BOZZA

GRUPPO BPER

# AMT S.p.A.

**Servizio di Advisory per la valorizzazione della partecipazione detenuta dal Comune di Genova**

**(C.I.G. Z1F09A6D03)**

**Report del Servizio di Advisory**

COMUNE DI GENOVA

AMTGenova

Milano, 30 settembre 2013

Divisione **Melior**banca

***Advisory ed M&A***

STRETTAMENTE RISERVATO E CONFIDENZIALE

# Indice

**Premesse e finalità del Report**

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

BOZZA

GRUPPO BPER

# Il Servizio di Advisory (1/3)

» In esecuzione alla deliberazione di Giunta Comunale n. 14 del 24 gennaio 2013 "Indirizzi per la valutazione di AMT", la Direzione Partecipate del Comune di Genova (di seguito la "**Civica Amministrazione**" o la "**Stazione Appaltante**") ha avviato, nell'aprile 2013, un'indagine di mercato ai sensi dell'art. 125, comma 11 del D. Lgs. 163/2006 e ss. mm. e ii. e dell'art. 6 del Regolamento per le Acquisizioni in Economia di Beni e Servizi del Comune di Genova, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 26/2008 e ss. mm. e ii. (di seguito l'"**Indagine**"), finalizzata ad acquisire offerte per l'affidamento del "**Servizio di advisory finanziario per la valorizzazione della partecipazione detenuta dal Comune di Genova nella società A.M.T. S.p.A. - n. C.I.G. z1f09a6d03"** (di seguito il **"Servizio di Advisory"**).

» A.M.T. S.p.A. (di seguito la "**Società**" o "**AMT**") è la società partecipata al 100% dal Comune di Genova, che esercisce il servizio di trasporto pubblico (di seguito il "**TPL**") nell'ambito del bacino "G urbano" del territorio cittadino.

» L'Indagine ha previsto l'individuazione di un advisor finanziario (di seguito l' "**Advisor**") che supportasse la Stazione Appaltante nel processo di valutazione di AMT; tale processo, in particolare, era previsto fosse finalizzato alla:

- redazione di un documento di valutazione economico finanziaria della Società sviluppata in relazione alle diverse opportunità di sviluppo del servizio di trasporto pubblico, anche in relazione ai possibili diversi dimensionamenti dei bacini di traffico (metropolitano, provinciale, regionale);
- determinazione della quota di partecipazione ottimale da destinare al socio privato in relazione all'analisi degli scenari sopra individuati;
- definizione del valore della quota di partecipazione ottimale della società che costituirà la base d'asta nella eventuale successiva procedura di vendita ad evidenza pubblica.

» In relazione a tanto, l'Indagine prevedeva che l'attività dell'Advisor – da eseguirsi sulla base degli indirizzi della Civica Amministrazione ed in stretto coordinamento con gli uffici della medesima nonché con la Società - fosse fondata sui seguenti elaborati forniti dagli uffici del Comune e da AMT:

- conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario (di seguito il "**Bilancio 2012 di AMT"**);
- il piano industriale, approvato dal Consiglio di Amministrazione della AMT (di seguito il "**Piano Industriale di AMT**")

(di seguito il Bilancio 2012 di AMT ed il Piano Industriale di AMT la "**Documentazione di Base**").

BOZZA

# Il Servizio di Advisory (2/3)

- Con lettera prot. N. 141586 del 24 aprile 2013, la Stazione Appaltante invitava la Banca popolare dell'Emilia Romagna – Divisione Meliorbanca (di seguito la "**Banca**" o "**Bper**" o l' "**Advisor**") a formulare la migliore offerta per il Servizio.

- All'esito della valutazione dell'offerta formulata dalla Banca (di seguito l' "**Offerta Bper**"), con comunicazione Prot. n. 191036 dell'11 giugno 2013, la Stazione Appaltante rappresentava che, a seguito di Determinazione Dirigenziale n. 15 del 29 maggio 2013, veniva disposto di affidare il servizio in oggetto alla Banca, subordinando l'efficacia dell'affidamento e la stipula del contratto all'esito positivo della verifica dei possesso di tutti i requisiti previsti dalla normativa in capo al soggetto assegnatario (di seguito l'"**Affidamento Provvisorio**").

- Su richiesta della Stazione Appaltante, a partire dal 26 giugno 2013, in regime di Affidamento Provvisorio, venivano dall'Advisor avviati contatti, incontri e sessioni di lavoro con la Civica Amministrazione ed il management di AMT finalizzati alla programmazione delle attività di cui al servizio in argomento ed all'effettuazione di una ricognizione sulla Documentazione di Base.

- Con comunicazione Prot. n. 236392 del 23 luglio 2013, la Stazione Appaltante rappresentava all'Advisor l'aggiudicazione definitiva del Servizio (di seguito l' "**Aggiudicazione Definitiva**").

- All'esito dell'attività di analisi della Documentazione di Base, emergeva quanto segue:
  - alla Data di Aggiudicazione Definitiva, il Bilancio 2012 di AMT non risultava essere stato approvato dall'Assemblea dei Soci;
  - il Piano Industriale di AMT, elaborato dal management aziendale e approvato dall'Organo Amministrativo della Società, recava le assunzioni di natura industriale, organizzativa e reddituale per l'esercizio in corso 2013 e per il solo 2014, non essendo disponibili alla Società nonché alla Civica Amministrazione i riflessi di natura economica, patrimoniale e finanziaria oltre tale data a causa della scadenza del Contratto che regola il servizio di TPL tra AMT ed il Comune di Genova, prevista il 31/12/2014. Peraltro, poiché non risultava prevedibile come in effetti non risulta l'evoluzione normativa di carattere regionale che dovesse, dopo l'eventuale adeguamento ai principi comunitari, regolare il conferimento di un nuovo contratto di servizio a partire dal predetto termine ovvero individuare eventuali autorità d'ambito a ciò deputate, non è al momento possibile ipotizzare i conseguenti effetti in merito alla riorganizzazione del medesimo servizio sui bacini dimensionati a livello cittadino ovvero metropolitano (anche in relazione alla normativa istitutiva dell'ente che ne regolerà le funzioni) nonché regionale.

- In data 12 settembre 2013, veniva pertanto stipulato il contratto tra la Stazione Appaltante ed il Comune di Genova (di seguito il "**Contratto di Advisory**").

BOZZA

GRUPPO BPER

# Il Servizio di Advisory (3/3)

» In relazione alla Documentazione di Base, il Contratto di Advisory ha previsto la definizione di una serie di attività preliminari (di seguito "**Attività Preliminari**") da effettuarsi da parte dell'Advisor, senza ulteriori oneri a carico della Civica Amministrazione, finalizzate all'individuazione ed alla definizione, di comune accordo tra Advisor, Stazione Appaltante e management di AMT di a) ipotesi, assunzioni e previsioni in merito ai volumi potenziali di traffico e passeggeri, e pertanto di ricavi, a sinergie di costi, intese principalmente come dimensionamento di struttura organizzativa del servizio nonché di assunzioni in merito a possibili evoluzioni di termini e condizioni contrattuali con i quali potranno essere regolati il servizio di trasporto pubblico locale, e b) conseguentemente, le previsione di natura economica, patrimoniale e finanziaria a livello aziendale riferita a tali ipotesi, entro il termine contrattualmente offerto di venti giorni lavorativi a decorrere dalla sottoscrizione tra il Comune di Genova e la Banca popolare dell'Emilia Romagna Soc. Coop. di un **Verbale di avvenuto reperimento delle informazioni e definizione delle assunzioni e degli scenari** (di seguito il **"Verbale"**).

» L'Offerta Bper prevede la consegna alla Stazione Appaltante dei seguenti elaborati:

- report sull'analisi della situazione di AMT (di seguito "**Report Analisi**"), da predisporre all'esito dell'analisi delle principali componenti di natura economica, patrimoniale e finanziaria del bilanci 2012 e della situazione contabile recente;
- report sul Business Plan di AMT (di seguito "**Report Piano Industriale**"), da predisporre all'esito dell'analisi del Piano Industriale di AMT;
- report sugli asset di AMT (di seguito "**Report Asset**"), da predisporre all'esito delle analisi in merito alle attività materiali, in primis la flotta di automezzi;
- report sulle opzioni strategiche (di seguito "**Report Opzioni Strategiche**"), da predisporre all'esito dell'analisi di dati ed informazioni relativi ai bacini di traffico cittadino, provinciale e regionale nonché ad ipotesi di aggregazione e/o altre operazioni straordinarie tra gli operatori;
- report sulla valutazione del capitale economico di AMT (di seguito "**Report Valutazione**").

» Il presente Report, costituisce il risultato finale delle attività svolte dall'Advisor ed include per immediatezza di consultazione i suddetti singoli report "Report Analisi", "Report Piano Industriale", "Report Asset", "Report Opzioni Strategiche", "Report Valutazione" congiuntamente il "Report". Nella redazione del presente documento, l'Advisor ha fatto riferimento alla documentazione messa a disposizione, direttamente o indirettamente, dalla Stazione Appaltante.

BOZZA

GRUPPO BPER

# Limitazioni (1/2)

» L'attività prestata dall'Advisor in esecuzione degli adempimenti contrattuali è stata condotta adottando criteri e metodologie propri di un *advisor* finanziario indipendente.

» Il Report va letto alla luce dei seguenti elementi:

- si basa sull'applicazione di metodologie valutative generalmente accettate, applicate e riscontrabili nella *best practice* della comunità finanziaria alla fattispecie in esame;
- riporta l'indicazione di un intervallo di valore del capitale operativo ed economico di AMT, in relazione al set informativo disponibile al momento della determinazione della stessa valutazione, nell'ipotesi di continuità delle strategie e delle condizioni di gestione attualmente osservabili ed attese, riportate nella documentazione posta alla base della presente elaborazione, tra cui la realizzazione delle azioni ed il raggiungimento degli obiettivi, di natura quantitativa e qualitativa, indicati nel documento denominato "Piano Industriale e di Riequilibrio economico 2013-2014" del 21 maggio 2013", predisposto dal management di AMT e approvato dall'Organo Amministrativo della Società.

» Le attività dell'Advisor si basano, principalmente, delle seguenti assunzioni:

- non variabilità del quadro normativo, regolamentare, economico, tecnico ed organizzativo posto alla base della Documentazione di Base;
- la continuità del servizio di TPL da parte di AMT, sull'attuale bacino comunale, anche per gli esercizi successivi al 2014;
- mantenimento delle condizioni di continuità aziendale di AMT, alla luce dei rischi e delle incertezze per l'esercizio 2013 delineati nella Relazione sulla Gestione del Bilancio 2012.

» Il Report intende fornire un'indicazione di valore equo teorico di riferimento della Società e dipende da stime tecnico - finanziarie di valori intrinseci e da stime indicative desunte da parametri di mercato. Eventuali transazioni che sulle stesse dovessero in seguito avvenire potrebbero essere realizzate anche sulla base di un valore di riferimento differente, in considerazione delle specifiche condizioni di mercato e delle sinergie attivabili dalle parti, della posizione soggettiva di ciascuna di esse, della confluenza della partecipazione nell'ambito di specifiche compagini sociali, della verifica, in sede di due diligence dei risultati consuntivati a quella data rispetto alle previsioni rappresentate, sull'effettiva realizzabilità, quanto al fattore temporale e al grado stesso di implementazione delle azioni e dei provvedimenti aziendali posti alla base del Piano di Industriale di AMT nonché agli accordi di *governance*.

BOZZA

# Limitazioni (2/2)

- Il Report è stato redatto utilizzando elementi e dati pubblici e/o forniti, direttamente da AMT o per il tramite della Stazione Appaltante, sui quali non è stata effettuata, da parte di Bper, alcuna verifica né attività di *auditing*.

- L'accuratezza dei risultati del presente Report dipende significativamente dalla attendibilità e dalla completezza delle informazioni e dei dati ricevuti. In relazione a quanto precede, pertanto, nessuna asserzione, implicita o esplicita, può essere fatta sull'accuratezza delle informazioni e dei dati ricevuti in buona fede e sulle elaborazioni conseguenti. La Banca ed i suoi collaboratori, quindi, non possono essere considerati in alcun modo responsabili per qualsiasi conseguenza derivante, direttamente o indirettamente, dalla lettura, elaborazione e valutazione del presente Report da qualsiasi evento che venisse ad esso ricondotto.

- Bper si riserva di rivedere la valutazione in caso di variazione sostanziale di uno o più elementi, della documentazione, delle ipotesi e dei presupposti su cui la *Fairness Opinion* si fonda.

***Il presente Report è stato predisposto nel presupposto dirimente di mantenimento delle condizioni di continuità aziendale garantite dal Comune di Genova.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# Premessa metodologica

» In considerazione della finalità del presente Report, ed in particolare delle informazioni disponibili allo stato attuale, le stime preliminari di valutazione condotte non riflettono, come meglio specificato nel proseguo, considerazioni di natura soggettiva proprie di un processo negoziale o di determinazione di un 'prezzo'. Pertanto, il valore economico nel seguito indicato è stato stimato come valore generale del capitale economico della Società quale entità autonoma che opera in normali condizioni di mercato, tenuto conto delle ipotesi e limitazioni esposte e specificità operative della società stessa e delle informazioni disponibili.

» Si evidenzia come il prezzo finale in base al quale una società viene acquistata/venduta è la risultante di un processo, che si articola nei seguenti momenti fondamentali:

- **stima del valore generale del capitale economico**: il valore generale del capitale economico, o valore del capitale economico, di una società è il valore di riferimento in base al quale questa può essere negoziata tra un compratore ed un venditore che si trovino in condizioni di assoluta libertà di agire e siano in possesso di un ragionevole grado di conoscenza delle condizioni di mercato e dei fatti rilevanti connessi all'oggetto della negoziazione.
- **considerazione degli elementi soggettivi che influenzano l'operazione**: qualora nel processo valutativo si considerino non solo gli elementi intrinseci (o oggettivi), ma anche fattori di tipo soggettivo, ovvero elementi attinenti specificamente ad una o più controparti coinvolte nell'operazione di cessione/acquisizione, il risultato è una determinazione di valore esclusivamente funzionale all'operazione posta in essere e, come tale, utilizzabile con riferimento esclusivo alle controparti in causa. È il caso, ad esempio, di valutazioni che riflettano l'opportunità per una di tali controparti di conseguire, attraverso l'operazione in oggetto, sinergie commerciali, economie di scala, risparmio dei costi di struttura ed ottenimento di maggiori livelli di efficienza operativa. Includendo detti elementi nel processo di valutazione, il valore di una società riflette l'apprezzamento soggettivo di una controparte circa alcune delle componenti del valore dell'altra, ovvero il maggior valore che la controparte intende riconoscere, o richiedere all'altra, per considerare eventi che si verificheranno solo in fase di integrazione operativa.
- **gestione degli aspetti negoziali e definizione del prezzo**: il prezzo finale al quale una società, o un ramo di essa, viene ceduta o acquisita tiene conto, oltre che di elementi oggettivi e soggettivi quantificabili, anche di ulteriori considerazioni di carattere qualitativo solitamente riguardanti la valenza strategica dell'operazione, il potere contrattuale e le dimensioni delle entità coinvolte nel progetto, l'ingresso in un mercato appetibile e le sinergie di immagine. Tali elementi qualitativi trovano solitamente riscontro quantitativo nelle indicazioni fornite dal mercato in termini di quotazioni espresse dai mercati finanziari ovvero di valori a cui sono state cedute o acquistate società confrontabili per settore, dimensioni e mercato di riferimento.

BOZZA

GRUPPO BPER

# Documenti ed informazioni utilizzate per la valutazione

» Nello svolgimento del procedimento valutativo, sono stati considerati i seguenti documenti e fonti di supporto:

- *documento denominato "**Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013 - 2014"** (di seguito anche solo "**Piano Industriale AMT**") datato 21 maggio 2013 ricevuto in data 6 luglio 2013, contente, tra le altre, le previsioni di natura economica di AMT per il periodo 2013 – 2014 (di seguito il "**Business Plan AMT**"), predisposto dal management di AMT e approvato dall'Organo Amministrativo della Società;*
- *bilancio individuale di AMT dell'esercizio 2011;*
- *bilancio individuale di AMT e consolidato del Gruppo AMT dell'esercizio 2012, approvato dall'Assemblea dei Soci in data 29 luglio 2013;*
- *contratto di servizio quadro per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale di persone nel bacino di traffico urbano G negli anni 2006-2011 e proroga 2013-2014;*
- *polizze di assicurazione: furto e rapina 2013, beni immobili e mobili 2013, incendio e furto veicoli 2013, infortuni cumulativa 2013, infortuni conducenti 2013, metropolitana 2013, RCA 2013 e RCT-RCO 2013, capitolato assicurazione incendio e furto veicoli 2013;*
- *contratto d'appalto per l'assegnazione dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale sulla linea ferroviaria "Genova-Casella";*
- *autorizzazione provvisoria alla AMT SpA per la prosecuzione dell'effettuazione dei servizi ferroviari relativi alla Ferrovia Principe Granarolo (Febbraio 2006);*
- *accordo sindacale del 11 luglio 2011, 7 maggio 2013;*
- *contratto di cessione ramo d'azienda AMI del 14 luglio 2011;*
- *AMT asseverazione crediti verso il Comune di Genova 2012;*
- *delibera di revisione del sistema tariffario del servizio di trasporto pubblico locale gestito da AMT SpA (3 maggio 2013);*
- *organigramma al 30 giugno 2013;*
- *documentazione relativa a: manutenzione apparecchiature tecnologiche e telematiche, manutenzione correttiva autobus e filobus, manutenzione programmata autobus e filobus, pianificazione della manutenzione e programmi di manutenzione;*
- *dati ed elementi quantitativi e qualitativi di natura economica, patrimoniale, finanziaria, nonché gestionali, industriali ed organizzativi della Società a tutto il 2012;*
- *capitolato Assicurazione contro i danni dell'incendio dei beni immobili e mobili 2013 [ricevuto in data 16.09.2013];*
- *capitolato Assicurazione incendio e furto veicoli 2013 [ricevuto in data 19.08.2013];*
- *polizza Assicurazione Incendio e Furto veicoli 2013 Fondiaria SAI [ricevuto in data 19.08.2013];*
- *procedura Manutenzione Apparecchiature Tecnologiche e Telematiche [ricevuto in data 27.08.2013];*
- *procedura Manutenzione Correttiva Autobus e Filobus [ricevuto in data 27.08.2013];*
- *procedura Manutenzione Programmata Autobus e Filobus [ricevuto in data 27.08.2013];*

BOZZA

# Documenti ed informazioni utilizzate per la valutazione

» Nello svolgimento del procedimento valutativo, sono stati considerati i seguenti documenti e fonti di supporto (segue):

- *procedura Pianificazione della Manutenzione [ricevuto in data 27.08.2013];*
- *programmi di manutenzione [ricevuto in data 27.08.2013];*
- *Ammortamento Autobus (Mazars & Guerard SpA) [ricevuto in data 27.08.2013];*
- *file excel "13-08-27 elenco bus assicurati FI" [ricevuto in data 27.08.2013];*
- *file excel "Cespiti" che include i fogli di lavoro "Bus-filobus", "Mat_rotabile" e "Immobili" [ricevuto in data 19.08.2013];*
- *file excel "Scheda immobili di proprietà o in uso ad AMT" [ricevuto in data 21.08.2013];*
- *file excel "Manutenzione mezzi Act ytd 2008 vs. 2013" [ricevuto in data 20.08.2013].*

» Si evidenzia che non sono risultati disponibili perizie e/o valutazioni del parco rotabile di proprietà di AMT.

» Sono stati, infine, utilizzati documenti e informazioni (come rapporti di analisti finanziari sulle principali multiutilities italiane), di provenienza interna ed esterna, necessari allo sviluppo del processo valutativo.

» Le conclusioni del presente Report potrebbero variare qualora dovesse emergere la non veridicità, completezza, anche solo parziale, della documentazione utilizzata a tal fine.

BOZZA

GRUPPO BPER

# Difficoltà riscontrate nel processo di valutazione (1/2)

» Nello svolgimento delle attività finalizzate alla predisposizione del Report, sono state riscontrate talune difficoltà, tra cui:

- l'indisponibilità del modello di calcolo alla base del Piano Industriale di AMT, che non ha reso possibile l'analisi delle assunzioni poste alla base dello stesso;
- l'indisponibilità di previsioni di natura patrimoniale e finanziaria per gli esercizi prospettici 2013 e 2014, per i quali sono state rese solo le previsioni economiche;
- l'indisponibilità di previsioni di natura economica, patrimoniale e finanziaria per gli esercizi prospettici successivi al 2014, in relazione all'indeterminatezza del quadro giuridico e normativo di riferimento che, ad oggi, non consente l'effettuazione – per gli esercizi successivi al 2014 - di scenari e/o semplici assunzioni circa l'assegnazione del servizio di TPL Urbano, svolto attualmente da AMT in regime di *prorogatio* sino al 31/12/2014;
- l'indisponibilità di elementi attestanti l'effettiva attuazione, nelle tempistiche e con gli effetti economici previsti dal Piano Industriale di AMT, delle misure gestionali, quali il contenimento del servizio – e con esso dei relativi oneri di gestione - , avviate per fronte alla necessità di consentire il riequilibrio economico della gestione, pesantemente condizionata dalla rigidità della struttura aziendale, in primis dal costo del personale;
- la mancanza di un insieme significativo di transazioni di aziende comparabili a AMT sul mercato, da porre alla base quale riferimento per la determinazione del valore della stessa;
- l'esposizione dell'attività aziendale alla possibile evoluzione normativa, di carattere nazionale nonché regionale, al momento non configurabili, che potrebbe avere riflessi sull'assetto complessivo del sistema di trasporto locale, condizionando il regime e le regole di affidamento, ovvero su eventuali nuove modalità organizzative del servizio (e, pertanto, anche proprietarie delle attuali aziende, che potessero essere imposte dalla Legge), tra le quali la ridefinizione dei bacini di traffico con dimensionamenti diversi da quello attualmente di interesse per AMT.

» In relazione all'ultimo alinea, e come evidenziato anche in altre parti nel presente Report, gli esiti del rinnovo dell'affidamento del servizio di TPL Urbano, attualmente condotto dalla Società in regime di proroga con termine 31/12/2014, potranno determinare, in caso di non aggiudicazione da parte di AMT, un impatto dirimente sul valore del capitale della stessa, prefigurandosi in tal modo l'interruzione della suddetta attività, peraltro unica; in tale prospettiva, non contemplata nel presente Report, lo scenario aziendale sarebbe quello della mera liquidazione del patrimonio aziendale.

BOZZA

# Difficoltà riscontrate nel processo di valutazione (2/2)

- In mancanza di indicazioni e di previsioni in tal senso, l'assunzione posta alla base del presente Documento è la continuità del servizio di TPL Urbano da parte di AMT anche per gli esercizi successivi al 2014.

- Si evidenzia, peraltro, che non disponendo di previsioni economiche per gli esercizi successivi al 2014, non risulta apprezzabile l'effetto delle misure di contenimento dei costi e del possibile ritorno all'equilibrio economico della gestione aziendale; tale equilibrio, tuttavia, poiché è atteso venga determinato per gli esercizi 2013 e 2014 per buona parte attraverso contributi di natura straordinaria per complessivi Euro 27 mln circa da parte dell'Azionista, potrà essere confermato negli esercizi successivi al 2014, ragionevolmente, solo mediante ulteriori interventi di ricapitalizzazione in c/ripianamento perdite, alla luce dell'esiguità del patrimonio netto contabile che da solo non consente il mantenimento delle condizioni di continuità aziendale.

***La situazione economica e patrimoniale di AMT richiede interventi di rafforzamento della dotazione di mezzi patrimoniali per far fronte alle prevedibili perdite di esercizio oltre l'esercizio 2014 ed agli investimenti di rinnovo della flotta aziendale. Qualunque scenario elaborato ai fini della valutazione del capitale economico della Società dovrà tenere in considerazione tali irrinunciabili ed improrogabili condizioni.***

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. **Overview di AMT S.p.A.**
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

# 1.1. Profilo di sintesi

BOZZA

GRUPPO BPER

## Descrizione della Società

- L'**Azienda Municipalizzata Trasporti** (di seguito "**AMT**" o la "**Società**"), costituita nel 1965 e con radici storiche risalenti alla fine del 1800, **gestisce il trasporto pubblico locale** ("**TPL**") **urbano** su gomma, rotaia e rete filoviaria nel **territorio del Comune di Genova.**
- **Il capitale sociale di AMT è interamente detenuto dal Comune di Genova.**
- AMT gestisce il servizio **TPL urbano** nel Comune di Genova in virtù di un **Contratto di Servizio, sottoscritto in data 23 dicembre 2005 con il Comune di Genova**, **scaduto nel dicembre 2011** ed attualmente in regime di **proroga per 3 anni dal 2012 al 2014**.
- La Società offre un **sistema di trasporto multimodale** che comprende:
  - **139 linee di bus che percorrono le strade cittadine** e le due vallate Valpolcevera e Valbisagno, con 2.500 fermate e 187 capilinea;
  - **1 linea metropolitana** che collega per 7 Km la zona di Rivarolo al centro città, con 8 stazioni;
  - **2 funicolari, 1 ferrovia a cremagliera e 10 ascensori** che salgono lungo le colline collegando il centro alle alture;
  - **1 ferrovia a scartamento ridotto** (la ferrovia **Genova Casella**);
  - **1 linea veloce via mare** (**Navebus**) che collega Pegli al Porto Antico;
  - **1 linea Volabus** (Aeroporto-Stazioni).
- AMT è dotata di una **rete di trasporto pubblico capillare di oltre 900Km** di cui **7,9 Km su rotaia** e **13,4 Km su rete filoviaria**.
- Nel 2011, la Società ha prodotto ca. **30 mln di Km** e trasportato **155 mln di passeggeri (viaggi)** con una media di **ca. 430.000 persone ogni giorno**.

## Milestones

| | |
|---|---|
| 1873 | La **Società Ligure di Trasporto**, impresa a capitale belga, organizza il **primo servizio di trasporto pubblico a Genova attraverso omnibus a cavalli.** |
| 1878-1894 | Il Comune di Genova stipula convenzioni con **La Compagnia Generale Francese dei Tramways** che inizia a impiantare i binari tranviari verso Voltri e Pontedecimo e con la **Società svizzera di Ferrovie Elettriche e Funicolari (FEF)** e la **Società Tramways Orientali (TO)**. I lavori sono in una situazione di stallo. |
| 1894 - 1901 | L'AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) di Berlino acquista la FEF e la TO. L'impresa tedesca costituisce, nel settembre 1895, la **Società Unione Italiana Tramways Elettrici (UITE)** che acquista le concessioni per operare. La FEF e TO realizzano una rete tranviaria di oltre 53Km fino a Nervi e Prato. Nel 1901, la FEF e la TO vengono poste in liquidazione e i rispettivi esercizi ceduti alla UITE. |
| 1916-1927 | Nel 1916, i tedeschi rassegnano le dimissioni e la Società passa sotto il controllo di imprenditori italiani. **Nel 1927, il Comune di Genova acquista la maggioranza delle azioni della Società.** La UITE rinnova il parco rotabile e revisiona la rete. |
| 1927-1965 | Nel 1962 il Governo emana una legge per agevolare fiscalmente la municipalizzazione della UITE. Nel 1964 viene firmato l'atto di cessione al Comune e la Società posta in liquidazione. Nel 1965 la UITE cessa l'attività di società per azioni: **nasce l'Azienda Municipalizzata Trasporti (AMT).** |
| 1965-1981 | **AMT acquisisce la maggior parte dei servizi extraurbani gravitanti sul territorio della Provincia di Genova (bacino G).** |
| 1981-1999 | **Nel febbraio 1999, l'azienda viene trasformata in S.p.A**. con il **Comune come azionista unico**, seguendo la normativa sul trasporto pubblico locale stabilita dalla legge Bassanini e dal decreto Burlando. Situazione incerta a causa della carenza dei finanziamenti nazionali e per le ristrettezze finanziarie del Comune. |
| 2006 | Scissione di AMT in due società distinte: **AMT per gestire il servizio di TPL** e **AMI per gestire le infrastrutture e la manutenzione**. A seguito di una gara internazionale per l'individuazione di un socio al 41% per AMT, viene individuato il gruppo francese, Transdev. |
| 2011 | Nel dicembre 2011, **il socio privato Transdev (che aveva modificato la propria denominazione sociale in RATP Dev Genova Srl) ha ceduto la propria quota al Comune di Genova, che è diventato l'unico azionista.** |

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

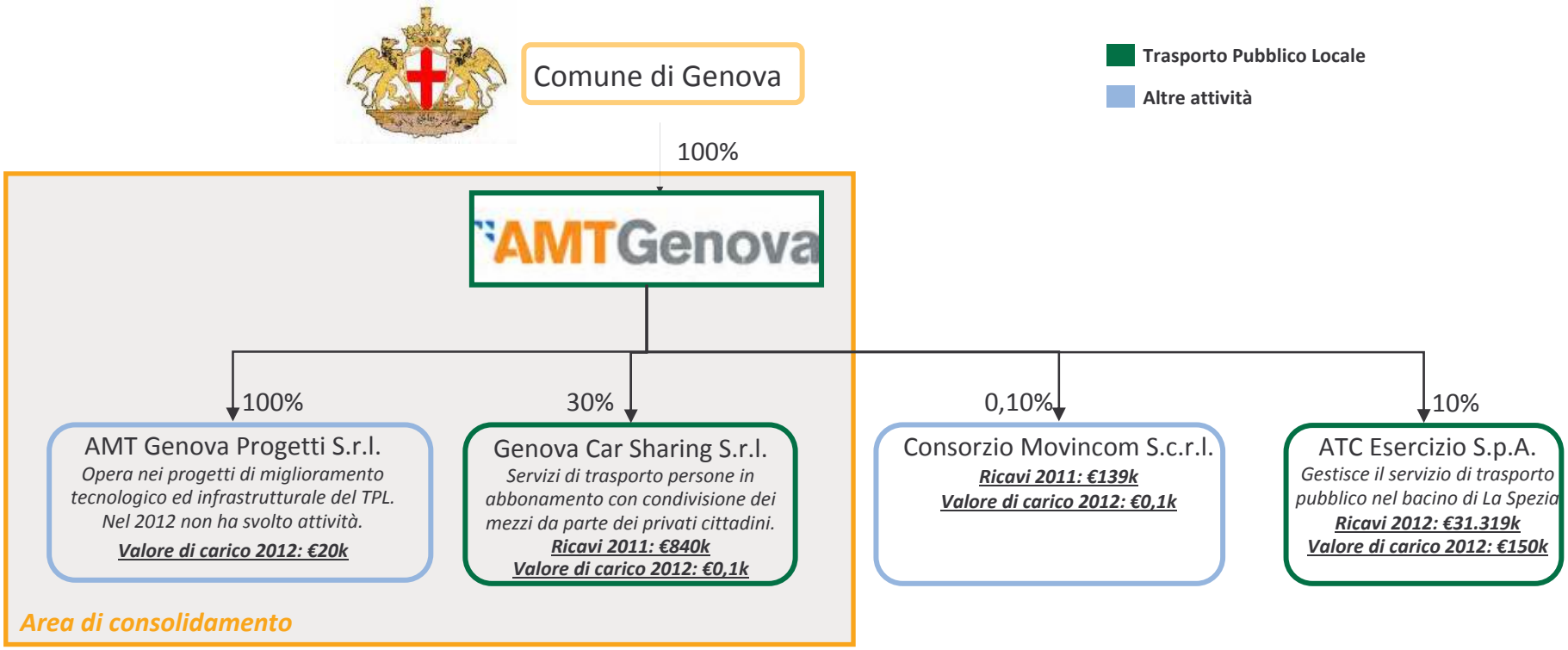
# 1.2. Struttura azionaria e partecipazioni

BOZZA

GRUPPO BPER

## Struttura azionaria e partecipazioni

» Al 31 dicembre 2012, il **capitale sociale di AMT S.p.A., pari a €11.426.013,00 e suddiviso in 221.220 azioni ordinarie, del valore nominale di €51,65 ciascuna, era interamente posseduto dal Comune di Genova**, che oltre ad essere **azionista totalitario** è anche **controparte del contratto di servizio urbano**.




» In data **28 dicembre 2012 è stato modificato lo Statuto Sociale della Società** ed il modello di governance basato sul Consiglio di Amministrazione è stato sostituito da quello basato sull'**Amministratore Unico**, nella persona del Dott. Livio Ravera.

*Fonte: Cerved aggiornato al 4 agosto 2013*

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.3. Il contratto di servizio

BOZZA

GRUPPO BPER

## Il contratto di servizio

**Contratto di servizio 2006-2011**

» AMT gestisce il servizio **TPL urbano** nel Comune di Genova in virtù di un **Contratto di Servizio, sottoscritto in data 23 dicembre 2005 con il Comune di Genova**, **scaduto nel dicembre 2011** ed attualmente in regime di **proroga per 3 anni dal 2012 al 2014**.

**Contratto di servizio Proroga 2012-2014**

» **Il Comune di Genova ha richiesto ad AMT l'accettazione della proroga al contratto di servizio fino al 31 dicembre 2014** alle medesime condizioni della Delibera di Giunta Comunale n.414/2011 e cioè su base annua:

- **corrispettivo,** ex art. 18 c.d.s.;
- **contributo per la socialità**, ex art. 21 c.d.s.;
- **contributo per l'esercizio della linea metropolitana**, ex art.46 c.d.s;
- **corrispettivo per il servizio scolastico**, ex Allegato W c.d.s.;
- **corrispettivo per il servizio "Navebus"**, limitatamente alle risorse messe a disposizione dalla Regione Liguria per il 2012 e pari a €350k;
- **contributo di €4,2 mln a titolo di copertura del CCNL**.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.4. Il territorio servito ed il Bacino di riferimento

BOZZA

GRUPPO BPER

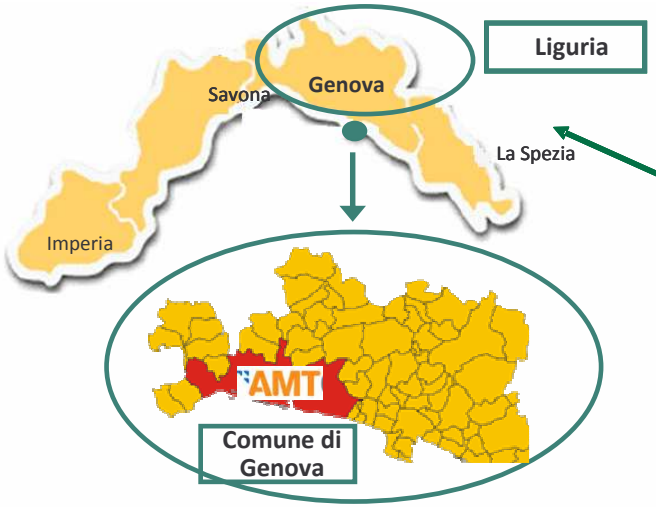
## Il territorio servito ed il Bacino di riferimento

» **AMT serve il territorio del Comune di Genova gestendo 139 linee di bus, 1 linea metropolitana, la ferrovia Genova-Casella, 1 linea veloce via mare, 2 funicolari, 1 ferrovia a cremagliera e 10 ascensori.**

AMTGenova

- **n° di linee gestite: 139**
- **Lunghezza della rete: 911 Km**
- **Passeggeri trasportati: 143,3 mln**
- **Km prodotti annuali: 28,1 mln**
- **n° Comuni serviti: 1 Genova**
- **Popolazione bacino G : 610.307**

**A Genova circa il 50% degli spostamenti viene effettuato con il trasporto pubblico, confermando la domanda di servizi TPL come una delle più alte d'Italia.**




**Popolazione: 610.307**

**Bacino G**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.5. Descrizione dei servizi offerti (1/5)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Trasporto pubblico su gomma

**TPL**

**urbano e suburbano**

- L'attività di TPL, nel Comune di Genova e dei Comuni limitrofi, avviene attraverso autobus mediante 139 linee bus su cui transitano 740 autobus.
- La rete bus, lunga 911 Km collega la città:
  - sulla direttrice del mare, (da Ponente a Levante da Voltri a Nervi),
  - lungo le direttrici collinari che si estendono sulle alture alle spalle della città
  - lungo le due valli genovesi ( la Valbisagno e la Valpolcevera).
- La rete è dotata di 2.500 fermate con una fitta possibilità di interscambi. Oltre 400 di queste fermate sono dotate di sale d'attesa Cemus.
- Il numero di passeggeri trasportati, nell'area urbana e suburbana della città di Genova, ammonta in media a ca. 150 mln all'anno.
- Si stima che gli autobus percorrano mediamente ca. 56 mln di Km in un anno.
- Nel 2006, la Società ha avviato il progetto "Città Trasporto" il cui obiettivo è di rendere più integrate le informazioni a disposizione della clientela, grazie ad un sistema multimodale che si avvale di più strumenti di comunicazione (paline, quadri orari, mappe di zona e di quartiere, informazioni alla clientela)

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.5. Descrizione dei servizi offerti (2/5)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Metropolitana

**Metropolitana**

- AMT gestisce la linea della metropolitana di Genova (Tratta Brin-Brignole) che collega Brin a Brignole.
- Ad oggi, la tratta della metropolitana copre complessivamente 7 Km e conta 8 stazioni che si aprono su punti turistici, culturali e commerciali della città: Brin, Dinegro, Principe, Darsena, San Giorgio, Sarzano/Sant'Agostino, De Ferrari, Brignole. L'ottava stazione della metropolitana è stata aperta il 22 dicembre 2012. Il completamento della linea della Val Porcevera avverà con la realizzazione della tratta Brin-Canepari.
- I treni a servizio di tale linea sono 18, di cui 6 di prima generazione e 12 di seconda generazione (AMT è in attesa di ricevere ulteriori 7 veicoli a partire dal 2014). La capacità di trasporto è di 4.000 persone all'ora per senso di marcia.
- Nel 2012, la metropolitana ha trasportato ca. 11 milioni di passeggeri per un totale di oltre 30 mila passeggeri/giorno.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.5. Descrizione dei servizi offerti (3/5)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Ferrovia Genova Caselle e ferrovia a cremagliera

**Ferrovia Genova Casella**

- Da aprile 2010, AMT ha in concessione la gestione della **linea ferroviaria Genova Casella.**
- La linea ferroviaria Genova Casella è una linea a scartamento ridotto, di lunghezza complessiva di 24,3 Km e che collega 4 Comuni (Genova, Serra Riccò, Sant'Olcese e Casella).
- Il trasporto è effettuato mediante 10 coppie di treni giornalieri, che in un anno, percorrono complessivamente ca. 200.000 Km e trasportano mediamente ca. 250.000 passeggeri.
- Nel corso del 2012 sono stati effettuati ca. 165.000 Km.

**Ferrovia a cremagliera**

- La ferrovia a cremagliera di Granarolo collega la stazione di Principe a quella di Granarolo, con 2 veicoli dedicati.
- Si sviluppa per 1.130 metri lungo 6 stazioni, con un dislivello di 194 metri e pendenze massime del 21,40%.
- La ferrovia è gestita a mezzo di contratto di servizio con la Regione Liguria. Nel corso del 2012, sono terminati gli interventi di consolidamento e ristrutturazione che hanno con sentito la riattivazione della linea per tutta la sua lunghezza.
- Il servizio viene svolto con 22 coppie di corse nei giorni feriali e 12 coppie di corse nei giorni festivi con una produzione, su base annua, pari a un volume di ca. 17.000 treni*km.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.5. Descrizione dei servizi offerti (4/5)

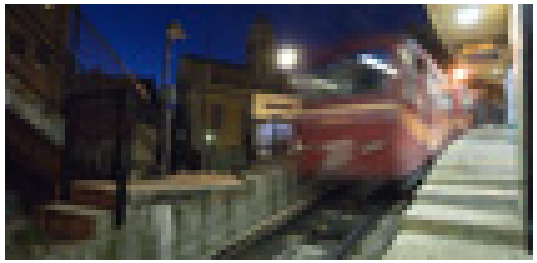
BOZZA

GRUPPO BPER

## Funicolari, Ferrovia a cremagliera e ascensori

**Funicolari**

- AMT gestisce le 2 funicolari di Zecca Righi e Sant'Anna grazie a 4 veicoli.
- **Funicolare di Zecca Righi**: collega il centro città e le alture con 7 stazioni
  - Lunghezza: 1.428 metri
  - Traffico annuale: 1 milione di passeggeri
  - Portata all'ora: 900 passeggeri
- **Funicolare Sant'Anna**: collega Corso Magenta a Portello
  - Lunghezza: 370 metri
  - Traffico annuale: 1 milione di passeggeri
  - Portata all'ora per senso di marcia: 900 passeggeri

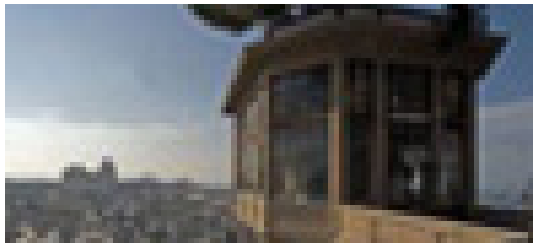


**Navebus**

- Navebus è il servizio via mare che collega Pegli con il cuore di Genova (Porto Antico).
- Nel 2012, sono state effettuata 3.059 corse (-36% vs. 2011).
- Gli orari sono modulati in 3 periodi: invernale, primaverile/autunnale ed estivo, in funzione della stagionalità della domanda e quindi delle diverse esigenze di utilizzo.

**Ascensori**

- AMT gestisce 11 ascensori pubblici per collegare efficacemente le alture della città con il centro.



*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.5. Descrizione dei servizi offerti (5/5)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Drinbus, Volabus, Taxibus e Park+Bus

**Drinbus, Volabus, Taxibus**

- **Drinbus**: dal settembre 2011, è attivo in 3 zone della città (Pegli/Multedo, Quinto/Nervi e Bolzaneto/Morego/San Biagio) **il servizio di trasporto pubblico a chiamata "Drinbus".**
- **Volabus**: servizio AMT che collega con pullman Gran Turismo l'aeroporto alle stazioni ferroviarie di Genova Brignole e Genova Piazza Principe, passando per il centro cittá in ca. 30 minuti.
- **Taxibus**: **servizio a chiamata effettuato da taxi e** gestito da AMT **che sostituisce 4 servizi integrativi** a bassa domanda in Valpolvecera, centro, San Desiderio ed Apparizione.

**Servizio scolastico**

- Gestito sia con risorse interne sia con soggetti terzi (tra i quali i taxi).
- Per tale servizio il Comune di Genova riconosce un corrispettivo sostanzialmente equivalente ai costi sostenuti da AMT.

**Park + Bus**

- Progetto, realizzato da Comune di Genova, AMT e Genova Parcheggi relativo all'istituzione di nuovi parcheggi di interscambio a Genova.
- I parcheggi interessati al progetto sono quelli di piazzale Marassi (tra via De Prà, via Spensley e via Bobbio) e di Molo Archetti a Pegli.
- Sarà possibile parcheggiare per tutto il giorno l'auto nei park d'interscambio e spostarsi con i mezzi pubblici con soli €6. Per gli abbonati annuali AMT il parcheggio sarà completamente gratuito.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Passeggeri trasportati*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Passeggeri trasportati nel 2012

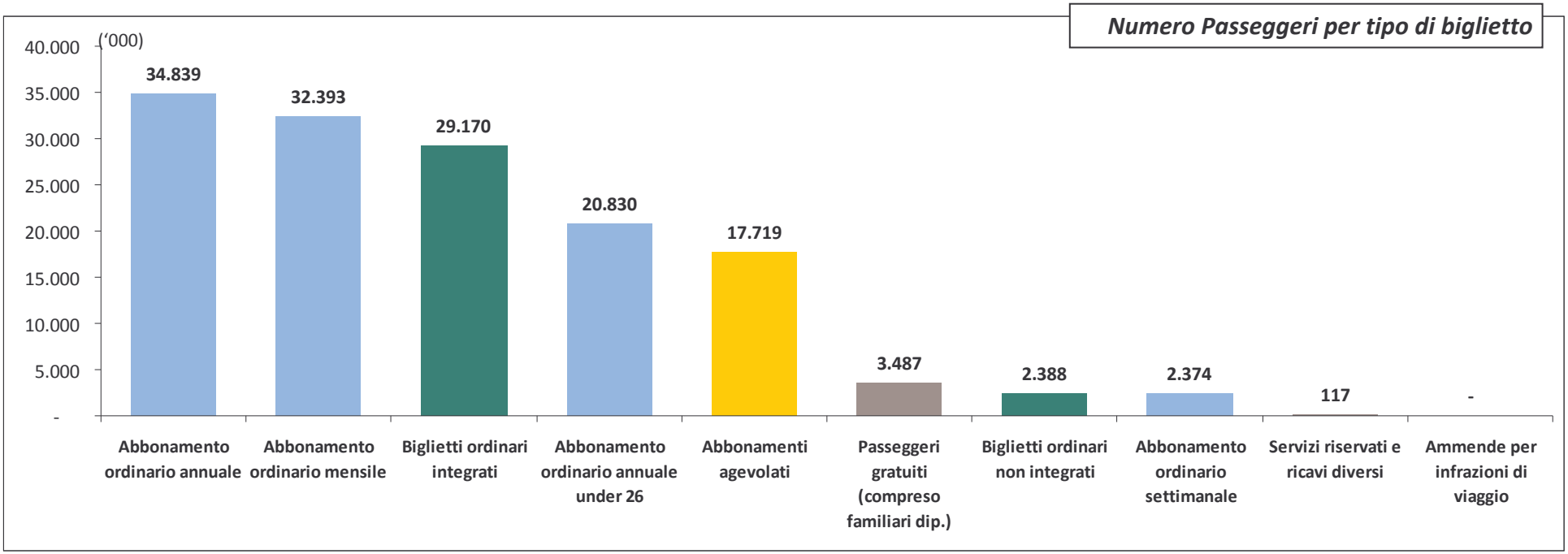
» **Al 31 dicembre 2012, AMT ha trasportato oltre 143,3 mln di passeggeri** (sulla base dell'usuale calcolo statistico convenzionale che associa un numero di viaggi standard ai biglietti venduti).

**Passeggeri trasportati**

| Tipo di biglietto | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Dati in '000* | Abbonamento ordinario annuale | Abbonamento ordinario mensile | Biglietti ordinari integrati | Abbonamento ordinario annuale under 26 | Abbonamenti agevolati | Passeggeri gratuiti (compreso familiari dip.) | Biglietti ordinari non integrati | Abbonamento ordinario settimanale | Servizi riservati e ricavi diversi | Ammende per infrazioni di viaggio |
| **N° passeggeri trasportati nel 2012** | **34.839** | **32.393** | **29.170** | **20.830** | **17.719** | **3.487** | **2.388** | **2.374** | **117** | **-** |
| *Incidenza percentuale (%)* | *24,3%* | *22,6%* | *20,4%* | *14,5%* | *12,4%* | *2,4%* | *1,7%* | *1,7%* | *0,1%* | *0,0%* |

**Passeggeri trasportati nel 2012:**
**143.317 mila**

***Numero Passeggeri per tipo di biglietto***




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

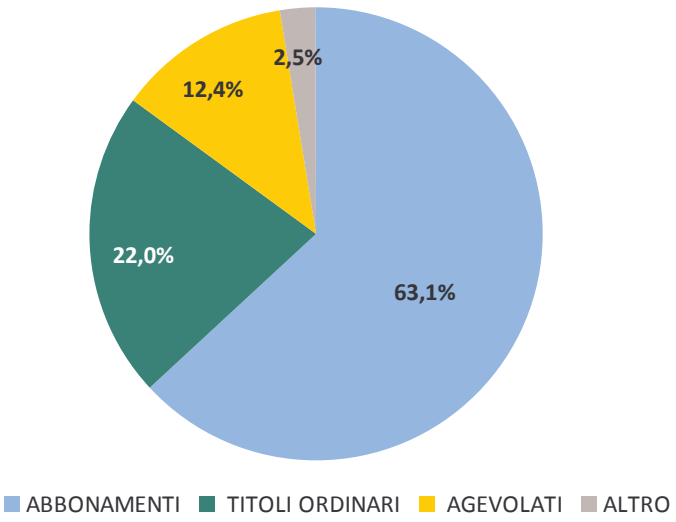
# 1.6. Dati operativi – *Passeggeri trasportati*

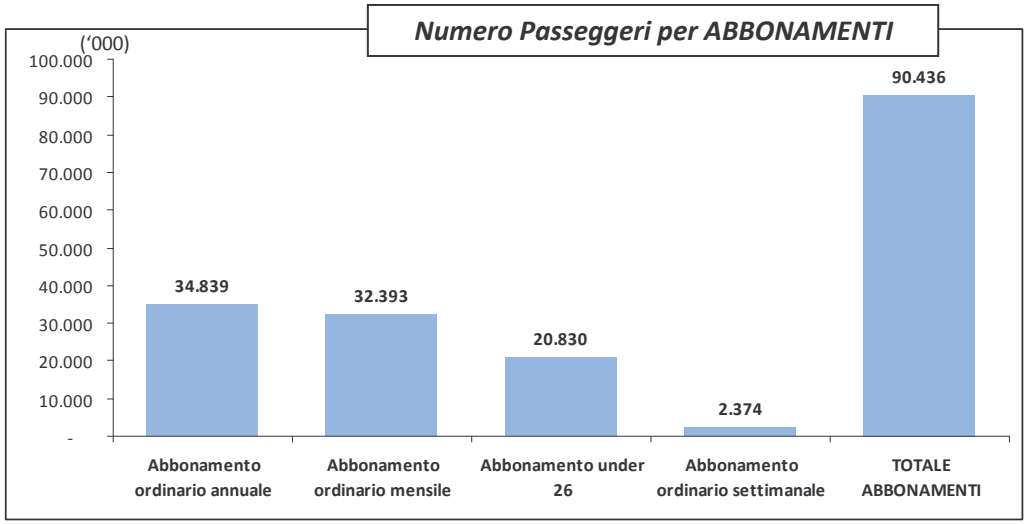
BOZZA

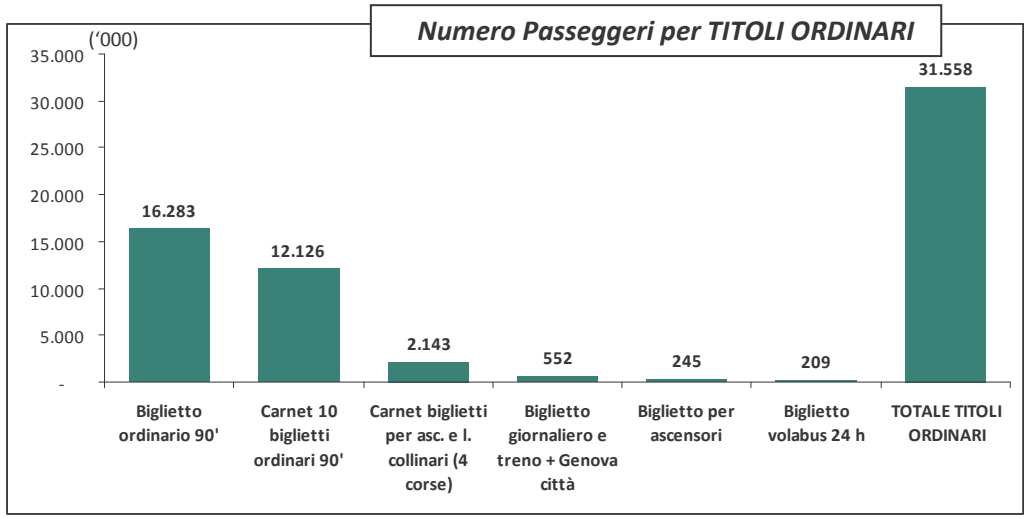
GRUPPO BPER

## Passeggeri trasportati nel 2012

| *(in '000)* | N° |
|---|---|
| ABBONAMENTI | 90.436 |
| TITOLI ORDINARI | 31.558 |
| AGEVOLATI | 17.719 |
| ALTRO | 3.604 |
| **TOTALE PASSEGGERI** | **143.317** |




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Passeggeri trasportati*

BOZZA

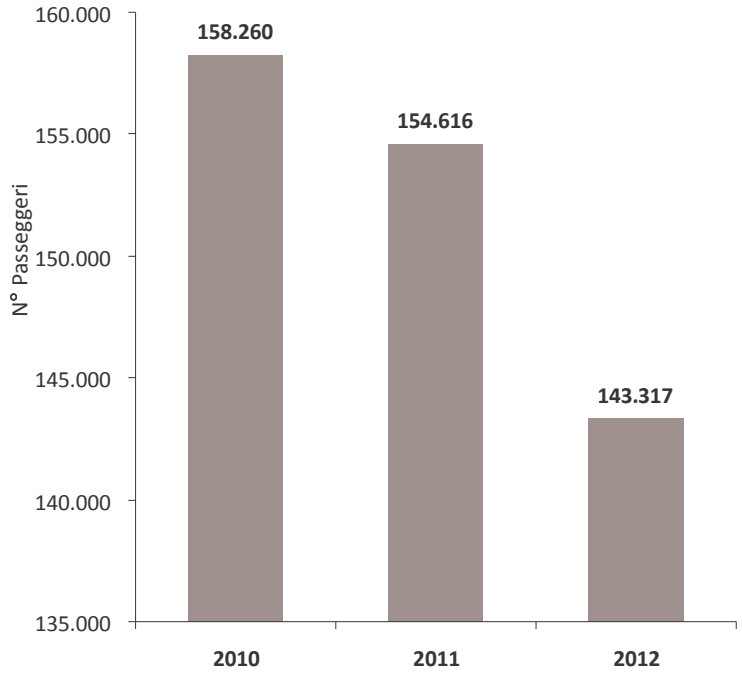
GRUPPO BPER

## Passeggeri trasportati nel triennio 2010-2012

### N° passeggeri trasportati nel triennio 2010-2012

| N° | Tipo biglietto | | 2010 | % | 2011 | % | 2012 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *(dati in migliaia, '000)* | | | | | | | | |
| 1 | Biglietti ordinari integrati | | 31.038 | *19,6%* | 29.660 | *19,2%* | 29.170 | *20,4%* |
| | | *yoy %* | | | *-4,4%* | | *-1,7%* | |
| 2 | Biglietti ordinari non integrati | | 2.387 | *1,5%* | 2.504 | *1,6%* | 2.388 | *1,7%* |
| | | *yoy %* | | | *4,9%* | | *-4,6%* | |
| 3 | Abbonamento ordinario annuale | | 27.370 | *17,3%* | 32.648 | *21,1%* | 34.839 | *24,3%* |
| | | *yoy %* | | | *19,3%* | | *6,7%* | |
| 4 | Abbonamento ordinario mensile | | 36.651 | *23,2%* | 33.539 | *21,7%* | 32.393 | *22,6%* |
| | | *yoy %* | | | *-8,5%* | | *-3,4%* | |
| 5 | Abbonamento ordinario annuale under 26 | | 29.039 | *18,3%* | 28.802 | *18,6%* | 20.830 | *14,5%* |
| | | *yoy %* | | | *-0,8%* | | *-27,7%* | |
| 6 | Abbonamenti agevolati | | 20.674 | *13,1%* | 19.359 | *12,5%* | 17.719 | *12,4%* |
| | | *yoy %* | | | *-6,4%* | | *-8,5%* | |
| 7 | Abbonamento ordinario settimanale | | 4.311 | *2,7%* | 2.838 | *1,8%* | 2.374 | *1,7%* |
| | | *yoy %* | | | *-34,2%* | | *-16,3%* | |
| 8 | Servizi riservati e ricavi diversi | | 109 | *0,1%* | 114 | *0,1%* | 117 | *0,1%* |
| | | *yoy %* | | | *4,6%* | | *2,6%* | |
| 9 | Ammende per infrazioni di viaggio | | - | *0,0%* | - | *0,0%* | - | *0,0%* |
| | | *yoy %* | | | *n.s.* | | *n.s.* | |
| 10 | Passeggeri gratuiti (compreso familiari dip.) | | 6.681 | *4,2%* | 5.152 | *3,3%* | 3.487 | *2,4%* |
| | | *yoy %* | | | *-22,9%* | | *-32,3%* | |
| **Totale passeggeri trasportati ('000)** | | | **158.260** | ***100,0%*** | **154.616** | ***100,0%*** | **143.317** | ***100,0%*** |
| | | *yoy %* | | | *-2,3%* | | *-7,3%* | |
| **Passeggeri giornalieri ('000)** | | | **434** | | **424** | | **393** | |
| Totale passeggeri trasportati nel triennio 2010-2012 ('000) | | | 456.193 | | | | | |
| Passeggeri giornalieri nel triennio 2010-2012 ('000) | | | 417 | | | | | |
| **Ricavo medio (€)** | | | **0,341** | | **0,392** | | **0,411** | |
| | | *yoy %* | | | *15,0%* | | *4,8%* | |

- **Nel triennio 2010-2012, AMT ha trasportato ca. 456,2 mln di passeggeri corrispondenti ad una media giornaliera di ca. 417.000 passeggeri.**




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Biglietti venduti*

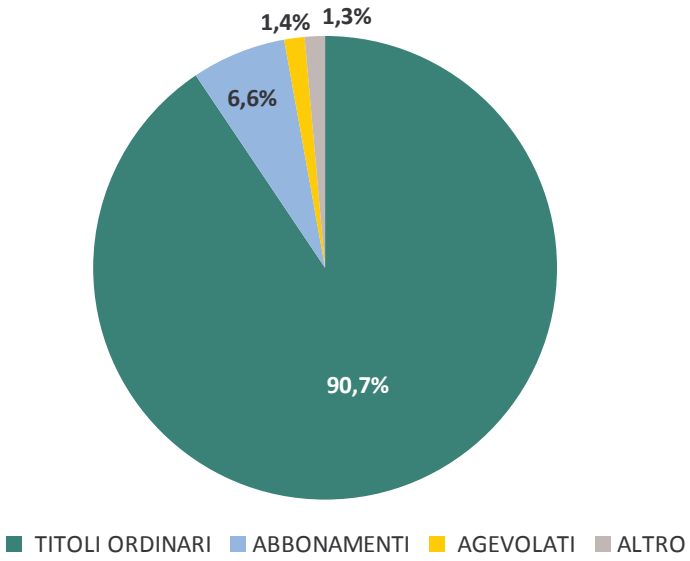
BOZZA

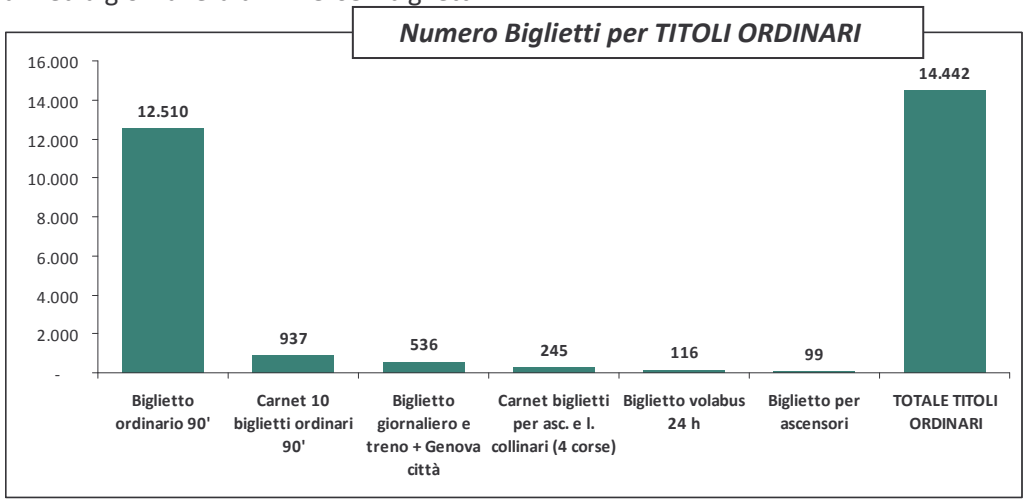
GRUPPO BPER

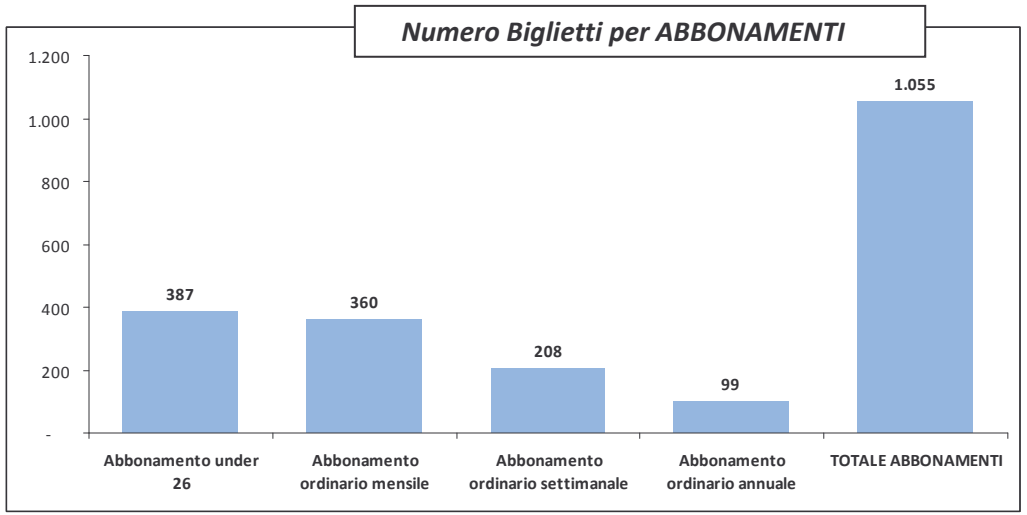
## Biglietti venduti nel 2012

» **Nel 2012, AMT ha trasportato oltre 15,9 mln di biglietti** corrispondenti ad una media giornaliera di n. 43.637 biglietti.

| *(in '000)* | N° |
|---|---|
| TITOLI ORDINARI | 14.442 |
| ABBONAMENTI | 1.055 |
| AGEVOLATI | 224 |
| ALTRO | 207 |
| **TOTALE BIGLIETTI** | **15.927** |




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Biglietti venduti*

BOZZA

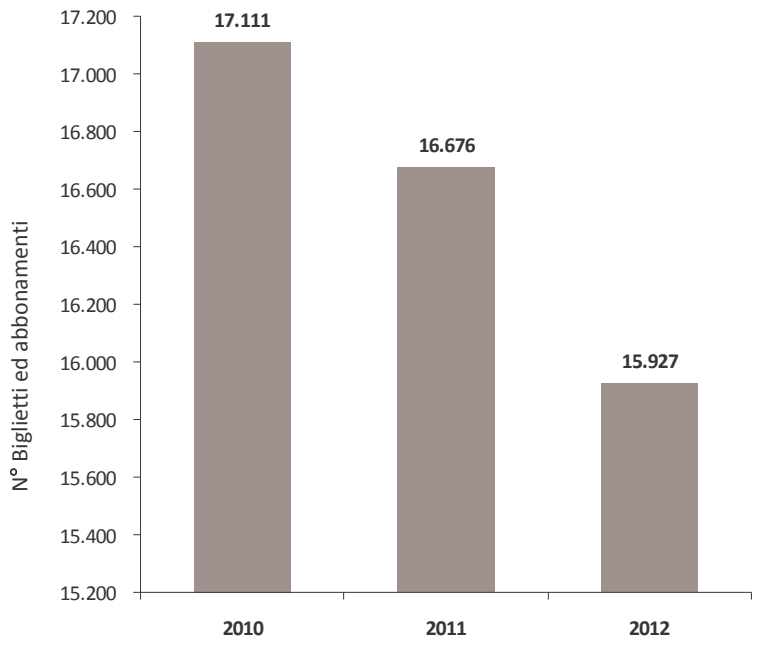
GRUPPO BPER

## Biglietti venduti nel triennio 2010-2012

### N° biglietti del abbonamenti venduti nel triennio 2010-2012

| Tipo biglietto | 2010 | % | 2011 | % | 2012 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *(dati in migliaia, '000)* | | | | | | |
| Biglietto ordinario 90' | 13.174 | *77,0%* | 13.134 | *78,8%* | 12.510 | *78,5%* |
| Carnet 10 biglietti ordinari 90' | 994 | *5,8%* | 908 | *5,4%* | 937 | *5,9%* |
| Carnet biglietti per asc. e l. collinari (4 corse) | 524 | *3,1%* | 561 | *3,4%* | 536 | *3,4%* |
| Biglietto per ascensori | 291 | *1,7%* | 261 | *1,6%* | 245 | *1,5%* |
| Biglietto volabus 24h | 179 | *1,0%* | 114 | *0,7%* | 116 | *0,7%* |
| Biglietto giornaliero e treno + Genova città | 91 | *0,5%* | 110 | *0,7%* | 99 | *0,6%* |
| **Totale titoli ordinari** | **15.253** | ***89,1%*** | **15.089** | ***90,5%*** | **14.442** | ***90,7%*** |
| ***yoy %*** | | | ***-1,1%*** | | ***-4,3%*** | |
| Abbonamento ordinario annuale | 304 | *1,8%* | 363 | *2,2%* | 387 | *2,4%* |
| Abbonamento ordinario mensile | 412 | *2,4%* | 373 | *2,2%* | 360 | *2,3%* |
| Abbonamento ordinario annuale under 26 | 290 | *1,7%* | 288 | *1,7%* | 208 | *1,3%* |
| Abbonamento ordinario settimanale | 180 | *1,0%* | 118 | *0,7%* | 99 | *0,6%* |
| **Totale abbonamenti** | **1.186** | ***6,9%*** | **1.142** | ***6,8%*** | **1.055** | ***6,6%*** |
| ***yoy %*** | | | ***-3,7%*** | | ***-7,7%*** | |
| Abbonamento mensile agevolato | n.d. | *n.d.* | 223 | *1,3%* | 142 | *0,9%* |
| Abbonamento annuale agevolato | n.d. | *n.d.* | 37 | *0,2%* | 82 | *0,5%* |
| **Totale agevolati** | **306** | ***1,8%*** | **260** | ***1,6%*** | **224** | ***1,4%*** |
| ***yoy %*** | | | ***-15,1%*** | | ***-13,8%*** | |
| Servizi riservati e ricavi diversi | - | *0,0%* | - | *0,0%* | - | *0,0%* |
| Ammende per infrazioni di viaggio | - | *0,0%* | - | *0,0%* | - | *0,0%* |
| Passeggeri gratuiti (compreso familiari dip.) | 365 | *2,1%* | 185 | *1,1%* | 207 | *1,3%* |
| **Altri** | **365** | ***2,1%*** | **185** | ***1,1%*** | **207** | ***1,3%*** |
| ***yoy %*** | | | ***-49,3%*** | | ***11,4%*** | |
| **Totale biglietti ed abbonamenti ('000)** | **17.111** | ***100,0%*** | **16.676** | ***100,0%*** | **15.927** | ***100,0%*** |
| *yoy %* | | | *-2,5%* | | *-4,5%* | |
| **Biglietti venduti giornalmente ('000)** | **47** | | **46** | | **44** | |
| Totalebiglietti venduti nel triennio 2010-2012 ('000) | 49.714 | | | | | |
| Biglietti venduti giornalmente nel triennio 2010-2012 ('000) | 45 | | | | | |

- **Nel triennio 2010-2012, la Società ha venduto in media 45 mila biglietti al giorno per un totale complessivo di ca. 49,7 mln di biglietti venduti nel periodo di riferimento.**




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Ricavi per tipologia di biglietto*

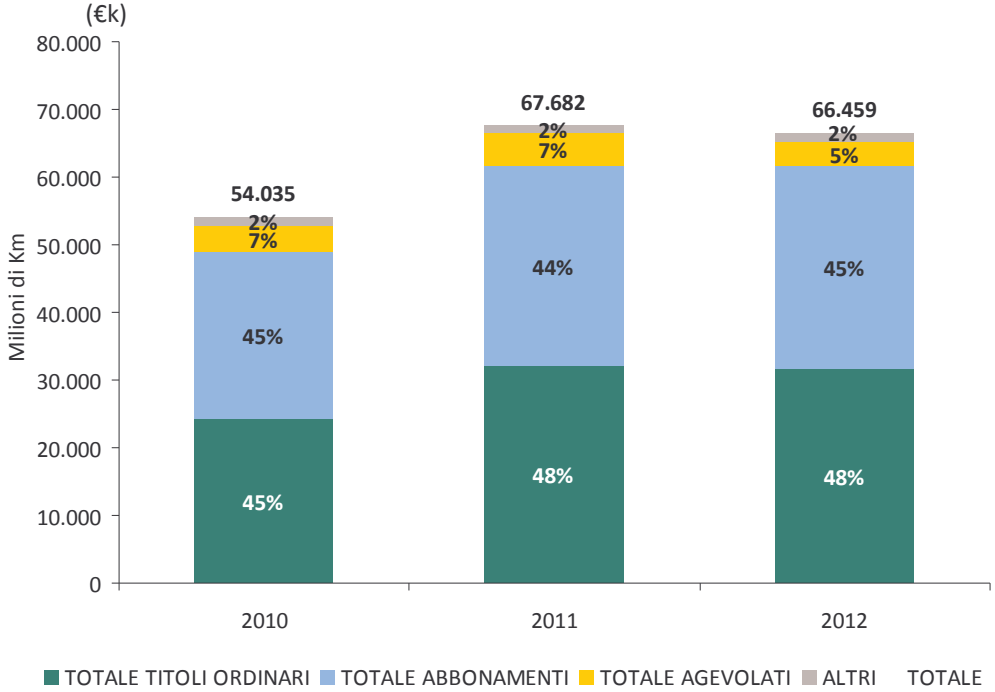
BOZZA

GRUPPO BPER

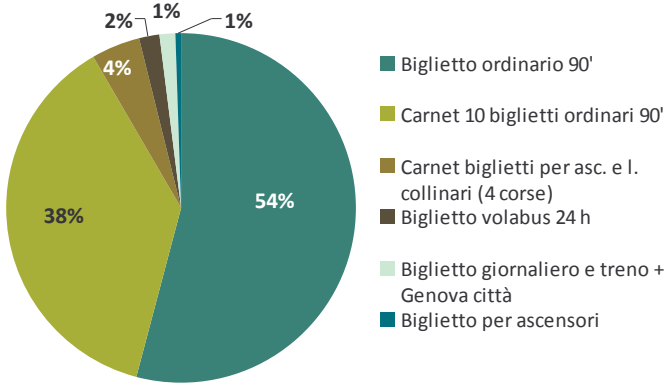
## Andamento dei ricavi per tipologia di biglietto 2010-2012

» **Il grafico seguente riporta il breakdown dei ricavi da traffico per tipologia di documento di viaggio (biglietto, abbonamento, etc.) al lordo della quota fissa per Trenitalia.**

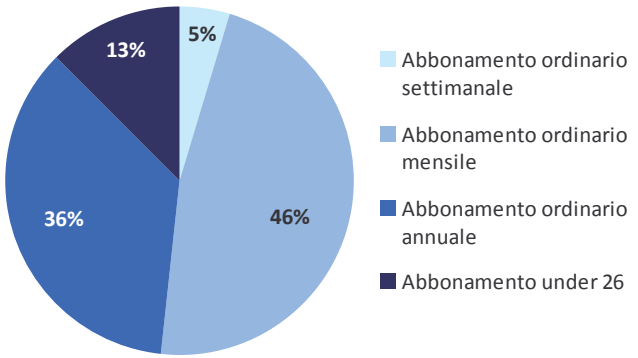
| *(€k)* | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|
| TOTALE TITOLI ORDINARI | 24.427 | 32.153 | 31.637 |
| TOTALE ABBONAMENTI | 24.555 | 29.531 | 30.035 |
| TOTALE AGEVOLATI | 3.946 | 4.864 | 3.519 |
| ALTRI | 1.107 | 1.135 | 1.268 |
| **TOTALE** | **54.035** | **67.682** | **66.459** |
| *Quota fissa Trenitali* | *-140* | *-7.071* | *-7.571* |
| **TOTALE post Quota Trenitalia** | **53.895** | **60.611** | **58.889** |




*Breakdown dei Ricavi TITOLI ORDINARI 2012*




*Breakdown dei Ricavi ABBONAMENTI 2012*

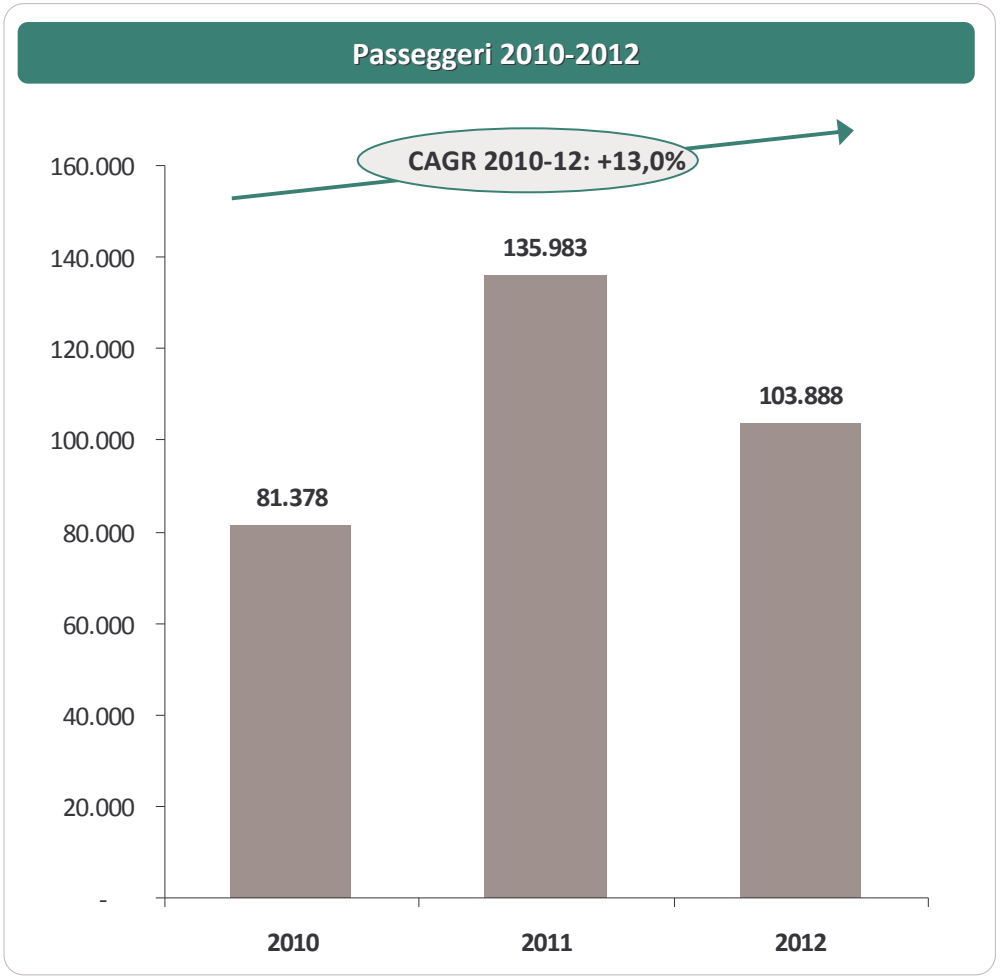


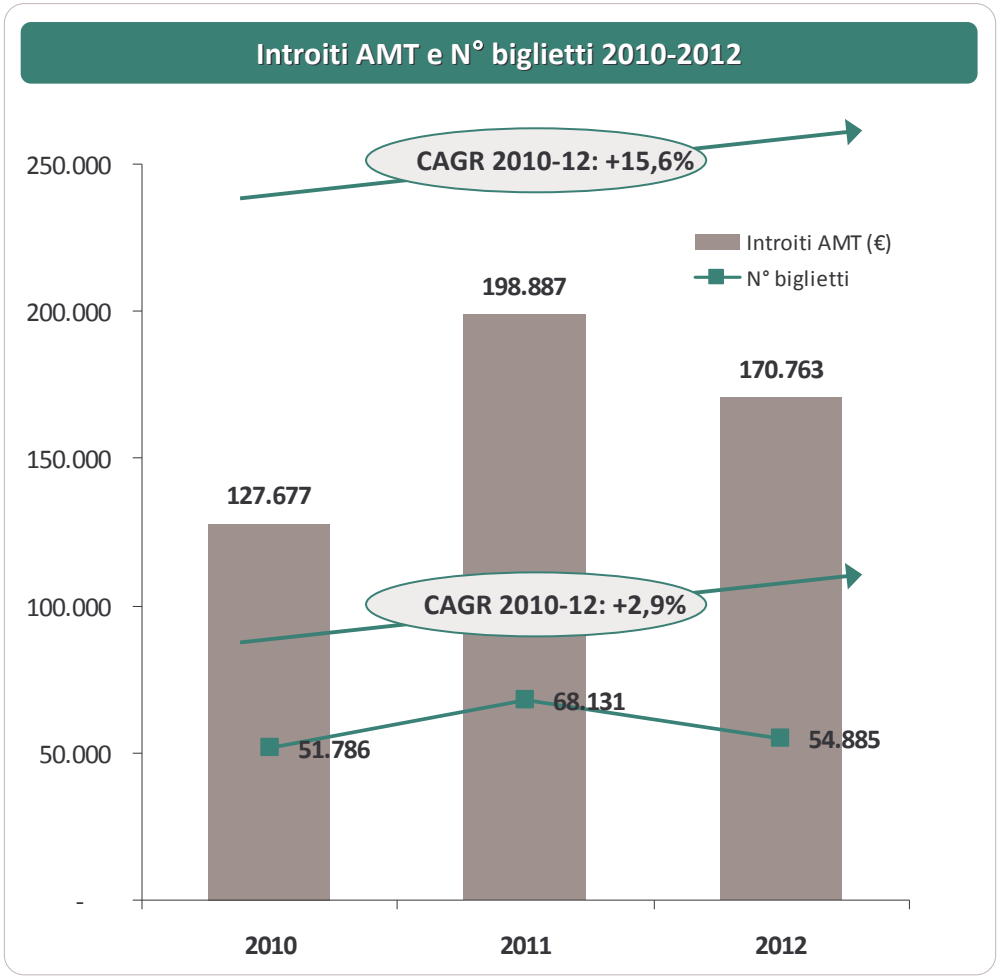

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.6. Dati operativi – *Statistiche Ferrovia Genova Casella*




***Dal 2010 al 2012 i passeggeri della Ferrovia Genova Casella sono cresciuti ad un tasso medio composto annuo del 13,0%. Tale crescita è stata seguita da una corrispondente crescita negli introiti AMT da servizio.***

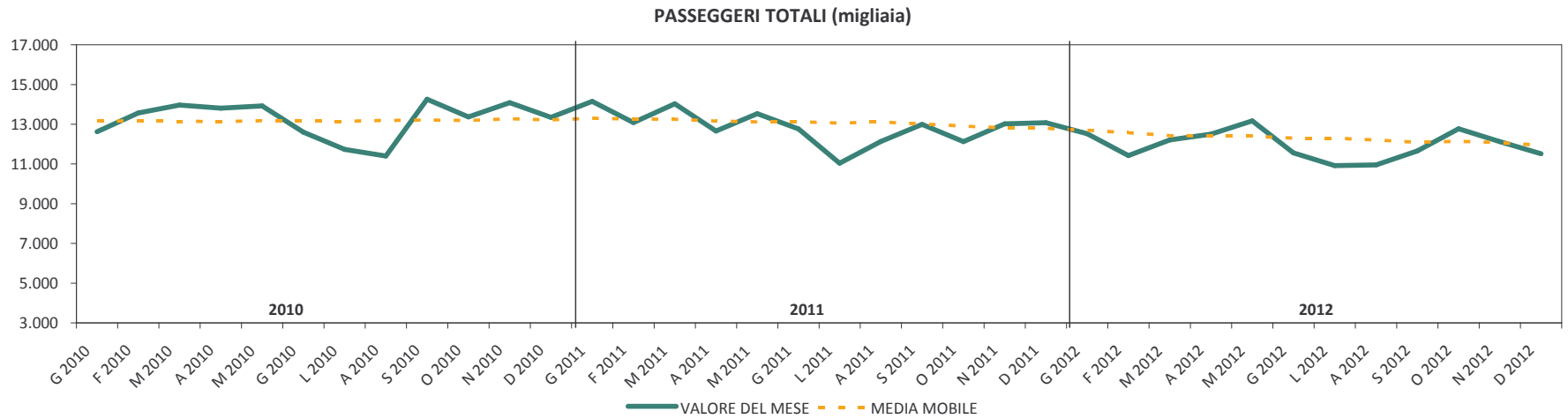
*Fonte dati: AMT S.p.A.*

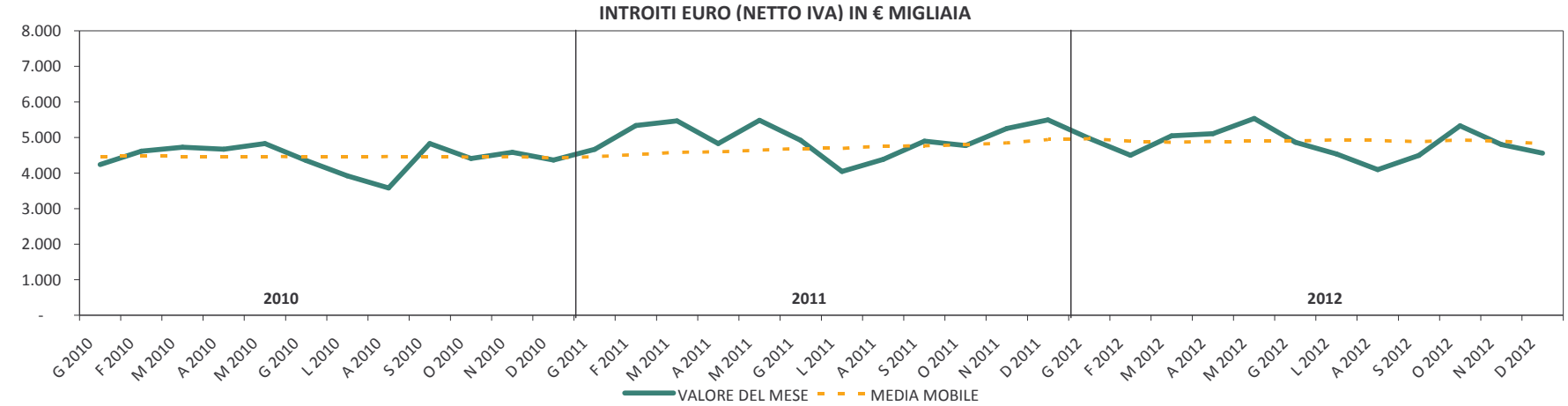
BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.6. Dati operativi – *Andamento Passeggeri trasportati e Ricavi*

## *Passeggeri trasportati e Ricavi – Andamento del valore del mese e media mobile*




***Sul triennio 2010-2012, il numero di passeggeri medi mensili e i ricavi corrispondenti hanno seguono lo stesso andamento.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Produzione in Km*

BOZZA

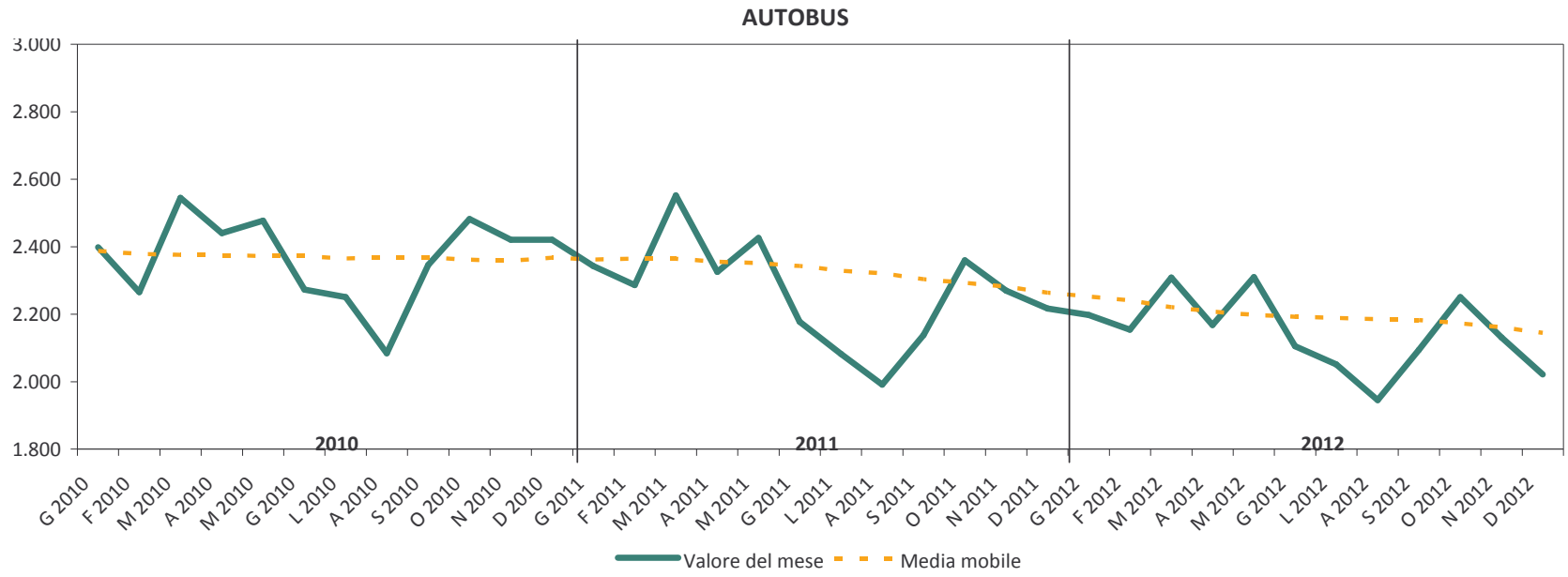
GRUPPO BPER

## Produzione in Km

» Nel 2012 sono stati prodotti **oltre 28,1 mln di Km con una riduzione concentrata in prevalenza sul servizio bus** di ca. 1,7 mln di Km rispetto al 2011, a seguito della revisione della rete su gomma.

| Produzione in Km | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | *Var % 2011-2012* | *CAGR 2009-2012* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Servizio su Gomma (bus, filobus, integrativi e drinbus) | 28.662 | 28.399 | 27.168 | 25.737 | *-5,3%* | *-3,5%* |
| Metropolitana | 892 | 891 | 883 | 869 | *-1,6%* | *-0,9%* |
| Ferrovia Genova-Casella | 0 | 98 | 162 | 165 | *1,9%* | *n.s.* |
| Navebus | 70 | 66 | 57 | 36 | *-36,8%* | *-19,9%* |
| Ascensori/funicolari (Km equivalenti) | 1.326 | 1.222 | 1.566 | 1.308 | *-16,5%* | *-0,5%* |
| **Totale** | **30.950** | **30.676** | **29.836** | **28.115** | ***-5,8%*** | ***-3,2%*** |

» Il grafico seguente, riporta la produzione media mensile in Km per gli autobus nel triennio 2010-2012.




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Posti offerti*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Posti offerti

» **Nel 2012 i posti offerti effettivamente erogati nell'esercizio sono stati ca. 462.979.000**.

| Posti offerti | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | *Var % 2011-2012* |
|---|---|---|---|---|---|
| Bus, filobus | n.d. | n.d. | 373.957.000 | 376.541.000 | *0,7%* |
| Servizi intergrativi | n.d. | n.d. | 1.932.000 | 1.769.000 | *-8,4%* |
| Metropolitana | n.d. | n.d. | 32.815.000 | 32.078.000 | *-2,2%* |
| Impianti speciali | n.d. | n.d. | 56.935.000 | 52.003.000 | *-8,7%* |
| Servizi non convenzionali | n.d. | n.d. | 592.000 | 588.000 | *-0,7%* |
| **Posti offerti** | **n.d.** | **n.d.** | **466.231.000** | **462.979.000** | ***-0,7%*** |
| Posti persi per cause non imputabili ad AMT | n.d. | n.d. | 7.616.000 | 2.288.000 | *-70,0%* |
| **Totale posti offerti** | **482.488.000** | **471.029.000** | **473.847.000** | **465.267.000** | ***-1,8%*** |
| **Totale posti richiesti dal Contratto di servizio** | **474.560.000** | **474.560.000** | **476.951.000** | **469.779.000** | ***-1,5%*** |
| *Delta* | 7.928.000 | (3.531.000) | (3.104.000) | (4.512.000) | *45,4%* |
| **% delta (<2% soglia di flessibilità)** | **1,7%** | **-0,7%** | **-0,7%** | **-1,0%** | |
| | | | | | |
| Posti erogati per il servizio Navebus *(non conteggiati ai fini del calcolo del corrispettivo)* | n.d. | n.d. | 1.526.000 | 1.054.000 | |

***Sul quadriennio analizzato la Società ha sempre rispettato il limite posto dalla soglia di flessibilità del 2% in termini di posti offerti.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.6. Dati operativi – *Andamento evasione 2005-2013*

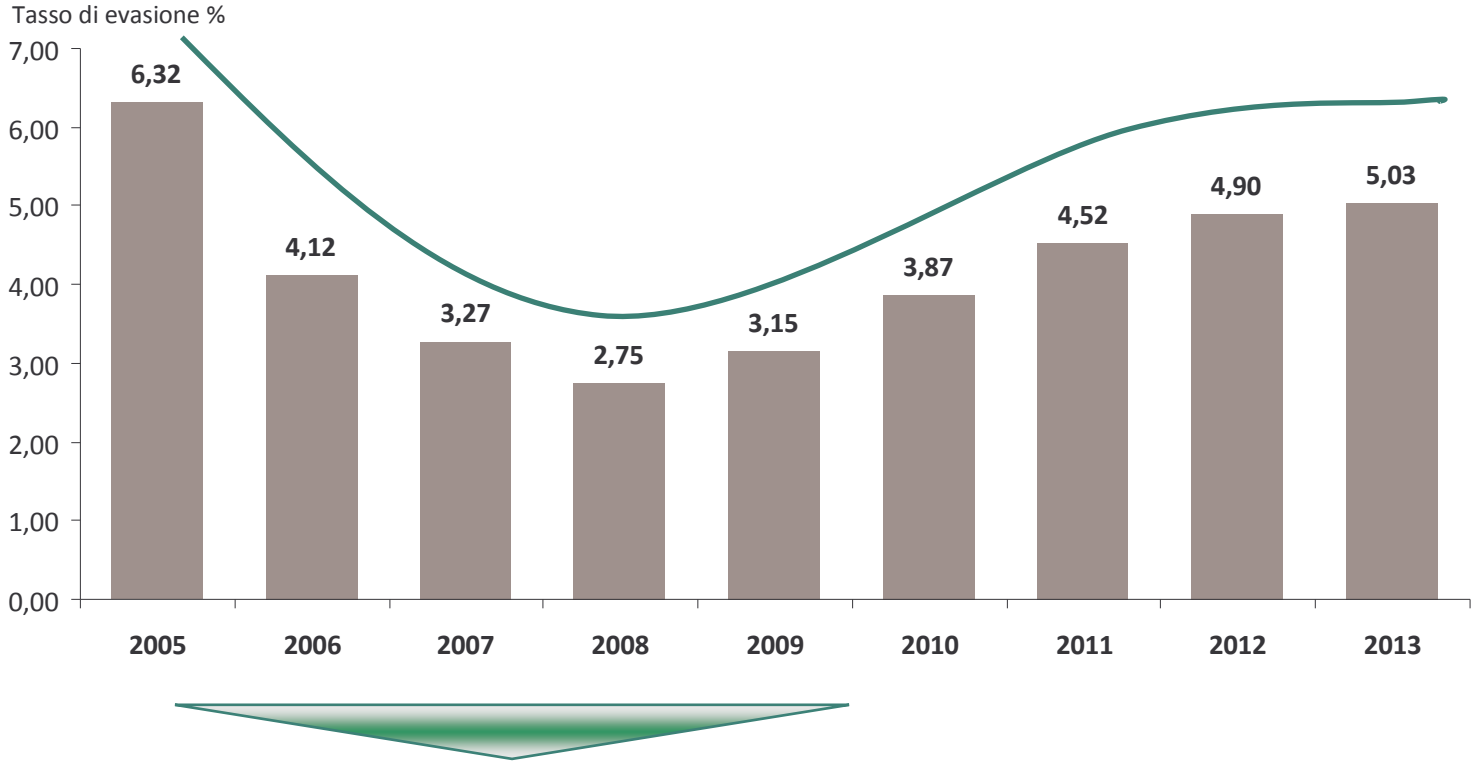
BOZZA

GRUPPO BPER

## Tasso di evasione 2005-2013

» **Il grafico seguente, riporta l'andamento del tasso di evasione (valore medio annuo) nel periodo 2005-2013 (dati aggiornati al 31 maggio 2013).** Il tasso di evasione è stato calcolato come rapporto tra le sanzioni totali emesse nell'anno e i passeggeri totali controllati nell'anno.

| Anno | Sanzioni | Passeggeri controllati | Tasso di evasione (%) |
|---|---|---|---|
| 2005 | 81.910 | 1.296.828 | 6,32% |
| 2006 | 98.704 | 2.397.447 | 4,12% |
| 2007 | 97.666 | 2.985.748 | 3,27% |
| 2008 | 82.508 | 3.003.439 | 2,75% |
| 2009 | 76.166 | 2.419.114 | 3,15% |
| 2010 | 87.140 | 2.253.287 | 3,87% |
| 2011 | 87.724 | 1.939.855 | 4,52% |
| 2012 | 96.500 | 1.969.625 | 4,90% |
| 2013 | 40.769 | 810.136 | 5,03% |




**Nel periodo 2005-2013, il tasso di evasione ha registrato un andamento parabolico, registrando il valore più basso pari a 2,75% nel 2008 per poi iniziare a crescere fino ad oggi. Nei primi 5 mesi del 2013 è stato registrato un tasso di evasione del 5,03%.**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

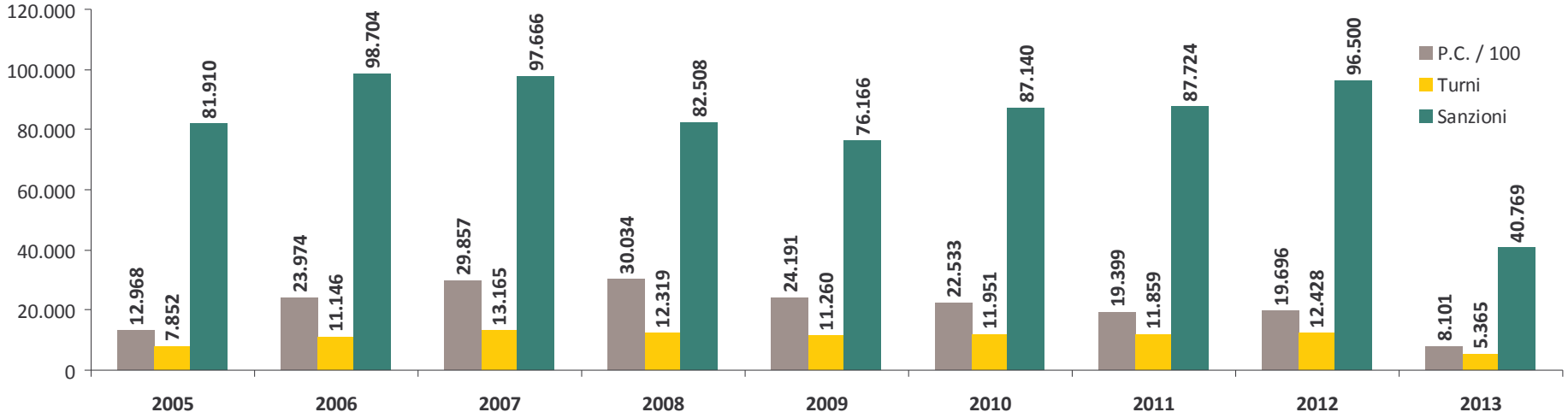
# 1.6. Dati operativi – *Andamento evasione 2005-2013*

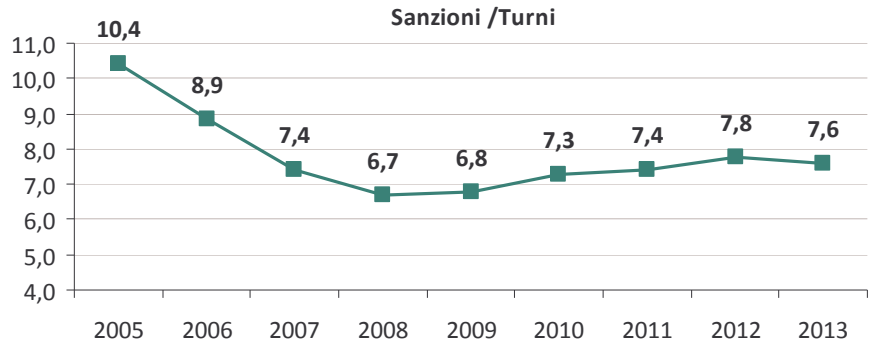
BOZZA

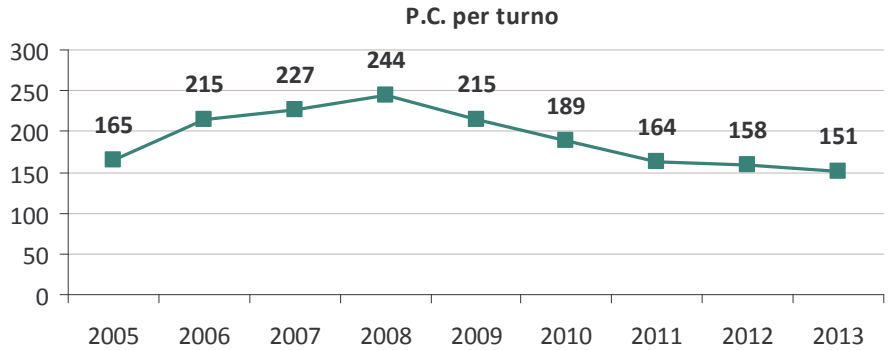
GRUPPO BPER

## Passeggeri controllati, turni di verifica e sanzioni 2005-2013

» Il grafico seguente, riporta l'evoluzione nel periodo 2005-2013 del numero di passeggeri controllati, turni di verifica annuali e sanzioni. Per una maggiore significatività di tali valori si riporta anche **l'andamento 2005-2013 del n° di sanzioni per turno** e dei **passeggeri controllati per turno**.




**L'indicatore Sanzioni / Turni segue l'andamento del tasso di evasione mentre il numero di passeggeri controllati per turno dopo un incremento importante fino al 2008 , oggi è tornato su valori in linea con l'anno 2005**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.7. Parco mezzi – *Descrizione de parco bus*

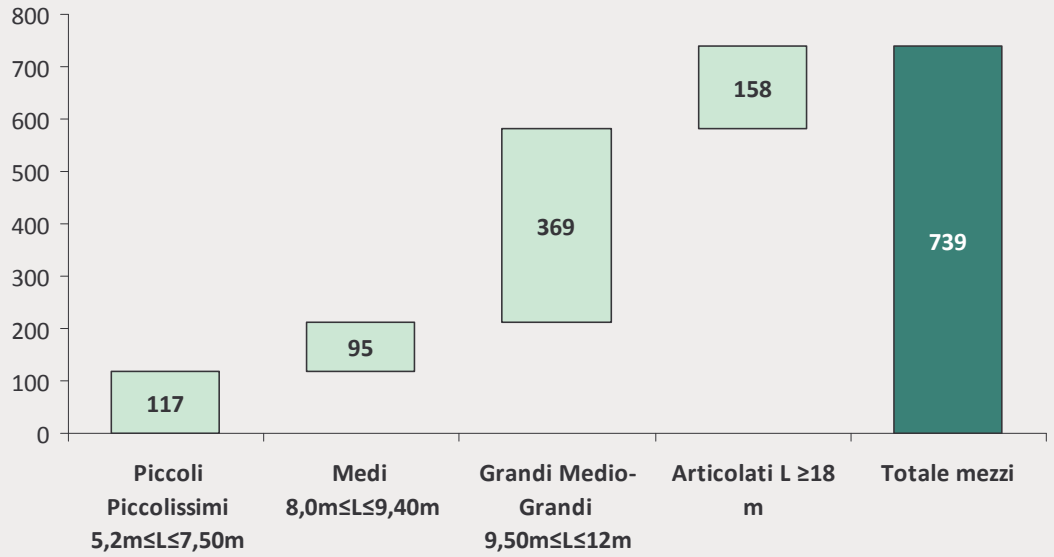
BOZZA

GRUPPO BPER

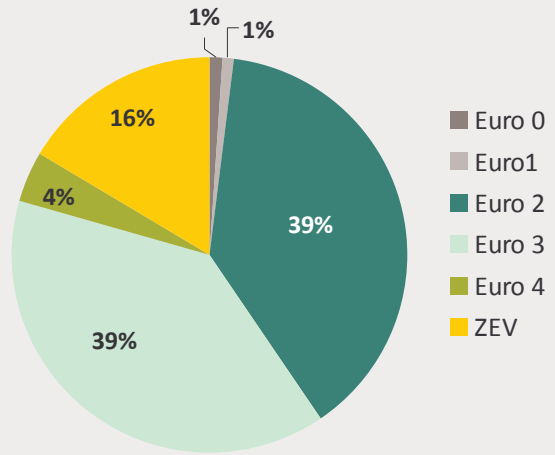
## Descrizione de parco bus

» **Al 31 dicembre 2012, il parco bus di AMT era costituito da 739 mezzi.** I grafici seguenti riportano la **classificazione della flotta per dimensione** e per **tipologia di emissioni**.

**Breakdown della flotta per dimensione dei mezzi**




**Breakdown della flotta per tipo di emissioni**




**Oltre il 70% dei mezzi utilizzati da AMT sono di dimensioni medio-grandi o articolati. Ca. l'80% dei mezzi è Euro 3 e Euro 4.**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 1.7. Parco mezzi – *Grado di efficienza del parco bus*

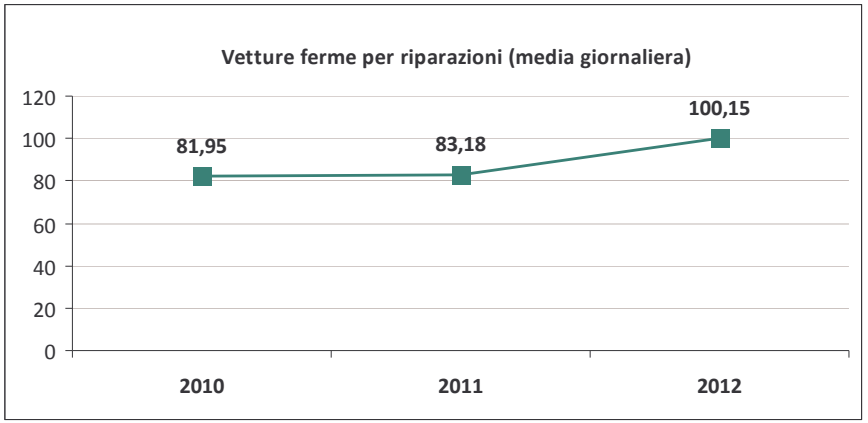
BOZZA

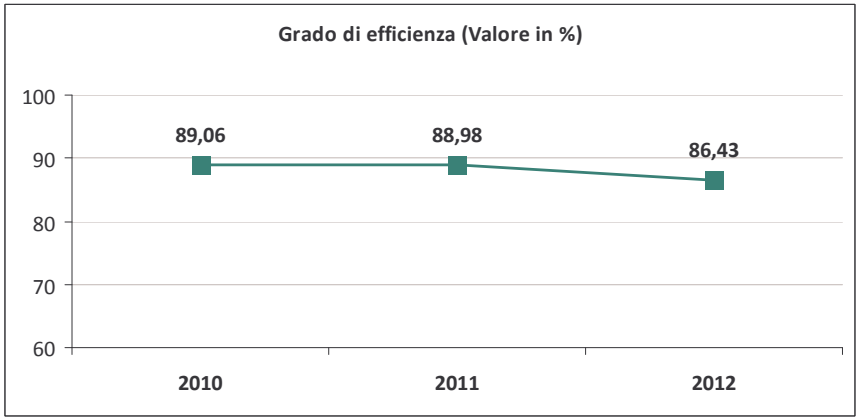
GRUPPO BPER

## Grado di efficienza del parco bus

» Nel corso del 2012, **il numero di vetture ferme per riparazioni ha continuato ad aumentare raggiungendo il numero medio giornaliero di 100,15**. Di conseguenza **il grado di efficienza del parco bus ha continuato a peggiorare raggiungendo una percentuale pari all'86,43%**.

| | | | Consistenza del parco | Numero medio di vetture | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Marca e tipo | | | A fine 2012 | In esercizio | Guaste | Efficienti | Grado di efficienza |
| 1003 | 1003 | IVECO 49E12 POLL. | 1 | 1 | 0,02 | 0,98 | 98,00 |
| 1010 | 1011 | IVECO 49E12 POLL. | 2 | 1,99 | 0,07 | 1,92 | 96,48 |
| 1935 | 1936 | AUTO SPA 230BGMNC | 1 | 1 | 0 | 1 | 100,00 |
| 1937 | 1938 | DAIMLER AG MB906AC35 | 2 | 1,99 | 0,09 | 1,91 | 95,98 |
| 2001 | 2020 | ANSALDOBREDA F15 | 15 | 14,96 | 0,46 | 14,5 | 96,93 |
| 2101 | 2117 | VAN HOLL AG300 T | 17 | 16,95 | 1,34 | 15,62 | 92,15 |
| 3020 | 3025 | IVECO 49E12 POLL. | 6 | 5,98 | 1,41 | 4,57 | 76,42 |
| 3301 | 3330 | AUTODROMO TANGO | 30 | 29,92 | 4,87 | 25,04 | 83,69 |
| 3721 | 3725 | FIAT 490E. 10.22 | 5 | 4,99 | 0,36 | 4,63 | 92,79 |
| 3801 | 3841 | IVECO 490E.10.22 | 41 | 40,89 | 2,58 | 38,31 | 93,69 |
| 3901 | 3954 | FIAT IVECO 491 | 52 | 51,86 | 5,33 | 46,53 | 89,72 |
| 4301 | 4370 | BREDA 2001.10 LL | 48 | 47,87 | 4,54 | 43,33 | 90,52 |
| 4501 | 4540 | BREDA M230/1 MU | 32 | 31,91 | 9,67 | 22,25 | 69,73 |
| 4551 | 4616 | BREDA M231MU/3P | 63 | 62,83 | 10,89 | 51,94 | 82,67 |
| 4736 | 4796 | FIAT 316 VS 67 | 2 | 1,99 | 0,45 | 1,54 | 77,39 |
| 4801 | 4826 | BREDA M 230/1CU | 25 | 24,93 | 3,72 | 21,21 | 85,08 |
| 5101 | 5103 | AUTODROMO 7.7/2P | 3 | 2,99 | 0,45 | 2,54 | 84,95 |
| 5201 | 5225 | AUTODROMO 7.7/3P | 22 | 22,83 | 3,52 | 19,31 | 84,58 |
| 5301 | 5325 | CACCIAMALI TCC685 GR | 32 | 31,91 | 5,45 | 26,47 | 82,95 |
| 8121 | 8130 | FIAT 480.12.21 | 0 | 0 | 0 | 0 | n.s. |
| 8601 | 8641 | IVECO 491.12.27 | 40 | 39,89 | 5 | 34,89 | 87,47 |
| 8651 | 8670 | IRISBUS 491.12.29 | 19 | 18,95 | 2,58 | 16,37 | 86,39 |
| 8701 | 8750 | SCANIA CN 94 UB | 50 | 49,86 | 4,05 | 45,82 | 91,90 |
| 8801 | 8845 | BREDA M.240/512-A | 44 | 43,88 | 2,93 | 40,95 | 93,32 |
| 8851 | 8875 | BREDA AVANCITY PLUS | 25 | 24,93 | 4,17 | 20,77 | 83,31 |
| 9001 | 9040 | FIAT 3471.18.24 | 0 | 0 | 0 | 0 | n.s. |
| 9051 | 9119 | BREDA M.321/IU | 66 | 65,82 | 18,02 | 47,8 | 72,62 |
| 9201 | 9223 | IRISBUS 491 e.18.35 | 22 | 21,94 | 1,63 | 20,31 | 92,57 |
| 9301 | 9349 | VAN HOLL AG300 318 | 53 | 52,86 | 5,45 | 47,4 | 89,67 |
| E101 | E108 | CACCIAMALI ENGINE | 8 | 7,98 | 0,52 | 7,45 | 93,36 |
| E201 | E205 | MERCEDES BENZ | 4 | 3,99 | 0 | 3,99 | 100,00 |
| M001 | M021 | MERCEDES 214K | 9 | 8,98 | 0,6 | 8,38 | 93,32 |
| **TOTALE** | | | **739** | **737,87** | **100,17** | **637,73** | **86,43** |




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

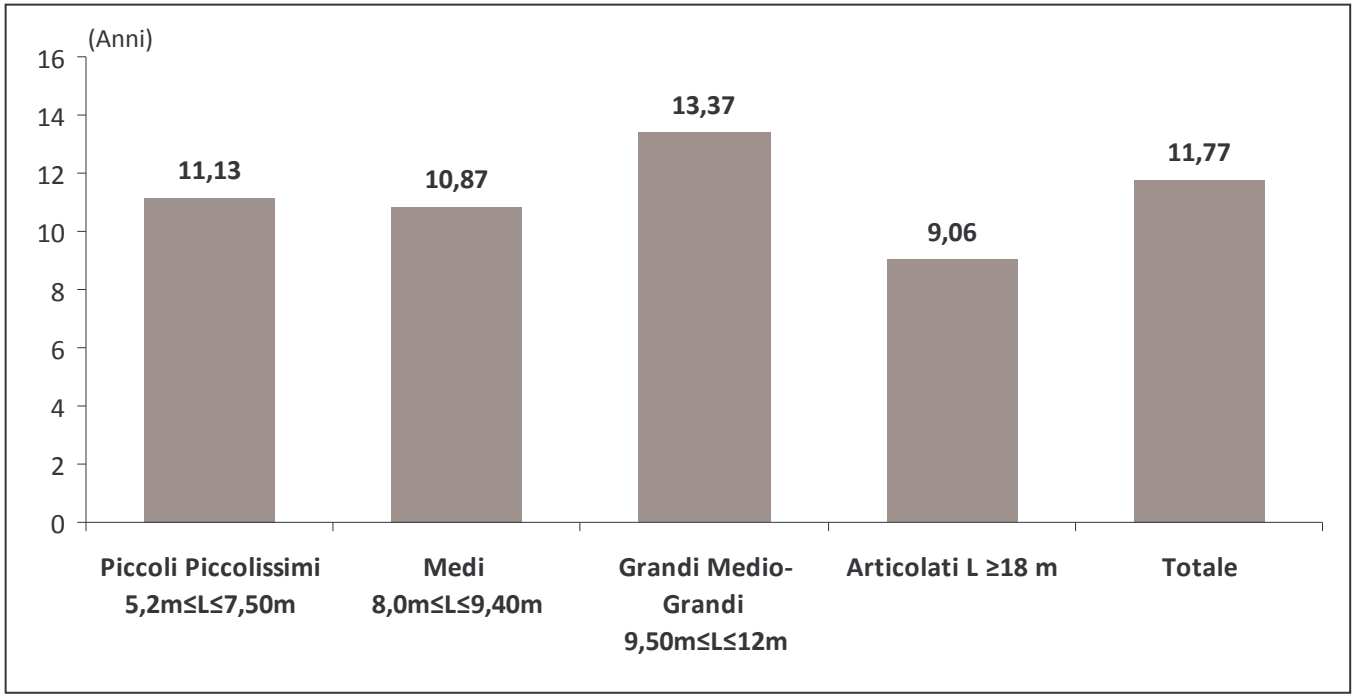
# 1.7. Parco mezzi – *Grado di efficienza del parco bus*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Età media del parco bus

- **L'età media del parco bus di AMT è pari a 11,77 anni.**
- La manutenzione del parco bus prevede interventi programmati con la revisione delle parti meccaniche più soggette ad usura per ciascun veicolo.




- **L'età media dei veicoli metropolitani è pari a 14,71 anni.**

**Il parco rotabile risulta caratterizzato da un'anzianità media molto elevata che richiede interventi costanti in manutenzione, genera guasti e impone consumi di carburante molto ingenti.**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

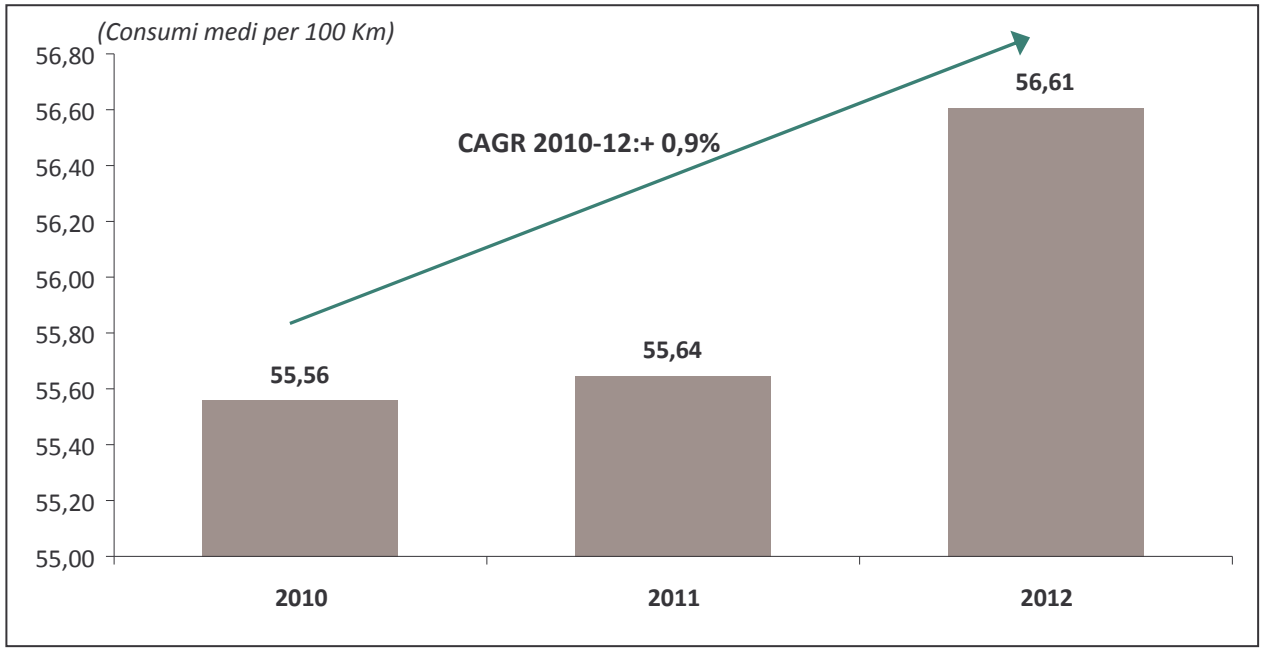
# 1.7. Parco mezzi – *Andamento del consumo di carburanti*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Andamento del consumo di carburanti

» **Il grafico seguente riporta l'andamento dei consumi medi di carburanti ogni 100 Km, nel triennio 2010-2012.** Nel 2012, i litri consumati sono stati **13,8 milioni contro i 14,3 milioni del 2011**, questo in ragione dei minori Km prodotti nel corso dell'anno.




» Nel 2012 si è registrato un incremento dei costi dei carburanti per €2,4 mln (+16,1% vs. 2011). Il prezzo medio di acquisto del gasolio per autotrazione nel 2012 è stato pari a €1,28 al litro, sensibilmente superiore al dato medio del 2011 (€1,08 al litro).

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

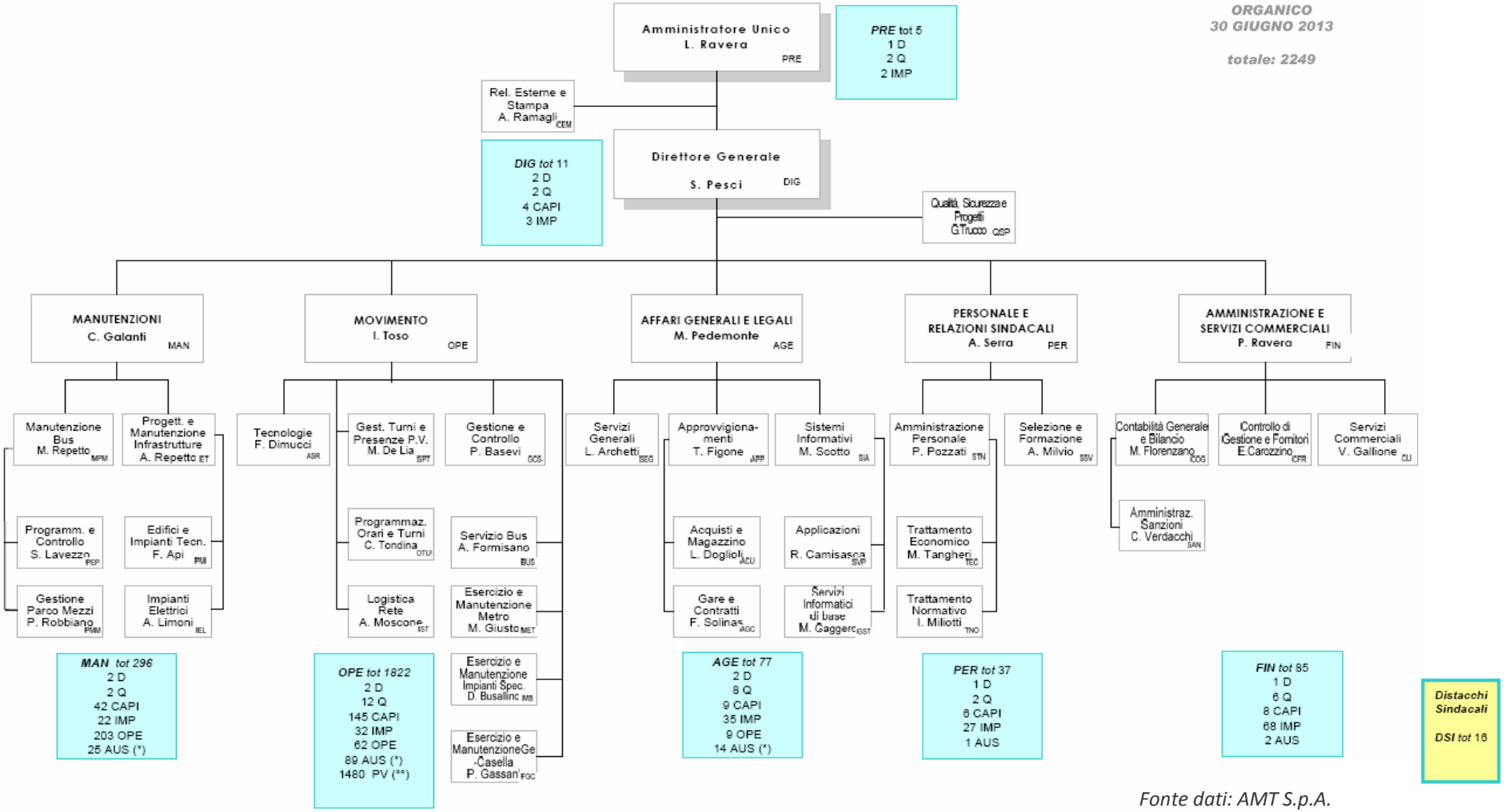
# 1.8. Struttura organizzativa e personale - *Organigramma*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Organigramma

» **Il grafico seguente riporta l'organigramma della Società aggiornato al 30 giugno 2013.**




*Fonte dati: AMT S.p.A.*

(**) PV= operatori di esercizio, macchinisti BUS, MET e EFG, addetti IMS, capotreno (*) comprende anche personale distaccato con altra qualifica (operai, PV)

# 1.8. Struttura organizzativa e personale – *Personale*

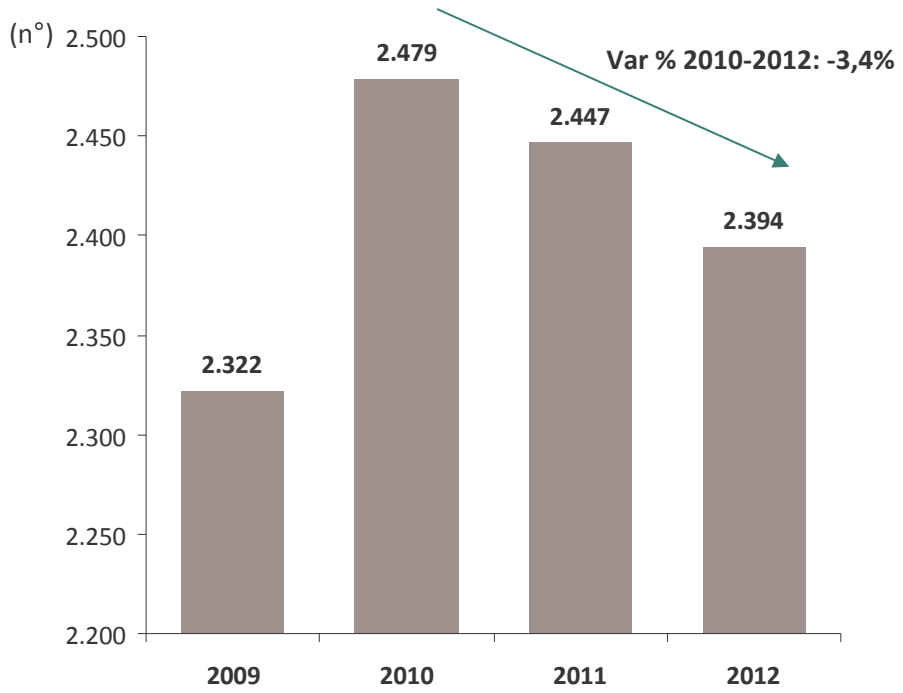
BOZZA

GRUPPO BPER

## Personale

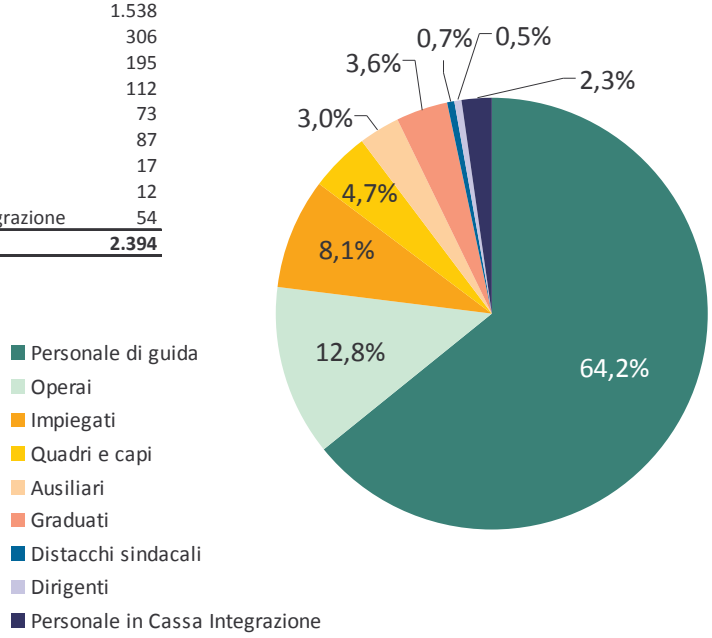
- **Al 31 dicembre 2012, AMT impiegava 2.359 dipendenti** di cui **88 in Cassa Integrazione a zero ore**. Al 30 giugno 2013, il numero dei dipendenti totali, inclusi quelli in Cassa Integrazione è sceso a 2.337.
- **I grafici seguenti riportano l'evoluzione del numero di dipendenti medi nel quadriennio 2009-2012 ed il loro breakdown per categoria.**

### Evoluzione dipendenti medi 2009-2012




### Breakdown dipendenti medi 2012 per categoria

| Dipendenti medi per categoria | 2012 |
|---|---|
| Personale di guida | 1.538 |
| Operai | 306 |
| Impiegati | 195 |
| Quadri e capi | 112 |
| Ausiliari | 73 |
| Graduati | 87 |
| Distacchi sindacali | 17 |
| Dirigenti | 12 |
| Personale in Cassa Integrazione | 54 |
| **Totale** | **2.394** |




- **Dal 2011 al 2012, il numero medio del personale di guida è diminuito del 4,2% passando da 1.606 persone a 1.538 persone.**

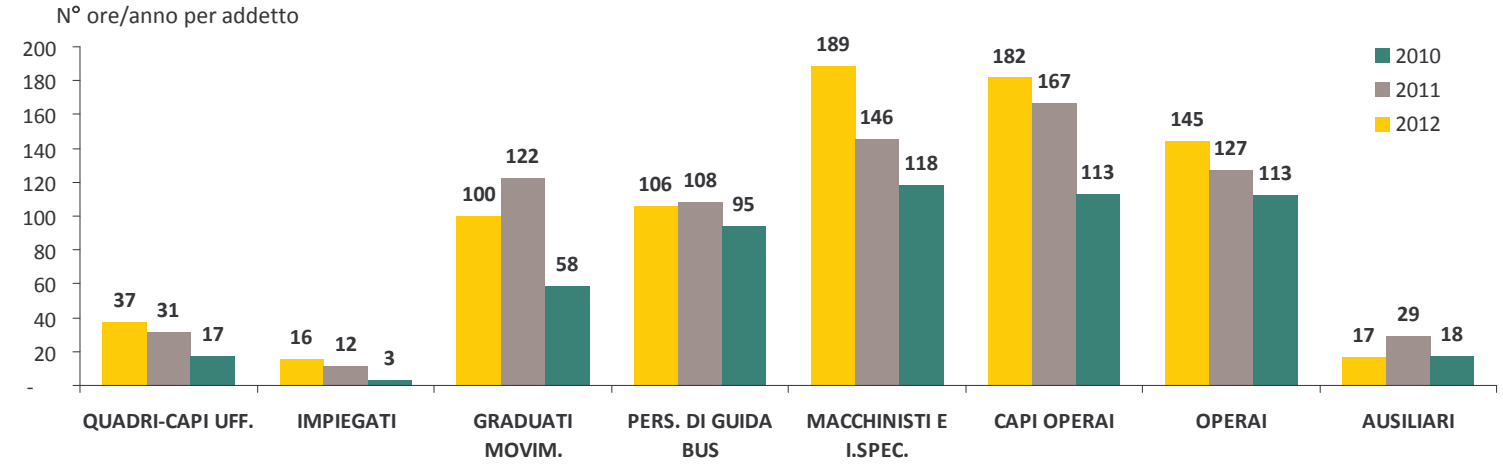
*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.8. Struttura organizzativa e personale – *Indicatori di efficienza*

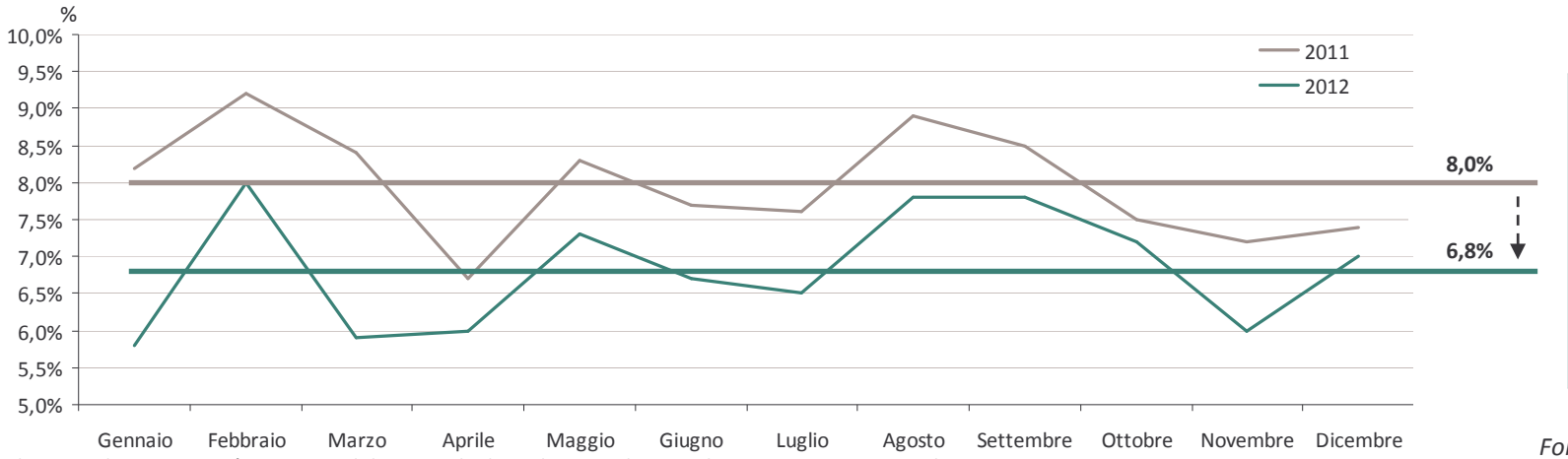
## Evoluzione delle ore straordinarie lavorate all'anno per ciascun addetto




**Importante riduzione delle ore di straordinario lavorate per addetto sul triennio 2010-2012**

*Il numero di dipendenti considerato è quello medio annuo ed esclude le seguenti categorie: dirigenti, distacchi sindacali e personale in Cassa Integrazione.*

## Personale viaggiante – Rapporto Ore Straordinarie / Ore Ordinarie




**Anche il rapporto tra ore straordinarie ed ore ordinarie lavorate ha subito un'importante riduzione dal 2011 al 2012**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

*Il personale viaggiante è costituito dal Personale di guida Bus e dai Macchinisti e Impianti Speciali.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Conto economico

**Bilancio d'esercizio - AMT Genova SpA**

| Conto economico | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | CAGR ('09-'12) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | €k | % | €k | % | €k | % | €k | % | % |
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | 54.481 | 30,0% | 54.380 | 28,3% | 61.109 | 31,7% | 59.514 | 34,2% | 3,0% |
| Incrementi di imm. per lavori interni | 0 | 0,0% | 397 | 0,2% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | n.s. |
| Altri ricavi e proventi | 127.122 | 70,0% | 137.465 | 71,5% | 131.708 | 68,3% | 114.566 | 65,8% | -3,4% |
| *di cui contributi in c/esercizio* | *104.106* | | *118.424* | | *113.330* | | *97.066* | | *-2,3%* |
| *di cui Altri ricavi* | *23.016* | | *19.041* | | *18.378* | | *17.500* | | |
| **Valore della produzione** | **181.603** | **100,0%** | **192.243** | **100,0%** | **192.817** | **100,0%** | **174.080** | **100,0%** | **-1,4%** |
| *y to y* | *n.d.* | | *5,9%* | | *0,3%* | | *-9,7%* | | |
| Consumi di materie prime, sussidiarie | (21.557) | -11,9% | (24.059) | -12,5% | (23.830) | -12,4% | (25.491) | -14,6% | 5,7% |
| Costi per servizi | (30.045) | -16,5% | (29.184) | -15,2% | (28.771) | -14,9% | (27.981) | -16,1% | -2,3% |
| Costi per godimento beni di terzi | (3.112) | -1,7% | (3.522) | -1,8% | (3.403) | -1,8% | (2.670) | -1,5% | -5,0% |
| Costi del personale | (118.242) | -65,1% | (117.463) | -61,1% | (116.375) | -60,4% | (109.568) | -62,9% | -2,5% |
| Oneri diversi di gestione | (2.700) | -1,5% | (2.759) | -1,4% | (1.613) | -0,8% | (1.935) | -1,1% | -10,5% |
| **EBITDA** | **5.947** | **3,3%** | **15.256** | **7,9%** | **18.825** | **9,8%** | **6.436** | **3,7%** | **2,7%** |
| *y to y* | *n.d.* | | *156,5%* | | *23,4%* | | *-65,8%* | | |
| Ammortamenti immateriali | (703) | -0,4% | (1.713) | -0,9% | (2.927) | -1,5% | (2.552) | -1,5% | 53,7% |
| Ammortamenti materiali | (4.959) | -2,7% | (10.689) | -5,6% | (11.329) | -5,9% | (10.847) | -6,2% | 29,8% |
| Svalutazioni | (376) | -0,2% | (3.261) | -1,7% | (67) | 0,0% | (802) | -0,5% | 28,8% |
| Altri accantonamenti | 0 | 0,0% | (2.403) | -1,2% | (1.202) | -0,6% | (1.932) | -1,1% | n.s. |
| **EBIT** | **(91)** | **-0,1%** | **(2.809)** | **-1,5%** | **3.300** | **1,7%** | **(9.698)** | **-5,6%** | **373,9%** |
| *y to y* | *n.d.* | | *2983,4%* | | *-217,5%* | | *-393,9%* | | |
| Proventi finanziari/(oneri finanziari) | 104 | 0,1% | (8) | 0,0% | 107 | 0,1% | 83 | 0,0% | -7,4% |
| Rettifiche di valore di attività finanziarie | (1) | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | (318) | -0,2% | 580,4% |
| Proventi straordinari/(oneri straordinari) | 569 | 0,3% | 391 | 0,2% | 897 | 0,5% | 2.674 | 1,5% | 67,5% |
| **Risultato ante imposte** | **581** | **0,3%** | **(2.426)** | **-1,3%** | **4.304** | **2,2%** | **(7.259)** | **-4,2%** | **-332,1%** |
| *y to y* | *n.d.* | | *-517,8%* | | *-277,4%* | | *-268,6%* | | |
| Imposte sul reddito esercizio | (2.911) | -1,6% | (4.086) | -2,1% | (4.202) | -2,2% | (3.639) | -2,1% | 7,7% |
| *tax rate* | *-501,2%* | | *168,4%* | | *-97,6%* | | *50,1%* | | |
| **Utile (perdita) d'esercizio** | **(2.330)** | **-1,3%** | **(6.512)** | **-3,4%** | **102** | **0,1%** | **(10.898)** | **-6,3%** | **67,2%** |
| *y to y* | *n.d.* | | *179,5%* | | *-101,6%* | | *n.d.* | | |

*AMT Genova S.p.A. Bilanci d'esercizio 2009-2010-2011-2012.*

***(1) Nel 2012 sono state messe in atto azioni aziendali di contenimento dei costi che sono proseguite nel 2013. In particolare, si evidenzia l'Accordo Aziendale del 10 settembre 2012 che ha previsto il ricorso alla Cassa Integrazione in deroga, concessa con decreto dirigenziale della Regione Liguria n.1481 del 4 aprile2013, fino a giugno 2013.***

**Ricavi delle vendite e delle prestazioni** in riduzione del 2,6% dal 2011 al 2012 per effetto della **flessione degli spostamenti in ambito urbano.**

Tale voce, nel 2012, include **€7,6 mln relativi alla quota riconosciuta a Trenitalia per integrazione tariffa "ferro-gomma" in ambito urbano.**

Cfr. pag.35

Nel 2012, incremento dei consumi di materie prime, a causa dell'incremento dei costi di carburanti per €2,4 mln (+16,1%).

Nel 2012, **riduzione del costo del personale di €6,8 mln**:
- **€0,9 mln** da 3 mesi di Cassa Integrazione in deroga(1)
- **€1,4 mln** dalla riduzione e azzeramento di alcune voci retributive premianti
- **€4,5 mln** dalla riduzione dell'organico medio

Nel 2012, gli Altri Accantonamenti includono €1,3 mln relativi alla stima della quota di competenza 2012 del rinnovo del CCNL di categoria non ancora rinnovata.

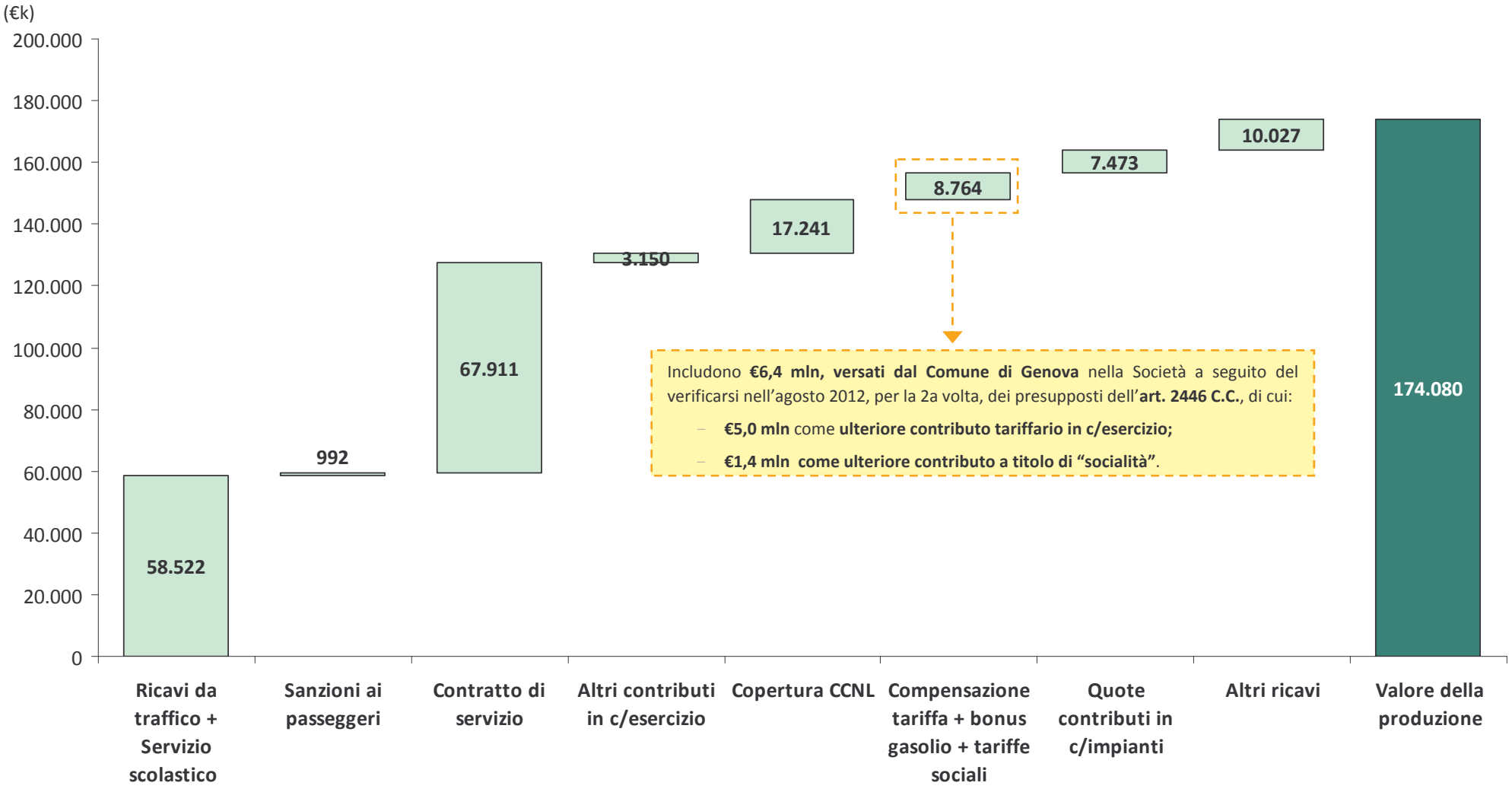
Nel 2012, include proventi straordinari per €3,2 mln di cui €1,0 mln relativi allo smobilizzo parziale del f.do svalutazione crediti vs. Comune di Genova ed €1,3 mln per contributo a copertura dei maggiori oneri di malattia a carico delle aziende TPL da parte dello Stato.

La **perdita di €10,9 mln registrata nel 2012** è stata **coperta parzialmente in corso d'anno** (giugno-luglio 2012) **dal Comune di Genova per €5,5 mln.**

BOZZA

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Conto economico – *Valore della Produzione 2012*

## Valore della Produzione 2012

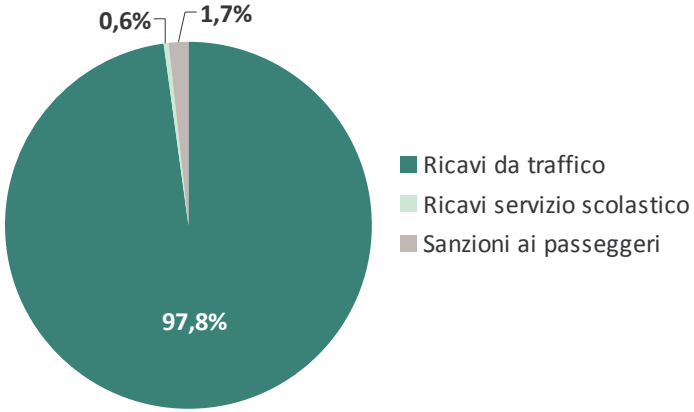


BOZZA

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Conto economico – *Dettaglio voci principali 2012*

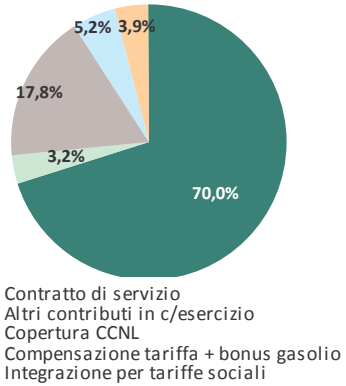
## Ricavi delle vendite e delle prestazioni

***Totale 2012: €59.514k***

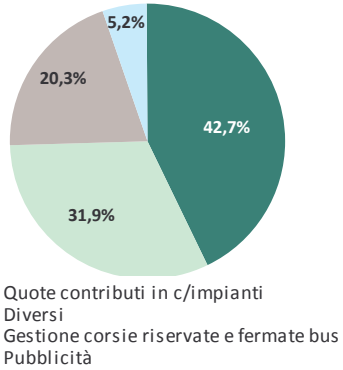



## Altri ricavi e proventi

***Totale contributi c/esercizio 2012: €97.066k***

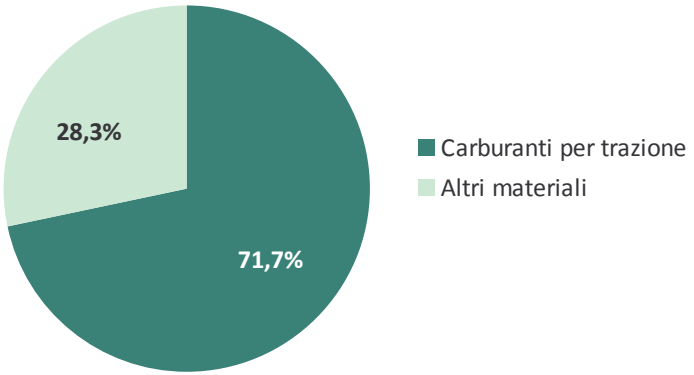



***Totale altri ricavi 2012: €17.500k***



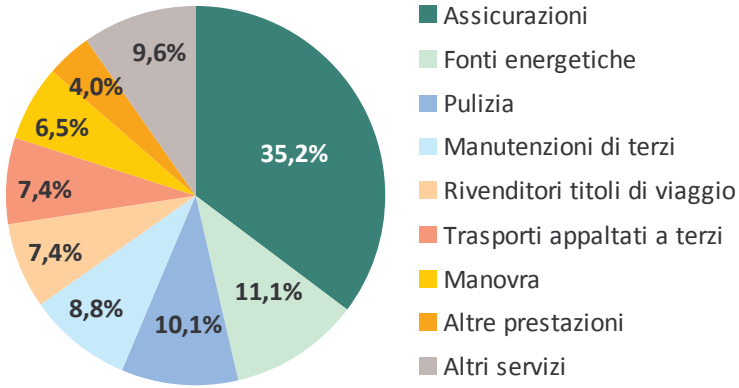

## Consumi di materie prime e sussidiarie

***Totale 2012: €24.980k*** *(non considera la variazione di materie prime)*




## Costi per servizi

***Totale 2012: €27.981k***

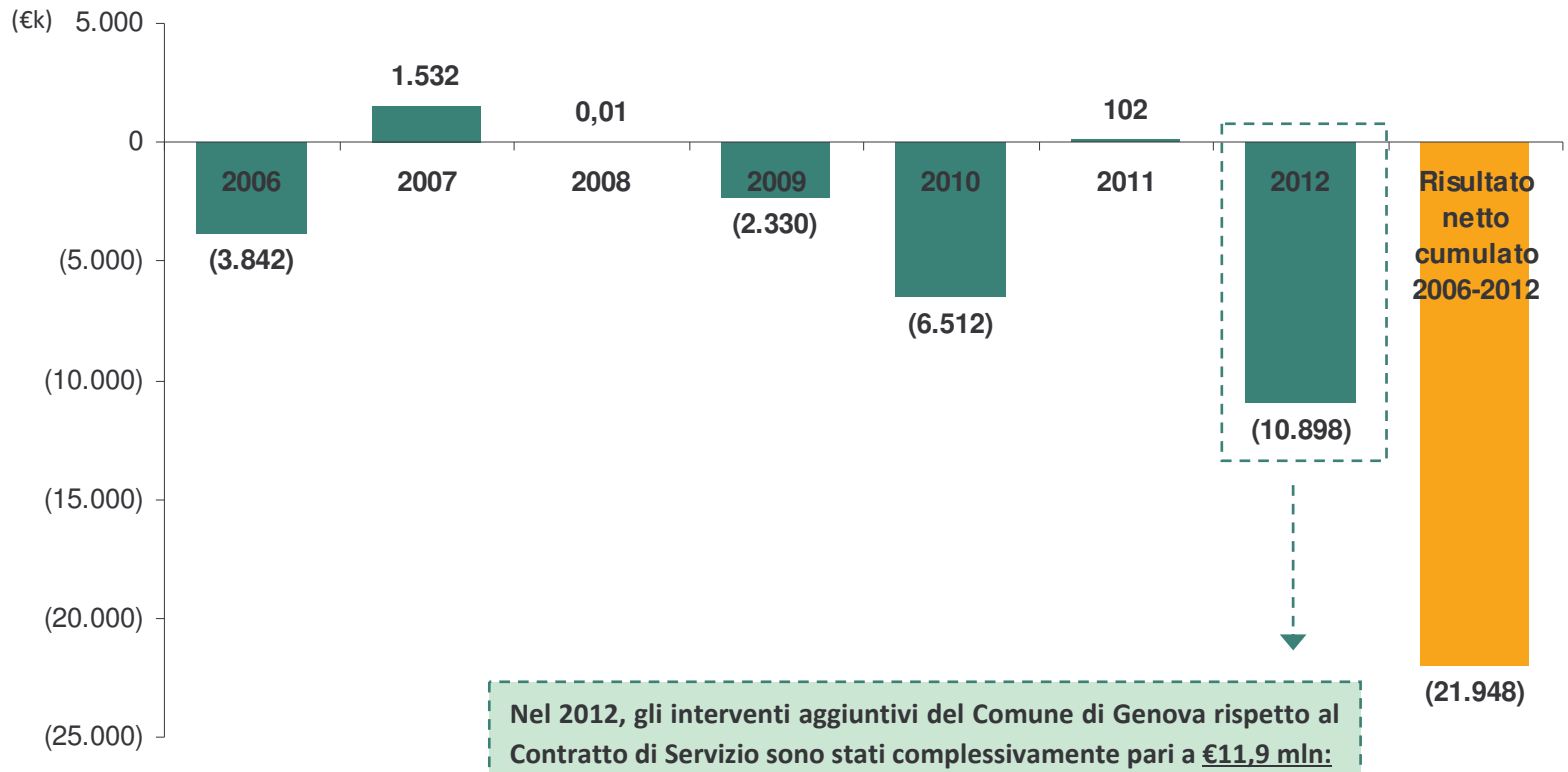


BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Conto economico – *Evoluzione Risultato Netto 2006-2012*

» **Il grafico seguente riporta l'evoluzione del risultato netto di AMT per il periodo di durata del Contratto di Servizio (2006-2011) e per l'anno 2012.** In 7 anni, la Società ha registrato una **perdita netta cumulata pari a ca. €21,9 mln**.




**Nel 2012, gli interventi aggiuntivi del Comune di Genova rispetto al Contratto di Servizio sono stati complessivamente pari a €11,9 mln:**

- **€5,5 mln in c/capitale**
- **€6,4 mln in c/esercizio**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Stato patrimoniale

**Bilancio d'esercizio - AMT Genova SpA**

| Stato patrimoniale | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | CAGR ('09-'12) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | €k | % | €k | % | €k | % | €k | % | % |
| Rimanenze | 7.223 | 32,3% | 6.576 | -66,3% | 6.539 | 92,5% | 6.029 | -40,9% | -5,8% |
| Crediti verso clienti | 12.109 | 54,1% | 13.069 | -131,8% | 11.794 | 166,9% | 10.012 | -67,9% | -6,1% |
| Crediti commerciali vs. Comune di Genova | 58.610 | 261,9% | 51.213 | -516,6% | 38.808 | 549,2% | 26.620 | -180,6% | -23,1% |
| Debiti verso fornitori | (28.425) | -127,0% | (25.093) | 253,1% | (22.399) | -317,0% | (19.996) | 135,7% | -11,1% |
| Debiti commerciali vs. Comune di Genova | (19.015) | -85,0% | (21.699) | 218,9% | (3.068) | -43,4% | (5.122) | 34,7% | -35,4% |
| **Capitale circolante commerciale** | **30.502** | 136,3% | **24.065** | -242,8% | **31.673** | 448,3% | **17.544** | -119,0% | **-16,8%** |
| Altre attività | 32.874 | 146,9% | 16.659 | -168,1% | 27.882 | 394,6% | 22.074 | -149,8% | -12,4% |
| Altre passività | (82.884) | -370,4% | (85.777) | 865,3% | (94.648) | -1340% | (89.491) | 607,1% | 2,6% |
| **Capitale circolante netto** | **(19.508)** | -87,2% | **(45.053)** | 454,5% | **(35.092)** | -496,6% | **(49.873)** | 338,4% | **36,7%** |
| Immobilizzazioni immateriali | 2.318 | 10,4% | 3.988 | -40,2% | 4.379 | 62,0% | 8.069 | -54,7% | 51,6% |
| Immobilizzazioni materiali | 96.345 | 430,5% | 90.482 | -912,8% | 99.185 | 1404% | 87.657 | -594,7% | -3,1% |
| Partecipazioni | 438 | 2,0% | 458 | -4,6% | 458 | 6,5% | 170 | -1,2% | -27,0% |
| Altre attività fisse finanziarie | 522 | 2,3% | 715 | -7,2% | 604 | 8,5% | 513 | -3,5% | -0,6% |
| **Capitale investito lordo** | **80.115** | 358,0% | **50.590** | -510,3% | **69.534** | 984,1% | **46.537** | -315,7% | **-16,6%** |
| TFR | (56.576) | -252,8% | (54.376) | 548,5% | (51.740) | -732,2% | (49.615) | 336,6% | -4,3% |
| Altri fondi | (1.160) | -5,2% | (6.127) | 61,8% | (10.729) | -151,8% | (11.661) | 79,1% | 115,8% |
| **Capitale investito netto** | **22.379** | 100,0% | **(9.913)** | 100,0% | **7.066** | 100,0% | **(14.740)** | 100,0% | **-187,0%** |
| **Totale debiti** | **7.859** | **35,1%** | **0** | **0,0%** | **0** | **0,0%** | **0** | **0,0%** | **-100,0%** |
| Disponibilità liquide | **(6.339)** | -28,3% | **(24.260)** | 244,7% | **(7.383)** | -104,5% | **(23.791)** | 161,4% | 55,4% |
| **Posizione finanziaria netta** | **1.519** | **6,8%** | **(24.260)** | **244,7%** | **(7.383)** | **-104,5%** | **(23.791)** | **161,4%** | **-350,2%** |
| Capitale sociale | 11.426 | 51,1% | 11.426 | -115,3% | 11.426 | 161,7% | 11.426 | -77,5% | 0,0% |
| Riserve | 11.763 | 52,6% | 9.433 | -95,2% | 2.921 | 41,3% | 3.023 | -20,5% | -36,4% |
| Risultato d'esercizio | (2.330) | -10,4% | (6.512) | 65,7% | 102 | 1,4% | (10.898) | 73,9% | 67,2% |
| Copertura perdita in corso d'anno | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 5.500 | -37,3% | n.s. |
| **Patrimonio netto** | **20.859** | 93,2% | **14.347** | -144,7% | **14.449** | 204,5% | **9.051** | -61,4% | **-24,3%** |
| **Totale fonti** | **22.379** | 100,0% | **(9.913)** | 100,0% | **7.066** | 100,0% | **(14.740)** | 100,0% | **-187,0%** |

*AMT Genova S.p.A. Bilanci d'esercizio 2009-2010-2011-2012.*

Rimanenze finali relative principalmente a: ricambi della linea metropolitana e bus, vestiario e carburanti per trazione.

| Posizione vs. Comune di Genova | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Crediti commerciali | 58.610 | 51.213 | 38.808 | 26.620 |
| Debiti commerciali | (19.015) | (21.699) | (3.068) | (5.122) |
| **Posizione netta** | **39.595** | **29.513** | **35.739** | **21.498** |
| *yoy %* | | *-25,5%* | *21,1%* | *-39,8%* |

Immobilizzazioni materiali 2012 per €87,7 mln di cui:

- **€57,5 mln relativi a autobus, filobus, emettitrici ed obbliteratrici, motrici, officina, etc.**
- €20,1 mln relativi a terreni e fabbricati
- €3,4 mln di immobilizzazioni in corso relative principalmente alla manutenzione straordinaria FGC.

Dal 2010, la Società non fa ricorso all'indebitamento bancario. Nel 2012, ha mantenuto gli affidamenti bancari, attivati in passato, per €16 mln, non utilizzati al 31 dicembre 2012.

Nel corso del 2012, essendosi verificati i presupposti previsti dall'art. 2446 del Codice Civile, **è stato effettuato un versamento in c/capitale di €5,5 mln da parte del Comune di Genova.**

BOZZA

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Stato patrimoniale – *Aliquote di ammortamento*

» Le immobilizzazioni materiali ed immateriali sono ammortizzate a quote costanti. La tabella seguente riporta le aliquote di ammortamento utilizzate, ritenute congrue con la vita utile dei cespiti e suffragate da valutazioni degli uffici tecnici della Società.

| Classi fiscali | Percentuale di amm.to | Voce di bilancio | |
|---|---|---|---|
| Autobus | 8,30% | Altri beni | BII4 |
| Autov. Trasporto - Autocarri | 20,00% | Altri beni | BII4 |
| Autovetture Motoveicoli | 25,00% | Altri beni | BII4 |
| Emettitrici ed obliteratrici | 10,00% | Altri beni | BII4 |
| Filobus | 7,50% | Altri beni | BII4 |
| Macchine elettroniche e calcolatori | 20,00% | Altri beni | BII4 |
| Materiale mobile impianti a cavo | 7,50% | Altri beni | BII4 |
| Materiale rotabile tram - ferroviario | 3,75% | Altri beni | BII4 |
| Mobili e macchine d'ufficio | 12,00% | Altri beni | BII4 |
| Motrici Metropolitana | 3,75% | Altri beni | BII4 |
| Officina meccanica | 10,00% | Altri beni | BII4 |
| Sottostazioni | 100,00% | Altri beni | BII4 |
| Beni di valore esiguo | 20,00% | Altri beni | BII4 |
| Binari | 5,00% | Impianti e macchinario | BII2 |
| Opere d'arte fisse | 2,00% | Impianti e macchinario | BII2 |
| Pali metallici | 2,50% | Impianti e macchinario | BII2 |
| Programmi informatici | 20,00% | Impianti e macchinario | BII2 |
| Rete aerea | 5,75% | Impianti e macchinario | BII2 |
| Impianti fissi | 10,00% | Impianti e macchinario | BII2 |
| Costruzioni leggere | 5,00% | Terreni e fabbricati | BII1 |
| Apparati telesorveglianza | 0,00% | Terreni e fabbricati | BII1 |
| Fabbricati civili | 4,00% | Terreni e fabbricati | BII1 |
| Fabbricati destinati all'industrai e terreni | 4,00% | Terreni e fabbricati | BII1 |
| Costi pluriennali | 20,00% | Altre immateriali | BI7 |
| Manutenzione/Migliorie su beni di terzi | 20,00% | Altre immateriali | BI7 |
| Ponti radio - Rete dati fonia e amplific. | 15,00% | Concessioni e licenze | BI4 |

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Stato patrimoniale – *Dettaglio Crediti e Debiti vs. Comune di Genova e Crediti e Debiti diversi*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Crediti e Debiti vs. Comune di Genova

| Dettaglio Crediti vs. Comune di Genova (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Contributo tariffario dell'anno | 16.950 | 11.413 | 9.425 | 5.000 |
| Contributo tariffario 2011 | 0 | 0 | 0 | 2.402 |
| Compensazione tariffa | 18.130 | 11.770 | 0 | 0 |
| Quota dicembre contratto di servizio (fondo regionale trasporti) | 5.483 | 5.483 | 4.807 | 5.733 |
| Saldo contratto di servizio (fondi regionali) | 3.373 | 1.343 | 9.454 | 645 |
| Rimborso a copertura CCNL | 2.460 | 6.660 | 6.660 | 4.200 |
| Saldo corrispettivo gestione corsie riservate e fermate bus | 0 | 0 | 471 | 3.550 |
| Corrispettivo gestione corsie gialle e fermate bus 2006-2009 | 9.751 | 9.751 | 4.571 | 0 |
| Socialità a saldo 2012 | 0 | 0 | 0 | 1.400 |
| Cessione porzione Campi ns fattura 2010603328 | 0 | 0 | 1.213 | 1.213 |
| Corrispettivo gestione linea metropolitana | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Servizio scolastico | 573 | 170 | 415 | 376 |
| Altro | 1.594 | 7.395 | 15.157 | 6.100 |
| F.do svalutazione crediti vs Comune di Genova | 0 | -3.772 | -4.940 | 0 |
| **Totale** | **59.314** | **51.213** | **38.808** | **26.620** |
| *yoy %* | | *-13,7%* | *-24,2%* | *-31,4%* |

| Dettaglio Debiti vs. Comune di Genova (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Canone uso linea metropolitana | 1.000 | 2.400 | 1.000 | 2.420 |
| Acqisto motrici della metropolitana a saldo compensazione tariffa | 15.290 | 13.900 | 0 | 0 |
| Acquisto diritto di opzione su Area "Campi" | 0 | 1.721 | 2.065 | 2.065 |
| Piano Urbano Mobilità | 0 | 0 | 0 | 336 |
| Monitoraggio | 0 | 0 | 0 | 281 |
| Riaddebito costi ATI per gestione codice della strada | 1.400 | 1.393 | 0 | 0 |
| Diversi | 2.613 | 2.285 | 3 | 20 |
| **Totale** | **20.303** | **21.699** | **3.068** | **5.122** |
| *yoy %* | | *6,9%* | *-85,9%* | *66,9%* |

## Crediti e Debiti diversi

| Dettaglio Crediti diversi (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Crediti vs. Regione Liguria per ristrutturazione FPG | 512 | 942 | 3.255 | 5.017 |
| Crediti vs. Regione Liguria in c/investimenti FGC | 0 | 3.832 | 4.546 | 3.773 |
| Credito c/investimenti Regione Liguria fondi ventennali L.R. del 28/12/2009 | 0 | 1.146 | 2.291 | 2.189 |
| Crediti vs. Regione Liguria legge 6/82 | 3.520 | 0 | 0 | 0 |
| Ministero dei Trasporti per progetti Metropolitana | 0 | 0 | 7.565 | 1.865 |
| Crediti vs. Regione Liguria rinnovo CCNL da AMI | 906 | 906 | 0 | 0 |
| Credito vs. Regione per esodi e CIG personale | 0 | 0 | 1.869 | 503 |
| Credito per copertura CCNL dipendenti AMT | 3.899 | 0 | 0 | 0 |
| Credito per copertura maggiori oneri malattia anni 2006-2007 | 566 | 0 | 0 | 0 |
| Credito per risarcimento AMT/AMI | 15.531 | 0 | 0 | 0 |
| Diversi | 900 | 1.077 | 1.057 | 1.093 |
| **Totale** | **25.834** | **7.903** | **20.583** | **14.440** |
| *yoy %* | | *-69,4%* | *160,5%* | *-29,8%* |

| Dettaglio Debiti diversi (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Costi del personale competenza esercizio da regolarizzare anno successivo, trattenute e diversi | 9.735 | 6.465 | 9.958 | 10.380 |
| F.do ferie personale | 4.003 | 3.849 | 3.121 | 2.769 |
| TFR da liquidare a breve | 1.565 | 1.632 | 572 | 320 |
| Ministero trasporti c/investimenti | 0 | 0 | 4.210 | 1.021 |
| Regione Liguria investimento FGC (da approvare) | 0 | 9.203 | 10.384 | 8.167 |
| Regione Liguria investimento FPG (da approvare) | 0 | 1.090 | 2.725 | 4.633 |
| Regione c/plusvalenze alienazione autobus finanziati | 472 | 0 | 0 | 0 |
| **Totale** | **15.775** | **22.240** | **30.970** | **27.290** |
| *yoy %* | | *41,0%* | *39,3%* | *-11,9%* |

» I costi del personale di competenza 2012 da regolarizzare nel 2013 rappresentano le quote di competenza dell'esercizio 2012 liquidate ai dipendenti nei primi mesi del 2013.

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Stato patrimoniale – *Dettaglio Crediti e debiti tributari, Altri fondi e Ratei e Risconti attivi e passivi*

BOZZA

GRUPPO BPER

## Crediti e debiti tributari

| Dettaglio Crediti Tributari (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Ires | 2.196 | 3.077 | 3.332 | 3.574 |
| Iva | 1.242 | 1.945 | 841 | 1.001 |
| Credito d'imposta su accise gasolio | 473 | 250 | 500 | 743 |
| Irap | 151 | 661 | 0 | 486 |
| **Totale** | **4.063** | **5.933** | **4.673** | **5.804** |
| *yoy %* | | *46,0%* | *-21,2%* | *24,2%* |

| Dettaglio Debiti Tributari (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Ires/Irap saldo | 0 | 1.647 | 32 | 0 |
| Ritenute Irpef | 3.204 | 3.372 | 1.771 | 2.386 |
| Iva a debito differita | 580 | 1.248 | 0 | 383 |
| **Totale** | **3.784** | **6.266** | **1.803** | **2.768** |
| *yoy %* | | *65,6%* | *-71,2%* | *53,5%* |

## Altri fondi

| Dettaglio Altri fondi (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| F.do rischi contenziosi con il personale | n.d. | 0 | 2.400 | 2.400 |
| F.do imposte differite | n.d. | 199 | 199 | 199 |
| F.do manutenzioni impianti | n.d. | 0 | 1.000 | 0 |
| F.do rinnovo CCNL periodo 2009-2011 | n.d. | 2.430 | 3.630 | 3.630 |
| F.do rinnovo CCNL periodo 2012-2014 | n.d. | 0 | 0 | 1.342 |
| F.do rischi contenzioso Irap | n.d. | 0 | 3.500 | 3.540 |
| F.di rischi diversi | n.d. | 3.498 | 0 | 550 |
| **Totale** | **1.160** | **6.127** | **10.729** | **11.661** |
| *yoy %* | | *428,4%* | *75,1%* | *8,7%* |

- A seguito della sottoscrizione dell'accordo nazionale per la corresponsione agli autoferrotranvieri di €700 medie come una tantum sugli arretrati 2009-2010-2011, **il F.do rinnovo CCNL 2009-2010-2011 è previsto ridursi a €1,3 mln.**
- Il **F.do rinnovo CCNL periodo 2012-2014** è stimato considerando i maggiori costi per il rinnovo del CCNL nazionale autoferrotranvieri, attualmente scaduto di competenza del 2012. L'acc.to previsto si basa sulla previsione del riconoscimento di €30 medi a dipendente.

## Ratei e risconti attivi e passivi

| Dettaglio Ratei e risconti attivi (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Premi di assicurazione di competenza anno successivo | 2.659 | 2.725 | 2.625 | 1.809 |
| Altri | 220 | 98 | 0 | 21 |
| **Totale** | **2.878** | **2.823** | **2.625** | **1.830** |
| *yoy %* | | *-1,9%* | *-7,0%* | *-30,3%* |

| Dettaglio Ratei e risconti passivi (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| F.do contributi per investimenti leggi R. Liguria 6/82 e 62/09 | 28.984 | 27.575 | 27.289 | 22.730 |
| Abbonamenti annuali di competenza | 6.160 | 6.858 | 8.747 | 8.224 |
| Contributi ministeriali su autobus EEV | 9.365 | 8.906 | 8.114 | 7.322 |
| Contributi ministeriali su filobus 18 metri | 4.908 | 4.494 | 4.079 | 3.664 |
| Contributi ministeriali relativi a progetti della metropolitana | 0 | 0 | 3.613 | 3.487 |
| Contributi comunali delibera 436 del 30/12/2011 (autobus) | 2.875 | 1.438 | 3.200 | 3.200 |
| Contributi comunali ascensore Castelletto-Portello e Multitaxi | 0 | 0 | 0 | 1.072 |
| Franchigie assicurative R.C. | 0 | 502 | 1.201 | 2.054 |
| Consegne fiduciarie rivenditori di viaggio | 2.049 | 2.080 | 1.021 | 980 |
| Contributi relativi alla ferrovia Genova-Casella | | 142 | 851 | 3.093 |
| Risarcimento accordo AMT-AMI | 2.531 | 0 | 0 | 0 |
| Risorse aggiuntive Regione Liguria anno 2007 | 1.297 | 0 | 0 | 0 |
| Altri | 449 | 795 | 33 | 92 |
| **Totale** | **58.619** | **52.788** | **58.148** | **55.918** |
| *yoy %* | | *-9,9%* | *10,2%* | *-3,8%* |

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Rendiconto finanziario

**Bilancio d'esercizio - AMT Genova SpA**

| Rendiconto Finanziario | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | CAGR ('09-'12) |
|---|---|---|---|---|---|
| | €k | €k | €k | €k | % |
| EBIT | | (2.809) | 3.300 | (9.698) | |
| Imposte | | (4.086) | (4.202) | (3.639) | |
| Ammortamenti imm. materiali | | 10.689 | 11.329 | 10.847 | |
| Ammortamenti imm. immateriali | | 1.713 | 2.927 | 2.552 | |
| Var. Fondo TFR | | (2.201) | (2.636) | (2.125) | |
| Var. Altri fondi | | 4.968 | 4.602 | 932 | |
| **Flusso di cassa reddituale** | | **8.274** | **15.320** | **(1.130)** | |
| Variazione capitale circolante netto | | 25.544 | (9.960) | 14.781 | |
| (Investimenti)/disinv. imm. materiali | | (4.826) | (20.033) | 681 | |
| (Investimenti)/disinv. imm. immateriali | | (3.383) | (3.318) | (6.242) | |
| Variazione partecipazioni | | (20) | 0 | 288 | |
| Variazione altre attività fisse finanziarie | | (193) | 111 | 91 | |
| **Flusso di cassa gestione corrente** | | **25.397** | **(17.881)** | **8.469** | |
| Altri oneri/proventi | | 391 | 897 | 2.674 | |
| **Flusso di cassa disponibile** | | **25.787** | **(16.984)** | **11.143** | |
| Rettifiche finanziarie | | 0 | 0 | (318) | |
| Oneri/proventi finanziari | | (8) | 107 | 83 | |
| Altre variazioni patrimonio netto | | (0) | 0 | 5.500 | |
| **Flusso di cassa netto** | | **25.780** | **(16.877)** | **16.408** | |
| **Posizione finanziaria netta iniziale** | | **1.519** | **(24.260)** | **(7.383)** | |
| **Posizione finanziaria netta finale** | **1.519** | **(24.260)** | **(7.383)** | **(23.791)** | ***-350,2%*** |

*AMT Genova S.p.A. Bilanci d'esercizio 2009-2010-2011-2012.*

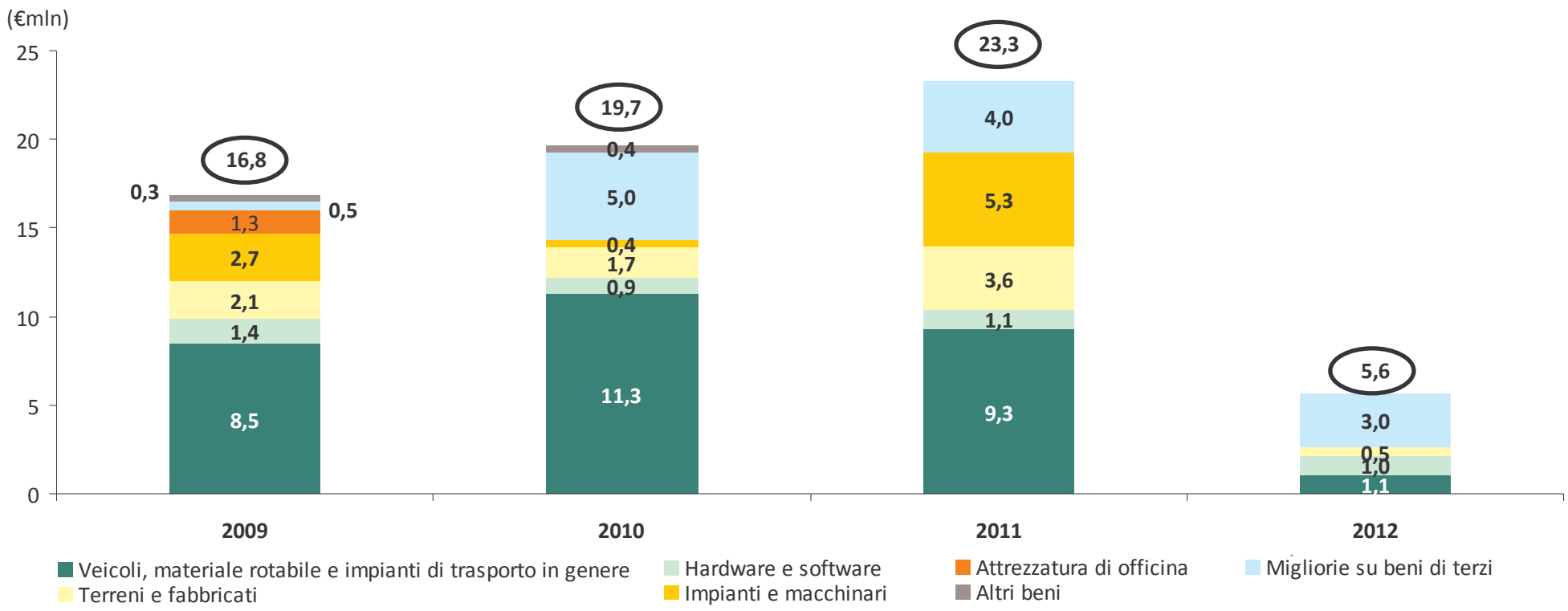
**Nel corso del 2012, il Comune di Genova ha proceduto alla copertura delle perdite operative registrate, effettuando un versamento in c/capitale per €5,5 mln.**

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – *Evoluzione Investimenti*

BOZZA

GRUPPO BPER

» **Il grafico seguente riporta l'evoluzione degli investimenti in immobilizzazioni sul periodo 2010-2012 ed il relativo breakdown per tipologia di investimento.**




**I limitati investimenti nel parco veicoli e il mancato rinnovo graduale e sistematico del parco bus (che ha un'età media di quasi 12 anni) dovrebbero provocare un aggravio dei costi di manutenzione ordinaria sui mezzi e ripercussioni sul servizio erogato**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.9. Financial highlights 2010-2012 – Conti d'ordine e Principali indicatori

## Conti d'ordine

| Dettaglio Impegni e Conti d'ordine (€k) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Garanzie prestate da terzi a tutela di AMT | 8.025 | 7.419 | 7.571 | 9.693 |
| Garanzie prestate direttamente o indirettamente da AMT | 2.334 | 2.211 | 2.218 | 218 |
| Beni di terzi in uso e/o presso AMT | 0 | 4.448 | 4.448 | 4.448 |
| Beni di AMT in uso e/o presso terzi | 0 | 65 | 65 | 65 |
| Impegni per opzione a favore di AMI SpA su fabbricati | | | | |
| AMT | 0 | 6.540 | 6.540 | 0 |
| Altro | 0 | 0 | 2.000 | 0 |
| **Totale** | **10.360** | **20.682** | **20.842** | **14.424** |

- Le garanzie prestate da terzi a favore di AMT sono costituite da fideiussioni rilasciate da fornitori e clienti di AMT a garanzia dell'adempimento a loro carico previsto contrattualmente.
- I beni di terzi in uso presso AMT sono costituiti da beni mobili e immobili della Ferrovia Genova-Casella di proprietà della Regione Liguria.

## Principali indicatori

| Principali indicatori | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| ROE (utile/PN) | -11,2% | -45,4% | 0,7% | -120,4% |
| ROI (EBIT/CIN) | -0,4% | 28,3% | 46,7% | 65,8% |
| ROD Costo del Debito (Oneri/debiti finanziari | 1,2% | n.d. | n.d. | n.d. |
| ROS (EBIT/ Valore della produzione) | -0,1% | -1,5% | 1,7% | -5,6% |
| **EBITDA/ Valore della produzione** | **3,3%** | **7,9%** | **9,8%** | **3,7%** |
| Imm.Materiali/ Capitale Inv. Netto | 430,5% | -912,8% | 1403,7% | -594,7% |
| (P.N.+ Indebitamento Fin.)/Amm. Materiali | 4,5x | -0,9x | 0,6x | -1,4x |
| Rapporto di Indebitamento | 6,8% | 244,7% | -104,5% | 161,4% |
| Debt/Equity | 0,1x | -1,7x | -0,5x | -2,6x |
| **PFN/EBITDA** | **0,3x** | **-1,6x** | **-0,4x** | **-3,7x** |
| Crescita del valore della produzione | n.d. | 5,9% | 0,3% | -9,7% |
| **Numero di dipendenti** | **2.322** | **2.479** | **2.447** | **2.394** |
| Fatturato/dipendenti (€k) | 78 | 78 | 79 | 73 |
| Costo medio dipendenti (€k) | 51 | 47 | 48 | 46 |
| Costo lavoro/valore della produzione | 65,1% | 61,1% | 60,4% | 62,9% |
| **Giorni clienti** | **20** | **21** | **18** | **17** |
| **Giorni fornitori** | **149** | **127** | **117** | **104** |
| Giorni magazzino | 122 | 100 | 100 | 86 |

*AMT Genova S.p.A. Bilanci d'esercizio 2009-2010-2011-2012.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 1.10. Risultati al 30 giugno 2013 – *Conto economico e Stato patrimoniale*

**Bilancio d'esercizio - AMT Genova SpA**

| Conto economico | 2012 | | 30-giu-13 | |
|---|---|---|---|---|
| | €k | % | €k | % |
| Ricavi delle vendite e delle prestazioni | 59.514 | *34,2%* | 37.481 | *55,5%* |
| Incrementi di imm. per lavori interni | 0 | *0,0%* | 0 | *0,0%* |
| Altri ricavi e proventi | 114.566 | *65,8%* | 30.042 | *44,5%* |
| *di cui contributi in c/esercizio* | *97.066* | | *29.225* | |
| *di cui Altri ricavi* | *17.500* | | *817* | |
| **Valore della produzione** | **174.080** | ***100,0%*** | **67.523** | ***100,0%*** |
| *y to y* | *-9,7%* | | | |
| Consumi di materie prime, sussidiarie | (25.491) | *-14,6%* | (12.209) | *-18,1%* |
| Costi per servizi | (27.981) | *-16,1%* | (12.143) | *-18,0%* |
| Costi per godimento beni di terzi | (2.670) | *-1,5%* | (326) | *-0,5%* |
| Costi del personale | (109.568) | *-62,9%* | (43.039) | *-63,7%* |
| Oneri diversi di gestione | (1.935) | *-1,1%* | (574) | *-0,8%* |
| **EBITDA** | **6.436** | ***3,7%*** | **(767)** | ***-1,1%*** |
| *y to y* | *-65,8%* | | | |
| Ammortamenti immateriali | (2.552) | *-1,5%* | n.d. | *n.d.* |
| Ammortamenti materiali | (10.847) | *-6,2%* | n.d. | *n.d.* |
| Svalutazioni | (802) | *-0,5%* | n.d. | *n.d.* |
| Altri accantonamenti | (1.932) | *-1,1%* | n.d. | *n.d.* |
| **EBIT** | **(9.698)** | ***-5,6%*** | **(767)** | ***-1,1%*** |
| *y to y* | *-393,9%* | | | |
| Proventi finanziari/(oneri finanziari) | 83 | *0,0%* | 66 | *0,1%* |
| Rettifiche di valore di attività finanziarie | (318) | *-0,2%* | 0 | *0,0%* |
| Proventi straordinari/(oneri straordinari) | 2.674 | *1,5%* | 72 | *0,1%* |
| **Risultato ante imposte** | **(7.259)** | ***-4,2%*** | **(629)** | ***-0,9%*** |
| *y to y* | *-268,6%* | | | |
| Imposte sul reddito esercizio | (3.639) | *-2,1%* | n.d. | *n.d.* |
| *tax rate* | *50,1%* | | *n.d.* | |
| **Utile (perdita) d'esercizio** | **(10.898)** | ***-6,3%*** | **(629)** | ***-0,9%*** |
| *y to y* | *n.d.* | | *n.d.* | |

**Bilancio d'esercizio - AMT Genova SpA**

| Stato patrimoniale | 2012 | | 30-giu-13 | |
|---|---|---|---|---|
| | €k | % | €k | % |
| Rimanenze | 6.029 | *-40,9%* | 6.029 | *-113,3%* |
| Crediti verso clienti | 10.012 | *-67,9%* | 19.406 | *-364,5%* |
| Crediti commerciali vs. Comune di Genova | 26.620 | *-180,6%* | 4.523 | *-85,0%* |
| Debiti verso fornitori | (19.996) | *135,7%* | (16.320) | *306,6%* |
| Debiti commerciali vs. Comune di Genova | (5.122) | *34,7%* | (12) | *0,2%* |
| **Capitale circolante commerciale** | **17.544** | *-119,0%* | **13.626** | *-256,0%* |
| Altre attività | 22.074 | *-149,8%* | 20.251 | *-380,4%* |
| Altre passività | (89.491) | *607,1%* | (74.872) | *1406,4%* |
| **Capitale circolante netto** | **(49.873)** | *338,4%* | **(40.994)** | *770,0%* |
| Immobilizzazioni immateriali | 8.069 | *-54,7%* | 8.069 | *-151,6%* |
| Immobilizzazioni materiali | 87.657 | *-594,7%* | 88.543 | *-1663,2%* |
| Partecipazioni | 170 | *-1,2%* | 170 | *-3,2%* |
| Altre attività fisse finanziarie | 513 | *-3,5%* | 422 | *-7,9%* |
| **Capitale investito lordo** | **46.537** | *-315,7%* | **56.211** | *-1055,9%* |
| TFR | (49.615) | *336,6%* | (49.873) | *936,8%* |
| Altri fondi | (11.661) | *79,1%* | (11.661) | *219,0%* |
| **Capitale investito netto** | **(14.740)** | *100,0%* | **(5.324)** | *100,0%* |
| **Totale debiti** | **0** | ***0,0%*** | **0** | ***0,0%*** |
| Disponibilità liquide | **(23.791)** | *161,4%* | **(13.746)** | *258,2%* |
| **Posizione finanziaria netta** | **(23.791)** | ***161,4%*** | **(13.746)** | ***258,2%*** |
| Capitale sociale | 11.426 | *-77,5%* | 11.426 | *-214,6%* |
| Riserve | 3.023 | *-20,5%* | (2.375) | *44,6%* |
| Risultato d'esercizio | (10.898) | *73,9%* | (629) | *11,8%* |
| Copertura perdita in corso d'anno | 5.500 | *-37,3%* | 0 | *0,0%* |
| **Patrimonio netto** | **9.051** | *-61,4%* | **8.422** | *-158,2%* |
| **Totale fonti** | **(14.740)** | *100,0%* | **(5.324)** | *100,0%* |

**Il Comune di Genova, con lettera del Sindaco del 7 maggio 2013 ha garantito il sostegno ulteriore della Società e la sua continuità aziendale per il 2013. Tale intervento aggiuntivo necessario è stimato in €13,3 mln.**

# 1.10. Risultati al 30 giugno 2013 – *Principali eventi 2013*

BOZZA

GRUPPO BPER

» Di seguito si riportano i principali avvenimenti che si sono verificati nei primi mesi del 2013.

- A seguito del verificarsi il 14 febbraio 2013 dei presupposti di cui all'art. 2446 del c.c., nel corso dell'**Assemblea ordinaria del 8 marzo 2013 il Comune di Genova ha preso impegno a fare ogni sforzo possibile per reperire risorse finanziarie pari a €13,3 mln.**
- **Nel corso dell'Assemblea ordinaria del 9 aprile 2013** il Comune di Genova ha approvato il **Piano di Miglioramento e riequilibrio per il biennio 2013-2014,** che prevede le seguenti azioni di contenimento dei costi e di incremento dei ricavi:
  - **riduzione del costo del lavoro**: firmato accordo aziendale del 7 maggio 2013 che permetterà di contenere il costo del lavoro di €8,3 mln nel 2013;
  - **incremento dei ricavi da traffico**: la delibera del Comune n.18/2013 del 16 aprile 2013 ha aumentato le tariffe AMT con decorrenza 1 maggio 2013;
  - **aumento della lotta all'evasione tariffaria**;
  - **modifica delle politiche di distribuzione e vendita dei titoli di viaggio**;
  - **definizione dei processi per l'ottimizzazione della manutenzione**;
  - **sviluppo di una politica di investimenti a sostegno della riduzione dei costi operativi**;
  - **recupero delle attività aziendali in perdita**.

## Manovra tariffaria

» In particolare, con la **Manovra tariffaria,** datata 16 aprile 2013, il Consiglio Comunale ha deliberato la modifica delle tariffe applicate all'utenza dalla Società secondo i seguenti criteri:

- mantenimento dell'integrazione tariffaria con Trenitalia per l'anno 2013 alla totalità dei titoli di viaggio;
- mantenimento dell'ISEE come criterio per l'accesso alle agevolazioni tariffarie;
- riconoscimento e copertura da parte dell'Azionista dell'impatto economico sui conti AMT del ritardo nell'approvazione della stessa delibera (€0,5 mln).

## Riduzione del costo del lavoro

» **Accordo a livello nazionale** che prevede la corresponsione di €700 medie a titolo di "una tantum" sugli arretrati relativi al triennio contrattuale 2009-2010-2011 nei mesi di maggio ed ottobre 2013.

» **Accordo Aziendale del 7 maggio 2013 sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali,** che ha stabilito**:**

- l'introduzione del Contratto di Solidarietà per la durata di 24 mesi per il personale già interessato dalla Cassa Integrazione in Deroga;
- la rinuncia per tutti i dipendenti, per il solo 2013, ad alcune voci retributive;
- spostamento di parte delle ferie maturate dal personale negli anni 2013 e 2014 agli anni successivi;
- la ricollocazione di 60 addetti, oggi occupati in altre mansioni, come ausiliari del traffico.

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. **Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche**
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

# 2.1. Il settore del TPL su gomma in Europa – *Analisi della domanda e dell'offerta*

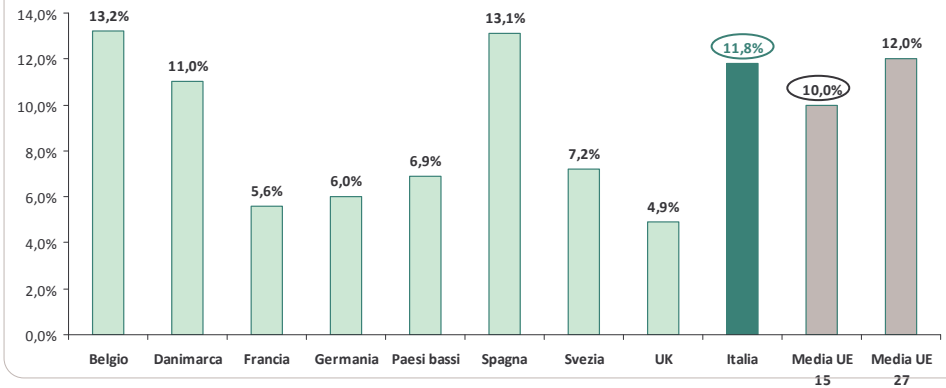
## Domanda di TPL in Europa

» I valori della **domanda di trasporto**, **espressi in percentuale di passeggeri-Km nelle diverse modalità di trasporto**, evidenziano come **la ripartizione modale della gomma italiana** (11,8%) **sia coerente con la media europea** (10,0% media UE 15 e 12,0% media UE 27).

| Paese | Passeggeri - Km in percentuale (%) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Auto | Gomma | Ferro | Tram/Metro |
| Belgio | 78,7% | 13,2% | 7,4% | 0,7% |
| Danimarca | 79,3% | 11,0% | 9,4% | 0,7% |
| Francia | 83,0% | 5,6% | 9,9% | 1,5% |
| Germania | 84,6% | 6,0% | 7,9% | 1,6% |
| Paesi bassi | 83,0% | 6,9% | 9,3% | 0,9% |
| Spagna | 80,2% | 13,1% | 5,3% | 1,4% |
| Svezia | 81,7% | 7,2% | 9,3% | 1,8% |
| UK | 87,1% | 4,9% | 6,8% | 1,2% |
| **Italia** | **81,8%** | **11,8%** | **5,6%** | **0,8%** |
| **Media UE 15** | **82,2%** | **10,0%** | **6,6%** | **1,2%** |
| **Media UE 27** | **80,9%** | **12,0%** | **5,5%** | **1,6%** |

*Fonte: EU Transport Statistical Poketbook 2011*

**Passeggeri - Km in % TPL su gomma**




## Offerta di TPL in Europa

» Dall'analisi degli **indicatori strutturali di offerta di trasporto su gomma** condotta su alcuni principali Paesi europei, si vede come **la dotazione italiana di servizi procapite sia prossima alla media del campione**.

**Indicatori strutturali TPL gomma**

| | Italia | UK | Germania | Francia | Svezia | Olanda | Belgio | Media campione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rapporto urbano - extraurbano** | | | | | | | | |
| *% Km urbano* | ***39,0%*** | *50,0%* | *47,0%* | *35,0%* | *24,0%* | *58,0%* | *63,0%* | ***46,2%*** |
| *% Km extraurbano* | ***61,0%*** | *50,0%* | *53,0%* | *65,0%* | *76,0%* | *42,0%* | *37,0%* | ***53,8%*** |
| **Km x abitante** | **30,8** | 41,3 | 31,8 | 26,9 | 56,0 | 23,5 | 22,0 | **33,6** |
| **Km x abitante normalizzato** (*) | **35,4** | 40,0 | 35,7 | 26,4 | 47,8 | 24,2 | 24,1 | **33,0** |
| **Velocità media (Km/h)** | **20,2** | 24,0 | 20,7 | 23,7 | 27,3 | 22,6 | 21,2 | **23,3** |
| Rapporto pubblico - privato | | | | | | | | |
| *% Km operatori pubblici* | ***68,0%*** | *5,0%* | *52,0%* | *36,0%* | *24,0%* | *95,0%* | *72,0%* | ***47,3%*** |
| *% Km operatori privati* (**) | ***32,0%*** | *95,0%* | *48,0%* | *64,0%* | *76,0%* | *5,0%* | *28,0%* | ***52,7%*** |
| Età media parco mezzi (anni) | **9,2** | 8,4 | 7,1 | 7,7 | 6,8 | 8,1 | 7,9 | **7,7** |

(*) *Il valore è normalizzato con la velocità media del campione*

(**) *Sono stati considerati gli operatori con partecipazione di maggioranza relativa*

*Fonte: Elaborazione Earchimede su EU-ISOTOPE Research, UITP, European Transport Commission, Merryl Lynch Report.*

» In merito alla **distinzione tra operatori pubblici e privati**, l'**Italia** si affida per **oltre 2/3 ad operatori pubblici** mentre per gli **altri Paesi**, ad eccezione di Olanda e Belgio, la **tendenza** è **opposta**.

» Nettamente superiore rispetto all'intero campione l'**età** del **parco mezzi** che in **Italia** risulta **superiore a 9 anni** contro una **media** dei principali Paesi europei di **7,7**.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 2.1. Il settore del TPL su gomma in Europa – *Indicatori di performance*

- Il **confronto con i principali Paesi europei** in termini di **indicatori di performance economico – reddituali**, evidenzia il **ritardo dell'Italia in termini di efficienza** nel **TPL su gomma**. I costi di produzione del servizio TPL su gomma nel nostro Paese sono sensibilmente superiori di oltre il 30,0% rispetto alla media europea (costo operativo per km: € 3,50 vs € 2,67), tale differenza è dovuta anche al minor numero di Km prodotti in media da ciascun addetto (17.060 Km vs 19.763 Km).
- Il prezzo del biglietto ordinario in Italia è pari a ca. il 50% (€ 0,84 vs € 1,63) di quello praticato dai principali Paesi europei con evidenti ripercussioni sui ricavi da traffico per Km (€ 1,08 vs € 1,35). Il risultato combinato di questi fattori è che il grado di copertura dei costi in Italia è inferiore a quello medio in Europa (30,7% vs 52,1%).

**Indicatori di performance TPL gomma**

| | Italia | UK | Germania | Francia | Svezia | Olanda | Belgio | Media campione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ebitda Margin (%) | 6,50% | 11,50% | 7,10% | 12,70% | 11,40% | 8,00% | 9,20% | 9,98% |
| Ebit Margin (%) | -1,10% | 8,00% | -0,50% | 4,20% | 4,30% | 2,50% | 2,80% | 3,55% |
| Valore della Produzione per Km | € 3,70 | € 2,10 | € 4,10 | € 3,20 | € 2,30 | € 2,60 | € 3,30 | € 2,93 |
| Contributi pubblici per Km | € 2,20 | € 0,60 | € 1,50 | € 1,90 | € 0,90 | € 1,50 | € 2,00 | € 1,40 |
| Ricavi da traffico per Km | € 1,08 | € 1,49 | € 2,39 | € 1,14 | € 1,07 | € 0,98 | € 1,00 | € 1,35 |
| Prezzo biglietto ordinario | € 0,84 | € 1,53 | € 1,89 | € 1,26 | € 1,95 | € 1,60 | € 1,40 | € 1,61 |
| Tariffe orarie nelle capitali (*) | € 0,80 | € 1,13 | € 0,97 | € 1,32 | € 1,76 | € 1,44 | € 1,33 | € 1,33 |
| Prezzo abbonamento mensile nelle capitali (**) | € 30,00 | € 41,33 | € 51,19 | € 45,80 | € 44,02 | € 47,20 | € 32,54 | € 43,68 |
| Grado di copertura costi | 30,70% | 84,20% | 60,50% | 39,20% | 55,40% | 40,00% | 33,10% | 52,07% |
| Costo operativo per Km | € 3,50 | € 1,80 | € 4,00 | € 2,90 | € 1,90 | € 2,40 | € 3,00 | € 2,67 |
| Costi del personale per Km | € 2,30 | € 0,80 | € 2,10 | € 1,60 | € 1,10 | € 1,70 | € 2,00 | € 1,55 |
| Km per addetto | 17.060 | 20.592 | 17.761 | 20.506 | 23.423 | 18.275 | 18.018 | 19.763 |
| Ammortamenti per Km | 0,30 | 0,17 | 0,35 | 0,36 | 0,2 | n.d. | 0,29 | 0,27 |

*(*) Costo del biglietto ordinario normalizzato per la durata di 1 h; per Francia e UK si considera il costo di una corsa.*

*(**) Abbonamento mensile a parità di potere di acquisto*

*Fonte: Elaborazione Earchimede su EU-ISOTOPE Research, UITP, European Transport Commission, Merryl Lynch Report.*

BOZZA

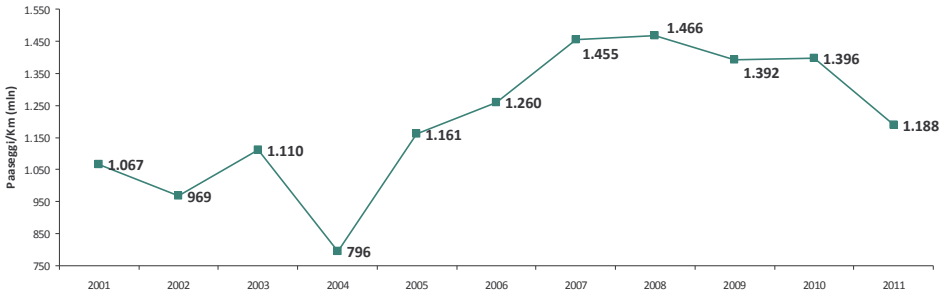
GRUPPO BPER

# 2.2. Il settore del TPL su gomma in Italia – *Analisi della domanda e dell'offerta*

## Domanda di TPL in Italia

» I valori della **domanda di trasporto complessiva a livello nazionale in termini di passeggeri-Km nel giorno feriale medio, evidenziano un trend negativo nel biennio 2010/2011 con una riduzione di ca. il 15%**.

**Andamento nazionale della domanda di trasporto (mln di passeggeri-Km)**




*Fonte: ISFORT 2011*

» Nel corso del biennio 2010/2011, gli spostamenti con mezzi privati così come quelli a piedi o in bici hanno registrato un calo significativo.

**Distribuzione modale degli spostamenti (migliaia)**

| Anno | Piedi o bici | Ciclomotori | Mezzi privati | Mezzi pubblici | Totale mobilità | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2003 | 32.464 | 4.606 | 74.418 | 11.177 | 122.665 | |
| 2004 | 32.429 | 6.854 | 63.397 | 12.738 | 115.418 | *-5,91%* |
| 2005 | 29.391 | 4.696 | 71.471 | 12.727 | 118.285 | *2,48%* |
| 2006 | 26.803 | 4.223 | 74.475 | 11.871 | 117.372 | *-0,77%* |
| 2007 | 26.523 | 5.112 | 84.127 | 12.179 | 127.941 | *9,00%* |
| 2008 | 26.918 | 5.094 | 83.620 | 13.337 | 128.969 | *0,80%* |
| 2009 | 24.104 | 4.636 | 83.197 | 11.443 | 123.380 | *-4,33%* |
| 2010 | 27.404 | 3.860 | **82.774** | 12.986 | 127.024 | *2,95%* |
| 2011 | 22.348 | 3.182 | **69.880** | 12.381 | 107.791 | *-15,14%* |

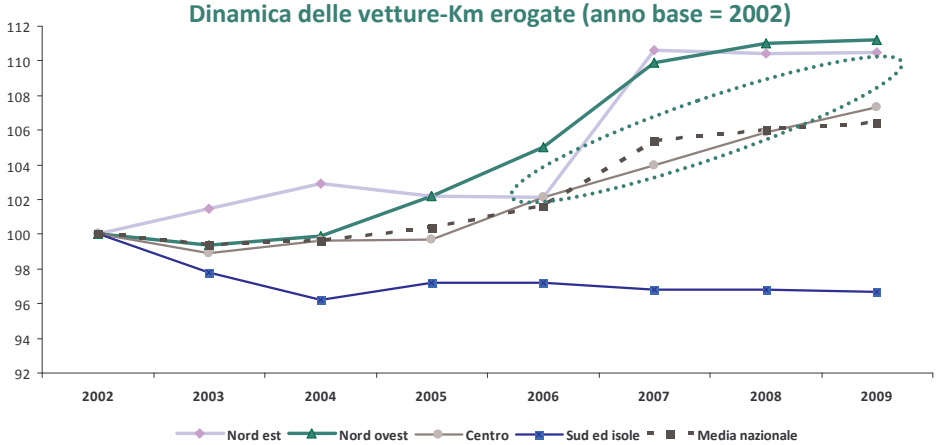
*Fonte: ISFORT 2011*

» **Dall'analisi della distribuzione modale degli spostamenti si evince la delicatezza del momento che caratterizza il settore di TPL oggi in Italia.**

## Offerta di TPL in Italia

» L'analisi dell'**offerta** di **TPL** condotta su un orizzonte temporale che va **dal 2002 al 2009** per **43 aziende** che operano principalmente in ambito urbano (ca. 85%), non mostra gli effetti degli attuali tagli caratterizzanti il settore ma evidenzia come **a partire dal 2005 ci sia stato un graduale aumento delle vetture-Km erogate**.

**Dinamica delle vetture-Km erogate (anno base = 2002)**




*Fonte: elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali 2011.*

» In termini di autobus-Km e posti-Km è **evidente la tendenza nel tempo ad un utilizzo maggiore di autobus di capienza inferiore**.

| SERVIZIO URBANO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Autolinee** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** |
| **autobus-Km** (x1.000) | **755.700** | **769.600** | **751.710** | **760.700** |
| *ytoy* | | *1,84%* | *-0,53%* | *0,66%* |
| **posti-Km** (x1mln) | **71.663** | **74.028** | **69.854** | **67.665** |
| *ytoy* | | *3,30%* | *-2,52%* | *-5,58%* |

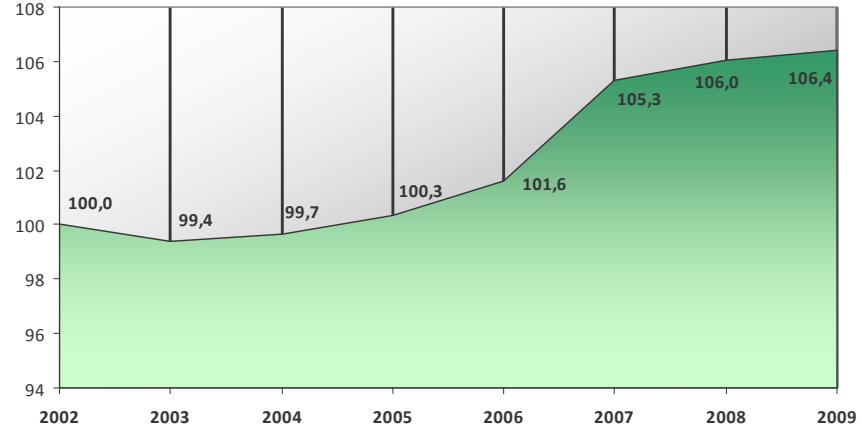
*Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti 2009-2010*

BOZZA

GRUPPO BPER

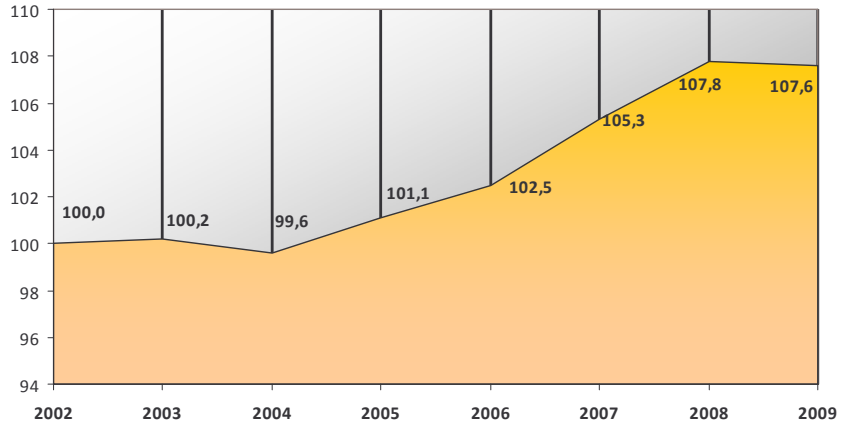
# 2.2. Il settore del TPL su gomma in Italia – Le performance di 43 operatori TPL dal 2002 al 2009

## Vetture-Km erogate



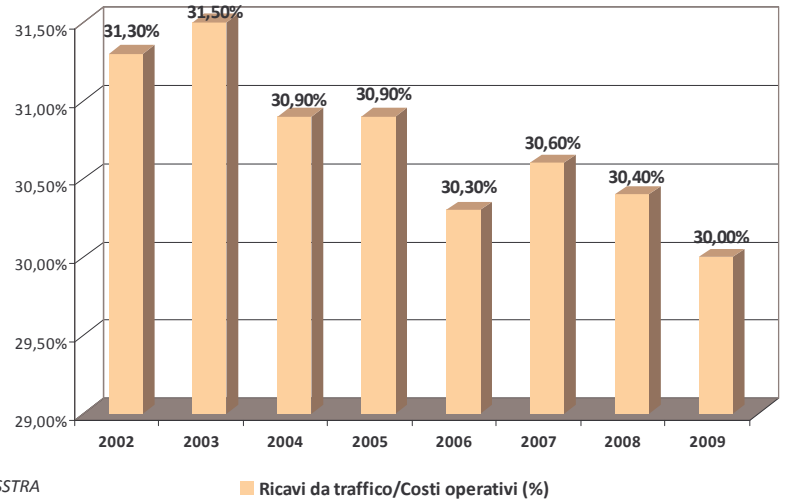

*Fonte: ASSTRA*

## Passeggeri trasportati



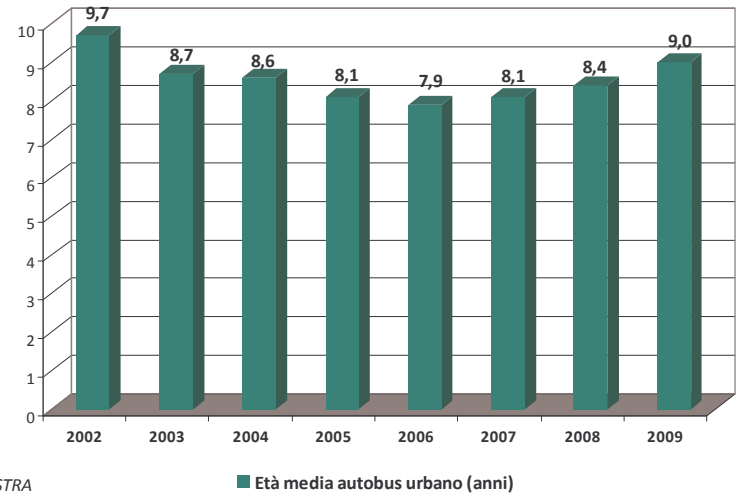

*Fonte: ASSTRA*

## Ricavi da traffico/Costi operativi (%)




*Fonte: ASSTRA*

## Età media autobus urbano (anni)




*Fonte: ASSTRA*

# 2.2. Il settore del TPL su gomma in Italia – *L'offerta di TPL regionale (1/2)*

- Le pagine seguenti intendono **disaggregare l'offerta di servizi di trasporto pubblico a livello regionale** con l'obiettivo di poter effettuare un confronto tra le Regioni italiane **con particolare riferimento al TPL su gomma in Liguria**.
- Al fine di poter operare un confronto significativo tra realtà così diverse in termini di estensione del territorio nonché di densità abitativa, si fa riferimento ad **indici di dotazione di servizi** espressi in:
  - **Vetture-Km/Km²**
  - **Vetture-Km/nr. abitanti**
- Nelle seguenti tabelle, sono evidenziate 3 tipologie di servizi per ciascuna Regione: servizi delle ferrovie regionali, servizi regionali svolti da Trenitalia, servizi relativi al TPL su gomma e metropolitano oltre al totale dei servizi offerti di TPL.

**Indice di offerta TPL (vetture-Km/superficie Km²)**

| | Ferrovie regionali | Servizi Trenitalia | Trasporto su gomma e metropolitano | Totale indice di dotazione (base = 100) |
|---|---|---|---|---|
| Abruzzo | 109 | 207 | 73 | **389** |
| Basilicata | 56 | 32 | 56 | **144** |
| Calabria | 61 | 72 | 64 | **197** |
| Campania | 435 | 146 | 203 | **784** |
| Emilia Romagna | 104 | 98 | 85 | **287** |
| Friuli Venezia Giulia | 20 | 83 | 89 | **192** |
| Lazio | 201 | 157 | 267 | **625** |
| **Liguria** | **26** | **218** | **197** | **441** |
| Lombardia | 277 | 162 | 190 | **629** |
| Marche | 0 | 66 | 72 | **138** |
| Molise | 0 | 72 | 70 | **142** |
| Piemonte | 35 | 125 | 92 | **252** |
| Puglia | 191 | 59 | 67 | **317** |
| Sardegna | 36 | 25 | 40 | **101** |
| Sicilia | 23 | 67 | 88 | **178** |
| Toscana | 27 | 147 | 89 | **263** |
| Trentino Alto Adige | 105 | 56 | 44 | **205** |
| Umbria | 154 | 69 | 58 | **281** |
| Valle d'Aosta | 0 | 20 | 9 | **29** |
| Veneto | 21 | 129 | 119 | **269** |

*Fonte: Elaborazioni ACAM su dati delle Regioni 2007*

**Indice di offerta TPL (vetture-Km/nr. abitanti)**

| | Ferrovie regionali | Servizi Trenitalia | Trasporto su gomma e metropolitano | Totale indice di dotazione (base = 100) |
|---|---|---|---|---|
| Abruzzo | 174 | 328 | 116 | **618** |
| Basilicata | 173 | 99 | 175 | **447** |
| Calabria | 85 | 100 | 90 | **275** |
| Campania | 193 | 64 | 90 | **347** |
| Emilia Romagna | 108 | 101 | 88 | **297** |
| Friuli Venezia Giulia | 31 | 103 | 110 | **244** |
| Lazio | 126 | 98 | 167 | **391** |
| **Liguria** | **17** | **139** | **126** | **282** |
| Lombardia | 136 | 79 | 93 | **308** |
| Marche | 0 | 81 | 90 | **171** |
| Molise | 0 | 185 | 179 | **364** |
| Piemonte | 39 | 139 | 103 | **281** |
| Puglia | 171 | 53 | 60 | **284** |
| Sardegna | 98 | 68 | 109 | **275** |
| Sicilia | 23 | 64 | 84 | **171** |
| Toscana | 34 | 179 | 108 | **321** |
| Trentino Alto Adige | 284 | 153 | 118 | **555** |
| Umbria | 53 | 131 | 20 | **204** |
| Valle d'Aosta | 0 | 54 | 24 | **78** |
| Veneto | 16 | 97 | 90 | **203** |

*Fonte: Elaborazioni ACAM su dati delle Regioni 2007*

- Con riferimento ai servizi di trasporto su gomma e metropolitano, le Regioni con i valori dell'indice di dotazione per superficie più elevati risultano il Lazio (267) e la Campania (203) seguite dalla Liguria (197) e dalla Lombardia (190). Diversi i risultati se si analizza l'indice di dotazione per abitante che in Molise (179) ed in Basilicata (175) sono nettamente superiori rispetto alle altre Regioni.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 2.2. Il settore del TPL su gomma in Italia – *L'offerta di TPL regionale (2/2)*

» Analizzando **i servizi di trasporto su gomma e metropolitano sia in termini di superficie che densità abitativa, la Liguria registra valori superiori alla media nazionale**.

**Indice di offerta TPL su gomma Liguria**

**Trasporto su gomma e metropolitano**

| # | Regione | vetture-Km/superficie Km$^2$ | # | Regione | vetture-Km/nr. abitanti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Lazio | 267 | 1 | Molise | 179 |
| 2 | Campania | 203 | 2 | Basilicata | 175 |
| **3** | **Liguria** | **197** | 3 | Lazio | 167 |
| 4 | Lombardia | 190 | **4** | **Liguria** | **126** |
| 5 | Veneto | 119 | 5 | Trentino Alto Adige | 118 |
| 6 | Piemonte | 92 | 6 | Abruzzo | 116 |
| 7 | Friuli Venezia Giulia | 89 | 7 | Friuli Venezia Giulia | 110 |
| 8 | Toscana | 89 | 8 | Sardegna | 109 |
| 9 | Sicilia | 88 | 9 | Toscana | 108 |
| 10 | Emilia Romagna | 85 | 10 | Piemonte | 103 |
| 11 | Abruzzo | 73 | 11 | Lombardia | 93 |
| 12 | Marche | 72 | 12 | Campania | 90 |
| 13 | Molise | 70 | 13 | Veneto | 90 |
| 14 | Puglia | 67 | 14 | Marche | 90 |
| 15 | Calabria | 64 | 15 | Calabria | 90 |
| 16 | Umbria | 58 | 16 | Emilia Romagna | 88 |
| 17 | Basilicata | 56 | 17 | Sicilia | 84 |
| 18 | Trentino Alto Adige | 44 | 18 | Puglia | 60 |
| 19 | Sardegna | 40 | 19 | Valle d'Aosta | 24 |
| 20 | Valle d'Aosta | 9 | 20 | Umbria | 20 |
| **20** | **Media nazionale** | **98,6** | | | **102,0** |

*Fonte: Elaborazioni ACAM su dati delle Regioni 2007*

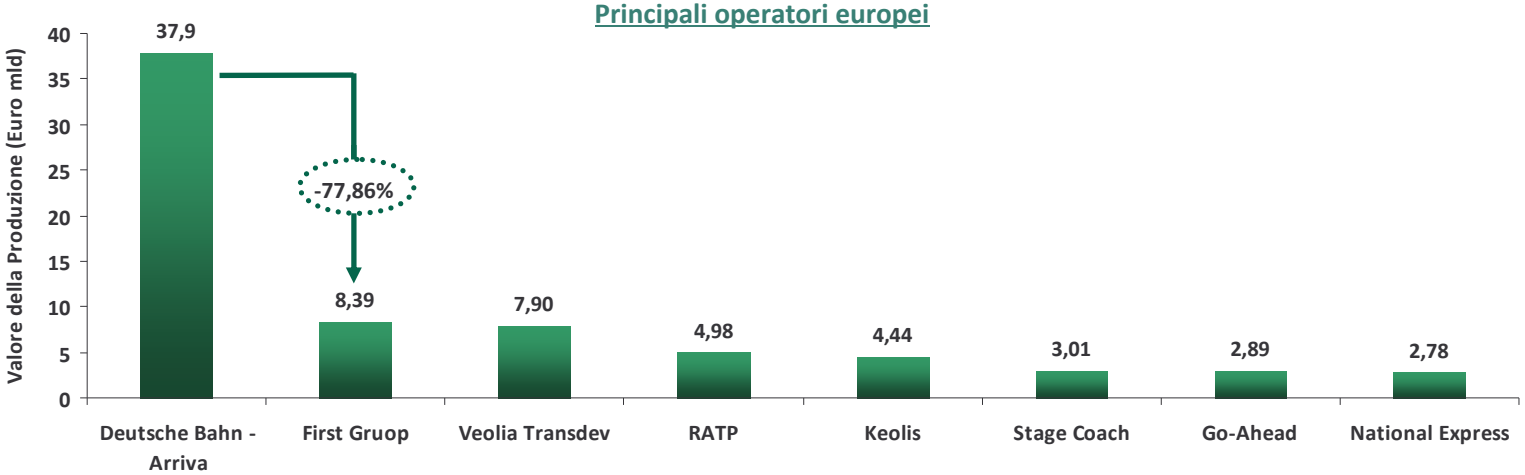
BOZZA

GRUPPO BPER

# 2.3. Overview dei principali operatori – *Operatori europei*

- I **primari operatori nel settore del TPL a livello europeo** sono costituiti da **gruppi pubblici e privati di notevoli dimensioni**; in particolare, **il settore del TPL risulta essere caratterizzato da un notevole grado di aggregazione in quanto interessato**, nel corso dell'ultimo triennio, **da numerose operazioni straordinarie di acquisizione**.
- La convergenza ferro-gomma ha favorito lo sviluppo di soggetti integrati capaci di proporsi come operatori a 360° in tutte le modalità di trasporto pubblico. Le operazioni straordinarie di fusione avvenute nel corso del 2012 tra Deutsche Bahn (ferrovie tedesche) con il gruppo inglese Arriva (presente in Piemonte nel servizio di TPL extraurbano con Sadem S.p.A.) nonché tra Veolia e Transdev hanno prodotto un gap considerevole tra le *leading European utility* ed i gruppi di livello nazionale.

**Principali operatori europei**




| | Deutsche Bahn - Arriva | First Gruop | Veolia Transdev | RATP | Keolis | Stage Coach | Go-Ahead | National Express |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mercati europei | UK | Francia, UK, Irlanda, Spagna, Svizzera, Olanda, Belgio, Germania, Rep. Ceca, Slovacchia, Slovenia, Serbia, Croazia, Polonia, Scandinavia | Francia, Italia | UK, Germania, Portogallo, Italia, Spagna, Olanda | Francia, UK, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Olanda, Belgio, Portogallo | UK, Norvegia, Danimarca, Olanda, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Slovenia Italia, Spagna, Portogallo | UK, Spagna | UK | UK |
| Mercati extra EU | Usa, Canada | Usa, Cina, Sud Corea, Marocco, Australia, Nuova Zelanda | Cina, Usa, India, Algeria, Brasile, Sud Corea, Trinidad | Australia, Canada | Canada, Usa, Australia, Algeria | - | Usa, Canada | - | Usa |
| % fatturato EU | 63% | 73% | n/a (97% Francia) | 94% | 99% | 100% | 100% | 100% | 53% |

*Fonte: Bilanci 2011 dei principali operatori europei*

# 2.3. Overview dei principali operatori – *Operatori nazionali*

BOZZA

GRUPPO BPER

## I 5 principali operatori nazionali

- Gli operatori italiani di TPL **operano quasi esclusivamente in ambito nazionale** ed in particolare **in sub-ambiti regionali** od **unicamente in ambiti urbani/metropolitani**.
- Il processo di integrazione tra gli operatori italiani si è limitato al mero sviluppo di partecipazioni incrociate e/o alla costituzione di associazioni temporanee d'imprese per partecipare e concorrere a gare.
- **I primari operatori nazionali continuano a mantenere una leadership a livello locale non estendendo la propria operatività al di fuori dell'ambito provinciale**.

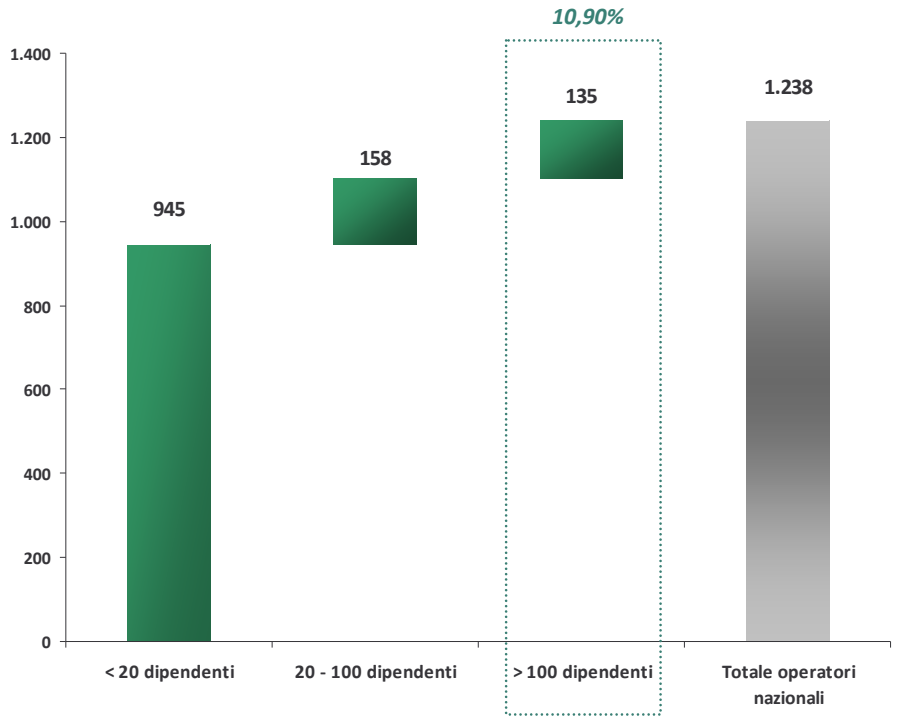
**Principali indicatori economico finanziari 2011**

| *Euro'000* | ATAC Roma | | ATM Milano | | GTT Torino | | AMT Genova | | ANM Napoli | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Valore della produzione** | **1.135.677** | ***100,0%*** | **913.974** | ***100,0%*** | **469.770** | ***100,0%*** | **192.817** | ***100,0%*** | **156.030** | ***100,0%*** |
| Costi del personale | 585.187 | ***-51,5%*** | 476.045 | ***-52,1%*** | 245.092 | ***-52,2%*** | 116.375 | ***-24,8%*** | 109.957 | ***-23,4%*** |
| **Margine Operativo Lordo** | **63.633** | ***5,6%*** | **100.969** | ***11,0%*** | **29.765** | ***6,3%*** | **18.825** | ***4,0%*** | **-2.981** | ***-0,6%*** |
| **Organico medio** | **12.817** | | **9.379** | | **5.288** | | **2.447** | | **2.490** | |

## Frammentazione del mercato italiano

- **In Italia sono presenti oltre 1.200 operatori, oltre il 76% dei quali impiega meno di 20 dipendenti.**

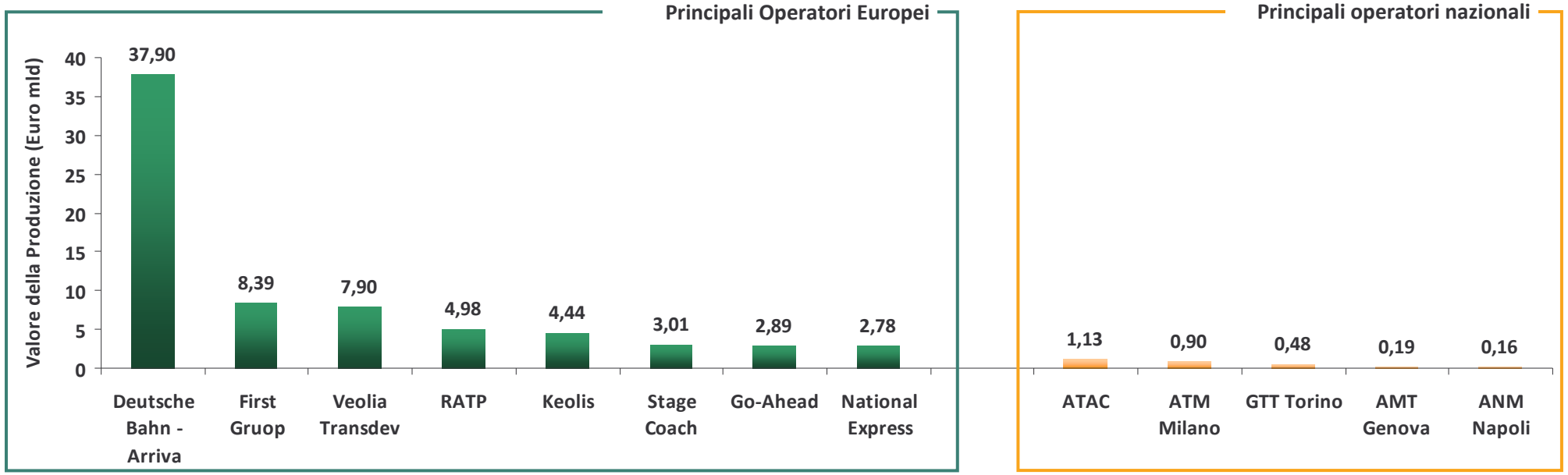
| n. imprese per classe di addetti | | |
|---|---|---|
| < 20 dipendenti | 945 | ***76,33%*** |
| 20 - 100 dipendenti | 158 | ***12,76%*** |
| > 100 dipendenti | 135 | ***10,90%*** |
| **Totale operatori nazionali** | **1.238** | ***100,00%*** |



# 2.3. Overview dei principali operatori – *Confronto tra i principali player europei e nazionali*

» **Dal confronto del valore della produzione tra i principali operatori europei e quelli italiani si evince come il mercato italiano sia caratterizzato da player di dimensioni estremamente ridotte rispetto ai competitor europei.**

**Valore della produzione 2011 - principali operatori europei vs operatori nazionali**




**In tale contesto è auspicabile un percorso aggregativo a livello nazionale che porti alla creazione di due/tre campioni nazionali di dimensioni similari ai player europei e che consenta di acquisire maggiore forza a livello europeo e di razionalizzare le risorse anche in considerazione delle riduzioni previste di contributi pubblici.**

*Fonte: Bilanci 2011 dei principali operatori europei e nazionali.*

# 2.3. Overview dei principali operatori – *Operatori stranieri in Italia*



» **L'ingresso degli operatori stranieri in Italia si sta consolidando** attraverso partecipazioni al capitale di società italiane, quasi esclusivamente nel Nord Italia, con scelte strategiche differenti.

## Strategie di ingresso dei principali operatori europei nel mercato italiano

**Nel 2010, RATP è subentrata a Transdev in tutte le partecipazioni nel settore trasporti in Italia.**

ARRIVA
DB BAHN

Arriva è il maggiore operatore privato in Italia; sviluppa servizi di trasporto extraurbano (Province di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Imperia, Lecco, Torino, Trieste ed Udine) e urbano (Città di Como, Cremona, Desenzano, Gemona del Friuli, Lignano Sabbiadoro, Pinerolo, Trieste ed Udine).

TRANSDEV
Développeur de mobilités

Entrato nel mercato italiano attraverso l'acquisizione di quote non maggioritarie in ATM di Genova (41%) e Dolomiti Bus (39,3%), ha poi ceduto **tutte le partecipazioni a RATP nel 2010**.

RATP

Ha fatto il suo ingresso in Italia sfruttando le proprie competenze di project management e know-how contrattuale nel progetto tramviario di Firenze. Da lì ha poi rafforzato la propria presenza nel Centro Italia, con partecipazioni in **Autolinee Toscane** (Firenze), La Ferroviaria (Arezzo) e **ATCM** (Modena).

*Fonte: Informazioni pubblicamente disponibili.*

BOZZA

GRUPPO BPER

## 2.4. Evoluzione dello scenario competitivo nazionale – *Overview*

- L'evoluzione dello scenario economico, unito all'instabilità normativa, ha inciso sulle traiettorie strategiche di sviluppo degli operatori e richiesto l'intervento delle Regioni come punto di riferimento per il riassetto dei sistemi trasportistici locali.

- Nel corso dell'ultimo biennio alcune Regioni hanno avviato processi di riorganizzazione degli operatori di TPL, con l'obiettivo di superare la frammentazione delle gestioni, razionalizzare il sistema di trasporto regionale, ridisegnare in chiave strategica la mobilità regionale, favorendo l'integrazione tra ferro e gomma nonché l'ingresso di partner finanziari o industriali.

- In Veneto, Liguria e Piemonte l'assenza di una strategia industriale di livello regionale determina una sostanziale *impasse* e difficoltà di programmazione sul breve - medio periodo. Mentre in Emilia Romagna, l'Ente Regionale svolge un ruolo da protagonista nel delineare le linee guida per la concentrazione/aggregazione degli operatori, con l'obiettivo di istituire un gestore regionale unico.

- **Nella seguente tabella sono evidenziati i tagli di risorse finanziarie a livello regionale effettuati nel corso del 2011 sui servizi di TPL su gomma**.

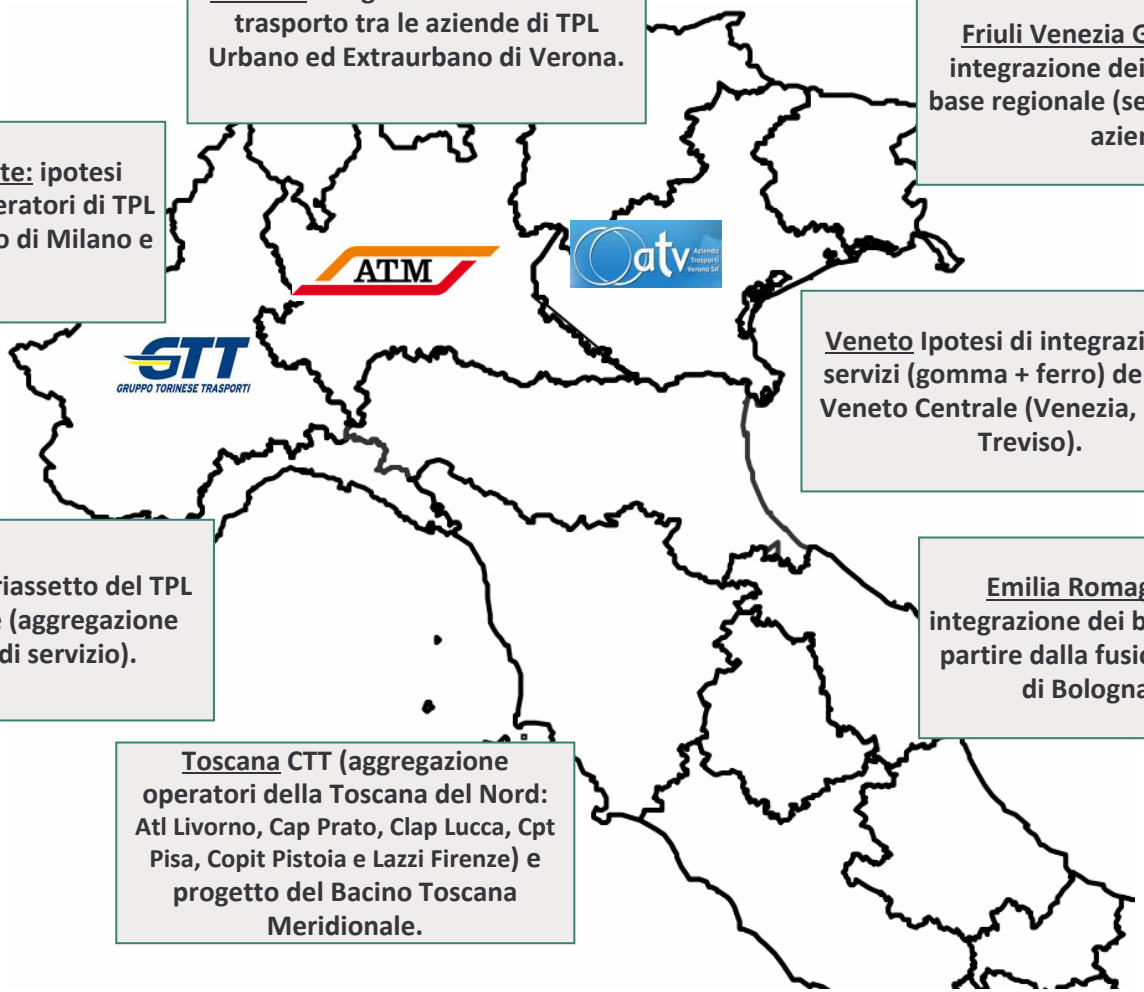
| Regioni | Taglio risorse (%) | Regioni | Taglio risorse (%) |
|---|---|---|---|
| Abruzzo | 10,0% | **Molise** | **41,0%** |
| Basilicata | 0,0% | Piemonte | 3,0% |
| Calabria | 0,0%; 2,8% | Puglia | 0,0% |
| **Campania** | **23,0%** | Sardegna | 3,0%; 3,5% |
| **Emilia Romagna** | **3,0%; 5,0%** | Sicilia | 0,0% |
| Friuli Venezia Giulia | 0,0% | Toscana | 3,3%; 9,0% |
| Lazio | 0,0% | Trentino Alto Adige | 0,0% |
| **Liguria** | **12,0%** | Umbria | 0,0% |
| Lombardia | 8,0% | Valle d'Aosta | 0,0% |
| Marche | 0,0% | Veneto | 6,4% |

*Fonte: ASSTRA*

BOZZA

GRUPPO BPER

## 2.4. Evoluzione dello scenario competitivo nazionale – *Scenario 2008*




**Veneto:** integrazione dei servizi di trasporto tra le aziende di TPL Urbano ed Extraurbano di Verona.

**Friuli Venezia Giulia:** ipotesi di integrazione dei servizi di TPL su base regionale (servizio gestito da 4 aziende).

**Lombardia e Piemonte:** ipotesi aggregazione tra gli operatori di TPL Urbano ed Extra urbano di Milano e Torino.

**Veneto** Ipotesi di integrazione dei servizi (gomma + ferro) del bacino Veneto Centrale (Venezia, Padova, Treviso).

**Liguria:** ipotesi di riassetto del TPL su base regionale (aggregazione attuali bacini di servizio).

**Emilia Romagna:** ipotesi di integrazione dei bacini provinciali, a partire dalla fusione tra le aziende di Bologna e Ferrara.

**Toscana** CTT (aggregazione operatori della Toscana del Nord: Atl Livorno, Cap Prato, Clap Lucca, Cpt Pisa, Copit Pistoia e Lazzi Firenze) e progetto del Bacino Toscana Meridionale.

BOZZA

GRUPPO BPER

## 2.4. Evoluzione dello scenario competitivo nazionale – *Scenario 2012/13*

**Lombardia**

Ipotesi ridisegno bacini ferma in Regione. Gare per lo più espletate e, pertanto, poche operazioni ipotizzabili. Ipotesi di fusione tra ATM e Trenord.

**Veneto**

Ipotesi di programma di affidamento del servizio su bacini provinciali. Aggregazione tra le aziende di TPL del trevigiano e protocollo di integrazione tra Busitalia e Aps Holding e AVM.

**Piemonte - Torino**

Ricerca partner industriale/finanziario per GTT; tentativo non riuscito di cessione quota di minoranza (49%).

**Emilia Romagna**

Progetto regionale di concentrazione degli operatori: ipotesi due nuove holding SETA e START ed il processo di aggregazione ferro – gomma (ATC - Fer).

**Liguria - Genova**

AMT: divorzio da RATP nel 2011, squilibrio economico.

ATP: squilibrio economico e privatizzazione quota maggioranza.

**Umbria**

Cessione quota maggioranza Umbria Mobilità, operatore unico

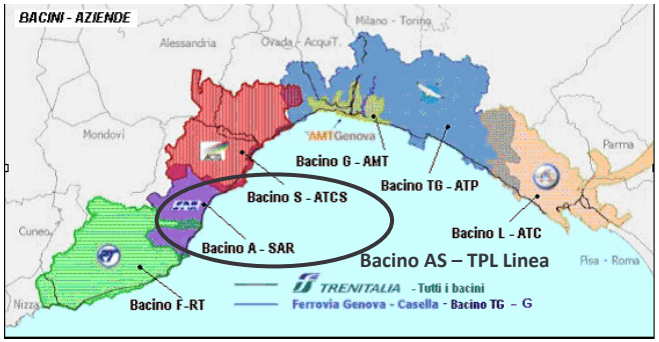
**Toscana**

Cessione quota totalitaria ATAF Gestioni; progetto gara regionale per operatore bacino unico

BOZZA

GRUPPO BPER

# 2.5. Overview dei principali operatori – *Operatori nella regione Liguria*




| Bacini Liguria TPL | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bacino** | **Area** | **Popolazione (ab. X 1.000)** | **% tu totale** | **Azienda su Bacino** | **Scadenza Affidamento** | **Valore Contratto di Servizio (€)** | **Stanziamenti 2012 (€)** | **Stanziamenti 2013 (€)** | ***Stanziamenti Var % 2012-2013*** |
| Regione | Regione Liguria | 1.617 | 100% | Trenitalia | Non assegnato | n.d. | n.d. | n.d. | *n.d.* |
| G Urbano | Area Genovese | 610 | 38% | AMT S.p.A. | 31/12/2014 (proroga) | 70.500.179 | 66.491.667 | 65.230.078 | *-1,9%* |
| G e T Extraurbano | Area Genovese | 242 | 15% | ATP Esercizio S.r.l. | Proroghe annuali del contratto in house 31/12/2015 (proroga) | 2011: 20.951.404 | 16.606.066 | 16.292.487 | *-1,9%* |
| L Urbano ed Extraurbano | Area Spezzina | 219 | 14% | ATC S.p.A. | Scadenza: 30/6/2015 Eventuale proroga al 30/06/2018 | 18.354.571 | 14.738.202 | 14.459.894 | *-1,9%* |
| A e S (Urbano ed Extraurbano) | Area Savonese | 281 | 17% | TPL Linea S.r.l. | 30/6/2014 (proroga) | 14.948.791 (IVA compresa) | 13.212.073 | 12.962.583 | *-1,9%* |
| F (Urbano ed Extraurbano) | Area Imperiese | 214 | 13% | Riviera Trasporti Linea S.r.l. | 31/12/2013 (proroga) | 2011: 11.937.777 | 10.751.992 | 10.548.958 | *-1,9%* |

**A seguito di recenti operazioni di aggregazione di taluni bacini, ad oggi la Regione Liguria è suddivisa in 5 bacini per il TPL su gomma ed unico per quello su ferro. Gli affidamenti del TPL su gomma hanno scadenze diverse, in funzione delle esigenze delle singole Autorità di bacino, dotate di ampia autonomia.**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 2.5. Overview dei principali operatori – *Operatori nella regione Liguria*

» La tabella seguente riporta i principali dati economici degli attuali operatori di TPL nella regione Liguria.

| | Bacino G<br>Comune di Genova | Bacino TG<br>Provincia di Genova | Bacino L<br>Provincia della Spezia | Bacino S<br>Provincia di Savona | Bacino F<br>Provincia di Imperia |
|---|---|---|---|---|---|
| *(in €k)* | **AMT Genova S.p.A.** | **ATP Esercizio S.r.l.** | **ATC S.p.A.** | **TPL Linea S.r.l.** | **Riviera Trasporti S.p.A.** |
| *Anno dati di bilancio* | *2012* | *2012* | *2012* | *2012* | *2011* |
| Ricavi da traffico | 59.514 | 6.644 | 12.539 | 9.797 | 9.881 |
| Contratto di servizio TPL | 67.911 | 14.379 | 18.781 | 16.564 | 15.162 |
| Altri contributi (c/esercizio, c/impianti; c/investimenti) | 29.155 | 520 | 3.438 | 3.419 | 3.705 |
| Altri ricavi | 17.500 | 3.563 | 1.775 | 1.036 | 2.041 |
| **Valore della produzione** | **174.080** | **25.107** | **36.533** | **30.817** | **30.788** |
| **Costi operativi di gestione** | **167.644** | **23.455** | **33.335** | **28.251** | **27.160** |
| *di cui Consumi di materie prime, suddidiarie* | 25.491 | 3.933 | 5.640 | 5.158 | 4.022 |
| *di cui Manutenzione* | 2.465 | 345 | 652 | n.d. | n.d. |
| *di cui Assicurazioni* | 9.843 | 861 | 2.098 | n.d. | n.d. |
| **Costi del personale** | **109.568** | **14.715** | **18.138** | **19.103** | **17.366** |
| **Organico medio** | 2.394 | 504 | 428 | 439 | 404 |
| **Costo medio per dipendenti (€)** | 45.768 | 29.196 | 42.378 | 43.515 | 42.986 |
| **EBITDA** | **6.436** | **1.652** | **3.197** | **2.565** | **3.628** |
| *EBITDA %* | *3,7%* | *6,6%* | *8,8%* | *8,3%* | *11,8%* |
| Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni | 16.133 | 998 | 2.266 | 2.356 | 1.944 |
| **EBIT** | **(9.698)** | **654** | **932** | **210** | **1.684** |
| *EBIT %* | *-5,6%* | *2,6%* | *2,6%* | *0,7%* | *5,5%* |
| **Risultato Netto** | **(10.898)** | **117** | **46** | **(119)** | **21** |
| Km prodotti - Servizio su gomma TPL | 25.737 | | | | |
| Km prodotti - Altri servizi | 2.378 | | | | |
| **Km prodotti - Totale** | **28.115** | **10.400** (*) | **9.620** | **9.500** | **n.d.** |
| **Parco mezzi bus** | **739** | **306** (*) | **250** | **255** | **237** |
| N. di linee di superficie su gomma | 139 | 174 (*) | 128 | n.d. | n.d. |
| **Passeggeri trasportati totali ('000)** | **143.317** | **9.177** (*) | **17.197** | **10.000** | **n.d.** |
| Passeggeri trasportati / Km | 5,10 | 0,88 | 1,79 | 1,05 | n.d. |
| **Estensione della rete (Km)** | **911** | **1.550** | **977** | **n.d.** | **n.d.** |

*(*) Dati operativi 2011*

**I singoli gestori hanno caratteristiche differenti quanto a dimensione; elemento comune la situazione di difficoltà economica ascrivibile alla rigidità della struttura dei costi.**

BOZZA

GRUPPO BPER

## 2.5. Overview dei principali operatori – *Operatori nella regione Liguria*

» Pur tenendo ben presenti la specificità di taluni fattori caratterizzanti il servizio dei singoli operatori (quali il territorio servito, l'età media del parco mezzi, la stratificazione di personale non idoneo, ecc.), **emergono differenze significative tra i singoli indicatori di performance; alcuni di essi riguardano servizi di mercato (es. manutenzioni e assicurazioni).**

***Key performance indicators*** **KPI economico - gestionali 2012**

| | AMT Genova S.p.A. | ATP Esercizio S.r.l. | ATC S.p.A. | TPL Linea S.r.l. | Riviera Trasporti S.p.A. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Costo del personale / Valore della produzione** | 62,94% | 58,61% | 49,65% | 61,99% | 56,41% |
| **Valore della produzione / Dipendenti** | € 72.715 | € 49.814 | € 85.357 | € 70.198 | € 76.208 |
| **Costi del personale / Costi operativi di gestione** | 65,36% | 62,74% | 54,41% | 67,62% | 63,94% |
| **Costi del personale / Km prodotti** | € 3,90 | € 1,41 | € 1,89 | € 2,01 | n.d. |
| **Km / Organico medio** | 11.744 | 20.634 | 22.478 | 21.640 | n.d. |
| **Costi operativi di gestione / Km** | € 5,96 | € 2,26 | € 3,47 | € 2,97 | n.d. |
| **Consumi di materie prime, suddidiarie / Km** | € 0,91 | € 0,38 | € 0,59 | € 0,54 | n.d. |
| **Manutenzione / Km** | € 0,09 | € 0,03 | € 0,07 | n.d. | n.d. |
| **Assicurazioni / Km** | € 0,35 | € 0,08 | € 0,22 | n.d. | n.d. |
| **Km su gomma / n. mezzi bus** | 34.827 | 33.986 | 38.482 | 37.255 | n.d. |
| **Costi operativi di gestione / Passeggeri trasportati** | € 1,17 | € 2,56 | € 1,94 | € 2,83 | n.d. |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 5,10 | 0,88 | 1,79 | 1,05 | n.d. |

**AMT si caratterizza per una struttura di costi mediamente più elevata rispetto agli altri operatori della Regione.**

# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (1/7)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Transazioni comparabili avvenute nel corso del 2013

| Data di annuncio | Società Target | Società Bidder | Effetti dell'operazione | Deal Value (€ mln) | Multipli | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
| 05/03/13 | Reunir Bourgogne Centre | RATP Developpement S.A. | La filiale francese RATP Developpement SA facente parte del gruppo Regie Autonome des Transports Parisiens SA, ha acquisito Reunir Bourgogne Centre, fornitore francese di servizi di trasporto. Con questa acquisizione, RATP Developpement svilupperà la sua attività di trasporto a lunghe distanze e inoltre rafforzerà la sua presenza nel centro della Francia. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 04/02/13 | Veolia Transport Central Europe GmbH | DB Mobility Logistics AG | DB Mobility Logistics AG, società tedesca attiva in attività di trasporto e logistica e controllata di Deutsche Bahn AG, ha acquisito Veolia Trasport Central Europe Gmbh, società tedesca che offre servizi di trasporto passeggeri e merci da Veolia Transdev SA. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 31/01/13 | Connexxion Holding N.V. (33.3% Stake) | Veolia Transdev SA | Veolia Transdev SA ha acquisito una partecipazione del 33,33% della Connexxion Holding NV, società di trasporto con autobus e con sede nei Paesi Bassi, dal governo dei Paesi Bassi per un corrispettivo di Euro 132 milioni. Con questa operazione, Connexxion è diventata una sussidiaria interamente di proprietà di Veolia Transdev. All'inizio del 2007, Veolia Transdev ha acquisito il 66,67% del capitale Connexxion e aveva la possibilità di acquisire la restante quota entro 5 anni. | 132 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |

# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (2/7)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Transazioni comparabili avvenute nel corso del 2012

| Data di annuncio | Società Target | Società Bidder | Effetti dell'operazione | Deal Value (€ mln) | Multipli | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
| 12/11/12 | FirstGroup Plc (Bus Operations) | Glenvale Transport Limited | Glenvale Transport Limited, operatore di trasporto con autobus nel Regno Unito e filiale di Stagecoach Group Plc, ha deciso di acquisire da FirstGroup Plc i servizi di trasporto con autobus di Chester, Wrexham e di Birkenhead. In base ai termini dell'accordo, Glenvale ha acquistato 110 veicoli, un deposito e 290 dipendenti. | 6 | 0,38x | 2,65x | 7,50x | n.d. |
| 31/10/12 | First Manchester Limited (Wigan bus business and assets) | Stagecoach Group Plc | Stagecoach Group plc ha deciso di acquisire il business e gli assets di First Manchester Limited, fornitore nel Regno Unito di servizi di trasporto con autobus, per un corrispettivo di 12 milioni di euro. La transazione include il deposito di Wigan, i dipendenti e circa 120 veicoli. | 12 | 0,91x | 5,45x | 8,00x | n.d. |
| 06/08/12 | Syntus B.V. (50% Stake) | Keolis S.A. | Keolis SA, ha acquisito una partecipazione del 50% in Syntus BV, la società olandese impegnata nella gestione della rete integrata di trasporti con autobus e treni, da NS Reizigers BV, fornitore dei servizi di trasporto ferroviario nei Paesi Bassi. Con questa operazione, Keolis è diventato azionista unico di Syntus. Prima di questa operazione, Keolis deteneva il 50% del capitale di Syntus. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 19/06/12 | ATAF SpA (82% Stake) | Cooperativa Autotrasporti Pratese Soc Coop<br>BusItalia-Sita Nord<br>Autoguidovie SpA | Un consorzio guidato da BusItalia-Sita Nord, società Italiana di TPL e controllata delle Ferrovie dello Stato, ha acquisito una partecipazione dell'82% in ATAF SpA, l'operatore di trasporto pubblico della città di Firenze. | 19 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 04/06/12 | Keolis S.A. (21% Stake) | SNCF S.A. | SNCF SA, operatore francese di trasporto ferroviario nazionale, ha acquisito una partecipazione del 21% in Keolis SA, da AXA Private Equity e Capital Pragma.<br>L'acquisizione ha consolidato la quota di partecipazione di SNCF in Keolis fino al 70%. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |

# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (3/7)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Transazioni comparabili avvenute nel corso del 2012

| Data di annuncio | Società Target | Società Bidder | Effetti dell'operazione | Deal Value (€ mln) | Multipli | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
| 18/05/12 | Coach America, Inc. (Certain Businesses and Assets) | Stagecoach Group Plc | Stagecoach Group Plc ha deciso di acquisire alcuni rami d'azienda e attività di Coach America, Inc., società statunitense operatore di trasporto con autobus, per un corrispettivo di USD 134.20m. Le attività acquisite includono contratti, linea a gestione e i servizi legati alle visite turistiche. L'acquisizione consente Stagecoach di aumentare la flotta dei propri veicoli. | 105 | 0,82x | 5,45x | 10,08x | n.d. |
| 23/04/12 | Anglian Bus & Coach Limited | Go-Ahead Group Plc | Go-Ahead Group Plc ha acquisito Anglian Bus & Coach Limited, società inglese che gestisce una flotta di pullman per il trasporto, dalla famiglia Pursey. Anglian Bus ha una forza lavoro di 133 dipendenti. L'acquisizione consentirà a Anglian Bus di migliorare ulteriormente la propria rete di autobus a Norfolk e Suffolk. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 19/04/12 | Keolis S.A. (30% Stake) | Caisse de Depot et Placement du Quebec | Caisse de Depot et Placement du Quebec (CDPQ), società di private equity, ha acquisito il 30% di partecipazioni in Keolis SA. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 19/03/12 | FirstGroup Plc (Northumberland Park bus depot) | Go-Ahead Group Plc | Go-Ahead Group Plc ha deciso di acquisire il deposito degli autobus di Northumberland Park da FirstGroup Plc per un corrispettivo in contanti di 14 milioni EUR. L'acquisizione del deposito autobus di Northumberland Park ha aumentato la quota di mercato di Go-Ahead dal 22% al 23%. | 17 | 0,57x | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIA 2012** | | | | | **0,67x** | **4,52x** | **8,53x** | **n.d.** |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIANA 2012** | | | | | **0,69x** | **5,45x** | **8,00x** | **n.d.** |

# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (4/7)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Transazioni comparabili avvenute nel corso del 2011

| Data di annuncio | Società Target | Società Bidder | Effetti dell'operazione | Deal Value (€ mln) | Multipli | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
| 13/12/11 | Arriva Scotland West Limited | McGill's Bus Service Limited | McGill's Bus Service Limited, operatore inglese dei trasporti con autobus, ha deciso di acquisire Arriva Scozia West Limited da Arriva Plc. | 16 | 0,74x | 13,24x | 30,27x | 64,52x |
| 13/10/11 | Jean Heck Eupen A.G. | Deutsche Bahn AG | Deutsche Bahn AG ha acquisito Jean Heck Eupen AG, società belga impegnata nel trasporto merci e della logistica, dalla famiglia Heck. I 60 dipendenti della Deutsche Bahn si uniranno ai 130 della Heck Jean. Con questa acquisizione, Deutsche Bahn rafforzerà la sua posizione sul mercato belga. L'acquisizione consentirà a Heck Jean di estendere la propria gamma di servizi. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| 30/09/11 | FirstGroup Deutschland GmbH | Marwyn European Transport Plc | Marwyn European Transport Plc (MET), società di investimento britannica holding con partecipazioni in società nel settore dei trasporti, ha acquisito FirstGroup Deutschland GmbH (FGD), operatore tedesco di trasporti con autobus, da FirstGroup Plc per un corrispettivo in contanti di 5,5 milioni di euro. L'acquisizione creerà una solida base per lo sviluppo di MET che opererà con oltre 240 veicoli in tutta la Germania. | 6 | 0,38x | 3,93x | n.d. | n.d. |
| 13/09/11 | Petermann Ltd | National Express Group Plc | National Express Group ha deciso di acquisire Partners Petermann, Inc, società statunitense che fornisce il servizio di trasporto scolastico per gli studenti, da Macquarie Group Limited, fondo australiano di private equity e banca di investimento che fornisce servizi bancari, finanziari, di consulenza, per un corrispettivo in contanti di USD 200m. | 146 | 1,33x | 6,83x | 14,81x | n.d. |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIA 2011** | | | | | **0,82x** | **8,00x** | **22,54x** | **64,52x** |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIANA 2011** | | | | | **0,74x** | **6,83x** | **22,54x** | **64,52x** |

# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (5/7)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Transazioni comparabili avvenute nel corso del 2010

| Data di annuncio | Società Target | Società Bidder | Effetti dell'operazione | Deal Value (€ mln) | Multipli | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
| 08/12/10 | Arriva Deutschland GmbH | Ferrovie dello Stato SpA; Cube Infrastructure Fund | Un consorzio guidato da Ferrovie dello Stato ha deciso di acquisire Arriva Deutschland GmbH, da Arriva Plc per un corrispettivo di 170 milioni di euro. L'acquisizione rafforza la posizione internazionale di Ferrovie dello Stato ed è in linea con la strategia di Cube Infrastructure di stabilire partnership a lungo termine con i principali operatori industriali europei. | 340 | 0,64x | 2,32x | 20,70x | 39,15x |
| 15/10/10 | East London Bus Group | Stagecoach Group Plc | Stagecoach Group Plc ha acquisito East London Bus Group, operatore di trasporti con autobus in Gran Bretagna, per un corrispettivo in contanti di EUR 52.8m. Stagecoach Group ha acquisito East Group London Bus attraverso l'acquisizione del veicolo Bus Stagecoach Holdings Limited. | 60 | 0,21x | n.d. | n.d. | n.d. |
| 05/05/10 | Transdev SA | Veolia Transdev SA | Veolia Transport SA ha accettato di fondersi con Transdev SA per un controvalore complessivo di 1,4 miliardi di euro. Transdev e Veolia Transport hanno anche deciso di acquisire la quota del 25,6% che RATP detiene in Transdev attraverso uno scambio di assets specifici appartenenti sia a Transdev che a Veolia Transport. | 1.785 | 0,71x | 7,14x | 20,90x | 43,08x |
| 05/05/10 | Transdev SA (Selected French and International Assets); Veolia Transport SA (Selected French and International Assets) | Regie Autonome des Transports Parisiens SA | Prima dell'operazione di fusione tra Transdev e Veolia Tranport. , RATP ha deciso di cedere la propria partecipazione del 25,6% in Transdev e scambiarla con determinati assets sia di Transdev e Veolia Transport per un valore di EUR 358,4m. L'acquisizione degli assets permetterà a RATP di rafforzare la propria presenza internazionale, in particolare nel Regno Unito, Italia e Svizzera, così come in Francia. | 358 | 1,05x | n.d. | n.d. | n.d. |
| 22/04/10 | Arriva Plc | Deutsche Bahn AG | Il gruppo tedesco Deutsche Bahn ha acquisito Arriva, colosso britannico del trasporto passeggeri. La transazione ha un valore di circa 1,6 miliardi di sterline. L'operazione ha avuto il nulla Osta della Commissione Europea, subordinato alla concessione di Arriva Deutschland. | 2.819 | 0,77x | 7,52x | 15,20x | 14,25x |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIA 2010** | | | | | **0,68x** | **5,66x** | **18,93x** | **32,16x** |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIANA 2010** | | | | | **0,71x** | **7,14x** | **20,70x** | **39,15x** |

# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (6/7)

BOZZA

GRUPPO BPER

## Transazioni comparabili avvenute nel corso del 2009

| Data di annuncio | Società Target | Società Bidder | Effetti dell'operazione | Deal Value (€ mln) | Multipli | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
| 23/11/09 | Plymouth Citybus Limited | Go-Ahead Group Plc | Go Ahead Group Plc ha deciso di acquisire Plymouth CityBus Limited, società inglese che gestisce il servizio di trasporti con una flotta di 173 autobus e 11 pullman, da Plymouth City Council (PCC) per un enterprise value di 20 milioni di GBP. | 22 | 1,14x | 9,30x | 16,81x | 25,00x |
| 30/01/09 | PCC Rail SA | Deutsche Bahn AG | Deutsche Bahn AG (DB) ha deciso di acquisire PCC Rail SA, azienda polacca specializzata nel trasporto ferroviario, dalla PCC SE, società tedesca impegnata nel settore dei prodotti chimici, energia e logistica, per un corrispettivo di 450 milioni di euro. | 400 | 1,14x | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIA 2009** | | | | | **1,14x** | **9,30x** | **16,81x** | **25,00x** |
| **Transazioni Italia Settore TPL - MEDIANA 2009** | | | | | **1,14x** | **9,30x** | **16,81x** | **25,00x** |

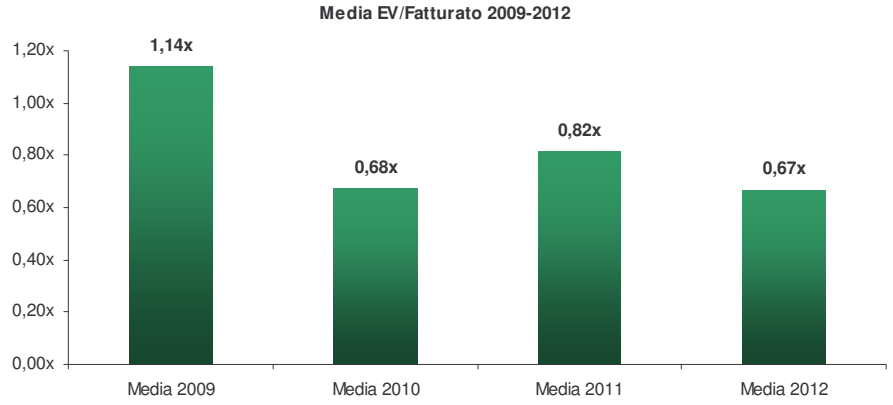
# 2.6. Transazioni comparabili dal 2009 al 2013 (7/7)

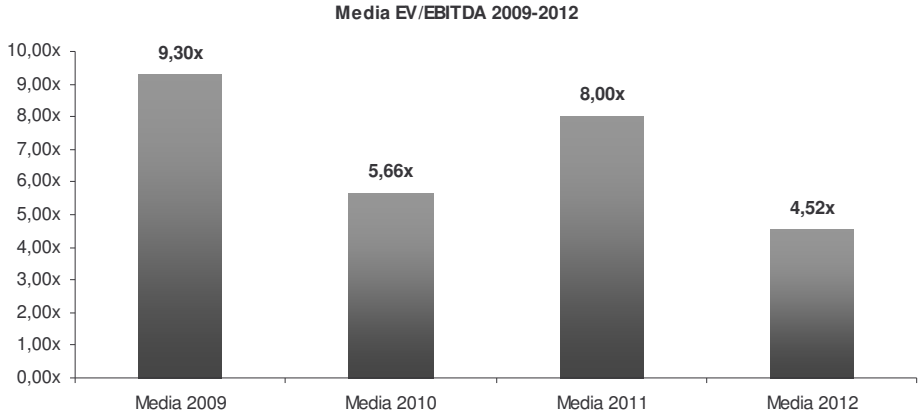
BOZZA

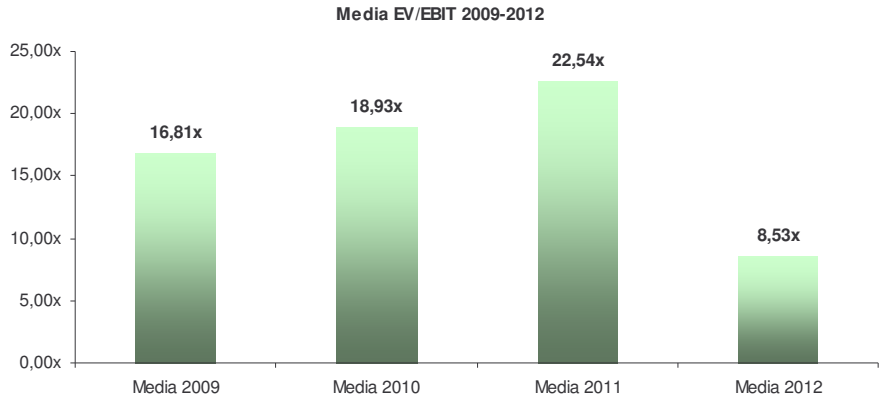
GRUPPO BPER

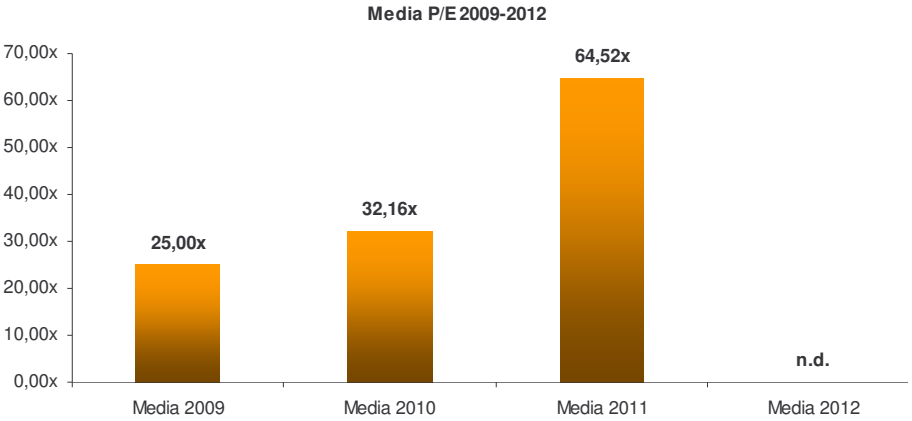
## Transazioni comparabili dei principali player di TPL avvenute nel mondo dal 2009 ad oggi

| | EV/Fatturato | EV/EBITDA | EV/EBIT | P/E |
|---|---|---|---|---|
| Transazioni Italia Settore TPL - MEDIA intero campione | 0,83x | 6,87x | 16,70x | 40,56x |
| Transazioni Italia Settore TPL - MEDIANA intero campione | 0,73x | 6,98x | 18,75x | 39,15x |



# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. **Aspetti normativi e regolamentari**
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.1 La liberalizzazione dei trasporti pubblici locali *(1/3)*

| Cronistoria della successione delle norme di settore TPL | Applicazioni |
|---|---|
| **D. Lgs 422/97 Decreto Burlando**<br>✓ Introduzione dell'obbligo di gara per l'affidamento del servizio pubblico (durata massima del contratto 9 anni);<br>✓ separazione della funzione di programmazione e di regolazione esercitate dalle Regioni, rispetto alla gestione industriale;<br>✓ obbligo di trasformazione societaria delle aziende speciali e dei consorzi in società per azioni. | ▪ *Il servizio viene regolato mediante "contratti di servizio pubblico" che abbiano caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e che garantiscano, entro il 1 gennaio 2000 il conseguimento di un rapporto almeno pari a 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura.*<br>▪ *Le Regioni conferiscono alle Province, ai Comuni e agli altri Enti Locali tutte le funzioni ed i compiti che non richiedono unitario esercizio a livello regionale (es. ferrovie). Le Regioni hanno l'obbligo di definire gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti, in particolare per i piani di bacino.* |
| **Art. 35 Finanziaria 2002**<br>✓ Separazione tra proprietà delle reti e degli impianti, la loro gestione e la fornitura del servizio. | ▪ *La proprietà delle reti e degli impianti resta in capo a società a maggioranza pubblica, mentre l'offerta del servizio viene assegnata tramite asta competitiva.* |
| **Art. 14 D. Lgs 239/2003**<br>✓ Prevalenza della norma trasversale sulla norma settoriale;<br>✓ introduzione dell'affidamento in house e l'affidamento diretto a società mista. | ▪ *Il decreto introduce la possibilità, accanto all'assegnazione con gara, di conferire direttamente il servizio a società di capitale interamente pubblico (cosiddetto affidamento in house), purché l'ente pubblico titolare del capitale eserciti sulla società un controllo analogo a quello che eserciterebbe nel caso di fornitura diretta del servizio.* |

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.1 La liberalizzazione dei trasporti pubblici locali *(2/3)*

| Cronistoria della successione delle norme di settore TPL | Applicazioni |
|---|---|
| **Legge 308/04 (Delega Ambientale)**<br>✓ Esclude il comparto del TPL dell'ambito di applicazione dell'art.14. | ▪ *Si ritorna alle direttive espresse nel Decreto Burlando: l'affidamento del servizio può essere fatto solo attraverso gara.* |
| **Disegno di Legge 772/06 ("Riforma Lanzillotta")**<br>✓ La gara ad evidenza pubblica diventa obbligatoria;<br>✓ solo eccezionalmente, ed in presenza di particolari condizioni, sarà possibile ricorrere ad affidamenti a società miste o a società *in house*. | ▪ *Il soggetto affidatario diretto potrà partecipare a gare per l'affidamento del servizio solo fino al 31 dicembre 2011.*<br>▪ *Le gestioni dirette in essere alla predetta data proseguono fino alla naturale scadenza senza possibilità di proroga o rinnovo.* |

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.1 La liberalizzazione dei trasporti pubblici locali *(3/3)*

## Cronistoria della successione delle norme di settore TPL

**Legge 133/2008 Art. 23 - bis**

- ✓ Privatizzazione e liberalizzazione dei SPL di rilevanza economica; disciplina del loro affidamento e gestione;
- ✓ ferma restando la proprietà pubblica delle reti, la loro gestione può essere affidata a soggetti privati.

## Applicazioni

- *Il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali avviene, in via ordinaria: i) a favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite, individuati mediante procedure competitive ad evidenza pubblica; ii) a società a partecipazione mista pubblica e privata, a condizione che la selezione del socio avvenga mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, le quali, al tempo stesso, abbiamo ad oggetto la qualità di socio e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio e che al socio sia attribuita una partecipazione non inferiore al 40%.*
- *La grande novità introdotta dall'art. 23 bis del Decreto Legge 112/2008 è la gara a doppio oggetto: con una sola asta pubblica, gli Enti possono scegliere il gestore e, contemporaneamente, cedere una parte del capitale delle aziende.*

L'esito positivo del referendum tenutosi il 12 e 13 giugno 2011 ha sancito l'abrogazione dell'art. 23 bis Legge 133/2008 in materia di servizi pubblici di rilevanza economica.

La disciplina prima contenuta nell'art. 23 bis cit. è ora ripresa dall'art. 4 del D.L. 138/2011, che reca infatti l'"*Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea"* ed introduce un nuovo assetto regolatorio di sistema.

L'art. 4 cit., oggetto di incisive modifiche con il D.L. n. 1/2012, la sua Legge di Conversione n. 27/2012 ed il D.L. n. 83/2012, è stato dichiarato incostituzionale dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 199/2012.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(1/7)*

**Normativa**

**Art. 4 - Servizi Pubblici Locali**

✓ Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione Europea

**I servizi regolati dalle nuove norme. Effetti sul trasporto pubblico**

- ***Le disposizioni contenute nell' articolo 4 del D.L. n. 138/2011 si applicano a tutti i Servizi Pubblici Locali e prevalgono sulle relative discipline di settore, rese pertanto incompatibili.***

- ***Con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario sono fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti e i contratti di servizio già deliberati o sottoscritti in conformità all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo del 23 ottobre 2007, ed in conformità all'articolo 61 della Legge 23 luglio 2009, n. 99.***

- ***Gli affidamenti diretti in materia di trasporto pubblico locale su gomma, già affidati ai sensi dell'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99, ed in conformità all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1370/2007, ed in atto alla data di entrata in vigore della presente disposizione, cessano alla scadenza prevista dal contratto di affidamento.***

- ***Gli affidamenti in essere a valere su infrastrutture ferroviarie interessate da investimenti compresi in programmi cofinanziati con risorse dell'Unione Europea cessano con la conclusione dei lavori previsti dai relativi programmi di finanziamento e, ove necessari, dei connessi collaudi, anche di esercizio.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(2/7)*

**La delibera quadro, gli obblighi di SPL e la verifica di concorrenzialità; il filtro della AGCoM.**

- *Gli Enti Locali verificano la realizzabilità di una gestione concorrenziale dei Servizi Pubblici Locali di rilevanza economica attraverso la liberalizzazione delle attività economiche, nell'assunto che la stessa sia compatibile con le caratteristiche di universalità ed accessibilità del servizio e limitando, negli altri casi, l'attribuzione di diritti di esclusiva alle ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risulti idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità.*
- *All'esito della verifica, l'Ente adotta una delibera quadro che illustra l'istruttoria compiuta ed evidenzia, per i settori sottratti alla liberalizzazione, i fallimenti del sistema concorrenziale e, viceversa, i benefici per la stabilizzazione, lo sviluppo e l'equità all'interno della comunità locale, derivanti dal mantenimento di un regime di esclusiva del servizio.*
- ***La delibera quadro è adottata entro novanta giorni dalla trasmissione del parere all'AGCoM, prima di procedere al conferimento ed al rinnovo della gestione dei servizi. In assenza della delibera, l'Ente Locale non può procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva.***
- ***Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e poi periodicamente secondo i rispettivi ordinamenti degli Enti Locali, l'Ente affidante invia all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, per il parere obbligatorio, l'analisi della gestione concorrenziale dello specifico servizio nonché lo schema di delibera quadro.***
- *Gli Enti Locali, per assicurare agli utenti l'erogazione di servizi pubblici che abbiano ad oggetto la produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali, definiscono preliminarmente, ove necessario, gli obblighi di servizio pubblico, prevedendo le eventuali compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenuto conto dei proventi derivanti dalle tariffe e nei limiti della disponibilità di bilancio destinata allo scopo.*
- *Nel caso in cui l'Ente Locale, a seguito della verifica, intende procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva, il conferimento della gestione di servizi pubblici locali avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite, individuati mediante procedure competitive ad evidenza pubblica.*
- *Se il valore economico del servizio oggetto dell'affidamento e' pari o inferiore alla somma complessiva di 200.000 euro annui, l'affidamento può avvenire a favore di società a capitale interamente pubblico che abbia i requisiti richiesti dall'ordinamento europeo per la gestione cosiddetta "in house".*
- *Le società "in house" e le società a partecipazione mista pubblica e privata, affidatarie di servizi pubblici locali, applicano, per l'acquisto di beni e servizi, le disposizioni di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni.*

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(3/7)*



## Vincoli normativi agli atti di gara.

- *Al fine di promuovere e proteggere l'assetto concorrenziale dei mercati interessati, il bando di gara o la lettera di invito:*

*a) esclude che la disponibilità, a qualunque titolo, delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali non duplicabili a costi socialmente sostenibili ed essenziali per l'effettuazione del servizio possa costituire elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti;*

*b) assicura che i requisiti tecnici ed economici di partecipazione alla gara siano proporzionati alle caratteristiche e al valore del servizio e che la definizione dell'oggetto della gara garantisca la più ampia partecipazione ed il conseguimento di eventuali economie di scala e di gamma;*

*b-bis) prevede l'impegno del soggetto gestore a conseguire economie di gestione con riferimento all'intera durata programmata dell'affidamento e prevede, altresì, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, la misura delle anzidette economie e la loro destinazione alla riduzione delle tariffe da praticarsi agli utenti ed al finanziamento di strumenti di sostegno connessi a processi di efficientamento relativi al personale;*

*c) indica, ferme restando le discipline di settore, la durata dell'affidamento commisurata alla consistenza degli investimenti in immobilizzazioni materiali previsti nei capitolati di gara a carico del soggetto gestore. In ogni caso, la durata dell'affidamento non può essere superiore al periodo di ammortamento dei suddetti investimenti;*

*d) può prevedere l'esclusione di forme di aggregazione o di collaborazione tra soggetti che possiedono singolarmente i requisiti tecnici ed economici di partecipazione alla gara, qualora, in relazione alla prestazione oggetto del servizio, l'aggregazione o la collaborazione sia idonea a produrre effetti restrittivi della concorrenza sulla base di un'oggettiva e motivata analisi che tenga conto di struttura, dimensione e numero degli operatori del mercato di riferimento;*

*e) prevede che la valutazione delle offerte sia effettuata da una commissione nominata dall'ente affidante e composta da soggetti esperti nella specifica materia;*

*f) indica i criteri e le modalità per l'individuazione dei beni di cui al comma 29, e per la determinazione dell'eventuale importo spettante al gestore al momento della scadenza o della cessazione anticipata della gestione ai sensi del comma 30;*

*g) prevede, al fine di garantire trasparenza informativa e qualità del servizio, l'adozione di carte dei servizi;*

*g-bis) indica i criteri per il passaggio dei dipendenti ai nuovi aggiudicatari del servizio, prevedendo, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione.*

BOZZA

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(4/7)*

**Le società a capitale misto pubblico privato (il socio operativo).**

- *Nel caso di procedure aventi ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio, al quale deve essere conferita una partecipazione non inferiore al 40 per cento, e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio, il bando di gara o la lettera di invito assicura che:*

  *a) i criteri di valutazione delle offerte basati su qualità e corrispettivo del servizio prevalgano di norma su quelli riferiti al prezzo delle quote societarie;*

  *b) il socio privato selezionato svolga gli specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio per l'intera durata del servizio stesso e che, ove ciò non si verifica, si proceda a un nuovo affidamento;*

  *c) siano previsti criteri e modalità di liquidazione del socio privato alla cessazione della gestione.*

- *L'articolo 32, comma 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, limitatamente alla gestione del servizio per il quale le società di cui al comma 1, lettera c), del medesimo articolo sono state specificamente costituite, si applica se la scelta del socio privato è avvenuta mediante procedure competitive ad evidenza pubblica le quali abbiano ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio. Restano ferme le altre condizioni stabilite dall'articolo 32, comma 3, numeri 2) e 3) del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(5/7)*

## Proprietà reti, altri vincoli di separazione e regime transitorio *(1/2)*

- *Ferma restando la proprietà pubblica delle reti, la loro gestione può essere affidata a soggetti privati.*

- *Alla scadenza della gestione del servizio pubblico locale o in caso di sua cessazione anticipata, il precedente gestore cede al gestore subentrante i beni strumentali e le loro pertinenze necessari, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio.*

- *Se, al momento della cessazione della gestione, i beni non sono stati interamente ammortizzati, il gestore subentrante corrisponde al precedente gestore un importo pari al valore contabile originario non ancora ammortizzato, al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi.*

- *Gli affidamenti diretti relativi a servizi il cui valore economico sia superiore alla somma di Euro 200.000 cessano, improrogabilmente e senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante, alla data del 31 marzo 2012. In deroga, l'affidamento per la gestione può avvenire a favore di un'unica società in house risultante dalla integrazione operativa di preesistenti gestioni in affidamento diretto e gestioni in economia, tale da configurare un unico gestore del servizio a livello di ambito o di bacino territoriale ottimale. La durata dell'affidamento in house all'azienda risultante dall'integrazione non può essere in ogni caso superiore a tre anni a decorrere dal 1 gennaio 2013.*

- *Le gestioni affidate direttamente a società a partecipazione mista pubblica e privata, le quali non abbiano avuto ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione dei compiti operativi connessi alla gestione del servizio, cessano, improrogabilmente e senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante, alla data del 30 giugno 2012.*

- *Le gestioni affidate direttamente a società a partecipazione mista pubblica e privata, le quali abbiano avuto ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione dei compiti operativi connessi alla gestione del servizio, cessano alla scadenza prevista nel contratto di servizio.*

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(6/7)*



## Proprietà reti, altri vincoli di separazione e regime transitorio *(2/2)*

- *Al fine di verificare ed assicurare il rispetto delle scadenze di cui al regime transitorio, il Prefetto accerta che gli enti locali abbiano attuato, entro i termini stabiliti, quanto previsto. In caso di inottemperanza, il Prefetto assegna agli enti inadempienti un termine perentorio entro il quale provvedere. Decorso inutilmente detto termine, il Governo, ricorrendone i presupposti, esercita il potere sostitutivo ai sensi dell'articolo 120, comma secondo, della Costituzione e secondo le modalità previste dall'articolo 8 della Legge 5 giugno 2003, n. 131.*

- *I soggetti pubblici e privati esercenti a qualsiasi titolo attività di gestione dei servizi pubblici locali assicurano l'integrale e regolare prosecuzione delle attività medesime anche oltre le scadenze ivi previste, ed in particolare il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi del servizio pubblico locale.*

- *Sono esclusi dall'applicazione il servizio idrico integrato, il servizio di distribuzione di gas naturale, il servizio di distribuzione di energia elettrica, il servizio di trasporto ferroviario regionale nonché la gestione delle farmacie comunali. Gli affidamenti diretti, in materia di trasporto pubblico locale su gomma, già affidati ai sensi dell'art. 61 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, cessano alla scadenza prevista nel contratto di affidamento.*

- *Restano salve le procedure di affidamento già avviate all'entrata in vigore del decreto.*

- *All'attribuzione di diritti di esclusiva ad un'impresa incaricata della gestione di servizi pubblici locali consegue l'applicazione di quanto disposto dall'articolo 9 della Legge 10 ottobre 1990, n. 287, e successive modificazioni. I soggetti gestori di servizi pubblici locali, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli in cui sono titolari di diritti di esclusiva, sono soggetti alla disciplina prevista dall'articolo 8, commi 2-bis e 2-quater, della Legge 10 ottobre 1990, n. 287, e successive modificazioni.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.2 Art. 4 D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(7/7)*

## Corte Costituzionale sentenza n. 199 del 20 luglio 2012

- ***La Corte Costituzionale con sentenza n. 199 del 20 luglio 2012 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 4 del Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138*** *(Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modificazioni,* ***per violazione dell'art. 75 Cost. poiché riproduce l'art. 23 bis D.L. n. 112/2008 oggetto di referendum abrogativo****.*

- *All'esito dell'intervenuta dichiarazione di illegittimità costituzionale dell'art. 4 cit. non rivive certamente l'art. 23 bis cit., oggetto di referendum abrogativo, ne' l'art. 113 TUEL a suo tempo abrogato dall'art. 23 bis.*

- *Ne consegue che oggi trovano diretta ed immediata applicazione le norme del Trattato UE, nonché i principi di cui alle direttive e le disposizioni di cui ai regolamenti comunitari per quanto di interesse nella materia del TPL, della concorrenza ed affidamento del contratto di servizio con trasformazione di società a capitale interamente pubblico in società a capitale misto pubblico-privato (PPPI).*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.3 L'art. 3-bis D.L. n. 148 del 14 settembre 2011 *(1/3)*

## Il contesto normativo attuale – Il riassetto dell'organizzazione territoriale degli enti territoriali locali

### Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei Servizi Pubblici Locali

- *A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le Regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012. La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le Regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del Testo Unico di cui al Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma, che opera anche in deroga a disposizioni esistenti in ordine ai tempi previsti per la riorganizzazione del servizio in ambiti, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate nel presente comma. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.*

- *L'art. 3 bis è stato modificato dal D.L. 18/10/2012 n. 179 convertito nella Legge 17/12/2012 n. 221 che ha introdotto il comma 1bis che stabilisce che le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo.*

- *In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.*

- *A decorrere dal 2013, l'applicazione di procedura di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di Regioni, Province e Comuni o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino costituisce elemento di valutazione della virtuosità degli stessi ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla Legge 15 luglio 2011, n. 111. A tal fine, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nell'ambito dei compiti di tutela e promozione della concorrenza nelle Regioni e negli Enti Locali, comunica, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'Economia e delle Finanze gli Enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure previste dal presente articolo. In caso di mancata comunicazione entro il termine di cui al periodo precedente, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosità.*

# 3.3 Il D.L. 6 luglio 2012, n. 95 *(2/3)*



**Soppressione delle Province, costituzione delle Città metropolitane e definizioni delle funzioni fondamentali dei comuni**

- *Nell'ambito della razionalizzazione e riduzione della spesa degli enti territoriali,*
- *l'art. 17 del D.L. n. 95/2012 ha previsto la soppressione e la razionalizzazione delle province e loro funzioni;*
- *l'art. 18 del D.L. cit. ha previsto, tra le altre, la costituzione della Città Metropolitana di Genova, con soppressione delle province del relativo territorio;*
- *l'art. 19 del D.L. cit. ha infine regolato le funzioni fondamentali dei comuni e le modalità di esercizio associato di funzioni e servizi comunali.*

- *All'esito delle procedure di accorpamento delle Province, sono funzioni delle medesime quali enti con funzioni di area vasta, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p) della Costituzione:*

  *a) pianificazione territoriale provinciale di coordinamento nonché tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza;*

  *b) pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale, autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale nonché costruzione, classificazione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente.*

- ***Tuttavia, con riguardo alla Provincia di Genova, essa è soppressa con contestuale istituzione della relativa Città Metropolitana**, a decorrere da uno dei seguenti termini: il 1° gennaio 2014, ovvero precedentemente, alla data della cessazione o dello scioglimento del consiglio provinciale, ovvero della scadenza dell'incarico del commissario eventualmente nominato ai sensi delle vigenti disposizioni di cui al testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, qualora abbiano luogo entro il 31 dicembre 2013.*

- *La Città Metropolitana di Genova svolgerà la funzione fondamentale, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p) della Costituzione relativa alla organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale.*

- *La Regione, nelle materie di cui all'articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione, individua, previa concertazione con i Comuni interessati nell'ambito del Consiglio delle autonomie locali, la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni delle funzioni fondamentali, secondo i princìpi di efficacia, di economicità, di efficienza e di riduzione delle spese. Nell'ambito della normativa regionale, i comuni avviano l'esercizio delle funzioni fondamentali in forma associata entro il termine indicato dalla stessa normativa.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.4 Il servizio TPL nelle principali Città e Province italiane

» Di seguito, sono sintetizzare alcune variabili chiave del servizio TPL nelle principali Città e Province italiane.

| | Bologna | Como | Firenze | Genova | Milano | Roma | Venezia |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Estensione Comune (Kmq) | 141 | 37 | 102 | 243 | 182 | 1.285 | 412 |
| Abitanti Comune | 380.181 | 85.263 | 371.282 | 607.906 | 1.324.110 | 2.761.477 | 270.884 |
| Estensione Provincia (Kmq) | 3.702 | 1.288 | 3.514 | 1.838 | 1.984 | 5.351 | 2.462 |
| Abitanti Provincia | 991.924 | 594.988 | 998.098 | 882.718 | 3.156.694 | 4.194.068 | 863.133 |
| Separazione Programmazione / Gestione | si | si | si | si | si | si | si |
| Agenzia | SRM | Progr. da parte dei singoli comuni | Progr. da parte dei singoli comuni | AMI | AMA | ATAC | Provincia di Venezia |
| Affidamento diretto | no | no | no | Misto | si | si | Misto |
| Aggiudicatario bando di gara | ATC | STECAV (SPT Linea, AGI, FNM) | Consorzio Ataf&Li-nea | AMT | - | - | - |
| Soggetto gestore (in assenza di gara) | - | - | - | - | ATM | Trambus, Met.RO | ATVO, ACTV |
| Durata affidamento | 2008 (sosp.gara) | 7 anni | 5 anni | 6 anni | - | - | periodo di transizione |
| Scadenza | 2006 | 2012 | 2010 | 2011 | - | - | - |
| Affidatario Soc. Comunale / Privato | Soc. Comunale | Soc. Mista | Soc. Comunale | Soc. Mista | Soc. Comunale | Soc. Comunale | Soc. Mista |
| Privatizzazione Soc. Comunale | no | si | no | si (AMT) | no | no | si (AVTO) |
| Partner privato | | FNM - Sab Autoservizi | | AGI - Transdev | - | - | AGI, Dolomiti Bus, TIL |
| Subaffidamento servizio | no | SPT Linea e FNM - Autoservizi | no | no | no | - | in parte |
| Lunghezza rete extra-urbana (Km) | | - | - | 1.700 | - | - | - |
| Lunghezza rete urbana (Km) | | - | - | 903 | - | - | - |
| Lunghezza totale rete (Km) | | 1.490 | - | 2.603 | 1.298 | 3.500 | - |
| Mln Km percorsi/anno | 38 | 7 | | 31 | 144 | | 35 |

*Fonte: ISTAT, bilanci delle società affidatarie del TPL nelle singole città 2011*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.5 Contratti di servizio AMT (1/3)

## Contratto di servizio AMT

- AMT svolge il servizio di trasporto pubblico locale in forza del *"Contratto di servizio quadro per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale di persone nel bacino di traffico G Urbano negli 2006 – 2011"* sottoscritto il 23/12/2005.
- L'individuazione di AMT avviene per procedura di evidenza pubblica in quanto viene individuato il socio privato, con gara a doppio oggetto, acquirente della quota di minoranza, come da deliberazione di G.d.c. n. 650 del 14/07/2005, dando altresì atto che AMT, a seguito della scissione, detiene in disponibilità, con regolari contratti le strutture e le infrastrutture per l'esercizio del servizio di proprietà di AMI.
- Le **caratteristiche del contratto di servizio**:
  - *Oggetto*: l'esercizio del servizio di trasporto pubblico locale di persone nell'ambito del *"bacino traffico G urbano di Genova"* e regolamentazione delle modalità di utilizzo da parte di AMT delle strutture della Linea metropolitana e dei veicoli di proprietà del Comune.
  - *Disponibilità di beni e risorse umane*: viene dato atto che AMT è nella disponibilità dei mezzi necessari per l'esercizio del servizio (Flotta specificata nell'allegato G e depositi e impianti ecc…) e che assume l'obbligo di disporre di risorse umane che vantano specifiche professionalità (allegato G).
  - *Durata*: il contratto ha efficacia per sei anni a decorrere dal 1/06/2006 e sino al 31/12/2011 e potrà essere prorogato di tre anni (1/01/2012 – 31/12/2014).
  - *Individuazione delle modalità di gestione del servizio*: viene previsto un Comitato Tecnico per il TPL, per favorire la massima flessibilità e rapidità nei rapporti tra Comune e Gestore, ed individuato un Programma di esercizio (allegato al contratto), le cui modifiche distinte in ordinarie (per le quali non occorre una modifica agli atti convenzionali e strutturali (per i quali occorre una modifica convenzionale). In ogni caso le modifiche al Programma di esercizio sono ammissibili solo se in conformità con le Note Metodologiche, anch'esse allegate al contratto. Il programma di esercizio individua, fra l'altro, il numero delle linee suddivise per tipologia di servizio, il numero totale di fermate e il numero dei capolinea. Inoltre il servizio di trasporto viene scomposto (i) in Servizi di linea convenzionali (individuabili in base ai posti offerti ed agli indicatori previsti nella Nota metodologia) e (ii) Servizi di linea non convenzionali (individuabili sulla base delle ore di servizio effettivamente erogate e dei posti offerti).
  - *Corrispettivo annuo*: l'importo del corrispettivo annuo per l'esecuzione del piano di esercizio 2006 è pari alle somme che la Regione Liguria trasferirà al Comune, fino alla concorrenza complessiva di Euro 66.800860,16 oltre IVA 10%. Il corrispettivo annuo è, di regola, adeguato secondo l'incremento ISTAT sul costo della vita. Viene previsto un meccanismo di regolazione della variazione del corrispettivo in ragione della riduzione dei posti ovvero delle ore disponibilità, nonché il principio in base al quale incrementi dell'efficienza e produttività dei servizi conseguenti al progressivo completamento per la messa in servizio della Linea Metropolitana, e al conseguente aumento dei ricavi, potranno tradursi in una modifica del corrispettivo annuo.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.5 Contratti di servizio AMT (2/3)

## Contratto di servizio AMT

- *Corrispettivo di riferimento:* viene previsto un corrispettivo di riferimento per posto offerto dei servizi convenzionati (pari al rapporto fra corrispettivo annuo e numero posti offerti previsti dal programma di esercizio) ed un corrispettivo di riferimento per posto offerto dei servizi non aggiuntivi non convenzionali (determinato con riferimento alle ore necessarie alla produzione del servizio cui sommare un importo determinato con riferimento per i posti offerti).
- *Compensazione per socialità*: il Comune si farà carico dell'integrazione per le agevolazione ed esenzioni tariffarie.
- *Ricavi da traffico*: il gestore ha diritto di incamerare i ricavi da traffico e provvederà a proprie cure e spese alla distribuzione dei titoli di viaggi;
- *Linea Metropolitana*: viene stabilita la disciplina in base alla quale AMT ha preso in carico le strutture (esistenti ed in corso di realizzazione) della Linea Metropolitana, che alla data di sottoscrizione del contratto era realizzata fino alla stazione di Piazza Ferrari, con la previsione che il Comune provvedesse a completare il tratto in corso d'opera fino alla stazione Brignole. E' previsto a favore del Comune un canone differenziato nell'importo a seconda dell'entrata in esercizio della tratta fino alla stazione Brignole. Al gestore compete l'onere della manutenzione e fino all'entrata in funzione della tratta fino alla stazione di Brignole il Comune corrisponderà un contributo straordinario annuo di euro 1.000.000,00.

## Integrazioni e proroga

» Sono intervenute diverse integrazioni al Contratto di servizio Quadro, approvate dalle Delibere di Giunta Comunale n. 00299/2005 e n. 00331/2011 ed in particolare per quanto riguarda la durata:
  - con Delibera di Giunta Comunale 00414/2011 è stato approvata la decorrenza dell'esercizio del servizio per un periodo di 12 mesi decorrenti dal 01.01.2012 e quindi fino al 31.12.2012;
  - con nota della Direzione Mobilità prot. 33149 del 5/11/2012 è stata formulata ad ATM la richiesta di proroga al 31.12.2014.

» In data 31/05/2013 il Comune con nota Prot. FP/AR/rc/179924 ha sospeso temporaneamente gli effetti dell'allegato K (piano della qualità AMT).

BOZZA

GRUPPO BPER

# 3.5 Contratti di servizio AMT (3/3)

## Convenzione tra Trenitalia ed AMT

- L'oggetto dell'accordo è la regolazione delle modalità attraverso le quali gestire il sistema tariffario integrato relativo al trasporto pubblico su rotaia e su gomma svolto nell'ambito del Comune di Genova, comprensivo dei criteri di ripartizione degli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti.
- Le condizioni economiche prevedono che a Trenitalia venga riconosciuto a riparto delle vendita di dei titoli di viaggi:
  - un valore economico netto registrato nell'anno 2010 pari a 5.570.842 corrispondenti al raggiungimento di euro 57.788.812 di ricavi netti provenite dalla vendita dei titoli di viaggi;
  - in caso di mancato raggiungimento della soglia di ricavi di titoli di viaggio a Trenitalia sarà riconosciuto comunque un valore economico di euro 5.272.727, oltre un contributo pari ad euro 1,5 milioni oltre iva per il 2011 e euro 2 milioni oltre iva per il 2012.

## Accordo per il mantenimento della tariffazione integrata ferro/gomma nel bacino G urbano di Genova

- L'accordo, integra la convenzione fra AMT e Trenitalia ed è sottoscritto fra Regione Liguria, Comune di Genova, AMT e Trenitalia e prevede la seguente contribuzione a favore di Trenitalia:
  - euro 1 milioni, oltre iva, che corrisponderà la Regione Liguria per il 2013;
  - euro 7.5870.842,00 oltre iva che corrisponderà il Comune di Genova per il 2013
- La regolamentazione del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino G urbano di Genova è attuata anche nel rispetto di una accordo che prevede come parti la Regione Liguria, il Comune di Genova, AMT e Trenitalia.

# 3.6 Regolamento CE 1370/2007 Parlamento Europeo e Consiglio d'Europa 23/10/2007

- Con esclusivo riferimento al servizio di trasporto pubblico locale il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007, che disciplina i servizi pubblici di trasporto nazionali e internazionali di passeggeri, su strada e per ferrovia.
- La finalità del regolamento è l'individuazione delle modalità con le quali le autorità pubbliche possono intervenire, se lo ritengono opportuno, per garantire la fornitura di migliori servizi di trasporto di interesse generale.
- Il regolamento prevede quattro differenti modalità di affidamento del servizio, tre delle quali possono essere vietate dalla legislazione nazionale, mentre una, la procedura mediante gara, deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri. Le tre modalità facoltative sono:
  - gestione diretta;
  - gestione in house;
  - aggiudicazione diretta, ammessa esclusivamente in caso di contratti di valore limitato, di interruzione o pericolo di interruzione del servizio e per i contratti di trasporto ferroviario.
- Il Regolamento prevede che i contratti di servizio siano conclusi per una durata determinata e non superiore ad anni 10 per i servizi di trasporto con autobus ed a anni 15 per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia.
- Il Legislatore italiano, con l'articolo 61 della legge n. 99/2009, nel consentire l'utilizzo delle tre modalità facoltative sopra indicate, ha recepito, attraverso la facoltà, concessa alle autorità competenti, di aggiudicare i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.
- Fra le più significative previsioni del Regolamento si evidenziano:
  - l'articolo 5, paragrafo 3, prevede che *"a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno"*.
  - l'articolo 5, paragrafo 6, prevede che *"a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram"*.
  - l'art. 5 paragrafo 5, prevede che l'autorità può prendere provvedimenti di emergenza in caso interruzione del servizio o pericolo imminente di interruzione. In tal caso i provvedimenti assumono forma di aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico.

# Indice

**Premesse e finalità del documento**

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. **Opzioni strategiche per AMT S.p.A.**
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

BOZZA

# 4.1. Ipotesi di aggregazione

- Nelle pagine successive vengono brevemente delineate, sotto il profilo meramente economico, diverse ipotesi di aggregazione tra i gestori del servizio di TPL gomma della Regione Liguria, ipotizzabili nell'ambito di un progetto di riorganizzazione dei bacini e di aumento delle dimensioni degli stessi operatori.

- A tal fine sono rappresentati, a partire dai dati economici e operativi, i seguenti scenari:

| Opzione 1 | Opzione 2 | Opzione 3 |
|---|---|---|
| Bacino unico TPL Gomma | Aggregazione AMT e ATP | Aggregazione Operatori Ponente<br>Aggregazione Operatori Levante |

- Per tali scenari, al momento non sono disponibili eventuali progetti di riorganizzazione del servizio in termini di chilometri di percorrenza, ore di attività o altri indicatori tipici del settore del TPL gomma che potrebbero avere effetti in termini di soppressione di linee duplicate, rafforzamento e/o diminuzione di servizi, aumento di interscambi, modulazione orari, ecc.

- Al momento, non risulta infatti alcun provvedimento legislativo, né tantomeno alcun progetto tecnico e/o economico, di riorganizzazione dei bacini che possa dare impulso alle singole autorità di bacino nella ridefinizione del servizio.

- Per effetto di quanto sopra, quanto segue nelle pagine intende delineare una mera rappresentazione della situazione esistente e di una possibile evoluzione con evidenza di possibili benefici e/o costi correlati a ipotesi di aggregazione.

- Certamente, il ruolo di AMT, alla luce della dimensione e della centralità anche territoriale, potrà (e dovrà) essere di leader in ogni combinazione aggregativa; al tempo stesso, le criticità della società, se non definite prima di qualunque processo aggregativo, ne potranno condizionare gli esiti.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 4.2. Ipotesi di aggregazione di tutti gli operatori TPL Liguria (1/2)

» **Ipotesi di aggregazione di tutti gli operatori della regione Liguria.**

| | Bacino G<br>Comune di Genova | Bacino TG<br>Provincia di Genova | Bacino L<br>Provincia della Spezia | Bacino S<br>Provincia di Savona | Bacino F<br>Provincia di Imperia | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *(in €k)* | **AMT Genova S.p.A.** | **ATP Esercizio S.r.l.** | **ATC S.p.A.** | **TPL Linea S.r.l.** | **Riviera Trasporti S.p.A.** | **Aggregato** |
| *Anno di riferimento dati* | *2012* | *2012* | *2012* | *2012* | *2011* | |
| Ricavi da traffico | 59.514 | 6.644 | 12.539 | 9.797 | 9.881 | 98.375 |
| Contratto di servizio TPL | 67.911 | 14.379 | 18.781 | 16.564 | 15.162 | 132.797 |
| Altri contributi (c/esercizio, c/impianti; c/investimenti) | 29.155 | 520 | 3.438 | 3.419 | 3.705 | 40.237 |
| Altri ricavi | 17.500 | 3.563 | 1.775 | 1.036 | 2.041 | 25.915 |
| **Valore della produzione** | **174.080** | **25.107** | **36.533** | **30.817** | **30.788** | **297.324** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***58,5%*** | ***8,4%*** | ***12,3%*** | ***10,4%*** | ***10,4%*** | ***100,0%*** |
| **Costi operativi di gestione** | **167.644** | **23.455** | **33.335** | **28.251** | **27.160** | **279.846** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***59,9%*** | ***8,4%*** | ***11,9%*** | ***10,1%*** | ***9,7%*** | ***100,0%*** |
| *di cui Consumi di materie prime, suddidiarie* | 25.491 | 3.933 | 5.640 | 5.158 | 4.022 | 44.243 |
| *di cui Manutenzione* | 2.465 | 345 | 652 | n.d. | n.d. | n.d. |
| *di cui Assicurazioni* | 9.843 | 861 | 2.098 | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Costi del personale** | **109.568** | **14.715** | **18.138** | **19.103** | **17.366** | **178.890** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***61,2%*** | ***8,2%*** | ***10,1%*** | ***10,7%*** | ***9,7%*** | ***100,0%*** |
| **Organico medio** | **2.394** | **504** | **428** | **439** | **404** | **4.169** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***57,4%*** | ***12,1%*** | ***10,3%*** | ***10,5%*** | ***9,7%*** | ***100,0%*** |
| **Costo medio per dipendenti (€)** | 45.768 | 29.196 | 42.378 | 43.515 | 42.986 | 203.843 |
| **EBITDA** | **6.436** | **1.652** | **3.197** | **2.565** | **3.628** | **17.478** |
| *EBITDA %* | *3,7%* | *6,6%* | *8,8%* | *8,3%* | *11,8%* | *5,9%* |
| Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni | 16.133 | 998 | 2.266 | 2.356 | 1.944 | 23.696 |
| **EBIT** | **(9.698)** | **654** | **932** | **210** | **1.684** | **(6.218)** |
| *EBIT %* | *-5,6%* | *2,6%* | *2,6%* | *0,7%* | *5,5%* | *-2,1%* |
| **Risultato Netto** | **(10.898)** | **117** | **46** | **(119)** | **21** | **(10.834)** |
| Km prodotti - Servizio su gomma TPL | 25.737 | | | | | |
| Km prodotti - Altri servizi | 2.378 | | | | | |
| **Km prodotti - Totale** | **28.115** | **10.400** (*) | **9.620** | **9.500** | **n.d.** | **57.635** |
| **Parco mezzi bus** | **739** | **306** (*) | **250** | **255** | **237** | **1.787** |
| N. di linee di superficie su gomma | 146 | 174 (*) | 128 | n.d. | n.d. | 448 |
| **Passeggeri trasportati totali ('000)** | 143.317 | **9.177** (*) | **17.197** | **10.000** | **n.d.** | 179.691 |
| Passeggeri trasportati / Km | 5,10 | 0,88 | 1,79 | 1,05 | n.d. | 3,12 |
| **Estensione della rete (Km)** | **911** | **1.550** | **977** | **n.d.** | **n.d.** | **3.438** |

*(*) Dati operativi 2011*

**Nell'eventualità di un'operazione di aggregazione finalizzata alla creazione di un unico gestore del TPL gomma, è necessario ridefinire le condizioni per il mantenimento dell'equilibrio economico, condizionabile dalla situazione in cui versa AMT.**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 4.2. Ipotesi di aggregazione di tutti gli operatori TPL Liguria (2/2)

| | AMT Genova S.p.A. | ATP Esercizio S.r.l. | ATC S.p.A. | TPL Linea S.r.l. | Riviera Trasporti S.p.A. | Aggregato |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Costo del personale / Valore della produzione** | 62,94% | 58,61% | 49,65% | 61,99% | 56,41% | 60,17% |
| **Valore della produzione / Dipendenti** | € 72.715 | € 49.814 | € 85.357 | € 70.198 | € 76.208 | € 71.318 |
| **Costi del personale / Costi operativi di gestione** | 65,36% | 62,74% | 54,41% | 67,62% | 63,94% | 63,92% |
| **Costi del personale / Km prodotti** | € 3,90 | € 1,41 | € 1,89 | € 2,01 | n.d. | € 3,10 |
| **Km / Organico medio** | 11.744 | 20.634 | 22.478 | 21.640 | n.d. | 13.825 |
| **Costi operativi di gestione / Km** | € 5,96 | € 2,26 | € 3,47 | € 2,97 | n.d. | € 4,86 |
| **Consumi di materie prime, suddidiarie / Km** | € 0,91 | € 0,38 | € 0,59 | € 0,54 | n.d. | € 0,77 |
| **Manutenzione / Km** | € 0,09 | € 0,03 | € 0,07 | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Assicurazioni / Km** | € 0,35 | € 0,08 | € 0,22 | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Km su gomma / n. mezzi bus** | 34.827 | 33.986 | 38.482 | 37.255 | n.d. | 32.252 |
| **Costi operativi di gestione / Passeggeri trasportati** | € 1,17 | € 2,56 | € 1,94 | € 2,83 | n.d. | € 1,56 |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 5,10 | 0,88 | 1,79 | 1,05 | n.d. | 3,12 |

**Le criticità dei singoli operatori presenti nei bacini, quanto a performance economiche e tecniche, potranno generare criticità sull'operatore unico senza una preventiva attività di organizzazione dell'operazione di aggregazione (armonizzazione dei principali indicatori economici e tecnici, ridefinizione delle strutture operative (servizi manutentivi, logistica, ecc.) nonché ancillari (ad. es. amministrativi).**

# 4.3. Ipotesi di aggregazione AMT e ATP

BOZZA

GRUPPO BPER

## » Ipotesi di aggregazione di AMT e ATP.

| (in €k) | Bacino G Comune di Genova AMT Genova S.p.A. | Bacino TG Provincia di Genova ATP Esercizio S.r.l. | Aggregato AMT+ATP |
|---|---|---|---|
| *Anno di riferimento dati* | *2012* | *2012* | |
| Ricavi da traffico | 59.514 | 6.644 | 66.158 |
| Contratto di servizio TPL | 67.911 | 14.379 | 82.290 |
| Altri contributi (c/esercizio, c/impianti; c/investimenti) | 29.155 | 520 | 29.675 |
| Altri ricavi | 17.500 | 3.563 | 21.063 |
| **Valore della produzione** | **174.080** | **25.107** | **199.186** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***87,4%*** | ***12,6%*** | ***100,0%*** |
| **Costi operativi di gestione** | **167.644** | **23.455** | **191.099** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***87,7%*** | ***12,3%*** | ***100,0%*** |
| *di cui Consumi di materie prime, suddidiarie* | 25.491 | 3.933 | 29.423 |
| *di cui Manutenzione* | 2.465 | 345 | 2.810 |
| *di cui Assicurazioni* | 9.843 | 861 | 10.704 |
| **Costi del personale** | **109.568** | **14.715** | **124.283** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***88,2%*** | ***11,8%*** | ***100,0%*** |
| **Organico medio** | **2.394** | **504** | **2.898** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***82,6%*** | ***17,4%*** | ***100,0%*** |
| **Costo medio per dipendenti (€)** | **45.768** | **29.196** | **74.964** |
| **EBITDA** | **6.436** | **1.652** | **8.087** |
| *EBITDA %* | *3,7%* | *6,6%* | *4,1%* |
| Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni | 16.133 | 998 | 17.131 |
| **EBIT** | **(9.698)** | **654** | **(9.044)** |
| *EBIT %* | *-5,6%* | *2,6%* | *-4,5%* |
| **Risultato Netto** | **(10.898)** | **117** | **(10.781)** |
| Km prodotti - Servizio su gomma TPL | 25.737 | | |
| Km prodotti - Altri servizi | 2.378 | | |
| **Km prodotti - Totale** | **28.115** | **10.400** (*) | **38.515** |
| **Parco mezzi bus** | **739** | **306** (*) | **1.045** |
| N. di linee di superficie su gomma | 146 | 174 (*) | **320** |
| **Passeggeri trasportati totali ('000)** | **143.317** | **9.177** (*) | **152.494** |
| Passeggeri trasportati / Km | 5,10 | 0,88 | 3,96 |
| **Estensione della rete (Km)** | **911** | **1.550** | **2.461** |

*(*) Dati operativi 2011*

| | AMT Genova S.p.A. | ATP Esercizio S.r.l. | Aggregato AMT+ATP |
|---|---|---|---|
| **Costo del personale / Valore della produzione** | 62,94% | 58,61% | 62,40% |
| **Valore della produzione / Dipendenti** | € 72.715 | € 49.814 | € 68.732 |
| **Costi del personale / Costi operativi di gestione** | 65,36% | 62,74% | 65,04% |
| **Costi del personale / Km prodotti** | € 3,90 | € 1,41 | € 3,23 |
| **Km / Organico medio** | 11.744 | 20.634 | 13.290 |
| **Costi operativi di gestione / Km** | € 5,96 | € 2,26 | € 4,96 |
| **Consumi di materie prime, suddidiarie / Km** | € 0,91 | € 0,38 | € 0,76 |
| **Manutenzione / Km** | € 0,09 | € 0,03 | € 0,07 |
| **Assicurazioni / Km** | € 0,35 | € 0,08 | € 0,28 |
| **Km su gomma / n. mezzi bus** | 34.827 | 33.986 | 36.856 |
| **Costi operativi di gestione / Passeggeri trasportati** | € 1,17 | € 2,56 | € 1,25 |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 5,10 | 0,88 | 3,96 |

**L'ipotesi di aggregazione di operatori contigui e, almeno in parte, sovrapposti, dovrà essere preceduta da un'intensa attività di riorganizzazione.**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 4.4. Ipotesi di aggregazione tra operatori di Levante e Ponente (1/2)

## » Ipotesi di aggregazione operatori di Levante (AMT, ATP e ATC).

| (in €k) | Bacino G Comune di Genova AMT Genova S.p.A. | Bacino TG Provincia di Genova ATP Esercizio S.r.l. | Bacino L Provincia della Spezia ATC S.p.A. | Aggregato Levante |
|---|---|---|---|---|
| *Anno di riferimento dati* | *2012* | *2012* | *2012* | |
| Ricavi da traffico | 59.514 | 6.644 | 12.539 | 78.697 |
| Contratto di servizio TPL | 67.911 | 14.379 | 18.781 | 101.071 |
| Altri contributi (c/esercizio, c/impianti; c/investim | 29.155 | 520 | 3.438 | 33.114 |
| Altri ricavi | 17.500 | 3.563 | 1.775 | 22.837 |
| **Valore della produzione** | **174.080** | **25.107** | **36.533** | **235.719** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***73,9%*** | ***10,7%*** | ***15,5%*** | ***100,0%*** |
| **Costi operativi di gestione** | **167.644** | **23.455** | **33.335** | **224.434** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***74,7%*** | ***10,5%*** | ***14,9%*** | ***100,0%*** |
| *di cui Consumi di materie prime, suddidiarie* | 25.491 | 3.933 | 5.640 | 35.064 |
| *di cui Manutenzione* | 2.465 | 345 | 652 | 3.462 |
| *di cui Assicurazioni* | 9.843 | 861 | 2.098 | 12.801 |
| **Costi del personale** | **109.568** | **14.715** | **18.138** | **142.421** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***76,9%*** | ***10,3%*** | ***12,7%*** | ***100,0%*** |
| **Organico medio** | **2.394** | **504** | **428** | **3.326** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***72,0%*** | ***15,2%*** | ***12,9%*** | ***100,0%*** |
| **Costo medio per dipendenti (€)** | **45.768** | **29.196** | **42.378** | **117.342** |
| **EBITDA** | **6.436** | **1.652** | **3.197** | **11.285** |
| *EBITDA %* | *3,7%* | *6,6%* | *8,8%* | *4,8%* |
| Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni | 16.133 | 998 | 2.266 | 19.397 |
| **EBIT** | **(9.698)** | **654** | **932** | **(8.112)** |
| *EBIT %* | *-5,6%* | *2,6%* | *2,6%* | *-3,4%* |
| **Risultato Netto** | **(10.898)** | **117** | **46** | **(10.735)** |
| Km prodotti - Servizio su gomma TPL | 25.737 | | | |
| Km prodotti - Altri servizi | 2.378 | | | |
| **Km prodotti - Totale** | **28.115** | **10.400** (*) | **9.620** | **48.135** |
| **Parco mezzi bus** | **739** | **306** (*) | **250** | **1.295** |
| **N. di linee di superficie su gomma** | 146 | 174 (*) | 128 | 448 |
| **Passeggeri trasportati totali ('000)** | 143.317 | **9.177** (*) | **17.197** | **169.691** |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 5,10 | 0,88 | 1,79 | 3,53 |
| **Estensione della rete (Km)** | **911** | **1.550** | **977** | **3.438** |

*(*) Dati operativi 2011*

| | AMT Genova S.p.A. | ATP Esercizio S.r.l. | ATC S.p.A. | Aggregato Levante |
|---|---|---|---|---|
| **Costo del personale / Valore della produzione** | 62,94% | 58,61% | 49,65% | 60,42% |
| **Valore della produzione / Dipendenti** | € 72.715 | € 49.814 | € 85.357 | € 70.872 |
| **Costi del personale / Costi operativi di gestione** | 65,36% | 62,74% | 54,41% | 63,46% |
| **Costi del personale / Km prodotti** | € 3,90 | € 1,41 | € 1,89 | € 2,96 |
| **Km / Organico medio** | 11.744 | 20.634 | 22.478 | 14.472 |
| **Costi operativi di gestione / Km** | € 5,96 | € 2,26 | € 3,47 | € 4,66 |
| **Consumi di materie prime, suddidiarie / Km** | € 0,91 | € 0,38 | € 0,59 | € 0,73 |
| **Manutenzione / Km** | € 0,09 | € 0,03 | € 0,07 | € 0,07 |
| **Assicurazioni / Km** | € 0,35 | € 0,08 | € 0,22 | € 0,27 |
| **Km su gomma / n. mezzi bus** | 34.827 | 33.986 | 38.482 | 37.170 |
| **Costi operativi di gestione / Passeggeri** | € 1,17 | € 2,56 | € 1,94 | € 1,32 |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 5,10 | 0,88 | 1,79 | 3,53 |

**AMT potrebbe avere un ruolo di pivot nella gestione dell'operazione "Levante", previa definizione delle proprie criticità.**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 4.4. Ipotesi di aggregazione tra operatori di Levante e Ponente (2/2)

## » Ipotesi di aggregazione operatori di Ponente (TPL Linea e Riviera Trasporti).

| | Bacino S Provincia di Savona | Bacino F Provincia di Imperia | |
|---|---|---|---|
| *(in €k)* | TPL Linea S.r.l. | Riviera Trasporti S.p.A | Aggregato Ponente |
| *Anno di riferimento dati* | *2012* | *2011* | |
| Ricavi da traffico | 9.797 | 9.881 | 19.678 |
| Contratto di servizio TPL | 16.564 | 15.162 | 31.726 |
| Altri contributi (c/esercizio, c/impianti; c/investimenti) | 3.419 | 3.705 | 7.123 |
| Altri ricavi | 1.036 | 2.041 | 3.078 |
| **Valore della produzione** | **30.817** | **30.788** | **61.605** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***50,0%*** | ***50,0%*** | ***100,0%*** |
| **Costi operativi di gestione** | **28.251** | **27.160** | **55.412** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***51,0%*** | ***49,0%*** | ***100,0%*** |
| *di cui Consumi di materie prime, suddidiarie* | 5.158 | 4.022 | 9.179 |
| *di cui Manutenzione* | n.d. | n.d. | n.d. |
| *di cui Assicurazioni* | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Costi del personale** | **19.103** | **17.366** | **36.469** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***52,4%*** | ***47,6%*** | ***100,0%*** |
| **Organico medio** | **439** | **404** | **843** |
| ***Peso di ciasun operatore %*** | ***52,1%*** | ***47,9%*** | ***100,0%*** |
| **Costo medio per dipendenti (€)** | **43.515** | **42.986** | **86.501** |
| **EBITDA** | **2.565** | **3.628** | **6.193** |
| *EBITDA %* | *8,3%* | *11,8%* | *10,1%* |
| Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni | 2.356 | 1.944 | 4.300 |
| **EBIT** | **210** | **1.684** | **1.894** |
| *EBIT %* | *0,7%* | *5,5%* | *3,1%* |
| **Risultato Netto** | **(119)** | **21** | **(99)** |
| Km prodotti - Servizio su gomma TPL | | | |
| Km prodotti - Altri servizi | | | |
| **Km prodotti - Totale** | **9.500** | **n.d.** | **n.d.** |
| **Parco mezzi bus** | **255** | **237** | **237** |
| **N. di linee di superficie su gomma** | n.d. | n.d. | **n.d.** |
| **Passeggeri trasportati totali ('000)** | **10.000** | **n.d.** | n.d. |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 1,05 | n.d. | n.d. |
| **Estensione della rete (Km)** | **n.d.** | **n.d.** | **n.d.** |

| | TPL Linea S.r.l. | Riviera Trasporti S.p.A | Aggregato Ponente |
|---|---|---|---|
| **Costo del personale / Valore della produzione** | 61,99% | 56,41% | 59,20% |
| **Valore della produzione / Dipendenti** | € 70.198 | € 76.208 | € 73.078 |
| **Costi del personale / Costi operativi di gestione** | 67,62% | 63,94% | 65,82% |
| **Costi del personale / Km prodotti** | € 2,01 | n.d. | n.d. |
| **Km / Organico medio** | 21.640 | n.d. | n.d. |
| **Costi operativi di gestione / Km** | € 2,97 | n.d. | n.d. |
| **Consumi di materie prime, suddidiarie / Km** | € 0,54 | n.d. | n.d. |
| **Manutenzione / Km** | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Assicurazioni / Km** | n.d. | n.d. | n.d. |
| **Km su gomma / n. mezzi bus** | 37.255 | n.d. | n.d. |
| **Costi operativi di gestione / Passeggeri trasportati** | € 2,83 | n.d. | n.d. |
| **Passeggeri trasportati / Km** | 1,05 | n.d. | n.d. |

**Operazione caratterizzata da gestori di analoghe dimensioni; possibili benefici con impatti controllabili sul costo di riorganizzaizone.**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 4.5. Considerazioni

○ Bassa ● Alta

| | Descrizione | Criticità |
|---|---|---|
| Affidamenti in essere | Elevata autonomia ed indipendenza delle Autorità | ● |
| | Disomogeneità scadenze affidamenti | ● |
| | Ridefinizione corrispettivi | ◔ |
| | Ridefinizione servizi | ◒ |
| | ***Quadro normativo non favorevole*** | |
| Situazione economica degli operatori | Persistenti squilibri economici, più acuti, in senso assoluto ed in senso relativo, in alcuni operatori | ● |
| | Rigidità delle strutture aziendali | ◔ |
| | Fabbisogni finanziari per la gestione operativa e per investimenti | ◒ |
| | ***Criticità aziendali*** | |

| | Descrizione | Criticità |
|---|---|---|
| Turnaround aziendali | **Rilevante impatto delle attività di riequilibrio economico sulla struttura organizzativa** | ● |
| | Più elevato fabbisogno aggregato per investimenti di rinnovo/sostituzione flotta | ◔ |
| | ***Più elevata complessità del turnaround in aziende aggregate*** | |
| Benefici/costi | Ritorno all'equilibrio nel breve periodo | ● |
| | Elevati costi sociali nel breve periodo su dimensioni aggregate | ● |
| | ***Necessità di diluire e programmare gli interventi di turnaround prima dei processi aggregativi.*** | |

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. **Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014**
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 5.1. Scenario di riferimento (1/5)

- L'esercizio 2012 di AMT è stato caratterizzato dal **rilevante squilibrio tra ricavi e costi**, con conseguente **erosione del patrimonio aziendale**; per effetto delle perdite consuntivate mese per mese, nel maggio 2012 si sono verificati, per la prima volta, i **presupposti previsti dall'art. 2446 cod. civ.**
- In sede di Assemblea Straordinaria (convocata in data 13 giugno e 2 luglio 2012), l'Azionista ha assicurato il proprio impegno a garantire le condizioni di continuità aziendale attraverso il versamento dell'importo di Euro 5,5 mln a parziale copertura delle perdite di esercizio.
- Successivamente, nel corso del mese di agosto, a causa del perdurare dello sbilancio economico, si sono nuovamente verificati, per la seconda volta nell'esercizio, i presupposti previsti dall'art. 2446 cod. civ.; in relazione a tanto, l'Azionista, conformemente a quanto previsto dalla delibera di Consiglio Comunale n. 68 del 31 luglio 2012 - peraltro riflesso nel precedente Piano Industriale 2012/2013 – ha corrisposto un contributo tariffario in conto esercizio di Euro 5 mln e un ulteriore contributo, a titolo di "socialità", di Euro 1,4 mln.

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2012 |
|---|---|
| **Risultato di esercizio ante interventi di capitalizzazione** | **-22,8** |
| | |
| **Interventi in corso d'anno del Comune di Genova** | **11,9** |
| *- versamento in c/capitale a parziale copertura perdite di esercizio* | *5,5* |
| *- contributo in c/esercizio straordinario tariffario* | *5* |
| *- contributo in c/esercizio straordinario per "socialità"* | *1,4* |
| **Risultato d'esercizio post interventi di capitalizzazione** | **-10,9** |

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2012 |
|---|---|
| Capitale Sociale | 11,4 |
| Riserva sovrapprezzo azioni | 17,9 |
| Riserva legale | 0,0 |
| Risultato esercizi precedenti portati a nuovo | -14,9 |
| Risultato d'esercizio | -10,9 |
| Copertura perdita in corso d'anno | 5,5 |
| **Patrimonio Netto** | **9,0** |

**Gli interventi straordinari del Comune di Genova, unitamente alle azioni di contenimento dei costi avviate nella seconda metà del 2012, hanno consentito il ripristino dei vincoli previsti dall'art. 2446 cod. civ.**

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.1. Scenario di riferimento (2/5)



- In data 5 novembre 2012, il Comune di Genova aveva comunicato ad AMT l'intenzione di volersi avvalere delle opzioni previste dal Regolamento Comunitario n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio d'Europa del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia. Tanto, alla luce del quadro giuridico di riferimento generale caratterizzato dalla mancata approvazione del disegno di legge di riforma del settore del TPL e dall'assenza di indicazioni in merito alla disponibilità delle risorse economiche, su base almeno triennale, che non avrebbero consentito al Comune di Genova di avviare una procedura concorsuale di affidamento della gestione del servizio di TPL.
- Per scongiurare l'interruzione del servizio pubblico, il Comune aveva richiesto ad AMT l'accettazione della proroga al contratto di servizio fino al 31/12/2014, alle medesime condizioni dell'affidamento conferito con Delibera di Giunta Comunale n. 414/2011.

- In relazione al persistente squilibrio economico, al fine di predisporre le condizioni per il progressivo risanamento aziendale, anche alla luce della necessità di prorogare l'affidamento del servizio di TPL ad AMT, il Comune aveva definito, mediante la citata Delibera del Consiglio Comunale n. 68/2012, le linee di indirizzo per la Società, tra le quali l'individuazione di:
  - azioni industriali da attuarsi da parte dell'azienda sul piano dell'equilibrio economico, con particolare enfasi sulla necessità di contenere il costo per il personale e di ridefinire il mix dei ricavi;
  - interventi sul sistema della mobilità da parte del Comune di Genova che, nel medio periodo, avrebbero ridefinito un nuovo modello gestionale del TPL cittadino.

- Tali indirizzi avrebbero ispirato il management aziendale nella predisposizione del Piano Industriale di AMT, come illustrato di seguito.

***L'intervento del Comune di Genova, anche sul piano strategico, ha posto le basi per la definizione del Piano Industriale di AMT.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.1. Scenario di riferimento (3/5)



» In sede di formulazione del budget 2013, predisposto al fine di individuare le condizioni per il proseguimento – in regime di proroga – dell'affidamento del servizio di TPL, il management aziendale ha individuato in Euro 13,3 mln il fabbisogno per il raggiungimento del *break even*, importo per il quale la Giunta Municipale ha garantito la provvista.

» Nel maggio 2013, il management di AMT ha formulato un piano industriale, denominato "Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014", incentrato sui seguenti obiettivi:

1. definizione delle misure e delle azioni da attuare con urgenza per garantire il riequilibrio del conto economico della Società e scongiurare la fattispecie dell'art. 2447 del codice civile, nonché i relativi provvedimenti;
2. individuazione delle aree di miglioramento e di sviluppo strategico per il biennio 2013-2014, in attuazione agli indirizzi di trasporto e mobilità cittadina del Comune di Genova.

| Linee Guida Piano Industriale AMT | |
|---|---|
| **Scenario di riferimento** | **Obiettivi** |
| Contrazione generalizzata risorse finanziarie settore TPL | Riequilibrio economico/contenimento interventi ex artt. 2446 e 2447 cod. civ. |
| Diminuzione domanda di mobilità | Strategie di miglioramento e sviluppo |

***Il Piano Industriale di AMT delinea l'obiettivo di riequilibrio economico nel breve periodo e di sviluppo nel lungo periodo.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.1. Scenario di riferimento (4/5)

BOZZA

GRUPPO BPER

» Il Piano Industriale AMT, inoltre, ha tenuto in considerazione il **quadro normativo/regolamentare** nonché gli strumenti attivabili sul piano delle **relazioni industriali**, come sintetizzato nella seguente tabella.

| Piano Industriale AMT | | |
|---|---|---|
| **Riferimento** | **Aree di intervento** | **Effetti** |
| Indirizzi Delibera Consiglio Comunale di Genova n. 68 del 31 luglio 2012 | Revisione della rete e del servizio | Riduzione dei costi di produzione<br>Riduzione del costo del lavoro |
| | Politiche tariffarie | Aumento dei ricavi da traffico e lotta all'evasione |
| Proroga Contratto di Servizio fino al 31 dicembre 2014 | Pianificazione | Limitazione del Piano Industriale al 2014 |
| Indicazioni fornite dalla Regione Liguria | Cassa Integrazione Guadagni in Deroga | Andamento del costo del lavoro |
| Accordo sindacale del 10 settembre 2012 | Costo del lavoro | Andamento del costo del lavoro |
| Accordo sindacale del 7 maggio 2013 | Costo del lavoro | Andamento del costo del lavoro |

***La rigidità della struttura dei costi aziendali impone una manovra sul costo del personale con l'obiettivo di rendere sostenibile e duraturo il riequilibrio economico.***

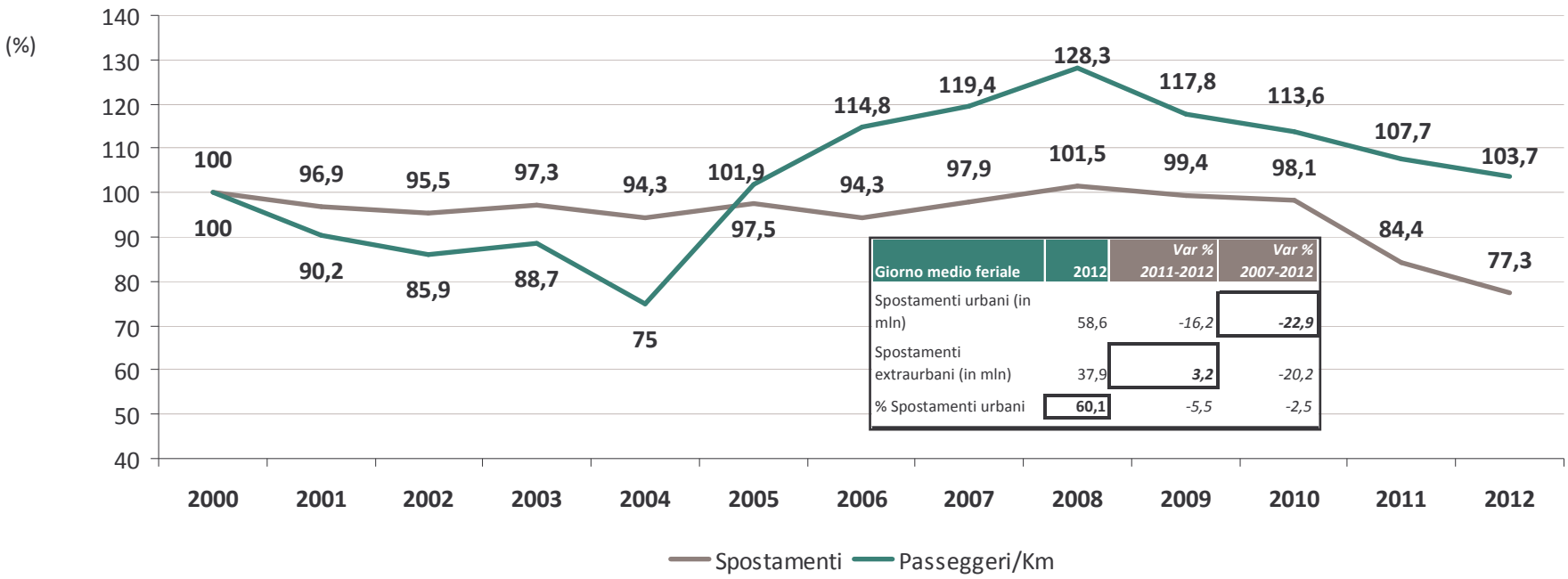
*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 5.1. Scenario di riferimento (5/5) – *Andamento della mobilità*

- Il Piano Industriale di AMT è stato predisposto sulla base del generale **quadro di riferimento del settore del TPL**, caratterizzato da una progressiva **contrazione delle risorse destinate sia alla gestione del servizio sia agli investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile**, oltre che da una **diminuzione degli spostamenti generati dalla mobilità**, con conseguenti riflessi in termini di passeggeri trasportati che di ricavi da traffico.
- Il grafico seguente riporta la dinamica della domanda complessiva di trasporti pubblici nel periodo 2000-2012.




| Giorno medio feriale | 2012 | Var % 2011-2012 | Var % 2007-2012 |
|---|---|---|---|
| Spostamenti urbani (in mln) | 58,6 | -16,2 | -22,9 |
| Spostamenti extraurbani (in mln) | 37,9 | 3,2 | -20,2 |
| % Spostamenti urbani | 60,1 | -5,5 | -2,5 |

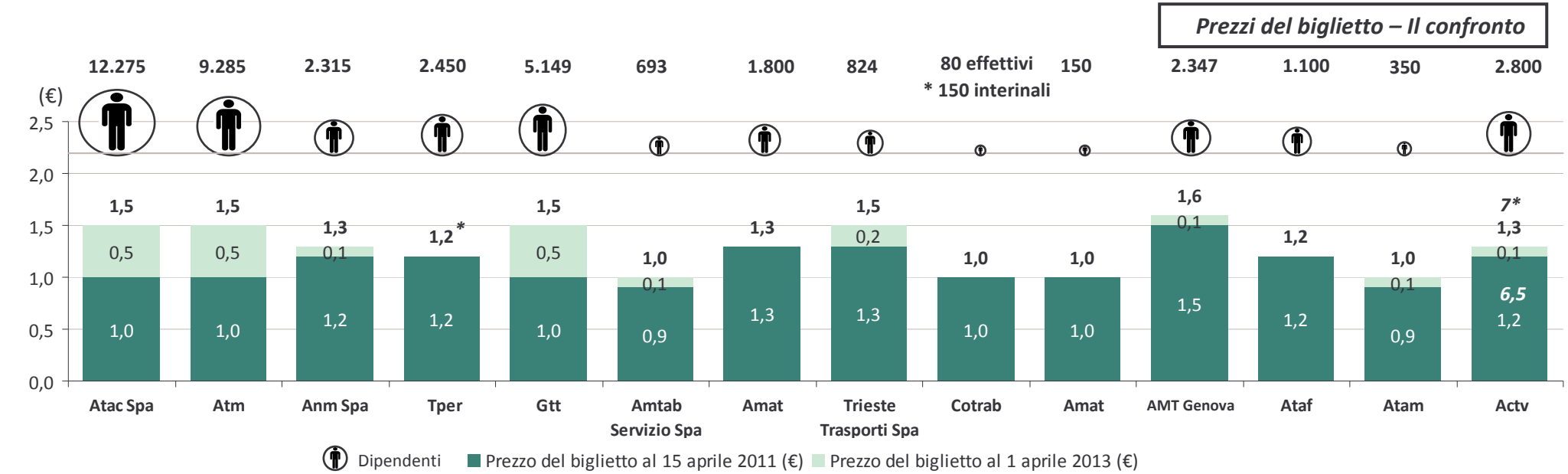
***La persistente fase di congiuntura economica ha riflessi nell'ambito della mobilità generale, indicato dal numero di spostamenti e dai passeggeri/km. Tale fattore, unitamente alla rigidità delle strutture delle società di TPL ed alla diminuzione dei trasferimenti pubblici, hanno determinato nelle diverse società forti squilibri di natura economica, patrimoniale e finanziaria (v. pagina successiva)***

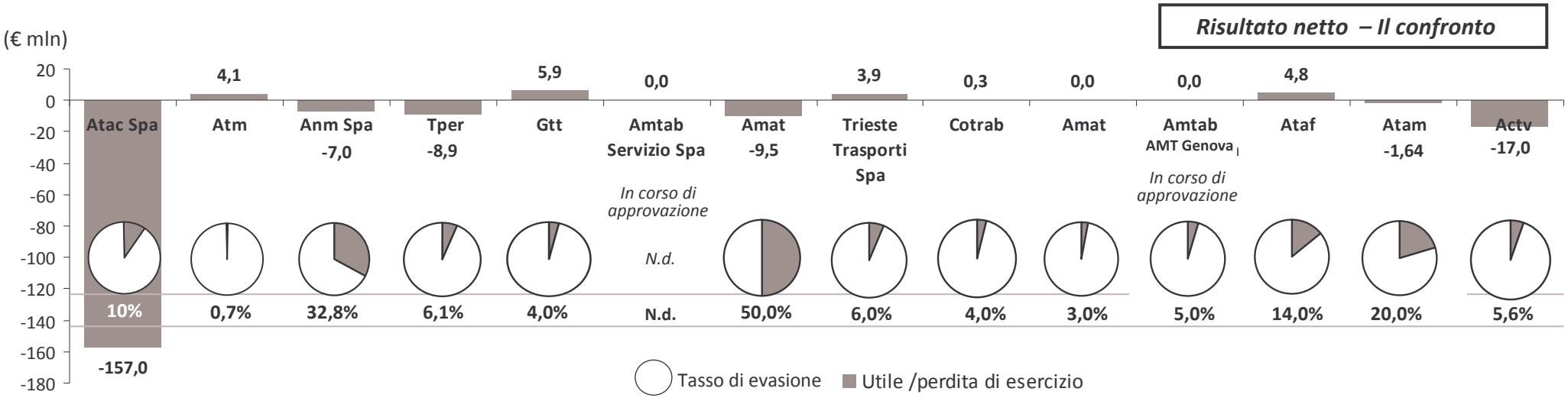
*Fonte dati: AMT S.p.A., ASSTRA*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 5.1. Scenario di riferimento (5/5) – *Il confronto tra gli operatori*




*Fonte dati: Corriere della Sera, ASSTRA*

** €1,30 è il prezzo del biglietto per i possessori di Carta Venezia, i turisti pagano €2.*

BOZZA

# 5.2. Riequilibrio economico: budget 2013 inerziale e azioni correttive (1/6)

GRUPPO BPER

- Le proiezioni economiche inerziali formulate a fine 2012 dal management per l'esercizio 2013, sulla base dell'accordo sindacale del 10/9/2012, indicavano ad inizio esercizio una **perdita di circa 21,2 mln** che avrebbe determinato le condizioni previste dall'art. 2447 cod. civ.

- A fronte di tale situazione, il management aziendale aveva definito taluni **interventi correttivi, i cui effetti ammontano a complessivi Euro 8 mln circa**, relativi ai ricavi – in funzione degli emendamenti al sistema tariffario secondo le modalità individuate dalla Delibera del Comune di Genova n. 68/2012 – nonché ai costi di esercizio, con particolare riguardo a quelli per il personale.

- L'obiettivo di pareggio economico per il 2013 sarebbe stato perseguito attraverso la previsione di un ulteriore intervento da parte del Comune di Genova a titolo di riconoscimento delle voci variabili del contratto di servizio a copertura dello sbilancio e, dunque, per Euro 13,3 mln. Tale intervento avrebbe consentito il mantenimento del Patrimonio Netto in misura pari a quanto consuntivato nel 2012, Euro 9 mln.

- Si evidenzia che le misure relative al contenimento del costo del personale sarebbero state successivamente individuate attraverso il ricorso alla CIGD.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011 Consuntivo | 2012 Consuntivo | 2013 Budget |
|---|---|---|---|
| Ricavi da traffico | 60,2 | 58,1 | 58,1 |
| Altri ricavi | 132,6 | 109,6 | 106,7 |
| Costo del lavoro | -116,4 | -109,6 | -108,5 |
| Altri costi | -76,5 | -75,4 | -77,5 |
| **Risultato netto (inerziale)** | **0,1** | **-17,3** | **-21,2** |
| **Interventi in corso d'anno del Comune di Genova** | | **11,9** | |
| *- versamento in c/cap a parziale copertura perdite di esercizio (Assemblee 13 giugno e 2 luglio ex 2446 cod. civ.)* | | 5,5 | |
| *- contributo straordinario c/esercizio a titolo tariffario* | | 5 | |
| *- contributo straordinario c/esercizio per "socialità"* | | 1,4 | |
| **Patrimonio Netto (inerziale)** | **14,4** | **9** | **-12,2** |

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2013 Budget (CdA 27/11/2012) |
|---|---|
| **Risultato netto (inerziale)** | **-21,2** |
| **Patrimonio Netto** | **-12,2** |
| **Misure CdA 27/11/2012** | **7,9** |
| ***a. Ricavi da traffico*** | ***2,4*** |
| *- manovra tariffaria* | *2* |
| *- pubblicità* | *0,1* |
| *- lotta evasione (obliterazione e evasione)* | *0,3* |
| ***b. Costo del lavoro*** | ***4*** |
| *- intervento sul costo del lavoro da definire* | *4* |
| ***c. Altri costi*** | ***1,5*** |
| *- azioni su altri costi (assicurazioni e vari)* | *1,5* |
| **Risultato previsto dal piano di efficientamento** | **-13,3** |
| Contributo straordinario del Comune di Genova c/eserc | 13,3 |
| **Risultato post contributo Comune di Genova** | **0** |
| **Patrimonio Netto risultante (post contributo Comune di Genova)** | **9,0** |

BOZZA

# 5.2. Riequilibrio economico: budget 2013 inerziale e azioni correttive (2/6)

GRUPPO BPER

» Successivamente, a causa del peggioramento delle previsioni ascrivibili a minori risparmi ottenibili dalla CIGD, gli effetti stimati per il 2013 pari ad Euro 4 mln vennero ridefiniti in Euro 2 mln. Tanto richiedeva la ridefinizione degli interventi individuati dall'Accordo Sindacale del 10/9/2012 sul costo del lavoro da Euro 4 mln ad Euro 6 mln.

» A ciò si aggiunse l'ulteriore peggioramento delle previsioni previste a tutto il 2013 di un importo pari a Euro 2,3 mln, e ciò a seguito della comunicazione dell'aprile 2013 con cui la Regione Liguria annunciava il termine anticipato dell'istituto della CIGD dall'1/6/2013.

» Alla luce di quanto sopra, e stante l'impossibilità di identificare misure alternative che potessero conseguire risparmi nell'ordine di Euro 8,2 mln (importo superiore alla manovra inizialmente prevista per il 2013), venne stipulato l'Accordo Sindacale del 7/5/2013, finalizzato al raggiungimento dell'equilibrio economico per esercizi 2013 e 2014, in presenza del riconoscimento da parte del Comune di Genova, per ciascuno esercizio, di una componente variabile straordinaria del Contratto di Servizio, pari a Euro 13,3 mln.

» Tale accordo, come meglio sintetizzato a pagina seguente, aveva stabilito, tra le altre cose:

- l'introduzione del contratto di solidarietà per la durata di 24 mesi per il personale interessato dalla CIGD, i cui effetti sarebbero venuti a cessare inizialmente entro il maggio 2013;
- la rinuncia per tutti i dipendenti, per il solo 2013, ad alcune voci retributive, di natura premiale;
- lo spostamento delle ferie maturate negli anni 2013 e 2014 agli anni successivi;
- la ricollocazione di 60 addetti come ausiliari del traffico.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

# 5.2. Riequilibrio economico: budget 2013 inerziale e azioni correttive (3/6)

GRUPPO BPER

| Piano Industriale AMT | | | |
|---|---|---|---|
| **Aree di intervento** | **Misure Accordo Sindacale del 7/5/2013** | **Effetti 2013 ("revisione")** | **Effetti 2014 ("a regime")** |
| | | *Euro mln* | *Euro mln* |
| Ricavi | Interventi sul sistema tariffario (Delibera Consiglio Comunale del 16/4/2013) | 2,0 | 2,7 |
| | Budget pubblicitario | 0,1 | 0,1 |
| | Lotta evasione (obliterazioni e sanzioni) | 0,3 | 0,3 |
| Revisione servizio bus (riduzione oneri lavoro straordinario e carburanti) | Spostamento passeggeri dalle linee su gomma alla metropolitana<br>Riduzione sovrapposizioni linee<br>Aumento interscambi linee periferiche<br>Aumento linee di attraversamento ad alta capacità | n.d. | -1,2 |
| Interventi sulla viabilità | Aumento disponibilità corsie riservate per aumento della velocità commerciale | n.d. | n.d. |
| Costo del lavoro | Contratto di solidarietà | -2,3 | -3,5 |
| | Sospensione istituti premiali | -3,9 | 0,0 |
| | Maggiorazione imposto mensa | -0,1 | -0,2 |
| | Nuovi ADT | -1,0 | -2,4 |
| | Riduzione spettanza ferie | -1,0 | -1,0 |
| Altre azioni aggiuntive | Assicurazioni e altri costi | 1,5 | 1,5 |
| | Rinegoziazione contratti di fornitura | 0,2 | 0,4 |
| | Riduzione costi di distribuzione dei titoli di viaggio | n.d. | n.d. |
| | Revisione servizio Ferrovia Genova Casella | n.d. | n.d. |

***Il Piano Industriale di AMT prevede un mix di azioni, alcune delle quali potranno manifestare i propri effetti economici nel medio lungo periodo; tuttavia, si evidenzia che per talune misure di contenimento dei costi (in particolare quelli per il personale), la durata dei provvedimenti è limitata al più al 2014.***

BOZZA

# 5.2. Riequilibrio economico: budget 2013 inerziale e azioni correttive (4/6)

GRUPPO BPER

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011 Consuntivo | 2012 Consuntivo | 2013 Budget | 2013 Revisione | 2014 "A regime" |
|---|---|---|---|---|---|
| Ricavi da traffico | 60,17 | 58,1 | 58,1 | 56,9 | 56,9 |
| Altri ricavi | 132,63 | 109,6 | 106,7 | 107,7 | 106,7 |
| Costo del lavoro | -116,375 | -109,6 | -114,0 | -115,0 | -112,9 |
| Altri costi | -76,525 | -75,4 | -77,5 | -76,5 | -80,8 |
| **Risultato inerziale** | **-0,1** | **-17,3** | **-26,7** | **-26,9** | **-30,1** |
| | | | | | |
| **Patrimonio Netto** | **14,4** | **-2,9** | **-29,6** | **-29,8** | **-59,9** |
| | | | | | |
| **Effetti economici piano di riequilibrio economico** | | | **13,4** | **13,6** | **16,8** |
| ***a. Ricavi da traffico*** | | | ***2,4*** | ***2,4*** | ***3,1*** |
| *- manovra tariffaria* | | | *2* | *2* | *2,7* |
| *- pubblicità* | | | *0,1* | *0,1* | *0,1* |
| *- lotta evasione (obliterazione e evasione)* | | | *0,3* | *0,3* | *0,3* |
| ***b. Costo del lavoro*** | | | ***9,5*** | ***9,5*** | ***10,6*** |
| *- intervento sul costo del lavoro da definire* | | | *4* | | *3,5* |
| *- CIGD* | | | *5,5* | *1,2* | |
| *- accordo con OO.SS. 7/5/2013* | | | | *8,3* | *7,1* |
| ***c. Altri costi*** | | | ***1,5*** | ***1,7*** | ***3,1*** |
| *- revisione servizio bus* | | | | | *1,2* |
| *- azioni su altri costi (assicurazioni e vari)* | | | *1,5* | *1,7* | *1,9* |
| | | | | | |
| **Risultato previsto dal piano di equilibrio** | | | **-13,3** | **-13,3** | **-13,3** |
| | | | | | |
| Contributo straordinario del Comune di Genova c/eserc | | 6,4 | 13,3 | 13,3 | 13,3 |
| | | | | | |
| Contributo straordinario del Comune di Genova c/aucap | | 5,5 | | | |
| | | | | | |
| **Patrimonio Netto risultante** | **14,4** | **9,0** | **9,0** | **9,0** | **9,0** |

***Il Piano Industriale di AMT definisce le misure e le condizioni per il raggiungimento del pareggio economico di bilancio.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

# 5.2. Riequilibrio economico: budget 2013 inerziale e azioni correttive (5/6)

GRUPPO BPER

» L'analisi dell'andamento delle principali componenti economiche conferma i forti vincoli che caratterizzano la struttura dei ricavi e dei costi gestionali e la relativa maggiore possibilità da parte del management a poter aumentare il grado di occupazione dei fattori produttivi mediante l'internalizzazione di talune funzioni.

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2011A | 2012A | IQ 2013 A | 2013F | 2014F | CAGR 2014/2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ricavi da traffico | 59.584 | 59.514 | 37.481 | 60.649 | 61.471 | 0,78% |
| Ricavi da pubblicità | 1.525 | 902 | 182 | 711 | 670 | |
| Ricavi da sanzioni corsie riservate | 3.429 | 3.550 | 0 | 4.500 | 5.800 | |
| Altri ricavi | 2.430 | 2.785 | 584 | 1.406 | 856 | |
| **Totale valore della produzione** | **66.968** | **66.751** | **38.247** | **67.266** | **68.797** | **0,68%** |

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2011A | 2012A | IQ 2013 A | 2013F | 2014F | CAGR 2014/2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Contributi Contratto di Servizio | 76.263 | 71.061 | 28.043 | 71.676 | 71.676 | -1,54% |
| Integrazione contributi Com. GE | 18.850 | 5.000 | 0 | 13.300 | 13.300 | |
| Contributi socialità Com. GE | 0 | 3.764 | 1.182 | 2.709 | 2.709 | |
| Copertura CCNL | 18.217 | 17.241 | 0 | 16.543 | 15.743 | |
| Rimborsi vari | 2.507 | 2.790 | 51 | 3.103 | 2.872 | |
| **Totale contributi e rimborsi** | **115.837** | **99.856** | **29.276** | **107.331** | **106.300** | **-2,13%** |

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2011A | 2012A | IQ 2013 A | 2013F | 2014F | CAGR 2014/2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Acquisti carburanti | 15607 | 17.911 | 8.182 | 17.500 | 18.200 | 3,92% |
| Ricambi materiale rotabile | | 4.132 | 2.211 | 4.931 | 5.015 | |
| Altri acquisti | 8.223 | 2.938 | 1.815 | 3.265 | 3.692 | |
| **Totale Materiali di consumo** | **23.830** | **24.980** | **12.209** | **25.696** | **26.907** | **3,08%** |

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2011A | 2012A | IQ 2013 A | 2013F | 2014F | CAGR 2014/2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Assicurazioni | 7.803 | 9.843 | 5.210 | 8.768 | 8.408 | 1,88% |
| Pulizia e vigilanza mezzi | 2.952 | 3.093 | 1.207 | 3.050 | 3.050 | 0,82% |
| Utenze industriali | 2.746 | 3.101 | 1.334 | 3.280 | 3.280 | 4,54% |
| Manutenzioni | 2.846 | 2.016 | 671 | 2.565 | 2.815 | -0,27% |
| Manovra mezzi | 1.966 | 1.807 | 701 | 1.482 | 1.482 | -6,82% |
| Appalti trasporto | 2.734 | 2.071 | 785 | 2.200 | 2.200 | -5,29% |
| Commissioni vendita titoli | 2.136 | 2.065 | 982 | 2.596 | 2.765 | 6,67% |
| Altri servizi | 5.588 | 6.050 | 2.235 | 6.522 | 6.541 | 4,02% |
| **Totale servizi** | **28.771** | **27.981** | **12.143** | **27.867** | **27.776** | **-0,88%** |

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2011A | 2012A | IQ 2013 A | 2013F | 2014F | CAGR 2014/2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Costo per il personale** | **116.375** | **109.568** | **43.039** | **105.500** | **102.300** | **-3,17%** |

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

# 5.2. Riequilibrio economico: budget 2013 inerziale e azioni correttive (6/6)

GRUPPO BPER

» Come si evince dalle seguenti tabelle, la Società ha registrato miglioramenti nella gestione del capitale circolante netto con positivi effetti sulla tesoreria finanziaria, che non registra indebitamento.

» Il dato parziale della posizione finanziaria netta ad inizio settembre 2013, tuttavia, fa rilevare una dinamica delle uscite più accelerata rispetto alle entrate, posta la previsione di pareggio economico a tutto l'esercizio in corso.

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Debiti vs banche a breve | 7.859 | 0 | 0 | 0 |
| Disponibilità liquide | -6.339 | -24.260 | -7.383 | -23.791 |
| **Posizione finanziaria netta** | **1.519** | **-24.260** | **-7.383** | **-23.791** |

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2012 | 3/9/2013 |
|---|---|---|
| Disponibilità liquide | -23.791 | -14.864 |
| Stipendi/F24 mese successivo | 10.380 | 4.500 |
| **Posizione finanziaria netta rettificata** | **-13.411** | **-10.364** |

| AMT S.p.A. (Euro x 1.000) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Rimanenze | 7.223 | 6.576 | 6.539 | 6.029 |
| Crediti verso clienti | 12.109 | 13.069 | 11.794 | 10.012 |
| Crediti commerciali vs. Comune di Genova | 58.610 | 51.213 | 38.808 | 26.620 |
| Debiti verso fornitori | -28.425 | -25.093 | -22.399 | -19.996 |
| Debiti commerciali vs. Comune di Genova | -19.015 | -21.699 | -3.068 | -5.122 |
| **Capitale circolante commerciale** | **30.502** | **24.065** | **31.673** | **17.544** |

***Il Piano Industriale di AMT tende ad un sostanziale equilibrio finanziario.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.3. Strategie di miglioramento e sviluppo (1/4)

BOZZA

GRUPPO BPER

» Oltre alla definizione delle condizioni per il riequilibrio economico, il Piano Industriale di AMT enuncia anche talune linee guida di natura strategica nonché industriale ed organizzativa finalizzate a proseguire nel processo di razionalizzazione dei servizi e di efficientamento della gestione.

| Piano Industriale AMT | | |
|---|---|---|
| **Riferimento** | **Aree di intervento** | **Effetti di medio/lungo termine** |
| Sviluppo del sistema di mobilità e trasporto AMT | Riduzione sovrapposizioni linee bus | Riduzione dei costi di produzione |
| | Aumento interscambio linee direttrici A/C e linee periferiche | Riduzione dei costi di produzione |
| | Aumento interscambio linee superficie e metropolitana | Riduzione dei costi di produzione |
| | Maggiore integrazione linee ferroviarie e linee AMT | Riduzione dei costi di produzione |
| Programma di miglioramento lotta evasione | Aumento verifiche<br>Abilitazione personale | Aumento dei ricavi da traffico |
| Programma di miglioramento della manutenzione bus | Rinnovo e revisione mezzi | Riduzione dei costi di produzione |
| | Logistica depositi e organizzazione lavoro | Riduzione dei costi di produzione |
| Investimenti | Parco mezzi e infrastrutture | Riduzione dei costi di produzione |
| Logistica | Ricollocazione attività | Riduzione dei costi di produzione |

**Azioni di natura "sistemica", attivabili dall'intervento di una pluralità di soggetti; non espressi nel Piano Industriale di AMT**

***Il Piano Industriale di AMT identifica talune misure di natura strategica e "sistemica", non riflesse in termini economici, anche per la limitazione temporale al 2014 dello stesso Piano.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

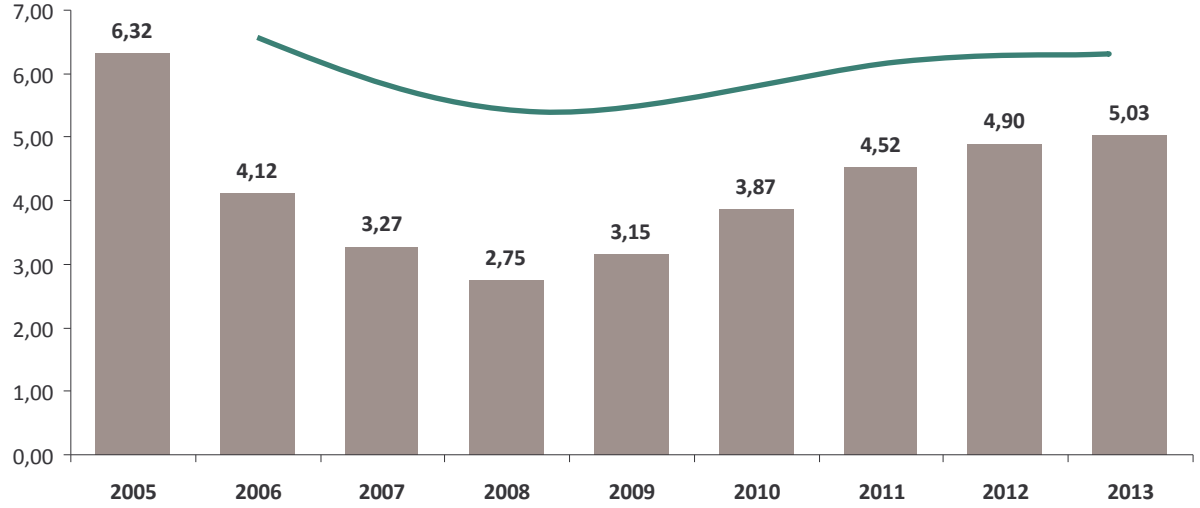
# 5.3. Strategie di miglioramento e sviluppo (2/4)

BOZZA

GRUPPO BPER

» Secondo i dati di AMT, l'evasione tariffaria ha registrato, nel biennio 2011/2012, tassi crescita pari ad oltre il 4%; per contrastare tale fenomeno, la Società ha intensificato le azioni di recupero, attraverso l'aumento dei turni di controllo sulla rete e agli accessi degli impianti.

**Tasso di evasione 2005-2013**




***Il Piano Industriale di AMT prevede il rafforzamento di attività di lotta all'evasione anche mediante il coinvolgimento di talune categorie di dipendenti ad oggi impiegati in altre mansioni.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 5.3. Strategie di miglioramento e sviluppo (3/4)

- Il Piano Industriale di AMT pone particolare enfasi sulla necessità di procedere ad un rilevante rinnovo della flotta aziendale, ed in particolare dei mezzi impiegati nel servizio su gomma.
- Secondo i dati aziendali, la flotta bus è caratterizzata da un'anzianità media elevata (la massima è pari a 13,4 anni, la minima in 9,1 anni) e da connotazioni tecniche non in linea con gli standard più aggiornati (il totale dei mezzi Euro 4 e ZEV è appena il 20% del totale). Tali fattori sono alla base dei maggiori costi di esercizio rilevati dalla Società in termini di fermate per avarie, consumi di carburante e manutenzioni.
- Peraltro, il parco mezzi è distribuito in oltre 30 modelli differenti, circostanza che impone la necessità di una più ampia ed articolata dotazione ricambistica, con conseguenti effetti in termini di efficienza economica della gestione complessiva della flotta.

| Tipologia Bus | Metri | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| Piccolissimi | 5,2 - 6,5 | 12 | 12 | 12 |
| A metano (Drin Bus) | 5,6 | 9 | 9 | 9 |
| Piccoli | 6,7 - 7,9 | 89 | 85 | 84 |
| Ibridi (Elettrici - Diesel/Elettrici) | 7,5 - 9,6 | 10 | 12 | 12 |
| Medi | 8 - 9,4 | 94 | 95 | 95 |
| Medio-grandi | 9,5 - 11 | 193 | 176 | 176 |
| Grandi | 12 | 178 | 178 | 178 |
| Filobus | 12 | 15 | 15 | 15 |
| Filobus articolati | 18,3 | 17 | 17 | 17 |
| Articolati | 18 | 131 | 141 | 141 |
| **Totale** | | **748** | **740** | **739** |
| *- di cui con aria condizionata* | | *403* | *421* | *421* |

| Tipologia di emissione | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|
| Euro 0 | 76 | 9 | 9 |
| Euro 1 | 4 | 5 | 5 |
| Euro 2 | 284 | 286 | 286 |
| Euro 3 | 247 | 288 | 287 |
| Euro 4 | 59 | 31 | 31 |
| ZEV | 78 | 121 | 121 |
| **Totale** | **748** | **740** | **739** |

| Indicatori parco bus | 12/2010 | 12/2011 | 12/2012 |
|---|---|---|---|
| Km complessivi | 27.044.095 | 25.772.576 | 24.424.000 |
| Percorrenza media (km) | 37.022 | 35.098 | 33.958 |
| Età media (anni) | 9,66 | 10,07 | 11,77 |
| Età MAX (anni) - Bus Medio/grandi | 10,87 | 11,41 | 13,37 |
| Età min (anni) - Articolati | 7,53 | 8,05 | 9,06 |
| Livelli di scorta | n.d. | n.d. | 37% |
| Efficienza giornaliera media | 89,1% | 89,0% | 86,4% |
| Vetture ferme al giorno | 82 | 83 | 100 |
| n. soccorsi medi mese | 4.626 | 4.450 | 4.652 |
| Consumo medio l gasolio/100 Km | 55,56 | 55,64 | 56,61 |

***Il parco bus di AMT necessita di rilevanti investimenti di rinnovo.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.3. Strategie di miglioramento e sviluppo (4/4)



» Il Piano Industriale di AMT quantifica il fabbisogno per investimenti di rinnovo della flotta bus in un intervallo compreso tra Euro 30 mln ed Euro 64 mln.

| Investimenti (Euro mln) | Scenario conservativo (target età media bus 10 anni) | | | Scenario ottimale (target età media bus 8 anni) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2013 | 2014 | Totale | 2013 | 2014 | Totale |
| Parco Bus | 13,4 | 5,4 | 18,8 | 21,8 | 16,7 | 38,5 |
| *- n. mezzi* | *42* | *27* | *69* | *84* | *87* | *171* |
| *- costo medio* | *0,32* | *0,20* | | *0,26* | *0,19* | *0,23* |
| Infrastrutture | 7,6 | 5,8 | 13,4 | 10,6 | 14,4 | 25 |
| **Totale** | **21** | **11,2** | **32,2** | **32,4** | **31,1** | **63,5** |

» Vengono, inoltre, segnalate necessità di ridefinizione del programma di logistica delle attività industriali (manutenzione, rimessaggio, pulizia dei veicoli, ecc.), al momento dislocate in siti caratterizzati da condizioni non ottimali, che richiederebbero investimenti per acquisizione di nuove aree; da tale manovra potranno essere attese riduzioni dei costi di gestione del parco mezzi ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza del lavoro.

» Tuttavia, a causa della esiguità dell'autofinanziamento aziendale, il management di AMT prevede, nell'arco di Piano, investimenti contenuti e limitati ai progetti che possono beneficiare di copertura mediante l'attivazione di fonti di finanziamento di natura pubblica.

| Natura degli investimenti | Importo previsto a budget 2013 | Autofinanziamento | Finanziati |
|---|---|---|---|
| Sicurezza | 3,3 | 1,8 | 0,1 |
| Rinnovamento | 9,3 | 1,6 | 9,1 |
| *- Ferrovia Genova Casella* | *4,7* | | *4,7* |
| *- Materiale rotabile* | *4,4* | *0,5* | *4,3* |
| *- altro* | *0,1* | *1,1* | *0,1* |
| **Totale** | **12,6** | **3,4** | **9,2** |

*Dati in Euro mln*

***Il Piano Industriale di AMT non include investimenti ritenuti necessari dal management aziendale in relazione alla indisponibilità di risorse finanziarie aziendali ed alla difficoltà di accesso a mezzi di terzi.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.4. Considerazioni (1/9)

- Il management aziendale ha predisposto ed avviato un progetto finalizzato a riequilibrare la gestione economica del servizio di TPL; in relazione alla natura dell'attività svolta, nonché alla "scarsa governabilità" da parte dell'azienda della componente dei ricavi rivenienti dal Contratto di Servizio, le misure adottate dal management sono orientate prevalentemente all'aumento della produttività dei fattori aziendali.
- Tale finalità verrebbe ottenuta, secondo le previsioni aziendali, attraverso le seguenti principali azioni:
  i. revisione del servizio bus con l'obiettivo di favorire un progressivo spostamento di passeggeri dalle linee su gomma alla metropolitana con conseguente riduzione delle sovrapposizioni mediante l'aumento dell'interscambio tra linee periferiche e linee di attraversamento ad alta capacità; da tali provvedimenti sono attesi benefici economici quali la riduzione dei costi di trazione, di manutenzione nonché di oneri per il lavoro straordinario;
  ii. ridefinizione di talune componenti variabili del costo del lavoro, secondo l'Accordo Sindacale del 7/5/2013;
  iii. lotta all'evasione e aumento dei ricavi da traffico;
  iv. contenimento di altri costi (assicurazioni, manutenzione, pulizia, movimentazione e rifornimento mezzi).
- In particolare, si rileva che le previsioni economiche di cui al Piano Industriale di AMT:
  a) includono gli effetti di <u>misure ed azioni caratterizzate da un livello di aleatorietà quanto a determinatezza di importi e di tempistiche di accadimento</u>; il Piano Industriale di AMT riporta più volte talune limitazioni: "*L'impatto dell'azione sul 2013 dipende dai tempi d'attuazione. (…). Tale azione è subordinata ad una rinegoziazione del contratto di servizio con la Regione. (…). E' necessario peraltro precisare che il livello di aleatorietà di alcune voci di costo e di ricavo potrebbe rendere necessario modificare "in progress" le previsioni di risultato economico e patrimoniale sopra indicate*";
  b) sono limitate al 2014, non essendo le stesse disponibili per un orizzonte temporale più ampio, in <u>mancanza di assunzioni circa le modalità con cui il servizio potrà essere affidato a partire dal 2015</u>;
  c) non contemplano, a causa della esigua capacità di autofinanziamento aziendale, della scarsità di risorse finanziarie pubbliche nonché alla supposta difficoltà da parte dell'Azionista di fornire mezzi finanziari a titolo di capitale, l'effettuazione di investimenti necessari alla razionalizzazione ed al rinnovo della flotta aziendale, *in primis* dei bus, che pure si rendono necessari alla luce dell'anzianità media e alla varietà del parco mezzi; tanto, porta ad un aggravio dei costi di esercizio e di manutenzione.

# 5.4. Considerazioni (2/9)

» Le misure individuate dal Piano industriale di AMT, da sole, non consentono il raggiungimento del pareggio economico neanche a livello operativo; per effetto di tanto, al fine di assicurare alla Società il mantenimento delle condizioni civilistiche di continuità, il management ha individuato la necessità di garantire l'equilibrio di bilancio attraverso l'immissione, da parte del Comune di Genova, di contributi straordinari in c/esercizio (nella forma di integrazione tariffaria), ammontanti a Euro 13,3 mln all'anno per il biennio 2013/2014.

» Posta la sussistenza di tali contributi straordinari, elemento dirimente ed imprescindibile al fine di assicurare le condizioni di continuità aziendale, l'effetto complessivo delle azioni individuate sono misurabili dal progressivo aumento delle marginalità reddituali previste da AMT (in particolare dal Margine Operativo Lordo e dal Margine Operativo Netto) che, in via generale ed astratta, preludono la possibilità di realizzare un "*turnaround gestionale*".

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011A | 2012A | IQ 2013 A | 2013F | 2014F |
|---|---|---|---|---|---|
| Ricavi delle vendite | 61.109 | 60.416 | 37.663 | 61.360 | 62.141 |
| Altri ricavi | 5.859 | 6.335 | 1.817 | 5.906 | 6.656 |
| **Valore della Produzione** | **66.968** | **66.751** | **39.480** | **67.266** | **68.797** |
| *Var % y-to-y* | | *-0,3%* | *n.s.* | *0,8%* | *2,3%* |
| Materiali di consumo | -23.830 | -24.980 | -12.209 | -25.696 | -26.907 |
| Servizi | -28.771 | -27.981 | -12.143 | -27.867 | -27.776 |
| Godimento beni di terzi | -3.403 | -2.670 | -326 | -1.822 | -1.787 |
| Costo per il personale | -116.375 | -109.568 | -43.039 | -105.500 | -102.300 |
| *Var % y-to-y* | | *-5,8%* | *n.s.* | *-3,7%* | *-3,0%* |
| Oneri di gestione | -1.613 | -1.490 | -571 | -1.453 | -1.453 |
| **Totale costi di gestione** | **-173.992** | **-166.690** | **-68.287** | **-162.337** | **-160.222** |
| *Var % y-to-y* | | *-4,2%* | *n.s.* | *-2,6%* | *-1,3%* |
| Contributi Contratto di Servizio | 76.263 | 71.061 | 28.043 | 71.676 | 71.676 |
| Integrazione contributi Com. GE | 18.850 | 5.000 | | 13.300 | 13.300 |
| Contributi socialità Com. GE | | 3.764 | | 2.709 | 2.709 |
| Copertura CCNL | 18.217 | 17.241 | 0 | 16.543 | 15.743 |
| Rimborsi vari | 2.507 | 2.790 | | 3.103 | 2.872 |
| **Totale contributi e rimborsi** | **115.837** | **99.856** | **28.043** | **107.331** | **106.300** |
| **Margine Operativo Lordo** | **8.813** | **-83** | **-764** | **12.260** | **14.875** |
| *Var % y-to-y* | | *-100,9%* | *n.s.* | *n.s.* | *21,3%* |
| Ammortamenti | -14.256 | -13.399 | -6.208 | -12.568 | -12.468 |
| Quota risconti contributi invest. | 8.012 | 7.473 | 0 | 5.703 | 4.903 |
| Accantonamenti | -1.269 | -2.734 | 0 | -345 | -2.000 |
| Storno fondi | 2.000 | | | | |
| **Margine Operativo Netto** | **3.300** | **-8.743** | **-6.972** | **5.050** | **5.310** |
| *Var % y-to-y* | | *-365,0%* | *n.s.* | *-172,4%* | *5,1%* |
| **Risultato altre gestioni** | **-3.198** | **-2.155** | **n.d.** | **-5.050** | **-5.310** |
| **Risultato netto** | **102** | **-10.898** | **n.d.** | **0** | **0** |

Le principali misure di contenimento del costo del lavoro hanno termine nel I semestre 2014.

Non vengono contemplati oneri aggiuntivi per il CCNL.

Il MOL (o EBITDA) riflette i contributi straordinari a carico del Comune di Genova

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.4. Considerazioni (3/9)

» I risultati reddituali previsti nell'arco temporale del Piano Industriale di AMT, tuttavia, potrebbero registrare taluni slittamenti temporali in ragione di fattori di rigidità che potranno dilazionare l'applicazione, a regime, delle citate misure di efficientamento gestionale individuate, in particolare quelle relative al costo del personale.

» Peraltro, la "gracilità" di mezzi patrimoniali di cui dispone AMT ad inizio esercizio 2013 (Euro 9 mln circa) non consentirebbe di "assorbire" eventuali risultati economici negativi che si dovessero registrare a causa di ritardo di attuazione delle misure di efficientamento e/o di risultati consuntivi inferiori e/o parziali rispetto alle previsioni.

» In ogni caso, si evidenzia che tale turnaround gestionale è favorito dall'immissione di contributi straordinari di Euro 13,3 mln all'anno per il biennio 2013/2014; a parità delle altre assunzioni del Piano Industriale di AMT, l'equilibrio economico per il successivo biennio 2015/2016 rende necessari ulteriori interventi, in misura certamente non inferiore a quelli previsti per il biennio 2013/2014, a copertura del deficit di bilancio.

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2013 Revisione | 2014 "A regime" | 2015 (Stima) | 2016 (Stima) |
|---|---|---|---|---|
| **Effetti economici piano di riequilibrio economico** | **13,6** | **16,8** | **11,4** | **12,4** |
| ***a. Ricavi da traffico*** | ***2,4*** | ***3,1*** | ***3,4*** | ***3,4*** |
| *- manovra tariffaria* | *2,0* | *2,7* | *2,7* | *2,7* |
| *- pubblicità* | *0,1* | *0,1* | *0,2* | *0,2* |
| *- lotta evasione (obliterazione e evasione)* | *0,3* | *0,3* | *0,5* | *0,5* |
| ***b. Costo del lavoro*** | ***9,5*** | ***10,6*** | ***4,0*** | ***4,0*** |
| *- intervento sul costo del lavoro da definire* | | *3,5* | *4,0* | *4,0* |
| *- CIGD* | *1,2* | | | |
| *- accordo con OO.SS. 7/5/2013* | *8,3* | *7,1* | | |
| ***c. Altri costi*** | ***1,7*** | ***3,1*** | ***4,0*** | ***5,0*** |
| *- revisione servizio bus* | | *1,2* | *2,0* | *3,0* |
| *- azioni su altri costi (assicurazioni e vari)* | *1,7* | *1,9* | *2,0* | *2,0* |
| Contributi straordinari del Comune di Genova c/eserc. | 13,3 | 13,3 | | |
| **Manovra del Piano Industriale di AMT** | **26,9** | **30,1** | **11,4** | **12,4** |

Le principali misure di contenimento del costo del lavoro hanno termine nel I semestre 2014.

Non vengono contemplati oneri aggiuntivi per il CCNL.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.4. Considerazioni (4/9)

» Dall'analisi che precede, il *turnaround* di AMT, in mancanza di ulteriori elementi che dovessero consentire il riequilibrio economico per gli esercizi successivi al 2014, appare certamente provvisorio e di breve periodo e indurrebbe la Società, ovvero il proprio Organo Amministrativo, a ricorrere senza indugio ai provvedimenti imposti dagli art. 2446 e 2447 del Codice Civile.

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011A | 2012A | 2013F | 2014F | 2015F (Stima) | 2016F (Stima) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ricavi delle vendite | 61.109 | 60.416 | 61.360 | 62.141 | 63.500 | 64.250 |
| Altri ricavi | 5.859 | 6.335 | 5.906 | 6.656 | 6.000 | 6.000 |
| **Valore della Produzione** | **66.968** | **66.751** | **67.266** | **68.797** | **69.500** | **70.250** |
| *Var % y-to-y* | | *-0,3%* | *0,8%* | *2,3%* | *1,0%* | *1,1%* |
| Materiali di consumo | -23.830 | -24.980 | -25.696 | -26.907 | -27.445 | -27.994 |
| Servizi | -28.771 | -27.981 | -27.867 | -27.776 | -28.331 | -28.898 |
| Godimento beni di terzi | -3.403 | -2.670 | -1.822 | -1.787 | -1.822 | -1.859 |
| Costo per il personale | -116.375 | -109.568 | -105.500 | -102.300 | -108.900 | -104.900 |
| *Var % y-to-y* | | *-5,8%* | *-3,7%* | *-3,0%* | *6,5%* | *-3,7%* |
| Oneri di gestione | -1.613 | -1.490 | -1.453 | -1.453 | -1.482 | -1.512 |
| **Totale costi di gestione** | **-173.992** | **-166.690** | **-162.337** | **-160.222** | **-167.980** | **-165.162** |
| *Var % y-to-y* | | *-4,2%* | *-2,6%* | *-1,3%* | *4,8%* | *-1,7%* |
| Contributi Contratto di Servizio | 76.263 | 71.061 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 |
| Integrazione contributi Com. GE | 18.850 | 5.000 | 13.300 | 13.300 | | |
| Contributi socialità Com. GE | | 3.764 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 |
| Copertura CCNL | 18.217 | 17.241 | 16.543 | 15.743 | 16.759 | 16.143 |
| Rimborsi vari | 2.507 | 2.790 | 3.103 | 2.872 | 2.500 | 2.500 |
| **Totale contributi e rimborsi** | **115.837** | **99.856** | **107.331** | **106.300** | **93.644** | **93.028** |
| **Margine Operativo Lordo** | **8.813** | **-83** | **12.260** | **14.875** | **-4.837** | **-1.884** |
| *Var % y-to-y* | | *-100,9%* | *n.s.* | *21,3%* | *-132,5%* | *-61,0%* |
| Ammortamenti | -14.256 | -13.399 | -12.568 | -12.468 | -12.000 | -12.000 |
| Quota risconti contributi invest. | 8.012 | 7.473 | 5.703 | 4.903 | 4.000 | 4.000 |
| Accantonamenti | -1.269 | -2.734 | -345 | -2.000 | | |
| Storno fondi | 2.000 | | | | | |
| **Margine Operativo Netto** | **3.300** | **-8.743** | **5.050** | **5.310** | **-12.837** | **-9.884** |
| *Var % y-to-y* | | *-365,0%* | *-172,4%* | *5,1%* | *-341,7%* | *-23,0%* |
| **Risultato altre gestioni** | **-3.198** | **-2.155** | **-5.050** | **-5.310** | **-5.310** | **-5.310** |
| **Risultato netto** | **102** | **-10.898** | **0** | **0** | **-18.147** | **-15.194** |
| **Patrimonio Netto** | **14.449** | **9.000** | **9.000** | **9.000** | **-9.147** | **-24.341** |

Necessità di individuare nuove misure per il contenimento del costo del lavoro, posto il termine del 2014 degli effetti dell'Accordo Sindacale raggiunto nel maggio 2013.

Perdite cumulate stimate a tutto il 2016 Euro 33 mln circa

Necessità (obbligo) di ripristinare il vincolo patrimoniale mediante ricapitalizzazione.

***Assunta la previsione di pareggio di bilancio nel 2013 e nel 2014, senza considerare la necessità di finanziare nuovi investimenti (presumibilmente ancor meno dilazionabili nel 2015), AMT dovrà necessitare in tale esercizio di mezzi freschi a titolo di copertura perdite e di ricostituzione del capitale sociale.***

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 5.4. Considerazioni (5/9)

» Alla luce delle analisi effettuate sul Piano Industriale di AMT, e senza entrare nel merito delle azioni individuate dal management per consentire la continuità operativa sino al 2014, termine del Contratto di Servizi in essere, emerge quanto segue:

1. il *turnaround* gestionale di AMT, individuato dall'andamento degli indicatori reddituali Margine Operativo Lordo e Margine Operativo Netto, appare provvisorio e "indotto" dalla previsione di contributi straordinari, limitati al 2014, che assicurerebbero il pareggio economico;
2. AMT ha necessità di vedere rafforzati i mezzi propri (oggi ad un livello marginale) attraverso l'immissione di mezzi freschi nella prospettiva di accompagnare il percorso di risanamento negli esercizi successivi al 2014; le stime effettuate sugli esercizi 2015 e 2016 prevedono perdite complessive nell'ordine di oltre 30 mln e tanto in relazione alle misure provvisorie adottate di contenimento del costo del lavoro scaturite dall'Accordo Sindacale del maggio 2013;
3. il percorso di risanamento aziendale potrà essere favorito mediante l'effettuazione di investimenti nel rinnovo della flotta aziendale stimati in un intervallo compreso tra Euro 32 mln ed Euro 64 mln, la cui copertura non potrà che realizzarsi attraverso l'immissione di mezzi a titolo di capitale.

» In tale quadro, e fatti salvi nuovi elementi – al momento non raffigurabili, tenendo conto delle manovre tariffarie già applicate nonché dei forti vincoli della finanza pubblica locale che non favoriscono ulteriori trasferimenti di risorse - che potrebbero modificare, in maniera sostanziale l'andamento della Società nei prossimi esercizi, il Comune di Genova, in qualità di Azionista Unico sarà chiamato a:

1. garantire le condizioni di continuità aziendale, mediante il riconoscimento di contributi straordinari, sino al 2014;
2. dotare la società di nuovi ed idonei mezzi freschi per fronteggiare il percorso di risanamento negli esercizi successivi al 2014 (nell'assunto che AMT risulti aggiudicataria del servizio TPL anche successivamente a tale data. Nel caso opposto di aggiudicazione da parte di terzo operatore del servizio di TPL, che avrà poi l'obbligo di subentrare nel Ramo d'Azienda TPL di AMT, l'Azionista Unico dovrà far fronte agli oneri di liquidazione della Società e/o a sopportare il costo implicito di assicurare al Ramo d'Azienda un equilibrio patrimoniale, oneri sostanzialmente equivalenti alla fattispecie di ricapitalizzazione.

# 5.4. Considerazioni (6/9)

» I predetti impegni a carico del Comune di Genova possono condizionare le valutazioni in merito alle prospettive delineate dal medesimo di "*determinazione della quota di partecipazione ottimale da destinare al socio privato (…) nella eventuale successiva procedura di vendita ad evidenza pubblica*", e tanto per le seguenti ragioni.

1. **Situazione aziendale**
   - **AMT necessita di un robusto piano di ricapitalizzazione** necessario ad affrontare un'inderogabile fase di ristrutturazione aziendale i cui risultati potranno manifestarsi nel medio lungo/periodo; sino alla stabilizzazione dell'equilibrio economico, la Società dovrà incorrere in **perdite di esercizio non sopportabili dall'attuale livello dei mezzi propri**.
   - Altresì, evidente appare **l'urgenza di effettuare significativi investimenti di rinnovo della flotta aziendale**, la cui copertura finanziaria non può essere assicurata dall'autofinanziamento aziendale né, stante l'attuale livello dei mezzi propri, dal ricorso ad indebitamento bancario.
2. **Ragioni di mercato**
   - Secondo quanto generalmente osservabile nel mercato, e come peraltro dichiarato dagli operatori del settore, **non risulterebbe di interesse un'operazione finalizzata alla cessione di una quota di minoranza di un'azienda caratterizzata da un persistente e strutturale squilibrio economico.** Di seguito l'esito di alcune tra le principali operazioni di apertura del capitale di società di TPL ad operatori privati. Il Comune di Torino, interessato a valorizzare una quota di minoranza, intende rivedere i termini e le condizioni per rendere appetibile l'operazione dopo il tentativo infruttuoso effettuato nel corso del 2012.

Recenti principali operazioni di apertura del capitale ad operatori privati

| Società/Soci | Situazione aziendale | Quota sociale oggetto di cessione | Esito |
|---|---|---|---|
| GTT S.p.A. (100% Comune di Torino) | Profittevole (utile esercizio 2011 e 2012)<br>Elevata incidenza partite creditizie scadute verso Enti Locali<br>Margini di incremento redditività | 49% | Negativo |
| ATAF S.p.A. (100% Comune di Firenze) | Perdite economiche ricorrenti<br>Tensione finanziaria; forte indebitamento | 100% | Positivo |
| Umbria Mobilità S.p.A. (100% EELL Regione Umbria) | Perdite economiche ricorrenti<br>Rilevante tensione finanziaria; forte indebitamento | 100% | Gara in corso; riscontrato interesse da parte degli operatori |

# 5.4. Considerazioni (7/9)

3. **Disponibilità di risorse finanziarie**
   - In caso di mantenimento di quote sociali in AMT, il Comune di Genova verrà richiesto di contribuire ad operazioni (certe) di aumento di capitale.
   - Per evitare la diluizione della propria quota, vista la ristrettezza della finanza pubblica, il Comune sarebbe obbligato a reperire nuove risorse attraverso le leve usualmente disponibili (ricorso ad indebitamento, se ne dovessero sussistere le condizioni di bilancio, ovvero leva fiscale).
   - Nel caso di indisponibilità di risorse, il Comune sarebbe costretto a diluirsi nell'azionariato di AMT; pertanto, si porrebbe dall'inizio l'opportunità circa il mantenimento di quote di minoranza nel capitale della società e procedere, pertanto, alla cessione della totalità.
4. **Ragioni di opportunità (privatizzazione totale o parziale e separazione dei ruoli di Regolatore e Azionista della Regolata)**
   - Come precedentemente delineato, AMT necessita di rilevanti interventi di riorganizzazione e di riequilibrio economico; alla luce della struttura economica di aziende del settore TPL su gomma, fortemente sbilanciata verso il costo del personale, tali interventi dovranno necessariamente incidere sull'assetto organizzativo, con il rischio di frizioni sociali.
   - Il mantenimento del ruolo di azionista (anche se di minoranza) da parte dell'Ente Pubblico potrebbe vanificare e/o diluire e/o ritardare gli sforzi dell'imprenditore privato; tale prospettiva viene generalmente esclusa, sul nascere, da parte degli operatori privati del settore, avversi a tale categoria di "rischio operativo".
   - L'uscita dalla compagine sociale da parte del Comune di Genova risolverebbe i noti problemi che da tempo la dottrina e la prassi riconducono alla commistione all'interno dello stesso soggetto fra azionista – proprietario del soggetto gestore e di regolatore del servizio. Tale commistione, nel caso di specie, ha limitato nel tempo una reale competizione concorrenziale (a parte la breve parentesi della presenza del socio privato in AMT, che ha rappresentato il primo caso in Italia di "gara a doppio oggetto") ed ha contribuito a generare situazioni di inefficienza gestionale. La netta separazione, attraverso la cessione quantomeno della quota di maggioranza relativa, eviterebbe da un lato l'insorgere di conflitti di interesse fra il regolatore e le imprese private presenti comunque sul territorio ligure e, dall'altro lato, eviterebbe la c.d "cattura del regolatore", nel senso di perdita di neutralità ed oggettività da parte del regolatore in quanto succube del gestore. Deve, altresì, ravvisarsi che la commistione fra regolatore e gestore, accentuato da un sistema di governance del TPL basato sull'*in house providing*, ha determinato l'acuirsi delle asimmetrie informative, giacché il solo gestore ha accumulato informazioni gestionali o di mercato, rimettendosi il Comune, quale autorità di bacino, a quanto da quest'ultimo trasmesso a livello informativo.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 5.4. Considerazioni (8/9)

○ Bassa ● Alta

| | Descrizione | Criticità |
|---|---|---|
| Situazione aziendale | **Scarsa capitalizzazione** | ● |
| | Perdite gestionali attese nei prossimi esercizi | ◔ |
| | Oneri straordinari *one off* di ristrutturazione | ◑ |
| | Fabbisogno per investimenti di sostituzione flotta | ● |
| | ***Operazione di aumento di capitale*** | |
| Ragioni di mercato | Operazioni di *turnaround* aziendale | ● |
| | Ritorno dell'investimento per socio privato | ◔ |
| | Autonomia decisionale nell'attuazione del piano di *turnaround* | ◑ |
| | ***Cessione totalità delle quote o di maggioranza "significativa" tramite aumento di capitale*** | |

| | Descrizione | Criticità |
|---|---|---|
| Disponibilità di risorse finanziarie | **Scarsità di risorse per il Comune di Genova per partecipare ad operazioni di ricapitalizzazione** | ● |
| | **Valutazione del goodwill/badwill aziendale** | ◔ |
| | ***Cessione totalità delle quote o di maggioranza tramite aumento di capitale*** | |
| Ragioni di opportunità | **Mantenimento quota pubblica e separazione ruolo di Authority e di Socio di Azienda regolata** | ● |
| | **Spersonalizzazione societaria in contesti di ristrutturazione organizzativa con previsione di contenimento del costo del personale** | ◔ |
| | ***Cessione totalità delle quote*** | |

# 5.4. Considerazioni (9/9)

» Dall'analisi di quanto precede, emerge la necessità da parte di AMT di rafforzare la dotazione di propri mezzi patrimoniali. Nella prospettiva di mantenimento di quote, il Comune verrà interessato da richieste di partecipazione ad aumenti di capitale, in via proporzionale alla propria interessenza.

» Posto il gradimento da parte di operatori ad operazioni che prevedano la coesistenza nell'azionariato con il socio pubblico, seppur in minoranza, il Comune di Genova potrebbe vedere diluita la propria quota.

| Impegno Comune di Genova nell'aumento di capitale di AMT | | |
|---|---|---|
| **Cessione totalitaria** | **Cessione minoranza** | **Cessione maggioranza** |
| Nullo | Elevato | Basso/Nullo |

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. **Metodi di valutazione del capitale economico**
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

BOZZA

# 6.1. Introduzione ai metodi di valutazione (1/2)

» La dottrina e la prassi professionale hanno sviluppato diversi scenari e metodologie che riscontrano una generale accettazione presso la comunità finanziaria, non esistendo - come è noto - un unico metodo che sia riconosciuto come universalmente valido per effettuare valutazioni di aziende o parti di esse, né tanto meno una valutazione assolutamente "oggettiva", in quanto la soggettività è implicita nel lavoro del valutatore.

» I metodi utilizzati più di frequente sono i seguenti:

- finanziario;
- patrimoniale;
- reddituale;
- misto patrimoniale reddituale;
- metodo dei multipli.

» Prima di fornire una breve descrizione di ciascuna delle metodologie, è opportuno precisare che, nello svolgimento di ogni valutazione, e strumentalmente ad essa nella scelta del metodo, è necessario considerare le seguenti variabili:

- caratteristiche e natura della società oggetto di valutazione;
- finalità sottese alla valutazione;
- qualità e quantità delle informazioni su cui effettuare la valutazione.

BOZZA

# 6.1. Introduzione ai metodi di valutazione (2/2)

- In generale, a fronte di società dotate di capacità prospettica di generare flussi finanziari e di ritorno degli investimenti, con ciò intendendo la possibilità di incidere su elementi quali ricavi (attraverso la differenziazione o diversificazione di prodotti/servizi/mercati) e costi (attraverso la gestione dei fattori produttivi mediante ad. es. esternalizzazione), e così disponendo – in quanto gestibile - di una visione prospettica di medio lungo periodo della capacità di generazione di cassa, la metodologia più appropriata per procedere alla valutazione del capitale economico è quella del ***Discounted Cash Flow*** (o "***DCF***").

- I **Metodi Patrimoniali** consentono di effettuare una valutazione, in ipotesi di continuità della gestione, a valore di mercato o corrente (ossia il valore di sostituzione o di ricostruzione nello stato d'uso) di tutte le attività, materiali ed immateriali, determinabili singolarmente, diminuite di tutte le passività; non centrale, nella predetta metodologia, è la capacità di generare reddito in prospettiva. Tuttavia in alcuni casi tale metodo – già pur non essendo razionale – determina valori altamente obiettivi, come nel caso delle valutazioni di imprese immobiliari.

- **I Metodi Reddituali** - che si fondano sulla capacità della società di produrre reddito - prescindono dal fatto che il reddito aziendale, determinato sulla base dei principi contabili nazionali e/o internazionali, non è significativo in termini di valore fino a quando non si traduce in cassa. Peraltro, nel medio-lungo periodo le differenze tra flussi di reddito e flussi di cassa tendono ad annullarsi.

- I **Metodi Misti** uniscono i principi essenziali dei procedimenti reddituali e patrimoniali, cercando di superare i limiti dei due metodi precedenti; unendo la razionalità dei metodi basati sui flussi alle obiettività proprie dei metodi patrimoniali.

- Infine, il **Metodo dei Multipli delle Transazioni Comparabili** può essere agevolmente utilizzato solo in presenza di dati ed informazioni relativi a transazione di aziende appartenenti al medesimo settore della società oggetto di valutazione.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.2. Il metodo finanziario (o *Discounted Cash Flow – DCF)* (1/2)

» Il Metodo del DCF *Asset Side*, si fonda sull'attualizzazione dei flussi di cassa operativi prodotti dalla gestione corrente ("***Free Cash Flows From Operations***") della Società oggetto di valutazione, al costo medio ponderato del capitale ("***Weighted Average Cost of Capital - Wacc***").

» In dettaglio, l'Enterprise Value ("**EV**") della Società è pari alla somma del valore attuale netto dei FCFO nell'orizzonte temporale di previsione esplicita più l'eventuale TV - valore residuo della Società alla fine del periodo considerato dal *business plan* - ovvero:

| Grandezze economico finanziarie ai fini della determinazione dei FCFO |
|---|
| |
| Reddito operativo<br>Imposte<br>Ammortamenti imm. materiali<br>Ammortamenti imm. immateriali<br>Var. Fondo TFR<br>Var. Altri fondi |
| **Flusso di cassa reddituale** |
| Variazione capitale circolante netto<br>(Investimenti)/disinv. imm. materiali<br>(Investimenti)/disinv. imm. immateriali |
| **Flusso di cassa gestione corrente** |
| Altri oneri/proventi |
| **Flusso di cassa disponibile** |

***Free Cash Flow from Operations* - FCFO**

» I FCFO non comprendono alcun flusso di cassa di natura finanziaria, quali interessi e/o dividendi, ma rappresentano esclusivamente i flussi derivanti dall'attività operativa della Società disponibili per servire gli interessi di tutte le tipologie di finanziatori.

» Tale metodo presenta la difficoltà di stimare in maniera attendibile i flussi di cassa di aziende complesse e destinate a durare indefinitamente e si basa su elementi per i quali il grado di prevedibilità è minimo. La valutazione d'azienda con il metodo finanziario ha il vantaggio di rispecchiare la logica di un ipotetico investitore che a fronte di un immediato esborso si attenda una serie di flussi di cassa futuri.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.2. Il metodo finanziario (o *Discounted Cash Flow – DCF)* (2/2)

- Il tasso al quale attualizzare il flussi di cassa rappresentano, normalmente, il rendimento atteso da un investitore "razionale" da un investimento che abbia un profilo di rischio simile a quello della Società oggetto di valutazione; per la determinazione del suddetto tasso si tiene conto, altresì, del costo esplicito delle fonti di capitale di debito, proporzionalmente alla percentuale di capitale investito.
- Il WACC (o *Weighted Average Capital Cost* o Costo Medio Ponderato del Capitale) tiene conto della struttura finanziaria obiettivo della Società, del costo netto dell'indebitamento nonché del rendimento atteso dall'investitore in capitale di rischio che investe in una società con un profilo di rischio di *business* simile a quello della Società oggetto di valutazione.
- Il WACC si determina come segue:

$$\textbf{WACC} = K_e \frac{E}{D+E} + K_d (1-t) \frac{D}{D+E}$$

| | |
|---|---|
| Wacc | = Costo medio ponderato del capitale |
| E | = Equity Value |
| D | = Valore del Debito Netto (Indebitamento Target) |
| $K_e$ | = Costo dell'Equity |
| $K_d$ *(1-t) | = Costo del Debito al Netto delle Tasse (t = aliquota di imposta) |

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.3. Metodo patrimoniale semplice

» Secondo la metodologia del patrimonio semplice, il valore economico dell'azienda viene determinato dalla somma algebrica delle attività e passività esistenti, definite analiticamente, sostituendo i rispettivi valori contabili con i valori correnti alla data di valutazione.

$$V = K$$

dove V rappresenta il valore dell'azienda e K il valore del patrimonio netto rettificato, derivante dall'espressione a valori correnti dell'attivo e del passivo dell'impresa.

» Il procedimento valutativo in esame prevede, per tali rettifiche, due ordini di elaborazioni:

- la prima consiste nella revisione contabile degli elementi attivi e passivi evidenziati dalla situazione patrimoniale di partenza ("rettifiche contabili"); esse verificano in via preliminare la sostanziale correttezza delle singole poste, vale a dire la loro corrispondenza ai "corretti principi contabili" che presiedono alla formazione del bilancio d'esercizio;
- la seconda prevede la riespressione, a valore correnti di sostituzione, degli elementi patrimoniali attivi e passivi desunti dalle precedenti elaborazioni ("rettifiche extra-contabili").

» L'applicazione di tale metodo si sostanzia in un processo di valutazione analitica dei singoli elementi caratteristici dell'attivo e del passivo mediante l'adeguamento dei valori contabili ai valori correnti, tenendo conto del valore ad essi effettivamente attribuibile in relazione alla loro possibilità di utilizzazione economica in capo alla società. Le plusvalenze/minusvalenze emerse devono essere espresse al netto dell'effetto fiscale latente.

» Questo metodo di valutazione ha il pregio di essere fondato su variabili oggettive e facilmente determinabili, soffrendo tuttavia dell'incapacità di tener conto delle prospettive reddituali e/o finanziarie dell'azienda.

# 6.4. Metodo reddituale

- La valutazione con il metodo reddituale è basata sull'attualizzazione dei redditi attesi.
- Il valore dell'azienda è infatti considerato corrispondente ai redditi che essa sarà in grado di produrre. Si possono individuare diverse metodologie del suddetto criterio a seconda che i redditi si considerino di durata indefinita o limitata nel tempo, del tasso di capitalizzazione utilizzato e dei redditi che si sceglie di capitalizzare; la scelta della metodologia dipende dal tipo di azienda oggetto di valutazione, dal settore in cui opera e dalle informazioni di cui si dispone.
- Tale metodologia di valutazione può essere considerata quale semplificazione del metodo finanziario; i metodi reddituali identificano, infatti, il valore di un'azienda con il valore attuale dei redditi normali attesi ipotizzando, di fatto, un'identità tra tali redditi ed i flussi monetari futuri.
- L'applicazione del metodo in argomento si basa sulla seguente formula generale:

$$EqV = \sum_i Fi \cdot vi$$

Dove:

EqV = Equity Value;

Fi = Flusso reddituale;

vi = Fattore di attualizzazione di ciascun flusso.

- Una delle criticità insite nei metodi di valutazione patrimoniale e reddituale è quella di offrire, nella maggior parte delle situazioni, una visione parziale dell'azienda oggetto del processo valutativo.
- La prassi professionale ha quindi sviluppato metodi di valutazione cosiddetti misti, che uniscono i principi fondamentali dei procedimenti reddituali e patrimoniali, con il chiaro obiettivo di riflettere più fedelmente le diverse caratteristiche aziendali e di tenere conto sia dell'obbiettività e della verificabilità dell'aspetto patrimoniale che delle attese reddituali.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.5. Metodo patrimoniale misto (1/2)

» I **metodi patrimoniali complessi o misti** sono normalmente fondati sul presupposto che il valore dell'azienda dipenda sia dal valore del patrimonio sia dalle prospettive reddituali. Tale metodologia si utilizza quando si vuole attribuire un valore agli elementi immateriali che sono parte costituente del patrimonio aziendale e si sono formati nel tempo a seguito del normale funzionamento dell'impresa (quali ad esempio il know-how tecnologico, i marchi, le autorizzazioni, le concessioni, le licenze, i brevetti, le reti di vendita, il portafoglio clienti e via dicendo) ma che non trovano rappresentazione all'interno del sistema dei valori patrimoniali registrati nella contabilità dell'impresa. Tale metodo procede alla stima del valore dei beni immateriali "intangibili" attraverso l'utilizzo di criteri analitici, cioè in base ad una costruzione logica fondata su dati documentati, oppure tramite l'impiego di criteri empirici, basati su parametri e formule dedotti dal comportamento negoziale degli operatori sul mercato.

» Vi è concordanza sul fatto che, data la rilevanza che assume l'elemento patrimoniale, sia preferibile che la metodologia adottata tenga conto, in qualche modo, della variabile K.

$$V = K + A$$

dove V rappresenta il valore dell'azienda, K il patrimonio netto rettificato ed A l'avviamento e cioè il maggiore/minore valore dell'azienda, rispetto al valore del suo patrimonio, in relazione alle specifiche prospettive reddituali.

» Il Patrimonio netto rettificato della società (K) si ottiene dalla somma algebrica tra il patrimonio netto contabile e le plusvalenze e le minusvalenze che scaturiscono dalle rettifiche che si rendono necessarie per convertire i valori contabili in valori correnti. In maniera del tutto analoga a quella già indicata per la determinazione del capitale netto rettificato secondo la metodologia patrimoniale.

» Il procedimento valutativo in esame, ha previsto per tali rettifiche l'adeguamento a valori di mercato desumibili da stime peritali e/o altra fonte informativa prossima al valore di mercato di taluni cespiti aziendali segnatamente immobili, flotta bus e materiale rotabile.

» In merito ad altre poste patrimoniali, si sono assunte normali condizioni di sussistenza, liquidabilità ed esigibilità dei crediti commerciali esistenti al 31 dicembre 2012 verso Enti Locali e Amministrativi (Regione Liguria e Comune di Genova), di altre attività, ovvero di ulteriori passività, neanche di natura latente e/o solo potenziale, in quanto non viene segnalata nella documentazione aziendale analizzata alcuna criticità in merito a quanto sopra.

# 6.5. Metodo patrimoniale misto (2/2)



» Al patrimonio netto rettificato così ottenuto, viene sommato l'avviamento, al fine di determinare il valore economico finale dell'azienda. L'avviamento (A) è stato calcolato sulla base della seguente formula:

$$A = (R - iK)\ a\neg i$$

dove R è il reddito medio prospettico, i rappresenta il tasso equo di rendimento del capitale azionario, mentre a¬I rappresenta il fattore di attualizzazione di una rendita di n anni, al tasso i'. Alternativamente, qualora si disponga di stime puntuali di piano, I sovraredditi possono essere calcolati in maniera analitica anno per anno (metodo della capitalizzazione dei risultati netti di alcuni esercizi futuri):

$$A = \sum_{t=1}^{n} = \frac{Rt - iK}{(1 + i')^{t}}$$

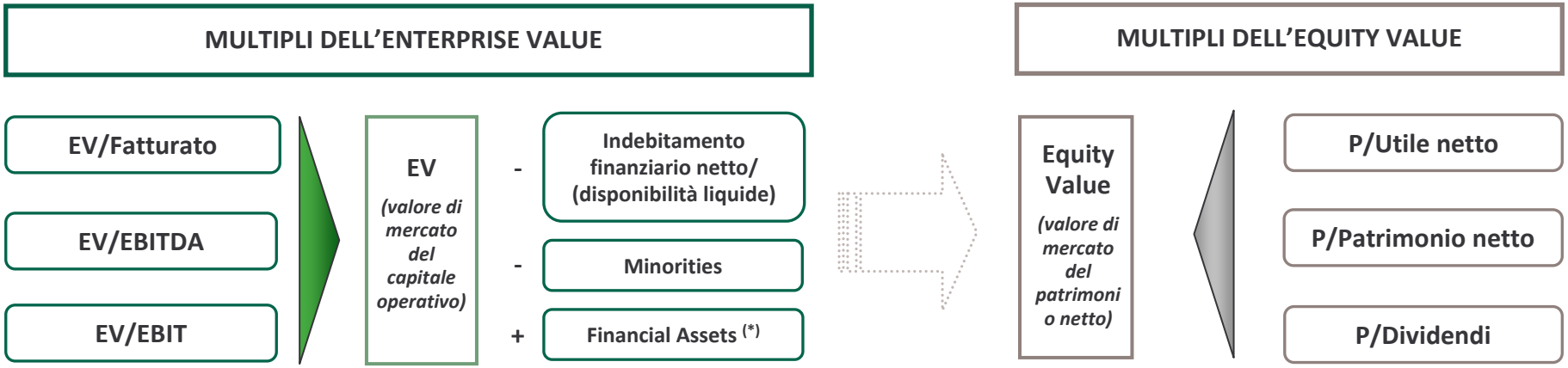
dove Rt è il reddito dell'esercizio t-esimo.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.6. Il metodo dei Multipli di mercato (1/2)

- Il Metodo dei Multipli di Mercato confronta la Società oggetto di analisi con un gruppo di società quotate comparabili con riferimento ad una serie di parametri giudicati significativi. Tale criterio consente la determinazione del valore dell'impresa attraverso l'applicazione dei multipli espressi dalle suddette società comparabili.
- L'applicazione del metodo dei multipli di mercato si sostanzia nei seguenti momenti:
  - determinazione di un campione di società quotate in Borsa ritenute comparabili per attività, marginalità, prospettive di crescita;
  - individuazione dei moltiplicatori che meglio si prestano ad essere utilizzati, anche in funzione delle osservazioni disponibili;
  - applicazione di tali multipli ai parametri d'azienda.
- In particolare, per quanto riguarda la scelta dei moltiplicatori, la prassi finanziaria li distingue in due categorie:
  - **multipli dell'attivo *(asset side),*** si riferiscono al valore totale dell'impresa (cosiddetto "Enterprise Value" o "EV");
  - **multipli di capitale *(equity side),*** esprimono rapporti calcolati con riguardo al valore di mercato del solo capitale ("Equity Value").




- I multipli di Transazioni Comparabili sono determinati in funzione dei prezzi negoziati in transazioni sul capitale di società ritenute "comparabili".
- Tale metodo è molto utilizzato nella prassi corrente ed offre una buona indicazione del "prezzo" che gli investitori industriali e finanziari hanno pagato in transazioni passate.

*(*) Valore delle partecipazioni non consolidate integralmente o proporzionalmente.*

BOZZA

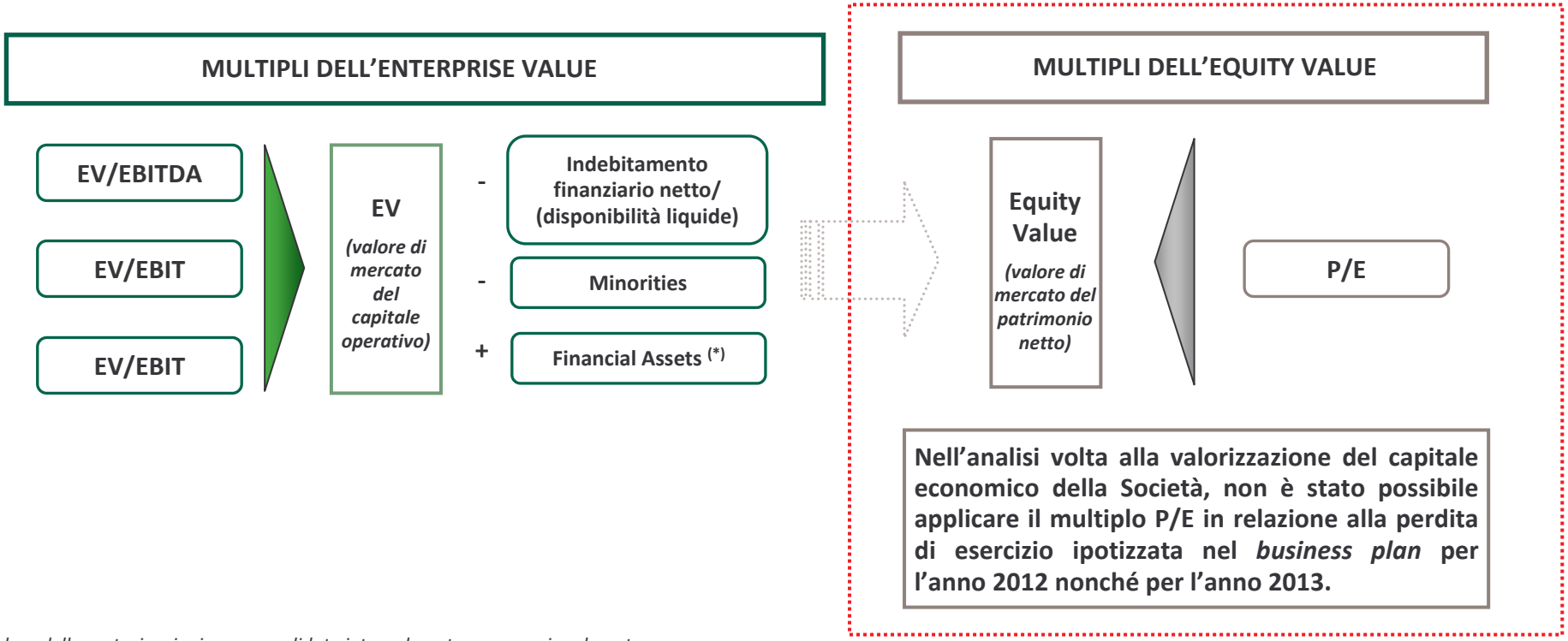
GRUPPO BPER

# 6.6. Il metodo dei Multipli di mercato (2/2)

» Il Metodo dei Multipli di Mercato confronta la Società oggetto di analisi con un gruppo di società quotate comparabili con riferimento ad una serie di parametri giudicati significativi. Tale criterio consente la determinazione del valore dell'impresa attraverso l'applicazione dei multipli espressi dalle suddette società comparabili.

» Gli elementi chiave nell'applicazione di tale metodologia sono:

- selezione del campione di società comparabili;
- orizzonte temporale di riferimento;
- parametri chiave considerati quali indicatori economico - finanziari del paniere di società.




(*) *Valore delle partecipazioni non consolidate integralmente o proporzionalmente.*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.7 Scelta dei metodi di valutazione (1/4)

» La dottrina e la prassi professionale hanno sviluppato diversi scenari e metodologie che riscontrano generale accettazione presso la comunità finanziaria, non esistendo - come è noto - un unico metodo che sia riconosciuto come universalmente valido per effettuare valutazioni di aziende o parti di esse, né tanto meno una valutazione assolutamente "oggettiva", in quanto la soggettività è implicita nel lavoro del valutatore.

» La scelta delle metodologie da adottare nello svolgimento di ogni valutazione è funzione delle:

- caratteristiche e natura della società oggetto di valutazione;
- finalità sottese alla valutazione;
- qualità e quantità delle informazioni su cui effettuare la valutazione.

» Nel caso in esame, allo scopo di attribuire ad AMT un valore che rispetti i criteri della massima prudenza e rappresenti in modo veritiero il valore attuale dell'azienda, nell'ambito di operazioni di valorizzazione della quota detenuta dal Comune di Genova (ad es. mediante l'apertura del capitale sociale ad un operatore privato da attuarsi attraverso un aumento di capitale al medesimo riservato), si sono tenuti in considerazione i seguenti elementi:

i) rilevante esposizione dell'azienda al contesto normativo e, in particolare, ai termini ed alle condizioni del contratto di affidamento del servizio, che non consente l'applicazione di "proprie" politiche tariffarie e/o corrispettivi, né tanto meno l'autonoma organizzazione delle attività sulla base del mero arbitrio e della convenienza economica; in relazione a tanto, va evidenziato che attualmente AMT esercita il servizio di TPL cittadino sulla base di una proroga, con termine 31/12/2014, del contratto di servizio e che – sulla base dell'attuale grado di conoscenza – non è prevedibile l'evoluzione della normativa di attribuzione del servizio oltre tale data;

ii) elevata dipendenza dei contributi da parte della finanza pubblica al raggiungimento dell'economicità della gestione, che rendono fortemente aleatorio l'aspettativa di flussi reddituali o finanziari;

iii) elevata incidenza dei costi operativi con grado di rigidità per talune categorie quali quelle per il personale e per materiali di consumo;

iv) sbilancio della struttura patrimoniale aziendale verso componenti immobilizzate di natura tecnica (flotta aziendale), che richiamano la necessità di una valutazione approfondita del patrimonio netto aziendale;

# 6.7. Scelta dei metodi di valutazione (2/4)

v) indisponibilità di previsioni pluriennali di natura economica, patrimoniale e finanziaria per gli esercizi successivi al 2014 (e tanto per le considerazioni di cui al precedente punto i); le previsioni formulate dal management, limitate al 2014 e di natura esclusivamente economica, evidenziano per AMT forti condizionamenti al mantenimento della continuità aziendale, presupposto imprescindibile e dirimente per procedere alla determinazione del capitale economico di una società, così come peraltro imposto dagli artt. 2447, 2842-ter e 2484 del Codice Civile che impongono provvedimenti immediati e senza indugio di ricostituzione del capitale sociale e ne disciplinano le conseguenze degli inadempimenti.

- Tuttavia, appare irrinunciabile la necessità di analizzare, in relazione allo scenario considerato di continuità aziendale oltre il 2014 ed il *business model* di AMT, la capacità prospettica di generare flussi finanziari e di ritorno degli investimenti, quale elemento imprescindibile ai fini di una corretta valutazione del capitale operativo ed economico della Società.
- Pertanto, l'approccio metodologico sviluppato nel presente Report considera la capacità futura della Società di produrre risultati economici e flussi finanziari. Al riguardo, privilegiando metodi valutativi basati sulle potenzialità presenti e future della società oggetto di valutazione, il **Metodo del Discounted Cash Flow** ("**DCF**") sembrerebbe meglio rispondere alle finalità del presente Documento.
- Preme evidenziare che, ad oggi, non sono disponibili previsioni esplicite oltre il 2014; conseguentemente, gli scenari posti alla base della determinazione della *Fairness Opinion* risultano condizionati dalle assunzioni e dalle ipotesi formulate al solo fine di poter disporre di tali previsioni pluriennali.
- Le previsioni dei risultati economico - finanziari e di conseguenza dei flussi finanziari, pur effettuate con rigore e razionalità, si basano su ipotesi di realizzazione di eventi futuri e di azioni che dovranno essere intraprese da parte della Società e delle controparti della stessa; tuttavia va tenuto presente che, a causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, potranno esservi scostamenti tra valori consuntivi e valori preventivati, soprattutto nell'ambito di un orizzonte temporale ampio.
- Si rende, pertanto, necessario utilizzare una metodologia di controllo che si basi su grandezze statiche, contemperando – in misura ragionevolmente adeguata – i requisiti di razionalità, generalità e obiettività. A tal proposito, il **Metodo dei Multipli di Mercato** sembra rispondere a tali requisiti.
- Infine, la rilevanza del parco rotabile aziendale in dotazione ad AMT, quale fattore produttivo essenziale, nonché il complesso degli immobili di proprietà, non consente di tralasciare le ragioni valutative alla base del **Metodo del Patrimonio Netto Rettificato**.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.7. Scelta dei metodi di valutazione (3/4)

» Alla luce di quanto precede, per la determinazione della valutazione della Società vengono utilizzate le seguenti metodologie valutative, in linea con le migliori prassi a livello internazionale:

| | METODO | PRINCIPALI VANTAGGI | PRINCIPALI SVANTAGGI |
|---|---|---|---|
| *Metodo Finanziario* | **DISCOUNTED CASH FLOW**<br>***Metodo principale della valutazione*** | ▪ **Permette di evidenziare i *driver* e le ipotesi sullo sviluppo della Società e del mercato di riferimento.**<br>▪ **Approccio coerente sotto il profilo della valutazione finanziaria degli investimenti.**<br>▪ **Metodo normalmente utilizzato per la valutazione di aziende operanti in regime di concessione nel settore dei servizi di pubblica utilità.** | ▪ **Elevata aleatorietà nella previsione dei flussi di cassa di lungo periodo; con particolare riferimento al potenziale ovvero mancato rinnovo delle concessioni in essere.**<br>▪ **Elevata sensibilità al tasso di sconto e alla crescita perpetua dei flussi di cassa utilizzata nella determinazione del Terminal Value ("TV").** |
| *Metodo relativo* | **MULTIPLI DI MERCATO**<br>***Metodo di controllo della valutazione*** | ▪ **Riflette in modo immediato la percezione ed il *sentiment* di mercato.**<br>▪ **Coerente metodo di controllo sulla base della composizione del *peer group*.** | ▪ **Possibili distorsioni legate alle società quotate che possono operare in un mercato differente e/o avere un modello di business non pienamente comparabile.**<br>▪ **Necessità di considerare il premio di liquidità di cui beneficiano le società quotate e la condizione soggettiva della Società oggetto di valutazione** |
| *Metodo patrimoniale* | **PATRIMONIO NETTO RETTIFICATO**<br>***Metodo di controllo della valutazione*** | ▪ **Si basano su una valutazione, in ipotesi di continuità della gestione, a valore di mercato o corrente (ossia il valore di sostituzione o di ricostruzione nello stato d'uso) di tutte le attività, materiali ed immateriali, determinabili singolarmente, diminuite di tutte le passività** | ▪ **Scarso, o pressoché assente, peso che viene dato alla gestione futura nei suoi aspetti operativi, finanziari e reddituali, in quanto l'approccio si basa esclusivamente sul passato.** |

BOZZA

# 6.7. Scelta dei metodi di valutazione (4/4)

» Si è ritenuto di non utilizzare altri criteri di valutazione per i seguenti motivi:

- i Metodi Reddituali - che si fondano sulla capacità della società di produrre reddito - prescindono dal fatto che il reddito aziendale, determinato sulla base dei principi contabili nazionali e/o internazionali, non è significativo in termini di valore fino a quando non si traduce in cassa;
- i Metodi Misti uniscono i principi essenziali dei procedimenti reddituali e patrimoniali, cercando di superare i limiti dei due metodi precedenti, ciononostante non superano il limite derivante dalla mancanza di riferimento alla capacità di generare cassa da parte della Società.

» Infine, non è stato utilizzato il Metodo dei Multipli delle Transazioni Comparabili in quanto non sono disponibili dati omogenei di compravendite di società del settore tali da fornire una base sufficientemente ampia per rendere significative le risultanze di tale metodologia.

BOZZA

GRUPPO BPER

# 6.8 Descrizione dei metodi di valutazione utilizzati - *DCF*

» Il Metodo del DCF *Asset Side*, si fonda sull'attualizzazione dei flussi di cassa operativi prodotti dalla gestione corrente ("**Free Cash Flows From Operations**") della Società oggetto di valutazione, al costo medio ponderato del capitale ("**Weighted Average Cost of Capital - Wacc**").

» In dettaglio, l'Enterprise Value ("**EV**") della Società è pari alla somma del valore attuale netto dei FCFO nell'orizzonte temporale di previsione esplicita più l'eventuale TV - valore residuo della Società alla fine del periodo considerato dal *business plan* - ovvero:

| Grandezze economico finanziarie ai fini della determinazione dei FCFO |
|---|
| |
| Reddito operativo<br>Imposte<br>Ammortamenti imm. materiali<br>Ammortamenti imm. immateriali<br>Var. Fondo TFR<br>Var. Altri fondi |
| **Flusso di cassa reddituale** |
| Variazione capitale circolante netto<br>(Investimenti)/disinv. imm. materiali<br>(Investimenti)/disinv. imm. immateriali |
| **Flusso di cassa gestione corrente** |
| Altri oneri/proventi |
| **Flusso di cassa disponibile** |

**Free Cash Flow from Operations - FCFO**

» I FCFO non comprendono alcun flusso di cassa di natura finanziaria, quali interessi e/o dividendi, ma rappresentano esclusivamente i flussi derivanti dall'attività operativa della Società disponibili per servire gli interessi di tutte le tipologie di finanziatori.

» La determinazione dell'orizzonte temporale della valutazione è basata esclusivamente sulle previsioni economico e patrimoniali ad oggi disponibili ed effettuate dal Management della Società.

# 6.8 Determinazione del tasso di attualizzazione (1/4)

- Il tasso di rendimento normale è identificabile con il rendimento atteso da un investitore "razionale" da un investimento che abbia un profilo di rischio simile a quello della Società oggetto di valutazione.
- Nella versione *unlevered* del DCF utilizzata ai fini dello svolgimento del presente Incarico, l'approccio seguito per la determinazione del tasso tiene conto altresì del costo esplicito delle fonti di capitale di debito, proporzionalmente alla percentuale di capitale investito.
- Il Wacc tiene conto della struttura finanziaria obiettivo della Società, del costo netto dell'indebitamento nonché del rendimento atteso dall'investitore in capitale di rischio che investe in una società con un profilo di rischio di *business* simile a quello della Società oggetto di valutazione.

  Il Wacc è stato, pertanto, calcolato come segue:

$$\textbf{WACC} = K_e \frac{E}{D+E} + K_d (1-t) \frac{D}{D+E}$$

| | |
|---|---|
| Wacc | = Costo medio ponderato del capitale |
| E | = Equity Value |
| D | = Valore del Debito Netto (Indebitamento Target) |
| $K_e$ | = Costo dell'Equity |
| $K_d$ *(1-t) | = Costo del Debito al Netto delle Tasse (t = aliquota di imposta) |

- Alla luce di quanto precedentemente riportato e in base alla struttura finanziaria identificata da un paniere di società comparabili ad AMT, il rapporto tra indebitamento e valore della Società ("**D/(D+E)**") è stato ipotizzato pari ad 40%.
- Il costo di indebitamento finanziario ("**$K_d$**") è il tasso di interesse al quale la Società si finanzia. Tale tasso, in base alle attuali condizioni vigenti sul mercato del credito, è stimato al 6,50%.

  Il costo del debito deve, infine, essere considerato al netto dell'aliquota di imposta, al fine di tenere conto del risparmio fiscale generato dalla deducibilità degli oneri finanziari.
- In riferimento alle variabili sopra individuate, e attraverso la stima di $K_e$ (cfr. pagina seguente), si ottiene un costo medio ponderato del capitale investito pari al 7,88% - tasso di riferimento per la valutazione.

# 6.8 Determinazione del tasso di attualizzazione (2/4)

» Il costo del capitale di rischio ("$K_e$") rappresenta il rendimento che ci si aspetta, in condizioni non influenzate da fenomeni contingenti, dal settore di appartenenza della Società ed è stato calcolato facendo ricorso al *Capital Asset Pricing Model* ("**CAPM**"), attraverso la formula:

$$K_e = R_f + \beta \, (R_m - R_f)$$

dove:

» $R_f$ – risk free rate indica il tasso di interesse degli investimenti privi di rischio, stimato sulla base del tasso di rendimento lordo del Rendistato a giugno 2012;

» il coefficiente β – beta identifica il grado di sensibilità dei rendimenti della Società rispetto al rendimento di mercato, quest'ultimo stimato sulla base di un campione di società comparabili italiane quotate;

» $R_m$ - $R_f$ (Market Risk Premium) rappresenta il premio per il rischio, ovvero il rendimento addizionale richiesto da un investitore "avverso" al rischio rispetto alle attività "prive" di rischio.

**Stima del tasso $R_f$ di rendimento delle attività prive di rischio**

- Il tasso $R_f$ è stato stimato utilizzando il rendimento medio ponderato dei titoli pubblici con scadenza nel lungo periodo ed in particolare il Rendistato riferito titoli con scadenza media compresa tra 12 anni e 7 mesi e 20 anni e 6 mesi pari al **4,73%** (Fonte: Banca d'Italia settembre 2013).
- In particolare, la Banca d'Italia calcola giornalmente il rendimento effettivo a scadenza di un campione di titoli di Stato a tasso fisso quotati sul Mercato Obbligazionario Telematico ("**MOT**").
- Il paniere su cui si calcola il Rendistato è composto da tutti i Buoni del Tesoro Poliennali ("**BTP**") quotati sul MOT e aventi vita residua superiore ad un anno.
- Date le attuali e peculiari condizioni di mercato, preme segnalare che il Rendistato utilizzato incorpora il rischio Paese.
- In media, le attività prive di rischio si attestano globalmente su rendimenti lordi del 2% - 3%(*).

*(*) Assunzioni fatte sui rendimenti di obbligazioni governative con rating tripla A.*

# 6.8 Determinazione del tasso di attualizzazione (3/4)

**Stima del tasso $R_m$ - $R_f$ (Market Risk Premium) del premio per il rischio di mercato**

- Il premio per il rischio $R_m$ – $R_f$ individua il maggior rendimento che nel lungo termine caratterizza le attività rischiose rispetto a quelle prive di rischio. Il tasso è ottenuto dalla differenza tra la media aritmetica (secondo la dottrina tradizionale) dei rendimenti azionari e la media aritmetica dei titoli di Stato (approccio premio per il rischio storico).
- Per ottenere stime con errori standard ragionevoli e che, quindi, non inficiano la significatività dei risultati occorre avere a disposizione serie storiche di rendimenti osservati in periodi di tempo molto lunghi e composte da un numero di società sufficientemente ampio.
- Il premio per il rischio sul mercato americano, in base ai dati riferiti al periodo sufficientemente ampio che parte dal 1926, determinato utilizzando una media geometrica sui *treasury bond* a lungo termine, è stato determinato nella misura del 5% (Fonte: Damodaran).
- Nel contesto europeo non è possibile considerare un periodo di osservazione così ampio; con particolare riferimento al mercato italiano, dato il numero relativamente modesto di società quotate, non sono disponibili stime univoche del rendimento medio atteso del portafoglio complessivo $R_m$; pertanto, la stima assume scarso significato.
- Rimanendo in linea con la prassi di mercato, si è ritenuto opportuno stimare il premio per il rischio di mercato in un intervallo compreso tra il 4,0% ed il 5,0%; in particolare, nella determinazione del valore della Società si è stimato un **premio per il rischio di mercato pari al 5,0%.**
- Alla luce della difficile situazione economica e finanziaria mondiale in atto, ed in particolare alle brusche variazioni al profilo di rischio percepito da parte di investitori potenziali sottoscrittori di titoli di debito pubblico, presi generalmente a riferimento come investimenti "*risk free*", risulta alquanto difficile poter escludere che gli ultimi rendimenti registrati sui mercati finanziari per tali strumenti non incorporano anche un premio per il rischio non presente in passato.

# 6.8 Determinazione del tasso di attualizzazione (4/4)

**Stima del coefficiente β (beta)**

- Il coefficiente β, nell'ambito del modello CAPM, individua la componente del rischio di un'iniziativa che deve essere remunerata. In genere, il coefficiente è stimato ponendo in relazione - mediante regressione semplice - il rendimento di un titolo azionario con il rendimento di mercato.
- Considerando che la Società non è quotata, il coefficiente β è stato stimato, in conformità con la dottrina e la prassi internazionale prevalente, partendo dai coefficienti β di società quotate comparabili (Fonte: Bloomberg) e scorporando da questi la componente finanziaria, in modo da ottenere un β legato agli *assets* del peer group (c.d. β unlevered). In dettaglio, è stata utilizzata la media dei β unlevered di tutto il peer group.
- Il β unlevered medio viene riparametrato alla struttura finanziaria della Società da valutare ottenendo il β levered della Società oggetto di valutazione.
- In dettaglio, i calcoli del β.

| Calcolo del Beta | |
|---|---|
| Beta Unlevered - Media Peers * | 0,53 |
| D/(D+E) | 40,0% |
| E/(D+E) | 60,0% |
| **D/E** | **1,04** |
| Tax rate | 30,0% |
| **Beta Levered **** | **0,92** |

**Beta Unlevered = Beta Levered/(1 + (1 – tax rate) * D/E)*

***Beta Levered = (1 + (1 – tax rate)*D/E) * Beta Unlevered*

*Fonte: Bloomberg@settembre2013. Campione di società comparabili utilizzato ai fini della determinazione del Beta: FNM SpA, Veolia Enivironnement, Go Ahead Group Plc, Stagecoach Group Plc.*

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. **Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.**
8. Valutazione del capitale economico di AMT
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

# 7.1. Assunzioni di base (1/5)

- La determinazione del valore del capitale operativo di AMT è stata condotta su base *stand alone*, vale a dire nell'ambito di un contesto aziendale, rappresentato dalle previsioni pluriennali che riflettono condizioni di esistenza, continuità e di autonomia gestionale della medesima; ai fini della valutazione, è stato considerato uno **scenario caratterizzato dall'applicazione di interventi di riorganizzazione aziendale**.

- Come precisato in altre parti del presente Report, infatti, l'orizzonte temporale posto alla base del Piano Industriale di AMT, limitato al 2014, non consente di apprezzare l'evoluzione delle misure applicate o in corso di applicazione oltre tale data; tuttavia, al fine di analizzare le condizioni per il di mantenimento del supposto turnaround gestionale di AMT, si è reso necessario ipotizzare il **prolungamento di tali previsioni oltre il 2014.**

- All'esito del Servizio di Advisory, che è finalizzato all'individuazione del valore economico di AMT, è stato definito un intervallo del capitale operativo aziendale, ovvero l'intervallo del valore che, in normali condizioni di mercato, può essere considerato ragionevole per gli *assets* di un'azienda, prescindendo dalla natura delle eventuali parti coinvolte nell'operazione, dalla loro forza contrattuale e dagli specifici interessi per eventuali negoziazioni.

- Tale valore, pertanto, non tiene conto di eventuali aspettative soggettive, eventuali sinergie, della forza contrattuale delle parti e dei loro interessi che possano influire nella definizione del valore di un'azienda o di una Società nell'ambito di una trattativa tra soggetti indipendenti.

- La valutazione è stata effettuata alla luce di elementi aziendali e di previsioni e/o stime formulate in modo ragionevole.

- Nonostante Bper abbia svolto l'incarico con la massima diligenza, professionalità e indipendenza di giudizio, la stessa non assume alcuna responsabilità né fornisce alcuna garanzia in ordine alle informazioni e ai dati contenuti e/o riflessi nel Report.

# 7.1. Assunzioni di base (2/5)

» E' opportuno evidenziare, in via preliminare, quanto segue.

**a) Mantenimento delle condizioni di continuità aziendale**

- In relazione alle considerazioni contenute nella Relazione sulla Gestione al Bilancio di Esercizio 2012, si è presupposta la sussistenza delle condizioni di continuità aziendale. La Relazione della Società di Revisione incaricata, nella lettera del 26 luglio 2013 indirizzata all'Azionista di AMT S.p.A. ha evidenziato che: "*al fine del raggiungimento per l'esercizio 2013 di una posizione di equilibrio economico e finanziario, l' Azionista Unico Comune di Genova, con lettera del Sindaco del 7 maggio 2013 e in qualità di controparte del Contratto di Servizi, ha garantito un ulteriore sostegno alla Società e la continuità aziendale della stessa tramite un intervento aggiuntivo nel corso del 2013 di Euro 13,3 mln, pari alle risorse indispensabili alla Società per conseguire un risultato in pareggio secondo quanto previsto nel budget approvato per l'esercizio 2013, che tiene altresì conto dell'estensione del regime di proroga del Contratto di Servizi fino al 31 dicembre 2014*".

**b) Interventi di regolazione delle modalità organizzative e proprietarie**

- L'esposizione dell'attività aziendale alla possibile evoluzione normativa, di carattere nazionale nonché regionale, al momento non configurabile, potrebbe avere riflessi sull'assetto complessivo del sistema di trasporto pubblico locale, condizionando il regime e le regole di affidamento, ovvero su eventuali nuove modalità organizzative del servizio (e, pertanto, anche proprietarie delle attuali aziende, che potessero essere imposte dalla Legge), tra le quali la ridefinizione dei bacini di traffico con dimensionamenti diversi da quello attualmente di interesse per AMT. Ai fini del presente Report, è stato assunto il mantenimento dell'attuale quadro normativo in guisa tale che il Comune di Genova continuerà a rivestire il ruolo di controparte del Contratto di Servizi (e di Authority) anche dopo il 2014.

**c) Affidamento del Servizio di TPL Urbano ad AMT alla scadenza del termine**

- Come evidenziato anche in altre parti nel presente Report, gli esiti del rinnovo dell'affidamento del servizio di TPL Urbano, attualmente condotto dalla Società in regime di proroga con termine 31/12/2014, potranno determinare, in caso di non aggiudicazione da parte di AMT, un impatto dirimente sul valore del capitale della stessa, prefigurandosi in tal modo l'interruzione della suddetta attività, peraltro unica; in tale prospettiva, non contemplata nel presente Report, lo scenario aziendale sarebbe quello della mera liquidazione del patrimonio aziendale. Ai fini del presente Report, viene ipotizzata la conferma dell'affidamento ad AMT del servizio di TPL Urbano del Comune di Genova per un periodo di 10 anni.

# 7.1. Assunzioni di base (3/5)

**d) Efficientamento della gestione e razionalizzazione della struttura dei costi:**

- Le principali misure che il management aziendale ha posto alla base del Piano Industriale di AMT interessano l'allocazione dei fattori produttivi quali il personale e i mezzi nonché costi diretti, quali quelli per le assicurazioni, le manutenzioni, ecc.
  - Quanto al primo fattore, la rimodulazione del servizio, con effetti sulla quantità dei chilometri oggetto di produzione, ha come effetto la necessità di riorganizzare turni e orari di lavoro, nonché di ridefinire il mansionario per le categorie lavorative più direttamente esposte a tale fenomeno, in particolare i conducenti.
  - In relazione alla sensibilità di tale tematica ed alla rigidità che generalmente caratterizza tale tipo di interventi, si rende necessaria una verifica circa la concreta attuazione di tali misure e gli effetti economici effettivamente consuntivati rispetto alle previsioni del Piano Industriale in termini di minori straordinari, ferie, riposi, ecc. e di ricollocazione del personale in altre funzioni, ad es. controlleria, dalle quali sono attesi benefici in termini di recupero di marginalità reddituali.
  - Conseguentemente, assume un aspetto critico la gestione dei costi del personale e le misure adottate in termini di riduzione e/o limitazione degli straordinari e delle componenti variabili della retribuzione, del turnover, dei ricorsi a pensionamenti anticipati, ecc., che dovranno essere verificate in relazione al quadro effettivo delle esigenze di organizzazione aziendale nonché a mutamenti nel contesto giuslavoristico.
  - Per quanto concerne le esigenze in termini di parco macchine, il piano aziendale non prevede, per oggettivi limiti all'autofinanziamento, alla possibilità di accesso a forme di finanziamento pubblico nonché alla possibilità dell'Azionista di sostenere finanziariamente l'azienda a tale ulteriore finalità, l'effettuazione di investimenti di sostituzione della flotta bus caratterizzata da un'anzianità media più elevata rispetto ad altri operatori del settore; tanto si traduce in aggravi economici in termini di maggiori costi per carburanti, manutenzione, assicurazione, ecc., voci di costo che nel corso dell'ultimo biennio hanno comunque registrato un rilevante incremento. Tuttavia, <u>nella rappresentazione delle previsioni pluriennali di AMT, è stato tenuto in considerazione un progressivo aumento dell'efficienza aziendale in ragione dei livelli di investimenti previsti, come definiti dal management aziendale.</u>

# 7.1. Assunzioni di base (4/5)

**e) Monte crediti vantati verso Enti Locali**

- Ai fini della determinazione del valore economico del capitale di AMT si sono assunte normali condizioni di sussistenza, liquidabilità ed esigibilità dei crediti commerciali esistenti al 31 dicembre 2012 verso Enti Locali e Amministrativi (Regione Liguria e Comune di Genova). Non viene segnalata nei documenti aziendali analizzati alcuna criticità in merito a quanto sopra.
- A questo proposito, si evidenzia che, alla luce di possibili ritardi e/o realizzi anche sono parziali di tali crediti, eventuali valutazioni sugli stessi potranno essere effettuati nel corso di attività di *due diligence* che, ragionevolmente, potranno essere previste nel corso di eventuali procedure di cessione di azioni rappresentative il capitale sociale di AMT.

**f) Passività di esercizio**

- Ai fini della determinazione del valore economico del capitale di AMT non si solo assunte, ulteriori passività di esercizio, neanche di natura latente e/o solo potenziale. Non viene segnalata nei documenti aziendali analizzati alcuna criticità in merito a quanto sopra. Eventuali valutazioni sulle stesse potranno essere effettuate nel corso di attività di *due diligence* che, ragionevolmente, potranno essere previste nel corso di eventuali procedure di cessione di azioni rappresentative il capitale sociale di AMT.

**g) Investimenti e copertura finanziaria**

- Il Piano Industriale di AMT prevede una serie di investimenti tra i quali il rinnovo e/o interventi di manutenzione straordinaria del parco mezzi nonché finalizzati all'aumento dei livelli di sicurezza e tecnologici del servizio.
- La restrizione nell'accesso al credito e la prevista riduzione dei contributi agli investimenti nel settore dei servizi pubblici concessi dagli Enti Locali e dall'Amministrazione Centrale hanno inciso significativamente sui programmi di investimenti della AMT; l'azienda potrà contare nei prossimi anni su una limitata disponibilità di risorse finanziarie, limitandosi a fronteggiare l'esigenza di coprire il fabbisogno per investimenti ai soli propri mezzi. Nello scenario di piano assunto nel presente Report, vengono tenuti in considerazioni i livelli di investimento definiti dal management aziendale.

**h) Patrimonio Immobiliare strumentale**

- Il Piano Industriale di AMT evidenzia la necessità di ridefinire il programma di logistica delle attività industriali (manutenzione, rimessaggio, pulizia dei veicoli, ecc.), al momento dislocate in siti caratterizzati da condizioni non ottimali.
- AMT, al momento, non dispone di risorse finanziarie sufficienti per avviare un progetto di riorganizzazione dei siti produttivi, per il quale si rende necessaria l'acquisizione di nuove aree; da tale manovra, potranno essere attese riduzioni dei costi di gestione del parco mezzi ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza del lavoro.

# 7.1. Assunzioni di base (5/5)

» **Eventi successivi al 2014**

- In mancanza di elementi ed informazioni di natura qualitativa e quantitativa, come anticipato alle pagine precedenti, ai fini del presente Report, viene assunta da parte di AMT la continuità del servizio per il TPL Urbano, alla scadenza del 2014, per ulteriori 10 anni.
- Sulla possibilità che AMT possa risultare nuovamente aggiudicatario dei servizi, in particolare per quanto attiene, l'assunzione si basa sulla sussistenza di taluni vantaggi competitivi, quali il consolidato *know how* acquisito sul proprio territorio e una struttura di costi in fase di contenimento, anche se progressivo, fattori che potrebbero costituire elevate barriere all'ingresso per altri *competitor*.
- Pur non essendo disponibili al momento previsioni e stime, il Piano Industriale riporta talune prospettive nello scenario del sistema di mobilità dell'Area Genovese finalizzati a favorire l'integrazione e lo scambio di modalità di trasporto pubblico attraverso interventi di ampliamento della rete:

  i) estensione della Metropolitana da Brignole a S. Fruttuoso, da Brin a Via Canepari, da Brignole a San Martino, da Brignole a Marassi/Staglieno;

  ii) completamento dei lavori da parte di RFI del nodo ferroviario di Genova.
- Tali eventi, al momento non prevedibili, potrebbero incidere sul valore AMT, direttamente, quale gestore della Metropolitana, indirettamente, all'esito di ulteriori piani di riorganizzazione del servizio per effetto di integrazione modale.
- Gli effetti economici di tali interventi dovranno essere oggetto di apposita analisi in termini di valore della società.

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. **Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.**
9. Conclusioni

Allegati

*Disclaimer*

# 8.1. Principali ipotesi e assunzioni del metodo del DCF

- Il DCF è stato applicato sui Flussi di Cassa Operativi - **FCFO** previsti dalla stima delle previsioni pluriennali 2013 – 2024 (anni 12) elaborata a partire dal Paino Industriale di AMT.
- Bper, al fine di identificare un ragionevole intervallo di valore della Società, e non disponendo ad oggi di un *business plan* su un arco temporale più ampio con particolare riferimento ai possibili scenari di scadenza o meno delle concessioni in essere in capo ad AMT, ha ritenuto opportuno ipotizzare il rinnovo del contratto di servizio e la conseguente stima dei flussi di cassa per periodi successivi al 2014.
- La valutazione della Società è stata effettuata scontando i FCFO al costo medio ponderato del capitale (WACC) pari al 7,88% - determinato secondo quanto precedentemente riportato.
- Il valore attuale dei FCFO così determinato, è incrementato del valore di carico del valore del Patrimonio Netto al 2024, attualizzato al 31/12/2012, inteso come il valore residuo aziendale in caso di subentro da parte di terzo operatore nella gestione dell'azienda o del ramo d'azienda alla scadenza prevista dal rinnovo del contratto di servizio decennale. Il gestore uscente non riceve alcun indennizzo a fronte dei mancati guadagni futuri, mentre il gestore subentrante nei confronti dell'uscente ha: *i)* il vincolo di farsi carico di tutto il personale diretto ed indiretto (escluso i dirigenti) riferibile alle linee di business oggetto di contratto; *ii)* l'obbligo di acquisire l'intero parco rotabile impiegato nelle attività della gara al valore residuo contabile; *iii)* il diritto di prelazione sugli immobili e altri beni strumentali detenuti dal soggetto uscente.
- La somma degli elementi precedentemente identificati permette di determinare il valore della Società ovvero l'EV, indipendentemente dalla sua attuale struttura finanziaria - patrimoniale. Sottraendo (o aggiungendo, nel caso in cui vi siano disponibilità liquide in eccesso rispetto ai debiti finanziari) a tale valore l'indebitamento finanziario netto ("**PFN**") alla **data di valutazione**, si ottiene il valore del capitale economico della Società ("**Equity Value**").

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.2. FCFO del *business plan* della Società - *Rendiconto finanziario*

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011A | 2012A | 2013F (Stima) | 2014F (Stima) | 2015F (Stima) | 2016F (Stima) | 2017F (Stima) | 2018F (Stima) | 2019F (Stima) | 2020F (Stima) | 2021F (Stima) | 2022F (Stima) | 2023F (Stima) | 2024F (Stima) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reddito Operativo | | -8.743 | 4.768 | 2.862 | -3.706 | -2.078 | 305 | 526 | 886 | 1.248 | 1.614 | 1.983 | 11.121 | 11.497 |
| Imposte | | -2.155 | -4.300 | -4.101 | -3.646 | -3.633 | -3.689 | -3.698 | -3.712 | -3.726 | -3.740 | -3.755 | -4.111 | -4.126 |
| Ammortamenti Imm. immateriali | | 2.552 | 2.417 | 2.817 | 3.217 | 3.617 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 |
| Ammortamenti Imm. materiali | | 10.847 | 10.432 | 12.099 | 12.932 | 13.766 | 14.182 | 14.599 | 15.016 | 15.432 | 15.849 | 16.266 | 7.917 | 8.333 |
| Var. Fondo TFR | | -2.125 | -615 | -1.000 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 |
| Var. Altri fondi | | 932 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 |
| **Flusso della gestione reddituale** | | **1.308** | **12.202** | **12.177** | **7.798** | **10.672** | **11.799** | **12.427** | **13.190** | **13.955** | **14.723** | **15.494** | **15.927** | **16.704** |
| Variazione capitale circolante netto | | -6.136 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Variazione rimanenze* | | *510* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazione crediti commerciali* | | *1.782* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazione credito per contributi* | | *12.188* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazione fornitori* | | *2.403* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazioni debiti verso comune* | | *(2.054)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazioni altri crediti* | | *(5.808)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazioni altri debiti* | | *(15.157)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| (Investimenti)/Disinvestimenti imm. Immateriali | | -6.242 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 |
| (Investimenti)/Disinvestimenti imm. Materiali | | 681 | -25.000 | -25.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 |
| (Investimenti)/Disinvestimenti imm. Finanziarie | | 197 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Flusso di cassa gestione corrente** | | **-10.192** | **-14.798** | **-14.823** | **798** | **3.672** | **4.799** | **5.427** | **6.190** | **6.955** | **7.723** | **8.494** | **8.927** | **9.704** |
| Altri oneri/proventi | | | | | | | | | | | | | | |
| **Flusso di cassa disponibile** | | | **-14.798** | **-14.823** | **798** | **3.672** | **4.799** | **5.427** | **6.190** | **6.955** | **7.723** | **8.494** | **8.927** | **9.704** |

***L'andamento del Flusso della Gestione Reddituale riflette l'impegno del Comune di Genova a dotare la Società di risorse straordinarie di Euro 13,3 mln in ciascuno degli esercizi 2013 e 2014 e le assunzioni di risanamento a partire dal 2015; il Flusso di cassa disponibile comprende gli investimenti di rinnovo della flotta e quelli previsti al servizio della riorganizzazione complessiva dell'attività aziendale.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.3. Valutazione della Società - *DCF*

- **Il valore teorico di riferimento del capitale operativo (*Asset Side*) di AMT, derivante dall'applicazione del Metodo DCF allo scenario di riferimento, è pari a Euro 6,7 mln.**
- **Il valore teorico di riferimento del capitale economico (*Equity Side*) di AMT, derivante dalla differenza tra l'EV e la PFN al 31 dicembre 2012, è pari a tra un minimo Euro 18 mln.**

**Discounted cash flow - DCF**

| AMT S.p.A. | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Euro x 1.000* | | | | | | | | | | | | |
| Flussi di cassa disponibili | (14.798) | (14.823) | 798 | 3.672 | 4.799 | 5.427 | 6.190 | 6.955 | 7.723 | 8.494 | 8.927 | 9.704 |
| Flussi di cassa disponibili attualizzati | (13.716) | (12.737) | 635 | 2.711 | 3.284 | 3.443 | 3.639 | 3.791 | 3.902 | 3.978 | 3.875 | 3.905 |
| **Somma flussi di cassa disponibili attualizzati** | **6.709** | | | | | | | | | | | |
| *Flussi di cassa "Terminal Value"* | | | | | | | | | | | | |
| Patrimonio Netto 2024 attualizzato | (2.479) | | | | | | | | | | | |
| **ENTERPRISE VALUE** | **4.231** | | | | | | | | | | | |
| Posizione finanziaria netta rettificata @ 31/12/2012 | 13.792 | | | | | | | | | | | |
| **EQUITY VALUE** | **18.023** | | | | | | | | | | | |

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.3. Valutazione della Società - *DCF*

» **E' stata effettuata un'analisi di sensitività dell'Enterprise Value e dell'Equity Value, in relazione a variazioni del Flusso di Cassa Disponibile e del WACC.**

**Variazioni dell'Enterprise Value**

*Euro x 1.000*

| WACC | Variazioni del flusso di cassa disponibile | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | -5,00% | -2,50% | **0,00%** | 2,50% | 5,00% |
| 6,88% | 1.816 | 3.845 | 6.192 | 8.310 | 10.250 |
| 7,38% | 997 | 2.926 | 5.187 | 7.230 | 9.105 |
| **7,88%** | **219** | **2.053** | **4.231** | **6.203** | **8.016** |
| 8,38% | -523 | 1.222 | 3.322 | 3.936 | 6.982 |
| 8,88% | -1.228 | 433 | 2.458 | 3.039 | 5.998 |

**Variazioni dell'Equity Value**

*Euro x 1.000*

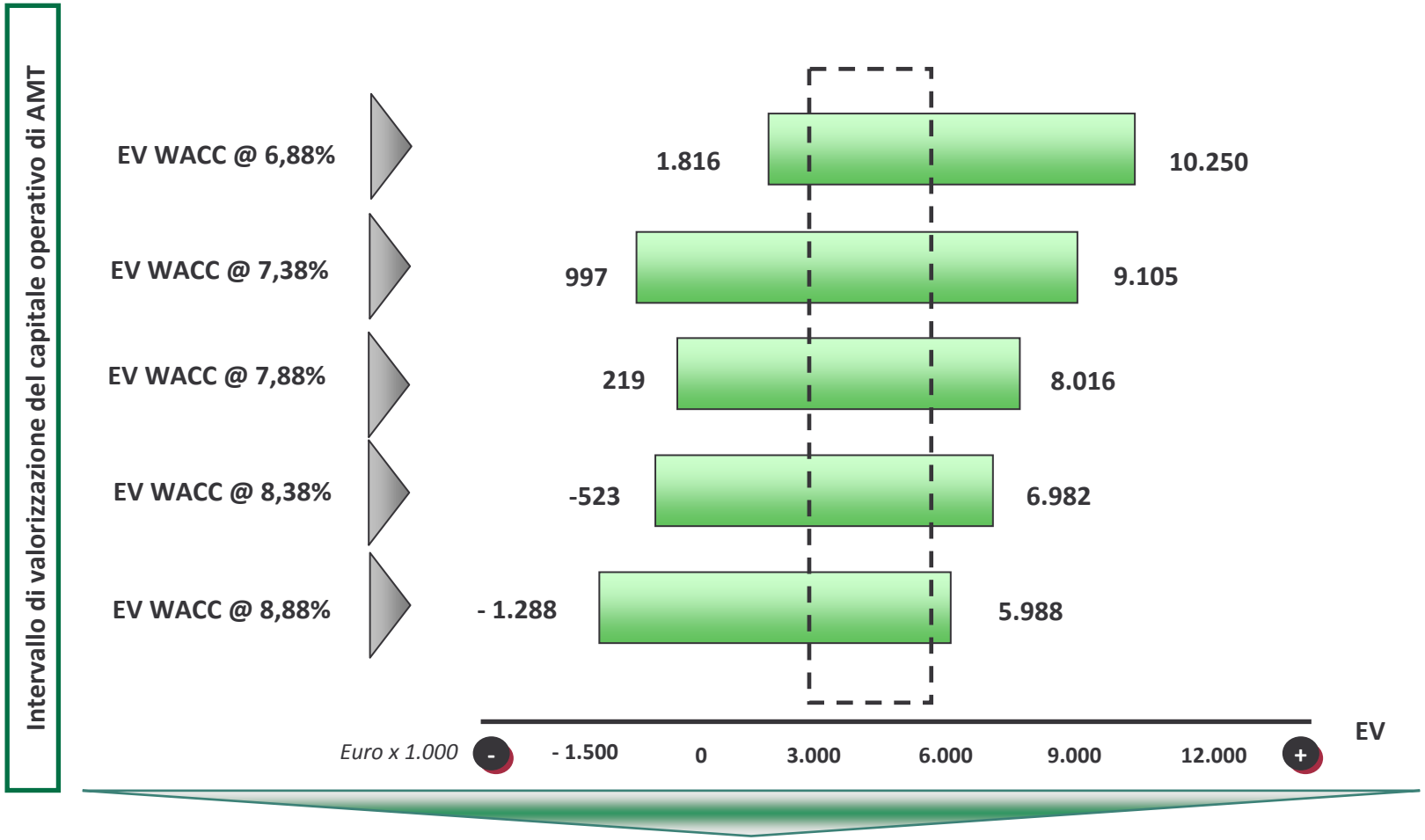
| WACC | Variazioni del flusso di cassa disponibile | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | -5,00% | -2,50% | **0,00%** | 2,50% | 5,00% |
| 6,88% | 15.608 | 17.637 | 19.984 | 22.102 | 24.042 |
| 7,38% | 14.789 | 16.718 | 18.979 | 21.022 | 22.897 |
| **7,88%** | **14.011** | **15.845** | **18.023** | **19.995** | **21.808** |
| 8,38% | 13.269 | 15.014 | 17.114 | 17.728 | 20.774 |
| 8,88% | 12.564 | 14.225 | 16.250 | 16.250 | 19.790 |

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.3. Valutazione della Società - *Asset Side*

» **Risultati dell'applicazione del metodo DCF Asset Side – Scenario Base al tasso di attualizzazione pari al costo medio ponderato di 7,88%.**



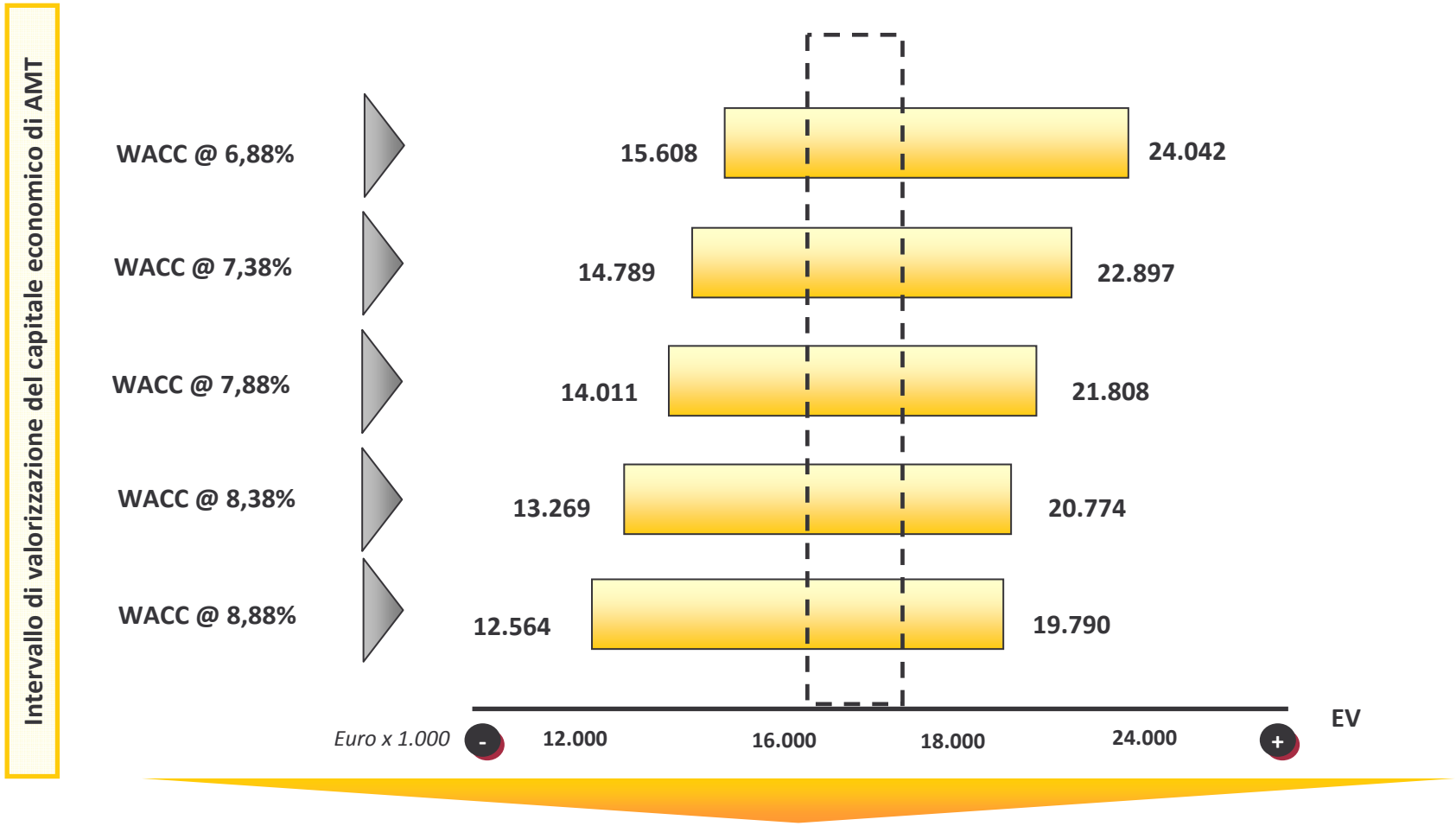

***L'intervallo di valorizzazione della Società, individuato sulla base dell'utilizzo del DCF – Asset Side, è nell'intorno di € 4,5 mln.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.4. Valutazione della Società - *Equity Side*

» Sulla base dell'applicazione del DCF, è stato individuato il seguente **intervallo di valorizzazione del capitale economico di AMT**.




***L'intervallo di valorizzazione della Società, individuato sulla base dell'utilizzo del DCF, è nell'intorno di € 17 mln.***

BOZZA

# 8.5. Metodo di confronto - *Multipli di mercato*

- Non essendoci società quotate con stime pubblicamente disponibili perfettamente comparabili alla Società oggetto di valutazione, ai fini dell'applicazione del Metodo dei Multipli di Mercato è stato individuato e selezionato un campione di società quotate nel settore allargato dei trasporti in ambito nazionale ed europeo.
- Il campione di società quotate individuato evidenzia differenze in termini di *business model* della Società nonché in termini di grandezze economico, patrimoniali e finanziarie; a tal fine, siamo consapevoli che l'applicazione dei Multipli di Mercato può essere considerata meramente una *proxy* ai fini della valutazione di AMT.
- Nel campione sono stati inclusi grandi gruppi attivi nel settore trasporti; in particolare FNM S.p.A., quotata sulla Borsa Valori di Milano, è il primario operatore nel settore del trasporto integrato e della mobilità in Lombardia; ciononostante, tale società, - unica italiana del panel selezionato - non risulta perfettamente comparabile ad AMT in termini operativi di *business*. Inoltre, la stima del *consensus* atteso degli analisti per FNM S.p.A. non è disponibile.

***Panel di comparabili***

FNM

Go-Ahead

national express

STAGECOACH GROUP
greener smarter travel

VEOLIA ENVIRONNEMENT

***Il campione di società quotate da noi individuato e preso come riferimento per la valutazione di AMT è rappresentato da società operanti nel settore allargato dei trasporti con focus sul TPL.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.5. Metodo di confronto - *Multipli di mercato*

» Riportiamo di seguito, i Multipli di Mercato del campione di società individuato.

| Società | Paese | Equity Value (€mn) | PFN (€mn) | EV (€mn) | Fatturato (€mn) | EV/Fatturato | | | EV/EBITDA | | | EV/EBIT | | | P/E | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 2012A | 2013E | 2014E | 2012A | 2013E | 2014E | 2012A | 2013E | 2014E | 2012A | 2013E | 2014E |
| **FNM SPA** | IT | 87 | -67 | 19 | 299 | 0,06x | n.d. | n.d. | 0,58x | n.d. | n.d. | 1,13x | n.d. | n.d. | 3,60x | n.d. | n.d. |
| **VEOLIA ENVIRONNEMENT** | FR | 5.338 | 13.427 | 18.765 | 29.439 | 0,64x | 0,79x | 0,76x | 6,99x | 9,20x | 8,41x | 18,16x | 20,54x | 18,07x | 13,55x | 23,87x | 15,09x |
| **GO-AHEAD GROUP PLC** | GB | 731 | 123 | 853 | 3.050 | 0,28x | 0,27x | 0,28x | 4,49x | 4,81x | 4,52x | 7,85x | 7,62x | 6,92x | 11,48x | 11,91x | 10,71x |
| **STAGECOACH GROUP PLC** | GB | 2.107 | 652 | 2.759 | 3.327 | 0,83x | 0,78x | 0,74x | 6,77x | 6,69x | 6,35x | 9,96x | 10,30x | 9,86x | 11,19x | 12,57x | 11,56x |
| **NATIONAL EXPRESS GROUP PLC** | GB | 1.311 | 1.059 | 2.370 | 2.172 | 1,09x | 1,09x | 1,07x | 6,22x | 6,50x | 6,33x | 12,50x | 10,92x | 11,07x | 18,42x | 19,99x | 14,83x |
| **Media** | | | | | | **0,58x** | **0,73x** | **0,71x** | **5,01x** | **6,80x** | **6,40x** | **9,92x** | **12,34x** | **11,48x** | **11,65x** | **17,08x** | **13,05x** |
| **Mediana** | | | | | | **0,64x** | **0,78x** | **0,75x** | **6,22x** | **6,60x** | **6,34x** | **9,96x** | **10,61x** | **10,46x** | **11,48x** | **16,28x** | **13,20x** |
| ***Min*** | | | | | | ***0,06x*** | ***0,27x*** | ***0,28x*** | ***0,58x*** | ***4,81x*** | ***4,52x*** | ***1,13x*** | ***7,62x*** | ***6,92x*** | ***3,60x*** | ***11,91x*** | ***10,71x*** |
| ***Max*** | | | | | | ***1,09x*** | ***1,09x*** | ***1,07x*** | ***6,99x*** | ***9,20x*** | ***8,41x*** | ***18,16x*** | ***20,54x*** | ***18,07x*** | ***18,42x*** | ***23,87x*** | ***15,09x*** |

» Ai fini della valutazione con il Metodo dei Multipli di Mercato è stato utilizzato il seguente multiplo *Asset Side*:

- **EV/Fatturato (= ricavi di mercato)**

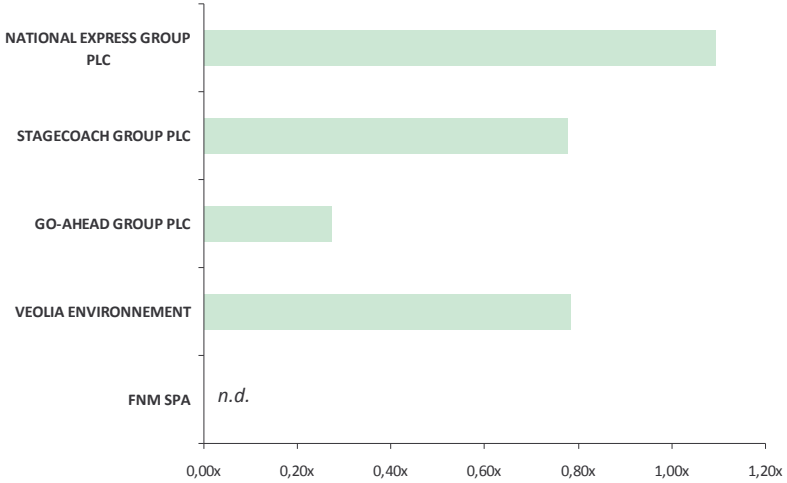
» Sono stati utilizzati i valori mediani dell'intero campione di riferimento, in quanto non si dispone della sottodistinzione per tipologia di attività svolta e *business unit*, assumendo che l'intero campione possa essere considerato una *proxy* ai fini della valutazione poiché rappresentativo di società operanti nel settore dei trasporti – seppur nelle limitazioni e semplificazioni tipiche ed intrinseche del Metodo dei Multipli di Mercato.

BOZZA

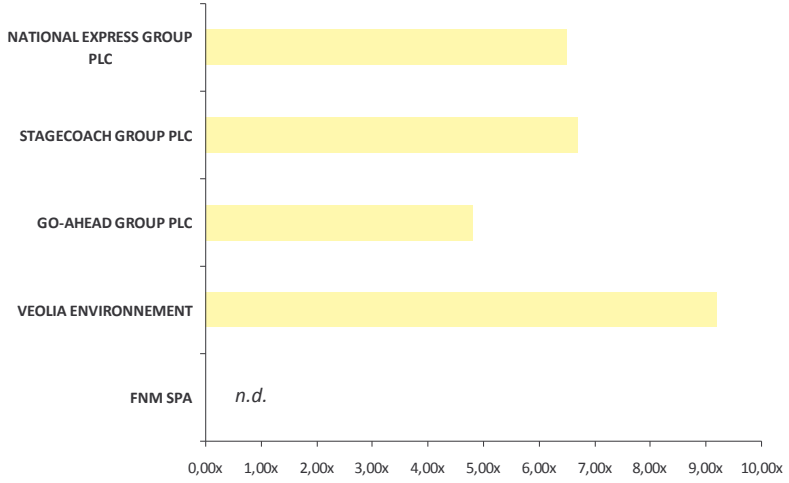
GRUPPO BPER

# 8.5. Metodo di confronto - *Multipli di mercato*

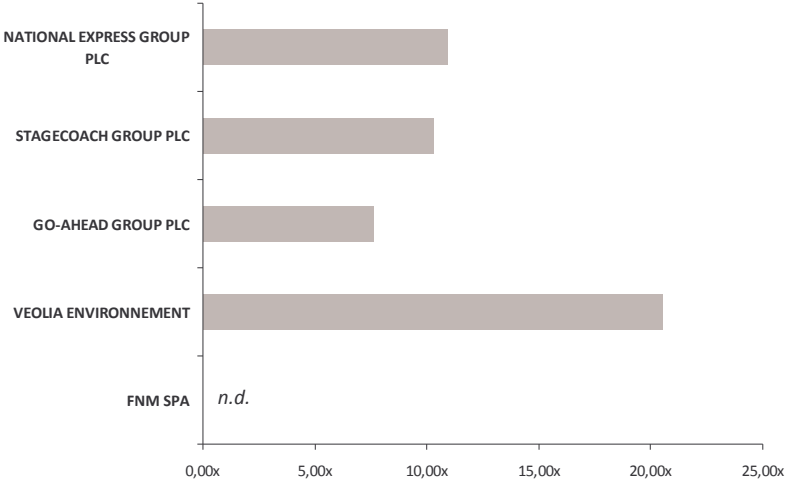
*EV/Fatturato 2013E*



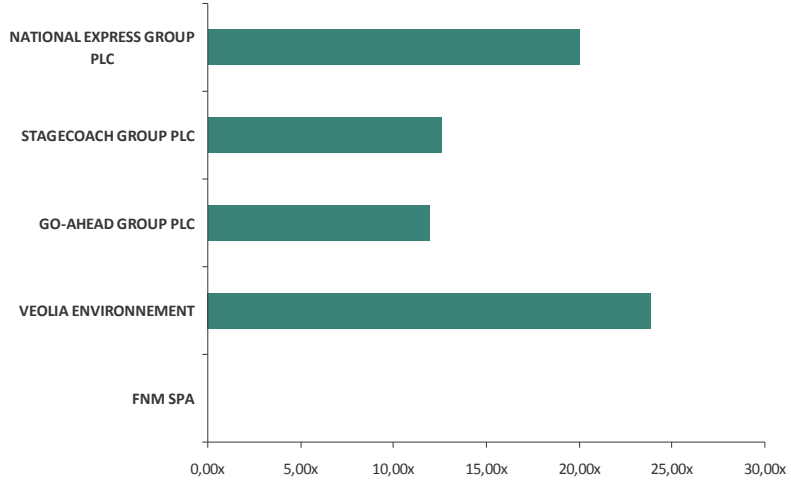

*EV/Ebitda 2013E*




*EV/Ebit 2013E*




*P/E 2013E*



BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.5. Metodo di confronto - *Multipli di mercato*

- Nell'applicazione del metodo dei Multipli di Mercato non si può prescindere dalla considerazione che la Società oggetto di valutazione non è, ad oggi, quotata in Borsa.
- Le società quotate tipicamente beneficiano di un premio di liquidità connesso alla possibilità di smobilizzare nel breve termine l'investimento; per questo motivo la prassi professionale e la dottrina suggeriscono di applicare uno sconto di liquidità compreso in un *range* tra il 20% e il 30% (Fonte: *EVCA – European Venture Capital Association*).
- Considerata l'attuale congiuntura economica sfavorevole ed il protrarsi del periodo di turbolenza dei mercati finanziari a livello mondiale, si ritiene opportuno sottolineare come l'andamento dei principali prezzi azionari non rifletta il reale e presumibile valore di realizzo delle società quotate.
- Peraltro, trovandosi AMT in una situazione caratterizzata da persistente squilibrio economico e con la necessità di effettuare interventi di riorganizzazione e di investimento, si ritiene di applicare un ulteriore sconto del 50%.
- Alla luce di quanto suesposto, l'applicazione del metodo di confronto dei Multipli di mercato avviene sui risultati economico finanziari conseguiti dalla Società al 31 dicembre 2012 e meramente dal lato *Asset Side (Enterprise Value)*. Per la determinazione dell'Equity Value è stata sommata la Posizione Finanziaria Netta al 3/9/2013, fornita dal management aziendale.

| Società | Paese | EV (€mn) | Fatturato (€mn) | EV/Fatturato | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2012A | 2013E | 2014E |
| FNM SPA | IT | 19 | 299 | 0,06x | n.d. | n.d. |
| VEOLIA ENVIRONNEMENT | FR | 18.765 | 29.439 | 0,64x | 0,79x | 0,76x |
| GO-AHEAD GROUP PLC | GB | 853 | 3.050 | 0,28x | 0,27x | 0,28x |
| STAGECOACH GROUP PLC | GB | 2.759 | 3.327 | 0,83x | 0,78x | 0,74x |
| NATIONAL EXPRESS GROUP PLC | GB | 2.370 | 2.172 | 1,09x | 1,09x | 1,07x |
| Media | | | | 0,58x | 0,73x | 0,71x |
| Mediana | | | | 0,64x | 0,78x | 0,75x |
| *Min* | | | | *0,06x* | *0,27x* | *0,28x* |
| *Max* | | | | *1,09x* | *1,09x* | *1,07x* |

| Multipli di mercato | |
|---|---|
| **AMT S.p.A.** | **2013** |
| *Euro x 1.000* | |
| Ricavi da traffico 2013 (attesi) | 61.360 |
| EV/Sales | 0,78x |
| **Enterprise value** | **47.861** |
| *Sconti applicati* | |
| Sconto di liquidità | 30% |
| Sconto per ristrutturazione | 50% |
| **ENTERPRISE VALUE** | **9.572** |
| Posizione finanziaria netta rettificata @ 3/9/2013 | 10.400 |
| **EQUITY VALUE** | **19.972** |

# 8.6. Metodo di confronto – *Metodo Patrimoniale*

- Ove invece la prospettiva di perdita sia strutturale e imprescindibile, il valore determinato attraverso il ricorso ad un metodo razionale di valutazione del capitale economico, quali sono tutti i metodi basati sui flussi reddituali o finanziari prospettici, potrebbe non essere rappresentativo dell'effettivo valore del capitale economico dell'impresa, nella misura in cui sia possibile configurare un valore del capitale di liquidazione per stralcio dell'impresa di ammontare superiore a quello derivante dall'applicazione degli algoritmi di calcolo propri delle altre metodologie.

- Infatti, secondo una regola generale di valutazione del capitale economico, il capitale di liquidazione si pone come il limite minimo di valore del capitale economico, ove sia maggiormente conveniente cessare l'attività, nelle condizioni date, piuttosto che proseguire accumulando perdite gestionali o deficit di cassa da ripianare. Secondo i criteri di valutazione propri del capitale di liquidazione, le attività devono essere valutate al valore di presunto realizzo e le passività al valore di estinzione.

- Nelle condizioni attuali, ad esempio, la considerazione dei valori di presunto realizzo dell'attività spinge a ritenere che il valore del patrimonio netto contabile possa essere integrato per tenere conto del valore corrente dell'attivo aziendale di natura tecnico-strumentale, inteso come flotta bus/filobus e materiale rotabile e degli immobili; in merito alla componente immateriale, connessa alla possibilità di AMT di operare su un bacino di TPL vasto ed importante come quello del Comune di Genova, in condizioni di monopolio naturale, avendo sviluppato know-how ed esperienza professionale specifica, la quantificazione del valore è implicita nella valutazione effettuata con il metodo DCF e con i multipli di mercato.

- Si evidenzia che, come riportato precedentemente, si sono assunte normali condizioni di sussistenza, liquidabilità ed esigibilità dei crediti commerciali esistenti al 31 dicembre 2012 verso Enti Locali e Amministrativi (Regione Liguria e Comune di Genova), di altre attività, ovvero di ulteriori passività, neanche di natura latente e/o solo potenziale, in quanto non viene segnalata nella documentazione aziendale analizzata alcuna criticità in merito a quanto sopra.

# 8.6. Metodo di confronto – *Metodo Patrimoniale*

» Per la determinazione di plusvalori relativamente alla flotta aziendale costituita da bus/filobus nonché al materiale rotabile e agli altri impianti, sono state assunte le grandezze economiche riportate nelle polizza assicurative, come specificato di seguito.

**1. Flotta bus/filobus**

Relativamente a tale categoria di cespiti, ai fini del presente Documento, è stato assunto quale valore di mercato l'indennizzo riconosciuto dalla polizza assicurativa in essere, stipulata da AMT con Fondiaria Sai S.p.A. nel corso del 2013, a fronte di danno totale ai veicoli assicurati (vds. Capitolato Polizza Amministrata a libro matricola n. 0100.5101895.69), art. 30 – Degrado Convenzionale – Criteri di indennizzo.

**b) Danno totale ai veicoli**

- Nel caso di perdita totale ai mezzi indicati nell'allegato n. 1 (autobus e filobus) il risarcimento dei danni avverrà sulla base dei valori indicati sul bilancio aziendale con un minimo di indennizzo pari ad €. 5.000,00.
- Nel caso di danno totale ai mezzi indicati nell'allegato n. 2 (autovetture ed veicoli ausiliari) il risarcimento sarà pari al valore commerciale del veicolo stesso al momento del sinistro – stabilito in base alla media delle quotazioni di "Eurotax Giallo" ed "Eurotax Blu" - con il limite del valore indicato in polizza.

b1) **Valore a bilancio residuo totale pari ad €. 55.000.000,00 (utile al fine del danno totale)**
b2) E' considerata "perdita totale del veicolo" il caso in cui le spese di riparazione sommate all'importo realizzabile dal relitto, raggiungano o superino il valore commerciale dello stesso al momento del sinistro
c) **Limite massimo di indennizzo €. 20.000.000,00 per sinistro e per anno assicurativo.**

Nella seguente tabella sono riportati i dati sintetici riferiti al 31/12/2012 dei mezzi assicurati. In allegato gli stessi dati sono esposti in via analitica.

| Categoria di mezzo | n. | Costo storico | Valore contabile 2012 | Valore Assicurativo |
|---|---|---|---|---|
| FILOBUS | 34 | 6.954.862 | 1.202.887 | 1.287.887 |
| AUTOBUS | 704 | 64.893.513 | 15.632.841 | 17.727.655 |
| **TOTALE** | **738** | **71.848.375** | **16.835.728** | **19.015.542** |
| **Plusvalenza lorda** | | | | **2.179.814** |
| Imposte (%) (*) | | | | **31,40%** |
| **Plusvalenza netta** | | | | **1.495.353** |

*(*) Ipotesi di applicazione di imposte sul reddito (Ires e Irap) con aliquote massime.*

» Infatti, in assenza di provvedimenti legislativi connessi alla rivalutazione del valore finale degli autobus, il maggior valore agli stessi attribuito genera ammortamenti fiscalmente non deducibili e pertanto ripresi integralmente a tassazione in base alle aliquote IRES e IRAP attualmente vigenti.

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 8.6. Metodo di confronto – *Metodo Patrimoniale*

**2. Materiale Rotabile**

Relativamente a tale categoria di cespiti, ai fini del presente Documento, è stato assunto quale valore di mercato l'indennizzo riconosciuto dalla polizza assicurativa in essere, stipulata da AMT con Fondiaria Sai S.p.A. nel corso del 2013, a fronte di danno totale ai veicoli assicurati art. 40 – Metropolitana: Impianti, vetture e beni

3. **Elenco vetture metropolitana: Numero totale 18**
   Tutti i veicoli sono di proprietà AMT dal 2007 per un valore (già degradato) di circa 12.500.000 euro.

4 **Automezzi ausiliari Metropolitana**
   Si intendono compresi nell'assicurazione tutti gli automezzi ausiliari (a titolo esemplificativo locomotori, motocarrelli, sollevatori) alla gestione della Metropolitana in uso e circolazione all'interno della linea e in deposito, su proprietà F. S., su strada pubblica per un valore (già degradato) totale di circa €. 2.000.000,00 (elenco disponibile presso AMT).

Nella seguente tabella sono riportati i dati riferiti al 31/12/2012 dei mezzi assicurati. In allegato gli stessi dati sono esposti in via analitica.

| Metropolitana | N° | Costo storico | Amm. Acc. | Valore contabile | Valore assicurativo | Plusvalenza lorda | Imposte (%) (*) | Plusvalenza netta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 VEICOLI | 18 | 14.021.223 | (3.953.348) | 10.067.875 | 12.500.000 | 2.432.125 | 31,4% | 1.668.438 |
| AUTOMEZZI AUSILIARI METROPOLITANA | 171 | 4.139.910 | (359.496) | 3.780.413 | 2.000.000 | n.a. | | n.a. |
| **TOTALE** | **189** | **18.161.133** | **(4.312.844)** | **13.848.288** | **14.500.000** | **2.432.125** | | **1.668.438** |

*(*) Ipotesi di applicazione di imposte sul reddito (Ires e Irap) con aliquote massime.*

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 8.6. Metodo di confronto – *Metodo Patrimoniale*

**3. Immobili**

Relativamente a tale categoria di cespiti, ai fini del presente Documento, sono state apportate rettifiche al valore contabile netto del 2012 in relazione a valori peritali disponibili o ad altre stime fornite dal management aziendale. In allegato sono esposte le descrizioni dei singoli cespiti e le informazioni analitiche relative ai valori peritali.

| Tipologia immobili | Valore contabile Lordo 2012 | Fondo Ammortamento 2012 | Valore Contabile Netto 2012 | Valutazione perizia per il calcolo della plusvalenza | Plusvalenza lorda |
|---|---|---|---|---|---|
| Complesso Direzione | 8.965.578 | -2.689.999 | 6.275.579 | 7.783.522 | 1.820.372 |
| Area Campi | 6.963.397 | 0 | 6.963.397 | 6.455.711 | -507.686 |
| Rimesse Extraurbane | 1.941.306 | -184.181 | 1.757.125 | 1.741.028 | -16.098 |
| Ascensori | 1.777.863 | -68.774 | 1.709.089 | 1.905.213 | 196.123 |
| Sottostazioni Filobus | 143.361 | -14.336 | 129.025 | 212.780 | 83.755 |
| Servizi igienici ed edicole | 81.851 | -10.913 | 70.938 | 987.466 | 916.527 |
| Funicolari | 3.178.408 | -530.322 | 2.648.086 | 2.225.671 | -422.415 |
| Principe Granarolo | 95.613 | -1.373 | 94.239 | N.D. | 0 |
| Costruzioni leggere | 547.743 | -143.181 | 404.562 | N.D. | 0 |
| **TOTALE** | **23.695.121** | **-3.643.080** | **20.052.042** | **21.311.390** | **2.070.579** |
| Imposte (%) (*) | | | | | 31,4% |
| Plusvalenza netta | | | | | **1.420.417** |

*(*) Ipotesi di applicazione di IRES e IRAP con aliquote massime*

*Fonte dati: AMT S.p.A.*

# 8.6. Metodo di confronto – *Metodo Patrimoniale*

**In merito al portafoglio immobiliare, il Piano Industriale di AMT non ne ipotizza alcuna operazione di realizzo. Peraltro, vengono evidenziate necessità di investimento, non sostenibili dal punto di vista finanziario, nel settore della logistica attraverso l'acquisizione di nuove aree al fine di efficientare le attività industriali di manutenzione, movimentazione, rimessaggio e pulizia dei veicoli, al momento penalizzate dall'attuale situazione dei cespiti a ciò dedicati.**

**Poiché non risultano disponibili perizie aggiornate sugli immobili di proprietà, né tanto meno informazioni su eventuali nuove destinazioni d'uso e/o prospettive di sviluppo di taluni cespiti, in particolare per quelli suscettibili di trasformazione in relazione ad ubicazione o solo a mere potenzialità (ad. es. complesso direzionale di Via Montaldo e fabbricato di Via Bobbio, inserite in aree fortemente residenziali e terreno "Campi"), e da ultimo lo stagnante mercato immobiliare che ha fatto registrare una variazione particolarmente marcata delle stime di valore formulate nel corso degli ultimi anni, risulta di difficile stima effettuare previsioni di ordine temporale ed economico in ordine a tali potenziali realizzi. Tuttavia le recenti variazioni al ribasso subite dalle quotazioni immobiliari rendono probabilmente meno "obsolete" stime immobiliari riferite ai primi anni Duemila, perché molti successivi rialzi sono stati riassorbiti dai ribassi intervenuti a partire dal 2009 in avanti.**

**Alla luce di quanto sopra, il Comune di Genova potrebbe valutare la possibilità di definire negozialmente con eventuali acquirenti di azioni rappresentative il capitale sociale di AMT che eventuali plusvalenze che potessero rinvenire da operazioni di valorizzazione e/o dismissione del portafoglio immobiliare della Società, e ciò anche per effetto di eventuali cambi di destinazione d'uso di aree, saranno a vantaggio esclusivo del Socio Pubblico, secondo una formula già sperimentata in altre operazioni di aggregazione aziendale recentemente intervenute nel settore pubblico, come ad esempio nel caso del Conferimento del Ramo di azienda relativo alle tratte di TPL extra-urbano da parte di TPER S.rl. a Start Romagna S.p.A..**

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.6. Metodo di confronto – *Metodo Patrimoniale*

» Si riportano, di seguito i risultati ottenuti applicando la metodologia esposta alle pagine precedenti.

| Valutazione Patrimoniale - Rettifica del Patrimonio Netto | *Euro* |
|---|---|
| **Patrimonio netto al 31.12.2012** | **9.051.000** |
| Plusvalenza lorda su BUS E FILOBUS | 2.179.814 |
| Plusvalenza lorda su METROPOLITANA | 2.432.125 |
| Plusvalenza lorda su IMMOBILI | 2.070.579 |
| Totale Patrimonio netto rettificato (al lordo delle imposte) | 15.733.518 |
| Imposte (%) (*) | 31,4% |
| **Totale Patrimonio netto rettificato (al netto delle imposte)** | **13.635.207** |

*(*) Ipotesi di applicazione di IRES e IRAP con aliquote massime*

BOZZA

# 8.7. Valutazione della Società – *Governance (1/3)*

- Nella scelta di un investimento, il socio operativo generalmente valuta l'esistenza dei presupposti per la creazione di valore nel medio/lungo periodo; tra questi, la possibilità di incidere sulle scelte gestionali e di orientare l'operatività aziendale verso una maggiore efficienza e profittabilità.

- In settori regolamentati, come quello dei servizi pubblici locali, caratterizzati da prestazioni fissate contrattualmente, le azioni gestionali hanno natura prevalentemente organizzativa; la possibilità di conferire, in maniera autonoma, impulso a progetti di ridefinizione dell'assetto produttivo, quali riduzioni di costi attraverso l'esternalizzazione di processi produttivi o erogativi, il raggiungimento di sinergie (ad es. nella politica degli approvvigionamenti, attraverso l'accresciuta dimensione operativa), ovvero una diversificazione dei ricavi, attraverso l'ampliamento o l'integrazione dell'offerta di servizi, rientra nelle prerogative concesse al socio operativo dalla *governance* aziendale.

- Quanto più tali regole conferiranno stabilità gestionale e manageriale al socio operativo, in un orizzonte temporale ritenuto congruo per la realizzazione dei piani finalizzati alla creazione di valore, tanto più potranno essere apprezzati i benefici alla base del calcolo del premio.

- Tra le regole di *corporate governance* maggiormente diffuse nella prassi operativa, tendenti a garantire stabilità nell'azionariato vengono citati:
  - gli accordi di *lock up*, in forza del quale il socio operativo si impegna a non cedere la propria partecipazione societaria;
  - gli accordi di *earn out*, che prevedono modalità di pagamento parziale differito a favore del venditore al raggiungimento di determinati obiettivi;
  - i piani di *stock option* ed altri meccanismi di incentivazione al socio operativo;
  - gli accordi di *exit ratchet*, in forza dei quali al momento del disinvestimento da parte del socio operativo, e in presenza di effettivo realizzo dell'aumento del valore rispetto a quello posto alla base dell'acquisizione, le proporzioni di partecipazione vengono riallocate, sulla base di un prezzo prestabilito, in modo tale da remunerare il socio operativo con un premio per la performance realizzata.

BOZZA

# 8.7. Valutazione della Società – *Governance (2/3)*

- La condivisione con il socio operativo di obiettivi aziendali, le forme e le modalità di governo aziendale, attraverso la rappresentanza dei soci negli organi di funzionamento, nonché l'attribuzione di specifici poteri di natura amministrativa dovranno essere posti alla base degli accordi tra le parti. Tramite la previsione di quorum deliberativi potranno essere disciplinati i poteri attribuiti al socio operativo e conseguenti diritti di veto su alcune materie particolarmente sensibili, quali le modifiche allo statuto sociale, la distribuzione di riserve e dividendi, l'approvazione dei budget annuali e dei documenti di pianificazione pluriennali, l'approvazione della bozza di bilancio, la nomina e la revoca di amministratore delegato e/o direttore generale, la redazione di operazioni societarie straordinarie, la cessione di asset strategici, ecc.
- In tale ambito, i soci dovranno progettare un sistema di scambio e condivisione di informazioni aziendali di natura industriale, gestionale, economico-finanziaria che possano consentire una migliore comprensione della struttura e dell'andamento delle attività societarie, delle politiche e delle strategie d'impresa, nonché delle relative performance; in tale modo, potranno essere altresì controbilanciate eventuali asimmetrie che possono trovare origine nell'attribuzione di poteri gestionali.
- In considerazione della natura temporale dell'investimento effettuato dal socio operativo, è prevista, normalmente sin dal momento dell'ingresso, la disciplina delle modalità del disinvestimento del medesimo, nell'ambito di un percorso che porti alla cessione della partecipazione che comprenda anche le modalità di valutazione della stessa e di attuazione dell'operazione.
- Solo a titolo meramente rappresentativo, senza la pretesa di voler costituire una trattazione esaustiva, per essere praticabile la soluzione di disinvestimento dovrà soddisfare le seguenti tre condizioni:
  - attivazione del disinvestimento entro un determinato intervallo temporale;
  - valutazione della partecipazione al suo reale valore di mercato;
  - perseguibilità del processo di disinvestimento.

BOZZA

# 8.7. Valutazione della Società – *Governance (3/3)*

» Per quanto attiene l'impatto di eventuali accordi relativi alla *governance* che dovranno essere previsti dalla procedura di cessione delle azioni rappresentative il capitale di AMT ad un socio operativo, si rileva quanto segue.

» Il sistema di regole di *governance*, che andranno riflesse nello statuto della Società e/o nel patto parasociale, sono volte a regolamentare alcuni aspetti della gestione ed il rapporto tra il socio pubblico ed il socio operativo:

- la stabilità della compagine sociale e l'incentivo del socio operativo;
- il governo dell'impresa e l'informativa societaria;
- il disinvestimento da parte del socio operativo.

» La letteratura finanziaria converge sull'idea che se all'esito di una transazione, l'acquirente può esercitare il controllo di un'impresa e da ciò ottenere benefici, il **premio di controllo** o **uno sconto di minoranza** può avere ragione di esistere.

***Alla luce delle considerazioni sopra espresse, ed in relazione al sistema di governance che verrà proposto ai potenziali soci operativi nell'ambito di una procedura di cessione di azioni di AMT non totalitaria, la valorizzazione della quota del capitale sociale di AMT oggetto di cessione potrebbe essere suscettibile di un decremento.***

***La prassi operativa generalmente attribuisce allo sconto un peso compreso in un intervallo tra il 10% ed il 30% dello stesso valore.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.8. Valutazione della Società – *Analisi comparativa*

» Di seguito vengono comparate alcune opzioni che possono verificarsi nell'ambito di una procedura finalizzata alla cessione di azioni di AMT.

» In premessa, è opportuno evidenziare che tale analisi è stata elaborata sulla base dei presupposti delineati nella seguente tabella.

| Assunzioni | |
|---|---|
| n. azioni AMT | 221.220,00 |
| Valore nominale azione AMT (Euro) | 51,65 |
| Valore di mercato azione AMT (Euro) (*) | 80,96 |
| Sconto di minoranza | 25% |
| Aumento di capitale (Euro) | 30.000.000 |

*(*) Per il 100% del capitale sociale*

» Gli scenari elaborati prevedono le seguenti opzioni:

| Opzioni | Casi |
|---|---|
| Cessione 100% azioni | Caso unico |
| Aumento di capitale riservato a terzi | A = 40%, B = 51%, C = 70%, D = 80% |
| Cessione del 20% e aumento di capitale | A = 40%, B = 51%, C = 70%, D = 80% |

BOZZA

# 8.8. Valutazione della Società – *Analisi comparativa*

| Opzione 1: cessione del 100% delle azioni | |
|---|---|
| | **Scenario Unico** |
| Capitale sociale iniziale | 11.426.013 |
| Quota iniziale di partecipazione Comune di Genova | 100% |
| Cessione quote del Comune di Genova | 100% |
| Incasso del Comune di Genova dall'operazione | 17.909.451 |

***In caso di realizzo del 100% delle azioni rappresentative il capitale sociale di AMT, il Comune di Genova non sarà interessato da operazioni di aumento di capitale sociale della Società. I proventi potranno essere destinati a contribuire il fabbisogno riveniente dall'impegno assunto dal Comune (assunzione principale delle analisi svolte) di garantire il pareggio economico di AMT nel biennio 2013 e 2014.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.8. Valutazione della Società – *Analisi comparativa*

| Opzione 2: aumento di capitale riservato a terzi | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Caso Ottimale | Caso A | Caso B | Caso C | Caso D |
| Capitale sociale iniziale | 11.426.013 | 11.426.013 | 11.426.013 | 11.426.013 | 11.426.013 |
| Quota iniziale di partecipazione Comune di Genova | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Cessione quote del Comune di Genova | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Incasso del Comune di Genova dall'operazione | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Quota riservata a Investitore per aumento di capitale | 63% | 40% | 51% | 70% | 80% |
| Aumento capitale sociale Investitore (incluso il sovrapprezzo) | 30.000.000 | 17.371.899 | 24.432.229 | 38.086.710 | 71.625.324 |
| Aumento capitale sociale Comune di Genova | 0 | 12.628.101 | 5.567.771 | 0 | 0 |
| Capitale sociale post operazione | 30.568.985 | 40.090.189 | 34.681.192 | 34.391.981 | 57.130.065 |
| Fondo sovrapprezzo | 10.857.028 | 1.335.824 | 6.744.821 | 15.120.742 | 25.921.272 |
| Patrimonio Netto post operazione | 39.046.013 | 39.046.013 | 39.046.013 | 50.827.452 | 80.671.337 |
| Quota di partecipazione Comune di Genova post operazione | 37% | 60% | 49% | 30% | 20% |
| Quota di partecipazione Investitore post operazione | 63% | 40% | 51% | 70% | 80% |

***Per operazioni di aumento di capitale destinate a terzi inferiori – nel caso in esame e secondo le assunzioni formulate - al 63% circa, il Comune di Genova sarà richiesto di contribuire all'aumento di capitale in via proporzionale alla propria quota. Si segnala che, alla luce della situazione aziendale, che richiede un notevole impegno di risorse per consentire la riorganizzazione ed il rilancio di AMT, potrebbero risultare non gradite operazioni di minoranza.***

***Per operazioni di aumento di capitale superiori al 63%, l'Investitore sarà richiesto di versare importi progressivamente più che proporzionali rispetto all'aumento di capitale (a titolo di sovrapprezzo) e tanto per effetto dell'esiguità del capitale sociale attuale di AMT. Tale ultima operazione, potrebbe risultare non di gradimento da parte dell'Investitore.***

***Dall'operazione, non sono previsti incassi per il Comune di Genova; peraltro, pur nel caso ottimale, il Comune di Genova potrebbe essere richiesto di contribuire ad aumenti di capitale di importo superiore a quanto assunto. In mancanza di risorse, il Comune di Genova sarebbe destinato a diluire la propria quota; pertanto, a prescindere da ragioni di opportunità a mantenere quote di minoranza, il Comune potrebbe valutare l'opzione di cessione del 100% delle azioni.***

BOZZA

GRUPPO BPER

# 8.8. Valutazione della Società – *Analisi comparativa*

| Opzione 3: cessione di quota del 20% e aumento di capitale | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Caso Ottimale | Caso A | Caso B | Caso C | Caso D |
| Capitale sociale iniziale | 11.426.013 | 11.426.013 | 11.426.013 | 11.426.013 | 11.426.013 |
| Quota iniziale di partecipazione Comune di Genova | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Cessione quote del Comune di Genova | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| Incasso del Comune di Genova dall'operazione | 3.581.266 | 2.685.950 | 3.581.266 | 3.581.266 | 3.581.266 |
| Quota riservata a Investitore per aumento di capitale | 63% | 40% | 51% | 70% | 80% |
| Aumento capitale sociale Investitore (incluso il sovrapprezzo) | 30.000.000 | 17.371.899 | 24.432.229 | 41.781.439 | 71.625.324 |
| Aumento capitale sociale Comune di Genova | 0 | 12.628.101 | 5.567.771 | 0 | 0 |
| Capitale sociale post operazione | 24.568.985 | 38.299.556 | 30.953.752 | 29.730.422 | 42.805.000 |
| Fondo sovrapprezzo | 16.857.028 | 3.126.457 | 10.472.261 | 23.477.030 | 40.246.337 |
| Patrimonio Netto post operazione | 39.046.013 | 39.046.013 | 39.046.013 | 50.827.452 | 80.671.337 |
| Quota di partecipazione Comune di Genova post operazione | 32% | 56% | 43% | 26% | 18% |
| Quota di partecipazione Investitore post operazione | 68% | 44% | 57% | 74% | 82% |

***Per operazioni di aumento di capitale destinate a terzi inferiori – nel caso in esame e secondo le assunzioni formulate - al 63% circa, il Comune di Genova sarà richiesto di contribuire all'aumento di capitale in via proporzionale alla propria quota. Si segnala che, alla luce della situazione aziendale, che richiede un notevole impegno di risorse per consentire la riorganizzazione ed il rilancio di AMT, potrebbero risultare non gradite operazioni di minoranza.***

***Per operazioni di aumento di capitale superiori al 63%, l'Investitore sarà richiesto di versare importi progressivamente più che proporzionali rispetto all'aumento di capitale (a titolo di sovrapprezzo) e tanto per effetto dell'esiguità del capitale sociale attuale di AMT. Tale ultima operazione, potrebbe risultare non di gradimento da parte dell'Investitore.***

***Dalla cessione di azioni, sono previsti incassi per il Comune di Genova variabili in funzione della circostanza che l'Investitore, all'esito della complessiva operazione di acquisto di azioni esistenti e di sottoscrizione di nuove azioni, risulti o meno in maggioranza.***

***Peraltro, pur nel caso ottimale, il Comune di Genova potrebbe essere richiesto di contribuire ad aumenti di capitale di importo superiore a quanto assunto. In mancanza di risorse, il Comune di Genova sarebbe destinato a diluire la propria quota; pertanto, a prescindere da ragioni di opportunità a mantenere quote di minoranza, il Comune potrebbe valutare l'opzione di cessione del 100% delle azioni.***

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. **Conclusioni**

Allegati

*Disclaimer*

BOZZA

GRUPPO BPER

# 9.1 Conclusioni

- L'applicazione della metodologia principale del DCF conduce ad un **valore della Società** pari a **Euro 4,5 mln** al lordo della posizione finanziaria al 31 dicembre 2012, all'interno di un ***range* di valori identificato tra Euro 1,8 mln ed Euro 5,9 mln**.
- Il **valore del capitale economico** di AMT stimato attraverso il metodo principale del DCF è identificato in **Euro 17 mln** al netto della posizione finanziaria al 31 dicembre 2012, all'interno di un ***range* di valori compreso tra Euro 15,6 mln ed Euro 19,8 mln**, corrispondenti ad un valore per **ciascuna azione rappresentativa il capitale sociale tra Euro 70,55 ed Euro 89,46.**
- I valori sono stati identificati nell'ambito delle finalità valutative e considerate le ipotesi e le limitazioni espresse nelle sezioni precedenti del presente Report. In particolare, si evidenzia che il citato intervallo di valori non tiene conto dei riflessi:
  - di eventuali maggiori valori che dovranno emergere, dall'implementazione di politiche gestionali orientate a maggiore efficienza e redditività, dalla gestione, ovvero dalle politiche di investimento di rinnovo e/o sostituzione ovvero di manutenzione del parco rotabile;
  - di eventuali plusvalenze che potessero rinvenire da operazioni di valorizzazione e/o dismissione del portafoglio immobiliare di AMT, e ciò anche per effetto di eventuali cambi di destinazione d'uso di aree; su tale punto si rinvia a quanto riportato a pag. 172;
  - di accordi relativi alla governance tra i futuri soci di AMT, che dovranno disciplinare, attribuendone i relativi poteri, il ruolo operativo del socio privato.
- Il presente Report di valutazione non potrà essere utilizzato per finalità diverse da quelle indicate nella sezione "Premesse e finalità" e presente nel Contratto stipulato tra il Comune di Genova e Bper il 12 settembre 2013.

# Indice

Premesse e finalità del documento

1. Overview di AMT S.p.A.
2. Il settore del TPL su gomma in Europa ed in Italia: caratteristiche e dinamiche
3. Aspetti normativi e regolamentari
4. Opzioni strategiche per AMT S.p.A.
5. Piano Industriale e di Riequilibrio Economico 2013-2014
6. Metodi di valutazione del capitale economico
7. Assunzioni di base per la valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
8. Valutazione del capitale economico di AMT S.p.A.
9. Conclusioni

**Allegati**

*Disclaimer*

BOZZA

GRUPPO BPER

# Dati gestionali – Produzione linee su gomma: linee di superficie (1/2)

| Linea | - Percorso | Lungh. di Esercizio Km | Km Percorsi | | Corse | | Posti (in migliaia) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 |
| 001 | Caricamento - Voltri | 16,782 | 133.494 | 1.626.432 | 8.530 | 103.552 | 1.347 | 16.270 |
| 002 | Caricamento - Palmaro | 14,969 | | 53.339 | | 3.889 | | 439 |
| 003 | Principe F.S. - Sestri | 7,63 | 23.617 | 290.855 | 2.987 | 37.547 | 328 | 4.145 |
| 005 | Cornigliano FS (P.za Savio) - Erzelli | 2,695 | 1.781 | 33.914 | 691 | 7.141 | 73 | 770 |
| 007 | Fanti d'Italia - Pontedecimo | 14,152 | 67.778 | 827.522 | 4.770 | 58.088 | 713 | 8.705 |
| 008 | Sampierdarena - Via Colano | 7,979 | 18.217 | 310.338 | 3.862 | 52.119 | 426 | 5.738 |
| 009 | Caricamento - Pontedecimo | 14,819 | 24.447 | 280.670 | 1.825 | 20.990 | 274 | 3.148 |
| 010 | P.le Kennedy - Brignole F.S. | 1,415 | 774 | 5.651 | 473 | 3.416 | 76 | 456 |
| 012 | Struppa - Caricamento | 11,014 | 12.874 | 193.968 | 1.204 | 18.279 | 191 | 2.875 |
| 013 | Pian Martello - Caricamento | 13,657 | 68.105 | 763.539 | 5.007 | 56.161 | 785 | 8.824 |
| 014 | Pian Martello - Via Dante | 11,987 | 41.378 | 560.669 | 3.386 | 45.651 | 529 | 7.171 |
| 015 | Viale Franchini - Via Dante Capolinea | 10,5 | 68.904 | 888.248 | 6.946 | 89.640 | 775 | 9.979 |
| 016 | Quarto (Autostrada) - Brignole (Fiume) | 12,366 | 18.374 | 209.237 | 3.004 | 34.327 | 477 | 5.467 |
| 017 | Capolungo - Via B.Liguria | 11,724 | 64.994 | 804.941 | 6.383 | 78.525 | 931 | 11.448 |
| 018 | P.S. S.Martino - Sampierdarena | 9,725 | 62.693 | 835.308 | 6.477 | 87.040 | 1.028 | 14.019 |
| 020 | Foce (Rimassa) - Sampierdarena (Veneto) | 7,144 | 39.643 | 477.030 | 5.496 | 66.097 | 828 | 9.977 |
| 030 | Brignole (Aosta) - Via di Francia (WTC) | 5,114 | 7.483 | 144.621 | 1.947 | 28.886 | 207 | 2.846 |
| 031 | Quarto - Verdi | 6,516 | 23.295 | 340.109 | 3.818 | 57.478 | 459 | 7.293 |
| 032 | Piazza Dante - S.F. da Paola | 5,658 | 23.614 | 308.244 | 5.399 | 70.082 | 579 | 7.517 |
| 034 | Staglieno - Principe F.S. | 5,26 | 29.132 | 385.331 | 5.392 | 70.927 | 583 | 7.620 |
| 035 | Via Vannucci - S.F. da Paola | 8,441 | 66.179 | 835.092 | 8.180 | 103.585 | 853 | 10.825 |
| 036 | Piazza Merani - P.za Manin | 4,803 | 64.128 | 785.456 | 6.402 | 78.535 | 620 | 7.592 |
| 037 | Via dei Platani - Principe F.S. | 6,058 | 22.107 | 287.617 | 5.008 | 64.228 | 535 | 6.729 |
| 038 | Principe F.S. - Granarolo | 4,061 | 9.919 | 117.299 | 2.195 | 25.695 | 237 | 2.765 |
| 039 | Verdi - Via Vesuvio | 7,53 | 28.637 | 357.257 | 4.177 | 52.305 | 298 | 3.710 |
| 040 | Verdi - Via Costanzi | 7,54 | 27.427 | 342.434 | 3.911 | 48.936 | 278 | 3.466 |
| 042 | Via Isonzo - Via Dante | 6,72 | 36.362 | 481.148 | 5.318 | 70.519 | 604 | 8.008 |
| 043 | Osp. S.Martino - Revel | 4,17 | 13.456 | 180.939 | 3.118 | 41.851 | 300 | 4.015 |
| 044 | P.zza Rotonda - Via Dante | 5,709 | 36.290 | 441.386 | 6.309 | 77.052 | 656 | 8.013 |
| 045 | Via Cinque Maggio - Revel | 5,337 | 24.134 | 300.608 | 4.318 | 55.024 | 412 | 5.221 |
| 046 | Via Donghi - Via Dante | 4,086 | 17.041 | 225.278 | 3.760 | 49.281 | 363 | 4.753 |
| 047 | L.go Merlo - Via Dante | 4,083 | 12.460 | 168.671 | 3.900 | 52.261 | 423 | 5.673 |
| 048 | Molassana - P.le Kennedy | 8,62 | 30.774 | 440.310 | 3.182 | 45.686 | 343 | 4.911 |
| 049 | Via delle Ginestre - Verdi | 4,271 | 15.569 | 200.842 | 3.491 | 44.990 | 265 | 3.433 |
| 051 | Via Biancheri - Via Rollino | 4,378 | 7.761 | 96.395 | 1.724 | 21.251 | 114 | 1.405 |
| 052 | Via Biancheri - Cimitero Sestri | 3,191 | 6.145 | 72.427 | 1.854 | 21.767 | 126 | 1.501 |
| 053 | Rivarolo - Sestri | 5,892 | 19.554 | 263.582 | 3.037 | 41.262 | 299 | 4.056 |
| 054 | Principe F.S. - Via del Lagaccio | ,977 | 4.194 | 49.102 | 3.284 | 39.552 | 227 | 2.717 |
| 057 | Rivarolo - Chiesa del Garbo | 3,474 | 4.022 | 46.798 | 993 | 11.483 | 52 | 583 |
| 059 | Via dei Landi - Belvedere | 5,355 | 8.566 | 102.404 | 1.650 | 19.737 | 77 | 920 |
| 062 | Sampierdarena - Testa di cavallo | 4,568 | 8.709 | 112.566 | 2.197 | 28.505 | 152 | 1.963 |
| 063 | Sampierdarena - Pontedecimo | 12,161 | 37.000 | 468.144 | 2.902 | 36.263 | 315 | 3.939 |
| 064 | P.za Manin - Oregina | 5,286 | 10.125 | 124.305 | 1.816 | 22.219 | 92 | 1.111 |
| 065 | S.Cipriano - Cesino | 5,951 | 6.019 | 72.277 | 990 | 11.992 | 51 | 618 |
| 066 | Dinegro - Sampierdarena | 6,065 | 18.294 | 227.533 | 2.965 | 36.862 | 300 | 3.715 |
| 067 | Camaldoli - Revel | 6,644 | 19.916 | 281.001 | 3.396 | 44.990 | 236 | 3.120 |
| 071 | Pegli - S.Carlo di Cese | 8,353 | 10.076 | 118.893 | 1.133 | 13.358 | 80 | 938 |
| 074 | Via Custo - Murta | 2,634 | 6.977 | 86.305 | 2.220 | 27.330 | 121 | 1.486 |
| 082 | Chiesa di Quezzi - Revel | 5,163 | 31.115 | 368.270 | 6.031 | 71.407 | 463 | 5.480 |

| Linea | - Percorso | Lungh. di Esercizio Km | Km Percorsi | | Corse | | Posti (in migliaia) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 |
| 084 | Via Amarena - Verdi | 2,756 | 12.198 | 158.428 | 3.992 | 50.345 | 181 | 2.351 |
| 085 | Bavari - Verdi | 10,712 | 13.106 | 168.622 | 1.272 | 16.473 | 96 | 1.243 |
| 086 | S.Desiderio - Revel | 7,453 | 12.949 | 167.128 | 1.721 | 22.734 | 129 | 1.696 |
| 087 | Apparizione - Revel | 7,972 | 13.611 | 176.384 | 1.650 | 21.310 | 124 | 1.603 |
| 088 | S.Desiderio - Apparizione | 6,313 | 6.812 | 72.810 | 1.138 | 11.995 | 86 | 902 |
| 089 | Via Giovanni XXIII - P.za Martinez | 2,908 | 4.534 | 61.681 | 1.458 | 17.945 | 65 | 822 |
| 093 | Pegli - Via Vespucci | 1,306 | 2.970 | 35.571 | 1.363 | 16.164 | 67 | 784 |
| 094 | Via Stassano - Pra' | 2,584 | 6.318 | 74.818 | 1.676 | 19.896 | 81 | 990 |
| 096 | Voltri (Verità) - Crevari | 3,912 | 6.224 | 76.360 | 1.364 | 16.975 | 75 | 929 |
| 097 | Voltri (Verità) - Fiorino | 7,181 | 12.025 | 150.241 | 1.555 | 19.597 | 85 | 1.073 |
| 101 | Voltri (Verità) - Acquasanta FS | 6,493 | 7.382 | 91.970 | 1.089 | 13.543 | 60 | 742 |
| 128 | Erzelli - P.za Baracca - P.za di Vittorio | 3,834 | 6.981 | 86.749 | 1.822 | 22.782 | 126 | 1.583 |
| 151 | Via Biancheri - Villa Gavotti | 2,466 | 3.650 | 43.947 | 1.526 | 18.220 | 105 | 1.208 |
| 158 | P.za Consigliere - Sestri | 2,14 | 5.533 | 67.383 | 2.580 | 31.266 | 180 | 2.206 |
| 159 | Sestri - P.za Consigliere | 1,981 | 5.636 | 69.803 | 2.715 | 33.085 | 187 | 2.326 |
| 160 | Via Rolla - Via dei Sessanta | 2,997 | 5.176 | 64.239 | 2.096 | 26.008 | 101 | 1.266 |
| 165 | Sampierdarena (Montano) - Via dei Fanti | 1,886 | 5.107 | 63.247 | 2.680 | 33.183 | 126 | 1.520 |
| 170 | P.za Virgo Potens - Sestri | 2,043 | 4.121 | 49.166 | 1.936 | 23.042 | 106 | 1.260 |
| 172 | Panigaro - Sestri (Piazza Baracca) | 2,804 | 7.580 | 90.067 | 2.578 | 30.409 | 180 | 2.069 |
| 188 | Cordanieri - Pavese (Pra FS-Cordanieri) | 2,422 | 7.589 | 89.751 | 2.688 | 31.863 | 146 | 1.736 |
| 189 | Pegli FS - V.le Glicini - Via Salgari - Pegli 2 | 3,171 | 13.763 | 171.859 | 3.760 | 47.176 | 205 | 2.561 |
| 190 | Pegli FS - Via Laviosa | 2,581 | 8.705 | 109.751 | 3.132 | 39.266 | 209 | 2.627 |
| 191 | Voltri (Verità) - Ospedale San Carlo | 2,071 | 4.562 | 54.969 | 1.890 | 23.182 | 95 | 1.169 |
| 192 | Via 2 Dic 1944 - Voltri F.S. | 5,467 | 14.408 | 172.529 | 2.536 | 30.379 | 241 | 2.890 |
| 195 | Via Montanella - Voltri | 1,873 | 4.007 | 48.105 | 1.814 | 21.942 | 99 | 1.194 |
| 199 | Palmaro - Voltri | 6,828 | 23.262 | 290.923 | 2.601 | 31.627 | 248 | 3.014 |
| 270 | Brin Metrò Capolinea - Bolzaneto | 7,797 | 37.329 | 476.111 | 4.617 | 58.790 | 494 | 6.294 |
| 272 | Rivarolo - Begato | 5,355 | 15.724 | 226.596 | 3.014 | 43.616 | 211 | 3.070 |
| 273 | Rivarolo (Pallavicini) - V. delle Tofane | 1,826 | 1.861 | 22.861 | 1.011 | 12.472 | 53 | 631 |
| 275 | Via Bolzaneto - Campora | 5,368 | 6.020 | 72.061 | 1.442 | 17.122 | 74 | 807 |
| 276 | Morego - S.Biagio | 4,436 | 638 | 4.972 | 121 | 916 | 6 | 46 |
| 277 | Bolzaneto - Cremeno | 3,474 | 424 | 3.315 | 96 | 753 | 5 | 37 |
| 340 | Via Asilo Garbarino - Dinegro | 2,229 | 2.152 | 26.570 | 1.469 | 18.211 | 52 | 639 |
| 355 | P.le Pestarino - Piani di Fregoso | 4,294 | 6.811 | 80.364 | 1.749 | 20.629 | 82 | 1.031 |
| 356 | Via Fea - Revel | 5,434 | 26.149 | 320.567 | 4.669 | 57.041 | 448 | 5.460 |
| 374 | Spianata Castelletto - Via Cancelliere | 1,439 | 4.573 | 54.499 | 2.736 | 32.702 | 137 | 1.637 |
| 375 | Spianata Castelletto - Via Chiodo | 2,74 | 4.892 | 56.176 | 1.565 | 18.645 | 78 | 935 |
| 377 | Spianata Castelletto - Via Ausonia | 2,026 | 6.187 | 86.825 | 2.805 | 37.154 | 138 | 1.843 |
| 381 | Via Biga - Via Fereggiano | 1,439 | 6.300 | 76.089 | 3.689 | 44.256 | 170 | 2.045 |
| 383 | Via Robino - Brignole (Verdi) | 4,241 | 14.975 | 206.733 | 3.499 | 46.644 | 153 | 2.024 |
| 385 | Via Torti - Via Imperiale | 2,242 | 8.586 | 111.971 | 3.378 | 41.671 | 166 | 2.089 |
| 451 | Via Bobbio - Via Garassini - Via Trinità | 2,141 | 3.656 | 44.753 | 2.238 | 26.738 | 112 | 1.345 |
| 470 | S.Martino di Struppa - Sant'Eusebio | 14,638 | 34.541 | 435.799 | 2.438 | 30.667 | 109 | 1.350 |
| 474 | Via Terpi - Preli | 4,237 | 7.285 | 152.244 | 1.795 | 22.233 | 119 | 1.444 |
| 477 | Geirato - Cartagenova | 5,259 | 13.705 | 169.267 | 2.294 | 28.492 | 113 | 1.400 |
| 480 | Sant'Eusebio - Revel | 9,208 | 20.582 | 263.084 | 2.053 | 25.904 | 197 | 2.480 |
| 481 | Molassana - Pino Soprano | 5,499 | 7.773 | 92.619 | 1.336 | 15.895 | 64 | 767 |
| 482 | Sant'Eusebio - Revel | 9,208 | 19.378 | 247.039 | 2.094 | 26.610 | 201 | 2.549 |
| 512 | Via degli Iris - P.zza Ragazzi del 99 | 4,901 | 9.997 | 131.174 | 1.784 | 22.307 | 135 | 1.687 |
| 513 | Via Nenni - P.zza Ragazzi del 99 | 6,047 | 12.621 | 169.534 | 2.010 | 25.280 | 151 | 1.896 |
| 516 | S.Ilario - Via Oberdan | 2,953 | 7.602 | 93.404 | 1.918 | 22.882 | 136 | 1.618 |
| 517 | Capolungo - Via Oberdan | 3,131 | 14.116 | 196.020 | 3.442 | 47.206 | 256 | 3.561 |
| 518 | Pad. Maragliano - S.Martino Ingresso | 1,281 | 5.107 | 67.807 | 3.138 | 39.136 | 131 | 1.699 |
| 584 | Bavari - Via Cinque Maggio | 8,489 | 11.337 | 134.235 | 1.808 | 21.094 | 136 | 1.578 |

# Dati gestionali – Produzione linee su gomma: linee di superficie (2/2)

BOZZA

GRUPPO BPER

| Linea | - Percorso | Lungh. di Esercizio Km | Km Percorsi | | Corse | | Posti (in migliaia) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 | Mese di Dicembre | Progr. dal 1/1/2012 |
| 603 | Chiesa di Quezzi - Via Dante Capolinea | 6,346 | 1.278 | 14.883 | 248 | 2.887 | 18 | 205 |
| 604 | Camaldoli - Via Dante Capolinea | 7,777 | 2.145 | 24.702 | 310 | 3.622 | 22 | 268 |
| 606 | Via De Gaspari - Principe F.S. | 12,391 | 5.447 | 64.554 | 416 | 4.851 | 40 | 466 |
| 607 | Viale Franchini - Via Dante | 12,152 | 5.713 | 66.758 | 465 | 5.434 | 50 | 580 |
| 618 | Osp. S. Martino - Degola | 9,773 | 7.413 | 87.370 | 736 | 8.666 | 112 | 1.334 |
| 620 | Foce (Rimassa) - Sampierdarena (Degola) | 7,723 | 6.566 | 77.168 | 834 | 9.745 | 128 | 1.509 |
| 634 | Staglieno - Principe F.S. | 5,26 | 2.277 | 27.004 | 340 | 3.976 | 36 | 422 |
| 635 | Via Vannucci - Caricamento | 12,429 | 3.888 | 45.407 | 310 | 3.620 | 32 | 378 |
| 640 | Verdi - Via Costanzi | 8,488 | 4.835 | 57.623 | 634 | 7.538 | 45 | 537 |
| 641 | Via Isonzo - Principe F.S. | 8,804 | 4.746 | 55.601 | 490 | 5.784 | 46 | 551 |
| 649 | Via delle Ginestre - Verdi | 4,271 | 1.594 | 18.419 | 341 | 3.983 | 25 | 295 |
| 653 | Rivarolo - Sestri | 7,652 | 1.981 | 23.164 | 248 | 2.899 | 17 | 203 |
| 656 | Via Fea - Revel | 5,362 | 1.845 | 21.515 | 341 | 3.975 | 31 | 373 |
| 660 | Dinegro - Sampierdarena | 6,065 | 1.871 | 22.048 | 307 | 3.618 | 18 | 238 |
| 663 | Pontedecimo - Sampierdarena | 15,48 | 2.576 | 31.043 | 180 | 2.169 | 12 | 149 |
| 670 | Brin Metrò Capolinea - Bolzaneto | 7,797 | 2.203 | 25.716 | 279 | 3.257 | 30 | 349 |
| 680 | Sant'Eusebio - Foce (Rimassa) | 9,983 | 2.355 | 27.513 | 248 | 2.898 | 24 | 272 |
| 683 | Brignole F.S. - Via Robino | 5,576 | 2.171 | 25.447 | 372 | 4.362 | 16 | 197 |
| 685 | Bavari - Via Dante | 11,441 | 3.079 | 36.628 | 270 | 3.196 | 20 | 241 |
| 686 | S.Desiderio - Via Dante | 8,555 | 2.231 | 27.094 | 262 | 3.149 | 20 | 236 |
| 687 | Apparizione - Via Dante | 9,074 | 2.968 | 35.289 | 323 | 3.840 | 24 | 288 |
| 697 | Via Don Verità (Voltri) - Fiorino | 10,094 | 2.561 | 29.772 | 186 | 2.161 | 10 | 118 |
| 699 | Via Buffa - Sorgenti Sulfuree (serale) | 7,425 | 2.394 | 24.354 | 341 | 3.461 | 33 | 332 |
| BM | Molassana –> Marassi (Stadio) | 5,335 | 281 | 2.259 | 28 | 248 | 5 | 41 |
| CF | Staglieno Ingr. - Forno inc. | 1,064 | 217 | 3.151 | 175 | 2.537 | 9 | 125 |
| CK | P.le Resasco - De Stefanis - Torino-Kennedy | 5,155 | | 534 | | 101 | | 11 |
| CM | Incontri Calcio-Linee per Manifestazioni | 10,371 | 212 | 2.402 | 26 | 296 | 3 | 32 |
| CR | V. Rossini (Riv.) - V. Vezzani (Cim. Riv.) | 1,54 | | 167 | | 100 | | 6 |
| CS | Staglieno Ing - Campo delle rose | 2,936 | 2.482 | 30.642 | 821 | 10.163 | 29 | 359 |
| DIS | Servizi Diversi | . | | 4.070 | | 399 | | 56 |
| DPC | Disposizione x Partita Calcio | . | | 1.372 | | 229 | | 30 |
| F2 | P.zza Bandiera - S. Simone | 3,741 | | 594 | | 145 | | 7 |
| G1 | Via Buozzi - Granarolo | 3,788 | | 86.290 | | 26.698 | | 1.211 |
| GA | Via Biancheri - Sant N.S. del Gazzo | 7,449 | 241 | 2.135 | 28 | 238 | 2 | 14 |
| HP | Linee per Handicappati | . | 6.180 | 79.620 | | | | |
| HS | Via Cantore - Villa Scassi - Via Cantore | 2,145 | 2.502 | 32.867 | 2.279 | 29.915 | 124 | 1.595 |
| KA | Staz.Principe - Fiera Interaz. | . | | 3.205 | | 604 | | 88 |
| KM | Incontri Calcio-Linee per Manifestazioni | 9,595 | 135 | 1.127 | 48 | 398 | 5 | 43 |
| N1 | Linea notturna N1 | 27,594 | 3.811 | 44.547 | 248 | 2.899 | 38 | 430 |
| N2 | Viale Franchini - Voltri | 28,428 | 3.161 | 36.917 | 155 | 1.810 | 20 | 234 |
| ORE | Ore sussidiarie | . | 3.750 | 29.202 | 625 | 4.867 | 63 | 487 |
| PC2 | Partita calcio | 20, | 1.968 | 18.512 | 329 | 3.104 | 45 | 428 |
| SM | Incontri Calcio-Linee per Manifestazioni | 10,52 | 189 | 1.719 | 42 | 383 | 7 | 63 |
| | **Totale anno 2012** | **927,692** | **1.961.349** | **24.973.903** | **309.183** | **3.907.429** | **28.185** | **355.893** |
| | Totale anno 2011 | | 2.153.019 | 26.357.954 | 335720 | 4122152 | 30.734 | 374.153 |
| | Differenza | | -191.670 | -1.384.051 | -26537 | -214723 | -2.549 | -18.260 |
| | Variazione % | | -8,90 | -5,25 | -7,90 | -5,21 | -8,29 | -4,88 |

# Previsioni economiche 2013/2024 – *Conto Economico*

BOZZA

GRUPPO BPER

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011A | 2012A | 2013F (Stima) | 2014F (Stima) | 2015F (Stima) | 2016F (Stima) | 2017F (Stima) | 2018F (Stima) | 2019F (Stima) | 2020F (Stima) | 2021F (Stima) | 2022F (Stima) | 2023F (Stima) | 2024F (Stima) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ricavi delle vendite | 61.109 | 60.416 | 61.360 | 62.141 | 63.500 | 64.250 | 65.008 | 65.774 | 66.549 | 67.332 | 68.123 | 68.923 | 69.732 | 70.549 |
| Altri ricavi | 5.859 | 6.335 | 5.906 | 6.656 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 | 6.000 |
| **Valore della Produzione** | **66.968** | **66.751** | **67.266** | **68.797** | **69.500** | **70.250** | **71.008** | **71.774** | **72.549** | **73.332** | **74.123** | **74.923** | **75.732** | **76.549** |
| *Var % y-to-y* | | *-0,3%* | *0,8%* | *2,3%* | *1,0%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* | *1,1%* |
| Materiali di consumo | -23.830 | -24.980 | -25.696 | -26.907 | -26.369 | -26.105 | -26.366 | -26.630 | -26.896 | -27.165 | -27.437 | -27.711 | -27.988 | -28.268 |
| *Var % y-to-y* | | | | | *-2,0%* | *-1,0%* | *1,0%* | *1,0%* | *1,0%* | *1,0%* | *1,0%* | *1,0%* | *1,0%* | *1,0%* |
| Servizi | -28.771 | -27.981 | -27.867 | -27.776 | -26.942 | -26.673 | -26.940 | -26.805 | -26.537 | -26.272 | -26.009 | -25.749 | -25.491 | -25.236 |
| *Var % y-to-y* | | | | | *-3,0%* | *-1,0%* | *1,0%* | *-0,5%* | *-1,0%* | *-1,0%* | *-1,0%* | *-1,0%* | *-1,0%* | *-1,0%* |
| Godimento beni di terzi | -3.403 | -2.670 | -1.822 | -1.787 | -1.822 | -1.859 | -1.859 | -1.859 | -1.859 | -1.859 | -1.859 | -1.859 | -1.859 | -1.859 |
| Costo per il personale | -116.375 | -109.568 | -105.500 | -102.300 | -97.185 | -95.241 | -94.289 | -94.289 | -94.289 | -94.289 | -94.289 | -94.289 | -94.289 | -94.289 |
| *Var % y-to-y* | | *-5,8%* | *-3,7%* | *-3,0%* | *-5,0%* | *-2,0%* | *-1,0%* | | | | | | | |
| Oneri di gestione | -1.613 | -1.490 | -1.453 | -1.453 | -1.482 | -1.512 | -1.512 | -1.512 | -1.512 | -1.512 | -1.512 | -1.512 | -1.512 | -1.512 |
| **Totale costi di gestione** | **-173.992** | **-166.690** | **-162.337** | **-160.222** | **-153.800** | **-151.390** | **-150.965** | **-151.094** | **-151.092** | **-151.096** | **-151.105** | **-151.119** | **-151.139** | **-151.164** |
| *Var % y-to-y* | | *-4,2%* | *-2,6%* | *-1,3%* | *-4,0%* | *-1,6%* | *-0,3%* | *0,1%* | *0,0%* | *0,0%* | *0,0%* | *0,0%* | *0,0%* | *0,0%* |
| Contributi Contratto di Servizio | 76.263 | 71.061 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 | 71.676 |
| Integrazione contributi Com. GE | 18.850 | 5.000 | 13.300 | 13.300 | | | | | | | | | | |
| Contributi socialità Com. GE | | 3.764 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 | 2.709 |
| Copertura CCNL | 18.217 | 17.241 | 16.543 | 15.743 | 14.956 | 14.657 | 14.657 | 14.657 | 14.657 | 14.657 | 14.657 | 14.657 | 14.657 | 14.657 |
| Rimborsi vari | 2.507 | 2.790 | 3.103 | 2.872 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |
| **Totale contributi e rimborsi** | **115.837** | **99.856** | **107.331** | **106.300** | **91.841** | **91.542** | **91.542** | **91.542** | **91.542** | **91.542** | **91.542** | **91.542** | **91.542** | **91.542** |
| **Margine Operativo Lordo** | **8.813** | **-83** | **12.260** | **14.875** | **7.540** | **10.402** | **11.585** | **12.222** | **12.998** | **13.778** | **14.560** | **15.346** | **16.135** | **16.927** |
| *% VdP* | *13,2%* | *-0,1%* | *18,2%* | *21,6%* | *10,8%* | *14,8%* | *16,3%* | *17,0%* | *17,9%* | *18,8%* | *19,6%* | *20,5%* | *21,3%* | *22,1%* |
| *Var % y-to-y* | | *-100,9%* | *n.s.* | *21,3%* | *-49,3%* | *38,0%* | *11,4%* | *5,5%* | *6,4%* | *6,0%* | *5,7%* | *5,4%* | *5,1%* | *4,9%* |
| Ammortamenti | -14.256 | -13.399 | -12.850 | -14.916 | -16.150 | -17.383 | -16.182 | -16.599 | -17.016 | -17.432 | -17.849 | -18.266 | -9.917 | -10.333 |
| Quota risconti contributi invest. | 8.012 | 7.473 | 5.703 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 | 4.903 |
| Accantonamenti | -1.269 | -2.734 | -345 | -2.000 | | | | | | | | | | |
| Storno fondi | 2.000 | | | | | | | | | | | | | |
| **Margine Operativo Netto** | **3.300** | **-8.743** | **4.768** | **2.862** | **-3.706** | **-2.078** | **305** | **526** | **886** | **1.248** | **1.614** | **1.983** | **11.121** | **11.497** |
| *Var % y-to-y* | | *-365,0%* | *-172,4%* | *5,1%* | *-229,5%* | *-43,9%* | *-114,7%* | *72,2%* | *68,4%* | *40,9%* | *29,3%* | *22,9%* | *460,8%* | *3,4%* |
| **Risultato altre gestioni** | **-3.198** | **-2.155** | **-4.300** | **-4.101** | **-3.646** | **-3.633** | **-3.689** | **-3.698** | **-3.712** | **-3.726** | **-3.740** | **-3.755** | **-4.111** | **-4.126** |
| **Risultato netto** | **102** | **-10.898** | **468** | **-1.240** | **-7.352** | **-5.711** | **-3.384** | **-3.172** | **-2.826** | **-2.478** | **-2.126** | **-1.772** | **7.010** | **7.371** |

# Previsioni economiche 2013/2024 – *Stato Patrimoniale*

BOZZA

GRUPPO BPER

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011A | 2012A | 2013F (Stima) | 2014F (Stima) | 2015F (Stima) | 2016F (Stima) | 2017F (Stima) | 2018F (Stima) | 2019F (Stima) | 2020F (Stima) | 2021F (Stima) | 2022F (Stima) | 2023F (Stima) | 2024F (Stima) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rimanenze | 6.539 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 | 6.029 |
| Crediti verso clienti | 11.794 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 | 10.012 |
| Crediti per contributi | 38.808 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 | 26.620 |
| Debiti verso fornitori | -22.399 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 | -19.996 |
| Debiti verso Comune | -3.068 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 | -5.122 |
| **Circolante commerciale** | **31.674** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** | **17.543** |
| Altri crediti | 27.882 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 | 22.074 |
| Altri debiti | -94.648 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 | -79.491 |
| **Capitale circolante netto** | **-35.092** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** | **-39.874** |
| Immobilizzzazioni immateriali | 4.379 | 8.069 | 7.652 | 6.835 | 5.617 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 |
| Immobilizzazioni materiali | 99.185 | 87.657 | 97.225 | 105.126 | 102.193 | 98.428 | 89.245 | 79.646 | 69.630 | 59.198 | 48.349 | 37.083 | 34.167 | 30.833 |
| Partecipazioni | 458 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 | 170 |
| Altre attività fisse finanziarie | 604 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 | 513 |
| **Capitale Investito Lordo** | **69.534** | **56.535** | **65.685** | **72.769** | **68.619** | **63.237** | **54.054** | **44.455** | **34.439** | **24.007** | **13.158** | **1.892** | **-1.024** | **-4.358** |
| TFR | -51.740 | -49.615 | -49.000 | -48.000 | -47.500 | -47.000 | -46.500 | -46.000 | -45.500 | -45.000 | -44.500 | -44.000 | -43.500 | -43.000 |
| Altri Fondi | -10.729 | -11.661 | -11.161 | -10.661 | -10.161 | -9.661 | -9.161 | -8.661 | -8.161 | -7.661 | -7.161 | -6.661 | -6.161 | -5.661 |
| **Capitale Investito Netto** | **7.065** | **-4.741** | **5.524** | **14.108** | **10.958** | **6.576** | **-1.607** | **-10.206** | **-19.222** | **-28.654** | **-38.503** | **-48.769** | **-50.685** | **-53.019** |
| **Posizione Finanziaria Netta** | -7.384 | -13.792 | -3.994 | 5.829 | 10.031 | 11.359 | 6.561 | 1.133 | -5.056 | -12.011 | -19.734 | -28.228 | -37.155 | -46.859 |
| **Patrimonio Netto** | 14.449 | 9.051 | 9.519 | 8.279 | 927 | -4.784 | -8.168 | -11.339 | -14.165 | -16.643 | -18.769 | -20.541 | -13.531 | -6.160 |
| **Capitale Investito Netto** | **7.065** | **-4.741** | **5.524** | **14.108** | **10.958** | **6.576** | **-1.607** | **-10.206** | **-19.222** | **-28.654** | **-38.503** | **-48.769** | **-50.685** | **-53.019** |

# Previsioni economiche 2013/2024 – *Rendiconto finanziario*

BOZZA

GRUPPO BPER

| AMT S.p.A. (Euro mln) | 2011A | 2012A | 2013F (Stima) | 2014F (Stima) | 2015F (Stima) | 2016F (Stima) | 2017F (Stima) | 2018F (Stima) | 2019F (Stima) | 2020F (Stima) | 2021F (Stima) | 2022F (Stima) | 2023F (Stima) | 2024F (Stima) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reddito Operativo | | -8.743 | 4.768 | 2.862 | -3.706 | -2.078 | 305 | 526 | 886 | 1.248 | 1.614 | 1.983 | 11.121 | 11.497 |
| Imposte | | -2.155 | -4.300 | -4.101 | -3.646 | -3.633 | -3.689 | -3.698 | -3.712 | -3.726 | -3.740 | -3.755 | -4.111 | -4.126 |
| Ammortamenti Imm. immateriali | | 2.552 | 2.417 | 2.817 | 3.217 | 3.617 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 |
| Ammortamenti Imm. materiali | | 10.847 | 10.432 | 12.099 | 12.932 | 13.766 | 14.182 | 14.599 | 15.016 | 15.432 | 15.849 | 16.266 | 7.917 | 8.333 |
| Var. Fondo TFR | | -2.125 | -615 | -1.000 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 |
| Var. Altri fondi | | 932 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 | -500 |
| **Flusso della gestione reddituale** | | **1.308** | **12.202** | **12.177** | **7.798** | **10.672** | **11.799** | **12.427** | **13.190** | **13.955** | **14.723** | **15.494** | **15.927** | **16.704** |
| Variazione capitale circolante netto | | -6.136 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *Variazione rimanenze* | | *510* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazione crediti commerciali* | | *1.782* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazione credito per contributi* | | *12.188* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazione fornitori* | | *2.403* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazioni debiti verso comune* | | *(2.054)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazioni altri crediti* | | *(5.808)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| *Variazioni altri debiti* | | *(15.157)* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* | *0* |
| (Investimenti)/Disinvestimenti imm. Immateriali | | -6.242 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 | -2.000 |
| (Investimenti)/Disinvestimenti imm. Materiali | | 681 | -25.000 | -25.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 | -5.000 |
| (Investimenti)/Disinvestimenti imm. Finanziarie | | 197 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Flusso di cassa gestione corrente** | | **-10.192** | **-14.798** | **-14.823** | **798** | **3.672** | **4.799** | **5.427** | **6.190** | **6.955** | **7.723** | **8.494** | **8.927** | **9.704** |
| Altri oneri/proventi | | | | | | | | | | | | | | |
| **Flusso di cassa disponibile** | | **-10.192** | **-14.798** | **-14.823** | **798** | **3.672** | **4.799** | **5.427** | **6.190** | **6.955** | **7.723** | **8.494** | **8.927** | **9.704** |

# Previsioni economiche 2013/2024 – *Calcolo del WACC*

BOZZA

GRUPPO BPER

**Metodo Discounted Cash Flow**

*Calcolo tasso di attualizzazione*

*Parametri*

| | |
|---|---|
| Tasso risk-free | **4,73%** |
| Premio di mercato | **5,0%** |
| Beta | **0,92** |
| *Costo capitale proprio* | *9,3%* |
| Costo indebitamento | **6,5%** |
| Scudo fiscale | (2,0%) |
| *Costo indebitamento* | *4,6%* |
| *Weighted average cost of capital* | **7,88%** |
| Debt ratio | **30%** |
| Aliquota fiscale | **30,0%** |

*Attualizzazione flussi di cassa*

*Parametri*

| | |
|---|---|
| Weighted average cost of capital | 7,88% |
| Intervallo di attualizzazione (anni) | **1** |
| Anni durata "Piano" | 12,0 |

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – FNM*

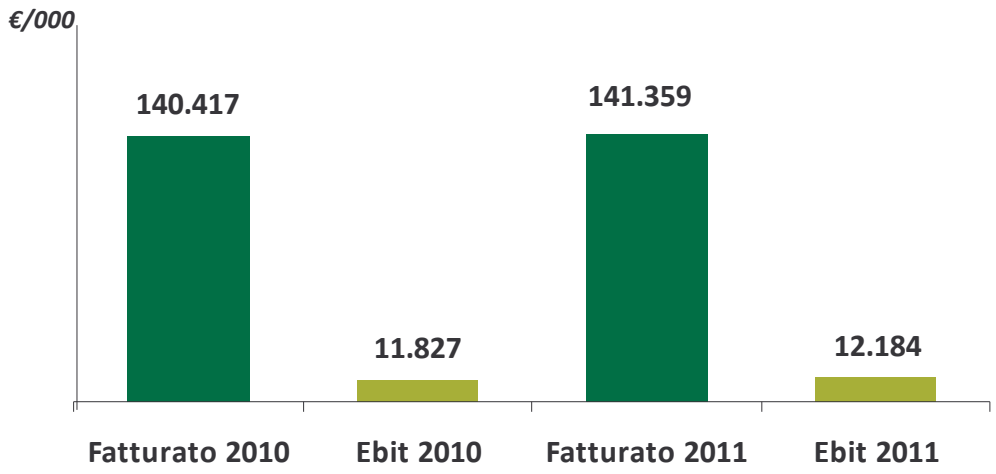
## FNM

- **FNM S.p.A.** è il principale gruppo integrato nel trasporto e nella mobilità in **Lombardia** ed il più **importante operatore non statale italiano** del settore.
- La società, oltre a dedicarsi al trasporto di persone, beni e informazioni, ha **diversificato** le proprie attività anche ai mercati dell'**ICT**, dell'**energia** e della **mobilità sostenibile**.
- La holding FNM S.p.A. è **quotata** alla Borsa Italiana ed ha **funzioni di direzione e coordinamento strategico e operativo** di tutte le società controllate.
- L'**azionista di riferimento** è la **Regione Lombardia**, che possiede il **57,6%** del pacchetto azionario.
- FNM S.p.A. ha dato vita nell'**agosto 2009** insieme a **Trenitalia S.p.A.** a **TRENORD S.r.l.,** nuova società per l'esercizio dell'attività di **trasporto pubblico locale** ferroviario all'interno del territorio della **Regione Lombardia**.

FNM

| Dati | | Importo | |
|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 |
| | | €/000 | |
| Fatturato | | 140.417 | 141.359 |
| | *ytoy* | | *1%* |
| Ebit | | 11.827 | 12.184 |
| | *ytoy* | | *3%* |
| Ebit margin | | 8% | 9% |
| **Totale** | | **2.195** | **3.381** |

**Fatturato ed Ebit**




*Fonte: Bilancio consolidato FNM S.p.A. - 2011*

BOZZA

GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – Go-Ahead (1/2)*

## Go-Ahead

- Go-Ahead Group plc, società con sede nel Regno Unito, è attiva principalmente nella fornitura di servizi di trasporto passeggeri.
- Opera principalmente in due segmenti:
  - ✓trasporto passeggeri mediante **autobus**;
  - ✓trasporto **ferroviario** di passeggeri.
- Il trasporto passeggeri tramite autobus è attivo a **Londra, ad Oxford, nel sud dell'Inghilterra e nel Norfolk**. La flotta di autobus comprende ca. **3.800** mezzi che trasportano ca. **1,7 mln** di passeggeri ogni giorno.
- Il segmento ferroviario comprende la **gestione di tre linee ferroviarie**, che collegano il sud dell'Inghilterra con Londra.
- Il 30 gennaio 2010, Go-Ahead ha venduto la sua assistenza a terra e le operazioni di carico negli aeroporti di Heathrow a Dnata, e le operazioni di movimentazione a terra a Heathrow alla Società Servisair UK Limited.

| Tipologia di Ricavo | | Importo | | % | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| | | *mln/€* | | *%* | |
| UK bus (deregulated) | | 344 | 366 | 12,6% | 12,7% |
| | *ytoy* | | *6%* | | |
| UK bus (regulated) | | 449 | 443 | 16,4% | 15,3% |
| | *ytoy* | | *-1%* | | |
| UK Rail | | 1.937 | 2.084 | 71,0% | 72,0% |
| | *ytoy* | | *8%* | | |
| **Totale** | | **2.730** | **2.894** | **100%** | **100%** |

| Ebit | | Importo | | % | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| | | *mln/€* | | *%* | |
| UK bus total | | 80 | 85 | 63,1% | 58,3% |
| | *ytoy* | | *5%* | | |
| UK Rail | | 47 | 60 | 36,9% | 41,7% |
| | *ytoy* | | *29%* | | |
| **Totale** | | **127** | **145** | **100%** | **100%** |

*Valori convertiti al average exchange rate GBP/EUR @ 6 luglio 2012 – Valore odierno sterlina = 0.7938*

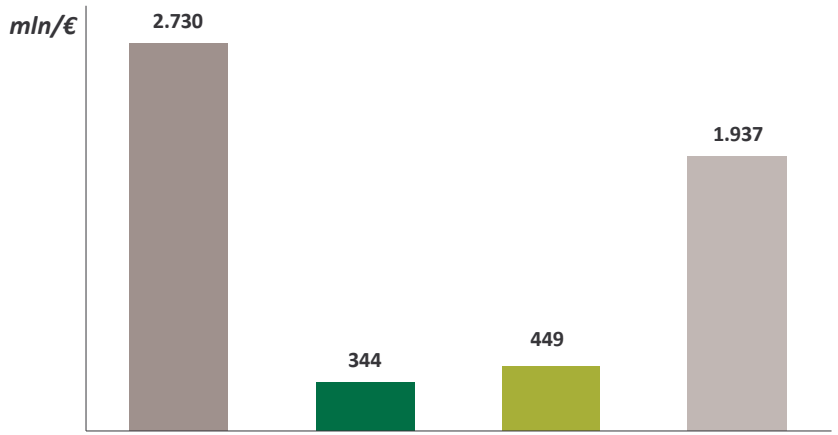
*Fonte: Company reports - 2011*

BOZZA

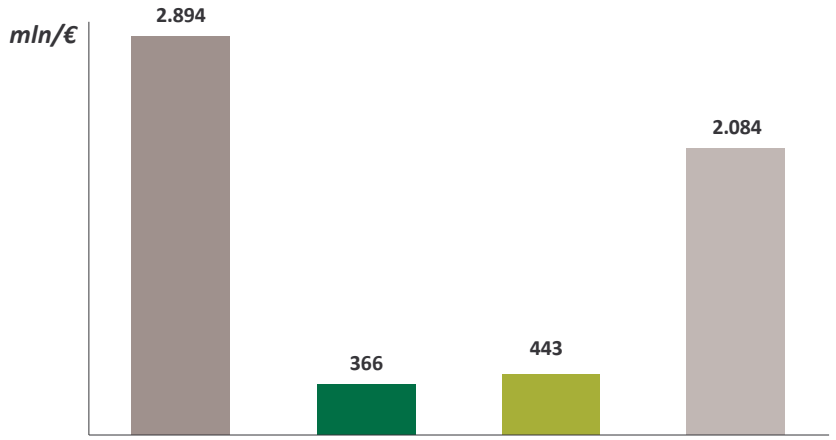
GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – Go-Ahead (2/2)*

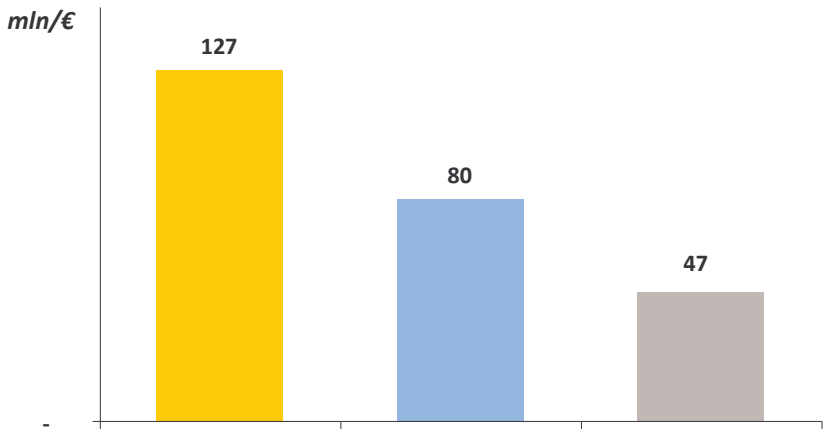
## Breakdown – Ricavi 2010



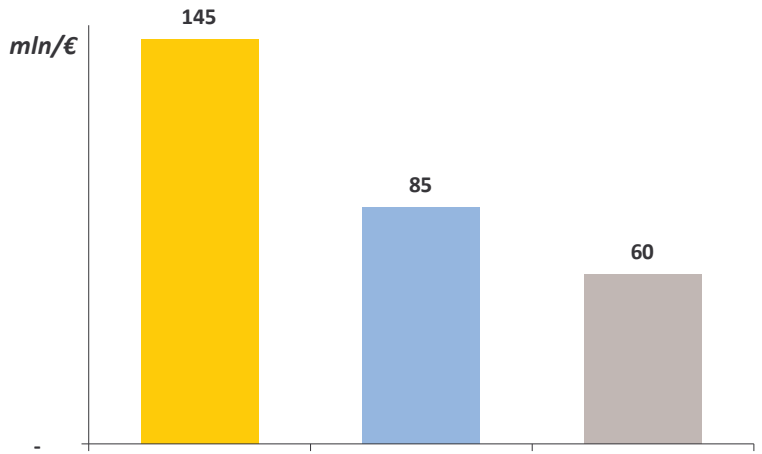

## Breakdown – Ricavi 2011




## Breakdown – Ebit 2010




## Breakdown – Ebit 2011




Totale Ricavi | Totale Ebit | UK rail

UK bus (deregulated) | UK (bus indistinto) | UK bus (regulated)

*Fonte: Company reports - 2011*

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – Stagecoach (1/2)*

## Stagecoach

» **Stagecoach Group plc** è una società internazionale di **trasporto pubblico**, ferroviario e tramite bus, che opera nel **Regno Unito** e in **Nord America**.

» Le principali **divisioni operative** del gruppo sono:

- ✓ **UK Bus** (Londra), divisione che opera servizi di autobus sotto commissionati da **Transport for London**, ricevendo un compenso fisso. A partire dal 30 aprile 2011, ha operato con 10 depositi ed una flotta di ca. **1.250** autobus in servizio sulle tratte di Londra e della zona sud-est della città;
- ✓ la **UK rail** svolge il trasporto ferroviario sull'infrastruttura ferroviaria britannica di proprietà di **Network Rail**;
- ✓ la **divisione nordamericana** svolge principalmente il servizio di collegamento bus tra le principali città statunitensi. Inoltre, questa divisione si occupa di tour organizzati, del noleggio di bus, di servizi turistici e del servizio di scuola bus negli Stati Uniti ed in Canada.

STAGECOACH GROUP
greener smarter travel

| Tipologia di Ricavo | | Importo | | % | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| | | *mln/€* | | *%* | |
| UK bus | | 1.103 | 1.294 | 40% | 43% |
| | *ytoy* | | *17%* | | |
| UK Rail | | 1.293 | 1.348 | 47% | 45% |
| | *ytoy* | | *4%* | | |
| Noth America | | 335 | 372 | 12% | 12% |
| | *ytoy* | | *11%* | | |
| **Totale** | | **2.731** | **3.014** | **100%** | **100%** |

| Ebit | | Importo | | % | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| | | *mln/€* | | *%* | |
| UK bus | | 159 | 193 | 70,4% | 68,0% |
| | *ytoy* | | *21%* | | |
| UK Rail | | 52 | 61 | 23,2% | 21,5% |
| | *ytoy* | | *16%* | | |
| Noth America | | 14 | 30 | 6,4% | 10,4% |
| | *ytoy* | | *106%* | | |
| **Totale** | | **226** | **283** | **100%** | **100%** |

*Valori convertiti al average exchange rate GBP/EUR @ 6 luglio 2012 – Valore odierno sterlina = 0.7938*

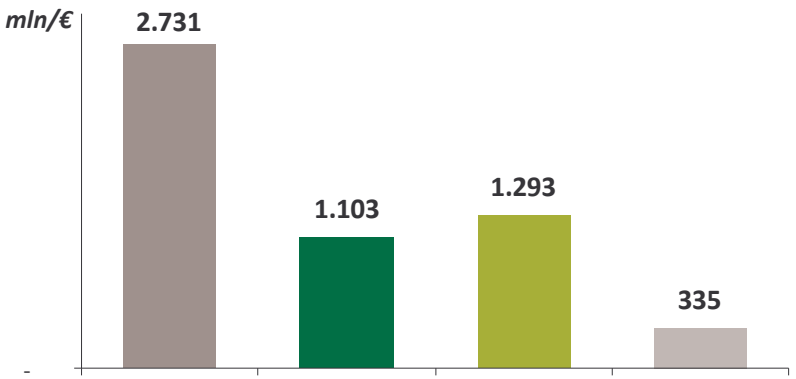
*Fonte: Company reports - 2011*

BOZZA

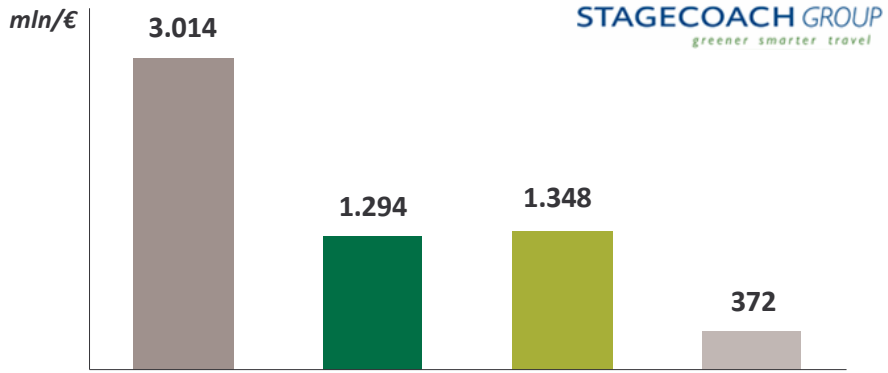
GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – Stagecoach (1/2)*

## Breakdown – Ricavi 2010

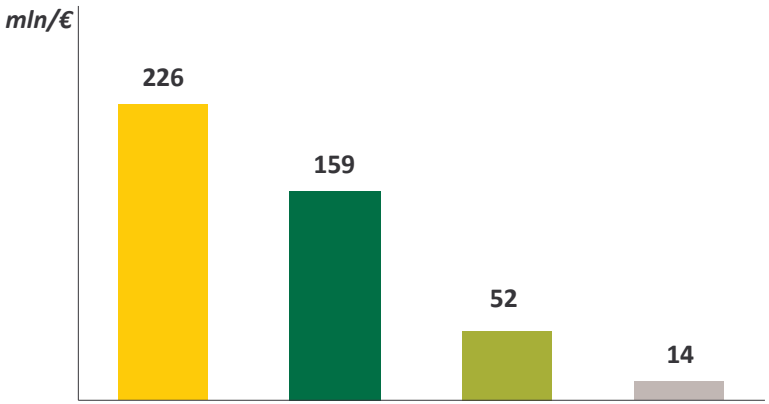



## Breakdown – Ricavi 2011

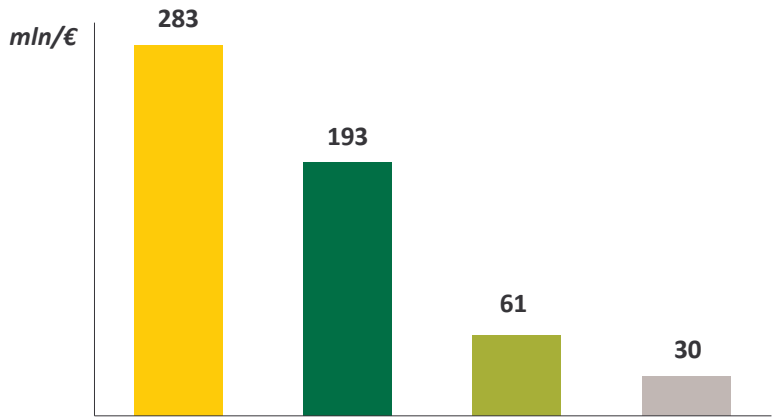



STAGECOACH GROUP
greener smarter travel

## Breakdown – Ebit 2010




## Breakdown – Ebit 2011




Totale Ricavi | Totale Ebit | North America
UK bus | UK rail

*Fonte: Company reports - 2011*

BOZZA

GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – Veolia (1/2)*

## Veolia

» Veolia Environnement, società quotata francese, è un fornitore di servizi di gestione ambientale operante in Europa, in Asia e negli Stati Uniti.

» I servizi prestati comprendono:

- ✓ servizi idrici e trattamento delle acque reflue;
- ✓ servizi ambientali;
- ✓ servizi energetici (esclusa la produzione di trading e vendita di energia elettrica, diversi da quelli di produzione attraverso la co-generazione);
- ✓ **servizi di trasporto**.

» I clienti della società comprendono una vasta gamma di Enti pubblici, Società industriali e commerciali.

» Le principali controllate, operative nelle diverse area di business, sono: Veolia Eau Compagnie Générale des Eaux (Water), Veolia Propreté (Envirnmental Services), Dalkia (Energy) e **Veolia Transport (Transportation).**

» Nel marzo 2011, Transdev e Veolia Transport costituiscono **Veolia Transdev** detenuta in quote paritetiche da Veolia Environment e dalla Caisse des dépôts et consignations dello Stato francese.

| Tipologia di Ricavo | | Importo | | % | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| | | *bn/€* | | *%* | |
| Water | | 12,2 | 12,6 | 35,4% | 33,6% |
| | *ytoy* | | *3,3%* | | |
| Environmental Services | | 9,3 | 9,7 | 27,0% | 25,9% |
| | *ytoy* | | *4,3%* | | |
| Energy Services | | 7,2 | 7,3 | 20,9% | 19,5% |
| | *ytoy* | | *1,4%* | | |
| Transportation | | 5,8 | 7,9 | 16,8% | 21,1% |
| | *ytoy* | | *36,2%* | | |
| **Totale** | | **34,5** | **37,5** | **100%** | **100%** |

| Ebit | |
|---|---|
| 2010 | 2011 |
| *bn/€* | |
| 1,78 | 1,98 |

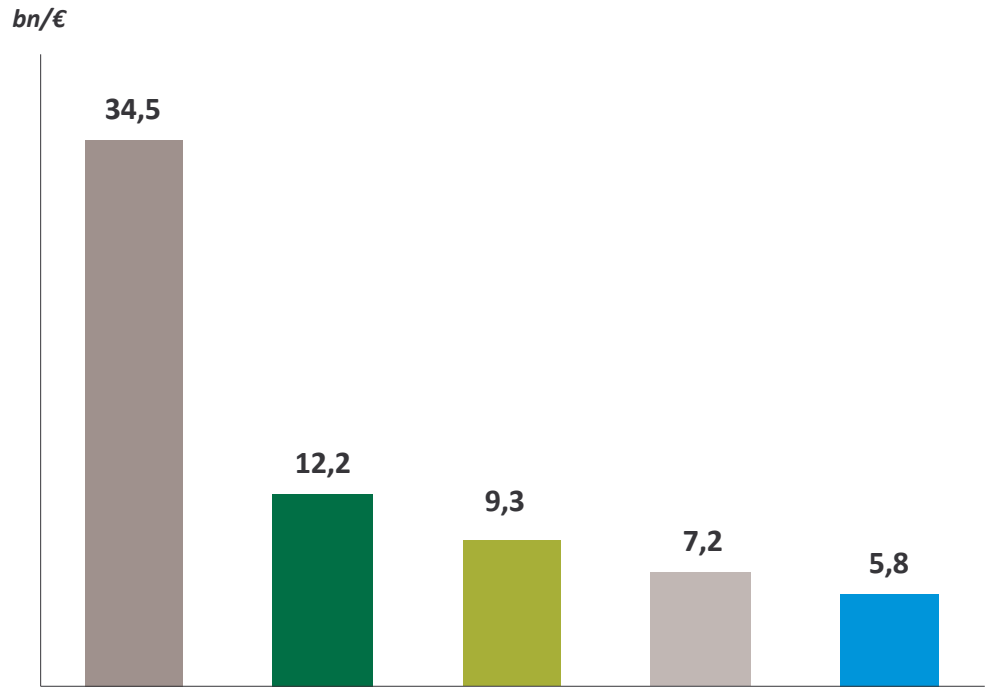
*Fonte: Company reports - 2011*

BOZZA

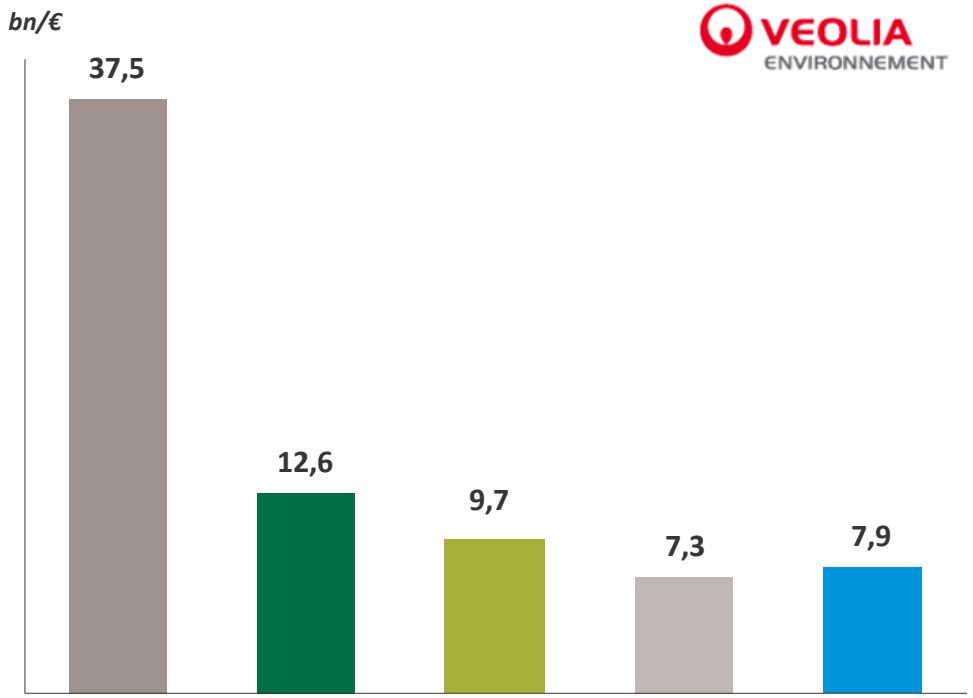
GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – Veolia (2/2)*

## Breakdown – Ricavi 2010




## Breakdown – Ricavi 2011




Totale Ricavi | Water | Environmental Services | Transportation | Energy Services

*Fonte: Company reports - 2011*

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – National Express (/2)*

## National Express Group PLC

- National Express Group è leader nella fornitura di servizi di trasporto nel Regno Unito, Spagna e Nord America dove riscopre il ruolo di primato.
- Ogni anno effettua oltre **700 milioni** di spostamenti con autobus, treni e servizi ferroviari leggeri.
- National Express Group plc è il più grande operatore privato di servizi di trasporto scolastico nel Nord America.
- Le principali divisioni operative del gruppo sono:
  - **UK Bus**
  - **UK Coach**
  - **UK Rail**
  - **North American Bus**
  - **European Coach & Bus**

| Tipologia di Ricavo | Importo 2010 | Importo 2011 |
|---|---|---|
| | *mln/€* | |
| UK Bus | 324 | 331 |
| UK Coach | 310 | 321 |
| UK Rail | 803 | 867 |
| UK operations | 1.437 | 1.519 |
| North American Bus | 579 | 606 |
| European Coach & Bus | 662 | 694 |
| **Totale** | **2.678** | **2.819** |

| Dati | Importo 2010 | Importo 2011 |
|---|---|---|
| | *mln/€* | |
| Ebit | 257 | 284 |
| *ytoy* | | *10%* |
| Ebit margin | 9,6% | 10,1% |

*Valori convertiti al average exchange rate GBP/EUR @ 6 luglio 2012 – Valore odierno sterlina = 0.7938*

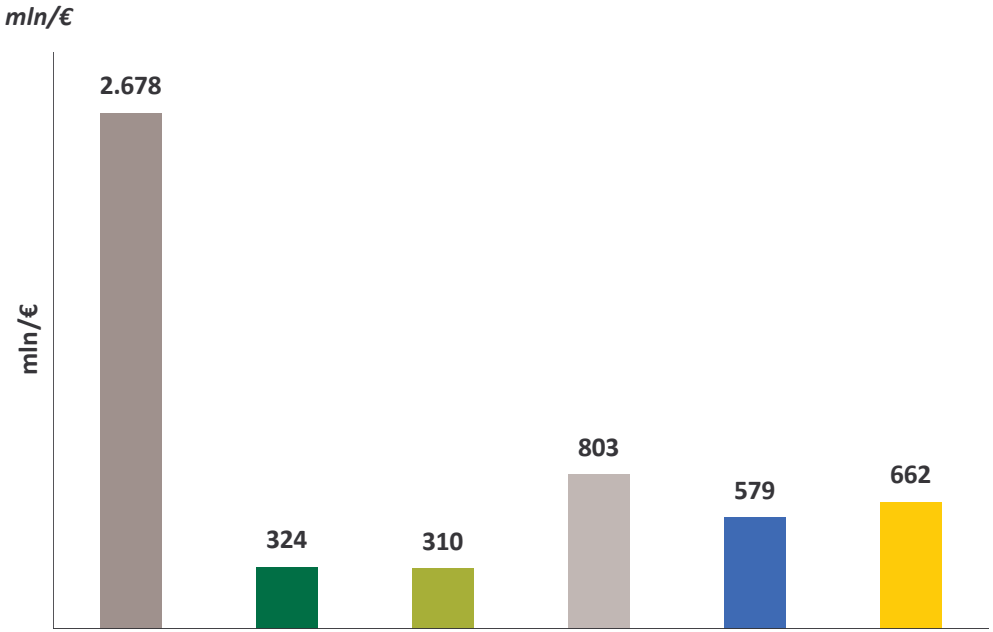
*Fonte: Company reports - 2011*

BOZZA

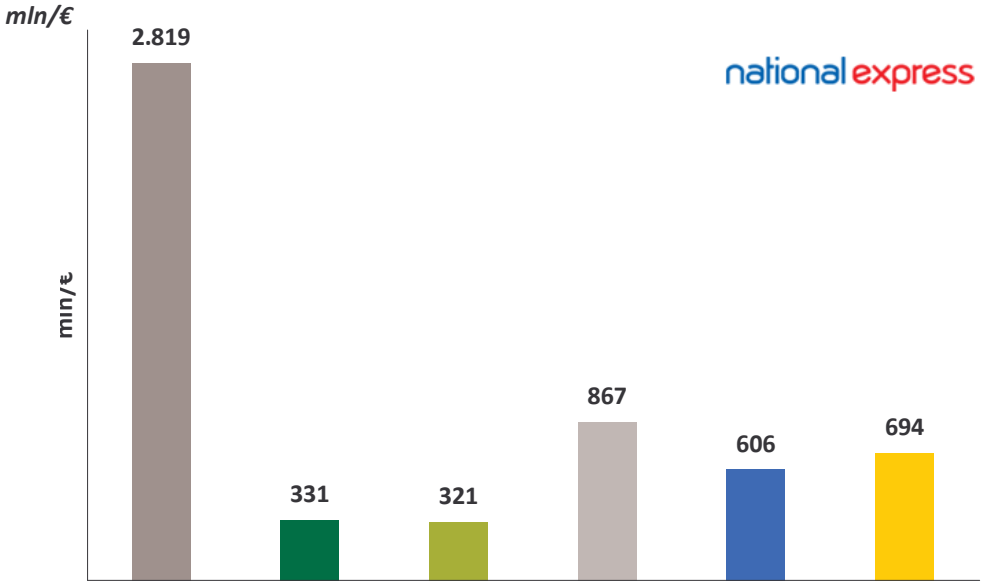
GRUPPO BPER

## Peer Group *identificato ai fini del calcolo di multipli di mercato – National Express (2/2)*

**Breakdown – Ricavi 2010**




**Breakdown – Ricavi 2011**




Totale ricavi | UK Bus | UK Coach | UK Rail | North American Bus | European Coach & Bus

*Fonte: Company reports - 2011*

# Peer Group – *First Group (1/2)*

BOZZA

GRUPPO BPER

## First Group

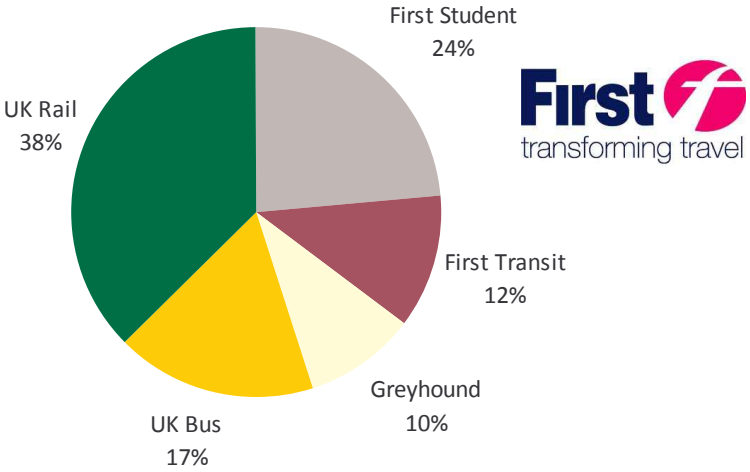
» **FirstGroup plc** è una società di **trasporto pubblico**, ferrioviario e tramite bus, che opera nel Regno Unito, Irlanda, Danimarca, Svezia, Canada e Stati Uniti.

» Le principali divisioni operative del gruppo sono:

- ✓ **UK Bus**: è uno dei maggiori operatori di autobus nel Regno Unito con una flotta di **8.000 veicoli** e trasporta circa **2,6 milioni** di passeggeri ogni giorno;
- ✓ **First Student**: è il più grande operatore di trasporto scolastico nel Nord America, con una flotta di circa **54.000** scuolabus; trasportano circa 6 mln di studenti al giorno in **38** Stati degli Stati Uniti e 9 Province e Territori in Canada.
- ✓ **First Transit**: è uno dei più grandi operatori privati nel settore del "transit management" nel Nord America. Il Gruppo è inoltre il più grande operatore privato nei servizi di manutenzione e assistenza dei veicoli nel Nord America.
- ✓ **Greyhound**: è l'unico operatore nazionale per il trasporto interurbano con pullman negli Stati Uniti e in Canada; con circa **3.800** destinazioni negli Stati Uniti e Canada, trasporta 20 milioni di passeggeri percorrendo **5,6 miliardi** di chilometri ogni anno.
- ✓ **Uk Train**: è il più grande operatore del Regno Unito nel trasporto ferroviario con oltre **290 milioni** di passeggeri all'anno; è l'unico operatore che esegue ogni tipo di servizio ferroviario overground nel Regno Unito.

| 2011 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Divisione | Ricavi | % | Ebit | % |
| | *mln/€* | | | |
| First Student €m | 1.974,3 | 24% | 134,9 | 23% |
| First Transit €m | 980,9 | 12% | 70,3 | 12% |
| Greyhound €m | 827,9 | 10% | 63,7 | 11% |
| UK Bus €m | 1.457,8 | 17% | 169,3 | 29% |
| UK Rail €m | 3.157,1 | 38% | 139,2 | 24% |
| **Totale** | **8.398,0** | **100%** | **577,5** | **100%** |

**Incidenza dei ricavi per divisione sul totale ricavi**



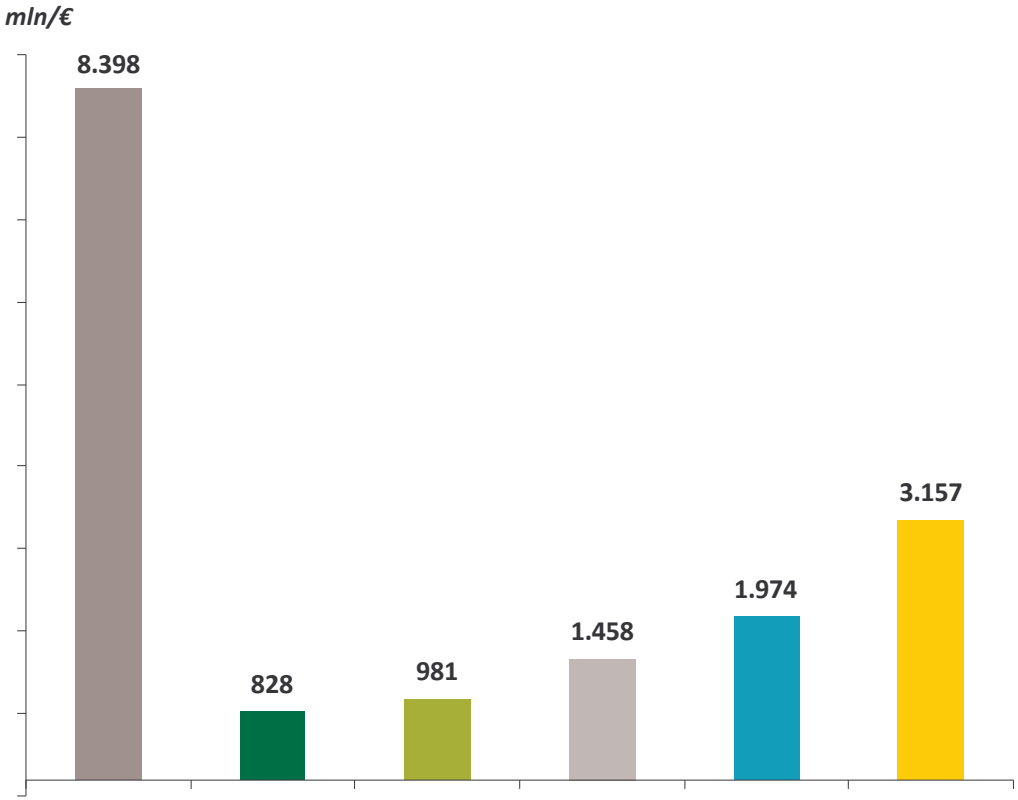

*Fonte: Company reports - 2011*

# Peer Group – *First Group (2/2)*

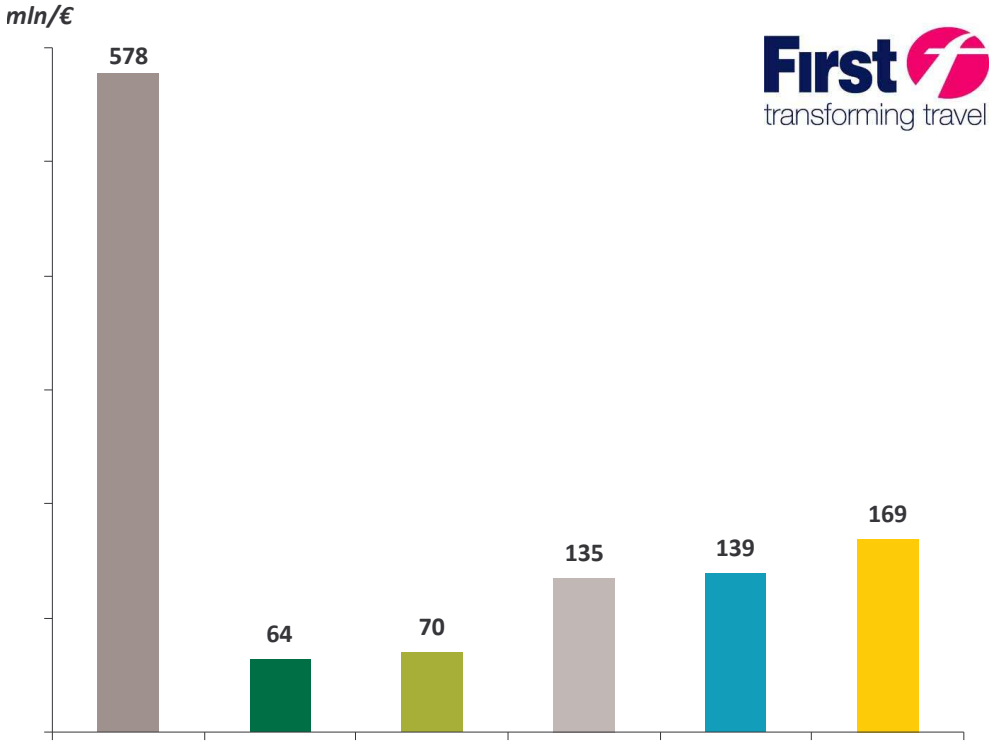
BOZZA

GRUPPO BPER

## Breakdown – Ricavi 2011




## Breakdown – Ebit 2011




Totale Ricavi/Ebit
Greyhound
UK Rail
First Transit
UK Bus
First Student

*Fonte: Company reports - 2011*

## Keolis

» **Keolis** è una società francese specializzata nel trasporto pubblico, ferroviario e tramite bus: è partecipata dalle ferrovie francesi (56,7%), da Kebexa (40,8%) e da Cadres Keolis (2,5%).

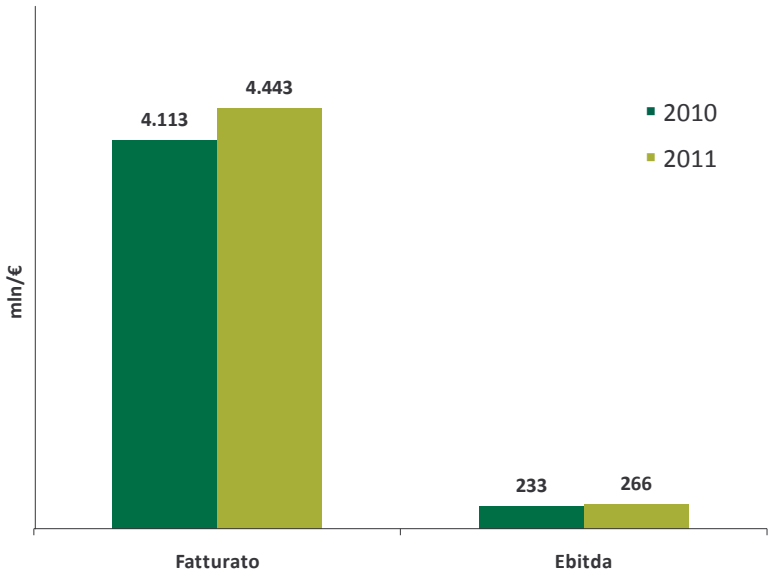
» Trasporto annualmente circa **2.200 mln di passeggeri.**

» È presente in **10 Paesi**: Algeria, Belgio, Danimarca, Norvegia, Francia, Paesi Bassi, Regno Unito, Germania, Canada e Svezia.

» È il primo operatore privato di trasporto pubblico in Francia.

| Dati | | Importo | |
|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 |
| | | *mln/€* | |
| Fatturato | | 4.113 | 4.443 |
| | *ytoy* | | *8%* |
| Ebitda | | 233 | 266 |
| | *ytoy* | | *14%* |
| Ebitda margin | | 6% | 6% |

### Fatturato ed Ebit




*Fonte: Company reports - 2011*

## RATP

» Il Gruppo RATP, società francese con sede a Parigi, è il **quinto player mondiale nel trasporto pubblico**.

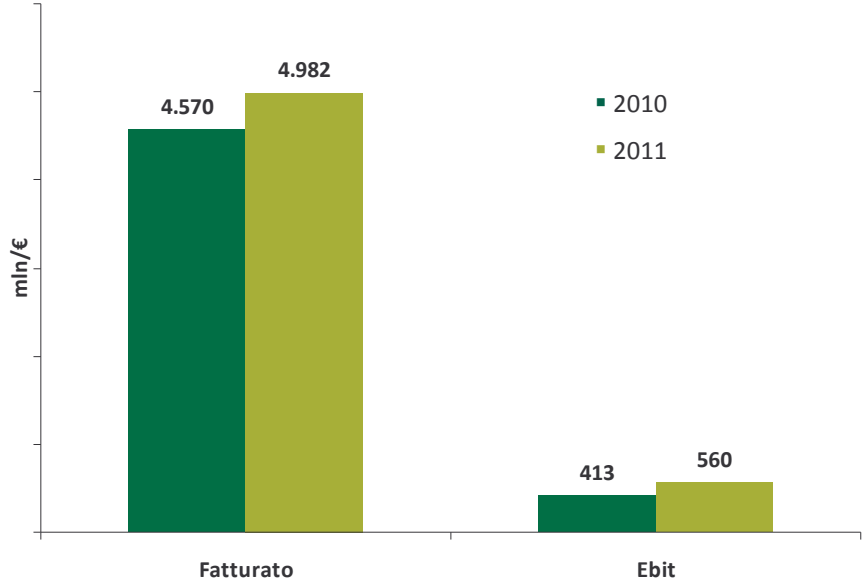
» Opera con diverse tipologie di mobilità collettiva - bus, metro, treni e tram.

» Trasporta ogni giorno oltre **10 milioni** di persone.

» RATP oggi è ancora responsabile per la maggior parte del trasporto pubblico a Parigi e dintorni, compresa la metropolitana di Parigi, tram, autobus e parte del Réseau Express Régional (RER) della rete. Nel Île-de-France, RATP trasporta circa **3 miliardi** di passeggeri all'anno.

| Dati | Importo | |
|---|---|---|
| | 2010 | 2011 |
| | *mln/€* | |
| Fatturato | 4.570 | 4.982 |
| *ytoy* | | *9%* |
| Ebit | 413 | 560 |
| *ytoy* | | *36%* |
| Ebit margin | 9% | 11% |

### Fatturato ed Ebit

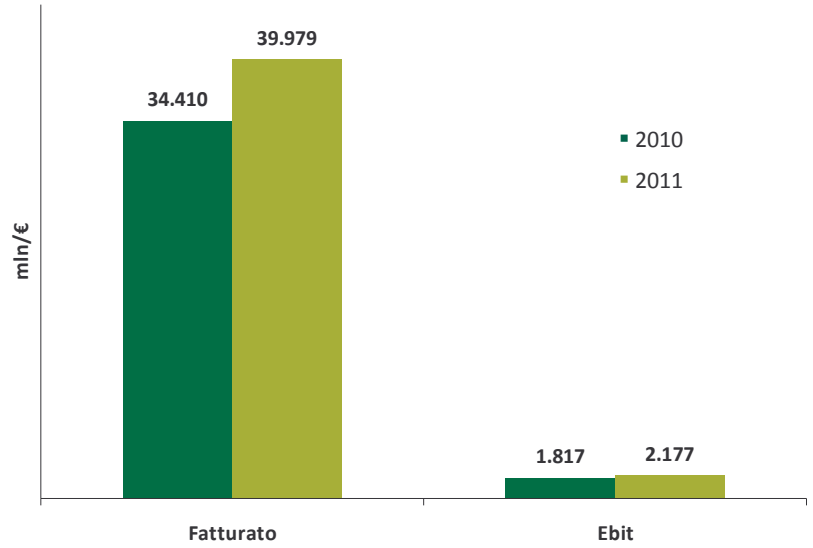



*Fonte: Company reports - 2011*

## Deutsche Bahn

- Il gruppo **Deutsche Bahn, presente in 130 Paesi,** è fornitore internazionale di servizi per la mobilità e la logistica.
- Con ca. **290.000 dipendenti**, di cui 190.000 in Germania, Deutsche Bahn trasporta in Europa più di **10 milioni di persone al giorno.**
- Il Gruppo, nel campo delle spedizioni e della logistica, ogni anno trasporta più di **415 milioni di tonnellate di merci su rotaia** ed effettuate circa **81 milioni di spedizioni su strada**.
- Deutsche Bahn, in Germania, gestisce la più lunga rete ferroviaria europea con circa **33.700 km, trasportando 5 milioni di passeggeri** e **più di un milione di tonnellate di merci al giorno**.
- Complessivamente, sulla rete ferroviaria di DB Bahn lunga quasi **34.000 km** ed aperta alla concorrenza, vengono effettuate ogni giorno più di **31.000 viaggi in treno.**

| Dati | | Importo | |
|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 |
| | | *mln/€* | |
| Fatturato | | 34.410 | 39.979 |
| | *ytoy* | | *16%* |
| Ebit | | 1.817 | 2.177 |
| | *ytoy* | | *20%* |
| Ebit margin | | 5,3% | 5,4% |




*Fonte: Company reports - 2011*

BOZZA

GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo del beta – Confronto (1/3)*

| | Comparable Nome della Società | Business | Paese | Moneta | Beta* | Beta Delevereggiato | Aliquota Fiscale | Posizione Finanziaria Netta al 31.12.2012 (mn) | Patrimonio al 31.12.2012 (mn) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *FNM SPA* | Transport-Rail | IT | EUR | 0,5720 | **0,68** | 28% | (67) | 307 |
| 2 | *VEOLIA ENVIRONNEMENT* | Transport-Services | FR | EUR | 1,1499 | **0,58** | 33% | 13.427 | 9.126 |
| 3 | *GO-AHEAD GROUP PLC* | Transport-Services | GB | GBp | 0,8755 | **0,34** | 23% | 103 | 50 |
| 4 | *STAGECOACH GROUP PLC* | Transport-Services | GB | GBp | 0,7514 | **(0,04)** | 23% | 549 | (24) |
| 5 | *NATIONAL EXPRESS GROUP PLC* | Transport-Services | GB | GBp | 0,9351 | **0,53** | 23% | 893 | 902 |
| | | | | ***Media*** | **0,86** | **0,42** | | | |
| | | | | ***Mediana*** | **0,88** | **0,53** | | | |

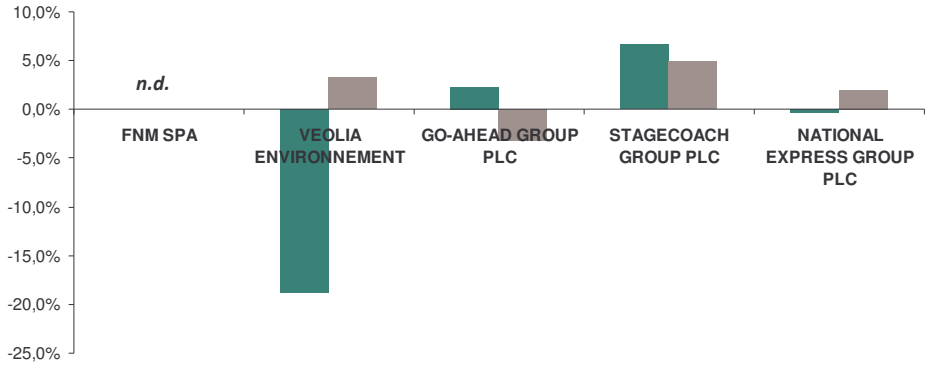
** Adjusted beta al 9 settembre 2013*

BOZZA

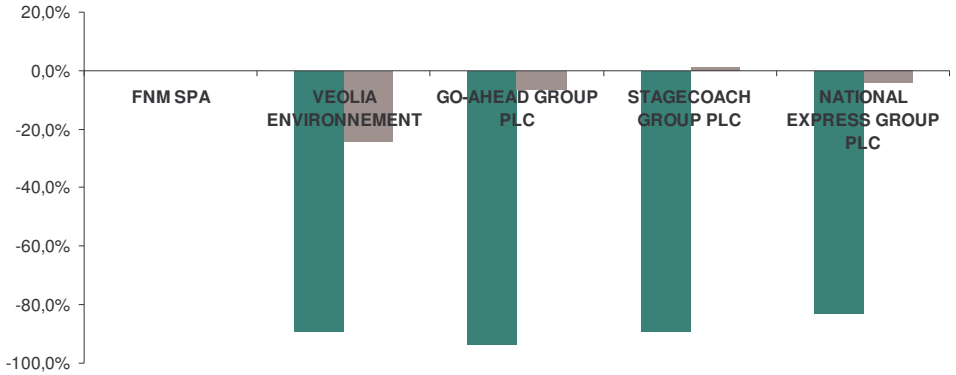
GRUPPO BPER

# Peer Group *identificato ai fini del calcolo del beta – Confronto (2/3)*

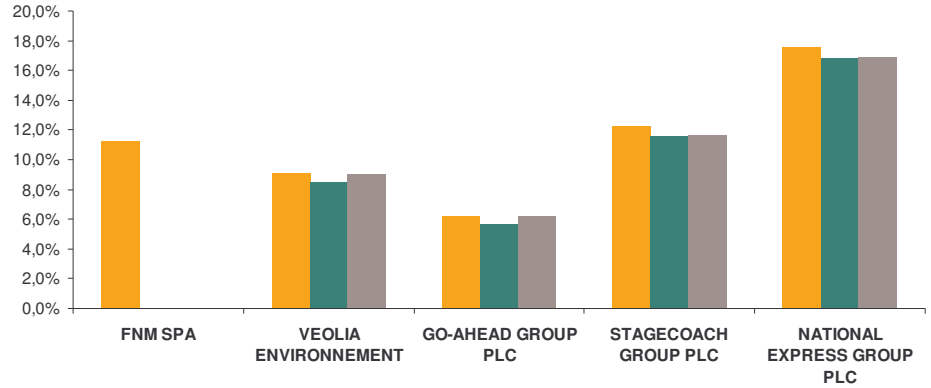
## Sales growth 2012-2014E



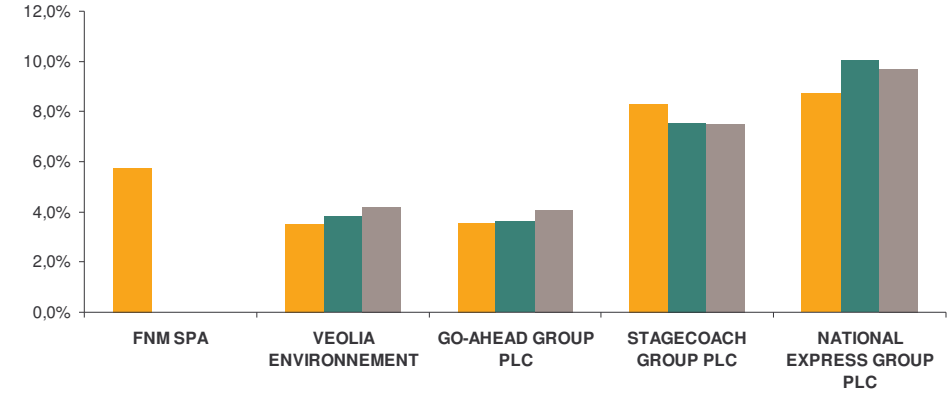

## EBITDA growth 2012-2014E




## EBITDA margin 2012-2014E




## EBIT margin 2012-2014E



BOZZA

GRUPPO BPER

## Peer Group *identificato ai fini del calcolo del beta – Confronto (3/3)*

| Società | Fatturato | | | Ebitda | | | Ebit | | | Utile Netto | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2012A | 2013E | 2014E | 2012A | 2013E | 2014E | 2012A | 2013E | 2014E | 2012A | 2013E | 2014E |
| FNM SPA | 299 | n.d. | n.d. | 34 | n.d. | n.d. | 17 | n.d. | n.d. | 24 | n.d. | n.d. |
| VEOLIA ENVIRONNEMENT | 29.439 | 23.900 | 24.672 | 2.685 | 2.039 | 2.231 | 1.033 | 914 | 1.039 | 394 | 224 | 354 |
| GO-AHEAD GROUP PLC* | 3.050 | 3.120 | 3.020 | 190 | 178 | 189 | 109 | 112 | 123 | 64 | 61 | 68 |
| STAGECOACH GROUP PLC* | 3.327 | 3.547 | 3.722 | 407 | 412 | 435 | 277 | 268 | 280 | 188 | 168 | 182 |
| NATIONAL EXPRESS GROUP PLC* | 2.172 | 2.167 | 2.210 | 381 | 365 | 375 | 190 | 217 | 214 | 71 | 66 | 88 |
| **Media campione** | **7.657** | **8.183** | **8.406** | **739** | **748** | **807** | **325** | **378** | **414** | **148** | **130** | **173** |
| **Mediana campione** | **3.050** | **3.334** | **3.371** | **381** | **388** | **405** | **190** | **242** | **247** | **71** | **117** | **135** |

** Valori convertiti al tasso di cambio GBP/EUR @9 settembre 2013*

| Società | Crescita Fatturato | | Crescita Ebitda | | Crescita Ebit | | Crescita UN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2013E | 2014E | 2013E | 2014E | 2013E | 2014E | 2013E | 2014E |
| FNM SPA | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. |
| VEOLIA ENVIRONNEMENT | -18,8% | 3,2% | -89,1% | -24,0% | 9,4% | -53,7% | -11,6% | 13,7% |
| GO-AHEAD GROUP PLC | 2,3% | -3,2% | -93,7% | -6,5% | 6,3% | -42,4% | 3,0% | 10,1% |
| STAGECOACH GROUP PLC | 6,6% | 4,9% | -89,1% | 1,2% | 5,4% | -36,3% | -3,3% | 4,4% |
| NATIONAL EXPRESS GROUP PLC | -0,2% | 2,0% | -82,8% | -4,3% | 2,7% | -49,4% | 14,5% | -1,4% |
| **Media campione** | **-2,5%** | **1,7%** | **-88,7%** | **-8,4%** | **6,0%** | **-45,4%** | **0,7%** | **6,7%** |
| **Mediana campione** | **1,0%** | **2,6%** | **-89,1%** | **-5,4%** | **5,8%** | **-45,9%** | **-0,2%** | **7,3%** |

*Fonte: Bilanci Consolidati delle peer Companies 2012, Equity Company Notes*

# Dettaglio Bus e Filobus (1/15)

BOZZA

GRUPPO BPER

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | URBANO | FILOBUS | GE001 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 17/06/97 |
| 2 | URBANO | FILOBUS | GE003 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 09/09/97 |
| 3 | URBANO | FILOBUS | GE004 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 17/06/97 |
| 4 | URBANO | FILOBUS | GE005... | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 17/06/97 |
| 5 | URBANO | FILOBUS | GE006... | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 17/06/97 |
| 6 | URBANO | FILOBUS | GE007... | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 18/09/97 |
| 7 | URBANO | FILOBUS | GE009 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 09/09/97 |
| 8 | URBANO | FILOBUS | GE011 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 10/09/97 |
| 9 | URBANO | FILOBUS | GE012 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 09/09/97 |
| 10 | URBANO | FILOBUS | GE013 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 13/03/98 |
| 11 | URBANO | FILOBUS | GE014 | 314.046 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 10/09/97 |
| 12 | URBANO | FILOBUS | GE015 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 13/03/98 |
| 13 | URBANO | FILOBUS | GE016 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 13/03/98 |
| 14 | URBANO | FILOBUS | GE017 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 08/06/98 |
| 15 | URBANO | FILOBUS | GE018 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 01/06/98 |
| 16 | URBANO | FILOBUS | GE019 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 29/09/98 |
| 17 | URBANO | FILOBUS | GE020 | 285.533 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 01/06/98 |
| 18 | URBANO | FILOBUS | GE101 | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/06/08 |
| 19 | URBANO | FILOBUS | GE102 | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/03/08 |
| 20 | URBANO | FILOBUS | GE103 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/08/08 |
| 21 | URBANO | FILOBUS | GE104 | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/04/08 |
| 22 | URBANO | FILOBUS | GE105 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 28/04/08 |
| 23 | URBANO | FILOBUS | GE106 | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/04/08 |
| 24 | URBANO | FILOBUS | GE107 | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/03/08 |
| 25 | URBANO | FILOBUS | GE108 | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/04/08 |
| 26 | URBANO | FILOBUS | GE109 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/04/08 |
| 27 | URBANO | FILOBUS | GE110 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/03/08 |
| 28 | URBANO | FILOBUS | GE111 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/04/08 |
| 29 | URBANO | FILOBUS | GE112 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 28/04/08 |
| 30 | URBANO | FILOBUS | GE113 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/04/08 |
| 31 | URBANO | FILOBUS | GE114 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 28/04/08 |
| 32 | URBANO | FILOBUS | GE115 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/04/08 |
| 33 | URBANO | FILOBUS | GE116 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/04/08 |
| 34 | URBANO | FILOBUS | GE117 | 165.062 | 109.353 | 109.353 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/06/08 |
| 35 | URBANO | AUTOBUS | BT193HE | 89.864 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 09/04/01 |
| 36 | URBANO | AUTOBUS | BR167ME | 89.864 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/04/01 |
| 37 | URBANO | AUTOBUS | DY333SA | 52.000 | 41.167 | 41.167 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 04/02/10 |
| 38 | URBANO | AUTOBUS | DY334SA | 52.000 | 41.167 | 41.167 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 04/02/10 |
| 39 | URBANO | AUTOBUS | GEB82518 | 11.792 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Accantonato | 18/12/89 |
| 40 | URBANO | AUTOBUS | BP877GW | 36.049 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 15/02/01 |
| 41 | URBANO | AUTOBUS | BP855GW | 36.049 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/01 |
| 42 | URBANO | AUTOBUS | BP857GW | 36.049 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 26/02/01 |
| 43 | URBANO | AUTOBUS | BP875GW | 36.049 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/01 |
| 44 | URBANO | AUTOBUS | BP856GW | 36.049 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 15/02/01 |
| 45 | URBANO | AUTOBUS | BP876GW | 36.049 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 20/02/01 |
| 46 | URBANO | AUTOBUS | GE528300 | 8.795 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 06/12/72 |
| 47 | URBANO | AUTOBUS | CD034LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 48 | URBANO | AUTOBUS | CD033LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 19/12/02 |
| 49 | URBANO | AUTOBUS | CD101LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 20/12/02 |
| 50 | URBANO | AUTOBUS | CD343LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 08/01/03 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Bus e Filobus (2/15)

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51 | URBANO | AUTOBUS | CD347LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 08/01/03 |
| 52 | URBANO | AUTOBUS | CD346LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 08/01/03 |
| 53 | URBANO | AUTOBUS | CD344LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 08/01/03 |
| 54 | URBANO | AUTOBUS | CD342LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 08/01/03 |
| 55 | URBANO | AUTOBUS | CD106LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 20/12/02 |
| 56 | URBANO | AUTOBUS | CD341LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 08/01/03 |
| 57 | URBANO | AUTOBUS | CD105LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 20/12/02 |
| 58 | URBANO | AUTOBUS | CD680LM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 04/02/03 |
| 59 | URBANO | AUTOBUS | CD111LM | 54.416 | 3.831 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 20/12/02 |
| 60 | URBANO | AUTOBUS | CD683LM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 04/02/03 |
| 61 | URBANO | AUTOBUS | CD682LM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 04/02/03 |
| 62 | URBANO | AUTOBUS | CD054LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 07/03/03 |
| 63 | URBANO | AUTOBUS | CD681LM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 04/02/03 |
| 64 | URBANO | AUTOBUS | CD790LM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 18/02/03 |
| 65 | URBANO | AUTOBUS | CD061LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 07/03/03 |
| 66 | URBANO | AUTOBUS | CD060LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 07/03/03 |
| 67 | URBANO | AUTOBUS | CD053LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 07/03/03 |
| 68 | URBANO | AUTOBUS | CD728LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 17/04/03 |
| 69 | URBANO | AUTOBUS | CD722LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 17/04/03 |
| 70 | URBANO | AUTOBUS | CD721LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 17/04/03 |
| 71 | URBANO | AUTOBUS | BT249HM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 10/06/03 |
| 72 | URBANO | AUTOBUS | BV359PD | 181.385 | 27.698 | 27.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 07/11/03 |
| 73 | URBANO | AUTOBUS | BT248HM | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 10/06/03 |
| 74 | URBANO | AUTOBUS | CD056LN | 54.416 | 8.309 | 8.309 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 07/03/03 |
| 75 | URBANO | AUTOBUS | AL130RY | 28.561 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 01/08/96 |
| 76 | URBANO | AUTOBUS | AL159RY | 24.582 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 06/08/96 |
| 77 | URBANO | AUTOBUS | AL164RZ | 24.660 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 30/09/96 |
| 78 | URBANO | AUTOBUS | AL158RY | 24.582 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 06/08/96 |
| 79 | URBANO | AUTOBUS | AL157RY | 24.582 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 06/08/96 |
| 80 | URBANO | AUTOBUS | AH579FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 29/05/96 |
| 81 | URBANO | AUTOBUS | AH578FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 29/05/96 |
| 82 | URBANO | AUTOBUS | AH577FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 29/05/96 |
| 83 | URBANO | AUTOBUS | AH574FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 29/05/96 |
| 84 | URBANO | AUTOBUS | AH575FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 29/05/96 |
| 85 | URBANO | AUTOBUS | AH699FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 04/06/96 |
| 86 | URBANO | AUTOBUS | AH576FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 29/05/96 |
| 87 | URBANO | AUTOBUS | AH698FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 04/06/96 |
| 88 | URBANO | AUTOBUS | AH697FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 04/06/96 |
| 89 | URBANO | AUTOBUS | AH700FZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 04/06/96 |
| 90 | URBANO | AUTOBUS | AL127RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 05/08/96 |
| 91 | URBANO | AUTOBUS | AH917GA | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 26/07/96 |
| 92 | URBANO | AUTOBUS | AH919GA | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 26/07/96 |
| 93 | URBANO | AUTOBUS | AH918GA | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 26/07/96 |
| 94 | URBANO | AUTOBUS | AL129RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 05/08/96 |
| 95 | URBANO | AUTOBUS | AL128RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 05/08/96 |
| 96 | URBANO | AUTOBUS | AH920GA | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 26/07/96 |
| 97 | URBANO | AUTOBUS | AL161RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 06/08/96 |
| 98 | URBANO | AUTOBUS | AL162RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 06/08/96 |
| 99 | URBANO | AUTOBUS | AL753RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 12/09/96 |
| 100 | URBANO | AUTOBUS | AL165RZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 30/09/96 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (3/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 101 | URBANO | AUTOBUS | AL009RZ | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 27/09/96 |
| 102 | URBANO | AUTOBUS | AL755RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 12/09/96 |
| 103 | URBANO | AUTOBUS | AL754RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 12/09/96 |
| 104 | URBANO | AUTOBUS | AL752RY. | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 12/09/96 |
| 105 | URBANO | AUTOBUS | AL751RY | 19.353 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 12/09/96 |
| 106 | URBANO | AUTOBUS | AL750RY | 27.003 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 12/09/96 |
| 107 | URBANO | AUTOBUS | AL749RY | 51.607 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 12/09/96 |
| 108 | URBANO | AUTOBUS | AL757RY | 51.607 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 12/09/96 |
| 109 | URBANO | AUTOBUS | AL756RY | 51.607 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 12/09/96 |
| 110 | URBANO | AUTOBUS | AV457CP. | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 16/12/97 |
| 111 | URBANO | AUTOBUS | AV459CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 16/12/97 |
| 112 | URBANO | AUTOBUS | AV458CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 16/12/97 |
| 113 | URBANO | AUTOBUS | AV460CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 16/12/97 |
| 114 | URBANO | AUTOBUS | AV456CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 16/12/97 |
| 115 | URBANO | AUTOBUS | AV745CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 08/01/98 |
| 116 | URBANO | AUTOBUS | AV746CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 08/01/98 |
| 117 | URBANO | AUTOBUS | AV744CP | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 08/01/98 |
| 118 | URBANO | AUTOBUS | AV747CP | 204.517 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 08/01/98 |
| 119 | URBANO | AUTOBUS | AZ485KE | 173.470 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 06/10/98 |
| 120 | URBANO | AUTOBUS | BD052ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 02/06/99 |
| 121 | URBANO | AUTOBUS | BD053ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 02/06/99 |
| 122 | URBANO | AUTOBUS | BD051ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA MANGINI | Riattivato | 02/06/99 |
| 123 | URBANO | AUTOBUS | BD412ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 16/06/99 |
| 124 | URBANO | AUTOBUS | BD054ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 02/06/99 |
| 125 | URBANO | AUTOBUS | BD413ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 16/06/99 |
| 126 | URBANO | AUTOBUS | BD409ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 16/06/99 |
| 127 | URBANO | AUTOBUS | BD410ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 16/06/99 |
| 128 | URBANO | AUTOBUS | BD553ZP | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 09/08/99 |
| 129 | URBANO | AUTOBUS | BD411ZN | 175.595 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 16/06/99 |
| 130 | URBANO | AUTOBUS | BF145KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 21/09/99 |
| 131 | URBANO | AUTOBUS | BF144KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 21/09/99 |
| 132 | URBANO | AUTOBUS | BF142KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 21/09/99 |
| 133 | URBANO | AUTOBUS | BF143KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/09/99 |
| 134 | URBANO | AUTOBUS | BF141KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 21/09/99 |
| 135 | URBANO | AUTOBUS | BF140KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/09/99 |
| 136 | URBANO | AUTOBUS | BF139KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/09/99 |
| 137 | URBANO | AUTOBUS | BF138KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 21/09/99 |
| 138 | URBANO | AUTOBUS | BF178KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 23/09/99 |
| 139 | URBANO | AUTOBUS | BF137KH | 45.227 | - | 5.000 | RIMESSA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/09/99 |
| 140 | URBANO | AUTOBUS | BG490KL | 45.188 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/01/00 |
| 141 | URBANO | AUTOBUS | BG489KL | 44.157 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 13/01/00 |
| 142 | URBANO | AUTOBUS | BG492KL | 44.157 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/01/00 |
| 143 | URBANO | AUTOBUS | BG491KL | 44.157 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 13/01/00 |
| 144 | URBANO | AUTOBUS | BK477WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 25/05/00 |
| 145 | URBANO | AUTOBUS | BK482WL | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 25/05/00 |
| 146 | URBANO | AUTOBUS | BK476WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA CORNIGLIANO | Immatricolato | 25/05/00 |
| 147 | URBANO | AUTOBUS | BK474WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 25/05/00 |
| 148 | URBANO | AUTOBUS | BK478WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 25/05/00 |
| 149 | URBANO | AUTOBUS | BK480WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 25/05/00 |
| 150 | URBANO | AUTOBUS | BK957WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 16/06/00 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (4/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 151 | URBANO | AUTOBUS | BK481WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 25/05/00 |
| 152 | URBANO | AUTOBUS | BK364WG | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 12/06/00 |
| 153 | URBANO | AUTOBUS | BK479WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 25/05/00 |
| 154 | URBANO | AUTOBUS | BK361WG | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 12/06/00 |
| 155 | URBANO | AUTOBUS | BK362WG | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 12/06/00 |
| 156 | URBANO | AUTOBUS | BK958WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 16/06/00 |
| 157 | URBANO | AUTOBUS | BK959WL | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 16/06/00 |
| 158 | URBANO | AUTOBUS | BM346TB | 44.060 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 29/06/00 |
| 159 | URBANO | AUTOBUS | BM348TB | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 29/06/00 |
| 160 | URBANO | AUTOBUS | BK363WG | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 12/06/00 |
| 161 | URBANO | AUTOBUS | BK961WL | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 16/06/00 |
| 162 | URBANO | AUTOBUS | BK962WL | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 16/06/00 |
| 163 | URBANO | AUTOBUS | BM349TB | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA STAGLIENO | Immatricolato | 29/06/00 |
| 164 | URBANO | AUTOBUS | BK963WL | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 16/06/00 |
| 165 | URBANO | AUTOBUS | BK964WL | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 16/06/00 |
| 166 | URBANO | AUTOBUS | BM350TB | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 29/06/00 |
| 167 | URBANO | AUTOBUS | BM351TB | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 29/06/00 |
| 168 | URBANO | AUTOBUS | BM010TC | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/07/00 |
| 169 | URBANO | AUTOBUS | BM347TB | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 29/06/00 |
| 170 | URBANO | AUTOBUS | BM353TC | 42.995 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 28/07/00 |
| 171 | URBANO | AUTOBUS | BM265TC | 44.026 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 25/07/00 |
| 172 | URBANO | AUTOBUS | GEA05398 | 13.713 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 06/12/85 |
| 173 | URBANO | AUTOBUS | GEA13100 | 15.698 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 18/02/86 |
| 174 | URBANO | AUTOBUS | GEA87243 | 26.129 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 06/11/87 |
| 175 | URBANO | AUTOBUS | GE961213 | 12.981 | | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 31/10/84 |
| 176 | URBANO | AUTOBUS | GE964555 | 12.981 | | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 05/12/84 |
| 177 | URBANO | AUTOBUS | GEA16660 | 15.848 | | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 18/03/86 |
| 178 | URBANO | AUTOBUS | GEA17625 | 15.848 | | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 25/03/86 |
| 179 | URBANO | AUTOBUS | GEA17626 | 15.848 | | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 25/03/86 |
| 180 | URBANO | AUTOBUS | GEB83122 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 27/12/89 |
| 181 | URBANO | AUTOBUS | GEB83948 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 02/01/90 |
| 182 | URBANO | AUTOBUS | GEB87126 | 30.982 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 22/01/90 |
| 183 | URBANO | AUTOBUS | GEB87127 | 30.982 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 22/01/90 |
| 184 | URBANO | AUTOBUS | GEB87128 | 30.982 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 22/01/90 |
| 185 | URBANO | AUTOBUS | GEB87129 | 30.982 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 22/01/90 |
| 186 | URBANO | AUTOBUS | GEB87245 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 22/01/90 |
| 187 | URBANO | AUTOBUS | GEB88250 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 29/01/90 |
| 188 | URBANO | AUTOBUS | GEB88249 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 29/01/90 |
| 189 | URBANO | AUTOBUS | GEB89394 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 05/02/90 |
| 190 | URBANO | AUTOBUS | GEB89395 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 05/02/90 |
| 191 | URBANO | AUTOBUS | GEB89396 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 05/02/90 |
| 192 | URBANO | AUTOBUS | GEB92639 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 26/02/90 |
| 193 | URBANO | AUTOBUS | GEB92640 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 26/02/90 |
| 194 | URBANO | AUTOBUS | GEB89397 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 05/02/90 |
| 195 | URBANO | AUTOBUS | GEB92641 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 26/02/90 |
| 196 | URBANO | AUTOBUS | GEB90536 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/02/90 |
| 197 | URBANO | AUTOBUS | GEB94722 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/03/90 |
| 198 | URBANO | AUTOBUS | GEB92642 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 26/02/90 |
| 199 | URBANO | AUTOBUS | GEB90537 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/02/90 |
| 200 | URBANO | AUTOBUS | GED01972 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 03/05/90 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Bus e Filobus (5/15)

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 201 | URBANO | AUTOBUS | GEB92643 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 26/02/90 |
| 202 | URBANO | AUTOBUS | GEB93745 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 05/03/90 |
| 203 | URBANO | AUTOBUS | GEB98947 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 10/04/90 |
| 204 | URBANO | AUTOBUS | GEB94723 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/03/90 |
| 205 | URBANO | AUTOBUS | GED01514 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 30/04/90 |
| 206 | URBANO | AUTOBUS | GEB94724 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/03/90 |
| 207 | URBANO | AUTOBUS | GEB94725 | 39.254 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/03/90 |
| 208 | URBANO | AUTOBUS | GED44658 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 10/04/91 |
| 209 | URBANO | AUTOBUS | GED44659 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 210 | URBANO | AUTOBUS | GED44660 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 211 | URBANO | AUTOBUS | GED48956 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 13/05/91 |
| 212 | URBANO | AUTOBUS | GED44661 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 213 | URBANO | AUTOBUS | GED44662 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 214 | URBANO | AUTOBUS | GED44663 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 10/04/91 |
| 215 | URBANO | AUTOBUS | GED44664 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 216 | URBANO | AUTOBUS | GED44665 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 10/04/91 |
| 217 | URBANO | AUTOBUS | GED44666 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 10/04/91 |
| 218 | URBANO | AUTOBUS | GED44667 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 219 | URBANO | AUTOBUS | GED44668 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 220 | URBANO | AUTOBUS | GED44669 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 221 | URBANO | AUTOBUS | GED44670 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 10/04/91 |
| 222 | URBANO | AUTOBUS | GED44675 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 10/04/91 |
| 223 | URBANO | AUTOBUS | GED48957 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 13/05/91 |
| 224 | URBANO | AUTOBUS | GED48958 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 13/05/91 |
| 225 | URBANO | AUTOBUS | GED48959 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 13/05/91 |
| 226 | URBANO | AUTOBUS | GED48960 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 13/05/91 |
| 227 | URBANO | AUTOBUS | GED48961 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 13/05/91 |
| 228 | URBANO | AUTOBUS | GED48962 | 60.546 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 13/05/91 |
| 229 | URBANO | AUTOBUS | AL229RY | 36.575 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 08/08/96 |
| 230 | URBANO | AUTOBUS | AL226RY | 36.575 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 08/08/96 |
| 231 | URBANO | AUTOBUS | AL707RZ | 37.102 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 24/10/96 |
| 232 | URBANO | AUTOBUS | AL708RZ | 37.102 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 24/10/96 |
| 233 | URBANO | AUTOBUS | AL892SC | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/03/97 |
| 234 | URBANO | AUTOBUS | AL978SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 06/06/97 |
| 235 | URBANO | AUTOBUS | AL344SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 09/05/97 |
| 236 | URBANO | AUTOBUS | AL263SC | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 04/02/97 |
| 237 | URBANO | AUTOBUS | AL246SC | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 04/02/97 |
| 238 | URBANO | AUTOBUS | AL893SC | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 04/03/97 |
| 239 | URBANO | AUTOBUS | AL896SC | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 04/03/97 |
| 240 | URBANO | AUTOBUS | AL349SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 09/05/97 |
| 241 | URBANO | AUTOBUS | AL345SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 09/05/97 |
| 242 | URBANO | AUTOBUS | AL347SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 09/05/97 |
| 243 | URBANO | AUTOBUS | AL353SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 09/05/97 |
| 244 | URBANO | AUTOBUS | AL982SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 06/06/97 |
| 245 | URBANO | AUTOBUS | AL984SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 06/06/97 |
| 246 | URBANO | AUTOBUS | AL352SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 09/05/97 |
| 247 | URBANO | AUTOBUS | AL351SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 09/05/97 |
| 248 | URBANO | AUTOBUS | AL346SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 09/05/97 |
| 249 | URBANO | AUTOBUS | AL350SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 09/05/97 |
| 250 | URBANO | AUTOBUS | AL348SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 09/05/97 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (6/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 251 | URBANO | AUTOBUS | AL986SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 06/06/97 |
| 252 | URBANO | AUTOBUS | AL979SE | 53.358 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 06/06/97 |
| 253 | URBANO | AUTOBUS | AV317CR | 145.486 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 29/01/98 |
| 254 | URBANO | AUTOBUS | AV315CR | 145.486 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 29/01/98 |
| 255 | URBANO | AUTOBUS | AV318CR | 145.486 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 29/01/98 |
| 256 | URBANO | AUTOBUS | AV314CR | 145.486 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 29/01/98 |
| 257 | URBANO | AUTOBUS | AV313CR | 145.486 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 29/01/98 |
| 258 | URBANO | AUTOBUS | AV316CR | 145.486 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 29/01/98 |
| 259 | URBANO | AUTOBUS | BM345TB | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 29/06/00 |
| 260 | URBANO | AUTOBUS | BM837TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 21/08/00 |
| 261 | URBANO | AUTOBUS | BP559GT | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 26/10/00 |
| 262 | URBANO | AUTOBUS | BM985TA | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/09/00 |
| 263 | URBANO | AUTOBUS | BM840TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 264 | URBANO | AUTOBUS | BM838TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 21/08/00 |
| 265 | URBANO | AUTOBUS | BM820TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 266 | URBANO | AUTOBUS | BM532TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 04/08/00 |
| 267 | URBANO | AUTOBUS | BM813TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 268 | URBANO | AUTOBUS | BM812TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 269 | URBANO | AUTOBUS | BM531TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA MANGINI | Immatricolato | 04/08/00 |
| 270 | URBANO | AUTOBUS | BM816TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 271 | URBANO | AUTOBUS | BM815TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 21/08/00 |
| 272 | URBANO | AUTOBUS | BM839TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 273 | URBANO | AUTOBUS | BM841TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 274 | URBANO | AUTOBUS | BM814TC | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/08/00 |
| 275 | URBANO | AUTOBUS | BP343GT | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 12/10/00 |
| 276 | URBANO | AUTOBUS | BM987TA | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 21/09/00 |
| 277 | URBANO | AUTOBUS | BM986TA | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 21/09/00 |
| 278 | URBANO | AUTOBUS | BM988TA | 38.476 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 21/09/00 |
| 279 | URBANO | AUTOBUS | CV873BZ | 202.155 | 68.955 | 68.955 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 09/06/05 |
| 280 | URBANO | AUTOBUS | CV872BZ | 202.155 | 68.955 | 68.955 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 09/06/05 |
| 281 | URBANO | AUTOBUS | CV871BZ | 202.155 | 68.955 | 68.955 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 09/06/05 |
| 282 | URBANO | AUTOBUS | CY841DP | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 03/01/06 |
| 283 | URBANO | AUTOBUS | CY109DN | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 15/02/06 |
| 284 | URBANO | AUTOBUS | CY840DP | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 285 | URBANO | AUTOBUS | CY839DP | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 286 | URBANO | AUTOBUS | CY108DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 15/02/06 |
| 287 | URBANO | AUTOBUS | CY838DP | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 288 | URBANO | AUTOBUS | CY837DP | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 289 | URBANO | AUTOBUS | CY836DP | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 290 | URBANO | AUTOBUS | CY105DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 15/02/06 |
| 291 | URBANO | AUTOBUS | CY835DP | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 292 | URBANO | AUTOBUS | CY104DN | 202.155 | 84.278 | 84.278 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 15/02/06 |
| 293 | URBANO | AUTOBUS | CY107DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 15/02/06 |
| 294 | URBANO | AUTOBUS | CY317DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 10/03/06 |
| 295 | URBANO | AUTOBUS | CY106DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 15/02/06 |
| 296 | URBANO | AUTOBUS | CY320DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/03/06 |
| 297 | URBANO | AUTOBUS | CY321DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/03/06 |
| 298 | URBANO | AUTOBUS | CY322DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 10/03/06 |
| 299 | URBANO | AUTOBUS | CY314DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 10/03/06 |
| 300 | URBANO | AUTOBUS | CY318DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/03/06 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (7/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 301 | URBANO | AUTOBUS | CY319DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/03/06 |
| 302 | URBANO | AUTOBUS | CY323DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/03/06 |
| 303 | URBANO | AUTOBUS | CY315DN | 202.155 | 92.698 | 92.698 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 10/03/06 |
| 304 | URBANO | AUTOBUS | DA892LX | 202.155 | 109.501 | 109.501 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/01/07 |
| 305 | URBANO | AUTOBUS | DA895LX | 202.155 | 109.501 | 109.501 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/01/07 |
| 306 | URBANO | AUTOBUS | DA890LX | 202.155 | 109.501 | 109.501 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/01/07 |
| 307 | URBANO | AUTOBUS | DA894LX | 202.155 | 109.501 | 109.501 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/01/07 |
| 308 | URBANO | AUTOBUS | DA891LX | 202.155 | 109.501 | 109.501 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/01/07 |
| 309 | URBANO | AUTOBUS | DA893LX | 202.155 | 109.501 | 109.501 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/01/07 |
| 310 | URBANO | AUTOBUS | DK268RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 05/12/07 |
| 311 | URBANO | AUTOBUS | DK263RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 05/12/07 |
| 312 | URBANO | AUTOBUS | DK269RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 05/12/07 |
| 313 | URBANO | AUTOBUS | DK271RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 05/12/07 |
| 314 | URBANO | AUTOBUS | DK265RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 05/12/07 |
| 315 | URBANO | AUTOBUS | DK270RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 05/12/07 |
| 316 | URBANO | AUTOBUS | DK267RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 05/12/07 |
| 317 | URBANO | AUTOBUS | DK266RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 05/12/07 |
| 318 | URBANO | AUTOBUS | DK264RM | 218.300 | 118.246 | 118.246 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 05/12/07 |
| 319 | URBANO | AUTOBUS | ED714FG | 218.300 | 191.013 | 191.013 | AUTOBUS | Immatricolato | 26/01/11 |
| 320 | URBANO | AUTOBUS | ED713FG | 218.300 | 191.013 | 191.013 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/02/11 |
| 321 | URBANO | AUTOBUS | ED712FG | 218.300 | 191.013 | 191.013 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 26/01/11 |
| 322 | URBANO | AUTOBUS | GE859699 | 15.543 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Accantonato | 13/04/82 |
| 323 | URBANO | AUTOBUS | AL862SA | 10.985 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 10/12/96 |
| 324 | URBANO | AUTOBUS | GEA41703 | 43.680 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 21/10/86 |
| 325 | URBANO | AUTOBUS | AE669AY | 36.068 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/06/95 |
| 326 | URBANO | AUTOBUS | AE668AY | 36.068 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/06/95 |
| 327 | URBANO | AUTOBUS | AE667AY | 36.068 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/06/95 |
| 328 | URBANO | AUTOBUS | AE670AY | 36.068 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/06/95 |
| 329 | URBANO | AUTOBUS | AE666AY | 36.068 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/06/95 |
| 330 | URBANO | AUTOBUS | AL216SB | 35.840 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 27/12/96 |
| 331 | URBANO | AUTOBUS | AL215SB. | 35.840 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 27/12/96 |
| 332 | URBANO | AUTOBUS | AL214SB | 35.840 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 27/12/96 |
| 333 | URBANO | AUTOBUS | AL213SB | 35.840 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 27/12/96 |
| 334 | URBANO | AUTOBUS | AL217SB | 35.840 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 27/12/96 |
| 335 | URBANO | AUTOBUS | AL894SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/03/97 |
| 336 | URBANO | AUTOBUS | AL264SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 04/02/97 |
| 337 | URBANO | AUTOBUS | AL696SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 24/02/97 |
| 338 | URBANO | AUTOBUS | AL697SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 24/02/97 |
| 339 | URBANO | AUTOBUS | AL694SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 24/02/97 |
| 340 | URBANO | AUTOBUS | AL695SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 24/02/97 |
| 341 | URBANO | AUTOBUS | AL693SC | 51.542 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 24/02/97 |
| 342 | URBANO | AUTOBUS | AV878CR | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/02/98 |
| 343 | URBANO | AUTOBUS | AV877CR | 140.683 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/02/98 |
| 344 | URBANO | AUTOBUS | AV875CR | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/02/98 |
| 345 | URBANO | AUTOBUS | AV874CR | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/02/98 |
| 346 | URBANO | AUTOBUS | AV876CR | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/02/98 |
| 347 | URBANO | AUTOBUS | AV873CR | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/02/98 |
| 348 | URBANO | AUTOBUS | AZ528KE | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/10/98 |
| 349 | URBANO | AUTOBUS | AZ529KE | 133.091 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/10/98 |
| 350 | URBANO | AUTOBUS | BX012CX | 46.617 | 3.416 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/06/02 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (8/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 351 | URBANO | AUTOBUS | BX995CW | 46.617 | 3.416 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/06/02 |
| 352 | URBANO | AUTOBUS | BX013CX | 46.617 | 3.416 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 13/06/02 |
| 353 | URBANO | AUTOBUS | BV224PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 27/10/03 |
| 354 | URBANO | AUTOBUS | BV236PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 355 | URBANO | AUTOBUS | BV233PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 356 | URBANO | AUTOBUS | BV239PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 23/10/03 |
| 357 | URBANO | AUTOBUS | BV240PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 358 | URBANO | AUTOBUS | BV230PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Accantonato | 23/10/03 |
| 359 | URBANO | AUTOBUS | BV244PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 360 | URBANO | AUTOBUS | BV243PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 23/10/03 |
| 361 | URBANO | AUTOBUS | BV245PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 27/10/03 |
| 362 | URBANO | AUTOBUS | BV238PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 23/10/03 |
| 363 | URBANO | AUTOBUS | BV242PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 23/10/03 |
| 364 | URBANO | AUTOBUS | BV232PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 23/10/03 |
| 365 | URBANO | AUTOBUS | BV241PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 23/10/03 |
| 366 | URBANO | AUTOBUS | BV234PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 367 | URBANO | AUTOBUS | BV439PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 14/11/03 |
| 368 | URBANO | AUTOBUS | BV231PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 369 | URBANO | AUTOBUS | BV235PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 23/10/03 |
| 370 | URBANO | AUTOBUS | BV440PD | 7.245 | 1.106 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 14/11/03 |
| 371 | URBANO | AUTOBUS | BV883PD | 7.245 | 1.763 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 05/01/04 |
| 372 | URBANO | AUTOBUS | BV884PD | 7.245 | 1.763 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/01/04 |
| 373 | URBANO | AUTOBUS | BV885PD | 7.245 | 1.763 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/01/04 |
| 374 | URBANO | AUTOBUS | BV886PD | 7.245 | 1.763 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/01/04 |
| 375 | URBANO | AUTOBUS | BV887PD | 7.245 | 1.763 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/01/04 |
| 376 | URBANO | AUTOBUS | BV926PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 13/04/04 |
| 377 | URBANO | AUTOBUS | BV922PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 378 | URBANO | AUTOBUS | BV918PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 379 | URBANO | AUTOBUS | BV923PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 380 | URBANO | AUTOBUS | BV928PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 381 | URBANO | AUTOBUS | BV920PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 382 | URBANO | AUTOBUS | BV921PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 13/04/04 |
| 383 | URBANO | AUTOBUS | BV919PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 13/04/04 |
| 384 | URBANO | AUTOBUS | BV925PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 13/04/04 |
| 385 | URBANO | AUTOBUS | BV929PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 13/04/04 |
| 386 | URBANO | AUTOBUS | BV924PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 387 | URBANO | AUTOBUS | BV927PE | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 388 | URBANO | AUTOBUS | BV751PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/06/04 |
| 389 | URBANO | AUTOBUS | BV756PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | AUTOBUS | Immatricolato | 21/06/04 |
| 390 | URBANO | AUTOBUS | BV759PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 391 | URBANO | AUTOBUS | BV761PF | 156.255 | 38.032 | 38.032 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 392 | URBANO | AUTOBUS | BV758PF | 156.255 | 38.032 | 38.032 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 393 | URBANO | AUTOBUS | BV754PF | 154.823 | 37.684 | 37.684 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 394 | URBANO | AUTOBUS | BV753PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 21/06/04 |
| 395 | URBANO | AUTOBUS | BV757PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 21/06/04 |
| 396 | URBANO | AUTOBUS | BV755PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 397 | URBANO | AUTOBUS | BV752PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 398 | URBANO | AUTOBUS | BV750PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 21/06/04 |
| 399 | URBANO | AUTOBUS | BV749PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 21/06/04 |
| 400 | URBANO | AUTOBUS | BV760PF | 95.140 | 23.157 | 23.157 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 21/06/04 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Bus e Filobus (9/15)

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 401 | URBANO | AUTOBUS | DL753DS | 160.000 | 100.000 | 100.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 14/08/08 |
| 402 | URBANO | AUTOBUS | DL754DS | 14.000 | 8.750 | 8.750 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 14/08/08 |
| 403 | URBANO | AUTOBUS | DL755DS | 160.000 | 100.000 | 100.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 14/08/08 |
| 404 | URBANO | AUTOBUS | DL756DS | 160.000 | 100.000 | 100.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 14/08/08 |
| 405 | URBANO | AUTOBUS | DL757DS | 160.000 | 100.000 | 100.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 14/08/08 |
| 406 | URBANO | AUTOBUS | DL758DS | 160.000 | 100.000 | 100.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/08/08 |
| 407 | URBANO | AUTOBUS | DL759DS | 160.000 | 100.000 | 100.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/08/08 |
| 408 | URBANO | AUTOBUS | BM869TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 11/09/00 |
| 409 | URBANO | AUTOBUS | BM868TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 11/09/00 |
| 410 | URBANO | AUTOBUS | BM863TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 11/09/00 |
| 411 | URBANO | AUTOBUS | BM866TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 11/09/00 |
| 412 | URBANO | AUTOBUS | BM862TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 11/09/00 |
| 413 | URBANO | AUTOBUS | BM902TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 14/09/00 |
| 414 | URBANO | AUTOBUS | BM858TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 11/09/00 |
| 415 | URBANO | AUTOBUS | BM903TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 14/09/00 |
| 416 | URBANO | AUTOBUS | BP626GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 27/10/00 |
| 417 | URBANO | AUTOBUS | BP375GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 06/12/00 |
| 418 | URBANO | AUTOBUS | BP371GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 06/12/00 |
| 419 | URBANO | AUTOBUS | BP884GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 14/11/00 |
| 420 | URBANO | AUTOBUS | BP115GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 24/11/00 |
| 421 | URBANO | AUTOBUS | BP340GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 12/10/00 |
| 422 | URBANO | AUTOBUS | BP889GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 14/11/00 |
| 423 | URBANO | AUTOBUS | BP376GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 06/12/00 |
| 424 | URBANO | AUTOBUS | BP339GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 12/10/00 |
| 425 | URBANO | AUTOBUS | BP345GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/10/00 |
| 426 | URBANO | AUTOBUS | BP342GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Riattivato | 12/10/00 |
| 427 | URBANO | AUTOBUS | BP625GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 29/12/00 |
| 428 | URBANO | AUTOBUS | BP885GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 14/11/00 |
| 429 | URBANO | AUTOBUS | BP887GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/11/00 |
| 430 | URBANO | AUTOBUS | BP370GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 06/12/00 |
| 431 | URBANO | AUTOBUS | BP368GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 06/12/00 |
| 432 | URBANO | AUTOBUS | BP369GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 06/12/00 |
| 433 | URBANO | AUTOBUS | BM907TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 14/09/00 |
| 434 | URBANO | AUTOBUS | BM864TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Accantonato | 11/09/00 |
| 435 | URBANO | AUTOBUS | BM867TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 11/09/00 |
| 436 | URBANO | AUTOBUS | BM859TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 11/09/00 |
| 437 | URBANO | AUTOBUS | BM865TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 11/09/00 |
| 438 | URBANO | AUTOBUS | BM906TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/09/00 |
| 439 | URBANO | AUTOBUS | BM905TA | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 14/09/00 |
| 440 | URBANO | AUTOBUS | BP623GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 27/10/00 |
| 441 | URBANO | AUTOBUS | BP886GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 14/11/00 |
| 442 | URBANO | AUTOBUS | BP883GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 14/11/00 |
| 443 | URBANO | AUTOBUS | BP341GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 12/10/00 |
| 444 | URBANO | AUTOBUS | BP116GV | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 24/11/00 |
| 445 | URBANO | AUTOBUS | BP888GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/11/00 |
| 446 | URBANO | AUTOBUS | BP344GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 12/10/00 |
| 447 | URBANO | AUTOBUS | BP624GT | 43.641 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 27/10/00 |
| 448 | URBANO | AUTOBUS | BT031HP | 213.446 | 17.745 | 17.745 | RIMESSA URBANA MANGINI | Sospeso | 30/07/01 |
| 449 | URBANO | AUTOBUS | BR636MF | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 05/07/01 |
| 450 | URBANO | AUTOBUS | BT029HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 30/07/01 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (10/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 451 | URBANO | AUTOBUS | BT229HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Sospeso | 09/08/01 |
| 452 | URBANO | AUTOBUS | BT235HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 09/08/01 |
| 453 | URBANO | AUTOBUS | BT028HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 30/07/01 |
| 454 | URBANO | AUTOBUS | BT236HP | 233.909 | 34.372 | 34.372 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 09/08/01 |
| 455 | URBANO | AUTOBUS | BT025HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 30/07/01 |
| 456 | URBANO | AUTOBUS | BT026HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 30/07/01 |
| 457 | URBANO | AUTOBUS | BT237HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 09/08/01 |
| 458 | URBANO | AUTOBUS | BT027HP | 217.967 | 21.419 | 21.419 | RIMESSA GAVETTE | Sospeso | 30/07/01 |
| 459 | URBANO | AUTOBUS | BT030HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 30/07/01 |
| 460 | URBANO | AUTOBUS | BR637MF | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 05/07/01 |
| 461 | URBANO | AUTOBUS | BT484HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 05/09/01 |
| 462 | URBANO | AUTOBUS | BR634MF | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 05/07/01 |
| 463 | URBANO | AUTOBUS | BR633MF | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 05/07/01 |
| 464 | URBANO | AUTOBUS | BT238HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 09/08/01 |
| 465 | URBANO | AUTOBUS | BT231HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 09/08/01 |
| 466 | URBANO | AUTOBUS | BT228HP | 191.606 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 09/08/01 |
| 467 | URBANO | AUTOBUS | CB407YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 05/09/02 |
| 468 | URBANO | AUTOBUS | CB406YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 05/09/02 |
| 469 | URBANO | AUTOBUS | CB408YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 05/09/02 |
| 470 | URBANO | AUTOBUS | CB876YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 07/10/02 |
| 471 | URBANO | AUTOBUS | CB879YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 07/10/02 |
| 472 | URBANO | AUTOBUS | CB874YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 07/10/02 |
| 473 | URBANO | AUTOBUS | CB875YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 07/10/02 |
| 474 | URBANO | AUTOBUS | CB877YR | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 07/10/02 |
| 475 | URBANO | AUTOBUS | CB187YS | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 30/10/02 |
| 476 | URBANO | AUTOBUS | CB189YS | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 30/10/02 |
| 477 | URBANO | AUTOBUS | CB188YS | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 30/10/02 |
| 478 | URBANO | AUTOBUS | CB190YS | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 30/10/02 |
| 479 | URBANO | AUTOBUS | CB191YS | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 30/10/02 |
| 480 | URBANO | AUTOBUS | CD030LM | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 19/12/02 |
| 481 | URBANO | AUTOBUS | CD032LM | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 19/12/02 |
| 482 | URBANO | AUTOBUS | CD031LM | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 19/12/02 |
| 483 | URBANO | AUTOBUS | CD102LM | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 20/12/02 |
| 484 | URBANO | AUTOBUS | CD103LM | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 20/12/02 |
| 485 | URBANO | AUTOBUS | CD104LM | 58.875 | 4.145 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 20/12/02 |
| 486 | URBANO | AUTOBUS | CD798LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 487 | URBANO | AUTOBUS | CD684LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 04/02/03 |
| 488 | URBANO | AUTOBUS | CD797LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 489 | URBANO | AUTOBUS | CD796LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 490 | URBANO | AUTOBUS | CD791LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 491 | URBANO | AUTOBUS | CD685LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 04/02/03 |
| 492 | URBANO | AUTOBUS | CD793LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 493 | URBANO | AUTOBUS | CD794LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 494 | URBANO | AUTOBUS | CD795LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 18/02/03 |
| 495 | URBANO | AUTOBUS | CD055LN | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 07/03/03 |
| 496 | URBANO | AUTOBUS | CD792LM | 58.875 | 8.990 | 8.990 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Sospeso | 18/02/03 |
| 497 | URBANO | AUTOBUS | BV659PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 08/07/03 |
| 498 | URBANO | AUTOBUS | BV654PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 14/07/03 |
| 499 | URBANO | AUTOBUS | BV657PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 08/07/03 |
| 500 | URBANO | AUTOBUS | BV658PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 14/07/03 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (11/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 501 | URBANO | AUTOBUS | BV660PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 18/08/03 |
| 502 | URBANO | AUTOBUS | BV734PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 10/09/03 |
| 503 | URBANO | AUTOBUS | BV655PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 11/08/03 |
| 504 | URBANO | AUTOBUS | BV656PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 14/07/03 |
| 505 | URBANO | AUTOBUS | BV735PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 10/09/03 |
| 506 | URBANO | AUTOBUS | BV228PD | 192.150 | 29.341 | 29.341 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Riattivato | 23/10/03 |
| 507 | URBANO | AUTOBUS | BV237PD | 192.150 | 29.341 | 29.341 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 23/10/03 |
| 508 | URBANO | AUTOBUS | BV901PC | 51.413 | 7.851 | 7.851 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 25/09/03 |
| 509 | URBANO | AUTOBUS | BV229PD | 192.150 | 29.341 | 29.341 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 23/10/03 |
| 510 | URBANO | AUTOBUS | BV899PC | 37.913 | 5.789 | 5.789 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Sospeso | 25/09/03 |
| 511 | URBANO | AUTOBUS | BV900PC | 129.477 | 19.771 | 19.771 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 25/09/03 |
| 512 | URBANO | AUTOBUS | BV930PE | 205.650 | 50.055 | 50.055 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 13/04/04 |
| 513 | URBANO | AUTOBUS | BV931PE | 205.650 | 50.055 | 50.055 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 13/04/04 |
| 514 | URBANO | AUTOBUS | BV934PE | 205.650 | 50.055 | 50.055 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 13/04/04 |
| 515 | URBANO | AUTOBUS | BV933PE | 205.650 | 50.055 | 50.055 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 13/04/04 |
| 516 | URBANO | AUTOBUS | BV932PE | 205.650 | 50.055 | 50.055 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 13/04/04 |
| 517 | URBANO | AUTOBUS | CV908BZ | 206.505 | 70.439 | 70.439 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/06/05 |
| 518 | URBANO | AUTOBUS | CV907BZ | 206.505 | 70.439 | 70.439 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 14/06/05 |
| 519 | URBANO | AUTOBUS | CV905BZ | 206.505 | 70.439 | 70.439 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 14/06/05 |
| 520 | URBANO | AUTOBUS | CW207TR | 206.505 | 70.439 | 70.439 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 13/07/05 |
| 521 | URBANO | AUTOBUS | CY851DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/01/06 |
| 522 | URBANO | AUTOBUS | CY850DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 523 | URBANO | AUTOBUS | CY863DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/01/06 |
| 524 | URBANO | AUTOBUS | CY862DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 525 | URBANO | AUTOBUS | CY861DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 526 | URBANO | AUTOBUS | CY860DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/01/06 |
| 527 | URBANO | AUTOBUS | CY859DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 528 | URBANO | AUTOBUS | CY858DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/01/06 |
| 529 | URBANO | AUTOBUS | CY857DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 530 | URBANO | AUTOBUS | CY856DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 531 | URBANO | AUTOBUS | CY855DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/01/06 |
| 532 | URBANO | AUTOBUS | CY854DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 533 | URBANO | AUTOBUS | CY849DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 03/01/06 |
| 534 | URBANO | AUTOBUS | CY116DN | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 535 | URBANO | AUTOBUS | CY113DN | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 536 | URBANO | AUTOBUS | CY853DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 537 | URBANO | AUTOBUS | CY848DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 538 | URBANO | AUTOBUS | CY847DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 539 | URBANO | AUTOBUS | CY846DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 540 | URBANO | AUTOBUS | CY852DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 541 | URBANO | AUTOBUS | CY842DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 542 | URBANO | AUTOBUS | CY117DN | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 543 | URBANO | AUTOBUS | CY845DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 544 | URBANO | AUTOBUS | CY843DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 545 | URBANO | AUTOBUS | CY844DP | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/01/06 |
| 546 | URBANO | AUTOBUS | CY120DN | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 547 | URBANO | AUTOBUS | CY119DN | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 548 | URBANO | AUTOBUS | CY111DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 549 | URBANO | AUTOBUS | CY118DN | 206.505 | 86.092 | 86.092 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 550 | URBANO | AUTOBUS | CY122DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Bus e Filobus (12/15)

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 551 | URBANO | AUTOBUS | CY114DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 552 | URBANO | AUTOBUS | CY112DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 553 | URBANO | AUTOBUS | CY115DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 554 | URBANO | AUTOBUS | CY110DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 555 | URBANO | AUTOBUS | CY310DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 10/03/06 |
| 556 | URBANO | AUTOBUS | CY316DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 10/03/06 |
| 557 | URBANO | AUTOBUS | CY311DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 10/03/06 |
| 558 | URBANO | AUTOBUS | CY313DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 10/03/06 |
| 559 | URBANO | AUTOBUS | CY312DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 10/03/06 |
| 560 | URBANO | AUTOBUS | CY121DN | 206.505 | 94.693 | 94.693 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 15/02/06 |
| 561 | URBANO | AUTOBUS | DX811DM | 980 | 735 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 27/10/09 |
| 562 | URBANO | AUTOBUS | DX812DM | 980 | 735 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 27/10/09 |
| 563 | URBANO | AUTOBUS | DX846DM | 980 | 735 | 5.000 | AUTOBUS | Immatricolato | 03/11/09 |
| 564 | URBANO | AUTOBUS | DX853DM | 980 | 735 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 03/11/09 |
| 565 | URBANO | AUTOBUS | DX854DM | 980 | 735 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/11/09 |
| 566 | URBANO | AUTOBUS | DX850DM | 980 | 735 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 03/11/09 |
| 567 | URBANO | AUTOBUS | DX848DM | 980 | 735 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 03/11/09 |
| 568 | URBANO | AUTOBUS | DY211SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 15/01/10 |
| 569 | URBANO | AUTOBUS | DY212SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 15/01/10 |
| 570 | URBANO | AUTOBUS | DY210SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 15/01/10 |
| 571 | URBANO | AUTOBUS | DY335SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 08/02/10 |
| 572 | URBANO | AUTOBUS | DY280SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 29/01/10 |
| 573 | URBANO | AUTOBUS | DY252SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 22/01/10 |
| 574 | URBANO | AUTOBUS | DY253SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 22/01/10 |
| 575 | URBANO | AUTOBUS | DY254SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 22/01/10 |
| 576 | URBANO | AUTOBUS | DY887SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Reimmatricolat | 22/01/10 |
| 577 | URBANO | AUTOBUS | DY279SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA STAGLIENO | Immatricolato | 29/01/10 |
| 578 | URBANO | AUTOBUS | DY557SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/03/10 |
| 579 | URBANO | AUTOBUS | DY556SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/03/10 |
| 580 | URBANO | AUTOBUS | DY553SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/03/10 |
| 581 | URBANO | AUTOBUS | DY554SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 26/03/10 |
| 582 | URBANO | AUTOBUS | DY555SA | 980 | 776 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/03/10 |
| 583 | URBANO | AUTOBUS | AL712SE | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 26/05/97 |
| 584 | URBANO | AUTOBUS | AL713SE | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 26/05/97 |
| 585 | URBANO | AUTOBUS | AL714SE | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 26/05/97 |
| 586 | URBANO | AUTOBUS | AL980SE | 87.840 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 06/06/97 |
| 587 | URBANO | AUTOBUS | AL983SE | 33.286 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 06/06/97 |
| 588 | URBANO | AUTOBUS | AL987SE | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA SAMPIERDARENA | Riattivato | 06/06/97 |
| 589 | URBANO | AUTOBUS | AL035SF | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Riattivato | 10/06/97 |
| 590 | URBANO | AUTOBUS | AL034SF | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 10/06/97 |
| 591 | URBANO | AUTOBUS | AL459SF | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 01/07/97 |
| 592 | URBANO | AUTOBUS | AL457SF | 87.840 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 01/07/97 |
| 593 | URBANO | AUTOBUS | AL460SF | 106.587 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Accantonato | 01/07/97 |
| 594 | URBANO | AUTOBUS | AL757SF | 140.078 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 17/07/97 |
| 595 | URBANO | AUTOBUS | AL756SF | 140.078 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 17/07/97 |
| 596 | URBANO | AUTOBUS | AL758SF | 140.078 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 17/07/97 |
| 597 | URBANO | AUTOBUS | AL755SF | 140.078 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 17/07/97 |
| 598 | URBANO | AUTOBUS | AL759SF | 140.078 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 17/07/97 |
| 599 | URBANO | AUTOBUS | AL979SG. | 92.083 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Sospeso | 06/10/97 |
| 600 | URBANO | AUTOBUS | AL981SG | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA GAVETTE | Riattivato | 06/10/97 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Bus e Filobus (13/15)

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 601 | URBANO | AUTOBUS | AL983SG | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 06/10/97 |
| 602 | URBANO | AUTOBUS | AL982SG | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Accantonato | 06/10/97 |
| 603 | URBANO | AUTOBUS | AL978SG | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 06/10/97 |
| 604 | URBANO | AUTOBUS | AL233SH | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 20/10/97 |
| 605 | URBANO | AUTOBUS | AL231SH | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 20/10/97 |
| 606 | URBANO | AUTOBUS | AL232SH | 111.646 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 20/10/97 |
| 607 | URBANO | AUTOBUS | EF578YE | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Reimmatricolat | 26/11/97 |
| 608 | URBANO | AUTOBUS | AV044CP | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 26/11/97 |
| 609 | URBANO | AUTOBUS | EF577YE | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Accantonato | 03/12/97 |
| 610 | URBANO | AUTOBUS | AV285CP | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 03/12/97 |
| 611 | URBANO | AUTOBUS | AV439CP | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 15/12/97 |
| 612 | URBANO | AUTOBUS | AV438CP | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 15/12/97 |
| 613 | URBANO | AUTOBUS | EF560YE | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Reimmatricolat | 15/12/97 |
| 614 | URBANO | AUTOBUS | AV436CP | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 15/12/97 |
| 615 | URBANO | AUTOBUS | AV435CP | 53.158 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 15/12/97 |
| 616 | URBANO | AUTOBUS | AV481CR | 53.974 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 10/02/98 |
| 617 | URBANO | AUTOBUS | AZ658KD | 60.171 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 11/08/98 |
| 618 | URBANO | AUTOBUS | AZ728KD | 312.973 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 14/08/98 |
| 619 | URBANO | AUTOBUS | EF576YE | 332.536 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Reimmatricolat | 11/08/98 |
| 620 | URBANO | AUTOBUS | AZ727KD | 332.536 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 14/08/98 |
| 621 | URBANO | AUTOBUS | BD543ZN | 325.368 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 28/06/99 |
| 622 | URBANO | AUTOBUS | BD544ZN | 325.368 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 28/06/99 |
| 623 | URBANO | AUTOBUS | BD554ZP | 325.368 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 09/08/99 |
| 624 | URBANO | AUTOBUS | EF575YE | 325.368 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Reimmatricolat | 09/08/99 |
| 625 | URBANO | AUTOBUS | BF148KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 626 | URBANO | AUTOBUS | BF149KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 627 | URBANO | AUTOBUS | BF150KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 628 | URBANO | AUTOBUS | BF152KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 21/09/99 |
| 629 | URBANO | AUTOBUS | BF153KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 630 | URBANO | AUTOBUS | BF154KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 21/09/99 |
| 631 | URBANO | AUTOBUS | BF155KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 632 | URBANO | AUTOBUS | BF147KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 633 | URBANO | AUTOBUS | BF146KH | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/99 |
| 634 | URBANO | AUTOBUS | BG360KM | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 21/02/00 |
| 635 | URBANO | AUTOBUS | BG631KL | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 20/01/00 |
| 636 | URBANO | AUTOBUS | BG629KL | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 20/01/00 |
| 637 | URBANO | AUTOBUS | BG358KM | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 21/02/00 |
| 638 | URBANO | AUTOBUS | BG359KM | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/02/00 |
| 639 | URBANO | AUTOBUS | BG361KM | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/02/00 |
| 640 | URBANO | AUTOBUS | BG362KM | 82.117 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 21/02/00 |
| 641 | URBANO | AUTOBUS | BM990TA | 99.934 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 21/09/00 |
| 642 | URBANO | AUTOBUS | BP561GT | 95.751 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Sospeso | 26/10/00 |
| 643 | URBANO | AUTOBUS | EF574YE | 102.275 | 506 | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Reimmatricolat | 21/09/00 |
| 644 | URBANO | AUTOBUS | BP890GT | 95.751 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 14/11/00 |
| 645 | URBANO | AUTOBUS | BP558GT | 95.751 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/10/00 |
| 646 | URBANO | AUTOBUS | BP308GT | 95.751 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 10/10/00 |
| 647 | URBANO | AUTOBUS | BP560GT | 95.751 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/10/00 |
| 648 | URBANO | AUTOBUS | BP114GV | 95.751 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 24/11/00 |
| 649 | URBANO | AUTOBUS | CB878YR | 104.806 | 7.434 | 7.434 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 07/10/02 |
| 650 | URBANO | AUTOBUS | CD052LN | 103.919 | 15.868 | 15.868 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 07/03/03 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Bus e Filobus (14/15)



| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 651 | URBANO | AUTOBUS | CD035LM | 104.806 | 7.434 | 7.434 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 652 | URBANO | AUTOBUS | CD108LM | 103.919 | 15.868 | 15.868 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 20/12/02 |
| 653 | URBANO | AUTOBUS | CD038LM | 104.806 | 7.434 | 7.434 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 654 | URBANO | AUTOBUS | CD109LM | 103.919 | 15.868 | 15.868 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 20/12/02 |
| 655 | URBANO | AUTOBUS | CD110LM | 104.806 | 7.434 | 7.434 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 20/12/02 |
| 656 | URBANO | AUTOBUS | CD677LM | 103.919 | 15.868 | 15.868 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/02/03 |
| 657 | URBANO | AUTOBUS | CD041LM | 104.806 | 7.434 | 7.434 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 658 | URBANO | AUTOBUS | CD040LM | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 659 | URBANO | AUTOBUS | CD679LM | 103.033 | 15.733 | 15.733 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/02/03 |
| 660 | URBANO | AUTOBUS | CB194YS | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 30/10/02 |
| 661 | URBANO | AUTOBUS | CD051LN | 103.033 | 15.733 | 15.733 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 07/03/03 |
| 662 | URBANO | AUTOBUS | CB192YS | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 30/10/02 |
| 663 | URBANO | AUTOBUS | CB193YS | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 30/10/02 |
| 664 | URBANO | AUTOBUS | CD678LM | 103.033 | 15.733 | 15.733 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/02/03 |
| 665 | URBANO | AUTOBUS | CD039LM | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 666 | URBANO | AUTOBUS | CD059LN | 103.033 | 15.733 | 15.733 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 07/03/03 |
| 667 | URBANO | AUTOBUS | CD057LN | 103.033 | 15.733 | 15.733 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 07/03/03 |
| 668 | URBANO | AUTOBUS | CD058LN | 103.033 | 15.733 | 15.733 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 07/03/03 |
| 669 | URBANO | AUTOBUS | CD036LM | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 670 | URBANO | AUTOBUS | CD037LM | 103.919 | 7.316 | 7.316 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 19/12/02 |
| 671 | URBANO | AUTOBUS | DB315TW | 351.000 | 175.570 | 175.570 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/02/07 |
| 672 | URBANO | AUTOBUS | DB314TW | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/02/07 |
| 673 | URBANO | AUTOBUS | DB313TW | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/02/07 |
| 674 | URBANO | AUTOBUS | DB311TW | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/02/07 |
| 675 | URBANO | AUTOBUS | DB310TW | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 05/02/07 |
| 676 | URBANO | AUTOBUS | DG051RT | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 22/05/07 |
| 677 | URBANO | AUTOBUS | DG050RT | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 22/05/07 |
| 678 | URBANO | AUTOBUS | DG412RT | 332.606 | 180.161 | 180.161 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 10/07/07 |
| 679 | URBANO | AUTOBUS | DG492RT | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 18/07/07 |
| 680 | URBANO | AUTOBUS | DG664RT | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 09/08/07 |
| 681 | URBANO | AUTOBUS | DG575RT | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 31/07/07 |
| 682 | URBANO | AUTOBUS | DG576RT | 351.000 | 190.125 | 190.125 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 31/07/07 |
| 683 | URBANO | AUTOBUS | DX852DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/11/09 |
| 684 | URBANO | AUTOBUS | DX892DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 11/11/09 |
| 685 | URBANO | AUTOBUS | DX891DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 11/11/09 |
| 686 | URBANO | AUTOBUS | DX886DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 11/11/09 |
| 687 | URBANO | AUTOBUS | DX889DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 11/11/09 |
| 688 | URBANO | AUTOBUS | DX888DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 11/11/09 |
| 689 | URBANO | AUTOBUS | DX887DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 11/11/09 |
| 690 | URBANO | AUTOBUS | DX890DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 11/11/09 |
| 691 | URBANO | AUTOBUS | DX851DM | - | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 03/11/09 |
| 692 | URBANO | AUTOBUS | DX881DM | 31.346 | 22.204 | 22.204 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 11/11/09 |
| 693 | URBANO | AUTOBUS | DY369SA | - | - | - | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Immatricolato | 11/02/10 |
| 694 | URBANO | AUTOBUS | DY372SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 11/02/10 |
| 695 | URBANO | AUTOBUS | DY461SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/03/10 |
| 696 | URBANO | AUTOBUS | DY370SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 11/02/10 |
| 697 | URBANO | AUTOBUS | DY465SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/03/10 |
| 698 | URBANO | AUTOBUS | DY371SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 11/02/10 |
| 699 | URBANO | AUTOBUS | DY373SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 11/02/10 |
| 700 | URBANO | AUTOBUS | DY464SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/03/10 |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Bus e Filobus (15/15)

| N° | Descrizione | CLASSE | Targa | Val. di acquisto | Val. contabile 2012 | Val. Assicurazione | Impianto | Stato Attuale | Data Immatricolazione. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 701 | URBANO | AUTOBUS | DY463SA | - | - | - | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/03/10 |
| 702 | URBANO | AUTOBUS | DY462SA | 82.740 | 65.502 | 65.502 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 08/03/10 |
| 703 | URBANO | AUTOBUS | DY671SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/04/10 |
| 704 | URBANO | AUTOBUS | DY670SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/04/10 |
| 705 | URBANO | AUTOBUS | DY669SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/04/10 |
| 706 | URBANO | AUTOBUS | DY693SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 04/05/10 |
| 707 | URBANO | AUTOBUS | DY668SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/04/10 |
| 708 | URBANO | AUTOBUS | DY694SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 05/05/10 |
| 709 | URBANO | AUTOBUS | DY695SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 04/05/10 |
| 710 | URBANO | AUTOBUS | DY667SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 26/04/10 |
| 711 | URBANO | AUTOBUS | DY696SA | 96.102 | 76.081 | 76.081 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Riattivato | 04/05/10 |
| 712 | URBANO | AUTOBUS | DY697SA | 64.906 | 51.384 | 51.384 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Immatricolato | 04/05/10 |
| 713 | URBANO | AUTOBUS | ED681FG | 335.272 | 265.424 | 265.424 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | |
| 714 | URBANO | AUTOBUS | ED682FG | 335.272 | 265.424 | 265.424 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/01/11 |
| 715 | URBANO | AUTOBUS | ED683FG | 335.272 | 265.424 | 265.424 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/01/11 |
| 716 | URBANO | AUTOBUS | ED684FG | 139.695 | 110.592 | 110.592 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 04/01/11 |
| 717 | URBANO | AUTOBUS | ED715FG | 335.272 | 293.363 | 293.363 | RIMESSA GAVETTE | Immatricolato | 28/01/11 |
| 718 | URBANO | AUTOBUS | ED905FG | 106.170 | 92.899 | 92.899 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/03/11 |
| 719 | URBANO | AUTOBUS | ED906FG | 106.170 | 92.899 | 92.899 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/03/11 |
| 720 | URBANO | AUTOBUS | ED907FG | 106.170 | 92.899 | 92.899 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 03/03/11 |
| 721 | URBANO | AUTOBUS | ED954FG | 106.170 | 92.899 | 92.899 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/03/11 |
| 722 | URBANO | AUTOBUS | ED953FG | 106.170 | 92.899 | 92.899 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 21/03/11 |
| 723 | URBANO | AUTOBUS | CB873YR | 62.620 | 4.409 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 07/10/02 |
| 724 | URBANO | AUTOBUS | CB410YR | 62.620 | 4.409 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 05/09/02 |
| 725 | URBANO | AUTOBUS | BX186 CX | 80.520 | 6.787 | 6.787 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 25/06/02 |
| 726 | URBANO | AUTOBUS | BX185CX | 62.620 | 4.409 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 25/06/02 |
| 727 | URBANO | AUTOBUS | CB404YR | 62.620 | 4.409 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 05/09/02 |
| 728 | URBANO | AUTOBUS | CB409YR | 62.620 | 4.409 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 05/09/02 |
| 729 | URBANO | AUTOBUS | BX313CW | 62.620 | 4.409 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 29/04/02 |
| 730 | URBANO | AUTOBUS | BX314CW | 51.000 | 3.590 | 5.000 | RIMESSA URBANA MANGINI | Immatricolato | 29/04/02 |
| 731 | URBANO | AUTOBUS | BV225PD | 50.000 | 7.822 | 7.822 | RIMESSA URBANA GAVETTE | Accantonato | 23/10/03 |
| 732 | URBANO | AUTOBUS | BV226PD | 50.000 | 7.822 | 7.822 | AUTOBUS | Accantonato | 23/10/03 |
| 733 | URBANO | AUTOBUS | BV227PD | 50.000 | 7.635 | 7.635 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 23/10/03 |
| 734 | URBANO | AUTOBUS | BV898PC | 50.000 | 7.635 | 7.635 | RIMESSA URBANA MANGINI | Accantonato | 25/09/03 |
| 735 | URBANO | AUTOBUS | CB771YM | 19.575 | 4.578 | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Riattivato | 13/01/04 |
| 736 | URBANO | AUTOBUS | CB058XX | 19.575 | 4.578 | 5.000 | RIMESSA URBANA CORNIGLIANO | Immatricolato | 10/08/04 |
| 737 | EXTRAURBANO | AUTOBUS | AL720SG | 86.042 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 25/09/97 |
| 738 | EXTRAURBANO | AUTOBUS | AL070SD | 23.241 | - | 5.000 | RIMESSA URBANA SAMPIERDARENA | Accantonato | 12/03/97 |
| | **Totale** | | | **71.848.375** | **16.835.728** | **19.015.542** | | | |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Dettaglio Metropolitana (1/4)

BOZZA

GRUPPO BPER

| N° | CLASSE | N. principal | NSec | Data capit. | Definizione | Valore di acquisto | Amm. Acc. | Valore Contabile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | MOTRICI | 210011 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 1°lotto n.11 | 1.300.105 | (479.618) | 820.487 |
| 2 | MOTRICI | 210012 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 1°lotto n.12 | 1.306.645 | (480.584) | 826.061 |
| 3 | MOTRICI | 210013 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.13 | 999.139 | (214.101) | 785.038 |
| 4 | MOTRICI | 210014 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.14 | 996.036 | (213.436) | 782.600 |
| 5 | MOTRICI | 210015 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.15 | 993.041 | (212.795) | 780.247 |
| 6 | MOTRICI | 210016 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.16 | 990.045 | (212.153) | 777.893 |
| 7 | MOTRICI | 210017 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.17 | 985.979 | (211.281) | 774.698 |
| 8 | MOTRICI | 210018 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.18 | 1.008.127 | (216.027) | 792.100 |
| 9 | MOTRICI | 210019 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.19 | 1.000.102 | (214.308) | 785.794 |
| 10 | MOTRICI | 210020 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.20 | 997.106 | (213.666) | 783.440 |
| 11 | MOTRICI | 210021 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.21 | 1.004.168 | (215.179) | 788.989 |
| 12 | MOTRICI | 210022 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 2.a generaz. 2°lotto n.22 | 1.007.163 | (215.821) | 791.342 |
| 13 | MOTRICI | 210006 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 1.a generazione n.soc. 06 | 239.659 | (142.835) | 96.824 |
| 14 | MOTRICI | 210005 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 1.a generazione n.soc. 05 | 241.585 | (143.991) | 97.594 |
| 15 | MOTRICI | 210004 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 1.a generazione n.soc. 04 | 240.836 | (143.542) | 97.294 |
| 16 | MOTRICI | 210003 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 1.a generazione n.soc. 03 | 237.519 | (141.551) | 95.968 |
| 17 | MOTRICI | 210002 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 1.a generazione n.soc. 02 | 233.132 | (138.919) | 94.213 |
| 18 | MOTRICI | 210001 | 0 | 30/06/07 | Veicolo metropolitana 1.a generazione n.soc. 01 | 240.836 | (143.542) | 97.294 |
| 19 | MATMOBI | 2230071 | 0 | 15/07/11 | ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE ZECCA RIG | 99.490 | (5.969) | 93.521 |
| 20 | MATMOBI | 2230072 | 0 | 15/07/11 | sistema elettropn.x comando contr.porte vett n 2 | 20.250 | (6.075) | 14.175 |
| 21 | MATMOBI | 39503 | 0 | 31/12/12 | Funicolare S. Anna - Revisione Generale | 914.074 | 0 | 914.074 |
| 22 | MATMOBI | 39504 | 0 | 31/12/12 | Revisione generale ascensore Crocco | 78.280 | (2.936) | 75.344 |
| 23 | MATMOBI | 2230073 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO ASC MAGENTA | 117.836 | (7.070) | 110.766 |
| 24 | MATMOBI | 2230074 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO ASC PORTELLO | 118.870 | (7.132) | 111.738 |
| 25 | MATMOBI | 2230075 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 26 | MATMOBI | 2230076 | 0 | 15/07/11 | SISTEMA DI SUPERVISIONE | - | 0 | - |
| 27 | MATMOBI | 2230077 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO FUNICOLARE ZECCA - RIGI | - | 0 | - |
| 28 | MATMOBI | 2230078 | 0 | 15/07/11 | N°4 PANTOGRAFI PER LE VETTURE DELLA FUNICOLARE | 928 | (928) | - |
| 29 | MATMOBI | 2230079 | 0 | 15/07/11 | FORNITURA 4 BATTERIE 2 RADDRIZZATORI NIFE 24 SPR 1 | - | 0 | - |
| 30 | MATMOBI | 2230080 | 0 | 15/07/11 | SOSTITUZIONE FUNI TRAENTI E COLLAUDO - POLICLINICO | - | 0 | - |
| 31 | MATMOBI | 2230081 | 0 | 15/07/11 | SOSTITUZIONE FUNI DI MANOVRA | - | 0 | - |
| 32 | MATMOBI | 2230082 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA MONTAGGIO RULLI DI LINEA | - | 0 | - |
| 33 | MATMOBI | 2230083 | 0 | 15/07/11 | ISOLAMENTO BINARIO | - | 0 | - |
| 34 | MATMOBI | 2230084 | 0 | 15/07/11 | DISPOSITIVO APERTURA PORTE E SISTEMA ILLUMINAZION | - | 0 | - |
| 35 | MATMOBI | 2230085 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI SOSTITUZIONE FUNI | - | 0 | - |
| 36 | MATMOBI | 2230086 | 0 | 15/07/11 | MANUTENZIONE STRAORDINARIA - 8 CANC.4 SEMAFORIZZ | 297 | (297) | - |
| 37 | MATMOBI | 2230087 | 0 | 15/07/11 | SISTEMA DI INFORMAZIONE AGLI UTENTI-ft.3301/99 | 9.782 | (9.782) | - |
| 38 | MATMOBI | 2230088 | 0 | 15/07/11 | QUADRO PER MONITORAGGIO SEGNALAZIONI DA ASCENS | 10 | (10) | - |
| 39 | MATMOBI | 2230089 | 0 | 15/07/11 | FUNICOLARE S.ANNA - CONFERIMENTO | - | 0 | - |
| 40 | MATMOBI | 2230090 | 0 | 15/07/11 | 2 scale in alluminio mod.6030.7 mm.600 ( annullato | - | 0 | - |
| 41 | MATMOBI | 2230091 | 0 | 15/07/11 | FUNICOLARE S.ANNA - CONFERIMENTO ( annullato ) | - | 0 | - |
| 42 | MATMOBI | 2230092 | 0 | 15/07/11 | FUNICOLARE S.ANNA - AMMODERNAMENTO STAZIONE | - | 0 | - |
| 43 | MATMOBI | 2230093 | 0 | 15/07/11 | centrale varchi funicolare s.anna | 8.539 | (8.539) | - |
| 44 | MATMOBI | 2230094 | 0 | 15/07/11 | RISTRUTTURAZIONE LOCALI STAZIONE INFERIORE | - | 0 | - |
| 45 | MATMOBI | 2230095 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 46 | MATMOBI | 2230096 | 0 | 15/07/11 | RICOSTRUZIONE PARZIALE IMPIANTISTICA | - | 0 | - |
| 47 | MATMOBI | 2230097 | 0 | 15/07/11 | FORNITURA 2 TRASFORMATORI TRIFASE KVA 125 MAT.166 | - | 0 | - |
| 48 | MATMOBI | 2230098 | 0 | 15/07/11 | APPARECCHIATURA INTERFONICA COMUNICAZIONE A VIV | - | 0 | - |
| 49 | MATMOBI | 2230099 | 0 | 15/07/11 | RISTRUTTURAZIONE COMANDI | - | 0 | - |
| 50 | MATMOBI | 2230100 | 0 | 15/07/11 | FORNITURA MATERIALE IMPIANTISTICO | - | 0 | - |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Metropolitana (2/4)

| N° | CLASSE | N. principal | NSec | Data capit. | Definizione | Valore di acquisto | Amm. Acc. | Valore Contabile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51 | MATMOBI | 2230101 | 0 | 15/07/11 | OPERE ELETTROMECCANICHE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 52 | MATMOBI | 2230102 | 0 | 15/07/11 | COSTRUZIONE RINGHIERE PER TETTI DELLE CABINE | - | 0 | - |
| 53 | MATMOBI | 2230103 | 0 | 15/07/11 | OPERE ELETTROMECCANICHE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 54 | MATMOBI | 2230104 | 0 | 15/07/11 | OPERE ELETTROMECCANICHE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 55 | MATMOBI | 2230105 | 0 | 15/07/11 | OPERE ELETTROMECCANICHE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 56 | MATMOBI | 2230106 | 0 | 15/07/11 | OPERE ELETTROMECCANICHE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 57 | MATMOBI | 2230107 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 58 | MATMOBI | 2230108 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | 51.904 | (15.571) | 36.333 |
| 59 | MATMOBI | 2230109 | 0 | 15/07/11 | RICOSTRUZIONE DELLA CABINA "A" | - | 0 | - |
| 60 | MATMOBI | 2230110 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA E TRASFORMAZIONE COMANDO | - | 0 | - |
| 61 | MATMOBI | 2230111 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 62 | MATMOBI | 2230112 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 63 | MATMOBI | 2230113 | 0 | 15/07/11 | C.REG - OPERE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 64 | MATMOBI | 2230114 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 65 | MATMOBI | 2230115 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | 51.003 | (15.301) | 35.702 |
| 66 | MATMOBI | 2230116 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 67 | MATMOBI | 2230117 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI RISTRUTTURAZIONE | - | 0 | - |
| 68 | MATMOBI | 2230118 | 0 | 15/07/11 | MANUT.STRAORDINARIA | - | 0 | - |
| 69 | MATMOBI | 2230119 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 70 | MATMOBI | 2230120 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 71 | MATMOBI | 2230121 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 72 | MATMOBI | 2230122 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 73 | MATMOBI | 2230123 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 74 | MATMOBI | 2230124 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 75 | MATMOBI | 2230125 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 76 | MATMOBI | 2230126 | 0 | 15/07/11 | SOSTITUZIONE ARGANO ASCENSORI | - | 0 | - |
| 77 | MATMOBI | 2230127 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 78 | MATMOBI | 2230128 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 79 | MATMOBI | 2230129 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 80 | MATMOBI | 2230130 | 0 | 15/07/11 | C.REG - LAVORI DI AMMODENAMENTO | - | 0 | - |
| 81 | MATMOBI | 2230131 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODENAMENTO | - | 0 | - |
| 82 | MATMOBI | 2230132 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 83 | MATMOBI | 2230133 | 0 | 15/07/11 | cancello in ferro fermata corso Montegrappa | 157 | (157) | - |
| 84 | MATMOBI | 2230134 | 0 | 15/07/11 | N. 2 APPARECCHI DI SICUREZZA DEL SISTEMA FRENANTE | - | 0 | - |
| 85 | MATMOBI | 2230135 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - 2 APPARECCHI DI SICUREZZA SISTEMA FRENANT | - | 0 | - |
| 86 | MATMOBI | 2230136 | 0 | 15/07/11 | COSTRUZIONE RINGHIERE PER TETTI DELLE CABINE | - | 0 | - |
| 87 | MATMOBI | 2230137 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 88 | MATMOBI | 2230138 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 89 | MATMOBI | 2230139 | 0 | 15/07/11 | FORNITURA IN OPERA VOLTA IN PLASTICA VIA BALBI*C.S | - | 0 | - |
| 90 | MATMOBI | 2230140 | 0 | 15/07/11 | RIFACIMENTO PARZIALE GALLERIA E POZZO | - | 0 | - |
| 91 | MATMOBI | 2230141 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI ILLUMINAZIONE E TRASFORMAZIONE COMANDO | - | 0 | - |
| 92 | MATMOBI | 2230142 | 0 | 15/07/11 | CONFERIMENTO | - | 0 | - |
| 93 | MATMOBI | 2230143 | 0 | 15/07/11 | rinnovo impianto balbi /dogali | 1.579.603 | (94.776) | 1.484.826 |
| 94 | MATMOBI | 2230144 | 0 | 15/07/11 | rinnovo impianto balbi-dogali (contributi examt) | 567.246 | (34.035) | 533.211 |
| 95 | MATMOBI | 2230145 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 96 | MATMOBI | 2230146 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 97 | MATMOBI | 2230147 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE VIA DINO COL-ZONA ANGELI (CONFERIMENTO | - | 0 | - |
| 98 | MATMOBI | 2230148 | 0 | 15/07/11 | RISTRUTTURAZIONE MANOVRA ESTERNA | - | 0 | - |
| 99 | MATMOBI | 2230149 | 0 | 15/07/11 | AMMODERNAMENTO ASCENSORI | - | 0 | - |
| 100 | MATMOBI | 2230150 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Metropolitana (3/4)

| N° | CLASSE | N. principal | NSec | Data capit. | Definizione | Valore di acquisto | Amm. Acc. | Valore Contabile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 101 | MATMOBI | 2230151 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 102 | MATMOBI | 2230152 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 103 | MATMOBI | 2230153 | 0 | 15/07/11 | FORNITURA,POSA IN OPERA IMPIANTO ASCENSORE N[1 | 1.793 | (1.793) | - |
| 104 | MATMOBI | 2230154 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE GALLERIA GARIBALDI-CASTELLETTO (CONFE | 29.837 | (8.951) | 20.886 |
| 105 | MATMOBI | 2230155 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 106 | MATMOBI | 2230156 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 107 | MATMOBI | 2230157 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 108 | MATMOBI | 2230158 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 109 | MATMOBI | 2230159 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 110 | MATMOBI | 2230160 | 0 | 15/07/11 | OPERE DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 111 | MATMOBI | 2230161 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 112 | MATMOBI | 2230162 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 113 | MATMOBI | 2230163 | 0 | 15/07/11 | COMPLESSO DI RIDUZIONE | 2.818 | (2.818) | - |
| 114 | MATMOBI | 2230164 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORI VIA CANTORE C. SCASSI | - | 0 | - |
| 115 | MATMOBI | 2230165 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI RISTRUTTURAZIONE | - | 0 | - |
| 116 | MATMOBI | 2230166 | 0 | 15/07/11 | COSTRUZIONE RAMPA ACCESSO PER HANDICAPPATI | - | 0 | - |
| 117 | MATMOBI | 2230167 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 118 | MATMOBI | 2230168 | 0 | 15/07/11 | RIFASAMENTO ASCENSORI | - | 0 | - |
| 119 | MATMOBI | 2230169 | 0 | 15/07/11 | COSTRUZIONE RINGHIERE PER TETTI DELLE CABINE | - | 0 | - |
| 120 | MATMOBI | 2230170 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 121 | MATMOBI | 2230171 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 122 | MATMOBI | 2230172 | 0 | 15/07/11 | MANUTENZIONE STRAORDINARIA - REVISIONE GENERALE | 427 | (427) | - |
| 123 | MATMOBI | 2230173 | 0 | 15/07/11 | MANUTENZIONE STRAORDINARIA - REVISIONE GENERALE | 158 | (158) | - |
| 124 | MATMOBI | 2230174 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE P.ZA MANIN-V.CONTARDO (RISTRUTTURAZIC | 77.190 | (23.929) | 53.261 |
| 125 | MATMOBI | 2230175 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE P.ZZA MANIN-V.CONTARDO (RISTRUTTURAZI | - | 0 | - |
| 126 | MATMOBI | 2230176 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE P.ZA MANIN-V.CONTARDO (RISTRUTTURAZIC | - | 0 | - |
| 127 | MATMOBI | 2230177 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 128 | MATMOBI | 2230178 | 0 | 15/07/11 | CONFERIMENTO ASCENSORE P.ZZA MANIN-V.CONTARDO | - | 0 | - |
| 129 | MATMOBI | 2230179 | 0 | 15/07/11 | CONFERIMENTO ASCENSORE P.ZZA MANIN-V.CONTARDO | 1.239 | (1.239) | - |
| 130 | MATMOBI | 2230180 | 0 | 15/07/11 | AMMODERNAMENTO P.ZA MANIN V. CONTARDO | - | 0 | - |
| 131 | MATMOBI | 2230181 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - AMMODERNAMENTO P.ZA MANIN V. CONTARDO | - | 0 | - |
| 132 | MATMOBI | 2230182 | 0 | 15/07/11 | AMMODERNAMENTO P.ZA MANIN V. CONTARDO | - | 0 | - |
| 133 | MATMOBI | 2230183 | 0 | 15/07/11 | rev. generale P.ZA MANIN V. CONTARDO | - | 0 | - |
| 134 | MATMOBI | 2230183 | 1 | 31/12/12 | rev. generale P.ZA MANIN V. CONTARDO | 43.132 | (1.617) | 41.515 |
| 135 | MATMOBI | 2230184 | 0 | 15/07/11 | FORNITURA MATERIALE IMPIANTISTICO | - | 0 | - |
| 136 | MATMOBI | 2230185 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 137 | MATMOBI | 2230186 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | 53.501 | (16.050) | 37.451 |
| 138 | MATMOBI | 2230187 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE VIA PONTEROTTO-MONTELLO (AMMODERNA | - | 0 | - |
| 139 | MATMOBI | 2230188 | 0 | 15/07/11 | C.REG - ASCENSORE VIA PONTEROTTO-MONTELLO (AMM( | - | 0 | - |
| 140 | MATMOBI | 2230189 | 0 | 15/07/11 | ASCENSORE VIA PONTEROTTO-MONTELLO (AMMODERNA | - | 0 | - |
| 141 | MATMOBI | 2230190 | 0 | 15/07/11 | CONFERIMENTO ASCENSORE V.MONTELLO-PONTEROTTC | - | 0 | - |
| 142 | MATMOBI | 2230191 | 0 | 15/07/11 | N. 2 APPARECCHI DI SICUREZZA SISTEMA FRENANTE | - | 0 | - |
| 143 | MATMOBI | 2230192 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - 2 APPARECCHI DI SICUREZZA SISTEMA FRENANT | - | 0 | - |
| 144 | MATMOBI | 2230193 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 145 | MATMOBI | 2230194 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 146 | MATMOBI | 2230195 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 147 | MATMOBI | 2230196 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 148 | MATMOBI | 2230197 | 0 | 15/07/11 | LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 149 | MATMOBI | 2230198 | 0 | 15/07/11 | C.REG. - LAVORI DI AMMODERNAMENTO | - | 0 | - |
| 150 | MATMOBI | 2230199 | 0 | 15/07/11 | COSTRUZIONE RINGHIERE PER TETTI DELLE CABINE | - | 0 | - |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Metropolitana (4/4)

| N° | CLASSE | N. principal | NSec | Data capit. | Definizione | Valore di acquisto | Amm. Acc. | Valore Contabile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 151 | MATMOBI | 2230200 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 152 | MATMOBI | 2230201 | 0 | 15/07/11 | MODIFICA PER TELECONTROLLO E TELESORVEGLIANZA | - | 0 | - |
| 153 | MATROT | FGCMM01 | 0 | 16/04/10 | N.2 Elementi carrelli per trasporto rotaie | 2.495 | (271) | 2.224 |
| 154 | MATROT | FGCMM02 | 0 | 16/04/10 | Barra di collegamento per carrelli trasporto rotai | 140 | (15) | 125 |
| 155 | MATROT | FGCMM03 | 0 | 16/04/10 | Registratore di eventi MW100-E3W individuazione gu | 3.196 | (320) | 2.877 |
| 156 | MATROT | FGCMM04 | 0 | 16/04/10 | Carrello elettronico AMBER per misura parametri bi | 10.899 | (1.048) | 9.851 |
| 157 | MATROT | FGCMM05 | 0 | 16/04/10 | MDM25RH9AN5 GM 360 UHF SEL 1 1-25w 255 CH | 4.725 | (454) | 4.271 |
| 158 | MATROT | P4A000S12102 | 0 | 01/01/97 | CARRELLO A SPINTA SU ROTAIA,PER TRASPORTO PERSO | 6.392 | (3.835) | 2.557 |
| 159 | MATROT | P4A000S12103 | 0 | 02/01/97 | 2 BARELLE PORTAFERITI PIEGHEVOLI | 295 | (177) | 118 |
| 160 | MATROT | P4A000S22104 | 0 | 01/01/97 | CARRELLO A SPINTA SU ROTAIA,PER TRASPORTO PERSO | 6.392 | (3.835) | 2.557 |
| 161 | MATROT | P4A000S22105 | 0 | 02/01/97 | 2 BARELLE PORTAFERITI PIEGHEVOLI | 295 | (177) | 118 |
| 162 | MATROT | P4A000S32106 | 0 | 01/01/97 | CARRELLO A SPINTA SU ROTAIA,PER TRASPORTO PERSO | 6.392 | (3.835) | 2.557 |
| 163 | MATROT | P4A000S32107 | 0 | 02/01/97 | 2 BARELLE PORTAFERITI PIEGHEVOLI | 295 | (177) | 118 |
| 164 | MATROT | P4A000S42108 | 0 | 01/01/97 | CARRELLO A SPINTA SU ROTAIA,PER TRASPORTO PERSO | 6.392 | (3.835) | 2.557 |
| 165 | MATROT | P4A000S42109 | 0 | 02/01/97 | 2 BARELLE PORTAFERITI PIEGHEVOLI | 295 | (177) | 118 |
| 166 | MATROT | P4A00VM12094 | 0 | 01/01/97 | VEICOLO MOTRICE LEGGERO,MOTORE HONDA,ALUMI CAF | 9.833 | (5.900) | 3.933 |
| 167 | MATROT | P4A00VT12095 | 0 | 01/01/97 | CARRELLO DI TRAINO 2 ASSI PORTATA KG.320 | 1.192 | (715) | 477 |
| 168 | MATROT | VMT10 | 0 | 09/09/03 | carrello deragliabile di soccorso | 4.865 | (1.733) | 3.132 |
| 169 | MATROT | VMT11 | 0 | 09/09/03 | carrello deragliabile di soccorso | 4.865 | (1.733) | 3.132 |
| 170 | MATROT | VMT12 | 0 | 09/09/03 | carrello deragliabile di soccorso | 4.865 | (1.733) | 3.132 |
| 171 | MATROT | VMT13 | 0 | 09/09/03 | carrello di servizio | 9.543 | (3.399) | 6.143 |
| 172 | MATROT | VMT14 | 0 | 09/09/03 | carrello di servizio | 9.543 | (3.399) | 6.143 |
| 173 | MATROT | VMT15 | 0 | 09/09/03 | carrello di servizio | 9.603 | (3.421) | 6.182 |
| 174 | MATROT | VMT16 | 0 | 01/06/08 | Mezzo di carico/scarico (muletto) elettrico Hyster | 41.500 | (7.003) | 34.497 |
| 175 | MATROT | VMT2 | 0 | 17/12/01 | carrello ausiliario da traino | 9.400 | (4.054) | 5.346 |
| 176 | MATROT | VMT3 | 0 | 17/12/01 | carrello ausiliario da traino | 9.400 | (4.054) | 5.346 |
| 177 | MATROT | VMT4 | 0 | 17/12/01 | carrello ausiliario da traino | 9.400 | (4.054) | 5.346 |
| 178 | MATROT | VMT5 | 0 | 17/12/01 | carrello ausiliario da traino | 9.400 | (4.054) | 5.346 |
| 179 | MATROT | VMT6 | 0 | 09/09/03 | piattaforma carrellata | 4.819 | (1.717) | 3.102 |
| 180 | MATROT | VMT6 | 1 | 31/12/08 | Revisione motocarrello con piattaforma aerea | 100.000 | (20.455) | 79.545 |
| 181 | MATROT | VMT7 | 0 | 09/09/03 | carrello deragliabile di soccorso | 4.865 | (1.733) | 3.132 |
| 182 | MATROT | VMT8 | 0 | 09/09/03 | carrello deragliabile di soccorso | 4.865 | (1.733) | 3.132 |
| 183 | MATROT | VMT9 | 0 | 09/09/03 | carrello deragliabile di soccorso | 4.865 | (1.733) | 3.132 |
| 184 | MOTRICI | 210001 | 1 | 31/12/11 | Interventi di carrozzeria su veicolo n. 01 | 1.754 | (526) | 1.228 |
| 185 | MOTRICI | 210002 | 1 | 31/12/11 | Intervento su carrozzeria veicolo n.soc. 02 | 1.754 | (526) | 1.228 |
| 186 | MOTRICI | 210003 | 1 | 31/12/11 | Interventi di carrozzeria su veicolo n.soc. 03 | 1.754 | (526) | 1.228 |
| 187 | MOTRICI | 210004 | 1 | 31/12/11 | Interventi carrozzeria su veicolo n.soc. 04 | 1.754 | (526) | 1.228 |
| 188 | MOTRICI | 210005 | 1 | 31/12/11 | Interventi carrozzeria su veicolo n.soc. 05 | 1.754 | (526) | 1.228 |
| 189 | MOTRICI | 210006 | 1 | 31/12/11 | Interventi di carrozzeria su veicolo n.soc. 06 | 1.754 | (526) | 1.228 |
| | | | | | **Totale** | **18.161.133** | **(4.312.844)** | **13.848.288** |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

# Dettaglio Immobili (1/3)

BOZZA

GRUPPO BPER

| Denominazione | Ubicazione | Descrizione | Data capitalizzazione | Valore contabile Lordo 2012 | Fondo Ammortamento 2012 | Valore Contabile Netto 2012 | Valutazione di perizia | Data Perizia | Valore Netto Contabile al 31.12.2006 | Valore stimato di vendita ad ottobre 2011 + 5% perizia 2011 | Plusvalenza lorda |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Complesso Direzione AMT S.p.A. | Via Montaldo 1, 1b,2, 4 Genova | Terreno | 31/12/06 | 4.516.718 | 0 | 4.516.718 | 6.585.342 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 1.870.876 |
| | Via Montaldo 1, 1b,2, 4 Genova | Immobile, mq. complessivi 9.082, superficie lorda mq. 8.071, volume mc. 37.200 | 31/12/06 | 2.315.274 | -2.117.526 | 197.748 | | | n.d. | n.d. | |
| | Via Bobbio, 252r | Capannone adibito a rimessa, officina meccanica, magazzino con annessi uffici e locali tecnici; superficie coperta mq. 1.880 e aree esterne con pensiline mq. 350 | 31/12/06 | 1.604.173 | -355.489 | 1.248.685 | 1.198.180 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | -50.505 |
| | Via Bobbio, 250r | Edificio CCB e biglietteria | 31/12/03 | 529.413 | -216.984 | 312.429 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | 0 |
| **Complesso Direzione** | | | | **8.965.578** | **-2.689.999** | **6.275.579** | **7.783.522** | | **n.d.** | **n.d.** | **1.820.372** |
| **Area Campi** | **Corso Perrone, 15** | **Terreno 36.000 mq.** | **31/12/06** | **6.963.397** | **0** | **6.963.397** | **6.455.711** | | n.d. | **n.d.** | **-507.686** |
| Rimesse extraurbane | Sant'Alberto di Bargagli/Via Monte Bado | Complesso immobiliare, sito in località S. Alberto del Comune di Bargagli, Provincia di Genova, posto in adiacenza alla via Monte Bado, e costituito da edificio, adibito ad autorimessa, con annesso terreno. Mq. 145 | 01/07/09 | 55.000 | -6.505 | 48.495 | 16.527 | 25/10/2004 | n.d. | 17.353 | -31.142 |
| | Torriglia/Via Matteotti | Complesso immobiliare, sito nel Comune di Torriglia (Prov. Di Genova), costituito da: A) Edificio composto da: Autorimessa, con annessi locali tecnici, ubicata in Via Matteotti civ.57 - N. 2 appartamenti ubicati in Via G. Matteotti civ. 59, n. 2 appartamenti ubicati in Via Colomba civ. 1; B) Terreni ubicati a monte dell'edificio di cui al punto A) mq. 426 | 01/07/09 | 595.500 | -47.480 | 548.020 | 500.963 | 25/10/2004 | n.d. | 526.011 | -22.008 |
| | Savignone/Via Marconi | Complesso immobiliare, sito in località Canalbolzone nel Comune di Savignone (prov. Di Genova), Via Marconi civ. 91 e 81, composto da: A) Porzione di fabbricato industriale, della superficie coperta di circa $m^2$ 1575 coperti, con annessi soppalco interno per uffici e sevizi di $m^2$ 150 circa, ad uso autorimessa e officina, con accesso da Via Marconi; B) Un piazzale esterno di $m^2$ 1250 circa, con l'accesso la manovra ed il parcheggio; C) Terreno incolto a forte pendenza di $m^2$ 2350 | 01/07/09 | 1.226.000 | -127.115 | 1.098.885 | 929.622 | 25/10/2004 | n.d. | 976.104 | -122.781 |
| | Pedemonte/Via Ghiglino | Complesso immobiliare, ubicato nel Comune di Serra Riccò, località Valleregia o Cian da Pelissa o Pedemonte, costituito da: A) Autorimessa, con relativi locali tecnici, ubicata in via Eugenio Ghiglino civ. 1A, piano terreno e piano ammezzato, della superficie di m2 330, con annesso tratto di distacco a sud fra i muri perimetrali del caseggiato e la via E. Ghiglino, identificato dai mappali 614 e 615 del N.C.T., e n. 2 appartamenti | 15/07/11 | 64.806 | -3.081 | 61.726 | 221.560 | 25/10/2004 | n.d. | 92.188 | 159.834 |
| **Rimesse Extraurbane** | | | | **1.941.306** | **-184.181** | **1.757.125** | **1.668.672** | | **n.d.** | **1.611.655** | **-16.098** |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

## Dettaglio Immobili (2/3)

| Denominazione | Ubicazione | Descrizione | Data capitalizzazione | Valore contabile Lordo 2012 | Fondo Ammortamento 2012 | Valore Contabile Netto 2012 | Valutazione di perizia | Data Perizia | Valore Netto Contabile al 31.12.2006 | Valore stimato di vendita ad ottobre 2011 + 5% perizia 2011 | Plusvalenza lorda |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ascensori | Villa Scassi | Corso Magellano (Staz. Sup.) – Via Cantore (Staz. Inf.), Anno costruzione 1977 | 15/07/11 | 230.289 | -10.718 | 219.570 | 311.424 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 91.853 |
| | Via Dino Col (Mura Angeli) | Via Rigola (Staz. Sup.) – Via Dino Col 48r (Staz. Inf.), Anno costruzione 1963 | 15/07/11 | 141.627 | -2.020 | 139.607 | 180.243 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 40.637 |
| | Montegalletto | via Balbi civ.33 (staz. Inf.) - Corso Dogali 67r (staz. Sup.) - piano T - 28 (Montegalletto), Anno di costruzione 1979 | 15/07/11 | 125.956 | -6.949 | 119.007 | 173.016 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 54.009 |
| | Crocco | Via Crocco, 20r (Staz. Sup.) - Corso Magenta, 15r (Staz. Inf.), Anno di costruzione 1933 | 15/07/11 | 71.842 | -1.600 | 70.242 | 113.104 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 42.862 |
| | Castelletto Levante | Belvedere Montaldo (Staz. Sup.) - Piazza Portello, 18r (Staz. Inf.), Anno di costruzione 1978 | 31/12/12 | 600.648 | -25.280 | 575.369 | 340.345 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | -235.024 |
| | Castelletto Ponente | Via G. Colombo 1 (Staz. Sup.) - Galleria Garibaldi (Staz. Inf.), Anno di costruzione 1980 | 15/07/11 | 303.850 | -12.966 | 290.883 | 408.001 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 117.118 |
| | Manin - Contardo | Stazione Superiore Via Contardo 15A - Stazione Inferiore Piazza Manin 2A, Anno di costruzione 1930 | 15/07/11 | 61.906 | -1.605 | 60.301 | 80.567 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 20.266 |
| | Ponte Monumentale | Corso Podestà 14r (Staz. Sup.) - Via XX Settembre 136r F (Staz. Inf.), Anno di costruzione 1959 | 15/07/11 | 105.189 | -5.433 | 99.755 | 143.575 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 43.820 |
| | Montello | Via Montello 23 (Staz. Sup.) - Via Ponterotto (Staz. Inf.), Anno di Costruzione 1959 | 31/12/12 | 68.859 | -1.513 | 67.346 | 76.952 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 9.606 |
| | Via Imperia | Via Imperia 12 – Stazione superiore Via Montesano · Stazione intermedia Corso Montegrappa - Stazione inferiore Borgo Incrociati - negozi, Anno di costruzione 1956 | 15/07/11 | 67.699 | -690 | 67.009 | 77.985 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 10.976 |
| **Ascensori** | | | | **1.777.863** | **-68.774** | **1.709.089** | **1.905.213** | | n.d. | **n.d.** | **196.123** |
| Sottostazioni Filobus | Via G. Buranello, 1/Via Nicolò d'Aste | Piano Terra, mq. 188, mc. 230, Anno di costruzione 2003 | 15/07/11 | 52.195 | -5.219 | 46.975 | 77.469 | 25/10/2004 | 77.469 | n.d. | 30.493 |
| | Piazza Portello 19r | Piano Terra, mq. 723, Anno di costruzione 2003 | 15/07/11 | 32.013 | -3.201 | 28.811 | 27.372 | 25/10/2004 | 47.514 | n.d. | 18.703 |
| | Viale Thaon da Revel | Piano Terra, mc. 311, Anno di costruzione 1997 | 15/07/11 | 59.154 | -5.915 | 53.239 | 87.798 | 25/10/2004 | 87.798 | n.d. | 34.559 |
| **Sottostazioni Filobus** | | | | **143.361** | **-14.336** | **129.025** | **192.638** | | **212.780** | **n.d.** | **83.755** |
| Servizi igienici ed edicole | Piazza Caricamento 33r | Servizi igienici e magazzino. Superficie: 40m2 | 01/07/09 | 45.137 | -6.424 | 38.713 | 482.887 | 25/10/2004 | 23.241 | n.d. | 444.174 |
| | Piazza Oriani, 3r | Servizi igienici Piazza Oriani (304m2) | 15/07/11 | 12.079 | -1.040 | 11.039 | 475.140 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 464.101 |
| | Via Gallino, 48 r | Servizi igienici e edicola | 01/07/09 | 24.635 | -3.449 | 21.186 | 29.438 | 25/10/2004 | 6.197 | n.d. | 8.252 |
| **Servizi igienici ed edicole** | | | | **81.851** | **-10.913** | **70.938** | **987.466** | | **29.438** | **n.d.** | **916.527** |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Allegati

# Dettaglio Immobili (3/3)

BOZZA

GRUPPO BPER

| Denominazione | Ubicazione | Descrizione | Data capitalizzazione | Valore contabile Lordo 2012 | Fondo Ammortamento 2012 | Valore Contabile Netto 2012 | Valutazione di perizia | Data Perizia | Valore Netto Contabile al 31.12.2006 | Valore stimato di vendita ad ottobre 2011 + 5% perizia 2011 | Plusvalenza lorda |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Funicolari | Zecca - Righi | Stazione Zecca Via Carlo Targa 7r, Galleria e stazione San Nicola Piazzetta G. Marchi 1, Stazione Righi Largo G. Caproni p.S1-T1, Magazzini di San Nicolò dal n°12 al n°28, Negozio Via Targa 3r e 5r | 15/07/11 | 2.404.356 | -494.762 | 1.909.595 | 1.259.897 | 25/10/2004 | 1.251.854 | n.d. | -649.698 |
| | S. Anna - Portello - Magenta | Stazione superiore Via Bertani, Stazione inferiore Portello, Officina Viale Bottaro 3, Area stazione superiore Via Bertani 8, | 15/07/11 | 774.052 | -35.561 | 738.491 | 965.774 | 25/10/2004 | n.d. | n.d. | 227.283 |
| **Funicolari** | | | | **3.178.408** | **-530.322** | **2.648.086** | **2.225.671** | | **n.d.** | **n.d.** | **-422.415** |
| **Principe Granarolo** | | | | **95.613** | **-1.373** | **94.239** | **n.d.** | | **n.d.** | **n.d.** | **0** |
| **Costruzioni leggere** | | | | **547.743** | **-143.181** | **404.562** | **n.d.** | | **n.d.** | **n.d.** | **0** |
| **TOTALE** | | | | **23.695.121** | **-3.643.080** | **20.052.042** | **21.218.893** | | **n.d.** | **n.d.** | **2.070.579** |

*Fonte: AMT S.p.A.*

# Disclaimer

*Il presente documento (nel seguito anche il "**Documento**") è stato predisposto dall'Ufficio Advisory ed M&A della Divisione Meliorbanca di Banca popolare dell'Emilia Romagna Soc. Coop. (nel seguito anche "**Ufficio Advisory ed M&A**") utilizzando informazioni, dati e bilanci forniti dalla Società, sui quali non è stata effettuata alcuna verifica né attività di auditing da parte dell'Ufficio Advisory ed M&A della Divisione Meliorbanca. Sulla loro correttezza ed esattezza l'Ufficio Advisory ed M&A non assume pertanto alcuna responsabilità.*

*Il Documento è stato predisposto al fine di consentire ai destinatari la valutazione ed analisi di opportunità d'investimento, partnership, opzioni di sviluppo strategico, posizionamento di business, valorizzazione della Società, ecc. e, più in generale, di qualsiasi considerazione strategica e/o valutativa ivi presentata.*

*In relazione a quanto precede, nessuna asserzione, implicita o esplicita, può essere fatta sull'accuratezza delle informazioni e dei dati ricevuti in buona fede e sulle elaborazioni conseguenti. L'Ufficio Advisory ed M&A ed i suoi collaboratori, quindi, non possono essere considerati in alcun modo responsabili per qualsiasi conseguenza derivante, direttamente o indirettamente, dalla lettura, elaborazione e valutazione del presente documento o da qualsiasi evento che venisse da chiunque ad esso ricondotto.*

*Le informazioni contenute nel Documento sono strettamente riservate e non possono essere riprodotte e cedute a terzi senza il consenso scritto di Banca popolare dell'Emilia Romagna Soc. Coop. nelle persone individuate nei Dirigenti dell'Ufficio Advisory ed M&A della Divisione Meliorbanca, né possono costituire una base informativa e valutativa finalizzata in qualunque modo alla sollecitazione del mercato.*

*E' inoltre espressamente esclusa la facoltà di divulgare stralci o estratti di questo documento, come pure la facoltà di farvi riferimento in altri documenti, salvo nostra previa autorizzazione.*

*Banca popolare dell'Emilia Romagna Soc. Coop. non assume alcuna responsabilità per eventuali omissioni ed errori contenuti nel, ovvero fraintendimenti emergenti dal presente Documento o altra documentazione, dato o informazione, comunque comunicata, nel corso dell'Incarico assegnatoci.*

*Ai sensi del Decreto Legge 196/2003 ("Legge sulla Privacy") si precisa inoltre che l'utilizzo delle informazioni contenute nel presente Documento di analisi per fini diversi da quelli sopraindicati e la divulgazione o comunicazione delle stesse a persone estranee all'operazione indicata è vietata, salvo previa autorizzazione scritta da parte di Banca popolare dell'Emilia Romagna Soc. Coop. nelle persone individuate nei Dirigenti dell'Ufficio Advisory ed M&A della Divisione Meliorbanca.*

GRUPPO BPER

Banca popolare dell'**Emilia Romagna**

Divisione **Meliorbanca**

**Advisory ed M&A**
**Via Gaetano Negri, 10**
**20123 - Milano**


**Pier Paolo Valentini**
*Director*
Advisory ed Enti Pubblici
Tel. + (39) 02 29022 206/217
Cell. + (39) 335 7700522
pierpaolo.valentini@bper.it

**Alessandra Bisleri**
*Analyst*
Advisory ed M&A
Tel. + (39) 02 29022 420
Cell. + (39) 366 5871236
alessandra.bisleri@bper.it

**Silvia Turroni**
*Assistant* Advisory ed M&A
+(39) 02 29022 206 Fax +(39) 02 29022 561
advisory@bper.it