
RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO AL 31/12/2012 AI SENSI DELL'ART. 2428 C.C.

Signori Azionisti,

l'esercizio 2012, coincidente con l'anno solare, si è chiuso con una perdita di euro 10.897.651 (già coperta parzialmente in corso d'anno dall'Azionista Comune di Genova per euro 5.500.000). Il risultato del 2011 era stato invece positivo per 101.878 euro. Sommando algebricamente i risultati economici dei sette anni di durata del contratto di servizio 2006-2012 (il 2012 in regime di proroga) si ottiene un risultato gestionale negativo cumulato di euro 25.758.591.

La revisione legale del presente bilancio ed il controllo contabile nel corso del 2012 sono stati effettuati dalla società Deloitte & Touche S.p.A.

In data 28 dicembre 2012, a seguito di Assemblea Straordinaria degli Azionisti, è stato modificato lo Statuto Sociale. Da tale data il modello di *governance* basato sul Consiglio di Amministrazione è stato sostituito da quello basato sull'Amministratore Unico.

L'Amministratore Unico, previo parere del Collegio Sindacale, ha deciso di avvalersi del differimento ai 180 giorni previsto dal codice civile per i termini di approvazione del presente bilancio.

Situazione della Società, andamento e risultato della gestione

Nel corso dell'esercizio non ci sono stati interventi sul capitale sociale da parte degli Azionisti. La compagine azionaria è invariata rispetto al 31/12/2011.

Ad oggi, il Capitale Sociale – pari a € 11.426.013,00 e suddiviso in numero 221.220 azioni ordinarie, del valore nominale di € 51,65 ciascuna – risulta quindi interamente posseduto dal Comune di Genova.

L'esercizio 2012 è stato caratterizzato dal rilevante sbilancio strutturale tra ricavi e costi con preoccupanti effetti sul patrimonio aziendale, in ragione della perdite progressivamente accumulate mese per mese. In data 20 maggio 2012 si sono, infatti, verificati, per la prima volta nel corso dell'esercizio, i presupposti previsti dall'art. 2446 c.c. E' stata pertanto immediatamente convocata l'Assemblea ordinaria della Società. In questa situazione l'Azionista, ha stanziato, deliberato e versato l'importo di 5.5M€ a parziale copertura delle perdite di esercizio (Assemblee ordinarie del 13 giugno e 2 luglio 2012).

Successivamente nell'Assemblea ordinaria del 3 agosto 2012 il Consiglio di Amministrazione ha presentato il Piano Industriale 2012-2013. Tale Piano, conformemente alla delibera di Consiglio Comunale n. 68 del 31 luglio 2012, prevedeva, tra l'altro, ulteriori interventi del Comune di Genova a titolo di corrispettivo per oltre 6M€ e azioni interne di contenimento del costo del lavoro e degli altri costi. In seguito, il 20 agosto 2012, a causa del perdurare dello squilibrio tra costi e ricavi, si sono nuovamente verificati, per la seconda volta nell'esercizio, i presupposti per l'applicazione dell'art. 2446 c.c. L'Azionista ha deliberato, coerentemente con quanto previsto, la corresponsione di un ulteriore contributo tariffario in conto esercizio di 5.0M€ e un ulteriore contributo a titolo di "socialità" per 1.4M€.

In sintesi, nel corso del 2012, i consueti interventi aggiuntivi rispetto al Contratto di Servizio da parte del Comune di Genova a supporto dell'Azienda sono stati complessivamente 11.9M€ (dei quali 6.4M€ in conto esercizio). Questo sforzo, unitamente alle azioni aziendali di contenimento dei costi (in "primis" l'Accordo Aziendale del 10 settembre 2012), ha permesso di raggiungere l'obiettivo di mantenere, a fine esercizio 2012, il Patrimonio Netto al di sopra del limite di cui all'art. 2446 del codice civile. Nel corso dei primi mesi del 2013

si sono verificati nuovamente tali presupposti (si rinvia ai "Fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio")

Produzione in Km e posti offerti. Passeggeri trasportati. Contratti di servizio urbano, Ferrovie Principe – Granarolo e Genova - Casella

Nel 2012 sono stati prodotti 28.1 milioni di km con una riduzione (concentrata in prevalenza sul servizio bus) di circa 1.7 milione di Km rispetto al 2011 (migliaia di Km equivalenti).

Descrizione	2012	2011
Servizio su Gomma (bus, filobus, integrativi e drinbus)	25.737	27.168
Metropolitana	869	883
Ferrovia Genova -Casella	165	162
Navebus	36	57
Ascensori/funicolari (km equivalenti)	1.308	1.566
Totale	28.115	29.836

La revisione della rete su gomma ha determinato nel 2012 una diminuzione dei km prodotti complessivamente da AMT rispetto all'esercizio precedente. In accordo con l'Ente affidante Comune di Genova, è stato programmato un servizio comunque rispondente, in termini di posti offerti, al Contratto di Servizio vigente.

Infatti, in base a tale contratto (sottoscritto in data 23 dicembre 2005), l'offerta di servizio viene valorizzata in numero posti offerti, che non devono essere inferiori a quelli programmati. I posti offerti effettivamente erogati nell'esercizio sono stati circa 462.979.000, così suddivisi:

- Bus, filobus: 376.541.000
- Servizi integrativi: 1.769.000
- Metropolitana: 32.078.000
- Impianti speciali: 52.003.000
- Servizi non convenzionali: 588.000

Totale urbano 462.979.000

Sono stati inoltre erogati 1.054.000 posti per il servizio Navebus non conteggiati ai fini del calcolo del corrispettivo pattuito.

Ai fini contrattuali, devono essere considerati anche i posti persi per cause non imputabili ad AMT (ad es., sciopero), considerando i quali i posti offerti totali sono stati circa 465.267.000. Nel 2012 i posti offerti richiesti dal contratto di servizio ammontavano a 469.779.000 e dunque vi è uno scostamento tra contratto di servizio e servizio erogato di 4.512.000 posti offerti, che risulta inferiore alla soglia di flessibilità del 2% prevista dal contratto. La Società ha quindi garantito il diritto all'intero importo del corrispettivo annuo.

I passeggeri trasportati (sulla base dell'usuale calcolo statistico convenzionale che associa un numero di viaggi standard ai biglietti venduti) sono stati 143.3 milioni; in diminuzione del 7.3% rispetto all'esercizio precedente (154.6 milioni).

A fine dicembre 2012 è stata aperta la stazione metropolitana di Brignole che rappresenta un importante punto di interscambio tra la Valbisagno e le principali direttrici. La nuova stazione ha 5 uscite di cui due che portano verso i sottopassi ferroviari, 9 ascensori e 6 scale mobili che permettono alle persone di spostarsi all'interno dei 2.000 metri quadrati aperti al pubblico.

La metropolitana di Genova conta adesso otto stazioni che si aprono su punti turistici, culturali e commerciali della città, Brignole, De Ferrari, Sarzano/Sant'Agostino, San Giorgio Darsena, Principe Dinegro, Brin. L'attuale servizio metropolitano offre in soli 15 minuti il collegamento tra Brignole e la Valpolcevera (stazione di Brin) rappresentando una modalità di trasporto ad alta capacità di carico in esercizio nel cuore della mobilità cittadina. Con la tratta De Ferrari-Brignole la rete è stata prolungata di 1,7 km, per una lunghezza complessiva di 7km. L'interscambio offerto alle 8 stazioni della metropolitana con le linee di superficie oltre che con le linee ferroviarie delle Stazioni di Principe e Brignole rendono il trasporto della metropolitana efficiente ed integrato e scelto nel corso del 2012 da circa 11 milioni di passeggeri. Il parco veicoli attuale consta di 18 vetture che offrono una capacità di trasporto di 4.000 persone all'ora per senso di marcia. Amt è in attesa di ricevere ulteriori 7 veicoli a partire dal 2014.

Nel corso del 2012 è proseguito il nuovo 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.

Infine il servizio di trasporto via mare "Navebus" è stato erogato per l'intero anno 2012 con il beneficio di un contributo in conto esercizio di 0.35M€. Sono state effettuate 3059 corse nell'anno (4780 nell'anno 2011, -36%).

Principe Granarolo

La Ferrovia a cremagliera Principe – Granarolo (gestita a mezzo di contratto di servizio con la Regione Liguria), è stata sottoposta a complessi interventi di consolidamento e ristrutturazione che hanno riguardato la parte strutturale della linea, delle fermate e l'accessibilità, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza e la fruibilità; tali interventi hanno riguardato la parte alta della ferrovia compresa tra Via Bari e Granarolo, per circa 700 metri di percorso. Tutti gli interventi sono stati finanziati dalla Regione Liguria. Successivamente all'ultimazione dei lavori ed ai collaudi ministeriali, il giorno 13 novembre 2012, la linea è stata riattivata per tutta la sua lunghezza. Si evidenzia che sono state costruite tre nuove fermate e altresì sono stati eseguiti interventi per l'eliminazione di barriere architettoniche.

Ferrovia Genova Casella

La Ferrovia Genova – Casella nel corso dell'anno 2012 è stata sottoposta a numerosi interventi riguardanti il consolidamento, ripristino e manutenzione straordinaria della sede della linea ferroviaria e altri importanti interventi che hanno riguardato la Sottostazione di conversione della linea elettrica di trazione. In particolare sono stati ultimati i lavori di manutenzione straordinaria di circa 4,5 Km di binario per un onere complessivo di circa 2.800.000 euro; sono in corso di ultimazione gli interventi di ripristino dei danni causati dagli eventi alluvionali dell'ottobre 2010 e del novembre 2011 con un costo complessivo di oltre 1 milione di euro; inoltre sono state ultimate le opere di rifacimento ed adeguamento normativo degli impianti elettrici MT/BT e relative opere civili, della Sottostazione di conversione della linea elettrica di trazione sita in località Vicomorasso nel Comune di S. Olcese, con un costo complessivo di circa 1 milione di euro. Tutti i lavori sopra elencati sono stati finanziati interamente dalla Regione Liguria. Relativamente alla produzione del servizio, sono stati effettuati circa 165.000 km. A tal proposito con l'entrata in vigore nel mese di settembre dell'orario invernale sono state apportate, con l'autorizzazione della Regione Liguria Settore - Trasporti, con la quale è in essere il Contratto di servizio, alcune modifiche al programma di esercizio allo scopo di iniziare a razionalizzarlo senza penalizzare il traffico pendolare degli studenti e lavoratori e dare, nel contempo, una maggiore fruibilità dell'impianto al traffico turistico.

Andamento della gestione economica e finanziaria

Ricavi

Il valore della produzione è diminuito complessivamente di 18.7 milioni di euro (-9.7%).

I "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" (titoli di viaggio per TPL, sanzioni ai passeggeri e altri servizi di trasporto) sono diminuiti di 1.6 milioni di euro (-2.6%) per effetto della flessione degli spostamenti in ambito urbano. La quota riconosciuta a Trenitalia per integrazione tariffaria "ferro-gomma" in ambito urbano è stata pari a euro 7.6 milioni. I ricavi da traffico della Ferrovia Genova- Casella sono stati pari a 0.2M€.

Gli "Altri ricavi e proventi" sono diminuiti di 17.1 milioni di euro (-13.0%) a causa di minori contributi in conto esercizio per 16.3 milioni (-16.6% rispetto al 2011) e altri ricavi per 0.9 milioni (-5.0% rispetto al 2011). In particolare, il Contributo Tariffario 2012 a carico del Comune di Genova è stato, da ultimo, fissato in 5.0 milioni di euro rispetto ai 18.8 milioni del 2011. Il contributo ex FRT erogato dal Comune di Genova per il servizio urbano è stato invariato rispetto al 2012 (67,1M€). I contributi erogati direttamente dalla Regione Liguria per i contratti di servizio della Ferrovia Principe Granarolo e Genova Casella sono stati rispettivamente 0.8M€ e 1.9M€ sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente.

Si rinvia alla Nota Integrativa per i dettagli più significativi in merito ai Ricavi, con le variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Costi

I costi della produzione sono diminuiti complessivamente di euro 5.7 milioni (-3.1%).

I costi del personale sono diminuiti di 6.8 milioni di euro (-5.8%). Tale scostamento è stato determinato dall'impatto (3 mesi) della Cassa Integrazione in deroga sulla base degli accordi aziendali del 7/6/2011 e 10/9/2012 (circa 0.9M€), dalla riduzione e azzeramento di alcune voci retributive premiali (circa 1.4M€ relativi al 50% dei premi per capi quadri e dirigenti e al 100% di una voce comune a tutto il personale) dalla riduzione dell'organico medio e del servizio su gomma, e da altre azioni gestionali (4.5M€).

Nel Piano 2013-2014 la sospensione delle voci retributive è confermata pur essendo prevista solo per l'anno 2013 (si rinvia ai paragrafi successivi).

La stima della quota di competenza 2012 del rinnovo del CCNL di categoria non ancora rinnovata (triennio 2012-2014) è pari a 1.3 milioni di euro ed è stata iscritta tra gli accantonamenti per rischi tenuto anche conto delle condizioni di obiettiva incertezza in merito all'esito finale della trattativa.

Il costo per i rinnovi contrattuali del CCNL (bienni economici dal 2002 al 2007) di competenza dell'esercizio 2012 è stato controbilanciato dall'appostamento tra gli "Altri Ricavi e Proventi" (A5) del contributo a copertura previsto dalle normative vigenti (Legge 47/2004, Legge 58/2005 e Legge 296/2006). Tale contributo, pari al valore del costo, è stato pari a 13.1 Milioni mentre la quota coperta da risorse comunali è stata pari a 4.2M€ (invariata rispetto al 2011).

I consumi di materie prime, sussidiarie e di consumo, determinati dalla somma dei costi di acquisto e dalla variazione dei valori a magazzino (e al netto della variazione del fondo svalutazione relativo), sono aumentati di 1.7 milioni (+7%) di euro a causa dell'incremento dei costi dei carburanti (+2.4M€ , +16.1%). Il prezzo medio di acquisto del gasolio per autotrazione è stato, infatti, pari a 1,28 euro al litro sensibilmente superiore al dato medio del 2011 (1,08 euro al litro). 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. Tra i ricavi è stato, tuttavia, rilevato il rimborso dell'accisa sui carburanti ai sensi del DD RU 88789 9/8/2012 e legge 228/2012 per euro 2.6 milioni. Si può dire, pertanto, che tale agevolazione fiscale abbia "sterilizzato" l'incremento inflativo.

I costi per prestazioni di servizio sono diminuiti di euro 0.8 milioni (-2.7%) malgrado i premi di assicurazione siano aumentati di circa euro 2.0 milioni (+26%) a causa dell'esito dell'ultima gara pubblica.

Rispetto al 2011 sono diminuiti gli Ammortamenti (-0.8 milioni ; -5.6%). L'andamento degli ammortamenti di immobilizzazioni, al lordo e al netto dei contributi in conto impianti, sono evidenziati dalla seguente tabella.

Descrizione (milioni di euro)	2011	2012
Ammortamenti lordi (inclusi in B10 conto economico) <u>al netto delle svalutazioni e accantonamenti al Fondo Svalutazione Crediti</u>	14.2	13.4
Contributi in conto impianti (inclusi in A5 conto economico)	8.0	7.5
Ammortamenti al netto dei Contributi in conto impianti	6.2	5.9

L'effetto positivo degli ammortamenti sul conto economico non evidenzia, tuttavia, quello negativo legato alla carenza di nuovi investimenti sia finanziati che con risorse proprie.

I costi godimento beni di terzi, accantonamenti per rischi, oneri diversi di gestione e imposte dell'esercizio sono, in aggregato, diminuiti rispetto all'esercizio precedente di 0.2 milioni di euro (-2%).

Il margine operativo lordo è negativo per 4.8M€ .Si rinvia alla Nota Integrativa in relazione ai dettagli più significativi dei Costi, con le variazioni rispetto all'esercizio precedente.

La gestione finanziaria è stata positiva (+0.1 milioni). La liquidità è stata sempre positiva nel corso dell'anno e non si è mai verificato il ricorso all'indebitamento bancario.

La situazione finanziaria, ancorché ad oggi nettamente positiva, è costantemente monitorata in quanto eventuali ritardi nella realizzazione delle azioni di riequilibrio economico strutturale e negli incassi dei crediti pregressi verso la Pubblica Amministrazione determinerebbero la necessità di ricorrere all'indebitamento bancario. In particolare, a tale proposito si evidenzia che al 31 dicembre 2012 la posizione netta nei confronti del Comune di Genova, confermata e asseverata dalla controparte, è pari a euro 21.497.824 (35.793.323 euro il dato al 31 dicembre 2011). Per fronteggiare regolarmente gli impegni finanziari, nel corso dell'esercizio 2012, la Società ha mantenuto gli affidamenti bancari, già attivati in passato, **per 16 milioni** di euro (20 milioni al 31/12/2011) e, come già riferito, non utilizzati al 31 dicembre 2012.

Le rettifiche di valore di attività finanziarie sono state negative per 0.3M€ a causa delle svalutazioni operate alle Partecipazioni. Genova Car Sharing e ATC Spezia.

La gestione straordinaria è stata positiva (+2.7 milioni di euro) rispetto all'esercizio precedente. Si rinvia alla Nota Integrativa per gli opportuni dettagli relativi alle poste di ammontare rilevante.

Organico

L'organico al 31 dicembre 2012 è pari a 2.359 unità di cui 88 unità in Cassa Integrazione a zero ore ed è diminuito di 85 unità rispetto al 31 dicembre 2011 per effetto di 85 uscite e zero assunzioni. Si rinvia alla Nota Integrativa per i valori medi.

Investimenti

Gli incrementi di immobilizzazioni del 2012, al netto delle riclassifiche da immobilizzazioni in corso" a seguito del completamento dei cespiti in corso di costruzione, sono stati complessivamente 5.6 milioni di euro così suddivisi (per un maggiore dettaglio dei movimenti dell'esercizio si rinvia alla Nota Integrativa):

- veicoli, materiale rotabile e impianti di trasporto in genere per 1.1 milioni;
- "hardware" e "software" per 1.0 milioni;
- terreni e fabbricati per 0.5 milioni;
- migliorie su beni di terzi per 3.0 milioni.

Altre informazioni

Iniziative in materia di protezione dei dati personali (D.Lgs 196/03).

AMT S.p.A. nel mese di marzo 2012 ha provveduto ad elaborare ed a emettere l'aggiornamento del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza (DPS 2012).

Il D.L. n. 5 del 09.02.12, convertito con legge n. 35 del 04/04/12, ha abolito l'obbligo della redazione del DPS. A.M.T. S.p.A. al momento è comunque intenzionata nel continuare ad aggiornare tale documento quale utile strumento di monitoraggio dell'osservanza della normativa disposta dal T.U. 196/03 che attualmente viene interamente attesa.

Principali rischi ed incertezze

Le principali tipologie di rischio e incertezze che vengono monitorate dalla Società riguardano il rischio operativo, rappresentato dai rischi legati allo squilibrio tra ricavi e costi ed i rischi finanziari. I principali rischi a cui la Società è sottoposta sono di seguito sintetizzati:

Rischio di mercato

Rappresenta il rischio che il valore delle attività e delle passività o i flussi di cassa futuri possano fluttuare in seguito alla variazione dei prezzi del mercato ed è legato ai prezzi stabiliti dal contratto di servizio, al costo dei carburanti, etc.

Rischio di liquidità

Rappresenta il rischio che le risorse finanziarie della Società non siano adeguate a far fronte all'attività operativa e al rimborso delle passività assunte non sussistendo rischi relativamente ai tassi di interesse.

Rischio di credito

Rappresenta sia il rischio di inadempimento delle obbligazioni assunte dai clienti sia il rischio connesso ai normali rapporti commerciali. I crediti verso clienti derivano prevalentemente da contratti con enti pubblici e rivenditori di titoli di viaggio. La Società ha sempre effettuato una gestione del credito attivando le necessarie attività di sollecito e recupero sia stragiudiziale che giudiziale ed effettuando accantonamenti nell'apposito fondo di rettifica attraverso una analisi nominativa delle posizioni, pertanto, allo stato attuale, non esiste una esposizione al rischio di credito.

Continuità Aziendale

Lo scenario che la Vostra Società dovrà fronteggiare nel 2013 e negli anni seguenti appare incerto, a causa della forte contrazione della contribuzione pubblica al settore, a fronte, tra l'altro, di potenziali prospettive di un aumento di voci di costo significative.

La continuità aziendale della Vostra Società è strettamente correlata all'effettivo conseguimento di adeguate risorse da parte del Comune di Genova quale controparte del Contratto di Servizio e, per il tramite di

quest'ultimo, da parte della Regione Liguria. In mancanza di tali risorse la Vostra Società non avrebbe la capacità di raggiungere l'equilibrio economico e finanziario tale da garantire la redazione del bilancio di un'azienda in condizioni di funzionamento.

Per ovviare a quanto sopra ha assunto fondamentale rilevanza la Delibera del Consiglio Comunale 68/2012 sulle linee di indirizzo per AMT S.p.A. In tale provvedimento erano enunciate:

- A. le azioni industriali da attuarsi da parte dell'Azienda (riduzione dei costi di produzione con particolare riferimento a quello del lavoro e aumento dei ricavi da traffico mediante revisione del sistema tariffario integrato con Trenitalia);
- B. le azioni ed interventi di mobilità da parte del Comune di Genova;
- C. gli interventi per una nuova gestione del TPL genovese rispetto ai ruoli degli Enti (Comune e Regione) e agli assetti proprietari futuri per AMT.

Il Comune di Genova ha inoltre preso atto delle criticità in ordine alla situazione economico-finanziaria di AMT garantendo un supporto straordinario per la chiusura 2012 e ponendo le basi, attraverso un percorso concertato con il personale dell'Azienda, per un miglioramento dei conti nel 2013.

Il Comune di Genova ha, successivamente, comunicato in data 5 novembre 2012 la sua intenzione di avvalersi delle opzioni previste dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia. Considerando infatti il quadro giuridico di riferimento generale dove la mancata approvazione del disegno di legge di riforma del settore del TPL e l'assenza di indicazioni in merito alla disponibilità delle risorse economiche su base almeno triennale, di fatto, impediscono al Comune stesso di avviare una procedura concorsuale di affidamento della gestione del servizio di TPL. Il Comune, anche per scongiurare l'interruzione del pubblico servizio, ha richiesto alla Vostra Società l'accettazione della proroga al contratto di servizio fino al 31/12/2014 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 servizio "Navebus", limitatamente alle risorse messe a disposizione dalla Regione Liguria per il 2012 e pari a euro 350.000,00;
- Contributo di 4.200.000,00 milioni di € a titolo di copertura del CCNL.

La Vs. Società ha acconsentito alla prosecuzione in regime di proroga alle suddette condizioni salvo quanto statuito dalla lettera di accettazione di AMT del 28 dicembre 2012. Il Comune di Genova, pertanto, con lettera del Sindaco del 7/5/2013, ha garantito il sostegno ulteriore della Società e la sua continuità aziendale (confermando, tal senso, le linee di indirizzo della citata Delibera 68/2012). Il consueto intervento aggiuntivo necessario è pari a 13.3M€ (budget aziendale approvato dagli Amministratori il 27/12/2012). Inoltre la Società sta perorando presso il Comune il riconoscimento di stanziamenti a maggior copertura degli oneri di socialità e a titolo di indicizzazione del corrispettivo del contratto di servizio.

In questo modo i principali rischi e le incertezze per l'anno 2013 sarebbero limitati semplicemente a:

- lo stanziamento nel bilancio di previsione del Comune di Genova di quanto anticipato dal Sindaco in merito alle consuete risorse aggiuntive (13.3M€) di cui sopra;
- il sistema giuslavoristico, con particolare riferimento al Contratto Collettivo Nazionale Autoferrotranvieri per il periodo 2012-2014;
- l'andamento dei ricavi da tariffa (i dati consuntivi del primo trimestre 2013 evidenziano una contrazione dei medesimi nonostante la recente manovra tariffaria deliberata dal Comune di Genova con decorrenza 1 maggio 2013 dovrebbe garantire un incremento su base annua di circa 2.7M€);
- eventuali ulteriori aumenti inflazionistici degli altri costi primo fra tutti il carburante.

Oltre a quanto sopra, per gli anni a venire, le principali criticità sono ravvisabili in:

- incertezza del quadro normativo di riferimento;
- trasferimento delle risorse dalla Regione Liguria al Comune di Genova;
- certezza sulla copertura in conto esercizio dello sbilancio economico strutturale;
- esiguità del patrimonio netto aziendale;
- insufficienza degli investimenti.

Sul primo punto si segnala che, ad oggi, nessuna gara è stata bandita dall'Ente affidante per l'assegnazione del servizio, dato anche il fatto che il quadro normativo di riferimento risulta estremamente incerto. Da un lato, infatti, la normativa recentemente introdotta a livello nazionale sui servizi pubblici locali è in parte ancora in fase di stabilizzazione. L'attuale norma di riferimento è l'art. 4 del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 e modificato successivamente dall'art. 9 della legge 12 novembre 2011, n. 183 ed infine dagli artt. 25 e 26 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 che è in corso di conversione al momento della redazione della presente relazione. Allo stato, il legislatore sembra perseguire l'obiettivo di realizzare un sistema marcatamente liberalizzato, nonché di assicurare, mediante un sistema di *benchmarking*, il progressivo miglioramento della qualità ed efficienza di gestione dei servizi pubblici locali attraverso l'avvio di procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento e l'organizzazione dello svolgimento dei servizi in ambiti o bacini territoriali ottimali ed omogenei, individuati in riferimento a dimensioni di regola non inferiori ai confini provinciali e tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio. Dall'altro, il disegno di legge regionale sul TPL si discosta attualmente in modo rilevante dalla vigente L.R. 31/1998, anche con riferimento alle disposizioni in materia di subentro agli incumbent del nuovo gestore del servizio (che si prevede allo stato venga affidato a valere su un bacino unico regionale) e alle esternalizzazioni (estremamente delimitate).

La legge di stabilità 2013, legge 228/2012, modifica l'art. 16 bis del d.l. 95/2012 convertito dalla l. 135/2012, istituendo il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri di TPL anche ferroviario con dotazione complessiva del Fondo 4.929 mil €.

Il Fondo è ripartito per il 90% sulla base delle percentuali storiche (ripartizione storica) e per il restante 10% sulla base del raggiungimento degli obiettivi (ripartizione premiale).

Alla Regione Liguria, è attribuita una quota complessiva pari al 4,09% del Fondo, quindi €201,6 milioni. La percentuale premiale del 10% a decorrere del 2015 sarà incrementata ogni biennio di 2 punti percentuali con la contestuale riduzione di quella storica (nel 2015 la percentuale storica passerà ad 88% mentre quella premiale a 12%, nel 2017 ad 86% e 14% ecc).

Con riferimento al trasferimento di risorse dalla Regione Liguria al Comune di Genova, il Consiglio di Stato con le sentenze 2784 e 2785/2013 ha annullato le sentenze n. 292 e 293/2012 con le quali il TAR Liguria aveva recentemente annullato i criteri fissati per il triennio 2009-2011 (e prorogati per il 2012) per la ripartizione dei contributi regionali tra gli enti affidanti i servizi di TPL nell'ambito della Regione Liguria, a seguito dei ricorsi presentati da altri operatori. Tale mutato orientamento giurisprudenziale è positivo per AMT, in quanto, indirettamente, sussisteva il fondato pericolo di ulteriori decurtazioni nella contribuzione pubblica regionale in conto esercizio.

In merito ai rischi e alle incertezze future, infine, occorre ricordare che la riduzione delle risorse pubbliche riguarda non solo la contribuzione in conto esercizio, ma anche gli investimenti. AMT non può più fare affidamento su un flusso costante di risorse che garantiscano il rinnovo graduale e sistematico del parco bus (che ha un'età media di quasi 12 anni). Si ricorda che in passato tale flusso era garantito dai Piani Regionali Pluriennali per gli Investimenti, mentre le risorse sono, per quanto riguarda gli autobus, limitate attualmente a quelle riconosciute dalla legge regionale 62/2009 che copre tali fabbisogni soltanto nella misura di 1.1 milioni annui e dalla delibera del Comune di Genova 436/2011 (3.2 milioni di euro "una tantum"). Pertanto è ipotizzabile un aggravio dei costi di manutenzione ordinaria sui mezzi e ripercussioni pesanti sul servizio erogato. E' doveroso, tuttavia, ricordare quanto affermato con lettera del 6/5/2013 dal Presidente della Regione Liguria sugli sforzi per reperire risorse da destinare agli investimenti del TPL.

Tenuto conto di quanto sopra, il risultato inerziale 2013, prima della predisposizione del Budget 2013 (approvato dal Consiglio di Amministrazione del 27 novembre 2012), si attestava su una perdita inerziale di 17.7 milioni di euro.

Azioni intraprese per ovviare alle criticità del 2013:

Per ovviare alle suddette criticità, la Società ha adottato drastiche misure di contenimento dei costi, in parte già avviate al termine dell'esercizio. In particolare, anche per ovviare al venire meno, a partire dal mese di giugno 2013, dei finanziamenti della Cassa Integrazione in deroga prevista dal già citato accordo aziendale del 10 settembre 2012 e concessa con decreto dirigenziale della Regione Liguria n. 1481 del 4 aprile 2013, si è provveduto, a formulare un nuovo Piano di miglioramento e di Riequilibrio per il biennio 2013-2014 (approvato dall'Assemblea ordinaria della Società del 9/4/2013 e presentato alle Organizzazioni Sindacali il 11/4/2013) con l'obiettivo di :

- riorganizzare il sistema produttivo attraverso il coordinamento delle azioni da concordarsi tra Civica Amministrazione, OO.SS. e Azienda con l'obiettivo di ridurre il costo del lavoro. La trattativa negoziale si è chiusa con l'accordo aziendale del 7 maggio 2013 che permetterà di contenere il costo del lavoro di euro 8.3 milioni nel 2013 (si veda più avanti nei "Fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio");
- incrementare i ricavi da traffico. La delibera del Comune n. 18/2013 del 16 aprile 2013 ha aumentato le tariffe AMT con decorrenza 1 maggio 2013 (si veda più avanti nei "Fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio");
- aumentare la lotta all'evasione tariffaria;
- modificare le politiche di distribuzione e vendita dei titoli di viaggio, con l'obiettivo di diminuire i costi relativi a carico della Azienda, ricercando al contempo soluzioni innovative per estendere i canali di accesso da parte dell'utenza;
- definire processi per l'ottimizzazione della manutenzione;
- sviluppare una politica di investimenti che supporti la riduzione dei costi operativi, con particolare riferimento alla acquisizione e alla stessa manutenzione degli automezzi;
- proseguire con il recupero delle attività aziendali in perdita.

Si ritiene, infine, che i rischi derivanti dal contenzioso instaurato con l'Amministrazione finanziaria in merito alla contestazione circa la fruibilità in capo alla società della deducibilità dalla base imponibile IRAP del cosiddetto "Cuneo fiscale" (art. 11 comma 1, lett. a) num. 2 e 4 del d.lgs 446/1997), i rischi derivanti da contenzioso giuslavoristico e per responsabilità extracontrattuale pendenti in Cassazione non rappresentino, allo stato attuale, situazioni di criticità in quanto coperti da appositi fondi costituiti nel presente esercizio e negli esercizi precedenti. Tale copertura risulta congrua e idonea a neutralizzare effetti ulteriori di depauperamento del patrimonio aziendale. Per gli aspetti contabili relativi all'appostazione dei relativi Fondi a copertura dei suddetti rischi si rinvia alla Nota integrativa.

Le suddette azioni sono indispensabili per il rispetto degli obiettivi economici previsti in sostanziale pareggio nel 2013.

L'Amministratore Unico, pertanto, sulla base delle azioni precedentemente descritte e del riconoscimento da parte del Comune di Genova del consueto contributo aggiuntivo di 13.3ME, ha ritenuto appropriato predisporre il bilancio secondo il presupposto della continuità aziendale. Le risultanze delle azioni sopra descritte saranno peraltro costantemente monitorate da parte dall'Amministratore Unico.

Indicatori di risultato finanziari e non finanziari**Indicatori finanziari**

AMT CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (unità di euro)		
	2011	2012
Ricavi delle vendite e contributi in c/esercizio	178.708.557	160.929.514
VALORE DELLA PRODUZIONE OPERATIVA	178.708.557	160.929.514
Costi esterni operativi	56.003.757	56.141.511
Valore aggiunto	122.704.800	104.788.003
Costi del personale	116.375.474	109.567.725
MARGINE OPERATIVO LORDO	6.329.326	-4.779.722
Ammortamenti e accantonamenti	15.524.938	16.133.321
RISULTATO OPERATIVO	-9.195.612	-20.913.043
Risultato dell'area accessoria	12.495.676	11.215.491
Risultato dell'area finanziaria esclusi gli oneri finanziari	109.749	85.640
EBIT NORMALIZZATO	3.409.813	-9.611.911
Risultato dell'area straordinaria	897.369	2.356.503
EBIT INTEGRALE	4.307.181	-7.255.408
Oneri finanziari	2.878	3.137
RISULTATO LORDO	4.304.304	-7.258.545
Imposte sul reddito	4.202.426	3.639.106
RISULTATO NETTO	101.878	-10.897.651

INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI		2011	2012
Margine primario di struttura	<i>Mezzi propri - Attivo fisso</i>	-90.177.648	-87.358.132
Quoziente primario di struttura	<i>Mezzi propri / Attivo fisso</i>	0,14	0,09
Margine secondario di struttura	<i>(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso</i>	-38.437.995	-37.743.445
Quoziente secondario di struttura	<i>(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso</i>	0,63	0,61
INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI		2011	2012
Quoziente di indebitamento complessivo	<i>(Pml + Pc) / Mezzi Propri</i>	12,6	19,4
Quoziente di indebitamento finanziario	<i>Passività di finanziamento / Mezzi Propri</i>	3,58	5,48
INDICI DI REDDITIVITA'		2011	2012
ROE netto	<i>Risultato netto/Mezzi propri</i>	-45,07%	1,13%
ROE lordo	<i>Risultato lordo/Mezzi propri</i>	-16,79%	47,55%
ROI	<i>Risultato operativo/(C/O medio - Passività operative)</i>	-18,4%	-15,9%
ROS	<i>Risultato operativo/ Ricavi di vendite</i>	-6,65%	-5,15%
INDICATORI DI SOLVIBILITA'		2011	2012
Margine di disponibilità	<i>Attivo circolante - Passività correnti</i>	-38.437.995	-37.743.445
Quoziente di disponibilità	<i>Attivo circolante / Passività correnti</i>	0,71	0,70
Margine di tesoreria	<i>(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti</i>	-44.977.451	-43.772.876
Quoziente di tesoreria	<i>(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti</i>	0,66	0,65

Indicatori non finanziari comprese le informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Non si sono verificati decessi, né infortuni gravi sul lavoro con riferimento al personale iscritto a libro matricola. Non è stata accertata temporaneamente, né definitivamente, alcuna responsabilità aziendale in materia di sicurezza sul lavoro. La società non è stata dichiarata responsabile a titolo definitivo per malattie professionali con riferimento a dipendenti ed ex-dipendenti o per "mobbing".

1. Attività di ricerca e sviluppo

La Società nel corso dell'esercizio ed in relazione alla propria attività non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

2. Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte a comune controllo di queste ultime

La Vostra Società ha una sola società controllata (di cui detiene il 100% del capitale sociale) denominata AMT Genova Progetti S.r.l., che nel corso del 2012 non svolto attività.

AMT possiede una partecipazione del 30% nella società Genova Car Sharing S.r.l. acquisita il 1/7/2009 all'interno del ramo di azienda da AMI S.p.A. in liquidazione. In considerazione delle oggettive condizioni di incertezza in merito alla continuità aziendale di tale società (che si è trasformata in S.r.l da S.p.A. a seguito del verificarsi dei presupposti di cui all'art. 2447 c.c.) il valore della partecipazione è stato svalutato nel presente bilancio per ragioni prudenziali fino a 100 euro.

Nel corso dell'anno la partecipazione in ATC esercizio S.p.A. di La Spezia (passata dall'1% al 10% nel corso del 2009) è rimasta invariata. In considerazione delle oggettive condizioni di incertezza di tutto il sistema di TPL nazionale e ligure in particolare il valore della partecipazione suddetta è stato svalutato e portato a euro 150.000.

Rapporti rilevanti con il Comune di Genova (controllante)

Il Comune di Genova è, al contempo, azionista totalitario e controparte del contratto di servizio urbano. I rapporti rilevanti della Vs. Società con tale Ente di riferimento sono ampiamente descritti nella presente Relazione e nella Nota Integrativa. Si rinvia alla disamina di dettaglio.

Rapporti rilevanti con imprese sottoposte a comune controllo del Comune di Genova

Ami S.p.A. in liquidazione

In data 29 Novembre 2012 è stato siglato un accordo con AMI S.p.A. in liquidazione (controllata al 100% dal Comune di Genova) per regolare in via definitiva le partite creditorie e debitorie. Inoltre in data 10 ottobre 2012, in considerazione del rientro del 100% delle azioni di AMT S.p.A in capo al Comune di Genova è stato risolto consensualmente (art. 1372 codice civile) il contratto di opzione che attribuiva ad AMI S.p.A. in liquidazione il diritto di acquistare il Complesso immobiliare della direzione di proprietà di AMT (Via Montaldo / Via Bobbio) al valore di libro. Nel corso dell'anno è terminato il contratto di affitto di ramo di azienda relativo alle attività della Civica Depositeria. Tali attività sono state rilevate dal Comune di Genova.

SPIM S.p.A.

Nel 2012, è proseguito il rapporto contrattuale con la società SPIM. S.p.A., (controllata al 100% dal Comune di Genova) proprietaria dei depositi urbani presso i quali AMT svolge l'attività di rimessaggio dei mezzi e preparazione del servizio, conseguente alle deliberazioni del Consiglio Comunale di Genova del 18 dicembre

- 11 -

2007, n. 111/2007 e 21 febbraio 2008, n. 10/2008, nonché della Giunta Comunale di Genova, con le deliberazioni 4 aprile 2008, n. 126 e 17 aprile 2008, n. 139. Il canone versato nel 2012 per la disponibilità di tali depositi è stato pari a 750 migliaia di euro (uguale all'anno precedente). Tale contratto siglato in data 22 aprile 2008 avrebbe avuto, secondo quanto comunicato da SPIM, scadenza inderogabile il 31 dicembre 2011 e la sua prosecuzione dal 2012 avrebbe dovuto avvenire concordando un canone ben più elevato dell'attuale e parametrato ai valori di mercato (circa 4M€). Tale interpretazione giuridica è rigettata decisamente da AMT stante la natura locatizia (di natura commerciale con durata minima di 6 anni) del contratto in esame. Da segnalare inoltre che SPIM ha comunicato formalmente che AMT dall'1 dicembre 2012 sta occupando illegittimamente i depositi di sua proprietà in assenza di un valido titolo, tuttavia, ad oggi, non è stato instaurato da SPIM alcun contenzioso formale. Gli Amministratori ritengono che l'accertamento a costo (godimento beni di terzi – voce B8 del conto economico) di 0.75M€ per il presente bilancio sia congruo e supportato da valide argomentazioni giuridiche a favore di AMT.

Sono peraltro tuttora in corso trattative fra le parti, volte a verificare la possibilità di riacquisto, a condizioni economicamente convenienti, da parte di AMT dei cinque depositi oggetto del citato contratto di locazione.

Sulla base delle citate ragioni non si è provveduto ad accantonare alcun fondo rischi in merito.

3. – 4. Azioni proprie

La Società non deteneva alla data del bilancio né detiene azioni proprie e/o azioni o quote di società controllanti né direttamente né per tramite società fiduciarie o per interposta persona e non sono state poste in essere nel corso dell'esercizio operazioni riguardanti le medesime.

5. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Assemblea ordinaria del 8 marzo 2013

In data 14 febbraio 2013 si sono verificati nuovamente i presupposti di cui all'art 2446 del codice civile. In data 8 marzo 2013 si è tenuta l'Assemblea degli Azionisti della Vs. Società per l'esame della situazione patrimoniale economica e finanziaria di AMT sulla base della Relazione predisposta dall'Amministratore Unico e delle inerenti osservazioni del Collegio Sindacale. In tale sede l'Azionista, dopo aver sottolineato il valore strategico di AMT, di cui il Comune è azionista unico, e del servizio di pubblico trasporto che garantisce alla città, ha preso espresso impegno volto a fare ogni sforzo possibile per reperire le risorse finanziarie (13.3M€), convenendo sulla necessità di ulteriori azioni di contenimento dei costi aziendali.

Assemblea ordinaria del 9 aprile 2013

Come già ricordato, in tale sede l'Azionista ha approvato il Piano di Miglioramento e riequilibrio 2013 –2014 che è stato successivamente presentato alle Organizzazioni Sindacali. Tale Documento ha costituito la base per la trattativa negoziale conclusasi con l'accordo del 7 maggio 2013.

Manovra Tariffaria

Come già accennato, in data 16 aprile 2013 il Consiglio Comunale ha deliberato la modifica delle tariffe applicate all'utenza dalla V. Società secondo i seguenti criteri:

- mantenimento dell'integrazione tariffaria con Trenitalia per l'anno 2013 alla totalità dei titoli di viaggio con esclusione dei biglietti a corsa semplice per alcune tipologie di titolo (ascensori, Volabus, Navebus, SMS);
- 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 (0.5M€)

Contratto nazionale autoferrotranvieri

In data 26 aprile 2013, presso il Ministero del Lavoro, è stato sottoscritto un accordo di livello nazionale che prevede la corresponsione di 700 euro medie a titolo di "una tantum" sugli arretrati relativi al triennio contrattuale 2009-2010-2011. L'erogazione avverrà in due tranches di uguale valore, con le retribuzioni dei mesi di maggio e di ottobre 2013. Ai fini del presente bilancio la Società utilizzerà l'apposito fondo rischi stanziato nel corso del triennio suddetto (3.6M€). L'importo residuale (circa 1.3M€) del fondo suddetto è ritenuto congruo in caso di eventuali conguagli a carico della Società.

Accordo Aziendale del 7 maggio 2013

In tale data è stato sottoscritto l'Accordo con le Organizzazioni Sindacali che ha stabilito, fra l'altro:

- l'introduzione del Contratto di Solidarietà per la durata di 24 mesi per il personale già interessato dalla Cassa Integrazione in Deroga (istituto che, per la mancanza dei fondi regionali, terminerà il 31 maggio 2013);
- la rinuncia per tutti i dipendenti, per il solo 2013, ad alcune voci retributive (istituti retributivi premiali quali l'MBO, IDE, etc);
- 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.

Assemblea ordinaria del 21 maggio 2013

Ha ratificato l'Accordo Aziendale del 7 maggio 2013 e il Piano di riequilibrio per il biennio 2013 /2014.

6. Evoluzione prevedibile della gestione

Tenuto conto di quanto indicato precedentemente in merito alle azioni intraprese, il citato Piano prevede per l'esercizio 2013 un risultato in sostanziale pareggio.

	Budget 2013	Stima a finire 2013 (Piano 2013-2014)
Ricavi da traffico	60.5	59.3
Contributo comunale	13.3	13.3
Altri ricavi	106.7	107.7
Costo del lavoro	-104.5	-105.5
Altri costi	-76.0	-74.8
Risultato netto	0.0	0.0

La stima del conto economico 2013 aggiornato si basa sugli effetti dell'Accordo del 7 maggio 2013 e sull'andamento dei primi mesi dell'anno.

Con riferimento al Piano si segnala che le previsioni di chiusura dell'esercizio 2014 sono influenzate da incognite legate:

- alla copertura finanziaria in conto esercizio del Comune di Genova;
- alla probabile necessità di un'ulteriore intervento sul costo del lavoro tenuto conto che le riduzioni retributive previste dall'Accordo del 7 maggio 2013 si riferiscono al solo anno 2013.

Superato il 2013 e impostato il risanamento strutturale, AMT potrà continuare a giocare il ruolo di rilievo che le spetta per dimensione, varietà dei servizi gestiti e competenze maturate anche nell'ambito dei previsti o possibili nuovi scenari (es. bacino unico regionale, gare per l'affidamento dei servizi, servizio ferroviario metropolitano).

6 bis. Strumenti finanziari rilevanti

Non sono presenti strumenti finanziari rilevanti quali futures e/o derivati.

La Società fronteggia, quindi, i rischi di prezzo dei fattori della produzione limitatamente alla loro dinamica inflazionistica come nel caso del prezzo del carburante per trazione (con riferimento al quale nella situazione di attuale volatilità del mercato risulta assai difficile fare ricorso a strumenti di copertura). Per l'analisi del rischio di credito, di liquidità e di variazione dei flussi finanziari si rinvia a quanto detto al punto "Principali rischi ed incertezze".

7. Sedi secondarie

La Società non ha sedi secondarie.

8. Bilancio consolidato

Sussistendo i requisiti di legge (presenza di società controllata al 100%) è stato redatto il bilancio consolidato.

9. Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Signori Azionisti,

concludiamo la nostra relazione invitandoVi a:

- approvare il bilancio di esercizio della Vostra Società al 31 dicembre 2012 che si chiude con una perdita di euro 10.897.651;
- riportare la perdita a nuovo.

Genova, 29 maggio 2013

L'Amministratore Unico
(Dott. Livio Ravera)