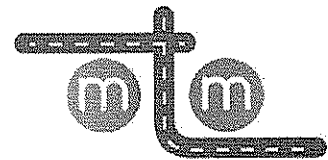


muoversi con trasporto

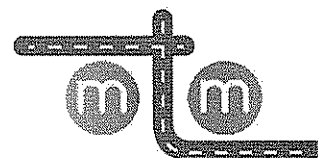


PIANO INDUSTRIALE E DI RISANAMENTO

Mobilità e Trasporti Molfetta S.r.l.

11 SETTEMBRE 2017

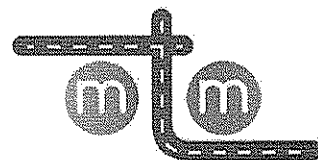
A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.



INDICE

Premessa	PAG.	3
Scheda di sintesi MTM		3
Situazione attuale critica di riferimento		5
La nuova Missione di MTM: "I punti fermi" del cambiamento		11
LE AZIONI DI RISANAMENTO da porre in essere per perseguire gli obiettivi sopradetti e riportare in tendenziale equilibrio il bilancio		14
1. Ricapitalizzazione ed investimenti per "lo svecchiamento del parco mezzi"		15
2. Contrasto al fenomeno dell'evasione		18
3. Riconfigurazione ed efficientamento della rete locale, finalizzata a migliorare gli indicatori relativi a domanda/offerta anche con la qualificazione selettiva delle percorrenze attualmente prodotte		20
4. Governance adeguata: trasformazione dell'Azienda da società per azioni in società a responsabilità limitata, anche in coerenza con la nuova normativa in materia di società partecipate "pubbliche"		27
5. Pubblicità sui mezzi e sulle paline degli orari		27
6. Soluzioni innovative di info-mobilità e di e-Ticketing per la smart city		30
7. Rivisitazione Manutenzione mezzi aziendali		32
PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO 2018 – 2019 – 2020		34

ALLEGATI: revisione percorrenze linee di trasporto urbano



PREMESSA

I valori dei costi di produzione e quelli dei relativi ricavi da vendite in ambito TPL, hanno registrato, negli ultimi esercizi come risulta dai bilanci consuntivi aziendali, trend di riduzione.

Si osserva, al riguardo, che il settore del TPL è caratterizzato, sia a livello nazionale che regionale, da serie criticità che appaiono poco contrastabili per i seguenti motivi:

- crisi finanziaria che interessa l'intero settore;
- riduzione della domanda di trasporto pubblico urbano su gomma;
- livello tariffario non remunerativo;
- blocco corrispettivi pubblici.

Per quanto attiene i proventi da traffico, gli stessi decrescono per la costante riduzione della domanda di TPL, ciò a fronte del consistente aumento dei costi, prima evidenziato.

La situazione appena accennata continua ad essere segnata dal paradosso che i ricavi (in lenta ma costante diminuzione) sono determinati da tariffe (prezzo pubblico/sociale) - non regolate dal mercato - ma conseguenti a scelte di ordine politico senza diretta né indiretta corrispondenza ad alcuno dei parametri che usualmente guidano la dinamica degli altri prezzi.

I costi necessari all'acquisizione dei beni e/o servizi indispensabili alla quotidiana attività dell'Azienda, seguono l'andamento del mercato.

Il quadro sintetico, così delineato, richiede un Piano di intervento finalizzato a restituire la giusta competitività all'attività aziendale.

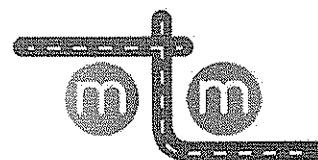
Indipendentemente dagli interventi esterni, il Piano Industriale di riorganizzazione e risanamento interverrà ovviamente sul fronte dei costi (riduzione) e sui ricavi (perseguendo interventi sulla rete e sulla qualità del servizio offerto per perseguire una significativa ripresa del traffico viaggiatori).

SCHEDA DI SINTESI MTM

Riveste forma giuridica di s.r.l. a decorrere da ottobre 2016 (già S.p.A dal marzo 2001).

L'intero pacchetto azionario è detenuto interamente dal Comune di Molfetta.

Il Capitale Sociale ammonta ad € 50.000,00.



L'azienda cura il trasporto pubblico locale tramite n. 4 linee urbane, in forza di affidamento "in house". Nel 2014 è stata istituita la nuova linea 5 di collegamento del centro urbano con Aziende operanti nella Zona Artigianale ed Industriale.

Nel periodo estivo (luglio ed agosto) è operante una Linea Spiaggia da e per gli stabilimenti balneari, come pure avviene in circostanze di massiva affluenza di visitatori dalle periferie e dai comuni vicini, alla volta del centro città (vedi festa patronale, concerti e simili), tramite l'attivazione del servizio "park & ride".

Tra il Comune di Molfetta e la M.T.M. S.p.A. fu stipulato 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 G.C. riconfermò l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale alla M.T.M. per l'anno 2013.

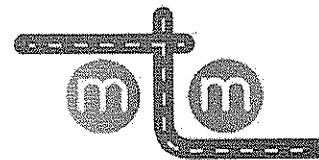
Nel febbraio 2014, avvalendosi della facoltà di cui all'art. 30, comma 4°, della L.R. 30/12/2013, n. 45, **l'Amministrazione ha stabilito di prorogare fino al 30/06/2018 il contratto di servizio**, delegando il Dirigente Settore LL.PP. e Mobilità a formalizzare gli atti amministrativi di proroga contrattuale. A far data dal 01.07.2018, infatti, la Regione dovrà procedere all'attivazione di una procedura aperta per l'affidamento della gestione e dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Ambito Territoriale Ottimale (ATO istituito mediante L.R. n. 24/2012) Regione Puglia, così come stabilito nel Piano Triennale dei Servizi approvato con Delibera di Giunta 598/2016.

A **ottobre 2016** in ossequio al Piano di razionalizzazione delle Partecipate promosso dall'Ente Comunale, il Commissario Prefettizio Straordinario, in qualità di socio unico della MTM, ha promosso la sua trasformazione in SRL con adozione di nuovo Statuto e nomina di nuova governance, con la figura dell'Amministratore Unico e del Sindaco Unico/Revisore contabile.

Tale scelta è stata dettata dall'adeguamento alla normativa dettata dal T.U. delle Società Partecipate (decreto MADIA), ma soprattutto con la necessità di concretizzare una riduzione dei costi, fra cui quelli di governance.

Di conseguenza, a decorrere da dicembre 2016, si sono insediati l'Amministratore Unico, nella persona dell'Avv. Rita Campi, ed il Sindaco Unico, Prof. Dott. Andrea Venturelli.

In data 20.03.2017 la società protocollava presso gli Uffici Comunali un Piano Industriale che, nell'ottica di risanamento e rilancio aziendale, potesse dimostrare le potenzialità di rilancio della stessa, nell'ottica di efficienza ed efficacia del servizio.



A tale piano, dagli Uffici Comunali, venivano richieste successivamente integrazioni, al fine di renderlo compatibile con quanto l'Amministrazione avesse deciso e programmato in merito all'adesione al P.U.M.S.

Per garantire l'ottenimento di tale prospettiva di efficienza, la società si era resa diligente a perseguire l'espletamento di bando di gara per l'acquisto di nuovi mezzi, mediante risorse che il socio pubblico aveva impegnato presso la CC.DD.PP, mediante mutuo per finanziamento in conto capitale destinato ad investimenti in società partecipate.

In data 31 maggio 2017, durante la gestione commissariale, veniva approvato il bilancio 2016 e la situazione infrannuale al 30.04.2017 dai quali si evinceva che la società versava nella situazione ai sensi dell'art.2482 bis e ter del Codice Civile e si dava mandato all'amministratore di valutare le possibili soluzioni, anche con la possibilità di integrazione con altre società partecipate e nel contempo, provvedere alla convocazione dell'assemblea straordinaria.

In data 20.07.2017 la società concludeva le procedure di affidamento della gara per l'acquisto di nuovi mezzi, per un lotto, per cui in virtù della convenzione rep. n. 8183 del 15/12/2015 siglata con l'Amministrazione Comunale, è nella facoltà di richiedere il versamento in conto capitale al socio Ente Comunale, necessario per la liquidazione della fornitura.

In data 21.07.2017, dopo l'insediamento della nuova Amministrazione, perveniva alla società una comunicazione Sindacale, dove si richiedeva una rivisitazione del Piano Industriale, improntandolo nell'ottica di risanamento, che consentisse al socio Comune di Molfetta di poter ripianare le perdite e ricostituire il capitale sociale, alle condizioni che il piano citato consentisse di comprendere e prevedere l'espletamento del servizio in house, attraverso criteri di efficienza ed economicità.

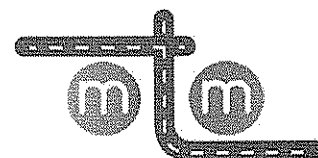
Per cui la governance della società, con i tecnici dott. Leonardo Ciccolella, in qualità di consulente aziendale e Dott.ssa Antonella de Lucia, in qualità di Gestore dei Trasporti, si è adoperata in tal senso.

SITUAZIONE ATTUALE DI RIFERIMENTO GENERALE

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 ed 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.

Il contesto di mercato e di competizione

Per TPL s'intende il servizio di trasporto pubblico locale che consente ai cittadini di esercitare il proprio diritto alla mobilità in ambito urbano, regionale, su distanze inferiori ai 100 km. Il settore del TPL sta vedendo una progressiva riduzione dei trasferimenti di risorse pubbliche e ritardi nei



pagamenti da parte degli enti, situazione che, in alcuni casi, ha determinato addirittura il fallimento di aziende. Il livello di competizione vede una nuova spinta, con pochi operatori italiani ed esteri in grado di competere in termini di efficienza e di capacità di investimento. Il TPL, potrebbe essere rappresentato in Italia secondo il seguente schema:

Modalità di erogazione servizio	Classificazione bene	Fonti del finanziamento
<ul style="list-style-type: none"> 70% su gomma (18,1% urb e 53,6 % ext.urb) 6,2 % metropolitana 	<ul style="list-style-type: none"> Bene a consumo collettivo Tariffabile Escludibile e non rivale Appartenente SIEG 	<ul style="list-style-type: none"> Stato Ricavi tariffari 35% Altre fonti

I motivi dell'intervento pubblico sono riassumibili storicamente in questo schema che mette a confronto (dati 2016) quelli del TPL italiano con altri target di riferimento.

I motivi del finanziamento pubblico al TPL

+ VANTAGGI
<ul style="list-style-type: none"> Supportare gli elevati costi di investimento e di manutenzione Incorporare externalità positive di tipo economico ambientale e sociale (emissioni, congestioni, incidenti) Garantire un'equità sociale e un'efficienza allocativa Raggiungere un livello di servizio ottimale garantendo anche le tratte poco remunerative

Incidenza del contributo pubblico

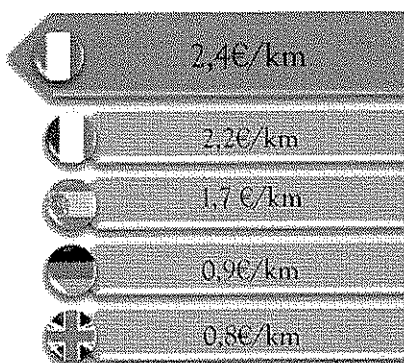
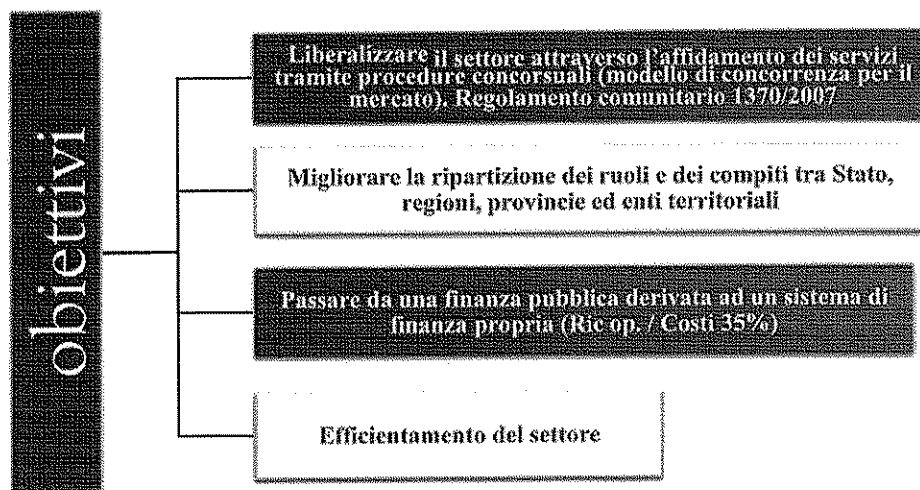


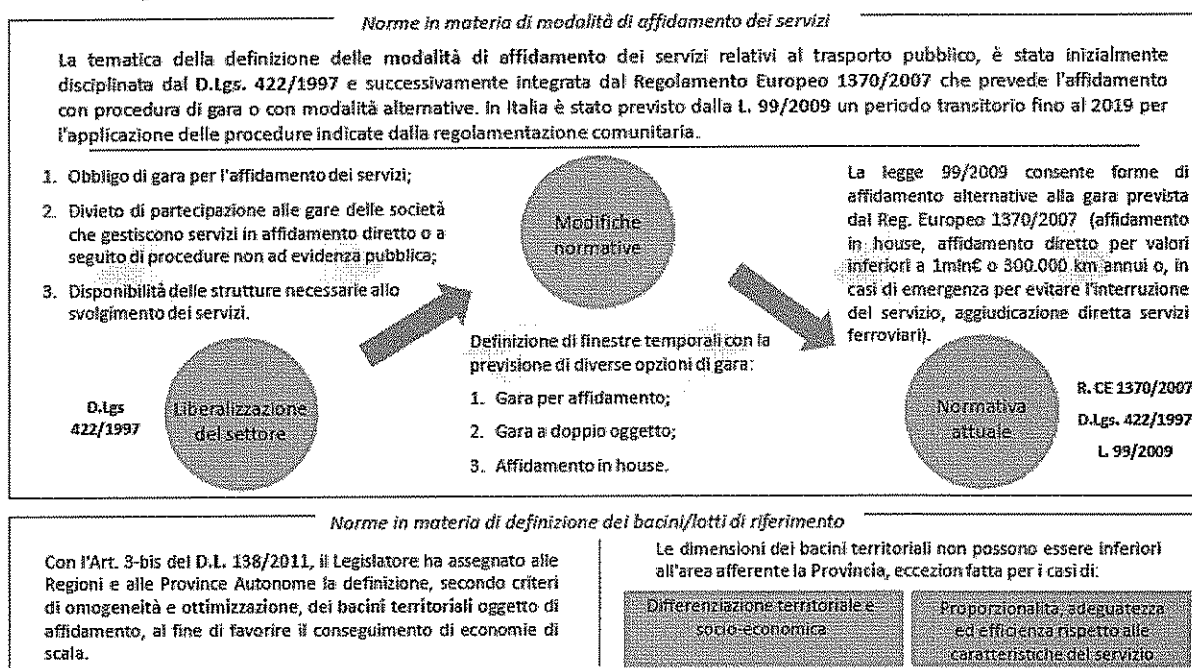
Grafico 1.

Fonte: elaborazione su dati AGCM (2016)

Il decreto Burlando 422/97 rappresenta la normativa cardine che ha tentato di perseguire i seguenti obiettivi :

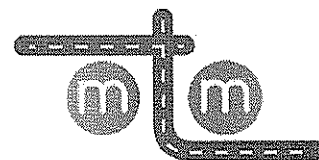


Nel contempo la normativa in materia di affidamento dei servizi è così rappresentata:



Per raggiungere quindi questo obiettivo (**Rapporto Ricavi operativi/Costi = 35%**), si può operare attraverso una rivisitazione delle tariffe o un efficientamento dei costi. Per tale scelta quindi, bisogna 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, oggi opera in uno stato di difficoltà strutturale ponendosi in "continuità" con gli esercizi precedenti.



Non è difficile individuare le problematiche legate al mancato rinnovamento del parco automezzi ed all'efficientamento del personale.

Il parco auto è vetusto (età media di oltre 11 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 non ha officina interna, non 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.

In passato si è cercato di porre rimedio noleggiando dei bus per brevi periodi di tempo: questo, comunque, è solo un modo per tamponare temporaneamente le criticità e non permette di risolvere la situazione in maniera strutturale.

Di conseguenza scopo di tale Piano industriale è:

- a) Consentire la dimostrazione della intuitiva scelta di espletare il servizio di TPL da parte dell'Ente Comune di Molfetta attraverso la scelta della società in house;
- b) Consolidare e giustificare gli investimenti di risorse pubbliche (Mutuo Cassa Depositi e Prestiti) per i nuovi mezzi;
- c) Accertare le capacità di creare equilibrio economico (minori costi di manutenzione e di carburante), maggiori entrate derivanti da miglioramento del servizio e da nuovi canali (pubblicità sui mezzi e paline);
- d) Valorizzare gli assets industriali di MTM al di là di una sua sussistenza autonoma (obblighi inerenti le società partecipate con volume di affari al di sotto di 1 mln di euro), consentendo di pensare a processi di integrazione con altre partecipate del Comune di Molfetta o con altre aziende pubbliche similari, alla luce della costituzione al 30 giugno 2018 dei servizi a rete integrati all'interno degli ATO e/o della Città Metropolitana;
- e) Garantire il TPL come essenziale servizio per l'utente molfettese consentendo anche la salvaguardia dei posti di lavoro attuali;
- f) Promuovere le sinergie con le altre partecipate attraverso convenzioni e collaborazioni propositive.

Personale

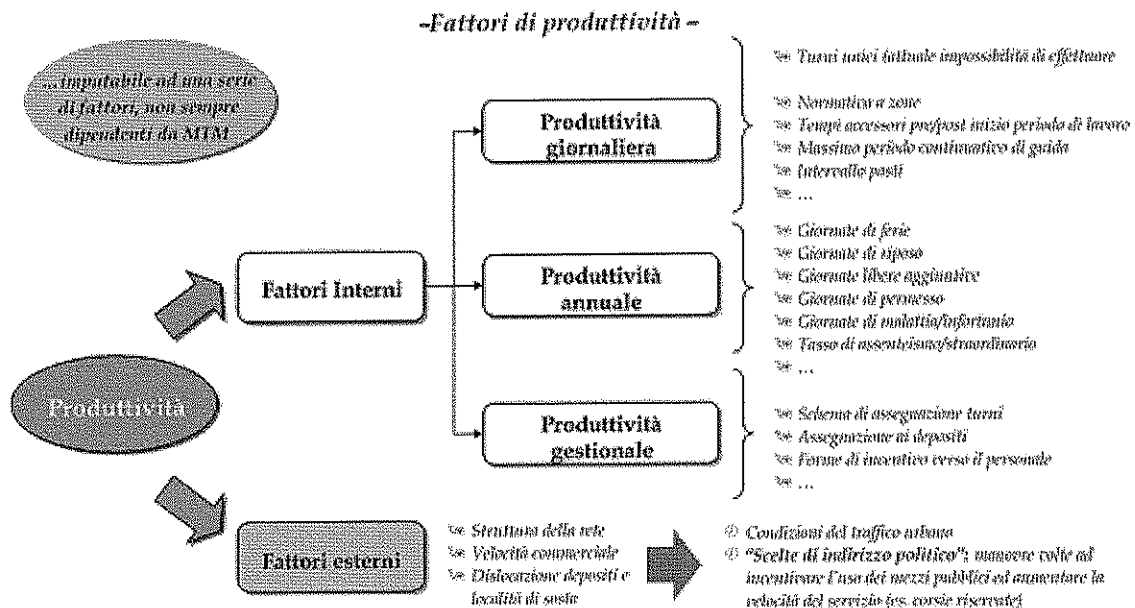
La Società ha un organigramma leggero, essendo composta dai n. 10 operatori d'esercizio (autisti) e da un "Gestore dei Trasporti" con contratto "part time" a tempo determinato, in scadenza il prossimo 31 dicembre 2017.

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.

Oggi la struttura amministrativa contabile è fondata su una collaborazione con ASM S.r.l. (da cui MTM negli anni passati era ramo integrato) che rappresenta il punto di partenza per

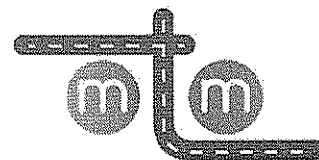
un'evoluzione verso accordi di convenzione sinergica fra società partecipate appartenenti al Comune di Molfetta.

Volendo quindi schematizzare i fattori di produttività che influenzano la gestione delle risorse, possiamo ricavare uno schema di soluzione di questo genere:



La soluzione proposta è quindi, nell'ambito delle linee guida dettate dall'Ente Comunale:

- implementare le risorse umane anche ricorrendo nel breve a contratti a tempo determinato e/o somministrato al fine di contrastare l'evasione e consentire una razionalizzazione dei turni con maggiore efficientamento del servizio;
- continuare ad utilizzare lo strumento di service corporate con le società partecipate correlate, in base a quanto stabilirà l'Ente proprietario, per l'utilizzo di spazi, ambienti, e personale amministrativo che in caso di necessità supportino l'attività dell'azienda, così come già avviene e con la partecipazione attiva da parte del Comune e del suo apparato, attraverso l'esercizio del controllo analogo, ma anche con il controllo concomitante che si intende aggiungere. Tali convenzioni o accordi quadro, potrebbero inquadrarsi nell'ottica del GAP ossia di una strategia di Gruppo fra le partecipate nell'ottica di ottimizzare i costi comuni e generali;
- sottoscrivere con l'Ente Comunale, socio unico, in analogia con le altre società partecipate, nell'ottica del GAP, contratto di convenzione per l'utilizzo anche attraverso modalità del distacco, di risorse umane del Comune che garantiscano per M.T.M. l'adeguamento alle procedura dettata dal T.U. dei Contratti ed Appalti in materia di acquisti di forniture e servizi. Inoltre studiare delle possibilità sinergiche fra le società partecipate a livello di attività industriale. A titolo di esempio, M.T.M. potrebbe su alcune aree destinate a parcheggio ad essa conferite nel patrimonio sociale, richiedere l'intervento di altra società



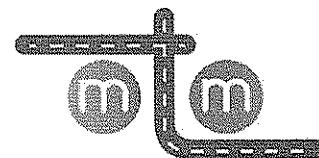
partecipata, che in project financing, le attrezzi e le renda usufruibili, rilevandone la gestione e pagando un corrispettivo alla stessa MTM. Nel contempo MTM corrisponderebbe alle società partecipate datrici dei servizi oltre ad un minimo corrispettivo, servizi di trasporto a prezzi convenzionati per il personale dipendente delle medesime società. Nell'ottica di GAP, i maggiori oneri sopportati dalle società partecipate vengono elissi dalla maggiore redditività concessa a MTM, con un risultato economico complessivo del Gruppo delle società partecipate più equilibrato.

Flotta

La flotta aziendale è costituita al 31.12.2016 di 7 mezzi che hanno una età media di 11,4 anni come di seguito illustrato:

tipo veicolo	TIPO	ALIMENTAZIONE	LUN G	ANNO IMMATRICOLAZIONE	ETA' media ANNI	POSTI OMOLOG	CLASSE ANTINQ	targa autobus
BREDAMENARINIBUS M 230/1CU	URBANO CORTO	GASOLIO	7,7	1996	20	52+1 SERV	EURO 1	AD277BW
CAM ALE' 7,7/3P U10	URBANO CORTO	GASOLIO	7,72	2002	14	50+1S ERV	EURO 3	BZ683PK
CAM ALE' 7,7/3P U10	URBANO CORTO	GASOLIO	7,72	2002	14	50+1S ERV	EURO 3	BZ627PK REVAMPING 2015
CAM ALE' 7,7/3P U10 (dismesso il 14.11.16)	URBANO CORTO	GASOLIO	7,72	2002	14	50+1S ERV	EURO 3	BZ628PK
IRISBUS EUROPOLIS 9.20	M3 URBANO A2	GASOLIO	9,23	2006	10	83+1S ERV	EURO 3	DB901AR
BREDAMENARINIBUS 231/GV CU/2P CNG EEV	URBANO CORTO	METANO	7,995	2009	7	53+1 SERV	EEV	DX881YV
RENAULT GDC3G6 "URBAN 40"	URBANO CORTISSIMO	GASOLIO	7,07	2010	6	25+1 SERV	EURO 4	FD315GY
IVECO A 50C 14 CNG "CITIS"	URBANO CORTISSIMO	METANO	6,948	2008	8	22+ 1 SERV	EURO 5	FF959RC
					MEDIA ANNI	11,4		

Si precisa che nel giugno del 2016 è entrato in linea il **minibus usato marca Renault**, alimentato a gasolio, che ha visto la MTM S.p.A. aggiudicataria della procedura di gara di cui al bando dell'Azienda Ospedaliera Ospedale Niguarda Cà Granda di Milano. Tale minibus ha sostituito il bus targa EL811RH in flotta dal 1998. E' stato inoltre acquistato un altro minibus dal mercato dell'usato,



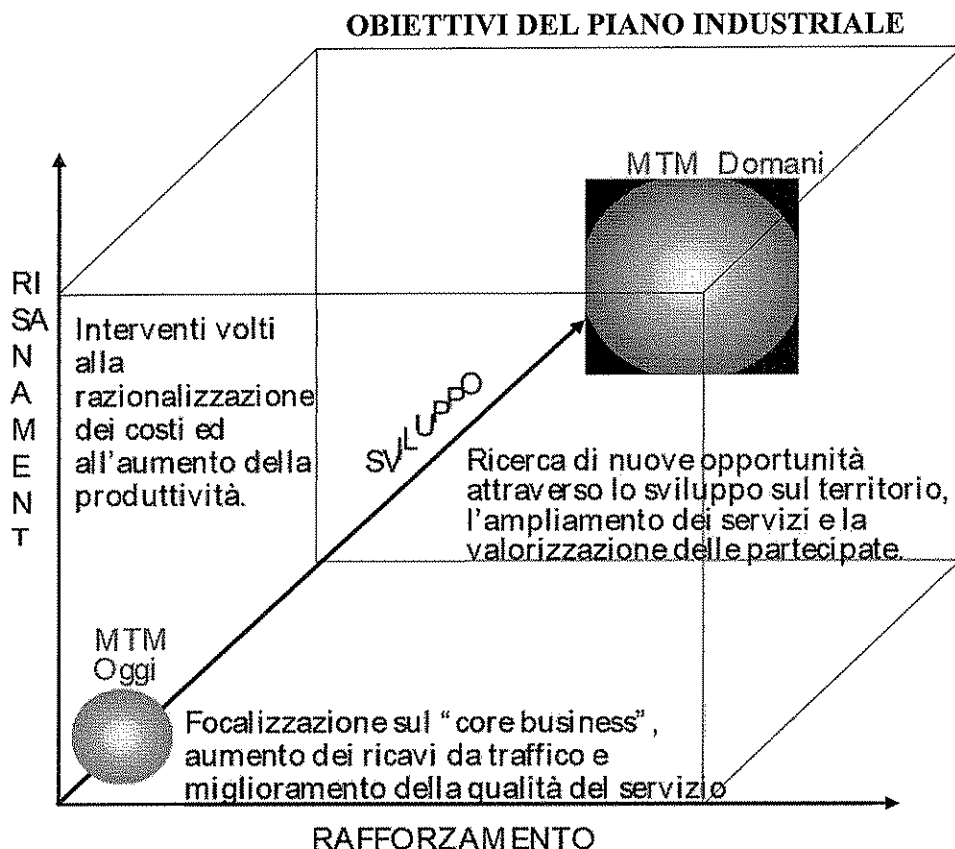
marca Iveco, alimentato a metano, targa FF959RC, che ha sostituito il bus targa BZ628PK in flotta dal 2002, entrando in linea novembre 2016.

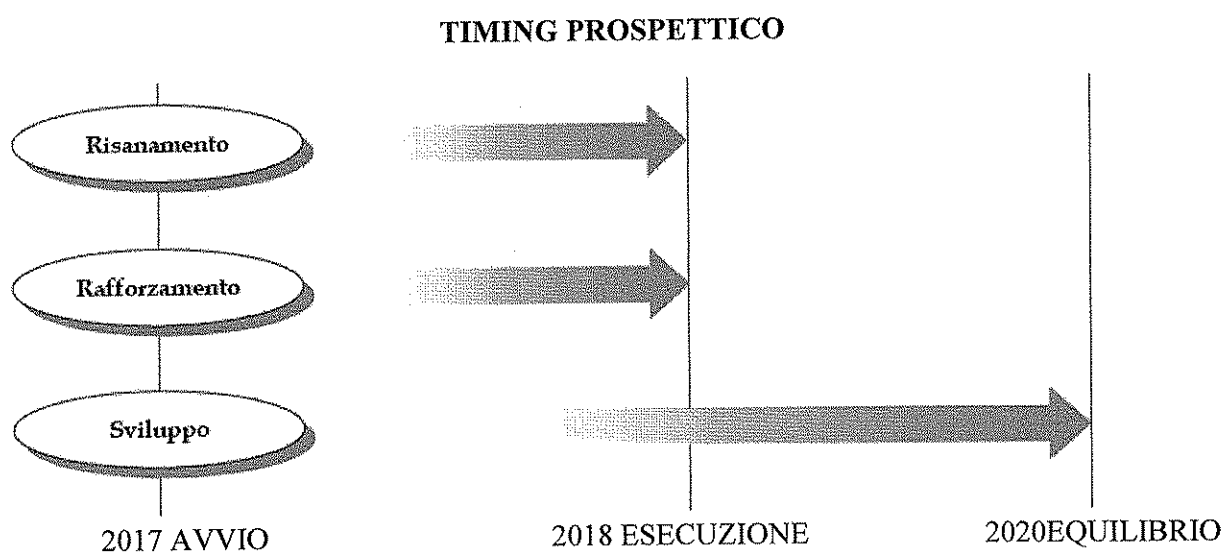
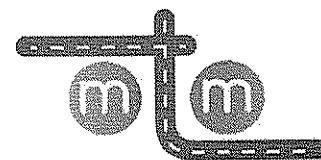
Si evidenzia la situazione di criticità della Società che si trascina da anni

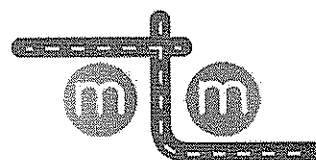
Risultati dei bilanci di esercizio dell'ultimo quinquennio:

- Il 2013 una perdita di 144.640 euro
- Il 2014 una perdita di 93.064 euro
- Il 2015 una perdita di 93.115 euro
- Il 2016 una perdita di 123.357 euro di cui quasi 40.000 euro per minusvalenza derivanti da rottamazione di automezzi inutilizzabili.
- La determinazione di fatto di essere nelle disposizioni combinate dell'art.2482 bis e ter con un patrimonio netto negativo.

LA NUOVA MISIIONE DI MTM: "I PUNTI FERMI" DEL CAMBIAMENTO





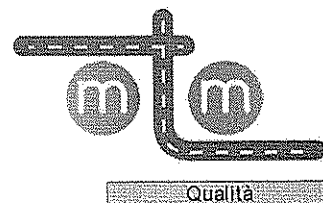


— Rafforzamento: gli obiettivi del Piano —



— Risanamento: gli obiettivi del Piano —





– Miglioramento della qualità ed impatti per MTM –



Migliorare il servizio offerto può consentire di:

☐ Rendere un servizio migliore ai propri azionisti ed agli enti locali in cui opera, valorizzando al meglio la propria funzione sociale.

☐ Aumentare il grado di soddisfazione dei viaggiatori ed incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici con una conseguente crescita dei ricavi da traffico.

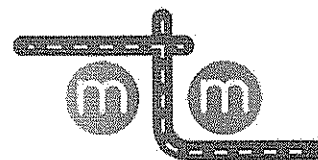
Tradurre gli obiettivi di regolarità e puntualità in stimoli di miglioramento ed efficientamento per l'organizzazione operativa

LE AZIONI DI RISANAMENTO

da porre in essere per perseguire gli obiettivi sopradetti e riportare in tendenziale equilibrio il bilancio riguarderanno:

1. **Ricapitalizzazione ed investimenti sul core business**
2. **Contrasto al fenomeno dell'evasione**
3. **Riconfigurazione ed efficientamento della rete locale, finalizzata a migliorare gli indicatori relativi a domanda/offerta anche con la qualificazione selettiva delle percorrenze attualmente prodotte**
4. **"Governance adeguata": mantenimento di una struttura snella, con la figura dell'Amministratore Unico e del Sindaco Unico per non ampliare i costi di governance**
5. **Pubblicità sui mezzi e sulle paline degli orari**
6. **Soluzioni innovative di info-mobilità e di e-Ticketing in ossequio al PUMS**
7. **Rivisitazione Manutenzione mezzi aziendali.**

L'obiettivo primario ed essenziale è sostenuto pure dall'intendimento di creare le condizioni economico-operative affinché, contestualmente al progressivo conseguimento dei risultati economici previsti dal presente Piano, possa essere rilanciata l'azione industriale dell'Azienda volta a rendere la stessa in grado di mantenersi sul mercato senza ricorrere a continui interventi del socio.



Tali finalità - di risanamento e sviluppo - non sono in contrasto tra di loro ma concorrono mutuamente al conseguimento dei risultati previsti.

1. Ricapitalizzazione ed investimenti sul core business

La situazione attuale critica di riferimento citata in premessa, che si va protrando da tempo, dettata principalmente da mezzi obsoleti con guasti frequenti e con tempi di riparazione spesso lunghi oltre che costosi, può essere risolta con provvedimenti "tampone a breve" e con misure efficaci a medio termine:

PROVVEDIMENTI PRESI nel 2015:

1. Partecipazione, con mezzi finanziari propri, alla procedura di gara di cui al bando dell'Azienda Ospedaliera Ospedale Niguarda Cà Granda di Milano, per l'acquisizione 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 è entrato in linea, dopo le dovute certificazioni per l'esercizio del T.P.L., inizi giugno 2016;
2. Acquisizione sul mercato dell'usato, con mezzi finanziari propri, di un ulteriore minibus usato, marca Iveco, alimentato a metano che, dopo le dovute pratiche necessarie per l'utilizzo dello stesso per l'esercizio del T.P.L., è stato messo in esercizio a novembre 2016.

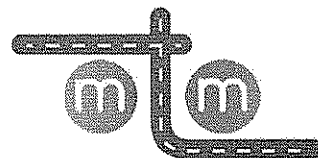
PROVVEDIMENTI DA ATTUARRE ENTRO IL 31.12.2017:

1. **ACQUISTO DI N. 4 NUOVI BUS** E' stato richiesto ed ottenuto, a fine dicembre 2015, dal Comune di Molfetta, un mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti dell'importo di euro 800.000 (euro ottocentomila), devoluto dal socio unico Comune di Molfetta in favore della società MTM S.r.l, finalizzato al rinnovo di una parte del parco autobus (acquisto di n. 2 bus cortissimi - LOTTO 1 e di n. 2 bus corti- LOTTO 2) gestito dalla MTM. Tali somme saranno riversate nelle disponibilità di MTM sotto forma di riserve in conto capitale incrementando il patrimonio netto con una riserva vincolata all'investimento.

La MTM ha provveduto, pertanto, a formulare un bando pubblico prima secondo il "vecchio codice" e successivamente, con la pubblicazione del nuovo D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 col "Nuovo Codice"

Si tratta di un appalto pubblico per la fornitura multilotto di numero quattro autobus nuovi di fabbrica, alimentati a gasolio, da adibire al servizio pubblico urbano di linea idonei al trasporto di passeggeri (anche a ridotta capacità motoria e non deambulanti), suddivisi in due lotti:

- **LOTTO 1: numero 2 (due) "autobus cortissimi"** per trasporto pubblico urbano di linea, categoria M3, Classe I, alimentazione a gasolio, classe di emissione Euro VI, di lunghezza compresa tra 6,50 e 7,10 metri e larghezza compresa tra 1,80 e 2,00 metri. L'importo a base di gara per la fornitura del Lotto è di €.295.700,00 (duecentonovantacinquemilasettecento/00), oltre IVA al 22%, inclusi oneri di sicurezza da rischio specifico (ex lege). I costi della sicurezza interferenziali (DUVRI) sono pari ad €.300,00 (trecento/00);
- **LOTTO 2: numero 2 (due) "autobus corti"** per trasporto pubblico urbano di linea, categoria M3, Classe I, alimentazione a gasolio, classe di emissione Euro VI, di lunghezza compresa tra 7,80 e 8,00 metri e larghezza compresa tra 2,30 e 2,50 metri. L'importo a base di gara per la fornitura del lotto è di €.355.700,00 (trecentocinquacinque settecenoto/00), oltre IVA al



22%, inclusi oneri di sicurezza da rischio specifico (ex lege). I costi della sicurezza interferenziali (DUVRI) sono pari ad €.300,00 (trecento/00);

Il bando è stato formulato mediante procedura aperta e con il criterio dell'**offerta economicamente più vantaggiosa** ai sensi degli artt. 60 e 95, comma 3, del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (**Nuovo Codice**). Il bando di gara, pubblicato il 15.5.2017, ha comportato l'aggiudicazione del Lotto n. 1- n. 2 bus cortissimi (seduta del 19.7.2017) in favore della ditta Evobus Italia SpA, mentre il piano di investimento sul Lotto 2 - n. 2 bus corti resta immutato e sarà completato nelle prossime settimane.

Trattasi di bus 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.

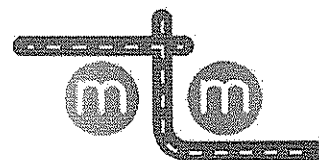
Una simile scelta del Comune di Moliterno trova coerente collocazione all'interno del piano strategico di riqualificazione del centro abitato, una intensa promozione, in ogni ambito sociale e culturale della città, dell'uso del mezzo pubblico in collaborazione con l'Ente Locale. Le diverse componenti economiche e sociali della città, con l'ulteriore sviluppo anche delle Zone a Traffico Limitato (ZTL), potrebbero essere meglio servite da questi mezzi di piccole e medie dimensioni.

Il rinnovo del parco mezzi non è importante solo per la qualità del servizio offerto e per le ricadute Ambientali (basti pensare che un autobus a gasolio Euro 1 inquina a livello di emissioni di PM10 circa l'80% in più rispetto ad uno Euro 6 di nuova generazione), ma anche per i risvolti economici, ovvero per i maggiori costi di manutenzione dei veicoli obsoleti da parte dell'azienda. Si stima, infatti, che tra un autobus obsoleto (15 anni - Euro 0/1/2) e un veicolo Euro 5/6 con un'età media pari a 5 anni, vi sia una differenza nei costi di manutenzione di almeno 10 mila euro all'anno. (Fonte elaborazione: Osservatorio CSST su base Corinair).

Ipotizzando che i Km percorsi nel 2016 restino invariati anche per gli anni a seguire (241.948 km), con l'utilizzo dei mezzi nuovi in esercizio, si registrerebbe un incremento del valore medio di rendimento delle macchine (espresso in km/l) da 2,88 km/l a 4,6 km/l. Quindi si può empiricamente considerare un risparmio sul consumo di carburante stimato in litri 52.500 circa, il quale, moltiplicato per il prezzo unitario del carburante (ipotizzato fisso) pari a 1,30 euro (al netto IVA è 1,065 euro), comporta una spesa presunta per il carburante di 55.000 euro circa, a fronte del 2016 in cui la spesa è stata di euro 83.844,00 (per 83.810 litri totali). Si avrebbe un risparmio in euro di 30.000 euro circa all'anno.

Va considerato poi che, per effetto del Decreto Legislativo n. 504/95, la società riceve rimborso dell'accisa sul gasolio di circa 3.000 euro a trimestre.

Si tratta di stime previsionali in quanto l'unico dato certo è il maggiore rendimento delle nuove macchine a fronte di ipotesi di km di percorrenza totali, prezzo del carburante sostanzialmente invariato nel tempo ed unico tipo di carburante (gasolio) pur avendo 2 mezzi a metano.



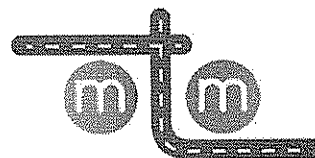
tipo veicolo	farga autobus	KM linea PERCORSI ANNO2016	litri consumati carburante 2016	km per litro percorsi 2016
BREDAMENARINIBUS M 230/1CU	AD277BW	39.092	13.030	3,00
IVECO A 50C 14 CNG "CITIS"	BZ627PK (REVAMPINBG 2015)	29.147	8.890	3,27
CAM ALE' 7,7/3P U10 (dismesso il 14.11.16)	BZ628PK	10.122	3.291	3,07
CAM ALE' 7,7/3P U10	BZ683PK	49.647	16.656	2,90
IRISBUS EUROPOLIS 9.20	DB901AR	56.934	22.193	2,56
BREDAMENARINIBUS 231/GV CU/2P CNG EEV	DX881YV	34.303	16.376	2,09
RENAULT GDC3G6 "URBAN 40"	FD315GY	22.501	3.319	6,77
IVECO A 50C 14 CNG "CITIS"	FF959RC	203	53	3,82
Nuovo mezzo cortissimo da acquistare				7,0
Nuovo mezzo cortissimo da acquistare				7,0
Nuovo mezzo Corto da acquistare				5,0
Nuovo mezzo Corto da acquistare				5,0
Totale chilometri percorsi		241.948	83.810 L gasolio	
Km in linea		238.161	2,88 km/l	4,6 km/l
Km percorrenze a vuoto		3.787		

La ricapitalizzazione

La società per rilanciarsi e per rispondere ai criteri richiesti dal Regolamento CE n.1071/2009, relativamente alla capacità patrimoniale e per non incorrere in situazioni che possano richiedere interventi di ricapitalizzazione ai sensi del Codice Civile, avrà a disposizione le provviste finanziarie vincolate all'acquisto dei nuovi mezzi come apporto del socio unico.

Come già descritto in precedenza, la società ha espletato la gara, che si è conclusa con l'assegnazione definitiva del primo lotto, per cui, in virtù dell'atto di convenzione rep. n. 8183 del 15/12/2015 si richiederà il versamento in conto capitale del fabbisogno necessario alla liquidazione di tale primo lotto.

Il valore del primo lotto definitivamente assegnato è pari ad euro 355.020 (iva compresa) per cui l'Ente Comunale in virtù della convenzione sopra descritta, attraverso il mutuo già sottoscritto e



convenuto con CC.DD.PP, si impegna a versare almeno la somma di euro 291.000 nelle casse sociali appostandola come riserva di capitale vincolata agli investimenti.

Inoltre, nell'ambito della prospettiva di rilancio del core business della società e dei suoi nuovi servizi, nell'ottica della Smart city, per la gestione dei parcheggi, si prospetta prevedere entro l'anno 2019, l'immissione come apporto in natura, in conto aumento del capitale sociale del terreno appartenente all'Ente Comunale, acquistato per euro 150.000 da RFI, adiacente alla Stazione Ferroviaria. Tale primo passaggio sarebbe propedeutico a sviluppi di nuove aree di business al fine di promuovere l'intermodalità di transito (treno, parcheggio, bici sharing, etc) e rispetterebbe i criteri adottati dall'Ente Comunale con il PUMS.

2. Contrasto al fenomeno dell'evasione del pagamento del biglietto

Ad oggi MTM svolge attività di verifica con 2 risorse di personale interno NON DEDICATO, di cui una svolge la funzione di "conducente" e, a volte, anche di "verificatore" dei titoli di viaggio e l'altra, a seguito delle dovute visite mediche di idoneità, risultando "non idoneo in via definitiva" alla conduzione di mezzi impegnati nel trasporto pubblico di persone, svolge la sola funzione di "verificatore" dei titoli di viaggio.

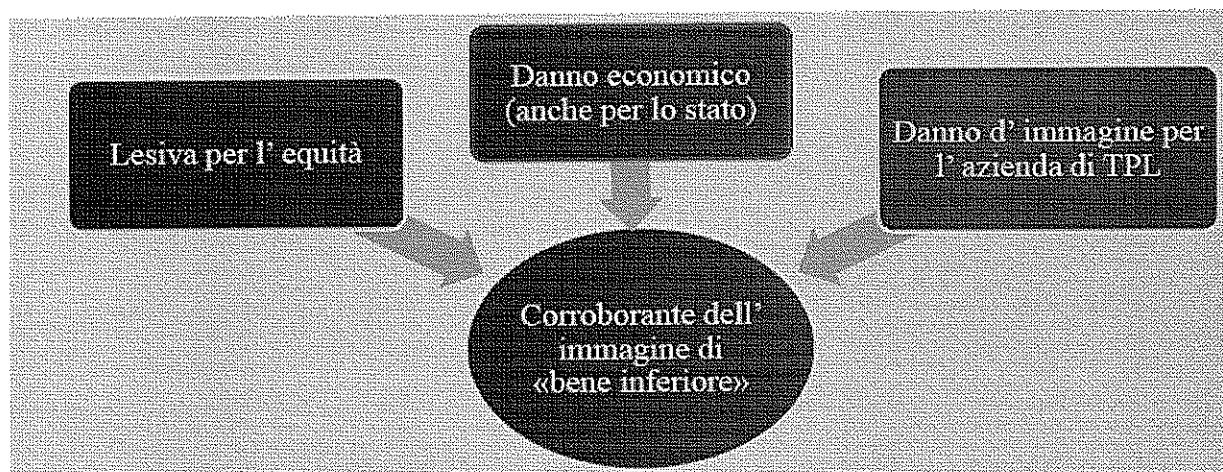
La lotta all'evasione andrà effettuata tenendo in considerazione due aspetti:

- 1) l'attività di contrasto all'evasione per mezzo delle verifiche a bordo;
- 2) la campagna di sensibilizzazione per richiamare l'attenzione degli utenti sul pagamento del biglietto. Il fenomeno è trasversale e alla fine dell'anno comporta danni economici per l'azienda e, di conseguenza, per i passeggeri. E' importante viaggiare in regola per non pregiudicare la sopravvivenza del trasporto pubblico e sostenere un servizio essenziale per la città. **(La percentuale di evasione media italiana sui bus si attesta al 20% -fonte Asstra).**

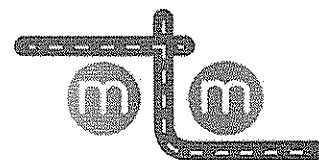
Le più comuni violazioni che si riscontrano e che sono sottoposte a sanzioni sono:

- mancato possesso del biglietto;
- mancata o irregolare oblitterazione del biglietto;
- abbonamento scaduto e non rinnovato;
- biglietto non autentico o illeggibile.

L'evasione provoca quindi problemi che si possono classificare in:



Handwritten signature or mark.



Avvalendosi di convenzioni con personale esterno, sia per il contrasto all'evasione, che per garantire 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), si potrebbero intraprendere iniziative di intensificazione dei controlli sui bus e sensibilizzazione dei cittadini sull'importanza del pagamento dei biglietti sui mezzi pubblici. Così come previsto dalla succitata Legge Regionale all'art. 32, i controlli sui bus possono essere svolti con la presenza a bordo di "guardie giurate" NON ARMATE che farebbero da "controllori". Il passeggero è tenuto ad esibire il proprio titolo di viaggio ai controllori, o meglio "verificatori di titoli di viaggio".

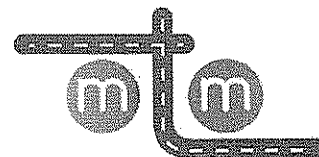
L'impegno della MTM, per un controllo più efficace, è sinonimo di lealtà reciproca tra i passeggeri che viaggiano in regola e l'azienda che lavora per offrire un trasporto sempre più ordinato nel bacino di servizio molfettese. Tale attività potrebbe essere esempio di accordo di **convenzione con altra società partecipata del Comune di Molfetta, MOLFETTA MULTISERVIZI SpA**, a cui è affidato il controllo dei parcometri, che potrebbe estendere tale servizio anche a quanto richiesto da MTM. Il relativo costo potrebbe essere assorbito dall'incremento dei ricavi derivanti dalla lotta all'evasione. Nel contempo si potrebbe aprire anche la potenzialità di far confluire i servizi di controllo dei parcometri, attualmente nella Molfetta Multiservizi SpA, nell'ambito delle attività specifiche di MTM, mettendo le basi di quel servizio di info mobilità, inquadrabile sia nella prospettiva P.U.M.S che della potenzialità di Smart City. In tale ottica va inquadrato il conferimento in conto capitale effettuato dall'Ente Comunale del terreno destinato a parcheggio, adiacente alla stazione ferroviaria, che rappresenterebbe primo esempio per lo sviluppo futuro di MTM come braccio operativo per sviluppare le potenzialità del P.U.M.S.

La verifica va riorganizzata, anche eventualmente ricorrendo a personale esterno in forma flessibile, su due turni per concentrare l'efficacia della presenza sul territorio nei momenti di massima offerta dei servizi, vale a dire nelle ore di punta della mattina e nel pomeriggio. Va aumentato il controllo nella fasce di punta sulle linee portanti di forza della rete del TPL (nella fascia di punta della mattina 7.30-9.30 e pomeridiane 16.30 – 18.30) sperimentando il controllo del titolo di viaggio anche in uscita dai bus.

Gli effetti saranno visibili in termini di incremento dei titoli di viaggio venduti, in un arco progressivo triennale.

Si stima nel 2017 un aumento del numero di passeggeri paganti del 25% (base 100 il 2016), nel 2018 + 15%, nel 2019 + 5%

LOTTA EVASIONE	2018	2019	2020
COSTO STIMATO	6.000	12.000	12.000
N. PASSEGGERI paganti			
Ricavi da vendita titoli viaggio			
INCREMENTO RICAVI STIMATO TITOLI VIAGGIO	€ 14.851	€ 18.000	€ 26.000



INCREMENTO RICAVI STIMATO MULTE E SANZIONI	€ 9.000	€ 6.000	€ 3.600
TOTALE NETTO	€ 17.851	€ 12.000	€ 17.600

I risultati potrebbero essere migliorati (anche in termini di minori costi di personale esterno) con un accordo di secondo livello con i dipendenti che, vendendo già i biglietti a bordo, dovrebbero vedere riconosciuta una % del venduto in ragione del numero annuo dei biglietti venduti.

3. Riconfigurazione ed efficientamento della rete locale, finalizzata a migliorare gli indicatori relativi a domanda/offerta anche con la qualificazione selettiva delle percorrenze attualmente prodotte

DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

I servizi di trasporto della rete comunale della città di Moliterno, allo stato, sono affidati in regime di prorogatio alla MTM S.r.l. sino al 30.6.2018 per effetto della delibera di Giunta Municipale n. 34 del 12.2.2014 e regolati dal "contratto per servizi di trasporto pubblico" del 27.9.2004 le cui previsioni relative al programma d'esercizio (linee di trasporto, relative percorrenze, fermate ed orari) sono state oggetto di modifiche per effetto delle intervenute delibere di G.M. n. 181 del 30.9.2011 concernente la ri-definizione del servizio della Linea urbana n. 3 e delibera n. 183 del 25.7.2014 concernente l'introduzione di nuove corse e fermate della nuova linea urbana "sperimentale" n. 5.

Allo stato il programma d'esercizio della M.T.M. S.r.l. si articola su **5 linee di trasporto** il cui sviluppo e caratteristiche sono dettagliate come segue:

- **la linea n. 1** ha il capolinea all'estrema periferia ovest (presso il santuario della Madonna dei Martiri) e percorre la città descrivendo due anelli (uno, nella porzione di centro abitato a Nord della linea ferroviaria e l'altro in quella a sud), entrambi in senso antiorario. Il mezzo torna al capolinea dopo essere passato per il Cimitero Comunale;

- **la linea n. 2** ha il capolinea coincidente con la linea n. 1, come pure il suo percorso, con la differenza che il tragitto si sviluppa in senso orario;

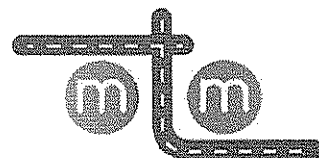
- **le linee n. 3 e n. 4** collegano rispettivamente la porzione sudorientale delle zone di espansione con la porzione costiera della città e la zona sudoccidentale del centro abitato con il centro città;

- **la linea n. 5**, collega alcuni punti della città (stazione e vie principali) alla zona ASI. È una linea di recente istituzione rispetto alle precedenti, nata nel marzo 2014, proprio per rispondere ad una nuova e consolidata esigenza di trasferire lavoratori e passeggeri occasionali presso la zona industriale.

Oltre le linee suddette sono presenti il **servizio studenti** ed il **servizio spiaggia**, di tipo stagionale, rispettivamente eseguiti nei mesi di settembre-giugno il primo e luglio-agosto il secondo.

ELEMENTI DI INPUT

L'aumento dei costi di gestione unito alla riduzione dei ricavi del traffico spesso comporta, per le aziende di trasporto, la chiusura in perdita dei conti d'esercizio; la necessità di attuare severi



programmi di razionalizzazione ed efficientamento, peraltro imposti dalla legislazione nazionale di settore (cfr. art 16 bis D.L. 95/2012 e DPCM 11.3.2013), la gestione di un programma d'esercizio tenendo conto delle ridotte risorse finanziarie a disposizione in presenza di un parco mezzi vetusto e quindi soggetto a continue avarie, fa del TPL un settore in continuo precario equilibrio.

Per l'avviamento di questo processo di razionalizzazione, i primi elementi di input utilizzati sono stati certamente i dati statistici dell'ultimo triennio, dati dai quali si evidenzia chiaramente un calo sia nei ricavi dalla vendita dei TDV (tabella 1), che dei passeggeri trasportati (tabella 2).

I dati sui passeggeri trasportati, suddivisi per ciascuna linea, hanno permesso di cogliere che nella distribuzione dei servizi di TPL attualmente erogati, vi è una considerevole disparità di utilizzo delle linee perché alcune sono decisamente sottoutilizzate (vedi linea n. 3 e 4 dati Tabella 2), altre invece risultano discretamente efficienti.

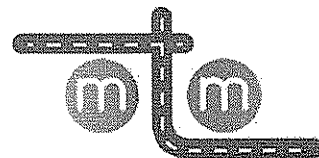
Pertanto si è partiti proprio dal provare a cogliere i motivi di tali disparità.

Tabella 1

TITOLI DI VIAGGIO			2014	2015	2016
BIGLIETTI C.SA SEMPLICE		0,90 €	40.800	38.400	38.050
BIGLIETTI 10 C.SE		6,70 €	9990	9202	8510
ABBONAMENTI		21,20 €	1467	1045	1097
BIGLIETTI VENDUTI A BORDO		1,10 €	15.514	13.620	11.430
RICAVI DALLA VENDITA TDV (NETTO IVA 10%)			137.471,82	121.910,10	115.537,64

Tabella 2

DATI VIAGGIATORI															
	LINEA 1		LINEA 2		LINEA 3		LINEA 4		LINEA 5		STUDENTI		SPIAGGE		
	MATT	POM	MAT+MER	POM	MATT	POM	MATT	POM	MATT	POM	MAT	POM	MAT	POM	TOTALI
2014															
Totali	50.025	4.482	54.314	29.511	18.990	10.694	21.095	18.775	16.306	20.007	5.633	905	3.005	1.295	255.237
	54.518		83.825		29.673		39.670		36.313		6.742		4.300		
Giorni di serv.	302	49	362	362	302	302	302	302	302	253	253	205	52	52	
Media giorn.	166	92	150	82	63	35	70	62	64	79	28	4	58	25	
2015															
Totali	41.832	45.785	25.699	6.397	5.025	17.613	17.995	14.965	32.005	4.585	973	2.730	522	216.125	
	41.832	71.474		11.425		35.609		46.974		5.562		3.252			
Giorni di serv.	302	362	362	302	302	302	302	302	302	205	205	52	52		
Media giorn.	139	126	71	21	17	58	60	50	106	22	5	52	10		
2016															
Totali	40.429	44.895	20.995	6.671	4.803	14.440	14.830	16.391	34.892	5.155	1.611	4.355	1.427	208.625	
	40.429	65.884		11.474		29.270		51.283		6.767		5.786			
Giorni di serv.	302	362	362	302	302	302	302	302	302	205	205	52	52		
Media giorn.	134	124	55	22	16	48	49	54	116	25	8	84	27		



Dalle analisi statistiche effettuate, si riscontra che:

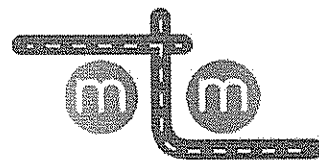
- la linea n. 3 in particolare è la più sottoutilizzata, trasportando all'incirca 38 passeggeri al giorno (dati riferiti al consuntivo 2016). Il motivo della scarsa produttività della linea è legato al fatto che ha una corsa e quindi un tempo di percorrenza molto lungo (13.6 km per ogni corsa in 52') perché rivisitata più volte negli anni proprio per tenere conto delle molteplici sollecitazioni giunte presso gli uffici comunali relative al prolungamento della linea a nuovi lotti abitativi della città (es. lotto 16 secondo D.G.M. n. 180 del 2011). Inoltre l'estensione della stessa a zone periferiche di nuova costituzione della città, pur aumentando i km giornalieri, di fatto, non ha sempre comportato un incremento notevole dei passeggeri;
- la linea n. 4 di per sé invece è una linea snella e veloce (dura solo 40'), di media frequentazione giornaliera ma accomunata alla linea n. 3 nella stessa sorte di prolungamenti ed estensioni nelle zone più periferiche della città che, di fatto, quando eseguite prolungano di molto tempi e percorrenza (si tratta di 5,2 km per ogni corsa estesa alla S.P. 231 di collegamento tra Terlizzi e Molfetta) ma non incrementano i passeggeri;
- la linea n. 5, pur essendo molto produttiva, ha il limite di non avere un crono-programma esteso a tutta la fascia mattinata infatti dopo le 8.30, nessuna corsa serve più la zona Industriale ed Artigianale del Comune di Molfetta;
- le linee studenti mattina e pomeriggio necessitano di revisione di orari e percorsi per meglio rispondere alle esigenze degli istituti scolastici, nonché degli studenti;
- le linee n. 1 e n. 2, nonostante la discreta produttività in termini di utenza trasportata, andrebbero ritoccate perché hanno percorsi e tempi di percorrenza abbastanza lunghi.

Il piano di revisione deve inoltre considerare le linee guida del nuovo Piano Urbano Mobilità Sostenibile (approvato con D.G. n. 12 del 26/01/2016), il quale ha messo in luce le criticità dell'attuale sistema della mobilità urbana nel suo complesso (non solo quella riferibile al TPL), proponendo numerosi ed importanti interventi, anche indispensabili a garantire alla città (ed "a regime") uno sviluppo sostenibile, nel rispetto dell'ambiente.

Tale piano prevede infatti, come noto, azioni mirate al miglioramento del sistema della mobilità urbana, alla riduzione dei costi e consumi energetici, del tasso di incidentalità, del congestionamento del traffico, in modo da ridurre l'impatto inquinante sull'atmosfera. Relativamente al Trasporto Pubblico Locale, le proposte del PUMS sono indirizzate principalmente al rinnovo del parco mezzi (precisamente 8 mezzi piccoli a sostituzione di un autoparco vetusto) ed alla ri-definizione delle percorrenze di linea attuali attraverso la creazione di linee dirette e snelle che abbiano un punto di snodo centrale nella stazione ferroviaria, in modo che questa diventi baricentro di scambio da una linea ad un'altra per gli utenti. Va inoltre detto che, sempre secondo le direttive del PUMS, bisognerebbe incentivare anche i collegamenti con le cosiddette "porte di accesso" della città di Molfetta, situate precisamente in Via Terlizzi, Via Giovinazzo e Via Bisceglie, in modo da creare sinergie con il trasporto interurbano.

IPOTESI ATTUATIVE:

La formulazione di questa ipotesi nasce dal voler provare a rispondere alla più volte manifestata esigenza da parte del personale della società di ridurre di una unità le attuali linee di trasporto urbano (n. 1-2-3-4-5), portandole da cinque linee a quattro linee (n. 1-2-5-3+4 fuse insieme) in modo da potenziare la linea n. 5 sulla zona ASI della città. Pertanto è nata la formulazione di questa linea,



periferica, estesa quasi tutta nella parte bassa della città, oltre la linea ferroviaria, ad eccezione del lotto 16, con capolinea nel punto di snodo previsto presso la Stazione Ferroviaria. L'idea di base era quella di avere una linea funzionale al trasporto dei residenti nelle periferie verso la città, costringendo tuttavia gli stessi ad effettuare interscambi con altre linee, dopo aver percorso brevi tratti a piedi (ad esempio tratto Stazione - via Baccarini per recarsi presso le relative fermate di linea n. 1-2 e n. 5) qualora la destinazione desiderata non fosse stata la stazione ferroviaria. L'unica estensione periferica che la suddetta ipotesi non prevede più, è quella dell'attuale linea n. 4 alla S.P. 112 di collegamento tra Terlizzi e Molfetta, perché si riscontra dai dati empirici che, a fronte di 5,2 km in più per ciascuna corsa che effettua l'estensione, non corrisponde un incremento di utenza tale da rendere produttiva la percorrenza in eccesso effettuata (circa 2-3 persone a corsa).

Questa nuova linea, nata dalla fusione delle percorrenze periferiche delle linee n. 3 e n. 4 insieme, risulta snella e lineare sia nella percorrenza che nei tempi perché ogni 32' riuscirà a garantire il collegamento diretto periferie-centro

Si è pensato inoltre di istituire una linea n. 5 che abbia un crono programma esteso a tutta la fascia mattinata oltre che pomeridiana e che possibilmente effettui estensioni anche a Via Dei Portuali, sede dell'Outlet e del Parco Giochi "Miragica", oggi non serviti dal servizio di trasporto pubblico (a meno di un passaggio serale di linea n. 5).

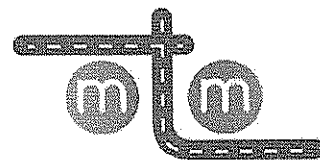
Attraverso il passaggio da strada Vicinale Palombaro che collega la fine di Via Olivetti con Via dei Portuali, è possibile raggiungere anche Via dei Portuali senza che sia necessario un dispendio notevole di km di percorrenza. Ovviamente tale modifica di percorrenza, ha comportato, di riflesso, anche una modifica del verso di percorrenza rispetto all'attuale linea n. 5, mirato ad eliminare il passaggio in andata e ritorno da Via Olivetti che sarebbe così attraversata solo lato mare. Infatti, per rendere efficiente il percorso, il bus di linea n. 5 di ritorno dal centro città, dal grande rondò dovrà immediatamente svoltare da Via dei Funai per servire prima la zona Artigianale, estendendosi fino alle parti più periferiche della stessa (Via degli Scalpellini, Via dei Frantoiani, Via dei Parietai) e poi la zona Industriale.

Il percorso di questa linea ha ovviamente subito un notevole incremento km proprio perché si ritiene che, servire meglio la zona Artigianale ed Industriale del Comune di Molfetta, comporterà un conseguente incremento dell'utenza.

Lo step successivo è stato quello di riorganizzare le linee situate dal lato mare rispetto all'asse ferroviario, con il fine di snellire le percorrenze e velocizzarne i rispettivi tempi di durata.

Il punto di partenza è stato dato ovviamente le linee n. 1 e n. 2 attualmente in essere, ritenute un punto di forza per la società per la loro capacità di trasporto ma aventi un unico neo ovvero avere tempi di percorrenza lunghi, con cadenza quasi prossima all'ora. Nella ridefinizione di queste nuove linee si è deciso di lasciare intatta buona parte della percorrenza delle suddette linee, cambiandone il capolinea che ricade sul punto di snodo individuato in prossimità della Stazione e recidendo quei tratti delle percorrenze relativi alle periferie, adesso servite dalla linea periferica.

Il risultato è stato quello di garantire un collegamento rapido tra le due punte estreme della città ovvero via Giovinazzo e via Bisceglie, unitamente a punti nevralgici del centro città, differenti per le due linee perché la linea n. 1 passa per Via Baccarini, via San Carlo, Via Dante, Corso Fornari, mentre a linea n. 2 interessa Via Roma, Piazza Roma, Via Tenente Ragno, Via Sergio Pansini, Via Vittorio



Emanuele. Entrambe le linee, rispettivamente di 40' e 42', per alcune corse si estendono al Cimitero Comunale, tenendo in considerazione gli orari di apertura dello stesso.

Inoltre sono state riviste le percorrenze delle corse studenti mattinata e pomeridiana per rispondere meglio alle esigenze degli studenti di avere fermate ed orari più consoni alle loro necessità.

Entrambe le corse studenti prevedono fermate in prossimità del punto di snodo individuato presso la Stazione Ferroviaria.

Infine per il servizio di TPL delle giornate domenicali e dei giorni festivi infra-settimanali è previsto un servizio mattinata di linea n. 2 con percorrenza identica a quella attualmente in essere che chiameremo linea n. 2 bis, meno snella in percorrenza ma che permetta un collegamento di tutti i punti nevralgici della città con mete quali Cimitero, Ospedale, centro città oltre che avere fermate prossime alla Stazione Ferroviaria, essendo l'unica attiva nelle stesse giornate.

Nel pomeriggio, invece, sarebbe attiva una linea n. 5 bis di rapido collegamento tra la stazione ferroviaria (e pochi altri punti del centro città vedi Via Baccarini, Piazza Garibaldi, Piazza Vittorio Emanuele, Via Madonna dei Martiri) e i centri commerciali Mongolfiera e Puglia Outlet Village della zona ASI, molto richiesta dagli utenti.

La revisione di tutte le percorrenze, meglio dettagliata nella relazione allegata, ha ovviamente comportato un aumento dei km associati sia ai servizi minimi che ai servizi aggiuntivi perché garantisce un incremento del numero totale di corse giornaliere effettuate da ogni servizio di linea previsto, determinando così una percorrenza totale di **274.875 km**, a fronte dei 249.384 km previsti nell'attuale contratto.

Prima di addivenire ad una nuova proposta di rimodulazione del contributo (regionale e comunale) riteniamo fondamentale fare riferimento alla norma alla base del concetto di servizio minimo di trasporto da garantire.

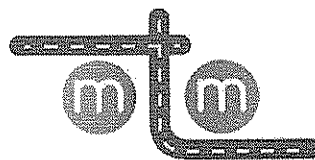
Infatti, come richiamato nella L.R. n. 18/2002, all'art. 5, i servizi minimi vengono qualificati secondo le direttive del D.lgs n. 422/1997 che cita testualmente:

"I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;*
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;*
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;*
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.*

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;*
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella*



determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento."

Stando alla citata definizione, è indispensabile sottolineare non solo che le esigenze di mobilità della città di Molfetta sono cambiate per via della sua espansione urbanistica ma che il corrispettivo km riconosciuto, è rimasto inalterato negli anni, pari a 1,49 km (inferiore alla media) a fronte di costi di gestione sempre più incisivi.

A tal proposito riprendiamo quanto esaminato nell'atto di indirizzo ed impulso di emanazione sindacale.

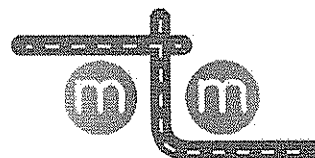
M.T.M. S.R.L. (già S.P.A.)																	
ANNO	(A) CONTR. REGIONALE	(B) ADEGUA M. ISTAT	QUOTA ANNO PRECEDENT E (A')	(C) TOTALE (A)+(B)	(D) CONTRIB. COMUNALE	(E) ADEGUA M. ISTAT	QUOTA ANNO PRECEDE NTE (D')	(F) TOTALE (D)+(E)	(G) CONTR. CC/IL DA REGIONE	(H) CONTRIB. STRAORDIN ARI DEL COMUNE	(I) CONGUAG LIO PER MINORI PERCORRE NZE	(L) CONTRIB. DA CONSUNTIVO MTM C)+(F)+(G)+ H)+(I)	RICAVI DA VENDITA TITOLI DI VIAGGIO	PERDITE	KM DI PROGRAMM A	(M) KM CONSUNTIV A	CONTRIB. KM (L)/(M) (*)
2002												388.790	144.138	7.628		256.477	1,515886
2003												381.528	149.384	1.019		250.437	1,523449
2004	354.497	24.605	0	379.102	17.201	1.194	0	18.395	28.240	11.189		436.926	148.781	5.645	249.384	253.942	1,752021
2005	354.497	7.203	379.102	386.305	17.201	350	18.395	18.744	19.498	31.432		448.776	149.143	23.221	249.384	260.275	1,799538
2006	354.497	8.499	386.305	394.804	17.201	412	18.744	19.157	50.112	36.595		492.169	157.404	0	249.384	264.720	1,973539
2007	354.497	5.922	394.804	400.726	17.201	287	19.157	19.444	54.028	46.803		515.079	149.567	34.158	249.384	265.520	2,065405
2008	354.497	11.621	400.726	412.347	17.201	564	19.444	20.008	58.501	36.274		515.509	143.964	32.301	249.384	253.309	2,067129
2009	354.497	6.185	412.347	418.532	17.201	300	20.008	20.308	57.452	19.310		509.417	128.050	59.349	249.384	251.290	2,042701
2010	354.497	5.441	418.532	423.973	17.201	264	20.308	20.572	57.452	34.805		531.361	124.034	86.160	249.384	243.795	2,130694
2011	354.497	8.903	423.973	432.876	17.201	432	20.572	21.004	57.452	45.269		547.698	128.933	25.243	249.384	245.605	2,196203
2012	354.497	13.852	432.876	446.728	17.201	672	21.004	21.676	57.452	0		512.005	131.829	77.912	249.384	241.555	2,053078
2013	354.497	9.828	446.728	456.556	17.201	477	21.676	22.153	57.452	0		526.334	126.877	144.460	249.384	247.666	2,110535
2014	354.497	3.196	456.556	459.752	17.201	155	22.153	22.308	57.452	0		536.317	137.679	93.063	255.033	247.981	2,102931
2015	354.497	0	459.752	459.752	17.201	0	22.308	22.308	57.452	0	9.053	530.460	124.294	93.115	258.099	238.639	2,055258
2016	354.497	1.379	459.752	461.132	17.201	67	22.308	22.375	57.452	0		539.580	115.678	123.357	258.099	238.161	2,090591

Il dato contabile è fuorviante giacché:

- Tiene conto dell'aumento ISTAT degli anni;
- Risente dei minori chilometri derivanti dall'obsolescenza del parco autovetture;
- Non considera la stratificazione delle nuove necessità di chilometraggio.

Infatti la medesima tabella riassunta solo ed esclusivamente con quanto indicato nel corrispettivo (senza tener conto del valore dell'adeguamento ISTAT) comprova il seguente dato:

ANNO	KM DI PROGRAMMA	CONTRIB. KM (L)/(M) (comprensivi adeguamenti ista)	CONTRIB. KM (L)/(M) (da contratto senza adeguamenti ista)
2002		1,56	1,56
2003		1,53	1,53
2004	249.384	1,75	1,49
2005	249.384	1,80	1,49
2006	249.384	1,97	1,49
2007	249.384	2,07	1,49
2008	249.384	2,07	1,49
2009	249.384	2,04	1,49
2010	249.384	2,13	1,49
2011	249.384	2,20	1,49
2012	249.384	2,05	1,49
2013	249.384	2,11	1,49



2014	255.033	2,10	1,46
2015	258.099	2,06	1,44
2016	258.099	2,09	1,44

Il corrispettivo riconosciuto (totalizzando quello dei servizi minimi affidati alla Regione e quelli affidati al Comune) è di euro **1,44** abbondantemente al di sotto della media.

Infatti:

DATI PRESI DALLA DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE N. 1991 DEL 25.10.2013						
COMUNE	AZIENDA	TIPO DI AFFIDAMENTO	PERCORRENZE	AGGIUNTIVI IN GARA	TRASFERIMENTO	CORRISPETTIVO
BARILETTA	PAOLO SCOPPIO	GARA	441.089	17.387	788.964,28	1,5349
TRANI	AMET SPA	IN HOUSE	255.000	0	582.386,48	1,9524
MODUGNO	MICCOLIS SPA	GARA	249.595,00	0	397.259,00	1,59
RUVO DI PUGLIA	PAOLO SCOPPIO	GARA	68.847,00	0	118.203,48	1,57
MONOPOLI	MICCOLIS SPA	GARA	174.615,00	0	350.821,36	1,83

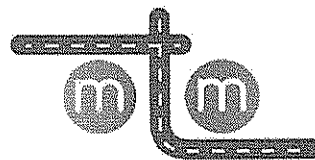
I 274.857 Km di percorrenza totali, seguendo lo stesso criterio di ripartizione tra servizi minimi ed aggiuntivi utilizzato nel vigente contratto di servizio, sono stati ripartiti in 261.919 km per servizi minimi e 12.938 km per servizi aggiuntivi.

Nella sostanza

Km da contratto attuali per serviz	In KM	In %
KM per servizi minimi regionali	237.843	95%
KM per servizi minimi comunali	11.541	5%
Totale KM da contratto di servizio	249.384	100%
Km da contratto proposti da piano	In KM	In %
KM per servizi minimi regionali	261.919	95%
KM per servizi minimi comunali	12.938	5%
Totale KM da contratto di servizio	274.857	100%

I 24.076 km in più associati ai servizi minimi (261.919 km – 237.843 km), sono indispensabili al servizio di mobilità di una città, Molfetta, che, rispetto al 2004 (anno in cui è stato sottoscritto il vigente contratto di servizio nel quale sono rendicontati 237.843 km per servizi minimi), ha vissuto sia una notevole espansione verso le periferie che lo sviluppo di una zona industriale di rilevanti dimensioni.

Le scelte adottate dalla società, come indicato dal PUMS sono state mirate a snellire i percorsi e i tempi di percorrenza, assicurare collegamenti periferie-centro ogni 30', anche se nelle percorrenze totali non rispecchiano perfettamente le proposte di percorrenze di linea formulate dal PUMS.



Come già evidenziato con nota aziendale prot. n. 314 del 8.5.2017, l'obiettivo ultimo del Piano Industriale, predisposto da questa società, è stato quello di raccogliere le più volte manifestate esigenze degli utenti, dei dipendenti e di alcune associazioni di categoria (vedi associazione imprenditori consorzio ASI), di ampliare specifici servizi di TPL (es. linea n. 5), di migliorarne alcuni esistenti (es. linea n. 1-2) e trovare soluzioni consone agli attuali e crescenti bisogni degli utenti.

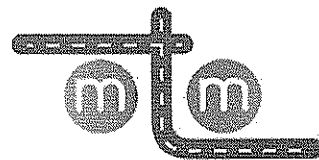
Infine va sottolineato che, seppur le modifiche delle LINEE di PERCORRENZA, rappresentano una riconfigurazione ed efficientamento della rete locale, finalizzate a migliorare gli indicatori relativi a domanda/offerta anche con la qualificazione selettiva delle percorrenze attualmente prodotte, con una stima di un beneficio del risultato d'esercizio, va tenuto conto che alcune percorrenze vanno comunque effettuate basandosi sul principio che il TPL non può ridursi alla sola analisi dei costi e ricavi ma deve tenere anche in considerazione che ogni cittadino può reclamare il suo legittimo diritto al trasporto pubblico che dev'essere per l'azienda anche un impegno politico e sociale nella tutela delle fasce più deboli.

4."Governance adeguata": trasformazione dell'Azienda da società per azioni a società responsabilità limitata anche in coerenza con la nuova normativa in materia di società partecipate "pubbliche"

Il processo di trasformazione della Società da S.p.A. a S.r.l con l'approvazione, da Parte del Commissario Straordinario del Comune di Molfetta, del nuovo Statuto che ha trasformato la Società da società per azioni in società a responsabilità limitata, ha consentito di utilizzare una forma societaria che consenta anche maggiori semplificazioni di tempo e di costo, nell'ambito di potenziali prossime operazioni straordinarie di integrazione. La scelta (obbligata dalla normativa) dell'A.U. per la direzione strategica della società in luogo di un C.d.A. e quella di un Sindaco Revisore unico, al posto del Collegio Sindacale a cui affidare anche la funzione di controllo legale dei conti, hanno consentito un risparmio evidente in termini di oneri di governance. Tali scelte produrranno i loro effetti nell'ambito dell'anno in corso, essendo la variazione societaria andata a regime solo a dicembre 2016.

5.Pubblicità sui mezzi e sulle paline degli orari

La Pubblicità sugli autobus aziendali e sulle paline, che possa permettere di incrementare i ricavi della Società, con la locazione di spazi a coloro che vogliano pubblicizzare le proprie attività sul territorio cittadino, non è stata posta in essere, in passato, causa la vetustà dei mezzi in flotta e la



difficoltà di garantire, viste le continue avarie degli stessi, la continuità della pubblicità stessa con rischi, per la Società, di non poter ottemperare alle obbligazioni prese con eventuali contratti di appalto di pubblicità e soprattutto di potersi trovare nella condizione di dover rispondere per danni dettati da una "cattiva" pubblicità su mezzi che si fermano per strada.

Pertanto, prima di poter effettuare una gara di appalto per la locazione di spazi pubblicitari sui mezzi aziendali, è necessario attendere la consegna dei nuovi bus con i quali poter contare anche su questi maggiori ricavi pubblicitari.

La gara di appalto dovrebbe avere ad oggetto l'affidamento della gestione commerciale ed operativa degli spazi pubblicitari esterni ed interni delle vetture, adibite al servizio di trasporto pubblico locale urbano nel comune di Molfetta (Ba) in gestione a MTM e delle paline di fermata dislocate nel territorio comunale.

Da una verifica già effettuata con le società che a livello nazionale hanno in gestione questi spazi pubblicitari, il contratto dovrebbe avere una durata di almeno 24 mesi con una opzione della MTM di prosecuzione di ulteriori 12 mesi.

La MTM, tenendo conto del parco mezzi in essere, potrebbe affidare gli spazi pubblicitari in oggetto sui bus nuovi, lasciandone libero uno che potrebbe essere utilizzato per pubblicità istituzionale dal parte del Socio Comune di Molfetta.

Inoltre MTM potrà collocare cartoncini da appendere all'interno delle vetture, per diffondere informazioni sul servizio o su eventi e iniziative di carattere culturale, sociale o comunicati di interesse civico.

Le Paline oggetto di gara sono attualmente numero 119:

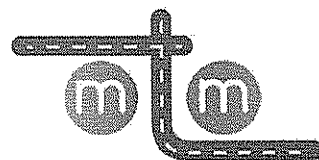
- n. 49 Paline modello Master A (pannello formato 70x100)
- n. 59 Paline modello Master B (pannello formato 70x100)
- n. 4 Paline modello E605 (pannello formato 70x100)
- n. 7 Paline modello Commerciale (pannello formato 30x40)

La pubblicità potrà essere effettuata con le seguenti modalità:

Vetture:

Pubblicità esterna: da realizzare esclusivamente con pellicole adesive di tipo omologato, rimovibile e con caratteristiche tali da non arrecare danni alla carrozzeria degli autoveicoli sia nella fase di montaggio che in quella di rimozione, potrà essere posizionata:

- a) sulle superfici laterali, negli spazi compresi tra il bordo inferiore ed il filo giuntura, e/o sul lato posteriore dell'autobus;



b) sul prospetto posteriore del bus, compatibilmente con le normative vigenti, per le dimensioni consentite dalla geometria del mezzo;

c) attraverso la decorazione integrale.

La pubblicità potrà interessare le fiancate e la testata posteriore dei bus, con esclusione della testata anteriore. Le superfici vetrate potranno essere interessate esclusivamente da supporti adesivi omologati a tale scopo, c.d. "one way", e solo nelle zone esterne al campo di visibilità anteriore e laterale del conducente.

Pubblicità interna: la pubblicità all'interno dei veicoli potrà essere effettuata mediante tabelle da collocare entro appositi profilati in alluminio già predisposti o da predisporre a cura e spese del fornitore Concessionario lungo le pareti laterali dei veicoli, al di sopra dei finestrini; mediante vetrofanie, in numero non superiore a quattro per ciascun veicolo (due per fiancata), da applicare sul lato interno dei vetri laterali dell'autobus, il cui posizionamento dovrà essere preventivamente concordato con MTM e dovrà comunque essere tale da non pregiudicare né la funzionalità né l'estetica dei veicoli.

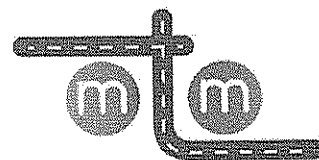
All'interno degli autobus, al di fuori degli spazi oggetto di concessione come sopra individuati MTM potrà apporre - in via permanente e su tutti gli autobus - materiale contenente informazioni di vario genere all'utenza (orari, variazioni di linea, servizi speciali, eventuale sito Internet, ecc.), forme di autopromozione oppure pubblicità senza fini di lucro (iniziative benefiche, manifestazioni culturali, ecc.).

Paline:

Applicazione di manifesti pubblicitari sul retro della palina: per scoraggiare l'abusivismo, le esposizioni pubblicitarie dovranno essere realizzate con pellicole in PVC adesivo o comunque con manifesti plastificati o in altro materiale plastico. Al fine di preservare lo stato di conservazione degli impianti, dovrà essere fatto divieto di utilizzo di colle per affissioni.

Dovranno rimanere a cura ed onere della Concessionaria:

a) **manutenzione straordinaria** di tutte le paline finalizzata al loro completo mantenimento in termini di funzionalità e di sicurezza, anche con interventi strutturali e fornitura e posa in opera di materiali, durante tutto il periodo di validità della concessione (gli interventi dovranno riguardare ad esempio la sostituzione di un pannello rotto, sistemazione di pluviali otturati, risanamento di elementi strutturali divelti causa incidenti o atti vandalici, ecc.); nel caso in cui l'impianto sia in condizioni tali da non poter essere ripristinato, occorre prevedere la fornitura e posa di una nuova palina;



b) **manutenzione ordinaria** e pulizia di tutte le paline compresi tutti gli interventi necessari per il loro mantenimento in termini di efficienza, funzionalità e decoro dell'ambiente, durante tutto il periodo di validità della concessione.

Il beneficio sul conto economico di ricavi da pubblicità si stima in 1.600 mensile per la pubblicità sulle vetture ed in 800 euro mensile per quella sulle paline

Visti i tempi per l'effettuazione del bando pubblico e per l'aggiudicazione della gara, si considerano per il 2018 solo parzialmente, mentre per il 2019 e per il 2020 l'intero anno

RICAVI DA PUBBLICITA'	2018	2019	2020
PUBBLICITA' VETTURE	€ 4.800	€ 19.200	€ 19.200
PUBBLICITA' PALINE	€ 2.400	€ 9.600	€ 7.200
TOTALE ricavi	€ 12.600	€ 21.600	€ 21.600

6. Soluzioni innovative di info-mobilità e di e-Ticketing nell'ottica della Smart City

L'aumento dei ricavi passa anche tramite soluzioni innovative che da un lato forniscono informazioni all'azienda circa l'utilizzo dei mezzi e dall'altro invogliano anche il pubblico più giovane ad utilizzare i mezzi pubblici cittadini.

L'informazione accurata e in tempo reale è l'esigenza principale dei cittadini e degli utenti che si spostano sul territorio affinché possano pianificare tempestivamente e in sicurezza i propri spostamenti

Obiettivi e funzioni dell'**INFOMOBILITÀ** sono:

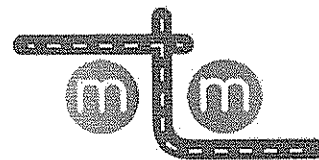
- L'aumento dello standard del servizio offerto dal Sistema di Trasporto Pubblico Locale.
- L'aumento della flessibilità dell'organizzazione produttiva e operativa del Trasporto Pubblico Locale.
- L'aumento dell'affidabilità e della disponibilità degli autobus.
- La riduzione dei costi di manutenzione.
- La quantificazione e la certificazione del raggiungimento degli obiettivi suddetti.

Queste funzioni si possono distinguere in due Sistemi:

a) Sistema Informativo del servizio

Attinenti al primo sistema, hanno implementazione a bordo dell'autobus le seguenti funzioni:

a.1) localizzazione del veicolo e verifica della coerenza della localizzazione con il programma di esercizio;



a.2) interazione, con codici e fonia, tra autista e posto centrale operativa per emergenze, urgenze, anomalie;

a.3) telerilevamento dello stato del funzionamento del veicolo, relativo a difetti di sicurezza o di pericolo di grave decadimento funzionale.

L'implementazione delle suddette funzionalità richiede la trasmissione dati a distanza.

b) Sistema Informativo del veicolo

Attinenti al secondo sistema, hanno implementazione a bordo dell'autobus le seguenti funzioni:

b.1) rilevamento e scarico di: percorrenze, consumi e dati di utilizzo;

b.2) rilevamento e scarico degli stati di funzionamento e/o allarmi di malfunzionamento e avaria;

b.3) diagnosi predittiva del degrado.

Gli apparati di INFOMOBILITA' e le loro funzioni dovranno inoltre consentire l'INTEGRAZIONE necessaria:

- al rilevamento passeggeri e bigliettazione;
- alla videosorveglianza;
- all'interfaccia con i rilievi di analisi del servizio (rilievo dei tempi di percorrenza, dei tempi di sosta, della velocità commerciale).

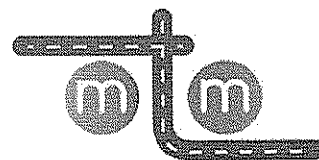
Inoltre, questi sistemi di geo-localizzazione e comunicazione multicanale vanno messi a disposizione anche lato utente, in maniera gratuita, come App su terminali mobili che possano offrire al cittadino sullo smartphone, in tempo reale e in modo automatico, informazioni sugli autobus e sulle fermate con particolare attenzione agli orari ed ai tempi di percorrenza ed arrivo, sono elementi che in una città diventano la chiave per un utilizzo sempre maggiore del mezzo pubblico creando, di conseguenza, anche migliore, più rapida ed economica la viabilità cittadina.

I sistemi per pagare i biglietti via cellulare si stanno diffondendo, in diverse città italiane, tra cui anche la città di Bari.

Con tali sistemi, da un lato si facilita l'acquisto dei biglietti da parte di una fascia più "giovane" di utenti, riducendo il costo della provvigione da pagare ai rivenditori di biglietti tradizionali "cartacei" e, dall'altro si obbliga l'utente a "vidimare" il biglietto presente sull'app, che l'utente acquista associandola a una carta di credito, scoraggiando l'evasione.

La vidimazione avviene inquadrando con il cellulare un QRCode presente sul bus. Se il sistema di sicurezza si fermasse a questo punto, sarebbe più a prova di furbo rispetto ai biglietti via sms, ma equivarrebbe a quanto già avviene con i biglietti cartacei. La sicurezza va oltre: quando il controllore entra, blocca il sistema di convalida via QRCode sul bus ed a quel punto l'utente, se non ha convalidato il biglietto elettronico, è soggetto a multa.

La facilità di accesso immediata ai mezzi urbani tramite il biglietto digitale anche in modalità mobile, 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, è oramai necessaria e non più differibile nel tempo.

La soluzione di E-Ticketing e di Info-Mobilità dovranno necessariamente essere introdotti con l'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ed in questa sede non possono essere oggetto di validazione e consuntivazione dei loro effetti sul conto economico giacché necessitano per la loro adozione di investimenti in hardware e software che potrebbero essere previsti come economie del bando di gara citato per l'acquisto dei mezzi.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ha riorganizzato la mobilità urbana del Comune di Molfetta con l'obiettivo di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici del traffico quali l'inquinamento atmosferico ed acustico, la congestione stradale, l'incidentalità ed il degrado delle aree urbane. Per il TPL, stando alle conclusioni del PUMS, l'auspicio per il prossimo futuro è ovviamente quello di utilizzare navette elettriche, non inquinanti, a basso impatto energetico ed ambientale. La società, pertanto, intende partecipare al bando pubblico della Regione Puglia per il TPL (Regione eroga contributo per co-finanziamento utile all'acquisto di nuovi bus da ripartire tra le tutte aziende di TPL), che sarà pubblicato verosimilmente nel 2018, in modo da orientarsi sull'acquisto di un mezzo elettrico, garantendo così anche i tempi utili ad allestire nella città di Molfetta, le paline elettriche necessarie all'alimentazione delle navette su descritte.

7. Rivisitazione Manutenzione mezzi aziendali

Come detto in premessa, il parco mezzi della M.T.M. S.r.l. è costituito da n. 7 autobus di cui 5 utilizzati quotidianamente in servizio di linea e 2 adibiti a scorta tecnica.

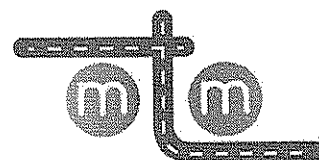
L'incidenza dei guasti è tale da utilizzare i veicoli di scorta tecnica e che, anche questi ultimi, nel 2016 non sono stati sufficienti a coprire le esigenze di servizio avendo sovente 4 - 5 autobus contemporaneamente fermi per manutenzione e riparazione dei guasti.

Per far fronte alla carenza dei mezzi venutasi a creare, è stato necessario noleggiare per i mesi di luglio, agosto e parte di settembre un minibus da una ditta esterna di autotrasporto (noleggio a caldo bus 27 posti).

Anche con l'ausilio di questo bus "esterno", il parco mezzi non è risultato sufficiente a garantire la copertura dell'intero servizio e quindi sono state operate soppressioni di corse e/o interi turni di servizio, creando notevoli disagi all'utenza.

Questa situazione critica del parco mezzi, oltre ad avere un risvolto negativo sul conto economico per i costi di manutenzione e per i costi sostenuti per il noleggio a caldo del minibus succitato (comunque necessario in queste situazioni di criticità per garantire il servizio), causa inevitabilmente anche una flessione del numero dei passeggeri trasportati soprattutto per la minore qualità del servizio dettata dalle continue soppressioni di corse.

La manutenzione dei mezzi, vista l'assenza di personale "manutentore" della MTM, viene svolta prevalentemente da officine esterne con preventivi che sono richiesti volta per volta e con la supervisione di personale "manutentore" della partecipata al 100% del Comune di Molfetta ASM



S.r.l. Tale personale, che comunque svolge prevalentemente la manutenzione per la ASM S.r.l., si dedica anche a piccole manutenzioni e riparazioni dei bus, anche in assenza di un contratto di servizio tra le due partecipate ASM S.r.l. ed MTM e pertanto non risultano costi di personale manutentore nel conto economico della MTM.

I costi di manutenzione sostenuti nel 2016 sono esposti nella tabella seguente, a cui si aggiungono, per una maggiore chiarezza espositiva, anche i costi di noleggio (considerati al 50% in quanto essendo "noleggio a caldo") sostenuti per i motivi di cui sopra:

costi manutenzione	2016
Lubrificanti	€ 1.816
Pneumatici	€ 6.012
Ricambi	€ 7.224
Riparazioni bus	€ 21.841
Nolo automezzi (considerato al 50%)	€ 22.560
Ammortamento anno 2016	€ 53.257
TOTALE	€ 112.710

km percorsi	241.948
costo medio a km	€ 0,465
costo medio a mezzo	€ 16.101

Tenuto conto della carenza del conto economico della MTM che, come innanzi detto, non presenta costi di personale di manutentivo, nonché dell'età media dei mezzi (circa 11,4 anni) e dell'investimento previsto in nuovi n. 4 mezzi (due cortissimi e due corti) che farebbe diminuire l'età media dei mezzi, si ipotizza una manutenzione affidata ad officine esterne tramite un bado di gara pubblica in regime di "full service".

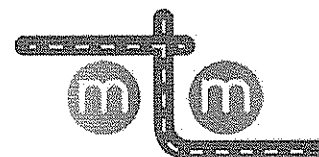
Raffrontiamo i costi con la seguente tabella che indica i costi di manutenzione:

Tabella costo di manutenzione di un autobus a gasolio in base (in Euro / anno)

	5 anni	10 anni	15 anni	20 anni	25 anni
Euro 0/1/2	5.500	8.400	12.800	18.700	26.100
Euro 3 / 4	2.700	4.200	6.400	9.300	13.000
Euro 5 / 6	2.100	2.900	4.000	5.400	7.300

Fonte elaborazione : Osservatorio CSST su base Anfia / Bocconi / Certet

Potremmo ipotizzare, con l'entrata in flotta dei nuovi mezzi, un abbassamento dell'età media dell'intero autoparco, e quindi un minore costo complessivo associato alla manutenzione di almeno euro 10.000 considerando che i mezzi vetusti saranno meno utilizzati/adibiti a scorta/dismessi, pertanto anche le riparazioni frequenti ed onerose legate al loro stato di usura saranno notevolmente ridotte.



tipo veicolo	ALIMENTAZIONE	ANNO IMMATRICOLAZIONE	ETA' media ANNI	CLASSE ANTINQU	targa autobus	KM linea PERCORSI ANNO2016
BREDAMENARINIBUS M 230/1CU	GASOLIO	1996	20	EURO 1	AD277BW	39.092
BREDAMENARINIBUS M 2301E2 CU (dismesso il 14.11.16)	GASOLIO	1998	18	EURO 2	EL811RH	0
CAMALE' 7,7/3P U10	GASOLIO	2002	14	EURO 3	BZ627PK REVAMPING 2015	29.147
CAMALE' 7,7/3P U10 (dismesso il 14.11.16)	GASOLIO	2002	14	EURO 3	BZ628PK	10.122
CAMALE' 7,7/3P U10	GASOLIO	2002	14	EURO 3	BZ683PK	49.647
IRISBUS EUROPOLIS 9.20	GASOLIO	2006	10	EURO 3	DB901AR	56.934
BREDAMENARINIBUS 231/GV CU/2P CNG EEV	METANO	2009	7	EEV	DX881YV	34.303
RENAULT GDC3G6 "URBAN 40"	GASOLIO	2010	7	EURO 4	FD315GY	22.501
IVECO A 50C 14 CNG "CITIS"	METANO	2008	9	E5URO	FF959RC	203
Nuovo mezzo cortissimo da acquistare	GASOLIO	2017		EURO 6		
Nuovo mezzo cortissimo da acquistare	GASOLIO	2017		EURO 6		
Nuovo mezzo Corto da acquistare	GASOLIO	2017		EURO 6		
Nuovo mezzo Corto da acquistare	GASOLIO	2017		EURO 6		
		MEDIA ANNI	11,4	Totale chilometri percorsi		241.948

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

2018 -2019 -2020

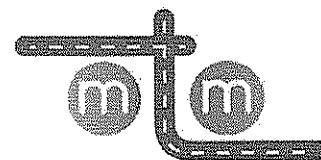
TEMPI

Essendo nota la rigidità di molte delle voci di bilancio (che impedisce di fatto di poter agire efficacemente su di esse nel breve periodo) si è esteso il Piano a 3 annualità (2018 – 2020).

Tale scelta è anche strategica giacché il nuovo T.U. sulle Partecipate consente di dimostrare nell'arco di tre anni il raggiungimento di un equilibrio economico, in presenza, come nel nostro caso di un Piano Industriale e di Risanamento.

L'inizio del 2017 rappresenta comunque il punto di partenza per il confronto dei risultati che saranno ottenuti a seguito dell'applicazione delle azioni di risanamento che verranno descritte nel seguito.

Inoltre, al fine di validare e come la best practice prevede, abbiamo considerato due ipotesi, con variabili diverse, che consentano comunque di provvedere con delle decisioni operative.



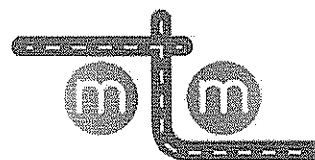
Per quanto riguarda **I RICAVI ed I COSTI**, le ipotesi riguardano sia le azioni di risanamento previste nel piano che ulteriori altre ipotesi (esempio incremento prezzo di vendita al pubblico dei titoli di viaggio):

Ricavi:

1. Tale variabile avrà una sua espressione nell'analisi temporale del corrispettivo ottenuto dalla Regione e dall'ente. Tale scelta è stata dettata dalla necessità di consentire una validazione del Piano industriale attraverso la contrazione dei costi e per equità sociale.
2. E' stato previsto **un incremento del numero dei viaggiatori** rispetto all'ultimo anno in cui sono stati consuntivati i dati (anno 2016). L'impatto sui viaggiatori delle modifiche dei servizi e della lotta all'evasione è stato ipotizzato negli anni di applicazione del Piano, sulla base di valutazioni empiriche fondate su parametri statistici storici : per triennio 2018-2020 è stato ipotizzato un incremento di viaggiatori (+25% per il 2018 - + 15% per il 2019 - + 5% per il 2020) conseguente all'entrata in flotta di nuovi mezzi ed all'attivazione delle misure alla lotta all'evasione. Inoltre si sono considerati attivati dei biglietti "speciali" come acquisti derivanti da sinergie con aziende localizzate nella Zona Artigianale e ZONA ASI, nonché il centro commerciale Fashion Outlet, che potranno acquisire maggiori biglietti ed abbonamenti derivanti dalla ristrutturazione delle linee.
3. Gli altri ricavi provenienti da servizi non di linea (noleggi a scuole, park & ride) sono stati ipotizzati in aumento a secondo le ipotesi (best o worst) prese in considerazioni.
4. Gli altri ricavi da Pubblicità sulle vetture e sulle paline sono stati previsti come da precedente tabella.
5. I ricavi derivanti da compensazioni contrattuali per gli anni di servizio, elargiti dalla Regione Puglia, sono stati ipotizzati costanti secondo i valori unitari che l'Ente Regionale riferiti al parametro del Costo Chilometrico (invariato dal 2004) adeguato del mero indice Istat. I ricavi secondo contratto di servizio sono stati adeguati agli standard necessari per adeguarli ai servizi minimi.

Costi:

1. Contrasto fenomeno evasione: la lotta all'evasione, va riorganizzata, seppur con personale esterno, su due turni, per concentrare l'efficacia della presenza sul territorio nei momenti di massima offerta dei servizi, vale a dire nelle ore di punta della mattina e nel pomeriggio. Va aumentato il controllo nella fasce di punta sulle linee portanti di forza della rete del TPL (nella fascia di punta della mattina 7.30-9.30 e pomeridiane 16.30-18.30) sperimentando il controllo del titolo di viaggio anche in uscita dai bus.
2. Efficientamento delle Linee di Trasporto Urbano: le ipotesi su riportate di revisione delle percorrenze di tutte le linee attualmente in esercizio, sono state valutate nell'ottica di rendere la rete locale più efficiente e produttiva, andando così a potenziare linee a più alta



- frequentazione (vedi linea n. 1, n. 2 e n. 5) ed accorpando linee sottoutilizzate (vedi linea n. 3 e n. 4).
3. Costi di governance: con l'Amministratore Unico al posto del C.d.A e del Sindaco Unico Revisore al posto del Collegio Sindacale, a cui aggiungere le funzioni di controllo legale dei conti, sono evidenti le economie ottenute.
 4. Costi manutenzione: è stato ipotizzato un bando di gara per affidare la manutenzione full cost ad officine esterne. La MTM già si avvale prevalentemente di officine esterne per la manutenzione dei bus, con la collaborazione e supervisione dei manutentori della partecipata ASM S.r.l.: questa manutenzione è effettuata con preventivi ricevuti dalle officine esterne, volta per volta, su richiesta della stessa MTM.
 5. Personale: è stata considerata l'applicazione integrale del CCNL e l'**inserimento di almeno 1,5 risorsa di struttura** in quanto la società attualmente è composta di n. 10 risorse (tutti conducenti di bus di cui uno dichiarato "inabile" alla guida) e di un "Gestore dei trasporti" (per obbligo di legge) con contratto a tempo determinato, part time a 30 ore settimanali. In generale, comunque, si considera incrementativi nel triennio i costi per personale interinale, straordinari etc.

IPOTESI BEST

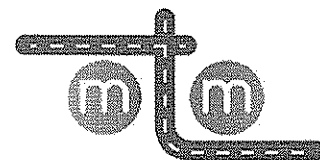
Tale ipotesi nasce dalla valutazione attuale dei corrispettivi **ferma al 2004**.

Esse si compone delle seguenti componenti

Km Effettuati	249.384
km Minimi Corrisp.Regione	237.843,00
Costo x KM	€ 1,49
Valore contratt.le	€ 354.386,07
Adeguamento Istat	€ 106.745,57
Totale Corris.vo	€ 461.131,64

Km dichiarati Comune	11.541,00
Costo x KM	€ 1,49
Valore Cont.	€ 17.202
Adeguamento Istat (*)	€ 5.173
Totale corris.vo Comune	€ 22.375

Corrispettivo Regionale	€ 461.132
Corrispettivo Comunale	€ 22.375
Totale	€ 483.507



Per cui, attualmente, la situazione dei corrispettivi ottenuti dalla Regione e dal Comune per i servizi minimi è la seguente

Corrispettivo Regionale	€ 461.132
Corrispettivo Comunale	€ 22.375
Totale	€ 483.507

E' evidente che tale aggiornamento, non adeguato dal 2004, non tiene conto di alcuni evidenti variabili descritte nella prima parte e sicuramente non coperta dal mero adeguamento ISTAT, fra l'altro irrisorio e con impatto negativo negli ultimi tre anni per l'andamento dell'inflazione. Per la città di Molfetta quindi i tre aspetti che giustificano la varianza delle aliquote sono:

- Aumento della percorrenza dei chilometri (zona industriale, espansione urbanistica della città, presenza di notevoli poli scolastici per l'hinterland, etc),
- Aumento del costo del carburante e dei costi di manutenzione,
- Mancato aumento delle tariffe dei biglietti.

In tale ipotesi quindi:

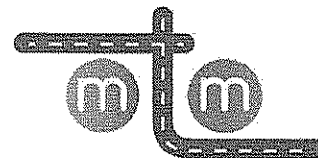
- Si ritiene necessario richiedere un adeguamento alla Regione del Corrispettivo;
- Si equipara tale corrispettivo anche per i servizi aggiuntivi del Comune;
- Si confermano fra gli altri ricavi l'ottenimento del contributo per integrazione del Costo del lavoro;
- Visto che tale adeguamento potrà arrivare nel corso dell'esercizio, per il 2018 per garantire un equilibrio, si richiedono all'Ente Comunale, servizi aggiuntivi per circa 60.000 euro;
- Si confermano la riduzione dei costi per servizi e indiretti e commerciali.

Di conseguenza, come primo aspetto, diviene fondamentale parametrizzare il costo per chilometro alle realtà effettive del tessuto molfettese.

In primo luogo abbiamo preso ad esempio alcune aziende similari, gestite in house o all'esterno.

DATI PRESI DALLA DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE N. 1991 DEL 25.10.2013						
COMUNE	AZIENDA	TIPO DI AFFIDAMENTO	PERCORRENZE	AGGIUNTIVI IN GARA	TRASFERIMENTO	CORRISPETTIVO
BARLETTA	PAOLO SCOPIO	GARA	441.089	17.387	788.964,28	€ 1.53490
TRANI	AMET SPA	IN HOUSE	255.000	0	582.386,48	€ 1.95240
MODUGNO	MICCOLIS SPA	GARA	249.595,00	0	397.259,00	€ 1.59000
RUVO DI PUGLIA	PAOLO SCOPIO	GARA	68.847,00	0	118.203,48	€ 1.57000
MONOPOLI	MICCOLIS SPA	GARA	174.615,00	0	350.821,36	€ 1.83000
VALORE MEDIO						€ 1,70

Per cui sarà il valore medio ad essere punto di riferimento per la nuova rivisitazione dei corrispettivi a cui confermare, quanto ottenuto in questi anni come integrazione ISTAT dei contratti. Per cui, confermando il precedente schema, ma soprattutto alla luce dei chilometri effettivi che la società avrà da adempiere, riproponiamo lo schema seguente:



Km Effettuati Totali	274.857
km Minimi da richiedere.Regione	261.919
Corrispettivo x KM minimo	€ 1,70
Valore Contratt.le	€ 445.262,30
Adeguamento Istat (*)	€ 106.626,65
Totale Corrisp.vo da ott.re dalla Regione	€ 551.888,95

Km effettivi minimi	
Comune	12.938
Corrispett. x KM	€ 1,70
Valore Cont.	€ 21.995
Adeguamento Istat (*)	€ 5.173
Totale corris.vo Comune	€ 27.168

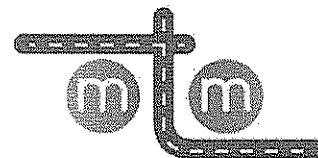
Corrispettivo Regionale	€ 551.889
Corrispettivo Comunale	€ 27.168
Totale	€ 579.057

Incremento per vendita dei titoli di viaggio.

Ricavi da vendita titoli viaggio	ANNO 2018			ANNO 2019			ANNO 2020		
	prezzo BICILETTO imponibile %	numero biglietti anno +25%	ricavi euro	prezzo BICILETTO imponibile	numero biglietti anno +15%	ricavi euro	prezzo BICILETTO imponibile	numero biglietti anno +5%	ricavi euro
biglietti ca venduti tramite terzi	1 0,82	47.563	39.801	1 0,82	54.697	44.851	1 0,82	57.432	53.648
biglietti ca venduti a bordo	1 1,00	14.288	14.288	1 1,00	16.431	16.431	1 1,00	17.252	23.257
multicorse (da 10 corse)	1 6,09	18.638	64.782	1 6,09	12.233	74.500	1 6,09	12.845	95.706
abbonamenti mensili	1 19,27	1.371	26.424	1 19,27	1.577	30.388	1 19,27	1.658	34.357
biglietti servizi speciali (*)	1 0,91	2.400	2.184	1 0,91	2.760	2.512	1 0,91	2.898	1.201
Ricavi da vendita titoli viaggio		75.648	146.679		87.658	168.681		92.082	208.169
(incremento)		25%	16.561		15%	12.050		5%	4.385

(*) i biglietti speciali sono quelli legati a specifiche convenzioni con aziende insediate nella Zona Artigianale e ASI, nonché nei centri commerciali "La Mongolfiera" e "Fashion Outlet".

Nella tabella seguente sono riportati i risultati economici conseguenti alle azioni previste nel presente Piano.



Altri Ricavi

	Ricavi Contributo al CCNL		
	2018	2019	2020
Cont.Reg.le	51.818,18	51.818,18	51.818,18

Rappresenta una mera conferma del contributo, dovuto per legge, a compensazione degli incrementi del costo del lavoro.

Ricavi per incremento sanzioni e lotta all'evasione

LOTTA EVASIONE	2018	2019	2020
COSTO STIMATO	6.000	12.000	12.000
N. PASSEGGERI paganti			
Ricavi da vendita titoli viaggio			
INCREMENTO RICAVI STIMATO TITOLI VIAGGIO	€ 14.851	€ 18.000	€ 26.000
INCREMENTO RICAVI STIMATO MULTEE SANZIONI	€ 9.000	€ 6.000	€ 3.600
TOTALE NETTO	€ 17.851	€ 12.000	€ 17.600

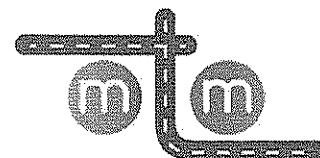
Ricavi da pubblicità

RICAVI DA PUBBLICITA'	2018	2019	2020
PUBBLICITA' VETTURE	€ 4.800	€ 19.200	€ 19.200
PUBBLICITA' PALINE	€ 2.400	€ 9.600	€ 7.200
TOTALE ricavi	€ 12.600	€ 21.600	€ 21.600

Queste due ultime voci dovrebbero essere confermate alla luce dei nuovi investimenti e dalla verifica da parte dell'opinione pubblica, dell'efficienza del servizio.

Ricavi per contributo per accise

	Altri ricavi per contributi accise		
	2018	2019	2020
Contributi	28.746	28.746	28.746



Sono ricavi abbastanza definibili nell'ambito specifico del settore perché rappresentano un contributo integrativo all'imposizione fiscale che grava sui carburanti. In termini prudenziali l'abbiamo posto come costante nel triennio ed al di sotto dell'ultimo dato per la contrazione del costo del carburante.

Ricavi per servizi aggiuntivi:

E' assolutamente necessario spiegare e motivare la presenza di tali ricavi. Ricordiamo ancora una volta la necessità, da parte dell'Ente Comunale di ripianare le perdite, anche in presenza di capitale sociale azzerato, per le società sottoposte a controllo analogo, in concomitanza di un Piano di risanamento.

Tale Piano deve prendere atto della situazione esistente ossia, le necessità per la società di procedere ad una soluzione che garantisca la continuità aziendale, in virtù della sua situazione ai sensi dell'articolo 2482 bis e ter.

Per cui, oltre a necessitare di fondi (già allocati e riscontrati nel bilancio comunali) per la copertura della perdita e ripristino del capitale sociale, che si stima ammontino ad almeno euro 110.000, si ritiene necessario trovare risorse correnti che:

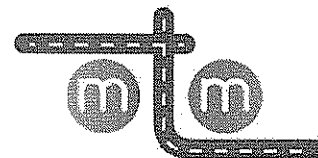
- Garantiscono l'equilibrio economico per l'anno 2018;
- Rispondano alle maggiori richieste effettive dell'utenza molfettese viste le rinnovate esigenze;
- Diminuiscano negli anni successivi anche perché colmati dal riconoscimento dell'integrazione del corrispettivo.

	Servizi aggiuntivi richiesti dal Comune		
	2018	2019	2020
Servizi aggiuntivi	60.000	10.000	10.000

Tali servizi aggiuntivi, possono essere riproposti nell'ambito di quelli estivi per servizio spiaggia, attività di park e ride, servizi per eventi.

Di conseguenza, riproponiamo i ricavi previsionali per il prossimo triennio.

	Ricavi attività		
	2018	2019	2020
Corrisp.vi Reg.le	€ 354.505	€ 551.889	€ 551.889
Adegua. Istat	€ 106.627	€ 106.627	€ 106.627
Corrisp.vo Min.Comune	€ 17.202	€ 21.995	€ 21.995
Adegua. Istat	€ 5.173	€ 5.173	€ 5.173
Altri Servizi Aggiuntivi	€ 60.000	€ 10.000	€ 10.000
Totale	€ 543.507	€ 695.683	€ 695.683

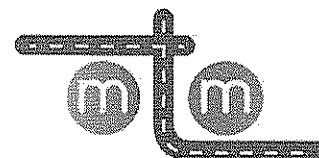


Ribadiamo che l'incremento del corrispettivo è considerato pienamente a decorrere dall'anno 2019, viste la temporalità in cui tale piano è proiettato.

Per cui si è in grado di proporre il Conto Economico previsionale.

Conto economico riclassificato	Previsionale	Previsionale	Previsionale
	2018	2019	2020
Ricavi da vendita titoli di viaggio	146.679	168.681	208.169
Ricavi per trasporto persone	1.383	1.383	1.383
Ricavi per contratto di servizio (*)	543.507	695.683	695.683
Ricavi per contributo a CCNL	51.818	51.818	51.818
Ricavi per multe sanzioni	9.000	6.000	3.600
Ricavi per proventi pubblicitari	12.600	21.600	21.600
Contributo in conto esercizio(cont.ccnl)	28.746	28.746	28.746
RICAVI NETTI DI ESERCIZIO	793.733	973.911	1.010.999
Costo carburante e manutenzioni	133.959	175.621	171.995
Costi diretti e per servizi	111.958	143.514	165.121
VALORE AGGIUNTO	547.816	654.776	673.883
Costo del Personale ed altri costi diretti	454.880	512.212	524.851
EBTDA	92.936	142.564	149.032
Ammortamento immobilizzazioni	75.443	85.443	85.443
Altri costi per servizi commerciali	8.600	32.500	35.600
EBIT	8.893	24.621	27.989
Costi indiretti di natura commerciale	2.450	12.450	13.450
Oneri finanziari	5.500	7.800	8.800
UTILE CORRENTE	943	4.371	5.739
Saldo partite straordinarie ed accantonamenti	0	0	0
RISULTATO RETTIFICATO ANTE IMPOSTE	943	4.371	5.739
Imposte nette sul reddito	45	211	277
RISULTATO DI BILANCIO	897	4.161	5.463
CASH FLOW GESTIONE ORDINARIA	76.340	89.604	90.906

Stato Patrimoniale riclassificato	Previsionale	Previsionale	Previsionale
	2018	2019	2020
Attivo corrente	178.151	210.078	300.261
Crediti commerciali	77.261	94.710	140.620
Disponibilità liquide	27.565	40.000	68.000
altri crediti	73.325	75.368	91.641
Rimanenze di Merce	0	0	0
Attivo fisso	630.557	1.186.202	1.114.566
Immobilizzazioni Materiali	630.557	1.186.202	1.114.566
Immobilizzazioni Immateriali	0		



TOTALE ATTIVO	808.708	1.396.280	1.414.827
----------------------	----------------	------------------	------------------

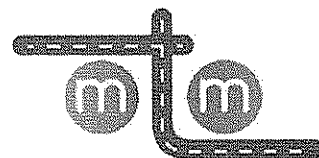
Passivo corrente	137.701	111.207	115.166
Debiti commerciali fornitori	78.900	55.000	47.115
Debiti vs Banche a breve	0	0	0
Altri debiti	36.800	32.821	42.515
Debiti v/ istituti previdenziali e assistenziali	15.161	16.164	16.487
Debiti tributari	6.840	7.222	9.049
Passivo corrente	310.110	320.015	329.140
Ratei passivi	0	0	0
Fondo TFR	310.110	320.015	329.140
Fondi accantonamento	0	0	0
TOTALE PASSIVO	447.811	431.222	444.306

Differenza Attivo-Passivo	360.897	965.058	970.521
----------------------------------	----------------	----------------	----------------

Patrimonio Netto	360.897	965.058	970.521
Capitale sociale	10.000	10.000	10.000
Riserve	350.000	950.897	955.058
Utile di esercizio	897	4.161	5.463

Gli investimenti per i nuovi mezzi sono stati suddivisi fra il 2018 ed il 2019, visto l'attuale esito della gara. Tali fondi andranno ad incrementare le riserve di patrimonio netto (garantendo la continuità dell'azienda) giacché i fondi che l'Ente Comunale dovrà riversare sono stati ottenuti dalla CC.DD.PP come finanziamenti in conto capitale per investimenti da effettuare da parte delle società partecipate espletanti pubblici servizi.

		2018	2019	2020
	EBIT	8.893	24.621	27.989
+	Ammortamenti e accantonamenti	75.443	85.443	85.443
=	AUTOFINANZIAMENTO LORDO	84.336	110.064	113.432
-	Imposte	45	211	277
=	AUTOFINANZIAMENTO NETTO	84.290	109.854	113.156
+/-	Variazione capitale circolante netto corrente (*)	-94.932	-158.865	-27.230
+/-	Variazione fondo TFR	-6.293	66.811	-9.125
+/-	Variazione altri fondi	0	0	0
=	FLUSSO DI CASSA OPERATIVO CORRENTE	-16.935	17.800	76.800
+/-	Variazione immobilizzazioni	-300.000	-420.000	0
=	FLUSSO DI CASSA AL SERVIZIO DEL DEBITO	-316.935	-402.200	76.800
-	Oneri finanziari	-5.500	-7.800	-8.800



=	FABBISOGNO (Avanzo) Finanziario complessivo	-322.435	-410.000	68.000
+	Accensione debiti a breve	0		0
+	Accensione debiti a mlt			
+	Aumenti di capitale sociale- Finanziamenti soci i	350.000	450.000	0
=	Variazione flussi di cassa	27.565	40.000	68.000

Includiamo alcuni valori di performance che ci saranno utili per validare le nostre ipotesi

	2018	2019	2020	
Roi	1%	2%	2%	Roi
Roe	0%	0%	1%	Roe
Ros	1%	2%	3%	Ros
Debt/Equity	-1,24	-0,45	-0,46	Debt/Equity
Debt/Fatturato	-3,05	-2,56	-2,13	Debt/Fatturato
	2018	2019	2020	Benchmark
Tasso di ritorno del VA/Fatturato	69,02%	67,23%	66,66%	50%
Tasso di ritorno VA/Ammortamento	7	8	8	8
Tasso di ritorno del Va/Costo del lavoro	0,83	0,78	0,78	0,95

		2018	2019	2020
=	Rapporto Costi operativi/Ricavi totali	88%	85%	85%

Costi operativi = diretti e personale

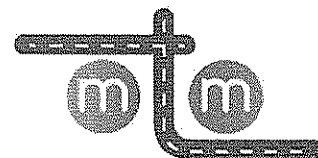
		2018	2019	2020
=	Rapporto Costi diretti/Ricavi totali	31%	33%	33%

Costi diretti = carburante, diretti e servizi

Costi operativi = diretti e personale

Ai fini comparativi si rinvia al **Report MEDIOBANCA LUGLIO 2017 "Economia e finanza delle società partecipate anni 2011-2015"**, dove per quanto riguarda il TPL, di cui citiamo qualche passo.

"Il maggiore fruitore di trasferimenti a titolo di integrazione tariffaria è, come detto, il Tpl. Si tratta di 14,8 miliardi di euro nel periodo 2011-2015, cui si aggiungono 1,4 miliardi di contributi per il costo del lavoro. Le medesime società hanno sommato perdite nette d'esercizio per 1 miliardo e ciononostante versato imposte per quasi 460 milioni. Si può quindi stimare in circa 16,8 miliardi di euro l'onere che ha gravato sul settore pubblico per il funzionamento del Tpl nei cinque anni tra il 2011 ed il 2015.... L'incidenza media dei ricavi di mercato (essenzialmente la bigliettazione) sui costi operativi è pari al 36,8%, ma la dispersione è assai ampia tra gli



operatori. Ciò segnala situazioni profondamente diverse quanto a contesti operativi ed ambientali (volume dell'offerta ed intensità della domanda, ovvero tasso di utilizzo del servizio), politica tariffaria (prezzo del biglietto più o meno remunerativo a seconda che si intenda farne gravare il costo sull'utenza o sui contribuenti), adeguatezza dei trasferimenti e loro tempestività (indicizzazione dei trasferimenti nel tempo e loro regolarità) e, non ultimo, efficienza operativa ed organizzativa (razionalizzazione delle strutture e dei costi). Ciononostante, il Tpl appare versare in condizioni di insufficiente sostenibilità economica, poiché la sua produttività (valore aggiunto netto per dipendente), pur sostenuta dai contributi, ripaga di fatto il solo costo del lavoro, portando il Clup (Costo del lavoro per unità di prodotto) ad un valore prossimo al 100% nel 2015".

Nel nostro esempio riproponiamo quindi

Indice Clup		2018	2019	2020	benchmark
CLUP	VA/ Numero dipendenti	€ 45.651,32	€ 39.400,92	€ 40.373,15	€ 35.000,00

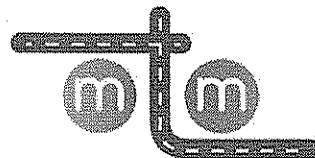
Da cui si nota un riallineamento verso il valore di riferimento.

IPOTESI WROST

In ragione delle finalità che tale Piano deve perseguire ed in ottemperanza alla consuetudine professionale che richiede una funzionalità operativa, anche in condizioni di stress test, abbiamo ipotizzato uno scenario pessimistico al fine di validare le condizioni di sostenibilità del Piano stesso. In particolare, rispetto ai variabili precedentemente indicate, in questo caso abbiamo ipotizzato:

- Un riconoscimento dell'incremento del corrispettivo regionale e comunale, ma con contemporaneo assorbimento dell'aggiornamento Istat maturato;
- Una riduzione dei costi di investimento per quanto concerne personale e promozione;
- Un graduale riequilibrio nell'ambito del triennio;
- Un maggiore sostegno con i servizi aggiuntivi da parte del Comune, nel triennio.

Per cui, nella sostanza, l'incremento richiesto è maggiore rispetto al precedente scenario, perché viene a mancare l'integrazione già maturata sui precedenti corrispettivi. Gli altri ricavi sono confermati, tranne quelli per servizi aggiuntivi che vengono aumentati nei due anni successivi al primo.



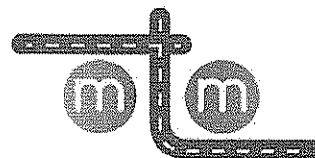
Km Effettuati	274.857
Km Minimi da richiedere	
Regione	261.919
Corrispett. x KM	€ 1,94
Valore Contratt.le	€ 508.122,86
Adeguamento Istat (*)	€ -
Totale Corrisp.vo	€ 508.122,86

Km effettivi da richiedere	
Comune	12.938
Corrispett. x KM	€ 1,94
Valore Cont.	€ 25.100
Adeguamento Istat (*)	€ -
Totale corrisp.vo	€ 25.100

Ricavi per servizio			
	2018	2019	2020
Corrisp.vi Reg.le	€ 354.505	€ 508.123	€ 508.123
Adeguam. Istat	€ 106.627	€ 5.081	€ 5.081
Corrisp.vo Min.Comune	€ 17.202	€ 25.100	€ 25.100
Adeguam.Istat	€ 5.173	€ 251	€ -
Altri Servizi Aggiuntivi	€ 60.000	€ 35.000	€ 35.000
Totale	€ 543.507	€ 573.555	€ 573.304

Anche in questo caso si riepiloga il conto economico, stato previsionale e rendiconto finanziario, avendo cura di appurare, che vi sarà maggiore contrazione dei costi indiretti e generali.

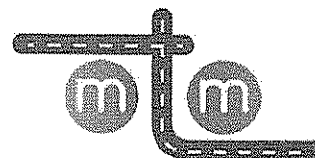
Conto economico riclassificato	Previsionale	Previsionale	Previsionale
	2018	2019	2020
Ricavi da vendita titoli di viaggio	146.679	168.681	208.169
Ricavi per trasporto persone	1.383	1.383	1.383
Ricavi per contratto di servizio (*)	543.507	573.555	573.304
Ricavi per contributo a CCNL	51.818	51.818	51.818
Ricavi per multe sanzioni	9.000	6.000	3.600
Ricavi per proventi pubblicitari	12.600	21.600	21.600
Contributo in conto esercizio(cont.ccnl)	28.746	28.746	28.746
RICAVI NETTI DI ESERCIZIO	793.733	851.783	888.620
Costo carburante e manutenzioni	133.959	149.621	151.995
Costi diretti e per servizi	111.958	123.514	130.212
VALORE AGGIUNTO	547.816	578.648	606.413



Costo del Personale ed altri costi diretti	455.880	477.212	479.214
EBTDA	91.936	101.436	127.199
Ammortamento immobilizzazioni	75.443	85.443	85.443
Altri costi per servizi commercial	8.600	12.500	15.600
EBIT	7.893	3.493	26.156
Costi indiretti di natura commerciale	2.450	6.450	9.450
Oneri finanziari	5.500	6.800	7.800
UTILE CORRENTE	-57	-9.757	8.906
Saldo partite straordinarie ed accantonamenti	0	0	0
RISULTATO RETTIFICATO ANTE IMPOSTE	-57	-9.757	8.906
Imposte nette sul reddito	-3	-470	429
RISULTATO DI BILANCIO	-54	-9.287	8.477
CASH FLOW GESTIONE ORDINARIA	75.389	76.156	93.920

Stato Patrimoniale riclassificato	Previsionale	Previsionale	Previsionale
	2018	2019	2020
Attivo corrente	177.200	195.679	288.876
Crediti commerciali	77.261	80.311	129.235
Disponibilità liquide	26.614	40.000	68.000
altri crediti	73.325	75.368	91.641
Rimanenze di Merce	0	0	0
Attivo fisso	630.557	1.186.202	1.114.566
Immobilizzazioni Materiali	630.557	1.186.202	1.114.566
Immobilizzazioni Immateriali	0		
TOTALE ATTIVO	807.757	1.381.881	1.403.442

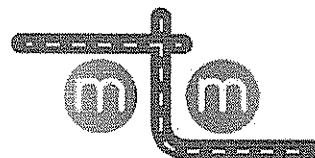
Passivo corrente	137.701	111.207	115.166
Debiti commerciali fornitori	78.900	55.000	47.115
Debiti vs Banche a breve	0	0	0
Altri debiti	36.800	32.821	42.515
Debiti v/ istituti previdenziali e assistenziali	15.161	16.164	16.487
Debiti tributari	6.840	7.222	9.049
Passivo corrente	310.110	320.015	329.140
Ratei passivi	0	0	0
Fondo TFR	310.110	320.015	329.140
Fondi accantonamento	0	0	0
TOTALE PASSIVO	447.811	431.222	444.306



Differenza Attivo-Passivo	359.946	950.659	959.136
---------------------------	---------	---------	---------

Patrimonio Netto	359.946	950.659	959.136
Capitale sociale	10.000	10.000	10.000
Riserve	350.000	949.946	940.659
Utile di esercizio	-54	-9.287	8.477

		2018	2019	2020
	EBIT	7.893	3.493	26.156
+	Ammortamenti e accantonamenti	75.443	85.443	85.443
=	AUTOFINANZIAMENTO LORDO	83.336	88.936	111.599
-	Imposte	-3	-470	429
=	AUTOFINANZIAMENTO NETTO	83.339	89.406	111.170
+/-	Variazione capitale circolante netto corrente (*)	-94.932	-62.701	-26.244
+/-	Variazione fondo TFR	-6.293	-9.905	-9.125
+/-	Variazione altri fondi	0	0	0
=	FLUSSO DI CASSA OPERATIVO CORRENTE	-17.886	16.800	75.800
+/-	Variazione immobilizzazioni	-300.000	-420.000	0
=	FLUSSO DI CASSA AL SERVIZIO DEL DEBITO	-317.886	-403.200	75.800
-	Oneri finanziari	-5.500	-6.800	-7.800
=	FABBISOGNO (Avanzo) Finanziario complessivo	-323.386	-410.000	68.000
+	Accensione debiti a breve	0	0	0
+	Accensione debiti a mlt			
+	Aumenti di capitale sociale- Finanziamenti soci	350.000	450.000	0
=	Variazione flussi di cassa	26.614	40.000	68.000



Anche in questo caso riproponiamo indicatori e benchmark

	2018	2019	2020	
Roi	1%	0%	2%	Roi
Roe	0%	-1%	1%	Roe
Ros	0%	-6%	4%	Ros
Debt/Equity	-1,24	-0,54	-0,55	Debt/Equity
Debt/Fatturato	-3,05	-2,56	-2,13	Debt/Fatturato

	2018	2019	2020	Benchmark
Tasso di ritorno del VA/Fatturato	69,02%	67,93%	68,24%	50%
Tasso di ritorno VA/Ammortamento	7	7	7	8
Tasso di ritorno del Va/Costo del lavoro	0,83	0,82	0,79	0,95

Si ritiene quindi che, anche nell'ipotesi pessimistica, la società possa garantire con le varianti definite, il raggiungimento dell'equilibrio economico nel corso del triennio, come definito dal T.U. sulle partecipate, nell'ambito di processi di ricapitalizzazione di società partecipate.

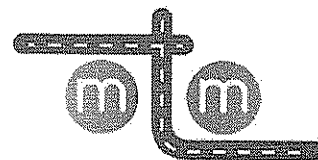
Prospettive di sviluppo e conclusioni.

Se il piano industriale e/o di risanamento ha come obiettivo quello di provvedere a dimostrare il percorso di riequilibrio economico e patrimoniale della società, non si può fare a meno di sviluppare le prospettive a medio termine al fine di garantirne la continuità economica. Si ritiene che il futuro della società, vada inquadrato nella capacità di sviluppare le potenzialità del servizio di intermodalità del trasporto, che offre in prospettiva il P.U.M.S.

Nel concreto il primo passo è quello prospettato, del conferimento a decorrere dal 2018, dell'area destinata a parcheggio adiacente alla Stazione ferroviaria, che potrebbe essere anche un esempio di:

- modello di gestione delle future aree di park & ride previste dal P.U.M.S;
- modello di integrazione dei servizi fra le società partecipate;
- modello di sviluppo di nuove aree di business legate al car sharing e bici sharing.

Intendiamo affermare che, per quanto innanzi illustrato, si potrebbe ipotizzare come la gestione del trasporto da e verso aree parcheggio verrebbe effettuata da MTM, che affiderebbe in project financing



la costruzione ed allestimento delle aree ad altra società partecipata. Inoltre la gestione del servizio di parcheggio, affidata ad altra società partecipata, sarebbe inquadrata nell'accordo di convenzione di service infragruppo, che consentirebbe di compensare la società partecipante datrice dei servizi (amministrazione, logistica, etc) a favore di MTM. Sarebbe anche esempio per garantire processi integrativi delle strutture societarie e/o di rami aziendali. Le sinergie potrebbero portare allo sviluppo di piattaforme informatiche in cui l'utente cittadino potrebbe:

- a) Pagare con smartphone il parcheggio o il biglietto;
- b) Prenotare una bicicletta o un parcheggio di scambio o un'auto elettrica nei parcheggi di scambio;
- c) Avvisare del disservizio di trasporto o di altri disservizi legati ai servizi di pubblica utilità (rifiuti, mancato manutenzione dei marciapiedi e/o di strade) o prenotare un servizio (raccolta di mobili e/o materiali indifferenziato o elettronico);
- d) Essere informato in tempo reale di eventuali comunicazioni di Protezione Civile;
- e) Pagare tasse e tributi comunali on line.

Tali gestioni vedrebbero coinvolte tutte le attuali società partecipate confluenti in servizi pubblici. E' necessario, come da atto di ricognizione ed impulso, che tale scenario vada eseguito solo quando la Giunta Comunale, predisponga un piano di dettaglio, da presentare al Consiglio Comunale, per l'approvazione, nel quale siano riportate tutte le sinergie operative tra le tre società partecipate in house, la loro modalità di attuazione e le attività di controllo da realizzarsi mediante un organismo misto tecnico/amministrativo da presentare in concomitanza all'adempimento previsto dall'art.20 del D.L.vo 175/2016.