenza naturale , fissata al 31/12/2012, venne prorogata sino al 31/12/2013, e nel febbraio del 2014 , con delibera della Giunta Comunale n. 34 del 12/02/2014 è stata ulteriormente prorogata, agli stessi patti e condizioni, sino al 30/06/2018. Esistono ovviamente rapporti di collaborazione con l'ASM s.r.l., impresa sottoposta al controllo della Controllante.

**Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti**

Non esistono né azioni proprie, né azioni o quote di società controllanti possedute dalla MTM S.p.A. anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona. Il numero ed il valore delle azioni societarie è quello indicato nell'atto costitutivo, e precisamente: numero 40.000 azioni, del valore di 5,16 euro ciascuna. Nel corso dell'esercizio non è stata eseguita alcuna acquisizione o alienazione di azioni o quote societarie, anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona, trattandosi di società unipersonale del Comune, affidataria “in house” del servizio di trasporto pubblico ex art. 113, comma 5 lett. c) del T. U. E. L.

**Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del Codice civile**

La Società non fa uso di strumenti finanziari e non vi è, inoltre, esposizione al rischio di prezzo ed al rischio di credito. Sussiste, di contro, il rischio di liquidità legato fundamentalmente ai risultati economici negativi che puo' essere superato con una ricapitalizzazione della Società .

**Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

Successivamente al 31/12/2015 , data di chiusura dell'esercizio , nel gennaio 2016 sono pervenute le dimissioni irrevocabili di un componente il Consiglio di Amministrazione. Non sono emersi ulteriori fatti di rilievo da segnalare che siano degni di nota o che abbiano influito sul presente bilancio.

## **Evoluzione prevedibile della gestione**

I risultati reddituali della Società sono significativamente influenzati dall'andamento dei costi operativi e dalla vendita dei titoli di viaggio. A quest'ultimo proposito, la Società sta riscontrando nei primi mesi del 2016 un lieve decremento nei passeggeri trasportati rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Il parco auto vetusto soggetto a frequenti avarie, così come detto nella prima parte di questa relazione, potrebbe influenzare negativamente il risultato economico dell'esercizio 2016, che dovrebbe vedere negli ultimi mesi dell'anno l'entrata in flotta dei nuovi mezzi i cui riflessi positivi si avranno sicuramente dall'esercizio 2017.

## **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 all'ambiente e al personale.

### **Personale**

La Società ha un organigramma leggero, essendo composta dai n. 10 operatori d'esercizio (autisti) e dai primi mesi del 2015 da un "Gestore dei Trasporti" con contratto "part time" a tempo determinato.

A seguito delle dovute visite mediche di idoneità, un operatore d'esercizio risulta "non idoneo in via definitiva" alla conduzione di mezzi impegnati nel trasporto pubblico di persone.

Un ex dipendente che ha svolto negli anni precedenti contratti di lavoro somministrato ed a tempo determinato ha inoltrato nei primi mesi del 2015 atto di citazione nei confronti della Società con la richiesta della cosiddetta "stabilizzazione". Tale controversia di lavoro è pendente dinanzi al Tribunale di Trani – Sezione Lavoro. Si stanno intraprendendo le dovute azioni a tutela della Società. Nel corso dell'esercizio non si sono registrati infortuni gravi sul lavoro né addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società è stata dichiarata responsabile.

### **Ambiente**

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente né sono state inflitte alla Società sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali.

## **Proposte del Consiglio :**

Signori Azionisti

Ritenendo che quanto fin qui esposto, unitamente ai dati di bilancio ed alla nota integrativa, Vi abbia consentito di analizzare i dati patrimoniali ed economici relativi all'anno 2015 che chiude con una perdita di euro 93.115 e con un patrimonio netto di euro 119.594 Vi proponiamo di:

1. approvare il bilancio al 31.12.2015, corredato dalla Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione, nota integrativa e dalla relazione del Collegio Sindacale;
2. deliberare la copertura della perdita dell'esercizio 2015 di euro 93.115 reintegrando il patrimonio netto con apporti da parte dei soci ;
3. accelerare il processo di trasformazione della Società da S.p.A in Srl già deliberato dall'Assemblea dei soci del 24/06/2014, che non può essere portato a compimento da questo Consiglio se non previa approvazione di un nuovo Statuto della MTM da effettuarsi prioritariamente da parte degli organi competenti dell'Amministrazione Comunale

Nel ringraziarVi per la fiducia accordataci e nel formulare i più fervidi auspici per un futuro migliore di questa Società, Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Molfetta il 05/04/2016

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Casamassima Luciano Nicola