

# Bilancio Civilistico 2022

## AMT

### (Azienda Mobilità e Trasporti)



**AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI**

Sede in VIA L. MONTALDO 2 - 16137 GENOVA (GE) Capitale sociale Euro 29.521.464,00 i.v.

**Bilancio al 31/12/2022**

<b>Stato patrimoniale attivo</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
(di cui già richiamati )		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<i>I. Immateriali</i>		
1) Costi di impianto e di ampliamento		
2) Costi di sviluppo	770.494	
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.303.673	791.051
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	897.646	232.534
7) Altre ...	25.437.623	24.769.207
	28.409.436	25.792.792
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	27.598.641	27.321.683
2) Impianti e macchinario	11.340.872	5.124.964
3) Attrezzature industriali e commerciali	150.490.472	133.254.395
4) Altri beni	3.224.397	2.722.668
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	16.873.859	7.771.880
	209.528.241	176.195.590
<i>III. Finanziarie</i>		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate	2.656.393	2.656.393
b) imprese collegate		
c) imprese controllanti		
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
d bis) altre imprese	191.915	191.915
	2.848.308	2.848.308
2) Crediti		
a) Verso imprese controllate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
b) Verso imprese collegate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
c) Verso controllanti		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
d) Verso imprese sottoposte al controllo delle		

controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
d bis) Verso altri			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
3) Altri titoli			
4) Strumenti finanziari derivati attivi			
		2.848.308	2.848.308
<b>Totale immobilizzazioni</b>		<b>240.785.985</b>	<b>204.836.690</b>
<b>C) Attivo circolante</b>			
<i>I. Rimanenze</i>			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		6.878.042	5.197.438
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
		6.878.042	5.197.438
<i>II. Crediti</i>			
1) Verso clienti			
- entro l'esercizio	44.486.558		58.009.351
- oltre l'esercizio			
		44.486.558	58.009.351
2) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio	866.513		2.837.677
- oltre l'esercizio			
		866.513	2.837.677
3) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
4) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	70.651.368		66.148.517
- oltre l'esercizio			
		70.651.368	66.148.517
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 bis) Per crediti tributari			
- entro l'esercizio	345.227		432.946
- oltre l'esercizio	1.079.757		1.373.468
		1.424.984	1.806.414
5 ter) Per imposte anticipate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio	4.754.385		2.661.955
		4.754.385	2.661.955
5 quater) Verso altri			
- entro l'esercizio	109.540.033		42.497.559
- oltre l'esercizio	75.633		70.403
		109.615.666	42.567.962
		231.799.474	174.031.876
<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>			

- 1) Partecipazioni in imprese controllate
- 2) Partecipazioni in imprese collegate
- 3) Partecipazioni in imprese controllanti
- 3 bis) Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti
- 4) Altre partecipazioni
- 5) Strumenti finanziari derivati attivi
- 6) Altri titoli
- 7) Attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria

*IV. Disponibilità liquide*

1) Depositi bancari e postali	15.697.756	27.507.750
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	311.436	398.740
	16.009.192	27.906.490

<b>Totale attivo circolante</b>	<b>254.686.708</b>	<b>207.135.804</b>
---------------------------------	--------------------	--------------------

<b>D) Ratei e risconti</b>	<b>276.781</b>	<b>434.126</b>
----------------------------	----------------	----------------

<b>Totale attivo</b>	<b>495.749.474</b>	<b>412.406.620</b>
----------------------	--------------------	--------------------

<b>Stato patrimoniale passivo</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
-----------------------------------	-------------------	-------------------

**A) Patrimonio netto**

I. Capitale	29.521.464	29.521.464
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni		
III. Riserve di rivalutazione		
IV. Riserva legale	684.340	674.305
V. Riserve statutarie		

*VI. Altre riserve*

- Riserva straordinaria
- Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile
- Riserva azioni (quote) della società controllante
- Riserva da rivalutazione delle partecipazioni
- Versamenti in conto aumento di capitale
- Versamenti in conto futuro aumento di capitale
- Versamenti in conto capitale
- Versamenti a copertura perdite
- Riserva da riduzione capitale sociale
- Riserva avanzo di fusione
- Riserva per utili su cambi non realizzati
- Riserva da conguaglio utili in corso
- Varie altre riserve
  - Fondo contributi in conto capitale (art 55 T.U.)
  - Fondi riserve in sospensione di imposta
  - Riserve da conferimenti agevolati (legge n. 576/1975)
  - Fondi di accantonamento delle plusvalenze di cui all'art. 2 legge n.168/1992
  - Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n.

124/1993		
Riserva non distribuibile ex art. 2426		
Riserva per conversione EURO		
Riserva da condono		
9) Riserva sospensione ammortamenti Decreto Legge 104/20	319.208	128.518
Riserva indisponibile ammortamenti sospesi DL 104/20		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		
Altre ...		
	319.208	128.518
	319.208	128.518
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo		
IX. Utile d'esercizio	188.803	200.726
IX. Perdita d'esercizio	( )	( )
Acconti su dividendi	( )	( )
Perdita ripianata nell'esercizio		
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)	(10.290)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>30.703.525</b>	<b>30.514.723</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite	5.547.789	3.455.359
3) Strumenti finanziari derivati passivi		
4) Altri	8.095.825	11.348.408
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>	<b>13.643.614</b>	<b>14.803.767</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>25.312.223</b>	<b>25.693.303</b>
<b>D) Debiti</b>		
<i>1) Obbligazioni</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>2) Obbligazioni convertibili</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>3) Verso soci per finanziamenti</i>		
- entro l'esercizio	527.522	524.011
- oltre l'esercizio		
	527.522	524.011
<i>4) Verso banche</i>		
- entro l'esercizio	13.146.942	20.212.975
- oltre l'esercizio	39.728.443	31.808.588
	52.875.385	52.021.563

<i>5) Verso altri finanziatori</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>6) Acconti</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>7) Verso fornitori</i>		
- entro l'esercizio	40.791.106	39.968.945
- oltre l'esercizio		
	40.791.106	39.968.945
<i>8) Rappresentati da titoli di credito</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>9) Verso imprese controllate</i>		
- entro l'esercizio	251.663	457.844
- oltre l'esercizio		
	251.663	457.844
<i>10) Verso imprese collegate</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>11) Verso controllanti</i>		
- entro l'esercizio	3.049.834	3.047.295
- oltre l'esercizio		
	3.049.834	3.047.295
<i>11 bis Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>12) Tributari</i>		
- entro l'esercizio	2.796.070	1.596.318
- oltre l'esercizio		
	2.796.070	1.596.318
<i>13) Verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</i>		
- entro l'esercizio	5.105.277	2.361.563
- oltre l'esercizio		
	5.105.277	2.361.563
<i>14) Altri debiti</i>		
- entro l'esercizio	191.918.242	135.717.026
- oltre l'esercizio		
	191.918.242	135.717.026
<b>Totale debiti</b>	<b>297.315.099</b>	<b>235.694.565</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>	<b>128.775.013</b>	<b>105.700.262</b>
<b>Totale passivo</b>	<b>495.749.474</b>	<b>412.406.620</b>

<b>Conto economico</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	50.683.372	44.993.668
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti		
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione		
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.055.517	
5) <i>Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio</i>		
a) Vari	48.420.930	52.477.964
b) Contributi in conto esercizio	118.254.992	115.993.884
	166.675.922	168.471.848
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>218.414.811</b>	<b>213.465.516</b>
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	27.818.175	24.610.861
7) Per servizi	44.765.654	41.358.607
8) Per godimento di beni di terzi	2.600.240	2.429.686
9) <i>Per il personale</i>		
a) Salari e stipendi	103.211.013	103.640.692
b) Oneri sociali	24.691.245	26.653.404
c) Trattamento di fine rapporto	8.336.620	6.851.466
d) Trattamento di quiescenza e simili		
e) Altri costi	942.193	330.378
	137.181.071	137.475.940
10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali		
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	200.000	1.100.000
	200.000	1.100.000
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	19.396	(139.754)
12) Accantonamento per rischi	1.900.000	2.487.033
13) Altri accantonamenti		
14) Oneri diversi di gestione	2.618.308	3.076.107
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>217.102.844</b>	<b>212.398.480</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>1.311.967</b>	<b>1.067.036</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
15) <i>Proventi da partecipazioni</i>		
da imprese controllate		
da imprese collegate		
da imprese controllanti		
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
altri		

16) *Altri proventi finanziari*

a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni da imprese controllate da imprese collegate da controllanti da imprese sottoposte al controllo delle controllanti altri ...		
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni		
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
d) Proventi diversi dai precedenti da imprese controllate da imprese collegate da controllanti da imprese sottoposte al controllo delle controllanti altri	2.595	1.975
		2.595 1.975
		2.595 1.975

17) *Interessi e altri oneri finanziari*

verso imprese controllate		
verso imprese collegate		
verso imprese controllanti		
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
altri	1.125.759	514.891
		1.125.759 514.891
		1.125.759 514.891

17 bis) Utili e perdite su cambi

<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>	<b>(1.123.164)</b>	<b>(512.916)</b>
---	--------------------	------------------

**D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie**

18) *Rivalutazioni*

a) di partecipazioni		
b) di immobilizzazioni finanziarie (che non costituiscono partecipazioni)		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante (che non costituiscono partecipazioni)		
d) di strumenti finanziari derivati		
e) di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria		

19) *Svalutazioni*

a) di partecipazioni		
b) di immobilizzazioni finanziarie		
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante (che non costituiscono partecipazioni)		
d) di strumenti finanziari derivati		
e) di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria		

**Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie**

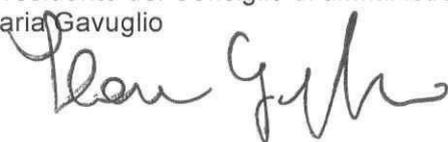
<b>Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)</b>	<b>188.803</b>	<b>554.120</b>
--	----------------	----------------

20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate

a) Imposte correnti		
b) Imposte di esercizi precedenti		
c) Imposte differite e anticipate		
imposte differite	2.092.430	1.766.972
imposte anticipate	(2.092.430)	(1.413.578)
	<hr/>	<hr/>
		353.394
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	<hr/>	<hr/>
		353.394

**21) Utile (Perdita) dell'esercizio****188.803****200.726**

Presidente del Consiglio di amministrazione  
Ilaria Gavuglio



## Rendiconto finanziario

	FY2022	FY2021
<b>A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale</b>		
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	188.803	200.725
Imposte sul reddito	-	353.394
Interessi passivi/(interessi attivi)	1.123.164	512.916
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	77.103	239.198
<b>Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>1.389.070</b>	<b>1.306.233</b>
<u>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto:</u>		
Accantonamenti ai fondi	10.436.620	8.036.536
Ammortamenti delle immobilizzazioni	-	-
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	-	-
Altre rettifiche per elementi non monetari	2.092.430	1.567.731
<b>Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>	<b>13.918.120</b>	<b>10.910.500</b>
<u>Variazioni del capitale circolante netto:</u>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze**	- 1.680.604	- 787.926
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	13.522.793	- 29.093.135
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	822.161	11.526.297
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	157.345	- 20.821
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi**	23.074.751	29.301.570
Altre variazioni del capitale circolante netto	- 11.349.352	20.526.871
<b>Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>	<b>38.465.214</b>	<b>42.363.356</b>
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	- 1.123.164	- 512.916
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
Dividendi incassati	-	-
Utilizzo dei fondi	- 14.070.283	- 14.261.547
Altri incassi/(Pagamenti)	-	-
<b>Flusso finanziario dopo le altre rettifiche</b>	<b>23.271.767</b>	<b>27.588.893</b>
<b>Flusso finanziario della gestione reddituale (A)</b>	<b>23.271.767</b>	<b>27.588.893</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>	<b>- 33.409.754</b>	<b>- 38.856.746</b>
(Investimenti) **	- 33.463.708	- 38.617.548
Prezzo di realizzo disinvestimenti	53.954	- 239.198
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>	<b>- 2.616.644</b>	<b>- 528.603</b>
(Investimenti)	- 2.616.644	- 528.603
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>- -</b>	<b>- 9.500</b>
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	9.500
<b>Attività Finanziarie non immobilizzate</b>	<b>- -</b>	<b>- -</b>
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)</b>	<b>- 36.026.398</b>	<b>- 39.394.849</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<u>Mezzi di terzi:</u>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	- 5.168.836	9.686.502
Accensione finanziamenti	26.000.000	28.000.000
Rimborso finanziamenti	- 19.973.831	- 16.314.013
<u>Mezzi propri:</u>		
Aumento di capitale a pagamento		
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati		
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)</b>	<b>857.333</b>	<b>21.372.489</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>	<b>- 11.897.298</b>	<b>9.566.533</b>
<b>Disponibilità liquide al 1 gennaio</b>	27.906.490	18.339.957
<b>Disponibilità liquide al 31 dicembre</b>	16.009.192	27.906.490
<b>Delta disponibilità liquide</b>	<b>- 11.897.298</b>	<b>9.566.533</b>

*Hen Gub*

**AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI S.p.A.**

Sede in VIA LEONARDO MONTALDO 2 - 16137 GENOVA (GE) Capitale sociale Euro 29.521.464,00 I.V.

**Nota Integrativa al bilancio al 31/12/2022****Premessa**

Signori Azionisti,

come già evidenziato nella Relazione sulla Gestione, il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a **Euro 188.803**.

La Società adotta per la propria amministrazione e per il controllo il sistema tradizionale di cui agli artt. dal 2380 bis al 2409 septies del codice civile.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2364, comma 2 del Codice Civile, ed in conformità con le previsioni statutarie, ci si è avvalsi del maggior termine di 180 giorni per l'approvazione del Bilancio stante l'attesa dei decreti ristori Covid da mancati ricavi e dei decreti per i ristori dei costi energetici.

**Attività svolte**

Il "core business" della Società è:

- trasporto pubblico di passeggeri nel territorio dell'Area Metropolitana del Comune di Genova e attività accessorie (pubblicità, gestione fermate e corsie riservate bus, etc).

**Azionariato**

Nel corso del 2022 non sono state effettuate dagli Azionisti operazioni sul capitale sociale pertanto la composizione azionaria al 31 dicembre 2022 risulta essere la seguente e invariato rispetto al 2021:

<b>soci</b>	<b>totale azioni</b>	<b>totale valore</b>	<b>%</b>
Comune di Chiavari	667	28.014,00	0,09%
Comune di Lavagna	301	12.642,00	0,04%
Comune di Rapallo	529	22.218,00	0,08%
Comune di Santa Margherita Ligure	262	11.004,00	0,04%
Comune di Sestri Levante	510	21.420,00	0,07%
Comune di Genova	667.344	28.028.448,00	94,94%
Città Metropolitana di Genova	33.034	1.387.428,00	4,70%
AMT (azioni proprie)	245	10.290,00	0,03%
<b>totale</b>	<b>702.892</b>	<b>29.521.464,00</b>	<b>100,00%</b>

**Esercizi precedenti**

Nel seguente prospetto vengono forniti i dati essenziali dell'ultimo e penultimo bilancio approvato della Vostra Società.

	Ultimo esercizio 31/12/2021	Esercizio precedente 31/12/2020
Data dell'ultimo bilancio approvato		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	204.836.689	165.681.038
C) Attivo circolante	207.135.804	99.637.012
D) Ratei e risconti attivi	434.126	413.305
Totale attivo	412.406.620	265.731.355
<b>A) Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	29.521.464	29.521.464
Riserve	792.533	787.178
Utile (perdita) dell'esercizio	200.726	5.355
Totale patrimonio netto	30.514.723	30.313.997
B) Fondi per rischi e oneri	14.803.767	18.855.637
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	25.693.303	26.298.713
D) Debiti	235.694.565	113.864.317
E) Ratei e risconti passivi	105.700.262	76.398.691
Totale passivo	412.406.620	265.731.355

	Ultimo esercizio 31/12/2021	Esercizio precedente 31/12/2020
Data dell'ultimo bilancio approvato		
A) Valore della produzione	213.465.516	163.056.093
B) Costi della produzione	212.398.480	161.172.691
C) Proventi e oneri finanziari	(512.916)	(317.575)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
Imposte sul reddito dell'esercizio		
Imposte differite	353.394	1.560.472
Utile (perdita) dell'esercizio	200.726	5.355

**Continuità aziendale**

Il bilancio dell'esercizio 2022 si chiude con un risultato di pareggio, che è stato raggiunto nonostante un livello di ricavi ancora inferiore ai periodi precedenti alla pandemia e un aumento di costi per l'energia e il carburante e dei costi del personale a seguito di rinnovo contrattuale. Il raggiungimento dell'equilibrio economico è stato permesso da un mantenimento della ripresa dei ricavi da traffico rispetto all'esercizio precedente, dai ristori erogati e riconosciuti in base alla normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico, dagli effetti dello storno degli addebiti di Trenitalia illustrato in altra parte della relazione sulla gestione, dalla sospensione degli ammortamenti consentito dalla normativa e dal rilascio di alcuni accantonamenti non più necessari.

Tra la fine dell'esercizio 2022 e l'inizio del 2023 gli amministratori hanno elaborato e redatto il piano industriale per il periodo dal 2023 al 2035 che sarà sottoposto al CdA in data 23 giugno 2023. Il piano include gli effetti di significative azioni di sviluppo che dovranno portare ad una trasformazione del modello aziendale con l'esecuzione, tra l'altro, dei rilevanti investimenti in parte finanziati da leggi statali e locali e in parte finanziati tramite l'accensione di finanziamenti a decorrere dall'esercizio 2024, che rispondono alle direttive degli Enti per il raggiungimento del nuovo modello di mobilità sostenibile.

Il piano presuppone che nel corso del 2024 vi sia un rafforzamento patrimoniale e l'accensione di finanziamenti necessari a eseguire i rilevanti investimenti previsti. Nell'ambito della valutazione in merito alle prospettive di continuità aziendale per un periodo di almeno 12 mesi, gli amministratori hanno tenuto conto delle previsioni del budget dell'esercizio 2023 e dell'andamento dei primi mesi dello stesso.

Tali previsioni riflettono un risultato di equilibrio e una gestione finanziaria positiva che risente anche delle dinamiche degli investimenti e dei finanziamenti a fondo perduto erogati. Il budget 2023 si basa su ipotesi di proseguimento dell'incremento dei ricavi da traffico con un incremento che dovrebbe raggiungere o avvicinarsi sensibilmente ai livelli pre-Covid entro la fine dell'esercizio, un contenimento delle spese per energia e carburante e una riduzione spese per servizi prestati da terzi nonché sull'ipotesi che anche per l'esercizio 2023 siano assegnati ulteriori ristori coperti dalla normativa già esistente. Ancorché non tutti i miglioramenti attesi siano stati ancora raggiunti e non tutti i provvedimenti di erogazione dei ristori e dei contributi attesi siano ancora stati definiti, gli amministratori sono fiduciosi che il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario sia realizzabile secondo le previsioni.

Con riferimento alle ipotesi di raggiungimento degli obiettivi di equilibrio finanziario per l'esercizio 2023 nonostante le incertezze ancora sussistenti sia in merito all'andamento dei proventi e dei costi da un lato, sia in merito al raggiungimento di un accordo con Trenitalia - che consenta il riconoscimento di un onere equo - dall'altro, gli amministratori hanno effettuato una verifica della sostenibilità finanziaria per l'esercizio 2023 e per i primi mesi dell'esercizio 2024.

Sulla base di tali analisi, hanno ritenuto che non sussistano incertezze significative sulla continuità aziendale della Società, in questo ritenendo si siano ridimensionate le incertezze connesse ai possibili effetti derivanti dal conflitto tra Ucraina e Russia e quelle sul percorso di ripresa dei ricavi da traffico che anche nei primi mesi dell'esercizio 2023 hanno mantenuto un trend di crescita rispetto all'esercizio precedente.

Gli amministratori, sulla base di tutti gli elementi ad oggi conosciuti e delle stime effettuate, hanno ritenuto la sussistenza della continuità aziendale. Tale valutazione è stata effettuata dopo un'attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili che sebbene suscettibili di variazioni nel tempo, ad oggi rappresentano una previsione oggettiva, prudentiale e logica.

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

- In data 16/05/2023 è stata firmata la transazione con Aspi. Il contenuto prevede un risarcimento a favore di AMT per i danni patiti a causa del crollo del Ponte Morandi pari ad euro 980.000. tale importo è stato appostato nel bilancio 2022.
- Successivamente alla chiusura dell'esercizio, la Direzione aziendale ha sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione il piano strategico e industriale relativo al periodo 2023-2035.

## Criteri di formazione

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 è stato redatto in conformità alla normativa del codice civile, interpretata ed integrata dai principi e criteri contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.).

Il bilancio d'esercizio è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario (preparati in conformità agli schemi rispettivamente di cui agli artt. 2424, 2424 bis c.c., agli artt. 2425 e 2425 bis c.c. e all'art. 2425 ter del codice civile) e dalla presente Nota Integrativa.

La Nota Integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi ed in taluni casi un'integrazione dei dati di bilancio e contiene le informazioni richieste dagli artt. 2427 e 2427 bis del codice civile, da altre disposizioni del codice civile in materia di bilancio e da altre leggi precedenti. Inoltre, in essa sono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione la più trasparente e completa, anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

Per ogni voce dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Rendiconto Finanziario sono esposti, ai fini comparativi, i valori del bilancio al 31 dicembre 2021. Il raffronto con i dati risultanti dal Bilancio dell'esercizio precedente è effettuato su basi di comparabilità tra poste omogenee. Qualora, per motivi di maggiore chiarezza o precisione, si renda necessario adottare differenti metodi di aggregazione, vengono correlativamente riclassificati i dati dell'esercizio precedente al fine di garantire l'omogeneità di comparazione. Gli importi sono espressi in unità di Euro, salvo diversa indicazione.

Il bilancio al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione da parte della Società Deloitte & Touche S.p.A.

## Criteri di valutazione

I principi contabili di seguito riportati sono stati adeguati con le modifiche, integrazioni e novità introdotte alle norme del codice civile dal D.lgs. 139/2015, che ha recepito in Italia la Direttiva contabile 34/2013/UE. In particolare, i principi contabili nazionali sono stati riformulati dall'OIC nella versione emessa il 22 dicembre 2016.

I più significativi criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 in osservanza dell'art. 2426 del codice civile e dei citati principi contabili sono riportati di seguito.

La valutazione delle voci è stata effettuata secondo il principio generale della prudenza e della competenza economica e nella prospettiva della continuazione dell'attività aziendale nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato, oltre a quella della prevalenza della sostanza sulla forma (obbligatoria laddove non espressamente in contrasto con altre norme specifiche sul bilancio - consente la rappresentazione delle operazioni secondo la realtà economica sottostante gli aspetti formali) introdotta dal Decreto Legislativo n. 6 del 2003. L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

### Immobilizzazioni. Deroga ai sensi del Decreto Legge 104/2020 come modificato dalla L. 25/2022

La società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2022 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022; ciò, al fine di favorire una rappresentazione economico-patrimoniale dell'impresa più congrua rispetto al suo reale valore, mitigando in questa maniera gli effetti negativi causati dalla pandemia di Covid-19.

In considerazione della deroga prevista dal Decreto Legge e successive modifiche sopra riportate adottata dalla Società il periodo di ammortamento di tutti i beni è stato esteso di un ulteriore anno.

Viste le ragioni per cui la norma è stata introdotta nell'ordinamento italiano che sono di sostegno patrimoniale alle imprese che sono state impattate dalla diffusione della pandemia, AMT ritiene di essere pienamente titolata a usufruirne in considerazione dei rilevanti impatti economici e finanziari che la Società ha dovuto sostenere per la riduzione dei ricavi da traffico passeggeri e per i maggiori costi di sanificazione sostenuti solo in parte compensati dai contributi erogati al trasporto pubblico.

Le motivazioni per cui si è quindi ritenuto di usufruire della deroga sono quelle di limitare l'impatto sul risultato d'esercizio degli effetti della pandemia.

L'effetto della agevolazione, così come applicata, comporta il recupero degli ammortamenti non calcolati nell'esercizio 2022 al termine della vita utile dei vari beni, che verrà quindi estesa di una annualità e conseguentemente l'effetto si annullerà con l'esercizio 2033 quando tutti i cespiti avranno completato il loro ammortamento (tenuto conto dello slittamento di un anno). Si ritiene che tale slittamento ed estensione della vita utile dei beni non comporti sostanziali rischi di sopravvalutazione del Patrimonio Netto Aziendale, tenuto conto delle percentuali di ammortamento applicate e del fatto che molti dei beni sono assistiti da contributi che a loro volta sono stati sospesi.

Poiché, come consentito dalla medesima norma gli ammortamenti non contabilizzati, sono tuttavia dedotti dal computo delle imposte correnti dell'esercizio, sono state riconosciute le imposte differite ad aliquota piena.

L'impatto a conto economico netto 2022 è il seguente:

Ammortamenti netti	7,4 M
Imposte differite	2,1 M

In considerazione del fatto che è il terzo esercizio consecutivo che la Società si avvale della facoltà di sospendere le quote di ammortamento, l'impatto cumulato sul patrimonio netto è il seguente

Euro milioni	2020	2021	2022	Totale
Immobilizzazioni - Valore ammortamenti lordi sospesi	5,5	6,3	7,4	19,2
Fondo Imposte differite	-1,6	-1,8	-2,1	-5,5
Impatto Patrimonio Netto	3,9	4,5	5,3	13,7

Tuttavia, in presenza di consistenti perdite fiscali riportabili illimitatamente, la Società ha stanziato imposte anticipate pari al valore delle imposte differite stesse.

#### Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione e si riferiscono a costi aventi comprovata utilità pluriennale. Il costo delle immobilizzazioni viene sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione alla residua possibilità di utilizzazione.

L'immobilizzazione immateriale che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulti durevolmente di valore inferiore a quello determinato tramite il processo di ammortamento viene corrispondentemente svalutata; tale svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi qualora vengano meno i presupposti che avevano condotto alla rilevazione.

I costi di sviluppo e di impianto, solo se presenti, sono iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio Sindacale e sono ammortizzati in un periodo di cinque esercizi. Peraltro, non sussistono costi di impianto e ampliamento al 31 dicembre 2022 mentre per i costi di sviluppo si rinvia a quanto infra.

In generale le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate in un periodo massimo di cinque anni o lungo la durata del contratto nel caso di migliorie su beni di terzi.

#### Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo storico di acquisizione, maggiorato dei costi accessori di diretta imputazione. Tali beni sono esposti nell'attivo di bilancio al netto dei relativi fondi di ammortamento. Gli ammortamenti sono operati in modo sistematico e costante in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del cespite in conformità alla disposizione contenuta nell'art. 2426 comma 1 n. 2 del Codice Civile, in particolare i coefficienti di ammortamento utilizzati sono rappresentativi della vita economico – tecnica stimata dei cespiti.

Le immobilizzazioni in corso di costruzione sono state iscritte per l'importo dei costi sostenuti al 31 dicembre 2022.

L'immobilizzazione che, alla data di chiusura dell'esercizio, risulti durevolmente di valore inferiore viene iscritta a tale minor valore; tale valore viene mantenuto in bilancio fino a quando sussistano i motivi della rettifica.

I costi sostenuti per ampliare, ammodernare o migliorare gli elementi strutturali di un'immobilizzazione materiale sono capitalizzabili se producono un aumento significativo e misurabile della capacità produttiva, sicurezza o vita utile. Se tali costi non producono questi effetti, sono trattati come manutenzione ordinaria e addebitati al conto economico.

Le immobilizzazioni, se acquisite mediante contratti di leasing finanziario, sono iscritte adottando il criterio patrimoniale di rilevazione, conformemente alla vigente legislazione ad ai principi contabili redatti dall' OIC. I canoni di leasing, comprensivi della quota capitale e della quota interessi sono, qualora esistenti, imputati a conto economico quali costi della produzione per il godimento di beni di terzi e l'iscrizione del bene tra le

immobilizzazioni avviene solo all'atto del riscatto. Gli impegni nei confronti dei concedenti, per l'importo dei canoni ancora da pagare oltre a quello costituito dal prezzo di riscatto del bene, sono indicati tra gli impegni. Nella Nota Integrativa vengono fornite le informazioni previste dalla normativa, tra cui gli effetti che si sarebbero avuti con l'applicazione ai contratti di leasing della metodologia finanziaria.

I contributi in conto impianti sono rilevati nel momento in cui esiste una ragionevole certezza che le condizioni previste per il riconoscimento del contributo siano soddisfatte e che i contributi saranno erogati. Essi sono portati indirettamente a riduzione del costo in quanto imputati al conto economico nella voce A5 "altri ricavi e proventi", e sono portati a riduzione del costo delle immobilizzazioni materiali a cui si riferiscono.

#### Ammortamento delle Immobilizzazioni

Come già indicato sopra, La società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2022 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022; conseguentemente la vita utile dei cespiti in essere al 31 dicembre 2021 è stata estesa di un anno.

#### Immobilizzazioni Finanziarie

Le partecipazioni sono iscritte al valore di conferimento, di acquisto o di sottoscrizione. Tale valore viene proporzionalmente ridotto in presenza di perdite durevoli e ripristinato qualora venissero meno i presupposti che avevano indotto la precedente svalutazione.

Qualora la perdita di valore determini una posizione di deficit patrimoniale della partecipata, la svalutazione viene riflessa in bilancio con la costituzione di un fondo svalutazione partecipazioni iscritto alla voce "Fondi per rischi ed oneri".

Il metodo del costo presuppone che il valore di iscrizione in bilancio sia determinato sulla base del prezzo di acquisto o di sottoscrizione, comprensivo dei costi accessori. Il valore di carico della partecipazione, quando venga rilevata l'esistenza di una perdita durevole di valore, viene ridotto al suo minor valore recuperabile, che è determinato in base ai benefici futuri che si prevede affluiranno all'economia della partecipante.

#### Rimanenze

Le rimanenze finali, relative principalmente a ricambi della linea metropolitana e dei bus, al vestiario, ai carburanti per trazione, sono state valutate al costo (calcolato con il metodo del costo medio ponderato per periodi giornalieri), risultando lo stesso inferiore al costo di acquisizione praticato sul mercato. Per fronteggiare rischi di obsolescenza viene, eventualmente, accantonato un apposito fondo rischi iscritto a diretta diminuzione del valore delle rimanenze stesse.

#### Crediti

I crediti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo. Il criterio del costo ammortizzato non è applicato quando gli effetti sono irrilevanti, ovvero quando i costi di transazione, le commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza sono di scarso rilievo oppure se i crediti sono a breve termine (ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi).

Il valore dei crediti, come sopra determinato, è rettificato, ove necessario, da un apposito fondo svalutazione, esposto a diretta diminuzione del valore dei crediti stessi, al fine di adeguarli al loro presumibile valore di realizzo. L'importo della svalutazione alla data di bilancio è pari alla differenza tra il valore contabile e il valore dei flussi finanziari futuri stimati, ridotti degli importi che si prevede di non incassare.

L'importo della eventuale svalutazione è rilevato nel conto economico.

I crediti ceduti a seguito di operazioni di factoring sono eliminati dallo stato patrimoniale solamente se ceduti pro-soluto, e se sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. I crediti ceduti pro-solvendo, o

comunque senza che vi sia stato il trasferimento di tutti i rischi, rimangono iscritti nel bilancio ed una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

#### Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale e sono rappresentate dalla liquidità esistente nelle casse sociali e presso istituti di credito alla data di chiusura del bilancio. Non vengono effettuate compensazioni tra i conti bancari attivi e quelli passivi.

#### Debiti

I debiti sono iscritti secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale. Il criterio del costo ammortizzato non è applicato ai debiti qualora i suoi effetti risultino irrilevanti. Gli effetti sono considerati irrilevanti per i debiti a breve termine (ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi).

I debiti per ferie maturate dai dipendenti e per retribuzioni differite, comprensivi di quanto dovuto agli enti previdenziali, sono stanziati sulla base dell'ammontare che si dovrebbe corrispondere nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro alla data del bilancio.

#### Ratei e dei Risconti

Sono determinati rispettando il criterio della competenza temporale e si riferiscono esclusivamente a quote di costi e ricavi comuni a più esercizi variabili in ragione del tempo.

Tra i ratei attivi sono iscritti i proventi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e tra i risconti attivi sono iscritti i costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi futuri. La voce ratei passivi include i costi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e la voce risconti passivi include i proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

#### Fondi Rischi

I fondi per rischi e oneri sono destinati a fronteggiare passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali, tuttavia, l'ammontare o la data di sopravvenienza sono indeterminati alla chiusura dell'esercizio. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

Le passività potenziali sono rilevate in bilancio ed iscritte nei fondi quando la loro manifestazione è ritenuta probabile e quando è stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

Nella valutazione dell'onere sono rispettati i generali postulati della prudenza e della competenza economica, postulati che, al contrario, non ammettono la costituzione di fondi rischi generici o privi di giustificazione economica.

Gli eventuali rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile o per i quali non è possibile alcuna oggettiva previsione dell'onere scaturente sono indicati in Nota Integrativa senza procedere allo stanziamento di fondi per rischi ed oneri.

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti prioritariamente nelle voci di costo di conto economico delle pertinenti classi (B, C o D). Tutte le volte in cui non è attuabile questa correlazione tra la natura dell'accantonamento ed una delle voci alle suddette classi, gli accantonamenti per rischi e oneri sono iscritti alle voci B12 e B13 del conto economico.

Si tiene conto dei rischi e delle perdite di competenza dell'esercizio anche se conosciuti dopo la chiusura di questo.

Non si tiene conto dei rischi la cui probabilità di manifestazione appare remota.

#### Fondo trattamento di fine rapporto

Il TFR copre le spettanze da corrispondere in relazione agli impegni maturati alla data di chiusura dell'esercizio a favore dei dipendenti, in applicazione delle leggi, dei contratti di lavoro e di eventuali accordi aziendali. Tale passività è soggetta a rivalutazione per norma di legge. Al riguardo si segnala che in seguito all'entrata in vigore della Legge 296 del 27 dicembre 2006 e ai decreti successivi di regolamentazione ed esecuzione che hanno riformato la destinazione del TFR dei dipendenti, i dipendenti hanno avuto la possibilità di scegliere la destinazione del TFR maturato a partire dal 1 gennaio 2007. Di conseguenza il TFR maturato fino al 31 dicembre 2006 è accantonato presso la Società e la quota maturata a partire dal 1

gennaio 2007 è versata periodicamente a favore del fondo tesoreria INPS o presso fondi di previdenza complementare. Pertanto il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto:

- delle liquidazioni avvenute nell'anno per cessazione del rapporto di lavoro;
- degli anticipi corrisposti;
- del Fondo Garanzia INPS (0,50% sulle retribuzioni imponibili mensili) posto per legge a carico del TFR dei dipendenti;
- di quanto versato al fondo tesoreria INPS o ai fondi di previdenza complementare.

Le quote maturande a partire dal 1° gennaio 2007 continuano a trovare rappresentazione economica nella voce B9 c) "Trattamento di fine rapporto". A livello patrimoniale la voce C "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" rappresenta il residuo del fondo esistente al 31 dicembre 2006, nella voce D13 "Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale" figura il debito maturato al 31 dicembre relativo alle quote di Trattamento di fine rapporto ancora da versare ai fondi pensione e agli enti previdenziali.

#### Riconoscimento dei costi e dei ricavi

La determinazione dei costi e dei ricavi è stata effettuata nel rispetto della competenza, sulla base degli oggettivi elementi di valutazione disponibili al momento della redazione del bilancio.

In particolare, per quanto riguarda i ricavi da bigliettazione si assume che la competenza sia correlata al momento della vendita del biglietto non essendo disponibili sistemi per collegare la vendita del biglietto e degli abbonamenti alla fruizione del servizio. I ricavi per abbonamenti annuali sono invece calcolati sui giorni effettivi di durata dell'abbonamento stesso.

Al momento dell'iscrizione, i costi della produzione sono rilevati al valore nominale, nel rispetto del principio della competenza, al netto di resi, sconti, abbuoni, premi e imposte direttamente connesse con gli acquisti. Il rispetto del principio della competenza corrisponde alla necessità di operare una stima al fine dello stanziamento per fatture da ricevere.

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti a conto economico secondo il principio della competenza e contabilizzati nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, che può essere anche successivo a quello al quale sono riferiti.

I contributi in conto impianti della Regione Liguria in conto legge 6/82, legge 422/97 e legge 297/78 e i contributi in conto capitale ottenuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché quelli del Comune di Genova e della Città Metropolitana accreditati al conto economico in funzione degli ammortamenti delle immobilizzazioni a cui si riferiscono, sono stati classificati a conto economico negli "Altri Ricavi e Proventi" (A5) del Valore della Produzione. Si rammenta che poiché la Società avvalendosi della norma di cui all'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021 (Legge di bilancio 2022), non ha contabilizzato ammortamenti per l'esercizio 2022, anche l'accredito di tali contributi non è stato contabilizzato.

#### Imposte dell'esercizio

Sono iscritte in base alla stima del reddito imponibile in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti.

Nella valutazione del carico fiscale sono stati esaminati anche gli aspetti derivanti dall'applicazione del Principio contabile n. 25 verificando la necessità di stanziamento di imposte differite sulle differenze di natura temporanea tra il risultato imponibile ai fini fiscali e quello risultante dal bilancio redatto secondo le norme di legge. Le imposte correnti (Irap e Ires) sono accantonate secondo le aliquote e le norme vigenti, in base ad una realistica previsione della base imponibile, tenendo conto delle eventuali esenzioni.

Le imposte differite sono calcolate sulle differenze temporanee tra i valori delle attività e delle passività determinati secondo criteri civilistici e i corrispondenti valori fiscali.

Sono state inoltre iscritte in bilancio imposte anticipate pari al valore delle imposte differite stesse, essendo in presenza di consistenti perdite fiscali riportabili illimitatamente.

#### *Altre Informazioni*

#### Uso di stime

La redazione del bilancio richiede l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali. L'elaborazione di tali stime implica l'utilizzo di informazioni disponibili e l'adozione di valutazioni soggettive e sono basate sull'esperienza.

Per loro natura le stime e le assunzioni utilizzate possono variare di esercizio in esercizio e, pertanto, non è da escludersi che negli esercizi successivi gli attuali valori di bilancio potranno differire a seguito del mutamento delle valutazioni soggettive utilizzate.

Le principali stime per le quali è maggiormente richiesto l'impiego di valutazioni soggettive sono state utilizzate, tra l'altro, per:

- la determinazione del fondo svalutazione crediti.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico nel periodo in cui la variazione è avvenuta.

### Bilancio Consolidato

La presenza della Società controllata Atp Esercizio SRL a partire dall'1/1/2018 aveva determinato l'obbligo della redazione del bilancio consolidato. Tuttavia, a seguito del conferimento di ramo relativo al Trasporto Pubblico Locale avvenuto con effetti dal 1 gennaio 2021, la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della ATP Esercizio S.r.l. non risulta essere più rilevante a partire dall'esercizio 2022, dal momento che non sono più sorti ricavi operativi per la controllata. Pertanto, sulla base di quanto previsto dall'art. 27 del d.l. 127/1991, secondo cui *"non sono soggette all'obbligo di consolidamento le imprese che controllano imprese che, individualmente e nel loro insieme, sono irrilevanti ai fini di una rappresentazione chiara, veritiera e corretta del bilancio"*, si è deciso di non procedere alla redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022.

### Comparabilità di bilancio

Ai fini di comparare il bilancio al 31 dicembre 2022 con quello al 31 dicembre 2021 sono state effettuate, se necessario, alcune riclassifiche meglio dettagliate nel prosieguo della Nota Integrativa.

## **Dati sull'occupazione**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

<b>Organico</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>Variazioni</b>
Dirigenti	6	7	(1)
Quadri	38	42	(4)
Impiegati	335	312	23
Operai	381	396	(15)
Altri	2.153	2.097	56
<b>Totale</b>	<b>2.913</b>	<b>2.854</b>	<b>59</b>

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello dell'industria per il personale dirigente e settore autoferrotranviario per gli altri addetti.

**L'organico medio aziendale nel 2022** è stato di 2882 addetti (rispetto a 2790 del 2021) di cui: 7 dirigenti, 39 quadri, 325 impiegati, 2038 personale di guida, 389 operai, 84 ausiliari.

## **Attività**

**A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**

Non presenti.

**B) Immobilizzazioni****I. Immobilizzazioni immateriali**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
28.409.436	25.792.792	2.616.644

**Movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali**

	Costi di impianto e di ampliamento	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore di inizio esercizio</b>								
Costo			12.138.143			232.534	47.477.222	59.847.899
Rivalutazioni								
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.347.092				22.708.015	34.055.107
Svalutazioni								
Valore di bilancio			791.051			232.534	24.769.207	25.792.792
<b>Variazioni nell'esercizio</b>								
Incrementi per acquisizioni		770.494	448.822			851.700	441.228	2.512.245
Riclassifiche (del valore di bilancio)			63.800			(186.589)	227.188	104.399
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Ammortamento dell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni								
Totale variazioni		770.494	512.622			665.112	668.416	2.616.644
<b>Valore di fine esercizio</b>								
Costo		770.494	12.650.764			897.646	48.145.638	62.464.542
Rivalutazioni								
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.347.091				22.708.015	34.055.106
Svalutazioni								
Valore di bilancio		770.494	1.303.673			897.646	25.437.623	28.409.436

I "diritti di brevetti industriali e di utilizzo di opere dell'ingegno" sono costituiti esclusivamente da software.

Le "Altre Immobilizzazioni immateriali" sono costituite da:

- spese incrementative su beni di terzi (aliquota ammortamento 20%) con valore netto a fine esercizio pari ad Euro 2.776.395 relative a costi capitalizzati sui beni non proprietà di AMT quali la linea

metropolitana e la Ferrovia Genova – Casella; rientrano in questo raggruppamento inoltre le capitalizzazioni di ore su progetti di investimento che fanno riferimento ai beni sopra riportati;

- rimesse urbane per Euro 21.982.219, acquistate da SPIM nel corso del 2013 e appostate tra le immobilizzazioni immateriali in relazione alle particolari modalità di acquisizione (trasferimento della proprietà progressiva con il pagamento del debito, ma con passaggio immediato in capo ad AMT dei rischi relativi agli immobili, compresi quelli di perimento), sono ammortizzate, per la sola parte attribuita al fabbricato industriale, per un 1/19 del loro valore sulla base della durata del finanziamento ipotecario bancario accollato. Per il dettaglio sul debito residuo si rimanda al paragrafo “debiti verso banche”;
- software sviluppato internamente e quindi non tutelato per Euro 144.277;
- Costi pluriennali (aliquota di ammortamento del 20%) sui carrelli della metropolitana per Euro 534.732.

#### Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni

Non si è proceduto ad effettuare né rivalutazioni né svalutazioni.

#### Costi di impianto e ampliamento

Non sono stati capitalizzati "Costi di impianto e di ampliamento".

#### Costi di sviluppo

Descrizione Costi	Valore 31/12/2021	Incremento esercizio	Decremento Esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2022
Progettazione	-	770.494	-	-	770.494
Realizzazione della ricerca base					
<b>Totale</b>					

I costi di sviluppo ex art. 2426 co. 1. n. 5 C.c. sono stati iscritti nell'attivo di stato patrimoniale, con il consenso del Collegio Sindacale, per Euro 770.494 in quanto aventi, secondo prudente giudizio, le caratteristiche richieste dall'OIC 24; in particolare è prevedibile, con ragionevole certezza, la loro recuperabilità come attestato dal piano industriale. Nel suddetto piano è stata ragionevolmente dimostrata l'utilità futura di tali costi nonché la loro correlazione oggettiva con i benefici futuri in quanto trattasi di costi sono identificabili e recuperabili avendo attinenza a diversi progetti (digitalizzazione, elettrificazione etc) utili a sviluppare il core business della Società.

#### II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
209.528.241	176.195.590	33.332.650

#### Movimentazioni delle Immobilizzazioni materiali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
Costo	41.018.550	14.487.570	260.481.914	17.021.843	7.771.880	340.781.757
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	13.696.867	9.362.606	127.227.519	14.299.175		164.586.167
Svalutazioni						
Valore di bilancio	27.321.683	5.124.964	133.254.395	2.722.668	7.771.880	176.195.590

Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	276.958	5.683.334	16.468.370	417.061	10.722.384	33.568.109
Riclassifiche (del valore di bilancio)		533.821	895.795	86.390	(1.620.406)	(104.399)
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)		(1.248)	(128.088)	(1.721)		(131.057)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio						
Ammortamento dell'esercizio						
Svalutazioni effettuate nell'esercizio						
Altre variazioni						
Totale variazioni	276.958	6.215.908	17.236.077	501.729	9.101.978	33.332.650
Valore di fine esercizio						
Costo	41.295.508	20.703.478	271.228.689	17.521.127	16.873.858	367.622.660
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	13.696.867	9.362.606	120.738.217	14.296.730		158.094.420
Svalutazioni						
Valore di bilancio	27.598.641	11.340.872	150.490.472	3.224.397	16.873.858	209.528.241

Di seguito il dettaglio. A fianco di ogni categoria è indicata la descrizione del Piano dei Conti della Società

### Terreni e fabbricati

Il valore dei terreni è stato scorporato dal valore del relativo fabbricato sulla base di apposita perizia effettuata negli esercizi precedenti.

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
TERRENI E FABBRICATI CIVILI	15.321.914	0% - 4,00%
FABBRICATI INDUSTRIALI	25.069.273	4,00%
COSTRUZIONI LEGGERE	904.321	5,00%
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI INDUSTRIALI	-13.293.170	
FONDO AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE	-320.247	
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI CIVILI	-83.450	
<b>totale</b>	<b>27.598.641</b>	

### Impianti e macchinario

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
BINARI	42.452	5,00%
PALI METALLICI	174.760	2,50%
ALTRE OPERE D'ARTE SOTTOSTAZIONI	2.586.008	5,75%
ALTRE OPERE D'ARTE RETE AEREA	3.417.382	5,75%
OPERE D'ARTE FISSE	1.238	2,00%
IMPIANTI FISSI	14.481.638	10,00%
FONDO AMMORTAMENTO BINARI	-16.102	
FONDO AMMORTAMENTO PALI METALLICI	-55.121	
FONDO AMMORTAMENTO OPERE D'ARTE SOTTOSTAZIONI	-1.990.445	
FONDO AMMORTAMENTO OPERE D'ARTE FISSE	-1.238	
FONDO AMMORTAMENTO IMPIANTI FISSI	-4.880.465	
FONDO AMMORTAMENTO RETE AEREA	-2.419.235	
<b>totale</b>	<b>11.340.872</b>	

**Attrezzature industriali e commerciali**

dettaglio:

<b>descrizione</b>	<b>valore</b>	<b>aliquota di ammortamento</b>
MATERIALE MOBILE IMPIANTI A CAVO	7.121.668	7,50%
OFFICINA MECCANICA	3.766.043	10,00%
MATERIALE ROTABILE TRANV. FERROV.	860.269	3,75%-33%
MOTRICI IN GENERE	37.513.348	4%-6%-10%
AUTOBUS LINEA	202.682.070	8,33%
MATERIALE MOBILE FILOVIARIO	12.397.253	7,50%
PONTI RADIO CIRC. A.F. AMPLIFICATORI	1.998.717	15,00%
EMETTITRICI E OBLITERATRICI	1.869.619	10,00%
APPARATI TELESORVEGLIANZA	2.462.525	20,00%
BENI E ATTREZZATURA VARIA	557.178	100,00%
FONDO AMMORTAMENTO MATER. MOBILE IMPIANTI A CAVO	-1.881.485	
FONDO AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA	-1.995.195	
FONDO AMMORTAMENTO MATER. ROTAB. TRAMV. E FERROV.	-175.637	
FONDO AMMORTAMENTO MOTRICI	-9.396.197	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOBUS LINEA	-90.860.381	
FONDO AMMORTAMENTO MATERIALE FILOVIARIO	-10.745.983	
FONDO AMMORTAMENTO PONTI RADIO CIRC. A.F. AMP.	-1.991.465	
FONDO AMMORTAMENTO EMETTITRICI E OBLITERATRICI	-1.460.972	
FONDO AMMORTAMENTO APPARATI TELESORVEGLIANZA	-1.673.724	
FONDO AMMORTAMENTO BENI E ATTREZZ VARIA	-557.178	
<b>totale</b>	<b>150.490.472</b>	

**Altri beni**

dettaglio:

<b>descrizione</b>	<b>valore</b>	<b>aliquota di ammortamento</b>
AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	1.089.926	20,00%
AUTOVETTURE MOTOVEICOLI E SIMILI	292.586	25,00%
MOBILI E MACCHINE ORDINARIE D'UFFICIO	2.606.344	12,00%
MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE, CALCOLATORI	13.532.273	20,00%
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	-564.958	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI	-89.060	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO	-2.325.499	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE	-11.317.213	
<b>totale</b>	<b>3.224.397</b>	

**Immobilizzazioni in corso e acconti**

dettaglio:

<b>descrizione</b>	<b>31/12/2022</b>
ACQUISTO AUTOBUS NON ANCORA IN SERVIZIO	1.795.600
ACQUISTO MOTRICI METRO NON ANCORA IN SERVIZIO	6.985.078
MANUTENZIONE STRAORDINARIA FERROVIA GENOVA CASELLA	3.248.365
MANUTENZIONE STRAORDINARIA FERROVIA PRINCIPE-GRANAROLO	1.287.639
MANUTENZIONE STRAORDINARIA METROPOLITANA	925.255
MANUTENZIONE STRAORDINARIA RIMESSE AUTOBUS	79.860
PNS FERROVIE FGC E GRANAROLO	485.074
REVISIONE CARRELLI VEICOLI METROPOLITANA	807.290

REVISIONE TRENTENNALE FUNICOLARE ZECCA RIGHI	774.362
SISTEMA AUDIO VIDEO A BORDO METRO	322.783
SVILUPPO DOTAZIONE TECNOLOGICA – FERDATE TPL	27.179
DIVERSE	135.373
<b>totale</b>	<b>16.873.858</b>

**Svalutazioni e ripristino di valore effettuate nel corso dell'anno**

Non sono state effettuate svalutazioni né ripristini di valore.

**Totale rivalutazioni delle immobilizzazioni materiali alla fine dell'esercizio**

Non sono state effettuate rivalutazioni.

Nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ai conti iscritti all'attivo.

**Contributi in conto impianti**

Iscritti nel passivo tra i risconti (o tra i debiti se il cespite non fosse ancora entrato in funzione), rappresentano la quota finanziata, al netto delle risorse proprie aziendali, degli investimenti. La quota di ammortamento afferente tali contributi viene imputata a conto economico (A5) sulla base del periodo di ammortamento del cespite di riferimento. Il totale imputato a conto economico nell'esercizio 2022 è pari a Euro zero per effetto della sospensione degli ammortamenti ai sensi del decreto 104/2020 articolo 60.

**Dettaglio leggi Regione Liguria 6/82, 62/2009 e successive**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	336.180	- 336.180	-	-	-	-	-
FABBR.IND. E TERRENI	84.207	- 47.717	-	-	-	-	36.490
SOTTOSTAZIONI	136.591	- 113.499	-	-	-	-	23.093
RETE AEREA	2.730.559	- 1.936.804	-	-	-	-	793.755
IMPIANTI FISSI	91.412	- 91.412	-	-	-	-	-
MAT.MOB.IMP.CAVO	723.654	- 349.272	-	-	-	-	374.382
AUTOBUS	74.703.261	- 62.233.382	-	3.225.569	-	3.225.569	15.467.859
FILOBUS	4.058.196	- 3.551.323	-	-	-	-	506.873
PONTI RADIO e reti	397.073	- 397.073	-	-	-	-	-
MOB.MACC.UFF. MACC.ELETT.E CALCOL.	3.197	- 3.197	-	-	-	-	-
	2.061.827	- 2.061.827	-	-	-	-	-
	<b>85.326.158</b>	<b>- 71.121.686</b>	<b>-</b>	<b>- 3.225.569</b>	<b>-</b>	<b>3.225.569</b>	<b>17.202.452</b>

**Dettaglio contributi Regione Liguria legge 297/78, 296/06 e 422/97 (Ferrovia Genova – Casella e autobus)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS		- 631.747		-	-	-	-	-
	3.032.387		2.400.640					2.400.640
IMPIANTI FISSI		- 27.490		122.300	-	-	-	-
	27.490							122.300
MIGLIORIE BENI TERZI		- 7.806.013		246.002	-	-	-	-
	9.419.985		1.613.971					1.859.974
OFFICINA MECCANICA		- 5.565			-	-	-	-
	15.900		10.335					10.335
	<b>12.495.762</b>	<b>- 8.470.815</b>	<b>4.024.946</b>	<b>368.302</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.393.248</b>

**Dettaglio contributi del Comune di Genova**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS		153.180						4.442.220
FABBR.IND. E TERRENI	4.595.400	127.310	4.442.220					132.566
IMPIANTI FISSI	259.876	75.247	132.566					449.353
MACC.ELETT.E CALCOL.	524.600	991.221	449.353					
MIGLIORIE BENI TERZI	991.221	13.397						120.571
PROG.INFORMATICI	133.968	325.000	120.571					
	325.000							
	<b>6.830.064</b>	<b>- 1.685.354</b>	<b>5.144.710</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5.144.710</b>

**Dettaglio contributi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS		6.549.418						
FILOBUS	16.676.527	8.976.787	10.127.109					10.127.109
MIGLIORIE BENI TERZI	5.530.685	4.770.216	3.446.102					3.446.102
	6.549.418		1.779.202					1.779.202
	<b>28.756.630</b>	<b>- 20.296.421</b>	<b>8.460.209</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.460.209</b>

**Dettaglio Delibera 774/2017 Giunta Regione Liguria (comprensivo servizio extraurbano)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI		54.911						
COSTI PLURIENNALI	91.519		36.608					36.608
MIGLIORIE BENI TERZI	6.714	184.064	6.714					6.714
FABBR.IND. E TERRENI	369.908	14.605	185.844					185.844
IMPIANTI FISSI	146.047	36.230	131.442					131.442
OFFICINA MECCANICA	158.724	26.460	122.493					122.493
AUTOBUS	105.840	374.814	79.380					79.380
EMETT.ED OBBLIT.	2.334.847		1.960.033					1.960.033
MOB.MACC.UFF.	4.153		4.153					4.153
MACC.ELETT.E CALCOL.	3.378	173.312	3.378					3.378
apparatii telesorv	350.924	87.153	177.612					177.612
	174.705		87.553					87.553
	<b>3.746.758</b>	<b>- 951.549</b>	<b>2.795.209</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.795.209</b>

**Dettaglio leggi Regione Liguria (servizio extraurbano)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
IMPIANTI FISSI	20.591		20.591					20.591
AUTOBUS	14.989.564		14.989.564					14.989.564
	<b>15.010.155</b>	<b>-</b>	<b>15.010.155</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15.010.155</b>

**Dettaglio contributi della Città Metropolitana**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	2.000.000	83.333	1.916.667					1.916.667

	2.000.000	-	83.333	1.916.667	-	-	-	-	1.916.667
--	-----------	---	--------	-----------	---	---	---	---	-----------

**Dettaglio contributi Decreto Ministeriale 345/2016**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	3.910.590	-	162.941	3.747.648	-	-	-	3.747.648
	3.910.590	-	162.941	3.747.648	-	-	-	3.747.648

**Dettaglio contributi Decreto Genova 1 (DL 109/2018)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	17.503.000	-	17.503.000	-	-	-	-	17.503.000
	17.503.000	-	17.503.000	-	-	-	-	17.503.000

**Dettaglio contributi Decreto Genova 2 (DL 162/2019)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	1.232.000	-	1.232.000	13.667.550	-	-	-	14.899.550
	1.232.000	-	1.232.000	13.667.550	-	-	-	14.899.550

**Dettaglio contributi D.M. 223/20**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	3.753.588	-	3.753.588	1.342.617	-	-	-	5.096.205
	3.753.588	-	3.753.588	1.342.617	-	-	-	5.096.205

**Dettaglio contributi FSC**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	1.005.758	-	41.907	963.851	-	-	-	963.851
	1.005.758	-	41.907	963.851	-	-	-	963.851

**Dettaglio contributi POR/FESR**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	15.000	-	15.000	60.000	-	-	-	75.000
AUTOBUS	11.761.987	-	485.900	11.276.087	-	-	-	11.276.087
MACC.ELETT.E CALCOL.	104.500	-	104.500	227.967	-	-	-	332.467
apparati telesorv	70.500	-	11.970	58.530	-	-	-	58.530
	11.951.987	-	497.870	11.454.117	287.967	-	-	11.742.083

**Dettaglio contributi treni Metro**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
MOTRICI	4.744.369	- 245.983	4.498.386	-	-	-	-	4.498.386
	<b>4.744.369</b>	<b>- 245.983</b>	<b>4.498.386</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.498.386</b>

**Dettaglio contributi PSNMS (Regione Liguria)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
IMPIANTI FISSI	-	-	-	2.980.825	- 14.450	-	-	2.966.375
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.980.825</b>	<b>- 14.450</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.966.375</b>

**Dettaglio contributi PSNMS (Città Metropolitana)**

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	incrementi	decrementi	Amm.pian	storni di fondi amm.to	Fine val. c.
IMPIANTI FISSI	-	-	-	1.749.827	-	-	-	1.749.827
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.749.827</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.749.827</b>

**III. Immobilizzazioni finanziarie**

Nel bilancio non sono iscritte immobilizzazioni finanziarie per valore superiori al loro "fair value".

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
2.848.308	2.848.308	

**Movimenti di partecipazioni, altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati**

	Partecipazioni in imprese controllate	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in imprese controllanti	Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni	Altri titoli	Strumenti finanziari derivati attivi
<b>Valore di inizio esercizio</b>								
Costo	2.656.393				191.915	2.848.308		
Rivalutazioni								
Svalutazioni								
Valore di bilancio	2.656.393				191.915	2.848.308		
<b>Variazioni nell'esercizio</b>								
Incrementi per acquisizioni								
Riclassifiche (del valore di bilancio)								
Decrementi per alienazioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni								
Totale variazioni								
<b>Valore di fine esercizio</b>								
Costo	2.656.393				191.915	2.848.308		
Rivalutazioni								
Svalutazioni								
Valore di bilancio	2.656.393				191.915	2.848.308		

**Partecipazioni**

Si forniscono le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute direttamente o indirettamente per le imprese controllate, collegate (articolo 2427, primo comma, n.5, C.c.).

*Imprese controllate*

Le Partecipazioni in "imprese controllate" al 31 dicembre 2022 sono costituite dal 51,54% nella Società ATP Esercizio S.r.l. con sede in Carasco, con capitale sociale pari ad Euro 4.943.142, che gestisce il servizio di trasporto pubblico nel bacino extraurbano. Nel corso del 2019 è stato sottoscritto l'aumento di capitale sociale a pagamento per complessivi Euro 3.500.000, di cui AMT ha versato la propria parte, rinunciando ad un credito verso la controllata iscritto in precedenza per Euro 2.000.000. ATP Esercizio S.r.l. ha chiuso il bilancio al 31 dicembre 2022 con un utile dell'esercizio di Euro 5.598.

*Imprese collegate*

Non presenti.

*Altre imprese*

Ragione Sociale	quota %	valore a bilancio 31/12/2022
SMC soc. consortile a r. l.	21,00%	21.000
APAM Esercizio S.p.A.	0,10%	972
ATC esercizio S.p.A.	10,16%	159.892
STL Terre di Portofino soc. consortile a r. l. in liquidazione	0,24%	50
Consorzio ASSTRA Rail	n.d.	10.000
<b>totale</b>		<b>191.915</b>

A seguito di quanto stabilito dalla Delibera del Consiglio Comunale di Genova n. 77 del 27 dicembre 2022 ai sensi del D.Lgs. 19 agosto 2016 n. 175 ("Legge Madia"), il Consiglio di Amministrazione, nella riunione del 29 maggio 2023, ha dato mandato al Presidente di sottoporre all'Assemblea di prossima convocazione l'alienazione delle partecipazioni in ATC Esercizio S.p.A., Sessanta Milioni di Chilometri Esercizio S.c.ar.l ed ATP Esercizio S.r.l., onde ottenere la preventiva autorizzazione dei Soci ai sensi dell'art 13 dello Statuto e procedere successivamente alla stima delle partecipazioni ed alla loro messa a gara.

Le partecipazioni in imprese controllate o collegate sono valutate, nel rispetto del principio della continuità dei criteri di valutazione.

Su nessuna partecipazione immobilizzata esistono restrizioni alla disponibilità da parte della Società partecipante, né esistono diritti d'opzione o altri privilegi.

**Altri titoli**

Non presenti.

**Strumenti finanziari derivati**

Non presenti.

**C) Attivo circolante**

**I. Rimanenze**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
6.878.042	5.197.438	1.680.604

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
-------------	------------	------------	------------

RICAMBI	5.262.496	5.340.953	(78.457)
ALTRI MATERIALI	2.015.546	1.956.485	59.061
FONDO OBSOLESCENZA SCORTE	(400.000)	(2.100.000)	1.700.000
<b>totale</b>	<b>6.878.042</b>	<b>5.197.438</b>	<b>1.680.604</b>

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente Nota Integrativa.

Le rimanenze di magazzino sono aumentate di Euro 1.680.604 rispetto al 31 dicembre 2021. La valutazione delle stesse è al netto del Fondo svalutazione per obsolescenza il quale si riferisce al deprezzamento che hanno subito alcune tipologie di materiali di consumo per autobus, filobus e altri veicoli. Nell'anno 2022 è stata svolta un'analisi dettagliata sui materiali in giacenza a fine esercizio ed è stato ritenuto congruo mantenere un fondo pari ad euro 400 migliaia, procedendo quindi al rilascio della parte residua.

## II. Crediti

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
231.799.474	174.031.876	57.767.598

Il saldo è così suddiviso secondo le scadenze (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	58.009.351	(13.522.793)	44.486.558	44.486.558		
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	2.837.677	(1.971.164)	866.513	866.513		
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante						
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	66.148.517	4.502.851	70.651.368	70.651.368		
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante						
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.806.414	(381.430)	1.424.984	345.227	1.079.757	
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	2.661.955	2.092.430	4.754.385		4.754.385	
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	42.567.962	67.047.704	109.615.666	109.540.033	75.633	
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	<b>174.031.876</b>	<b>57.767.598</b>	<b>231.799.474</b>	<b>225.889.699</b>	<b>5.909.775</b>	

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore di presunto realizzo è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile
-------------	--

<b>Saldo al 31/12/2021</b>	<b>6.645.424</b>
Utilizzo nell'esercizio	(2.300.000)
Accantonamento esercizio	200.000
<b>Saldo al 31/12/2022</b>	<b>4.545.424</b>
<b>Totale crediti lordi a bilancio</b>	<b>236.344.898</b>

Non sono presenti crediti derivanti da operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine ai sensi dell'art. 2427 punto 6 ter del c.c.

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 6, c.c. si segnala che tutti i crediti sono vantati nei confronti di soggetti residenti in Italia.

#### Crediti verso controllanti (Comune di Genova - parte correlata)

	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>Variazioni</b>
Saldo corrispettivo gestione corsie riservate e fermate bus	2.718.562	2.920.125	(201.563)
Contributo per progetto di preferenziamento semaforico	68.075	68.075	-
Progetto PON Metro 2014/2020 Scheda GE.2.2.1.b	287.967	-	287.967
Progetto PON Metro 2014/2020 intervento GE 6.1.2.b	2.250.000	-	2.250.000
Progetto UDT Metro DM 360/18 e 86/18	56.000.000	63.000.000	(7.000.000)
Manutenzione Straordinaria Metro DM 443/2021 e Det. Dirig. 2022-125.0.3.-26	8.072.616	-	8.072.616
Progetto Fermate TPL	-	98.361	(98.361)
Altre partite minori (titoli viaggio, mobility bus, etc.)	1.254.148	61.956	1.192.192
<b>Totale</b>	<b>70.651.368</b>	<b>66.148.517</b>	<b>4.502.851</b>

#### Crediti verso controllate

<b>Descrizione</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>variazioni</b>
Crediti verso ATP Esercizio s.r.l.	2.331.949	4.303.113	(1.971.164)
Fondo svalutazione crediti verso controllate	(1.465.436)	(1.465.436)	-
<b>totale</b>	<b>866.513</b>	<b>2.837.677</b>	<b>(1.971.164)</b>

#### Crediti tributari

I crediti tributari entro i 12 mesi pari a Euro 345.227 si riferiscono alla posizione verso l'Erario per Iva e per il credito d'imposta accisa sul gasolio.

I crediti tributari oltre i 12 mesi pari a Euro 1.079.757 si riferiscono all'Ires, derivante dalle ritenute alla fonte a titolo di acconto sui contributi in conto esercizio nonché, in misura minore, dalle ritenute sui proventi finanziari.

#### Crediti diversi

<b>Descrizione</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>Variazioni</b>
Crediti verso Reg. Liguria per ristrutturazione Ferrovia Principe Granarolo	1.291.191	1.291.191	-
Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti Ferrovia Genova Casella	56.449.616	23.089.397	33.360.219

Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti legge 6/82 e altre	26.195.528	19.766.570	6.428.958
Crediti verso Ministero dei Trasporti in conto investimenti	346.142	431.700	(85.558)
Crediti verso Città Metropolitana di Genova in conto investimenti	13.968.827	-	13.968.827
Crediti verso Ministero per Bonus trasporti 2022/23	1.831.174	-	1.831.174
Crediti rimborso oneri CCNL verso Città Metropolitana di Genova	7.403.863	-	7.403.863
Crediti diversi (INPS, INAIL, altri)	3.234.020	1.193.799	2.040.220
Fondo svalutazione crediti	(1.104.696)	(3.204.696)	2.100.000
<b>Totale</b>	<b>109.615.666</b>	<b>42.567.962</b>	<b>67.047.704</b>

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c. si segnala che tutti i crediti sono vantati nei confronti di soggetti residenti in Italia.

#### IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
16.009.192	27.906.490	(11.897.298)

Descrizione	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	27.507.750	(11.809.994)	15.697.756
Denaro e altri valori in cassa	398.740	(87.304)	311.436
Totale disponibilità liquide	27.906.490	(11.897.298)	16.009.192

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio. Per le informazioni relative alla variazione intervenuta nell'esercizio si rimanda al rendiconto finanziario fornito in allegato alla Nota Integrativa.

#### D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
276.781	434.126	(157.345)

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

Non sussistono, al 31 dicembre 2022, ratei e risconti attivi con scadenza superiore all'esercizio e aventi durata superiore a cinque anni.

### Passività

#### A) Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
30.703.525	30.514.723	188.802

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente		Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Attribuzione di dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	29.521.464							29.521.464
Riserva legale	674.305		10.035					684.340
Varie altre riserve	128.518		190.690					319.208
Totale altre riserve	128.518		190.690					319.208
Utile (perdita) dell'esercizio	200.726		(200.726)				188.803	188.803
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)							(10.290)
Totale patrimonio netto	30.514.723		(1)				188.803	30.703.525

Nel patrimonio netto, in ossequio alle previsioni del Decreto Legge n. 104/2020, sono state costituite riserve indisponibili volte ad evidenziare la quota di risultato d'esercizio corrispondente alla mancata imputazione degli ammortamenti ex articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies.

Nella tabella che segue si dettagliano i movimenti nel patrimonio netto

Descrizione	31/12/2021	Incrementi	Decrementi	31/12/2022
Capitale Sociale	29.521.464			29.521.464
Riserva legale	674.304	10.036		684.340
Riserva negativa per acquisto azioni proprie	-10.290			-10.290
Riserva di arrotondamento	1			1
Riserva articolo 60 Decreto Legge 104/2020	128.518	190.690		319.208
Utile (perdite) dell'esercizio	200.726	188.803	200.726	188.803
<b>Totale</b>	<b>30.514.722</b>	<b>389.529</b>	<b>200.726</b>	<b>30.703.525</b>

Il capitale sociale al 31/12/2022 è pertanto così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	702.892	42,00
<b>Totale</b>	<b>702.892</b>	

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.)

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	29.521.464		B			
Riserva legale	684.340		A,B			

<b>Altre riserve</b>						
Varie altre riserve	319.208					
Totale altre riserve	319.208		A,B			
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)		A,B,C,D			
Totale	30.514.723					
Quota non distribuibile						
Residua quota distribuibile						

A per aumento di capitale; B per copertura perdite; C per distribuzione ai soci, D per altri vincoli statutari

Per quanto concesso dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, la Società non ha imputato a conto economico le quote di ammortamento relative agli esercizi 2020/2021/2022. A fronte di tale mancata imputazione, una quota di utile d'esercizio corrispondente è stata accantonata in una apposita riserva indisponibile denominata "Riserva sospensione ammortamenti Decreto Legge 104/20". La riserva indisponibile è stata integrata fino a concorrenza degli ammortamenti non imputati tramite la destinazione dell'utile 2020/2021.

Per il combinato disposto del codice civile in materia di Riserva Legale e Decreto Legge 104/2020 come modificato dalla L. 25/2022 in materia di sospensione degli ammortamenti, l'utile 2022 non avrà possibilità di utilizzo C e D. Si rinvia alla proposta di destinazione dell'utile.

## B) Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
13.643.614	14.803.767	(1.160.153)

Dettaglio:

Descrizione	31/12/2021	Incrementi	Decrementi	31/12/2022
Fondo imposte differite	3.455.359	2.092.430	-	5.547.789
Fondo rischi contenzioso irap	3.120.467	-	(1.000.000)	2.120.467
Fondo rischi svalutazione partecipazioni	3.209.438	-	(500.000)	2.709.438
Franchigie Assicurative R.C.	3.666.426	1.500.000	(3.652.584)	1.513.842
Fondi rischi responsabilità contrattuale	357.241	400.000	-	757.241
Fondo Rischi Ricorsi Personale Dipendente	994.836	-	-	994.836
<b>Totale</b>	<b>14.803.767</b>	<b>3.992.430</b>	<b>(5.152.584)</b>	<b>13.643.614</b>

- Il Fondo per imposte differite è variato rispetto al 2021 a seguito dello stanziamento legato alla deducibilità fiscale degli ammortamenti non effettuati nel presente Bilancio civilistico ai sensi dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021.

- Il “Fondo rischi contenzioso Irap” riguarda, con riferimento ai periodi 2007/2009, il rischio di potenziale soccombenza in via definitiva nel contenzioso con l'Agenzia delle Entrate in merito all'interpretazione data dalla Società circa la spettanza dell'agevolazione del "cuneo fiscale" alle aziende di TPL.

#### Primo Grado di giudizio

La sentenza n. 110/2013 della CTP di Genova Sezione 1 aveva rigettato il ricorso e condannato la Società alla corresponsione anche delle sanzioni per l'annualità 2007.

La sentenza della CTP di Genova Sezione 4 n 243/2014 del 7/5/2014 per l'annualità 2008, è stata ancora sfavorevole ad AMT ma ha parzialmente riformato il precedente orientamento statuendo, la non applicabilità delle sanzioni tenuto conto dell'oggettiva difficoltà interpretativa della materia

La decisione, sempre sfavorevole nella sostanza, è stata confermata dalle sentenze 2215-2219-2220 della CTP di Genova Sezione 10 del 17/09/2015 che hanno rigettato il ricorso di AMT avverso il diniego dell'istanza di rimborso per gli anni 2010-2011-2012.

La sentenza 618/2016 della stessa CTP di Genova Sezione 4 ha accolto “in toto” il ricorso di AMT per l'anno 2009.

#### Secondo grado di giudizio

La sentenza di secondo grado relativa al 2007 (CTR 1695/4/16 del 20/12/2016) ha sancito, in ultimo la debenza delle imposte a carico di AMT e la non debenza delle sanzioni. La Società ha pertanto presentato ricorso in Cassazione.

La sentenza di secondo grado relativa al 2008 (CTR 31 del 27/10/2017) ha sancito la debenza delle imposte a carico di AMT e la non debenza delle sanzioni. La Società ha presentato ricorso in Cassazione.

La sentenza di secondo grado relativa al 2009 (CTR 459 del 22/22019) ha ribaltato la decisione di primo grado sancendo la debenza a carico di AMT sia delle imposte che delle sanzioni.

Alla luce di questa giurisprudenza, la Società resta convinta della bontà della propria posizione in merito alla questione sostanziale ed è decisa a proseguire il contenzioso per tutte le annualità interessate (per il 2007-2008-2009 contro gli accertamenti della controparte; per il 2010-2011-2012-2013-2014 contro i dinieghi dei rimborsi).

Coerentemente con questo approccio ha presentato ricorso in Cassazione per tutte le annualità interessate e resta in attesa della decisione della Suprema Corte.

Il rilascio del fondo di 1.0M€ nel corso del presente esercizio deriva dall'aggiornamento annuale del rischio residuo effettuato dalla Direzione Amministrativa e recepito nel presente bilancio dagli Amministratori.

- Il Fondo rischi svalutazione partecipazioni, appostato dal 2016 per fronteggiare il rischio inerente la situazione finanziaria di ATP S.r.l. E' stato ridotto di euro 500.000 in ragione del valore contabile della partecipazione in Atp esercizio srl in rapporto al Patrimonio Netto della stessa.
- Le Franchigie assicurative coprono il rischio previsto contrattualmente per la parte di rimborso danni che rimane a carico di AMT.

Il Fondo rischi per responsabilità contrattuale deriva dall'insorgere della pretesa risarcitoria degli eredi di un ex dipendente della Società. Il fondo è stato rilasciato nel 2021 per Euro 55.413 in seguito ad una transazione con eredi. In seguito agli ultimi aggiornamenti ricevuti in merito ad alcune cause in corso per rischi amianto, si è proceduto ad incrementare il fondo per euro 400 migliaia.

- Il Fondo rischi per ricorsi personale dipendente è volto a coprire i costi che l'azienda stima di dover ancora sostenere alla data di chiusura del bilancio 2021, a seguito di sentenza della Corte di Giustizia Europea relativa alla modalità di retribuzione delle ferie del personale dipendente, per le transazioni non ancora firmate dai dipendenti.

**C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
25.312.223	25.693.303	(381.080)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
<b>Valore di inizio esercizio 1/1/2022</b>	<b>25.693.303</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	8.336.620
Utilizzo nell'esercizio	-2.410.983
Versato ai fondi	-5.884.752
Imposta sostitutiva TFR	-421.054
Altre variazioni	-911
Totale variazioni	-381.080
<b>Valore di fine esercizio 31/12/2022</b>	<b>25.312.223</b>

**D) Debiti**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
297.315.099	235.694.565	61.620.534

**Variazioni e scadenza dei debiti**

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
Obbligazioni						
Obbligazioni convertibili						
Debiti verso soci per finanziamenti	524.011	3.511	527.522	527.522		
Debiti verso banche	52.021.563	853.822	52.875.385	13.146.942	39.728.443	9.970.000

Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori	39.968.945	822.161	40.791.106	40.791.106		
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate	457.844	(206.181)	251.663	251.663		
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti	3.047.295	2.539	3.049.834	3.049.834		
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari	1.596.318	1.199.752	2.796.070	2.796.070		
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.361.563	2.743.714	5.105.277	5.105.277		
Altri debiti	135.717.026	56.201.216	191.918.242	191.918.242		
<b>Totale debiti</b>	<b>235.694.565</b>	<b>61.620.534</b>	<b>297.315.099</b>	<b>257.586.656</b>	<b>39.728.443</b>	<b>9.970.000</b>

**Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali**

I seguenti debiti sono assistiti da garanzia reale su beni sociali (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.):

	Debiti assistiti da garanzie reali				Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
	Debiti assistiti da ipoteche	Debiti assistiti da pegni	Debiti assistiti da privilegi speciali	Totale debiti assistiti da garanzie reali		
Obbligazioni						
Obbligazioni convertibili						
Debiti verso soci per finanziamenti					527.522	<b>527.522</b>
Debiti verso banche	24.838.272	16.800.000		41.638.272	11.237.113	<b>52.875.385</b>
Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori					40.791.106	<b>40.791.106</b>
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate					251.663	<b>251.663</b>
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti					3.049.834	<b>3.049.834</b>
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari					2.796.070	<b>2.796.070</b>
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					5.105.277	<b>5.105.277</b>
Altri debiti					191.918.242	<b>191.918.242</b>
<b>Totale debiti</b>	<b>24.838.272</b>	<b>16.800.000</b>		<b>41.638.272</b>	<b>255.676.827</b>	<b>297.315.099</b>

Il debito verso soci per finanziamenti è stato accollato in sede di incorporazione della ATP S.p.A. Il debito fruttifero di interessi è così suddiviso:

Descrizione	31/12/2022
Comune di Chiavari	176.424

Comune di Rapallo	139.882
Comune di Santa Margherita Ligure	74.123
Comune di Sestri Levante	137.092
<b>totale</b>	<b>527.522</b>

Il debito verso banche, è dovuto:

- all'accollo da parte della Società del finanziamento già contratto da SPIM nell'ambito dell'acquisto delle rimesse urbane è configurabile come sovvenzione ipotecaria sui suddetti beni, ed è estinguibile dalla Società in ogni momento senza penalità. Il piano di ammortamento prevede 19 quote capitale costanti pari a 1.680.000 Euro da corrispondere entro il 30 giugno di ogni anno. Il debito totale è garantito da ipoteca sugli immobili acquistati e, in caso di mancato adempimento da parte di AMT, dalla stessa parte venditrice SPIM (debitore originario):

<b>Totale finanziato</b>	<b>Entro anno</b>	<b>Oltre anno</b>	<b>Oltre i 5 anni</b>
16.800.000	1.680.000,00	15.120.000	6.720.000

- all'accollo dei mutui ipotecari con garanzia sugli immobili stessi già contratti da ATP S.p.A incorporata da AMT nel corso dell'esercizio;
- il finanziamento stipulato nel corso dell'anno 2021 per 28M€ è stato integralmente rimborsato a luglio 2022 ed è stato stipulato un nuovo finanziamento per 26M€ che al 31 dicembre 2022 presenta un saldo di 23,8M€;
- all'anticipo su fatture a mezzo factoring con le banche;
- ad utilizzo di scoperto di conto corrente.

Dettaglio debito verso controllanti (parte correlata)

<b>Descrizione</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>Variazione</b>
Canone metro 2020/2021/2022	3.040.000	3.020.000	20.000
Diversi	9.834	27.295	(17.461)
<b>Totale</b>	<b>3.049.834</b>	<b>3.047.295</b>	<b>2.539</b>

Debiti tributari e Debiti verso Enti previdenziali e di sicurezza sociale

Le voci "Debiti tributari" e "Debiti verso Enti previdenziali e di sicurezza sociale" accolgono solo le passività per imposte certe e determinate al netto degli acconti versati nel corso dell'esercizio. Tali debiti sono costituiti interamente dalle ritenute Irpef, addizionali, Inps sulle retribuzioni dei lavoratori dipendenti, dalle ritenute sui compensi di lavoro autonomo versate a mezzo F24 nel mese successivo, dall'esposizione netta verso l'Inail nonché verso i Fondi per la previdenza complementare del personale, nonché i debiti per imposte dirette e Iva.

Dettaglio "Altri debiti"

<b>Descrizione</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>Variazioni</b>
Fondo ferie personale	7.177.459	6.261.767	915.692
TFR da liquidare a breve	420.882	757.047	(336.164)
Investimenti finanziati da Enti Pubblici da approvare	177.218.534	117.527.078	59.691.456
Costi personale competenza anni precedenti da regolariz., trattenute e diversi	7.101.367	11.171.136	(4.069.769)
<b>Totale</b>	<b>191.918.242</b>	<b>135.717.027</b>	<b>56.201.215</b>

- Il Fondo ferie del personale rappresenta il debito per ferie valorizzato al termine dell'esercizio. Sulla base degli Accordi aziendali del 07/05/2013 e del 20/01/2014. Il Tfr da liquidare a breve termine rappresenta la quota da versare a breve per liquidazioni e anticipazioni.
- I Debiti per investimenti finanziati da Enti Pubblici da approvare rappresentano quote di

- finanziamenti deliberati per cespiti il cui ammortamento non è ancora iniziato.
- I Costi del personale di competenza 2022 da regolarizzare nel 2023 rappresentano le quote di competenza dell'esercizio 2022 liquidate ai dipendenti nei primi mesi del 2023.

#### Distribuzione dei debiti per area geografica

Non significativa.

#### **E) Ratei e risconti**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
128.775.013	105.700.262	23.074.751

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	134.876	105.565.386	105.700.262
Variazione nell'esercizio	12.549	23.062.202	23.074.751
Valore di fine esercizio	147.425	128.627.588	128.775.013

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo 2022
Legge regionale 6/82 e 62/09	32.212.607
Regione Liguria Decreto Ministeriale 345/2017	3.747.648
Regione Liguria FSC 2014-2020	963.851
Regione Liguria POR/FESR	11.742.083
Città metropolitana finanziamento bus	1.916.667
finanziamento ministeriale filobus 18m	760.469
finanziamento mezzi EEV	7.699.740
consegne fiduciarie rivendite titoli di viaggio	1.141.959
fgc l.297/78 l. 422/97 e l 296/06	4.393.248
comune di genova investimenti diversi	5.144.710
Treni metropolitana finanziati	4.498.386
Decreto Genova 1	17.503.000
Decreto Genova 2	14.899.550
D.M. 223/20	5.096.205
PSNMS 1°Tranche (Regione Liguria)	2.966.375
PSNMS 1°Tranche (Città Metropolitana)	1.749.827
delibera 774 G. R. Liguria	2.795.209
abbonamenti annuali competenza 2021	-
abbonamenti annuali competenza - Urbani	8.632.232
abbonamenti annuali competenza - Extraurbani	543.684
Voucher ristorati ad abbonati di competenza	-
Altri di ammontare non apprezzabile	367.562

**Totale****128.775.013**

Sono determinati rispettando il criterio della competenza temporale e si riferiscono esclusivamente a quote di costi e ricavi comuni a più esercizi variabili in ragione del tempo. In particolare la parte principale è rappresentata dalla quota di contributi in conto impianti ricevuti a fronte degli investimenti svolti e accreditati al conto economico in proporzione agli ammortamenti dei beni oggetto dei contributi.

La voce ratei passivi include i costi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e la voce risconti passivi include i proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

### Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

Si riporta di seguito il dettaglio degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022.

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Impegni assunti da AMT	536.621	1.701.053	(1.164.432)
Beni di terzi presso l'impresa	4.447.586	4.447.586	0
Garanzie a favore di AMT	31.668.007	29.797.087	1.870.920
Altri impegni e garanzie	16.800.000	18.480.000	(1.680.000)
<b>totale</b>	<b>53.452.214</b>	<b>54.425.725</b>	<b>(973.511)</b>

Gli impegni assunti da AMT sono le garanzie prestate direttamente da AMT e sono costituite da fidejussioni rilasciate da banche e assicurazioni a favore di terzi.

I beni di terzi presso l'impresa sono costituiti dai beni mobili e immobili della Ferrovia Genova - Casella di proprietà della Regione Liguria.

Le garanzie prestate da terzi a favore di AMT sono costituite da fidejussioni rilasciate da fornitori e clienti di AMT a garanzia dell'adempimento a loro carico previsto contrattualmente.

Negli altri impegni e garanzie è inclusa la garanzia di Spim verso BNL/BNP Paribas e si riferisce alla sussidiarietà, in carico a Spim, nell'obbligazione di rimborso della sovvenzione ipotecaria per l'acquisto delle rimesse urbane a garanzia dell'eventuale insolvenza di AMT come nuovo obbligato principale.

## Conto economico

### A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
218.414.811	213.465.516	4.949.295

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	50.683.372	44.993.668	5.689.704
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.055.517		1.055.517
Altri ricavi e proventi	166.675.922	168.471.848	(1.795.926)
<b>Totale</b>	<b>218.414.811</b>	<b>213.465.516</b>	<b>4.949.295</b>

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Ricavi da biglietti ed abbonamenti - Rete Urbana	48.490.556	45.501.479	2.989.077
Ricavi da biglietti ed abbonamenti - Rete Extraurbana	7.124.096	5.136.297	1.987.800
Incasso da sanzioni a passeggeri - Rete Urbana	2.639.561	1.892.020	747.541
Incasso da sanzioni a passeggeri - Rete Extraurbana	-	34.713	(34.713)
<b>Totale lordo</b>	<b>58.254.213</b>	<b>52.564.508</b>	<b>5.689.704</b>
Quota Trenitalia in contenzioso e non riconosciuta	(7.570.841)	(7.570.841)	-
<b>Totale A1 del conto economico</b>	<b>50.683.372</b>	<b>44.993.667</b>	<b>5.689.704</b>
			-
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.055.517	-	1.055.517
<b>Totale A4 del conto economico</b>	<b>1.055.517</b>	<b>-</b>	<b>1.055.517</b>
			-
corrispettivi TPL - Rete Urbana	81.411.416	81.192.258	219.158
corrispettivi TPL - Rete Extraurbana	18.104.799	17.914.938	189.861
copertura oneri rinnovi ccnl	17.103.444	16.886.688	216.756
quote contributi c/impianti riscontate	-	-	-
articolo 28 bis lr 33/2013	-	-	-
altri contributi in c/esercizio rete extraurbana	1.635.332	-	1.635.332
<b>Totale contributi in conto esercizio</b>	<b>118.254.992</b>	<b>115.993.884</b>	<b>2.261.107</b>
			-
affitti e canoni attivi	95.359	93.886	1.473
proventi vari	515.766	383.104	132.663
convenzione fermate e corsie bus	2.718.562	2.920.125	(201.563)
pubblicità	742.181	576.435	165.746
prestazioni a terzi	328.246	353.982	(25.736)
Ricavi service ATP	95.288	633.290	(538.002)
Ricavi Civica Depositaria Veicoli	989	-	989
plusvalenze straordinarie alienazione immobilizz.	29.693	25.514	4.179
rimborsi per danni subiti	555.072	669.940	(114.868)
rimborsi per interruzione al servizio	15.320	7.015	8.306
rimborsi vari	-	-	-
rimborsi per emergenza covid	9.372.000	20.122.366	(10.750.366)
credito imposta accisa gasolio	459.610	2.100.017	(1.640.407)
Vari	260.532	1.434.862	(1.174.330)
Credito Energia	783.086	-	783.086
rimborso oneri malattia	-	5.509.018	(5.509.018)
Contributo Caro Energia	4.000.000	-	4.000.000
Altri Rimborsi	7.871.147	-	7.871.147
rimborso spese d'accesso documenti aziendali	514	14	500
sopravvenienze attive *	11.531.122	17.184.418	(5.653.295)
penali da fornitori per inadempimenti contrattuali	317.082	428.671	(111.589)
vendita materiali	31.998	35.309	(3.311)
Ricavi vari Città Metropolitana**	8.697.362	-	8.697.362
<b>Totale altri ricavi</b>	<b>48.420.930</b>	<b>52.477.964</b>	<b>(4.057.035)</b>
<b>Totale A5 del conto economico</b>	<b>166.675.922</b>	<b>168.471.847</b>	<b>(1.795.925)</b>

<i>*Dettaglio Sopravvenienze. Attive 2022</i>	
Smobilizzo Fondo ATP	500.000
Smobilizzo Fondo Obsolescenza Scorte	1.700.000
Smobilizzo Fondo Franchigie	300.000
Smobilizzo Fondo Svalutazione Crediti	2.300.000
Smobilizzo Fondo contenzioso Irap	1.000.000
Smobilizzo Fondo Franchigie assicurative	2.681.514
Credito Inail 2020	400.000
Credito Imposta Innovazione	200.000
Transazione ASPI	980.000

Penali	288.833
Contributi per Gratuità 2021	751.591
altri	429.185

<b>**Dettaglio Vari Crediti v/Città Metropolitana 2022</b>	
Costi Gasolio	2.282.640
Contributi straord. maggiori costi 2022	2.727.273
Servizi Aggiuntivi Covid 2022	3.542.295
Servizio Navetta centro storico	70.000
PFTE-TPL elettrico Rapallo-S.Margherita-Portofino	75.000
Canoni FGC	155

Per maggiori dettagli sulla situazione relativa a Trenitalia, si rimanda a quanto già riportato nella Relazione sulla gestione.

#### Ricavi per area geografica

La ripartizione dei ricavi per area geografica non è significativa essendo il valore della produzione interamente sviluppato in Italia.

## B) Costi della produzione

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
217.102.844	212.398.480	4.704.364

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	27.818.175	24.610.861	3.207.314
Servizi	44.765.654	41.358.607	3.407.047
Godimento di beni di terzi	2.600.240	2.429.686	170.554
Salari e stipendi	103.211.013	103.640.692	(429.679)
Oneri sociali	24.691.245	26.653.404	(1.962.159)
Trattamento di fine rapporto	8.336.620	6.851.466	1.485.154
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	942.193	330.378	611.815
Ammortamento immobilizzazioni immateriali			
Ammortamento immobilizzazioni materiali			
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante	200.000	1.100.000	(900.000)
Variazione rimanenze materie prime	19.396	(139.754)	159.150
Accantonamento per rischi	1.900.000	2.487.033	(587.033)
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	2.618.308	3.076.107	(457.799)
<b>Totale</b>	<b>217.102.844</b>	<b>212.398.480</b>	<b>4.704.364</b>

Dettaglio materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Descrizione	2022	2021	Variazioni
Materiali di manutenzione	6.610.588	6.705.296	- 94.708
Carburanti e lubrificanti	20.794.387	16.545.214	4.249.173
Altri acquisti	413.200	1.360.352	- 947.152
<b>totale</b>	<b>27.818.175</b>	<b>24.610.862</b>	<b>3.207.314</b>

Dettaglio per servizi

Descrizione	2022	2021	Variazioni
-------------	------	------	------------

Trasporti	72.760	70.363	2.397
Lavorazioni esterne	7.261.100	6.683.156	577.944
Energia elettrica	5.912.043	2.671.192	3.240.852
Gas	699.902	299.786	400.116
Acqua	200.201	269.426	- 69.226
Compensi agli amministratori	54.564	56.004	- 1.440
Compensi ai sindaci	80.246	81.368	- 1.122
Ricerca, addestramento e formazione	682.595	332.508	350.086
Pulizia esterna	4.266.856	4.714.493	- 447.637
Servizi smaltimento rifiuti speciali	134.847	125.448	9.399
Provvigioni a intermediari	1.552.353	1.627.680	- 75.326
Spese di contenzioso e recuperi crediti	72.268	144.996	- 72.728
Mense gestite da terzi e buoni pasto	728.507	664.775	63.732
Spese legali e consulenze	545.690	474.628	71.062
Spese telefoniche	478.686	429.031	49.654
Spese postali e di affrancatura	30.618	15.420	15.197
Spese servizi bancari	358.669	310.369	48.300
Assicurazioni	5.506.374	5.451.249	55.125
Vigilanza esterna	706.259	713.064	- 6.805
Trasporti TPL appaltati a terzi	11.261.511	12.389.801	- 1.128.290
Manovra Bus	2.006.886	2.145.429	- 138.543
Altre	2.152.720	1.688.420	464.300
<b>totale</b>	<b>44.765.654</b>	<b>41.358.607</b>	<b>3.407.047</b>

#### Dettaglio per godimento beni di terzi

Descrizione	2022	2021	Variazioni
Affitti e locazioni	438.508	432.103	6.405
Canone metro	1.020.000	1.020.000	-
Altri canoni	1.141.631	977.583	164.048
<b>Totale</b>	<b>2.600.140</b>	<b>2.429.686</b>	<b>170.454</b>

#### Costi per il personale

La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categoria, scatti di contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi.

#### Ammortamenti e svalutazioni

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che nell'esercizio 2022 non sono stati contabilizzati in quanto la Società si avvale della deroga prevista ai sensi dell'articolo 60, commi dal 7-bis al 7- quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022.

Descrizione	2022	2021	Variazioni	2022 fiscale
AMMORTAMENTO MIGLIORIE A BENI DI TERZI				38.052
AMMORTAMENTO SOFTWARE (PROGR. INFORMATICI)				74.450,88
AMMORTAMENTO COSTI PLURIENNALI 20%				48.474

AMMORTAMENTO IMMOBILIZZ IMMATER (RIM SPIM)				186.762
AMMORTAMENTO SOFTWARE SVILUPPATO INTERNAMENTE				8.137
AMMORTAMENTO SVILUPPO				43.456
<b>Totale ammortamento immobilizzazioni immateriali</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>399.332</b>
AMMORTAMENTI FABBRICATI CIVILI			0	2.234
AMMORTAMENTI FABBRICATI INDUSTRIALI			0	265.333
AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE			0	11.471
<i>Totale terreni e fabbricati</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>279.039</i>
AMMORTAMENTO BINARI			0	479
AMMORTAMENTO PALI METALLICI			0	1.585
AMMORTAMENTO SOTTOSTAZIONI			0	24.136
AMMORTAMENTO IMPIANTI FISSI			0	111.202
AMMORTAMENTO RETE AEREA			0	4.617
<i>Totale impianti e macchinari</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>142.019</i>
AMMORTAMENTO APPARATI TELESORVEGLIANZA			0	37.691
AMMORTAMENTO MATERIALE ROTABILE			0	55.923
AMMORTAMENTO MOTRICI METRO			0	370.032
AMMORTAMENTO AUTOBUS			0	344.588
AMMORTAMENTO FILOBUS			0	59.257
AMMORTAMENTO IMPIANTO A CAVO			0	103.739
AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA			0	72.211
AMMORTAMENTO PONTI RADIO CIRCUITI E AMPLIF			0	937
AMMORTAMENTO EMETTITRICI E OBLITERATRICI			0	16.030
<i>Totale attrezzature industriali e commerciali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.060.408</i>
AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO			0	34.696
AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI E SIMILI			0	26.803
AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO			0	12.079
AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE E CALCOLATORI			0	138.054
<i>Totale altri beni</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>211.632</i>
<b>Totale ammortamento immobilizzazioni materiali</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.693.097</b>
ACCANTONAMENTO AL FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	200.000	1.100.000	(900.000)	0
<b>Totale ammortamenti e accantonamenti</b>	<b>200.000</b>	<b>1.100.000</b>	<b>(900.000)</b>	
<b>Quote di contributi in conto impianti ammortamenti netti fiscalmente deducibili imposte differite (24% ires + 4,2% irap)</b>				<b>7.419.964 2.092.430</b>

## Dettaglio Accantonamento per rischi

Descrizione	2022	2021	Variazioni
Franchigie assicurative	1.500.000	1.492.197	7.803
Rischio Amianto	400.000	-	400.000
Transazioni Ferie	-	994.836	(994.836)
<b>totale</b>	<b>1.900.000</b>	<b>2.487.033</b>	<b>(587.033)</b>

Dettaglio Oneri diversi di gestione

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni
Tassa circolazione veicoli	412.590	561.254	(148.664)
IMU	436.732	431.326	5.406
Tassa sui rifiuti	593.486	565.633	27.853
Altre imposte e tasse	114.249	249.141	(134.892)
Contributi e associazioni sindacali e di categoria	273.678	243.966,64	29.711
Abbonamenti riviste, giornali ...	11.441	13.346,71	(1.905)
Minusvalenze	106.796	264.711,86	(157.916)
sopravvenienze passive	308.200	546.653,10	(238.453)
Altre spese	361.134	200.074,89	161.059
<b>totale</b>	<b>2.618.308</b>	<b>3.076.107</b>	<b>(457.800)</b>

**C) Proventi e oneri finanziari**

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
(1.123.164)	(512.916)	(610.248)

Descrizione	2022	2021	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	2.595	1.975	620
(Interessi e altri oneri finanziari)	(1.125.759)	(514.891)	(610.868)
Utili (perdite) su cambi			
<b>Totale</b>	<b>(1.123.164)</b>	<b>(512.916)</b>	<b>(610.248)</b>

**Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

	Interessi e altri oneri finanziari
Prestiti obbligazionari	
Debiti verso banche	1.087.074
Altri	38.684
<b>Totale</b>	<b>1.125.759</b>

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi bancari					1.087.074	1.087.074
Interessi fornitori						
Interessi medio credito						
Sconti o oneri finanziari						
Interessi su finanziamenti					38.684	38.684
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni						

Altri oneri su operazioni finanziarie						
Accantonamento al fondo rischi su cambi						
Arrotondamento					1	1
<b>Totale</b>					<b>1.125.759</b>	<b>1.125.759</b>

### Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi su titoli						
Interessi bancari e postali					2.595	2.595
Interessi su finanziamenti						
Interessi su crediti commerciali						
Altri proventi						
Arrotondamento						
<b>Totale</b>					<b>2.595</b>	<b>2.595</b>

### Utile e perdite su cambi

Non presenti.

### D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

Non presenti.

### Imposte sul reddito d'esercizio

#### Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
-	353.394	(353.394)

Imposte	Saldo al 31/12/2022	Saldo al 31/12/2021	Variazioni
<b>Imposte correnti:</b>			
IRES			
IRAP			
Imposte sostitutive			
<b>Imposte relative a esercizi precedenti</b>			
<b>Imposte differite (anticipate)</b>	-	353.394	(353.394)
IRES	-	300.761	(300.761)
IRAP	-	52.633	(52.633)

<b>Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale</b>			
<b>Totale</b>	-	<b>353.394</b>	<b>(353.394)</b>

### Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	607.289	
Onere fiscale teorico	145.749	
Variazioni in aumento ai fini Ires	1.808.200	
Variazioni in diminuzione ai fini Ires	18.802.680	
Totale variazioni del reddito	- 16.635.849	
Imponibile fiscale ante perdite fiscali		
Perdite pregresse (80%)		
Imponibile fiscale	- 16.081.729	
<b>IRES corrente sul reddito dell'esercizio</b>	-	-

### Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRAP)

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato economico A-B	1.730.453	
Onere fiscale teorico	72.679	
Variazioni in aumento ai fini Irap	2.933.959	
Variazioni in diminuzione ai fini Irap	18.805.275	
Totale variazioni del reddito	- 16.549.584	
Imponibile fiscale	- 15.482.548	
<b>IRAP corrente sul reddito dell'esercizio</b>	-	-

### Fiscalità differita / anticipata

La fiscalità differita viene espressa dall'accantonamento effettuato nel fondo imposte per l'importo di Euro 2.092.430.

Le imposte differite sono state calcolate secondo il criterio dell'allocazione globale, tenendo conto dell'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee, sulla base delle aliquote medie attese in vigore nel momento in cui tali differenze temporanee si riverseranno.

Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Le imposte differite sono relative agli ammortamenti non appostati a conto economico ma dedotti dall'imponibile fiscale ex art. 60 del DL 104/2020, che saranno riassorbite civilisticamente al termine del periodo di ammortamento previsto.

### Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

Di seguito sono riportate le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c. in materia di leasing.

- 1) contratti di leasing n. 15019534 (CNH Industrial Financial Service)
- durata originaria del contratto di leasing: 72 mesi
- beni utilizzati: IVECO 50C18H B LMB/P MINIBUS COM. 40/50 DAILY
- costo complessivo dei beni: 132.0000,00€
- valore attuale delle rate di canone non scadute: 31.212,10€
- onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 2.208,68€

2) contratti di leasing n. 15019535 (CNH Industrial Financial Service)  
durata originaria del contratto di leasing:72 mesi  
beni utilizzati: IVECO 60C18H B LMB/P MINIBUS COM.60C DAILY MY201  
costo complessivo dei beni: 206.000,00€  
valore attuale delle rate di canone non scadute: 51.485,00€  
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio:3.582,74€

3) contratti di leasing n.A1B48296 (CNH Industrial Capital Europe)  
durata originaria del contratto di leasing:72 mesi  
beni utilizzati: Autobus  
costo complessivo dei beni: 194.500,00€  
valore attuale delle rate di canone non scadute:77.761,58€  
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio:3.513,17€

4) contratti di leasing n.A1B74990 (CNH Industrial Capital Europe)  
durata originaria del contratto di leasing:72 mesi  
beni utilizzati: Autobus  
costo complessivo dei beni: 384.000,00€  
valore attuale delle rate di canone non scadute: 177.896,98€  
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 8.795,74€

5) contratti di leasing n.A1B7999 (CNH Industrial Capital Europe)  
durata originaria del contratto di leasing:72 mesi  
beni utilizzati: Autobus  
costo complessivo dei beni: 306.000,00€  
valore attuale delle rate di canone non scadute: 140.327,88€  
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 5.725,06€

6) contratti di leasing n.A1B75005 (CNH Industrial Capital Europe)  
durata originaria del contratto di leasing:72 mesi  
beni utilizzati: Autobus  
costo complessivo dei beni:63.500,00€  
valore attuale delle rate di canone non scadute: 30.714,86€  
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 1.242,90€

Si precisa che i contratti in questione sono stati originariamente stipulati da ATP Esercizio s.r.l.; AMT S.p.A. è subentrata nel corso del 2021. Le informazioni qui riportate sono quindi relative ai contratti di leasing a far data dal subentro di AMT S.p.A.

#### **Informazioni relative alle operazioni realizzate con parti correlate (parte economica)**

Di seguito sono indicati l'importo, la natura dell'importo e le eventuali ulteriori informazioni ritenute necessarie per la comprensione del bilancio relative a tali operazioni, in quanto rilevanti concluse con il Comune di Genova. Le informazioni relative alle singole operazioni sono state aggregate secondo la loro natura.

<b>RICAVI</b>	<b>2022</b>
Ricavi titoli di viaggio	421.458
Corsie riservate e fermate bus	2.718.562
Servizi navetta	47.995
Servizi gratuità casa/lavoro	744.266
Altri ricavi	137.919
<b>Totale ricavi</b>	<b>4.070.199</b>

<b>COSTI</b>	
Canone metropolitana 2022	1.020.000
Varie	1.843
<b>Totale costi</b>	<b>1.021.843</b>

Di seguito sono indicati invece l'importo, la natura dell'importo e le eventuali ulteriori informazioni ritenute necessarie per la comprensione del bilancio relative a tali operazioni, in quanto rilevanti concluse con la controllata ATP Esercizio s.r.l. Le informazioni relative alle singole operazioni sono state aggregate secondo la loro natura.

<b>RICAVI</b>	<b>2022</b>
Canoni service	49.800
Distacco personale	45.488
<b>Totale ricavi</b>	<b>95.288</b>

<b>COSTI</b>	<b>2022</b>
Riaddebito costi	(300.050)
Canone Locazione bus	(130.974)
<b>Totale costi</b>	<b>(431.024)</b>

## Altre informazioni

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli amministratori e all'organo di controllo (articolo 2427, primo comma, n. 16, C.c.).

<b>Qualifica</b>	<b>Compenso</b>
Amministratori	54.564
Collegio sindacale	80.246

**Compensi al revisore legale o Società di revisione**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dal revisore legale o dalla Società di revisione legale e da entità appartenenti alla sua rete:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	60.731
Altri servizi di verifica svolti	
Servizi di consulenza fiscale	
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	
<b>Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla Società di revisione</b>	<b>60.731</b>

### Adempimento Legge 124/2017. Sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti, vantaggi economici da parte di Enti, Società partecipate e a partecipazione pubblica.

Ente	2022	Causale
Città metropolitana di Genova	12.914.295	Ristori Emergenza Covid e servizi aggiuntivi
Città metropolitana di Genova	17.103.444	Rimborso oneri CCNL autoferrotranvieri
Città metropolitana di Genova	9.009.912	Contributi maggiori costi 2022
Città metropolitana di Genova	75.000	Contributo Elettificazione Rapallo- Santa Margherita Ligure
Comune di Genova	744.266	Contributo gratuita
Regione Liguria	52.000	Intervento scheda 4.5 Aree Interne
Unione Europea	225.469	Progetto Mobispaces
Città metropolitana di Genova	17.770.293	Contributi in conto investimenti
Comune di Genova	8.668.432	Contributi in conto investimenti
Regione Liguria	11.215.705	Contributi in conto investimenti
Unione Europea	140.543	Contributi in conto investimenti
FILSE	354.075	Contributi in conto investimenti
Ministero dei Trasporti	85.558	Contributi in conto investimenti
<b>Totale</b>	<b>78.358.992</b>	

Gli importi di cui sopra sono rilevati dalla contabilità e nel Bilancio 2022 di AMT in base al criterio di competenza e sono al netto IVA, se presente, in quanto l'imposta sul valore aggiunto, qualora incassata, non viene trattenuta dall'Azienda ma versata allo Stato in base alla normativa di riferimento.

### Destinazione del risultato d'esercizio

Tenuto conto dell'obbligo di legge ex articolo 60 D.L.104/2020, si propone all'Assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

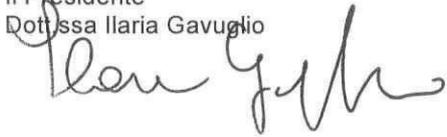
<b>Risultato d'esercizio al 31/12/2022</b>	<b>Euro</b>	<b>188.803</b>
5% a Riserva legale	Euro	9.440
95% a riserva articolo 60 D.L. 104/2020	Euro	179.363

**Conclusioni**

Il presente bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto economico, Rendiconto Finanziario e Nota Integrativa, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato

economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

AMT S.p.A.  
Il Presidente  
Dott.ssa Ilaria Gavaglio





## RELAZIONE AL BILANCIO: PRIMA PARTE

### 1. Premessa

Signori Azionisti,

la Vostra Società ha chiuso l'esercizio 2022 (coincidente con l'anno solare) registrando un utile pari ad Euro 188.803. L'esercizio 2021 si era chiuso con un utile pari ad Euro 200.726.

La revisione legale del presente bilancio ed il controllo contabile nel corso del 2022 sono stati effettuati dalla società Deloitte & Touche S.p.A. Si rinvia alla Relazione dei Revisori per il giudizio sul presente Bilancio.

Nel corso dell'esercizio, in base allo Statuto, il modello di "governance" è stato quello basato sul Consiglio di Amministrazione di 5 membri, in vigore dal 30 marzo 2021.

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate dall'Azionista operazioni sul Capitale Sociale.

La compagine azionaria al 31/12/2022 è la seguente.

<b>Soci</b>	<b>totale azioni</b>	<b>totale valore</b>	<b>% capitale sociale</b>
Comune di Chiavari	667	28.014,00	0,09%
Comune di Lavagna	301	12.642,00	0,04%
Comune di Rapallo	529	22.218,00	0,08%
Comune di Santa Margherita Ligure	262	11.004,00	0,04%
Comune di Sestri Levante	510	21.420,00	0,07%
Comune di Genova	667.344	28.028.448,00	94,94%
Città Metropolitana di Genova	33.034	1.387.428,00	4,70%
AMT (azioni proprie)	245	10.290,00	0,03%
<b>totale</b>	<b>702.892</b>	<b>29.521.464,00</b>	<b>100,00%</b>

Nella presente relazione vengono riepilogati dati e informazioni utili a cogliere le dinamiche aziendali dell'anno nei suoi aspetti economici, produttivi e gestionali.

## 2. Andamento della gestione

### A. Servizio complessivo offerto

Descrizione (migliaia di Km)	2022	2021	variazione 2022 vs 2021
Servizio su gomma urbano (bus, filobus, integrativi e Drinbus)	25.347	25.589	-0,94%
Servizio su gomma extraurbano	10.295	9.566	7,62%
Linea Metropolitana Brignole-Brin	718	712	0,85%
Ferrovia Genova - Casella	149	149	-0,06%
Navebus	29	25	16,38%
Ascensori e funicolari compresa ferrovia Principe Granarolo	663	493	34,47%
<b>Totale</b>	<b>37.200</b>	<b>36.533</b>	<b>1,83%</b>

Di seguito una tabella di maggior dettaglio:

<b>KM PRODOTTI</b>	<b>Consuntivo 2022</b>
<b>CDS URBANO</b>	<b>25.806.987</b>
<i>gomma</i>	23.018.547
<i>metro</i>	536.055
<i>Impianti speciali</i>	662.886
<i>gomma esternalizzata</i>	1.579.059
<i>Navebus (esternalizzata)</i>	10.440
<b>SERVIZI AGGIUNTIVI URBANI</b>	<b>949.632</b>
<i>Interni gomma COVID</i>	221.751
<i>esternalizzati gomma COVID</i>	160.467
<i>Interni metro COVID</i>	0
<i>Interni gomma altri motivi</i>	250.672
<i>esternalizzati gomma altri motivi</i>	116.703
<i>Interni metro altri motivi</i>	181.583
<i>esternalizzati Navebus altri motivi</i>	18.456
<b>TOTALE SERVIZIO URBANO</b>	<b>26.756.619</b>
<b>CDS EXTRAURBANO</b>	<b>9.427.151</b>
<i>gomma</i>	8.574.635
<i>gomma esternalizzata</i>	852.516
<b>SERVIZI AGGIUNTIVI</b>	<b>867.633</b>
<i>Interni COVID</i>	0
<i>esternalizzati COVID</i>	0
<i>Interni altri motivi</i>	119.193
<i>esternalizzati altri motivi</i>	123.910
<i>Servizi scolastici dedicati</i>	624.529
<b>TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO</b>	<b>10.294.784</b>
<b>CDS FGC</b>	<b>149.060</b>
<b>TOTALE AMT</b>	<b>37.200.462</b>

Nel 2022 sono stati prodotti complessivamente circa 37,2 milioni di km (valore comprensivo dei km fuori servizio), con un incremento rispetto al 2021 del 1,8%. Tale incremento è riconducibile all'aumento dei km relativi al servizio su gomma extraurbano (+7,6%).

I km prodotti nel solo ambito urbano sono stati circa 27 milioni sostanzialmente in linea con l'esercizio 2021.

I km prodotti in ambito extraurbano sono stati circa 10,3 milioni, in leggero aumento rispetto all'anno 2021 (+7,6%).

Nei contratti di servizio con Città Metropolitana (urbano ed extraurbano) l'offerta di servizio viene valorizzata in chilometri offerti.

I passeggeri trasportati sono stati complessivamente circa 210 milioni di cui 7,6 milioni relativi al comparto extraurbano.

La metodologia del calcolo di stima dei passeggeri trasportati dalla nostra Azienda prevede, storicamente, un dimensionamento legato al numero di titoli venduti ed ai coefficienti di viaggi attribuibili ad ogni tipologia di titolo e di interscambio tra mezzi.

Le nuove tecnologie adottate dal 2021 (sistemi di telecamere contapasseggeri installate sui bus, negli impianti verticali e sulle banchine della metropolitana) ci permetteranno di raggiungere l'obiettivo del corretto dimensionamento del numero di passeggeri trasportati in modo puntuale e più analitico.

### **A.1 Servizio su gomma**

Il servizio su gomma rappresenta il 96% dei Km percorsi. Circa il 71% dei km su gomma viene prodotto in ambito urbano e il restante 29% in ambito extraurbano.

Rispetto al 2021 i km su gomma prodotti in ambito urbano hanno subito un leggero decremento (-0,94%) conseguente alla graduale eliminazione nel corso dell'anno dei servizi di potenziamento istituiti nel 2020 e 2021 per fronteggiare la situazione emergenziale legata al Covid.

Il parco veicoli su gomma AMT al 31 dicembre 2022 è di 647 unità, di cui 17 filobus, 67 veicoli elettrici e 11 ibridi con un'età media di 10,16 anni, in leggera riduzione rispetto a fine 2021 (10,20 anni).

### **A.2 Servizio con linea metropolitana**

Il servizio prodotto nel 2022 si è mantenuto sostanzialmente costante rispetto al 2021.

AMT riconosce al Comune un canone concessorio di 1 M€, invariato rispetto agli anni precedenti. Si ricorda, in questa sede, come AMT sostenga ogni anno ingenti oneri per la manutenzione straordinaria per migliorie e adeguamenti tecnologici o legati alla sicurezza e abbia prospettato all'Ente il fabbisogno di investimenti del prossimo quinquennio che AMT, da sola, non dovrebbe sostenere.

### **A.3 Servizio Navebus**

Nel corso dell'anno sono state effettuate 2408 corse Navebus per un totale di circa 29.000 Km percorsi, con un incremento dell'16% rispetto al 2021.

### **A.4 Servizio cremagliera Principe Granarolo**

La produzione annuale nel 2022 è stata di 18.520 corse, pari a 20.928 Km equivalenti, sostanzialmente in linea con il 2021. Le ore di fermo si sono ridotte significativamente rispetto al 2021 (circa 170 ore a fronte di 370 nel 2021). Durante i fermi è entrato in funzione il servizio sostitutivo su gomma G1.

4

### **A.5 Servizio ferrovia Genova Casella**

Nel corso del 2022 sono state erogate 6.197 corse per un totale di circa 149.000 km prodotti. Di questi, 69.141 km sono stati effettuati con il servizio sostitutivo su gomma. La Ferrovia è stata chiusa dal 25 settembre 2022 al 30 maggio 2023 per permettere l'effettuazione dei lavori straordinari all'infrastruttura e per mettere in sicurezza una parte dei versanti interessati dal dissesto.

Il Contratto di Servizio con la Regione Liguria prevede un corrispettivo in c/esercizio che per l'anno 2022 è stato di 1.9M€, oltre a specifici finanziamenti in c/investimenti.

### **A.6 Servizio con ascensori e funicolari**

Tale servizio ha prodotto complessivamente 642.000 km equivalenti con un significativo incremento (+36%) rispetto al 2021, legato in parte alla politica di gratuità che interessa gli impianti speciali.

Nel corso del 2022 si sono registrati fermi temporanei degli ascensori per guasti e manutenzioni programmate o straordinarie. L'ascensore Scassi è stato chiuso causa guasto per l'intero anno ed è stato attivato il servizio sostitutivo su gomma.

## B. Dati economici

### B.1 Ricavi

Il valore della produzione è aumentato complessivamente di 4,95 M Euro (+2,68%).

I “Ricavi delle vendite e delle prestazioni” (A1 del conto economico) vale a dire titoli di viaggio per TPL, sanzioni ai passeggeri e altri servizi di trasporto sono aumentati considerevolmente rispetto al 2021 (+12,65%).

Nell’anno 2022 i ricavi da titoli di viaggio si sono incrementati pur attestandosi a valori inferiori rispetto al periodo ante Covid.

5

Descrizione (M€)	2022	2021	Variaz. in M€
Ricavi da biglietti e abbonamenti	55,61	50,64	+4,97
Sanzioni ai passeggeri	2,64	1,93	+0,71
<b>Totale lordo</b>	<b>58,25</b>	<b>52,56</b>	<b>+5,69</b>
Quota di competenza di Trenitalia non riconosciuta	-7,6	-7,6	0,00
<b>Totale netto</b>	<b>50,68</b>	<b>44,99</b>	<b>+5,69</b>

Nell’ambito dei ricavi, si dettaglia di seguito una nota in riferimento a Trenitalia.

Come noto l’integrazione tariffaria con Trenitalia risale al 1991 quando fu stipulato il primo accordo volto a disciplinare le modalità di bigliettazione e la ripartizione del ricavato del c.d. biglietto integrato “ferro-gomma”. Tuttavia dal 1° gennaio 2019 (ultimo contratto vigente è quello del 30/03/2013 che scadeva il 31/12/2018) il rapporto di bigliettazione integrata ha continuato ad esistere in linea di fatto senza essere più sorretto da intese contrattuali.

La *vacatio* ha generato un vuoto contrattuale tra AMT e Trenitalia; ciononostante, per le annualità 2019, 2020, 2021, 2022, Trenitalia ha continuato ad emettere fatture per l’importo in misura fissa, annuale, di Euro 7.571.000 (di cui all’accordo definitivamente scaduto il 31/12/2018) determinando la necessità, per AMT, di emettere note di credito sulla differenza tra importo infondatamente richiesto dalla controparte e importo prudenzialmente ritenuto come dovuto.

Nel corso del mese di dicembre 2022 AMT ha emesso nota debito a totale storno di tali fatture. Tale ricavo, di competenza anche di esercizi precedenti, è appostato in A5 di conto economico.

I contributi in conto esercizio ed in conto impianti (quote di ammortamento di competenza) sono i seguenti.

<b>Descrizione (M€)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Variaz. In M€</b>
Contratto servizio urbano	79,54	79,33	+0,21
Rimborsi copertura CCNL	17,10	16,89	+0,21
Altri contributi in conto esercizio- rete Urbana	1,87	1,86	+0,01
Contributi in conto esercizio- rete Extraurbana	18,10	17,91	+0,19
Altri contributi in conto esercizio- rete Extraurbana	1,64	-	+1,64
<b>Totale in conto esercizio</b>	<b>118,25</b>	<b>115,99</b>	<b>+2,26</b>
<b>Quote di contributi in conto impianti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale</b>	<b>118,25</b>	<b>115,99</b>	<b>+2,26</b>

6

Il costo per i rinnovi contrattuali del CCNL (bienni economici dal 2002 al 2007) di competenza dell'esercizio 2022 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 è rimasto sostanzialmente invariato (+0,21 M€) rispetto all'esercizio 2021.

Gli altri ricavi sono diminuiti del 8,1% (da 52,4 M€ a 48,4 M€ corrispondente a -4 M€)

## B.2 Costi

I costi della produzione sono aumentati complessivamente di Euro 4,7 milioni di Euro (+2%) in parte a seguito della dinamica inflazionistica.

Il costo totale a km a consuntivo è stato pari a 5,92€, in leggero aumento rispetto al 2021 (5,88€).

I costi del personale sono rimasti pressoché invariati (-0,2%) rispetto all'esercizio 2021.

I consumi di materie prime, sussidiarie e di consumo, determinati dalla somma dei costi di acquisto e dalla variazione dei valori a magazzino, sono aumentati di 3,4 milioni di Euro; tale aumento è totalmente imputabile ad un incremento del consumo e del costo del carburante (4,25M€) in parte compensato da una diminuzione delle spese di altri materiali (-0,9M€).

I costi per prestazioni di servizio sono aumentati rispetto al 2021 di 3,4M€ (+13,8%). In primis, spicca l'incremento dei costi dell'energia elettrica (+3,2M€) e del gas (+0,4M€) entrambi causati dalla guerra in Ucraina e della conseguente spinta inflazionistica.

La voce "ammortamenti e svalutazioni" è diminuita di 0,9M€ (-81,8%). La variazione è da imputare all'accantonamento a fondo svalutazione crediti in quanto la Società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2022 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022; la sospensione integrale degli ammortamenti è in parte controbilanciata dalla sospensione dei contributi ricevuti a fronte dell'acquisto dei mezzi che viene accreditata al conto economico in funzione appunto degli ammortamenti. Gli effetti di tale sospensione sono dettagliati nella nota integrativa.

I costi per il godimento beni di terzi, accantonamenti per rischi, oneri diversi di gestione e imposte dell'esercizio sono, in aggregato, diminuiti rispetto all'esercizio precedente di 1,2M€ (-14,7%). Tale decremento è dovuto principalmente ad un minor accantonamento a fondi rischi (-0,58M€) e ad una diminuzione degli oneri diversi di gestione (-0,5M€).

La gestione finanziaria è stata negativa (-1,12 M€) a causa dell'indebitamento relativo all'acquisto delle rimesse avvenuto nel 2013, del ricorso all'indebitamento bancario a breve (a mezzo factoring con la società Ifitalia), all'accensione di un finanziamento a medio lungo termine con Intesa San Paolo (operazione SACE), all'accollo dei mutui ipotecari relativi alle rimesse di ATP S.p.A. incorporata e all'accollo dei debiti verso i nuovi soci sempre a seguito dell'incorporazione di ATP S.p.A. In sostanza, il maggior costo rispetto al 2021 è dovuto all'incremento dei tassi di mercato e dell'indebitamento dell'operazione SACE pari a 26M€ già parzialmente restituiti.

La liquidità aziendale 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 potrebbe determinare la necessità di ricorrere all'indebitamento bancario.

Si ricorda tuttavia che le linee di affidamento presenti attualmente coprirebbero un'eventuale "blocco" e/o ritardo degli incassi delle compensazioni pubbliche mensili per un tempo massimo di 3 mesi. Inoltre, la regolarità nei pagamenti è subordinata all'incasso regolare di tutte le partite creditorie. In particolare:

- delle somme in conto esercizio indicate nella Relazione Previsionale Aziendale 2023-2025;
- dei finanziamenti in conto investimenti di competenza indicate sempre nella citata Relazione.

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

	31/12/2022	31/12/2021
Valore della produzione	218.414.811	213.465.516
Costi esterni	77.821.773	71.335.508
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>140.593.038</b>	<b>142.130.008</b>
Costo del lavoro	137.181.071	137.475.939
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>3.411.967</b>	<b>4.654.068</b>
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	2.100.000	3.587.033
<b>Risultato Operativo</b>	<b>1.311.967</b>	<b>1.067.036</b>
Proventi e oneri finanziari	- 1.123.164	-512.916
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>188.803</b>	<b>554.120</b>
Rivalutazioni e svalutazioni	-	0
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>188.803</b>	<b>554.120</b>
Imposte sul reddito	-	353.394
<b>Risultato netto</b>	<b>188.803</b>	<b>200.726</b>

8

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi al bilancio dell'esercizio precedente.

	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020
ROE netto	0,615%	0,658%	0,018%
ROE lordo	0,615%	1,816%	5,165%
ROI	0,038%	0,049%	0,002%
ROS	0,601%	0,500%	1,155%

### B.3 Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	28.409.436	25.792.792	25.264.190	2.616.644
Immobilizzazioni materiali nette	209.528.241	176.195.590	137.578.042	33.332.651
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	2.848.307	2.848.307	2.838.807	0
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>240.785.984</b>	<b>204.836.690</b>	<b>165.681.039</b>	<b>35.949.294</b>
Rimanenze di magazzino	6.878.042	5.197.438	4.409.512	1.680.604
Crediti verso Clienti e controllate	45.353.071	60.847.028	29.111.270	-15.493.957
Altri crediti	186.446.403	113.184.848	47.776.273	73.261.555
Ratei e risconti attivi	276.781	434.126	413.305	-157.345
<b>Attività d'esercizio a breve termine</b>	<b>238.954.297</b>	<b>179.663.440</b>	<b>81.710.360</b>	<b>59.290.857</b>
Debiti verso fornitori e controllate	41.042.769	40.426.789	28.637.702	615.980
Acconti	-	-	-	-
Debiti tributari e previdenziali	7.901.347	3.957.881	4.485.996	3.943.466
Altri debiti	194.968.076	138.764.322	49.567.534	56.203.754
Ratei e risconti passivi	128.775.013	105.700.262	76.398.691	23.074.751
<b>Passività d'esercizio a breve termine</b>	<b>372.687.205</b>	<b>288.849.254</b>	<b>159.089.923</b>	<b>83.837.951</b>
<b>Capitale d'esercizio netto</b>	<b>-133.732.908</b>	<b>-109.185.814</b>	<b>-77.379.563</b>	<b>-24.547.094</b>
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	25.312.223	25.693.303	26.298.713	-381.080
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-	0
Altre passività a medio e lungo termine	13.643.614	14.803.767	18.855.637	-1.160.153
<b>Passività a medio lungo termine</b>	<b>38.955.837</b>	<b>40.497.070</b>	<b>45.154.350</b>	<b>-1.541.233</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>68.097.239</b>	<b>55.153.806</b>	<b>43.147.126</b>	<b>12.943.433</b>
Patrimonio netto	-	30.703.525	-30.514.723	-30.313.997
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	-39.728.443	-31.808.588	-20.088.592	-7.919.855
Posizione finanziaria netta a breve termine	2.334.728	7.169.504	7.255.463	-4.834.776
<b>Mezzi propri e indebitamento finanziario netto</b>	<b>-68.097.240</b>	<b>-55.153.807</b>	<b>-43.147.126</b>	<b>-12.943.433</b>

Tra le variazioni di rilievo, si evidenziano:

- l'incremento delle immobilizzazioni materiali dovuto sostanzialmente agli investimenti in nuovi autobus, comprendenti anche autobus ibridi ed elettrici con i relativi impianti di ricarica;
- l'incremento dei crediti verso altri è sostanzialmente legato ai crediti per investimenti in nuovi bus e nella Ferrovia Genova Casella verso la Città Metropolitana di Genova e la Regione Liguria oltre al credito per rimborso oneri CCNL verso Città Metropolitana di Genova;
- l'incremento dei crediti verso controllanti è dato dalla Convenzione con il Comune di Genova relativa all'attività di manutenzione straordinaria della Metropolitana nell'ambito dei finanziamenti di cui al D.M. 443 del 12 novembre 2021. Tale importo trova contropartita "transitoria" negli Altri Debiti (in attesa della riclassifica a risconti passivi per contributi in conto investimenti), giustificandone in buona parte l'incremento.

	<i>31/12/2022</i>	<i>31/12/2021</i>	<i>31/12/2020</i>
Margine primario di struttura	-210.082.459	-174.321.967	-135.367.042
Quoziente primario di struttura	0,13	0,15	0,18
Margine secondario di struttura	-131.398.179	-102.016.309	-70.124.100
Quoziente secondario di struttura	0,45	0,50	0,58

### Investimenti e acquisizioni

Nel corso dell'esercizio sono stati contabilizzati incrementi di immobilizzazioni nelle seguenti categorie:

<b>Immobilizzazioni</b>	<b>Acquisizioni dell'esercizio €</b>
Immobilizzazioni in corso e acconti	665.612
Costi di sviluppo	770.494
Migliorie a beni di terzi	524.139
Software sviluppato internamente	144.277
Software	512.622
Terreni e fabbricati	276.959
Impianti e macchinari	6.215.907
Attrezzature industriali e commerciali	17.236.324
Altri beni	502.751
In corso materiali	9.495.411
<b>Totale</b>	<b>36.344.496</b>

## Disinvestimenti e minusvalenze

Nel corso dell'esercizio sono state smobilizzate attrezzature industriali e commerciali iscritte ad un costo storico pari a complessivi 6,5M Euro e 3K Euro di Altre immobilizzazioni materiali.

Si rinvia alla Nota Integrativa per il dettaglio dei costi e ricavi e delle componenti patrimoniali e finanziarie e delle loro movimentazioni.

### B.4 Principali dati finanziari

	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Depositi bancari	15.697.756	27.507.750	17.881.474	-11.809.994
Denaro e altri valori in cassa	311.436	398.740	458.483	-87.304
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>16.009.192</b>	<b>27.906.490</b>	<b>18.339.957</b>	<b>-11.897.298</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>				
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)				
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)	527.522	524.011	535.929	3.511
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	13.146.942	20.212.975	10.548.564	-7.066.033
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)	-	-	-	-
Anticipazioni per pagamenti esteri	-	-	-	-
Quota a breve di finanziamenti	-	-	-	-
Crediti finanziari	-	-	-	-
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>	<b>13.674.464</b>	<b>20.736.986</b>	<b>11.084.494</b>	<b>-7.062.522</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>2.334.728</b>	<b>7.169.504</b>	<b>7.255.463</b>	<b>-4.834.776</b>
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-	-
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-	-
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	39.728.443	31.808.588	20.088.592	7.919.855
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-	-
Anticipazioni per pagamenti esteri	-	-	-	-
Quota a lungo di finanziamenti	-	-	-	-
Crediti finanziari	-	-	-	-
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>-39.728.443</b>	<b>-31.808.588</b>	<b>-20.088.592</b>	<b>-7.919.855</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>-37.393.715</b>	<b>-24.639.084</b>	<b>-12.833.129</b>	<b>-12.754.631</b>

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi al bilancio dell'esercizio precedente.

	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020
Liquidità primaria	0,63	0,63	0,55
Liquidità secondaria	0,64	0,65	0,57
Indebitamento	10,51	8,61	4,62
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,39	0,41	0,46

### 3. Attività di innovazione e ricerca e sviluppo

12

Descrizione Costi	Valore 31/12/2021	Incremento esercizio	Decremento Esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2022
Progettazione	-	770.494	-	-	770.494
Realizzazione della ricerca base					
<b>Totale</b>					

Nell'esercizio sono stati capitalizzati "Costi di sviluppo" per Euro 770.494.

I costi iscritti sono ragionevolmente correlati a una utilità protratta in più esercizi e sono relativi alla realizzazione di nuovi materiali, prodotti e processi. Si rinvia alla Nota Integrativa per il dettaglio.

Sul fronte fiscale, sono stati iscritti crediti di imposta (nei crediti tributari) per innovazione e R&D relativi agli anni 2020/2022 per oltre 200.000.

### 4. Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti

Rapporti rilevanti con il Comune di Genova (controllante-parte correlata).

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 con altre imprese

Per i rapporti con l'unica società controllata ATP Esercizio S.r.l. ed i rischi relativi si rinvia alla Nota Integrativa.

### 5. Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

Nel corso dell'esercizio 2018 la Società ha acquistato n. 245 azioni proprie per un valore complessivo di Euro 10.290,00; azioni che non hanno subito variazioni nel corso dell'esercizio 2022. Nel patrimonio netto è presente apposita Riserva negativa di Patrimonio Netto ai sensi dell'articolo 2357 ter del codice civile e dell'OIC28.

La Società non detiene 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.

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

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.

13

### **Rischio tassi interesse**

La Società presenta un'esposizione finanziaria principalmente dovuta al debito contratto per l'acquisizione delle rimesse e al finanziamento degli importanti investimenti effettuati nel corso dell'esercizio coperti con un nuovo finanziamento da 26M Euro stipulato nel corso dell'anno e mediante anticipi su fatture a mezzo factoring. Per quanto concerne i rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse relativi ai finanziamenti a medio lungo termine (il debito oltre i cinque anni è pari ad Euro 9.970.000 si riferisce al debito accollato per l'acquisto delle rimesse urbane e alla quota del nuovo finanziamento da 26M Euro), la strategia perseguita dalla Società è finalizzata al contenimento degli stessi principalmente attraverso un attento monitoraggio delle dinamiche relative ai tassi di interesse.

### **Rischio prezzo**

Rappresenta il rischio che la variazione dei prezzi del mercato del costo dei carburanti, o di altri beni di consumo, quali pneumatici, etc. non sia assorbita dal contratto di servizio. Per quanto possibile l'Azienda contrattualizza i propri acquisti in termini tali da evitare tale aspetto, fermo restando che il rischio non può escludersi interamente.

### **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. Tale rischio è rappresentato dal possibile squilibrio tra i ricavi rivenienti dal contratto di servizio e quelli tariffari e i costi d'esercizio, oltre che dai possibili ritardi nell'incasso dei crediti. Come spiegato più oltre l'andamento dei ricavi in conseguenza degli effetti della pandemia da un lato e l'andamento al rialzo dei costi di esercizio in particolar modo relativo ai costi dell'energia e dei materiali di ricambio ha avuto e potrà avere impatti sulla redditività della società e sulla liquidità. La Società fa fronte a questo rischio disponendo di linee di credito con il sistema bancario, utilizzate nel corso dell'esercizio, che si ritengono sufficienti a fronteggiare tale rischio.

### **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 effettua 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 si ritiene sussista una esposizione al rischio di credito non adeguatamente coperta.

### **Rischi legali**

La Società è soggetta al rischio di soccombenza derivante 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). Tale rischio è coperto da apposito fondo costituito negli esercizi precedenti ed incrementato a seguito di iscrizioni a ruolo previste in automatico dalla normativa. Tale copertura, confermata dai pareri dei legali che assistono la Società e dalla giurisprudenza di merito, risulta congrua e idonea a neutralizzare effetti ulteriori di depauperamento del patrimonio aziendale. Per gli aspetti di dettaglio si rinvia alla Nota Integrativa.

### **Strumenti finanziari rilevanti**

Non sono presenti strumenti finanziari rilevanti quali future e/o IRS.

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

- In data 16/05/2023 è stata firmata la transazione con Aspi. Il contenuto prevede un risarcimento a favore di AMT per i danni patiti a causa del crollo del Ponte Morandi pari ad euro 980.000. tale importo è stato appostato nel bilancio 2022.
- Successivamente alla chiusura dell'esercizio, la Direzione aziendale ha sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione il piano strategico e industriale relativo al periodo 2023-2035.

## **8. Continuità aziendale**

Il bilancio dell'esercizio 2022 si chiude con un risultato di pareggio, che è stato raggiunto nonostante un livello di ricavi ancora inferiore ai periodi precedenti alla pandemia e un aumento di costi per l'energia e il carburante e dei costi del personale a seguito di rinnovo contrattuale. Il raggiungimento dell'equilibrio economico è stato permesso da un mantenimento della ripresa dei ricavi da traffico rispetto all'esercizio precedente, dai ristori erogati e riconosciuti in base alla normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico, dagli effetti dello storno degli addebiti di Trenitalia illustrato in altra parte della relazione sulla gestione, dalla sospensione degli ammortamenti consentito dalla normativa e dal rilascio di alcuni accantonamenti non più necessari.

Tra la fine dell'esercizio 2022 e l'inizio del 2023 gli amministratori hanno elaborato e redatto il piano industriale per il periodo dal 2023 al 2035 che sarà sottoposto al Cda in data 21 giugno 2023. Il piano include gli effetti di significative azioni di sviluppo che dovranno portare ad una trasformazione del modello aziendale con l'esecuzione, tra l'altro, dei rilevanti investimenti in parte finanziati da leggi statali e locali e in parte finanziati tramite l'accensione di finanziamenti a decorrere dall'esercizio 2024, che rispondono alle direttive degli Enti per il raggiungimento del nuovo modello di mobilità sostenibile. Il piano presuppone che nel corso del 2024 vi sia un rafforzamento patrimoniale e l'accensione di finanziamenti necessari a eseguire i rilevanti investimenti previsti.

Nell'ambito della valutazione in merito alle prospettive di continuità aziendale per un periodo di almeno 12 mesi, gli amministratori hanno tenuto conto delle previsioni del budget dell'esercizio 2023 e dell'andamento dei primi mesi dello stesso. Tali previsioni riflettono un risultato di equilibrio e una gestione finanziaria positiva che risente anche delle dinamiche degli investimenti e dei finanziamenti a fondo perduto erogati.

Il budget 2023 si basa su ipotesi di proseguimento dell'incremento dei ricavi da traffico con un incremento che dovrebbe raggiungere o avvicinarsi sensibilmente ai livelli pre-Covid entro la fine dell'esercizio, un contenimento delle spese per energia e carburante e una riduzione spese per servizi prestati da terzi nonché sull'ipotesi che anche per l'esercizio 2023 siano assegnati ulteriori ristori coperti dalla normativa già esistente. Ancorché non tutti i miglioramenti attesi siano stati ancora raggiunti e non tutti i provvedimenti di erogazione dei ristori e dei contributi attesi siano ancora stati definiti, gli amministratori sono fiduciosi che il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario sia realizzabile secondo le previsioni.

Con riferimento alle ipotesi di raggiungimento degli obiettivi di equilibrio finanziario per l'esercizio 2023 nonostante le incertezze ancora sussistenti sia in merito all'andamento dei proventi e dei costi da un lato, sia in merito al raggiungimento di un accordo con Trenitalia - che consenta il riconoscimento di un onere equo - dall'altro, gli amministratori hanno effettuato una verifica della sostenibilità finanziaria per l'esercizio 2023 e per i primi mesi dell'esercizio 2024.

Sulla base di tali analisi, hanno ritenuto che non sussistano incertezze significative sulla continuità aziendale della Società, in questo ritenendo si siano ridimensionate le incertezze connesse ai possibili effetti derivanti dal conflitto tra Ucraina e Russia e quelle sul percorso di ripresa dei ricavi da traffico che anche nei primi mesi dell'esercizio 2023 hanno mantenuto un trend di crescita rispetto all'esercizio precedente.

Gli amministratori, sulla base di tutti gli elementi ad oggi conosciuti e delle stime effettuate, hanno ritenuto la sussistenza della continuità aziendale. Tale valutazione è stata effettuata dopo un'attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili che sebbene suscettibili di variazioni nel tempo, ad oggi rappresentano una previsione oggettiva, prudentiale e logica.

## 9. Evoluzione prevedibile della gestione

I primi mesi dell'anno 2023 mostrano il termine del calo dei passeggeri determinato dal Covid 19 e tale ripresa è anche evidenziata da studi effettuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Aumento dei passeggeri, aumento dei ricavi da traffico, sostanziale ritorno ai carichi del 2019 sono segnali di una ripresa della normalità e consentono una progettualità non più caratterizzata dalla necessità di interventi emergenziali a breve termine, ma improntata alla visione strategica di lungo periodo. Sul fronte dei costi si registra, sempre nei primi mesi dell'anno in corso, una progressiva riduzione sia del costo dell'energia elettrica sia del costo del gasolio che stanno tornando a valori pre crisi energetica.

L'azienda sta, inoltre, evolvendo verso un nuovo modello di business; il focus del nuovo modello è il cambio di paradigma ove gli sforzi andranno indirizzati verso la ricerca di risorse integrative rispetto alla contribuzione pubblica, puntando su una trasformazione del servizio di TPL fino a renderlo una reale alternativa al mezzo privato in una logica di sostenibilità sociale, ambientale ed economica. Il nuovo modello di *governance* sarà coerente con l'applicazione degli attuali contratti *net cost* affidati *in house* ad AMT e multilivello. Quindi si passerà da un modello contributivo-tariffario ad un nuovo modello ibrido a copertura diversificata. Conseguentemente il budget 2023, così come il Piano decennale elaborato dalla società, mostra un equilibrio economico e finanziario.

## 10. INFORMATIVA AI SENSI DEL D.LGS. 175/2016

Si attesta che oltre l'80 per cento del fatturato del Gruppo è stato effettuato nello svolgimento dei compiti affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci.

Relativamente agli obiettivi economico – patrimoniali (contenimento dei costi di funzionamento e riduzione del costo chilometrico) si evidenzia che gli indicatori sono stati influenzati da variabili non controllabili localmente ed aziendalmente quali l'aumento straordinario dei costi del carburante e dell'energia elettrica, dal rinnovo dei contratti nazionale e aziendale di lavoro e dall'incremento dei tassi di interessi sul debito.

Inoltre la base di calcolo del valore della produzione è stata condizionata da un livello di ricavi da traffico che, seppur superiore a quello dei due anni precedenti, risulta ancora inferiore ai dati del 2019. Tali dinamiche riguardano l'intero settore del TPL nazionale.

Il risultato della gestione economico – patrimoniale è risultata in equilibrio grazie:

- alle compensazioni pubbliche direttamente legate ai fattori di squilibrio esterno (Covid e inflazione),
- agli sforzi interni di massimizzazione dei ricavi propri e di minimizzazione dei costi gestionali.

Gli obiettivi legati alla dinamica del costo del lavoro sono stati consuntivati facendo riferimento al costo del personale al netto del servizio provinciale.

Come è noto il costo del lavoro segue l'andamento dei rinnovi contrattuali nazionale e aziendale.

L'obiettivo legato ai costi esterni per prestazioni di servizio (B7 di conto economico) è stato fortemente influenzato dal costo dell'energia elettrica e del gas.

Relativamente agli obiettivi relativi alla trasparenza ed anticorruzione AMT ha raggiunto tutti gli obiettivi. Nello specifico AMT ha pubblicato sul sito web della Società il Documento di attestazione dell'Organismo indipendente di Valutazione ed ha provveduto, nelle modalità previste, ad aggiornare il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza 2020/2022.

L'Azienda ha infine dato attuazione alle misure di prevenzione della corruzione (PTPCT) secondo quanto previsto nel proprio piano e secondo quanto previsto dall'elenco delle misure di prevenzione definite dall'Ente.

Per quanto riguarda infine gli obiettivi relativi alla qualità del servizio di trasporto, AMT ha raggiunto tutti gli obiettivi grazie all'investimento in mezzi ecologici, a trazione elettrica e a basso impatto ambientale che hanno contribuito a migliorare il comfort di viaggio.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gian Galea".



## RELAZIONE SULLA GESTIONE: SECONDA PARTE

# TERRITORIO E SOSTENIBILITA': L'IMPEGNO DI AMT

### L'evoluzione del contesto

AMT è una delle più grandi aziende cittadine e si colloca nello scenario nazionale come quinto player di Trasporto pubblico con oltre 2.900 dipendenti e circa 1.000 mezzi tra autobus, treni metro, funicolari, ascensori e ferrovie che fanno parte di tutto il sistema multimodale caratteristico della realtà genovese. Il territorio servito comprende i 67 Comuni che compongono l'area vasta metropolitana, compreso il Comune di Genova.

Nell'ambito del nuovo assetto della mobilità metropolitana genovese AMT vuole consolidare sempre più il suo ruolo di azienda di riferimento contribuendo attivamente alla creazione di un modello di mobilità efficace, efficiente e sostenibile.

Nella propria rinnovata mission, AMT si vuole caratterizzare per alcuni elementi peculiari: elevata qualità del servizio erogato, forte attenzione alla valenza sociale del Tpl, forte attenzione agli aspetti ambientali, spinta sempre più marcata verso la sostenibilità, azioni promozionali tese al forte incremento dell'uso del Tpl.

Pur trattandosi della relazione al Bilancio 2022, si ritiene doverono fare un accenno alla tendenza del 2023, proprio per le mutate condizioni di contesto. Il 2022 si potrebbe definire un anno di transizione, caratterizzato dalla fine dell'emergenza pandemica e dai primi segnali evidenti di una progressiva ripresa nell'uso del Trasporto Pubblico da parte dei cittadini, incoraggiati dal graduale ritorno verso la normalità.

I primi mesi del 2023 hanno confermato, infatti, questa evoluzione nei numeri e la tendenza è stata anche registrata da studi realizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Aumento dei passeggeri, aumento dei ricavi da traffico, sostanziale ritorno ai carichi precedenti il periodo pandemico: sono questi i principali segnali di una ripresa della normalità e consentono una progettualità non più caratterizzata dalla necessità di interventi emergenziali a breve termine, ma improntata alla visione strategica di lungo periodo. Sul fronte dei costi si registra, sempre nei primi mesi dell'anno in corso, una progressiva riduzione sia del costo dell'energia elettrica sia del costo del gasolio che stanno tornando a valori pre crisi energetica.

L'azienda sta inoltre evolvendo verso un nuovo modello di business; il focus del nuovo modello è il cambio di paradigma dove gli sforzi andranno indirizzati verso la ricerca di risorse integrative rispetto alla contribuzione pubblica, puntando su una trasformazione del servizio di TPL fino a renderlo una reale alternativa al mezzo privato in una logica di sostenibilità sociale, ambientale ed economica. Il nuovo modello di *governance* sarà coerente con l'applicazione degli attuali contratti *net cost* affidati in

*house* ad AMT e multilivello. Quindi si passerà da un modello contributivo-tariffario ad un nuovo modello ibrido a copertura diversificata.

La prima parte di questo fascicolo di bilancio presenta i dati economici di legge utili a comprendere la situazione economico-finanziaria dell'azienda. Questa seconda parte vuole invece raccontare ciò che AMT ha fatto nel 2022 nei confronti dei tanti stakeholder aziendali e presentare l'organizzazione e i suoi processi nei loro aspetti operativi, meno noti ma di grande valore e complessità.

Un modo per far emergere le tante attività aziendali e mostrare quanto siamo coerenti e impegnati per migliorare i nostri processi operativi.

Il documento è articolato in 12 capitoli: il primo descrive la Missione e i Valori di riferimento e aiuta a cogliere le prospettive a cui si ispira la quotidiana attività dell'azienda.

I capitoli successivi descrivono quanto fatto nel corso del 2022 in funzione dei più significativi stakeholder:

2. la comunicazione, processo fondamentale per comunicare all'intera collettività, declinata nelle diverse tipologie di pubblico;
3. le politiche di marketing e la relazione con il cliente;
4. il personale, elemento fondamentale e spesso differenziante per l'esercizio del servizio;
5. la lotta all'evasione, che rappresenta una doverosa misura di attenzione nei confronti di coloro che pagano il biglietto e della collettività che sostiene il servizio;
6. il territorio e le istituzioni, in quanto soggetti che interagiscono con l'azienda in numerosi modi e certamente titolati a riconoscere e valutare il valore generato;
7. le normative, che indirizzano le attività aziendali ma che indubbiamente le valorizzano e, se correttamente interpretate, le arricchiscono e le certificano;
8. tecnologie, digitalizzazione e processi per cogliere opportunità di trasformare l'azienda in ottica smart;
9. sostenibilità, che rappresenta la scelta aziendale di attenzione al contesto;
10. innovazione, come leva fondamentale per migliorare le prestazioni ma anche come traino del territorio;
11. evoluzione del servizio, perché è costante lo sforzo di arricchire il servizio offerto.

# 1. Missione e valori di riferimento: le 5 prospettive

AMT gestisce nella città metropolitana di Genova il servizio di trasporto pubblico. Nell'esercizio di questa attività, l'azienda persegue i propri obiettivi secondo la propria rinnovata missione.

Al centro del quotidiano impegno di AMT ci sono le persone, il territorio e l'attenzione alla sostenibilità. Pertanto, il valore sociale dell'azienda si traduce in iniziative e progetti che rafforzano il rapporto con il cittadino e contribuiscono alla valorizzazione e alla tutela del territorio.

L'azienda è al servizio dello sviluppo dell'area vasta metropolitana genovese e quotidianamente mette a disposizione dell'Amministrazione le proprie risorse in termini di conoscenze, esperienze, competenze e capacità progettuali in ambito trasportistico. La mobilità è un asset fondamentale per la crescita e la valorizzazione degli spazi urbani e suburbani. AMT vuole giocare un ruolo da protagonista tra i player che disegneranno il futuro della città di Genova e dell'area metropolitana.

Per raggiungere questo risultato, tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023 il cambio alla guida di AMT ha indicato una rotta precisa verso un nuovo modello di azienda che consolida la sua posizione, forte della crescita dei passeggeri e del ritorno all'utilizzo del Tpl.

Il modello che assume delinea 5 prospettive chiare. Ogni prospettiva funge da bussola e tutte insieme, in quanto in stretta correlazione, permettono all'azienda di innescare un percorso virtuoso che le consentirà di divenire volano di valore, di trasformazione, di crescita e di sviluppo per la mobilità metropolitana, per i territori serviti e per le persone che li vivono.

## **Prospettiva della collettività:**

l'azione di AMT deve essere improntata alla valorizzazione del servizio per i cittadini/clienti, tenendo presenti e rispondendo alle necessità delle comunità e dei territori. L'obiettivo è **rafforzare il valore sociale del servizio**.

## **Prospettiva della sostenibilità:**

l'azione di AMT deve tendere alla **sostenibilità ambientale**, fare in modo che le scelte siano declinate in azioni non impattanti e rispettose dell'ambiente in cui si opera. Puntare alla transizione ecologica verso forme sempre più green.

## **Prospettiva Economica Finanziaria:**

l'azione di AMT deve essere finalizzata alla **sostenibilità economico-finanziaria** del TPL metropolitano, non come ricerca esasperata del profitto, ma come garanzia di solidità e di efficacia del modello di business, capace di generare utili da reinvestire nello sviluppo del sistema.

## **Prospettiva dell'apprendimento e della crescita:**

l'azione di AMT deve tendere alla **valorizzazione delle persone**, all'apprendimento continuo, all'engagement delle strutture che operano in azienda e creare nuove prospettive di lavoro.

## **Prospettiva dell'innovazione:**

l'azione di AMT deve essere ispirata dall'innovazione, dalla conoscenza della tecnologia e delle sue potenzialità, dalla semplificazione dei processi per massimizzare l'**accessibilità** al TPL. Parole chiave: digitalizzazione, informazione in real time, dematerializzazione.

## 2. La comunicazione

Il 2022 ha confermato l'attitudine dell'azienda all'apertura e al dialogo costante con i diversi stakeholder. Le attività di comunicazione sono incrementate e si sono diversificate in particolare per la necessità, in termini di informazione, di diffondere visione, missione, strategie, progetti e quotidianità in un nuovo perimetro di servizio più grande.

Con l'integrazione dei due bacini, avvenuta a inizio 2021, AMT è diventata il quinto player di Tpl a livello nazionale, accrescendo con i suoi volumi non solo l'ambito territoriale di servizio ma anche quello di comunicazione.

Il 2022 ha visto la conferma del posizionamento dell'azienda in tema di mobilità green. La comunicazione ha supportato il percorso di evoluzione e trasformazione in occasione di eventi e convegni tematici che hanno visto l'azienda tra i protagonisti della mobilità sostenibile elettrica, dell'innovazione e della transizione energetica.

Comunicare equivale a consolidare la relazione con i diversi stakeholder, con le istituzioni, i media, proseguendo nell'apertura, nell'ascolto e nel confronto. Sono stati tanti i partner internazionali con i quali AMT ha condiviso progetti rilevanti che hanno messo in luce le capacità dell'azienda e dato risalto alla sua capacità progettuale e gestionale.

La comunicazione valorizza questo percorso con la narrazione del suo ordinario e del suo straordinario, della gestione quotidiana e dei progetti che la spingono sempre più verso una nuova dimensione.

### a. Stampa e stakeholder

L'informazione è stata un fattore di crescita anche nel 2022, determinante nel raccontare la quotidianità ma anche la progettualità e la visione della nuova azienda.

I primi referenti dell'attività di comunicazione esterna sono i giornalisti, i comunicatori, gli influencer, gli stakeholder, tutti coloro che parlano di AMT e veicolano le notizie e l'immagine del trasporto pubblico alla città e ai cittadini.

Nel corso del 2022 sono state redatte e pubblicate sul sito aziendale più di 650 notizie, sono stati diffusi più di 400 comunicati stampa; sono state organizzate diverse conferenze stampa per illustrare iniziative e progetti aziendali, oltre alle molte interviste rilasciate dal vertice aziendale.

Particolare interesse ha riscontrato, anche a livello nazionale, la narrazione del percorso che AMT ha condotto per il consolidamento del suo progetto di mobilità green con lo sviluppo dell'elettrico. L'acquisto, la presentazione di nuovi bus full electric e la sperimentazione su strada di nuove tecnologie sono stati il presupposto per rinforzare un ruolo di primo piano su questo tema. Genova si è confermata modello e laboratorio della mobilità ecologica sostenibile

È stata avviata nel 2022 la redazione del Position Paper sulla sostenibilità proprio per posizionare l'azienda sui temi legati alla mobilità a impatto zero e sullo sviluppo del progetto elettrico che vede l'azienda sul podio tra gli operatori di Tpl per numero di mezzi elettrici in servizio.

Nel corso dell'anno si è lavorato alla rete di relazioni con il territorio provinciale per accreditare la nuova AMT come soggetto attuatore del piano di sviluppo della mobilità sostenibile a servizio dell'area vasta genovese. Questo ha creato anche i presupposti per consolidare le relazioni con i media che operano in ambito extraurbano. Sono state organizzate diverse presentazioni alla stampa sul territorio

metropolitano, in collaborazione con le Amministrazioni locali, per rafforzare la rete istituzionale e l'immagine di azienda unica.

## **b. Sito web**

La porta di accesso al mondo AMT è il sito internet aziendale, che continua a confermare la propria mission di successo come riferimento per il Tpl metropolitano.

Nelle migliaia di informazioni contenute nella vetrina virtuale di AMT, sono sempre più integrate tutte le informazioni, notizie ed attività di e-commerce dei due precedenti ambiti, urbano ed extraurbano, facilitando ai cittadini il reperimento delle informazioni utili a viaggiare sulla nuova rete integrata. Il menu principale è stato rivisto per dare evidenza agli ambiti di riferimento e la navigazione nelle due aree è stata facilitata, così come l'accesso ai contenuti.

Il sistema utilizzato per monitorare l'andamento del sito è basato sugli Analytics di Google e permette di ottenere utili informazioni sulle modalità di navigazione da parte dei clienti. L'analisi delle abitudini di consultazione e di ricerca dei contenuti ha permesso di disegnare nel tempo l'interfaccia grafica più rispondente alle scelte dei clienti.

## **c. APP AMT**

La tecnologia ha giocato un ruolo determinante nel rendere sempre più smart il Tpl a cominciare dalla nuova APP AMT che ha rinnovato ancora il modo di usare il trasporto pubblico con più informazioni per muoversi con facilità e più possibilità di acquisti online. Lo sviluppo della APP è stato trainante anche nel percorso di integrazione tra il bacino urbano e quello metropolitano, con l'arricchimento di contenuti a uso di tutti i viaggiatori del nuovo macro ambito di riferimento.

I numeri della APP ne testimoniano il successo. Alcuni dati significativi del 2022:

- Installazioni attive 240.000, divise tra Android (60%) e iOS (40%)
- Più di 70.000 gli utenti che utilizzano l'applicazione almeno una volta al giorno
- Biglietti venduti tramite APP: più di 9.000/giorno. Il servizio è stato ampliato anche all'extraurbano ed è stata aggiunta possibilità di pagare con carta di credito e sistemi di pagamento veloci (Apple Pay/Google Pay)
- 44 milioni di consultazioni transiti alle fermate, media 150.000/giorno.

Nell'anno la APP ha ulteriormente sviluppato le possibilità di navigazione e consultazione delle informazioni; un deciso gradimento lo ha registrato il sistema delle notifiche sui servizi. Grazie allo sviluppo di un sistema interno di gestione degli eventi, i cittadini hanno la possibilità di scegliere tra i diversi servizi quelli di loro interesse e attivare l'opzione notifiche così da essere informati in tempo reale su eventuali problemi alla rete. Questo sistema è reso possibile dall'integrazione delle informazioni sul servizio che arrivano e vengono gestite dal Centro Operativo in modo completamente digitale.

## **d. Social**

AMT ha consolidato la propria presenza sui social aprendo, oltre ai profili LinkedIn e Youtube già utilizzati in comunicazione, anche Telegram e Facebook assorbiti dall'azienda provinciale e utilizzati, da un lato per consolidare le relazioni con il pubblico già iscritto, dall'altro per adottare uno stile di informazione multicanale.

Linkedin è sempre più utilizzato per le campagne di recruitment aziendale, con particolare riferimento alla ricerca delle figure specialistiche che sono state introdotte nel corso degli anni, soprattutto sulla spinta dell'innovazione tecnologica e dei sistemi. Inoltre, il profilo Linkedin è utile per raccontare lo sviluppo e la crescita dell'azienda ad una platea specializzata.

Il canale Youtube permette di comunicare l'azienda per immagini, sfruttando la caratteristica intermodalità del Tpl. La produzione di video, video notizie e video interviste ha permesso di parlare dell'azienda cogliendo l'aspetto emozionale del servizio: 20 i video autoprodotti nell'anno. Youtube è utilizzato anche come canale informativo a uso media.

Facebook è una delle porte di accesso al mondo AMT, permette di essere informati sulle attività dell'azienda, sul servizio e di arrivare ad un'ampia platea di cittadini, turisti e passeggeri. Nel 2022 sono stati pubblicati 515 post relativi a notizie aziendali.

Telegram è il canale più immediato per ricevere brevi info sull'azienda, sugli eventi programmati e su quanto può condizionare il normale svolgimento del servizio ed anche diffondere iniziative e promozioni. Altrettanti i post pubblicati su Telegram AMT nel 2022. Prosegue, inoltre, il coinvolgimento dell'azienda nel progetto "Genova alert", il canale Telegram attivato dal Comune di Genova per informare i cittadini circa le notizie rilevanti in tema di Protezione Civile, traffico, grazie ai contributi della Polizia Locale, e trasporto pubblico con le notizie AMT.

Lo sviluppo del sistema multicanale vedrà nel 2023 l'apertura e l'avvio di altri canali social aziendali, si partirà con il canale Instagram, il più gettonato tra i giovani, per approdare poi su Tik Tok.

### 3. Politiche di marketing e attività svolte

Le attività di marketing nel 2022 sono state improntate al consolidamento della focalizzazione strategica sul viaggiatore. Gli sforzi sono stati orientati su alcune principali aree di intervento:

1. Specificazione delle aspettative espresse e latenti del consumatore
  - a. nuove forme di agevolazione
  - b. miglioramento dell'esperienza di viaggio
  - c. innalzamento del valore riconosciuto dei benefici indiretti
2. Consolidamento delle partnership con i Key Players territoriali
  - a. allargamento rete
  - b. sinergia operativa
  - c. strategie win-win
3. Rafforzamento della corporate credibility
  - a. modifica del customer insight da "scelta obbligata" a "decisione ragionata"
  - b. consolidamento della comunicazione cliente-azienda
  - c. riconoscimento dell'expertise aziendale

Le azioni Marketing del 2022 hanno riguardato in particolare il lancio di nuovi titoli di viaggio integrati rete urbana e rete extraurbana, identificati con la sigla MET per collegare il servizio all'ambito della Città Metropolitana di Genova. In particolare, si è trattato della promozione dedicata agli under 26, con **MET26**, l'abbonamento annuale dedicato ai giovani alla tariffa di €300, e **MET Daily** biglietto valido 24 ore dal momento dell'acquisto che permette la libera circolazione sulla rete urbana e provinciale (FGC, area urbana di Genova di Trenitalia e linea 782 incluse). Questo titolo di viaggio, del valore di €10, ha sostituito il giornaliero dell'area provinciale dedicato alle sole zone costiere, del valore di €7. Sempre nell'ottica di promuovere il servizio tutte le stagioni, durante il periodo estivo è stata attivata una promozione vantaggiosa sia per i clienti urbani sia provinciali con l'offerta di un abbonamento trimestrale valido su entrambe le reti al prezzo di €100.

È proseguita la collaborazione tra AMT e Unige grazie all'accordo con il quale UniGe ha offerto ai suoi nuovi immatricolati l'abbonamento CityPass AMT telematico gratuito. Destinatari dell'agevolazione sono stati tutti gli studenti regolarmente iscritti all'Università di Genova, per la prima volta e per il primo anno (al primo "contatto" con UniGe) a un corso di, laurea triennale, laurea magistrale e magistrale a ciclo unico, dottorato, scuola di specializzazione e master.

Al fine di facilitare gli acquisti degli abbonamenti è stato attivato il sistema di prima emissione del CityPass senza la carta fisica, ma direttamente tramite codice con cui creare la propria CityPass dematerializzata direttamente su APP, in seguito all'acquisto del proprio abbonamento AMT.

È stato completato il progetto ILA, il sistema di pagamento contactless realizzato con Visa: dopo i primi 10 totem, nel 2022 sono stati installati gli altri 20. Il sistema permette di acquistare i titoli di viaggio su tutto il territorio comunale di Genova, sulla linea 782 tra Santa Margherita e Portofino, i servizi Volabus e AirLink. Attualmente è presente almeno un totem per ogni Municipio.

Anche nel 2022 è proseguito il progetto di brandizzazione "naming rights" della metropolitana ed è stato lanciato, laddove possibile per vincoli legati ai beni culturali, la "domination" sugli impianti verticali. Le stazioni Metro "adottate" nel 2022 sono state San Giorgio da Mysport e Dinegro da Coop Liguria. Nell'ambito del progetto è stata rinnovato il contratto con Hitachi per la stazione di De Ferrari. Da maggio a dicembre 2022 è stato messo in atto il progetto che ha avuto come protagonista l'APP PRINCE dedicata agli universitari che usufruiscono del TPL di AMT. Nel 2022, nell'ambito del progetto

Prince, sono stati finanziati e si sono svolte 12 feste di compleanno a bordo della Ferrovia Genova Casella organizzate con il fornitore per animazione e intrattenimento Genova Dreams.

Il 2022 è stato l'anno dell'avvio del Bonus Trasporti ministeriale. AMT è stata una delle prime aziende ad attivare il bonus trasporti a livello nazionale, riscuotendo un grande successo di pubblico. Moltissimi i cittadini genovesi che ne hanno usufruito.

Sono ovviamente proseguite le attività di studio del cliente. Tale conoscenza è il vantaggio competitivo strategico contro il trasporto privato; anticipare le esigenze e soddisfare i bisogni è prioritario per AMT che ha iniziato uno sfidante percorso di orientamento all'esterno. Essere sempre in "contatto" e fornire le informazioni in tempo reale sono le azioni fondamentali per accompagnare il cliente nei suoi spostamenti e nelle sue scelte. Ogni anno vengono effettuate indagini di mercato che consentono all'azienda di valutare meglio la percezione dei clienti e del contesto sui fattori di qualità del servizio di AMT. Le indagini vengono proposte tramite newsletter o con messaggio open sulle paline elettroniche che indicano il link a cui collegarsi per partecipare. Nel 2022, sono state prodotte indagini su abbonati AMT e servizio di AMT.

Nel contesto del Club AMT sono stati attivati accordi con Palazzo Reale, Italo Britannica, Nazionale di Rugby, Palazzo Ducale e Teatro Carlo Felice che hanno portato alla definizione di scontistiche per gli abbonati annuali.

È proseguita nel corso del 2022 la collaborazione con Radio Babbaleo che ha visto, come oggetto di cambio merce, diverse attività di promozione e di brand awareness. È stata rinnovata la comunicazione esterna ed interna all'aeroporto dei due servizi Volabus ed Airlink. È stata realizzata una comunicazione dedicata di supporto al lancio dei nuovi servizi a chiamata extraurbani, al lancio del servizio a chiamata sperimentale Silverbus e curata la personalizzazione della navetta Centro Storico di Genova.

In concomitanza con il rinnovo della gratuità fino al 31/12/23 è stato rinnovato il materiale informativo presso gli impianti. A sostegno dell'iniziativa è stata realizzata la campagna "Punta in Alto", rappresentante i punti di interesse raggiungibili tramite gli impianti verticali (Spianata Castelletto, Granarolo, il convento di Sant'Anna, l'osservatorio del Righi e la torretta di Quezzi).

Nell'ottica della collaborazione sempre più stretta con Città Metropolitana, è stato attivato un canale diretto con il servizio SegnalaCI. Molte le iniziative di pubblicità e comunicazione realizzate con l'obiettivo di modificare la cultura cittadina verso il trasporto pubblico. Tanti i temi trattati, per citare i più rilevanti: sicurezza, promozioni giovani, Euroflora, promozione del Tpl, promozione App.

### **a. La relazione con i clienti**

La gestione dei contatti con il Cliente è un'attività chiave dell'Azienda, fondamentale ai fini della certificazione qualità, monitorata e fonte di analisi per delineare possibili scenari di risposta a diverse iniziative, in base al comportamento della clientela registrato in situazioni analoghe. Costituisce pertanto un ponte tra l'azienda e il cliente, in grado di avvicinarne le posizioni e rendere più facile la soddisfazione delle aspettative del viaggiatore.

Essere sempre in "contatto" e fornire le informazioni in tempo reale sono le azioni fondamentali per accompagnare il cliente nei suoi spostamenti e nelle sue scelte.

Il contatto diretto con i clienti è fondamentale perché aiuta a migliorare il servizio offerto.

Di seguito si evidenziano il numero di contatti gestiti nel 2022.

Totale CONTATTI	Totale	Call-Center	Sito Internet	E-mail	Posta/Fax	Sportello
2022	50.409	41.044	1.796	7.105	449	15
di cui RECLAMI	Totale	Call-Center	Sito Internet	E-mail	Posta/Fax	Sportello
2022	4.447	1.212	945	2.049	240	1

## 4. Personale

AMT è un'azienda *labour intensive* il cui organico è composto principalmente da "personale viaggiante" (autisti bus, macchinisti, conduttori di impianti speciali) e da personale operaio, addetto alla manutenzione sia dei mezzi che degli impianti e dei siti aziendali.

Sono presenti, in numero inferiore, impiegati e tecnici con competenze molto diversificate, in molti casi con profili professionali di alto livello, necessari per la gestione di aree operative/problematiche complesse.

L'organico è passato da 2.855 addetti al 31 dicembre 2021 a 2.913 addetti al 31 dicembre 2022. Tali dati comprendono 6 dirigenti. Nel dettaglio, si sono registrate 164 assunzioni (140 personale autista) e 106 cessazioni.

### a. La formazione

La Formazione costituisce per l'azienda un'attività non solo necessaria e funzionale al lavoro svolto, ma anche qualificante dal punto di vista della preparazione delle persone che operano in AMT. La continua opera di aggiornamento consente di avere personale formato e in possesso di tutti i necessari titoli abilitativi per affrontare le sfide quotidiane legate all'erogazione del servizio.

Il 2022 si è chiuso con la consuntivazione di 76.817 ore di formazione e il coinvolgimento di 1.842 dipendenti, con un significativo incremento rispetto all'anno precedente sia in termini di ore che di persone coinvolte, come evidenziato nella tabella di sintesi allegata, ove sono anche dettagliate le ore di formazione per ogni area tematica.

Il 2022 è stato un anno ancora condizionato dalle regole imposte dalla pandemia da Covid 19.

Le misure anti-contagio hanno continuato, seppure in maniera minore, ad influenzare il Piano formativo: le norme di distanziamento nelle attività in presenza hanno imposto una programmazione dei corsi con un numero maggiore di edizioni ed un numero limitato di partecipanti; la formazione svolta in modalità on line ha richiesto un forte coinvolgimento del personale della funzione Formazione che ha fornito un supporto continuo nello svolgimento delle sessioni formative. L'esperienza maturata in questi anni ha però indotto a fare un investimento in una piattaforma per l'erogazione di corsi in FAD asincrona, che permette, per alcune materie, di erogare formazione fruibile in maniera autonoma e su un arco temporale gestito dal diretto interessato. A tal fine sono stati messi a disposizione del personale, in base ai fabbisogni specifici, alcuni corsi sia acquistati da fornitori esterni qualificati sia costruiti ad hoc per la nostra realtà, come il corso in materia di privacy.

Per quanto attiene ai contenuti, il Piano si è articolato su varie aree; di seguito alcuni approfondimenti tematici.

L'adempimento degli obblighi formativi in materia di sicurezza sono un capitolo fondamentale del Piano di Formazione Aziendale. L'attenzione sul tema si è concretizzata nel 2022 in una proposta molteplice di corsi, con il coinvolgimento di un numero elevato di soggetti, interni ed esterni, e la produzione di un considerevole numero di ore (15.882); le attività vanno dai corsi più specialistici (ad esempio i Lavori Elettrici) a quelli più trasversali (come i corsi per Addetti Primo Soccorso), a quelli volti a rafforzare le competenze di gruppi specifici (ad esempio i Preposti) o a consolidare la **cultura della sicurezza** nella nostra azienda. In generale, le attività formative hanno come obiettivo di rispondere in maniera puntuale alle nuove indicazioni normative o all'implementazione di nuove tecnologie.

Un aspetto sul quale si è effettuato un forte investimento è stato quello di fornire le evidenze di tali attività in maniera fruibile da tutti i soggetti coinvolti. Poiché ad oggi non c'è in azienda una soluzione

HR che permetta di gestire in maniera integrata le varie funzionalità dell'Area Personale, compresa la gestione delle Abilitazioni ai sensi della normativa in materia di sicurezza (Addetti Antincendio, Addetti Carrelli Elevatori, ecc.) la funzione dedicata alla Formazione, oltre ad aggiornare il DataBase della formazione Mentor, ha pubblicato regolarmente sul Foglio Matricolare (F.M.) i vari Attestati, aggiornando, nell'apposita sezione "Formazione", i dati relativi alla formazione obbligatoria in materia di sicurezza. I documenti caricati in tale sezione sono oggi più di 25.500 e possono essere consultati, oltre che dai diretti interessati, anche dai vari Preposti che hanno accesso al F.M per i propri collaboratori tramite il "Bottone Sicurezza".

Altro capitolo di forte impatto è stato quello rappresentato dai percorsi organizzati per il personale neoassunto e, in particolare, per il personale in apprendistato: essendo il numero di apprendisti in azienda significativamente alto, si tratta di circa 400 persone (contro i 137 in essere nel 2017 ) e variegato per profilo, l'offerta formativa si è articolata in molteplici proposte, che vanno dai corsi specialistici a corsi più trasversali, con una forte attenzione allo sviluppo delle soft skills e al rafforzamento dello spirito di appartenenza, con un numero di ore pari a circa 40.000.

Una parte importante dell'attività è stata, inoltre, finalizzata a supportare il passaggio della Ferrovia Genova Casella da USTIF ad ANSIFISA: nel 2022 l'Agenzia ha approvato il SAMAC aziendale - Sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze – frutto di un intenso lavoro di analisi e di elaborazione delle procedure alla luce dei parametri e dei regolamenti emanati in questi anni in materia di sicurezza ferroviaria. L'ottenimento di questo risultato ha consentito di poter iniziare con l'offerta della formazione specialistica.

Il processo formativo si articolerà necessariamente su più anni in quanto tutto il personale, per continuare a poter esercire il proprio ruolo, dovrà prima essere formato e abilitato, con esame finale, e poi costantemente aggiornato per le varie attività di sicurezza previste dalla normativa; nel corso del 2022 sono state erogate più di 5.100 ore di formazione.

Si evidenzia, infine, che nell'ambito delle attività promosse nel Piano di Formazione 2022 è stato avviato un capitolo dedicato al tema della cybersecurity: l'obiettivo è rendere progressivamente tutti gli utenti consapevoli del pericolo che la rete informatica presenta. Diffondere una cultura sulla cybersecurity è infatti il primo passo per favorire la migliore protezione dei canali di comunicazione aziendali. Il processo, che nel 2022 ha visto la formazione di 214 persone per un totale di circa 400 ore di formazione, si articolerà in varie fasi e su più anni, con il coinvolgimento di un'ampia popolazione aziendale che, attraverso una piattaforma specifica, potrà sviluppare, anche su iniziativa personale, le proprie conoscenze in questo ambito.

Nella tabella che segue sono riportati i dati puntuali in termini di ore e aree di intervento.

**Formazione 2022 - prospetto riepilogativo**

<b>Nr ore formazione totali</b>	<b>76.817</b>
<b>Nr. titoli</b>	<b>314</b>
<b>Nr. sessioni</b>	<b>1.687</b>
<b>Nr. partecipanti</b>	<b>11.660</b>
<b>Nr. persone coinvolte</b>	<b>1.842</b>

**Formazione 2021**

<b>Nr ore formazione totali</b>	<b>72.083</b>
<b>Nr. titoli</b>	<b>240</b>
<b>Nr. sessioni</b>	<b>1.531</b>
<b>Nr. partecipanti</b>	<b>11.655</b>
<b>Nr. persone coinvolte</b>	<b>1.419</b>

**Confronto 2021-2022**

		<b>Nr ore formazione totali</b>
+	<b>4.734</b>	
+	<b>74</b>	<b>Nr. titoli</b>
+	<b>156</b>	<b>Nr. sessioni</b>
+	<b>5</b>	<b>Nr. partecipanti</b>
+	<b>423</b>	<b>Nr. persone coinvolte</b>

<b>di cui per</b>	
<b>Area Competenze Organizzative</b>	
Tot. persone coinvolte	421
Tot. ore di formazione	5.826
<b>Area Ruolo e Soft Skills</b>	
Tot. persone coinvolte	782
Tot. ore di formazione	5.936
<b>Area Digital &amp; Informatica</b>	
Tot. persone coinvolte	268
Tot. ore di formazione	1.512
<b>Area Amm., Finanza, Mkt, Vendite, Legal, Appalti</b>	
Tot. persone coinvolte	11
Tot. ore di formazione	112
<b>Area Privacy</b>	
Tot. persone coinvolte	156
Tot. ore di formazione	234
<b>Area Professionale e Tecnica</b>	
Tot. persone coinvolte	928
Tot. ore di formazione	41.371
<b>Area Manageriale</b>	
Tot. persone coinvolte	4
Tot. ore di formazione	352
<b>Area Sicurezza Ferroviaria (Rif. ANSFISA)</b>	
Tot. persone coinvolte	52
Tot. ore di formazione	5.155
<b>Area Sicurezza</b>	
Tot. persone coinvolte	1.348
Tot. ore di formazione	15.882
<b>SGI – Mod 231, Legge 190, ISO 37001</b>	
Tot. persone coinvolte	525
Tot. ore di formazione	379
<b>SGI – Qualità, Ambiente, Energia</b>	
Tot. persone coinvolte	141
Tot. ore di formazione	59

## b. Sicurezza sul lavoro

La politica aziendale ha tra i propri obiettivi prioritari la tutela e il costante miglioramento delle condizioni che assicurano la salute e la sicurezza dei lavoratori. Tale politica si è consolidata nel corso degli anni anche grazie all'ottenimento delle diverse certificazioni aziendali. In tal senso, si è sviluppata una continua attività di osservazione, analisi, verifica, miglioramento delle procedure, dei luoghi, dei presidi dei lavoratori.

In tema di salute e sicurezza sul lavoro AMT è certificata dal 2016 ad attestazione del proprio impegno continuo per il mantenimento di una piena compliance normativa e un elevato livello di tutela dei lavoratori. Nel corso del 2022 la certificazione UNI ISO 45001 è stata estesa anche alle attività ed agli impianti del Servizio Provinciale.

Relativamente agli infortuni, la situazione aziendale è dettagliata con i dati riassuntivi di cui alla tabella seguente.

Anno	Ore lavorate	Infortuni	Giornate Inabilità	IF	IG	Addetti Medi	Incidenza
2022	4.164.394,43	51	1.833	12,25	0,44	2.877	17,73
2021	3.706.406,34	74	1.826	19,97	0,49	2.526	29,30
2020	3.161.210,69	45	1.244	14,24	0,39	2.290	19,65
2019	3.255.548,04	58	1.981	17,82	0,61	2.251	25,77

Relativamente agli infortuni, la situazione aziendale è dettagliata nelle seguenti tabelle, dove gli **Indici di gravità (IG)** e **frequenza (IF)** infortuni (norma UNI 7249) sono così rappresentati:

- È stato escluso il dato relativo agli infortuni "in itinere"
- $IF = n^{\circ} \text{ eventi} * 1000000 / \text{ore lavorate}$
- $IG = GG \text{ inabilità} / \text{ore lavorate} * 1000$
- Addetti medi = media tra il numero di addetti al inizio e fine anno
- $Incidenza = n^{\circ} \text{ infortuni} * 1000 / \text{numero di addetti medi nel periodo}$
- Le statistiche dal 2021 includono i dati del personale operante nel servizio provinciale

Prerogativa dei sistemi di gestione è la continua attività di analisi e valutazione dei rischi che in azienda viene sviluppata per mansione e secondo un criterio a matrice, ovvero per tipologia di rischio e per ogni impianto. Queste attività, così come l'insieme delle azioni necessarie al buon funzionamento del Sistema Sicurezza, sono poi soggette a periodico riesame. Sempre a cura del Servizio Prevenzione e Protezione Rischi aziendale viene sviluppata l'attività di redazione e/o aggiornamento di istruzioni operative di sicurezza (D.Lgs. 81/08 art. 33 comma 1 lettera c) finalizzate a definire e presidiare particolari aspetti delle attività produttive.

Infine, come evidenziato nei paragrafi precedenti, si segnala l'attività di formazione che oltre ad essere un obbligo fissato dalla normativa cogente, costituisce uno degli elementi portanti dell'attività di consapevolezza della prevenzione infortuni per la crescita della cultura aziendale in tema di sicurezza del lavoro, aspetto questo che rappresenta uno degli obiettivi da curare e misurare nei prossimi anni.

### **c. Il ruolo della Medicina preventiva**

Il 2022 ha visto il Centro Medicina Preventiva (CMP) aziendale ancora coinvolto nella gestione dell'emergenza Covid, che ha comportato il monitoraggio e tracciamento dei contagi e dei contatti che hanno dato origine nel solo mese di gennaio a circa 600 segnalazioni, tra casi di positività e contatti stretti, superando in un solo mese il dato complessivo dell'intero anno 2021.

Il personale positivo al Covid nel corso del mese di gennaio 2022 è arrivato a quota 570, fenomeno che ha inciso notevolmente sul dato dell'assenteismo.

Tale dato, a partire dal mese di febbraio, è andato progressivamente diminuendo, mantenendosi su una media mensile di circa 100 segnalazioni salvo alcuni picchi sporadici di recrudescenza (230 positivi al Covid nel periodo giugno-luglio); in generale l'andamento dei numeri è andato calando nel corso dell'anno.

È stata mantenuta attiva la procedura per la riammissione in servizio del personale risultato positivo o sottoposto a isolamento/quarantena a cura dei Medici Competenti. Queste misure hanno permesso un'efficace limitazione dei contatti con situazioni di rischio in azienda.

Il lavoro di prevenzione svolto sul Covid ha contribuito a garantire la continuità del servizio di trasporto AMT.

La normale sorveglianza sanitaria si è svolta gestendo la programmazione e registrazione di circa 3.600 accessi al CMP e sedi distaccate del Trasporto Provinciale sia per visite ex D.Lgs. 81/2008 che visite di medicina legale ex D.M. 88/1999.

Due importanti attività sono state avviate nel 2022

#### ***Dematerializzazione archivi***

Nell'ambito di un percorso di graduale dematerializzazione degli archivi aziendali, è stata affidata ad azienda specializzata nel settore della gestione elettronica dei documenti e processi digitali (SIAV SpA), la dematerializzazione dei fascicoli sanitari e degli archivi del Centro Medicina Preventiva.

La digitalizzazione dell'archivio storico è un passaggio propedeutico all'avvio di una nuova modalità di gestione documentale delle attività del CMP, esclusivamente informatica.

#### ***Procedura aperta ai sensi dell'art.60 D.Lgs. 50/2016 per l'affidamento del servizio di sorveglianza sanitaria, funzione di medico competente e attività di formazione in materia di sicurezza***

Il secondo semestre dell'anno ha visto impegnata la struttura nella predisposizione dei documenti tecnici di gara per l'affidamento del servizio di sorveglianza sanitaria.

Si è progettata un'organizzazione del servizio nuova, nell'ottica di un efficientamento dell'attività che coniugasse la necessità di disporre di un servizio capillare sul territorio – sede Genova e sedi distaccate sul territorio del servizio extraurbano – e di ampia copertura oraria per rispondere alle diverse esigenze derivanti dalla composita organizzazione del lavoro dei settori aziendali, che interessa anche per alcuni lavoratori la fascia oraria serale.

In stretta correlazione con l'attività di dematerializzazione degli archivi, il servizio di sorveglianza è stato ridisegnato in modalità totalmente informatizzata, prevedendo l'utilizzo di un gestionale da parte di medici che alimentano la cartella sanitaria – ad esclusiva consultazione del personale medico – e l'archivio digitale per il datore di lavoro.

#### **d. Comunicazione interna**

La comunicazione interna è il punto di contatto tra i singoli lavoratori e il sistema azienda. Nel 2022 con il consolidamento della nuova AMT è stato necessario allargare i confini della comunicazione per coinvolgere in un percorso di conoscenza e condivisione tutti i dipendenti provenienti dalle due precedenti aziende.

Lavorare delocalizzati, divisi tra cinque rimesse urbane, cinque depositi/uffici extraurbani, depositi e presidi territoriali di metropolitana, impianti verticali, ferrovia Genova Casella e due centri amministrativi a Genova e a Carasco, rende più complesso riuscire a mantenere relazioni continuative con tutti i dipendenti.

L'ascolto e il dialogo con i lavoratori costituiscono asset fondamentali per il vertice aziendale. Condividere il percorso che si sta realizzando, lavorare sul clima interno e coinvolgere il personale nel raggiungimento degli obiettivi prefissati, hanno spinto verso forme di comunicazione sempre più di prossimità. Sono stati introdotti, dopo le ristrettezze da pandemia, nuovi sistemi di comunicazione in video conferenza e web meeting, soprattutto per il personale amministrativo, con particolare attenzione ai giovani neo assunti.

Sono stati calendarizzati con continuità incontri periodici del vertice aziendale presso la sede di Carasco.

È proseguita nel corso del 2022 la costante e periodica diffusione della lettera del Presidente rivolta al personale in cui vengono condivise le attività e i progetti dell'azienda. Questo appuntamento mensile sintetizza i fatti rilevanti e indirizza gli sforzi di ciascuno nella direzione tracciata dal vertice aziendale.

#### **d. Relazioni sindacali**

Il sistema di relazioni sindacali è basato su consolidati rapporti tra l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali riconosciute, corrispondenti alle seguenti sigle: Filt CGIL, Fit CISL, Uiltrasporti, Faisa CISAL, UGL Fna e ORSA Trasporti che partecipano alle trattative con l'Azienda.

Al momento esiste una netta separazione tra UGL Fna, Orsa Trasporti e le altre sigle, che determina la presenza di "tavoli" di trattativa separati. Nonostante la frammentazione sindacale di cui sopra, nel 2022 si è registrato un clima caratterizzato dall'assenza di conflittualità che ha portato anche alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale a distanza di 20 anni dall'ultimo. Il contratto integrativo è stato siglato da CGIL, CISL, Uiltrasporti, Faisa e, per adesione, da Orsa Trasporti (anche da USB Lavoro Privato solo per la parte di esclusivo interesse del servizio provinciale). UGL non lo ha sottoscritto.

Oltre ai sopra citati sindacati riconosciuti, sono presenti anche sindacati di base quali CUB, FAST e USB, ma con tali organizzazioni l'azienda non ha rapporti diretti. Nel 2022 vi sono state 2 dichiarazioni di sciopero di tali sigle autonome, con scarsa adesione del personale AMT.

Dalla fine del 2022 è presente inoltre in Azienda un ulteriore nuovo sindacato, denominato Il Sindacato, aderente a CONF.A.E.L. Confederazione Autonoma Europea dei Lavoratori, con una minima rappresentanza.

In una realtà aziendale come AMT, la collaborazione ed il dialogo con i sindacati sono fondamentali ed il rispetto reciproco è determinante per raggiungere accordi importanti, in un quadro equo e trasparente che deve contemperare le esigenze di tutti ma anche i rapporti di forza in campo ed anche per condividere le strategie aziendali e coinvolgere tutti i lavoratori nelle stesse.

Nel corso dell'anno ed in più occasioni, nei vari tavoli sindacali con le 4 OOSS più rappresentative, è emersa la volontà delle Parti di condividere un protocollo di relazioni sindacali incentrato sulla condivisione degli argomenti e delle criticità, su modalità di confronto costruttive e continue, sulla pronta formalizzazione delle informazioni rilevanti e sul presidio della riservatezza. In tal senso già nel mese di aprile 2022 l'Azienda ha rafforzato il sistema di governance delle Relazioni Sindacali formalizzando la ricostituzione di un ufficio dedicato che opera in stretta collaborazione e supporto al Direttore del Personale ed al Direttore Generale. L'obiettivo è definire un modello di relazioni sindacali moderno, in grado di rispondere tempestivamente e compiutamente alle nuove esigenze in materia di organizzazione del lavoro e di gestione del personale, nonché in grado di garantire rapidi scambi tra le Parti evitando situazione di ristagno delle singole criticità. Costruire un metodo "partecipativo" significa stabilire un modello di analisi e confronto sistematico sui temi di comune interesse e delle ordinarie relazioni sindacali ma anche uno strumento utile a favorire la piena valorizzazione delle professionalità dei lavoratori e di efficientamento dei servizi resi all'utenza.

Il tasso di sindacalizzazione al 31 ottobre 2022, su 2.856 dipendenti in forza a tale data e considerando tutte le OOSS (riconosciute e non), risulta pari a circa il **92%** del personale dipendente.

Nel corso del 2022 si sono tenute circa 60 riunioni sindacali formalmente convocate (ed un eguale numero di riunioni in prosecuzione delle singole trattative o di carattere informale ed interne aziendali di preparazione alle trattative) a fronte di specifiche richieste sia da parte delle OOSS che dell'Azienda, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro, all'orario di lavoro, alla situazione delle singole aree operative aziendali ed al rinnovo del contratto integrativo di secondo livello. Si sono inoltre tenute, da aprile a dicembre 2022, 7 riunioni formali ristrette tra il Responsabile dell'Ufficio Relazioni Sindacali e i 4 rappresentanti RSA delle 4 OOSS più rappresentative per i lavori di aggiornamento del Testo Unico degli accordi aziendali (fermo all'ultima edizione del 2004).

Nel corso del 2022 è proseguito il percorso di armonizzazione in merito al passaggio del personale di ATP Esercizio Srl in AMT, per le parti ancora da trattare nonché regolarizzati con specifici accordi alcuni istituti economici e normativi.

Ogni mese, inoltre, è stato fissato un incontro tra OOSS ed il vertice apicale aziendale (Presidente e Direttore Generale) per dare un'informativa sulla situazione della società e per temi di carattere economico e strategico.

In questo quadro di relazione industriali, infine, va evidenziato il costante impegno reciproco ed il consolidamento della condivisione strategica dei piani di sviluppo della mobilità genovese tra AMT, Comune di Genova e Organizzazioni Sindacali. L'interlocuzione si è sviluppata in maniera costante sui numerosi progetti di profonda modernizzazione ed elettrificazione delle linee di trasporto e delle infrastrutture gestite da AMT (a titolo esemplificativo e non esaustivo: 4 assi, prolungamento metropolitana, completamento stazione di Corvetto, Funivia Stazione Marittima-Forte Begato, Skymetro Valbisagno). Attraverso il dialogo e il confronto su tali temi le parti sociali individuano le soluzioni più opportune per affrontare con il consenso dei lavoratori le grandi trasformazioni nell'organizzazione del lavoro che gli stessi comportano. Per la concertazione sui grandi progetti dell'Amministrazione comunale per i quali AMT agisce a supporto hanno portato all'apertura di un tavolo anche con il Comune di Genova con il quale è aperta la concertazione anche sulle risorse necessarie a garantire adeguati livelli di servizio (accordo 29 luglio 2022 tra Comune di Genova, AMT e le OO.SS. Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Faisa Cisl).

## **f. Comitato Pari Opportunità**

AMT garantisce parità e pari opportunità tra uomini e donne e l'assenza di ogni forma di discriminazione (anche mobbing o molestia sessuale), diretta ed indiretta, relativa al genere, all'età, all'orientamento sessuale, all'origine etnica, alla disabilità, alla religione, alla lingua, nell'accesso al lavoro, nel trattamento e nelle condizioni lavorative, nella formazione professionale, nelle progressioni di carriera e nella sicurezza sul posto di lavoro. In ottemperanza alla normativa vigente per la Pubblica Amministrazione, anche AMT, quale azienda partecipata dal Comune di Genova, ha costituito al proprio interno il Comitato pari Opportunità (CPO), organo paritetico Azienda/Organizzazioni Sindacali dotato di un proprio regolamento. Il CPO ha il compito di promuovere linee di intervento e azioni di varia natura tese a prevenire ogni possibile fonte di discriminazione in conformità con i principi di uguaglianza e di non discriminazione sanciti dalla Costituzione Italiana e dalla Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea.

Il CPO ha prodotto un Piano di Azioni Positive quadriennale, condiviso col vertice aziendale, che ha compreso diverse iniziative volte a favorire una forte sensibilizzazione sui temi trattati, quali:

- applicazione estensiva dello Smart Working quale elemento di innovazione e di gestione equilibrata dei tempi lavoro/famiglia
- recepimento della normativa quadro e stipulazione di un accordo aziendale contro la violenza di genere, che ha visto poi diverse iniziative quali il "Biglietto 1522" per dare maggiore visibilità al numero nazionale Antiviolenza e Stalking. Il progetto ha previsto il coinvolgimento dei Centri Antiviolenza e il patrocinio della Regione Liguria (utilizzo del numero nazionale 1522)
- laboratori a bordo bus in collaborazione con la Polizia di Stato ed i centri anti violenza
- campagne pubblicitarie in collaborazione con la Regione Liguria
- festa dell'8 marzo.

## **g. CRAL**

Nel corso del 2022 è proseguita, come ogni anno, la collaborazione con il CRAL AMT.

Il CRAL utilizza a titolo gratuito i locali aziendali di via Ruspoli 5/A. Il contributo annuale che AMT ha versato al CRAL è stato di euro 108.000,00 invariato rispetto all'anno precedente.

## 5. Lotta all'evasione

La lotta all'evasione è un'attività strategica per AMT, non solo per la tutela dei ricavi da traffico, ma anche per la valenza etica nei confronti dei clienti. La presenza del personale di verifica a bordo dei mezzi rappresenta una sorta di gratificazione per gli utenti che viaggiano regolarmente e dimostra l'impegno di AMT per la tutela del servizio pubblico.

Inoltre, la lotta all'evasione è importante per garantire un equilibrio economico al sistema di trasporto pubblico locale, poiché i ricavi da traffico costituiscono una parte significativa delle entrate complessive dell'azienda. Se l'evasione non viene contrastata efficacemente, può comportare una riduzione dei ricavi, con conseguenti difficoltà nell'offrire un servizio di qualità e nell'effettuare gli investimenti necessari per il miglioramento dell'offerta di trasporto.

Infine, la lotta all'evasione rappresenta anche un elemento importante per la sicurezza a bordo dei mezzi e per il rispetto delle norme di viaggio. La verifica dei titoli di viaggio incentiva al rispetto delle regole, creando un ambiente più tranquillo e ordinato per tutti gli utenti del servizio pubblico.

In sintesi, la lotta all'evasione è una delle attività più importanti per AMT, poiché non solo garantisce un equilibrio economico al sistema di trasporto pubblico locale, ma rappresenta anche un elemento di tutela dei clienti e di sicurezza a bordo dei mezzi.

Le sanzioni complessive dell'anno 2022 sono pari a 94.477 ovvero +3% rispetto al 2021. Questo anche in ragione del fatto che a partire dalla stagione estiva sono ripresi i controlli a bordo bus ed è stato registrato un importante incremento dei passeggeri trasportati.

Per quanto riguarda i passeggeri controllati, si registra un incremento del 26% rispetto al 2021.

VTV sanzioni		
2020	2021	2022
8.710	6.684	3.314
8.148	6.811	5.057
2.276	7.674	7.395
0	8.176	9.269
3.238	7.922	10.420
4.525	7.687	7.881
4.252	7.290	6.808
6.016	6.128	6.111
7.436	9.106	7.432
8.456	10.216	10.472
7.298	9.345	10.625
5.790	4.908	9.693
66.145	91.947	94.477

VTV turni		
2020	2021	2022
1.306	1.230	675
1.161	1.173	859
795	1.264	994
0	1.212	1.112
783	1.181	1.367
877	1.030	981
698	918	758
831	782	803
1.123	1.042	979
1.313	997	1.347
1.206	1.095	1.391
1.073	1.017	1.100
11.166	12.941	12.366

VTV passeggeri contr.		
2020	2021	2022
160.094	82.478	21.592
139.143	86.591	27.259
36.875	100.443	42.234
0	104.114	112.723
22.849	105.297	130.207
51.065	84.188	101.656
62.118	72.618	77.756
80.698	70.949	76.977
99.769	94.245	112.900
109.361	84.525	195.449
86.735	105.227	218.350
72.841	58.580	175.293
921.548	1.049.255	1.292.396

Il tasso d'evasione è diminuito, come si può constatare, rispetto all'anno precedente, prevalentemente in virtù dell'aumento sostanziale del numero dei passeggeri controllati.

Possiamo notare, però, nella tabella sottostante, quanto esso sia aumentato rispetto ai valori pre pandemici.

VTV evasione %						
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5,3	5,7	5,1	5,3	7,2	8,8	7,3

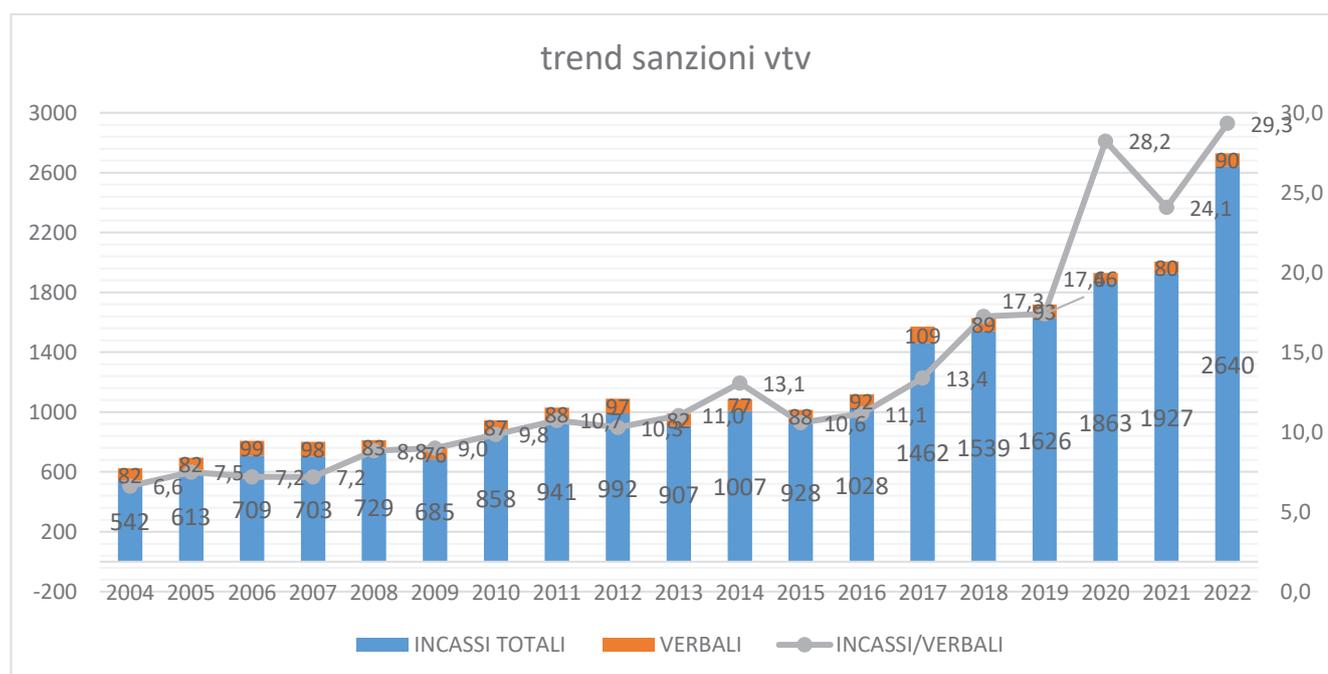
Per quanto concerne le oblazioni, si osserva un incremento di 8 punti percentuali sul totale sanzioni, stabilendo un trend di crescita che si era interrotto con la pandemia.

Anno	Oblazioni	Verbali	Tot Sanzioni	% obl/totale
2020	12357	53788	66145	18,7%
2021	18787	73160	91947	20,4%
2022	26460	68017	94477	28,0%

A livello di attività condivise, ha avuto particolare importanza e visibilità esterna, lo svolgimento di verifiche intensive congiunte tra il personale di verifica urbano e quello provinciale, operate sia sul territorio urbano che su quello metropolitano, da gruppi misti di agenti di Polizia Amministrativa AMT. La modalità della verifica intensiva, con un elevato numero di VTV a presidio di una fermata o di una località, si somma a tutta l'attività quotidiana ordinaria svolta dai Verificatori su tutti i servizi gestiti dall'azienda.

### a. Attività di riscossione delle sanzioni

L'esazione delle sanzioni amministrative a carico dei passeggeri con irregolarità nel titolo di viaggio ha generato un incasso di oltre 1,9 M€. L'intensificazione dell'attività di riscossione, insieme all'introduzione di facilitazioni di pagamento, ha consentito di ottenere un risultato "record" in valore assoluto per l'intera storia di AMT e +37% verso l'anno precedente.



## **6. Territorio e istituzioni**

### **a. Partecipazione ad eventi**

L'alta direzione e il primo livello di struttura hanno partecipato, nel corso del 2022, ad eventi esterni che hanno garantito visibilità all'azienda in occasione di seminari, meeting nazionali e internazionali, convegni organizzati con l'Università, associazioni di categoria, realtà produttive locali, istituzioni pubbliche.

Anche nel 2022 AMT ha partecipato alla Smart Week, l'appuntamento ormai consolidato per raccontare l'azienda e il suo sviluppo tecnologico ai professionisti della mobilità.

Ancora una volta protagonista è stata la diffusione delle best practice di AMT nel campo delle tecnologie Smart applicate al TPL; anche quest'anno all'interno di Smart Week si è svolto Move APP Expò, l'approfondimento annuale sui temi legati al trasporto pubblico. L'azienda è stata protagonista in diversi interventi raccontando il progetto elettrico, i sistemi intelligenti applicati al monitoraggio passeggeri, i progetti condivisi con il Comune di Genova, lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa.

AMT ha aderito anche nel 2022 al progetto di Confindustria dedicato al mondo scuola "Ragazzi in azienda" accogliendo gli studenti in visite virtuali.

### **b. Università ed Enti di Ricerca**

Nel corso del 2022 è proseguita la collaborazione tra Università di Genova e AMT con l'obiettivo di ampliare e rafforzare le attività congiunte già avviate negli anni precedenti.

Sono state mantenute forti relazioni già in essere con il mondo accademico, in particolare con i Dipartimenti DITEN, DIBRIS e CIPI dell'ateneo genovese, facoltà di Ingegneria, e con il CIELI (Centro Italiano di Eccellenza nella Logistica Integrata).

### **c. Collaborazione con Enti Locali (EE.LL.)**

L'azienda, unitamente agli enti locali soci, ha mantenuto un confronto continuo con i comuni del territorio metropolitano di Genova sulle tematiche legate alla mobilità in un'ottica di miglioramento del servizio offerto sia dal punto di vista societario sia da quello gestionale.

Dal punto di vista gestionale AMT ha investito nel territorio metropolitano avviando una serie di iniziative volte a potenziare l'offerta dell'azienda ed ha lanciato nuove iniziative commerciali volte a fidelizzare i propri clienti.

L'azienda ha messo a disposizione del territorio metropolitano il proprio know how tecnologico avviando, ad esempio, progetti di sperimentazione dell'utilizzo di bus elettrici in alcuni comuni dell'area e chiedendo finanziamenti nell'ambito del PNRR per garantirne un ulteriore sviluppo nei prossimi anni. In un'ottica di trasparenza e collaborazione, l'azienda risponde con regolarità e rapidità a tutte le richieste (richieste scritte ex art 54, mozioni ed interrogazioni) che arrivano dai Comuni.

Con l'affidamento "in house" anche per l'ambito extra-urbano (ex bacino TG), divenuto operativo dal 1° gennaio 2021, AMT è diventata un'azienda di trasporto con oltre 2.900 dipendenti che offre quotidianamente il servizio nei 67 comuni dell'Area Vasta, implementando ulteriormente il proprio fatturato ed il numero di passeggeri trasportati.

Il sistema di mobilità del genovesato è un sistema complesso che comprende una pluralità di attori pubblici e privati:

- la Città Metropolitana, ente di governo dell'Ambito Territoriale Ottimale di Genova, a ciò delegato dalla Legge Regionale n. 33/2013 e s.m.i.;
- i 67 Comuni dell'area vasta, enti territoriali su cui viene erogato il servizio di trasporto pubblico oggetto dell'affidamento;
- i Comuni di Bonassola, Carro, Deiva Marina, Framura, Levanto, Maissana, Varese Ligure e Urbe che, pur partecipando economicamente all'Accordo di Programma, sono esterni all'ambito territoriale della Città Metropolitana di Genova.

#### **d. Sperimentazione gratuità Trasporto Pubblico genovese**

Il 1° dicembre 2021 è partita la sperimentazione della gratuità del Trasporto pubblico in ambito urbano. La sperimentazione ha interessato per tutto il 2022 gli impianti verticali (ascensori, funicolari e cremagliera) e la metropolitana: i primi gratuiti tutti i giorni tutto il giorno; la seconda gratuita nelle fasce di morbida, dalle 10:00 alle 16:00 e dalle 20:00 alle 22:00 tutti i giorni. L'obiettivo principale dell'iniziativa è la modifica della ripartizione modale a favore del Tpl, aspetto di cruciale importanza anche e soprattutto in epoca post Covid, la finalità di tale sperimentazione è l'acquisizione di nuovi utenti, il riequilibrio dei carichi con spostamento degli utenti dalle fasce di punta alle fasce di morbida e il miglioramento dell'impatto ambientale. L'iniziativa si configura come sperimentale e selettiva. Nel primo anno di sperimentazione (1 dic 2021 / 30 novembre 2022) si sono conseguiti i seguenti risultati: sulla metropolitana si è registrato un incremento dei passeggeri trasportati del 44%, di cui 58% nelle fasce di gratuità e 34% in punta, dove i passeggeri sono paganti; sugli impianti verticali si è registrato un incremento dei passeggeri trasportati del 44%. Tale sperimentazione ha pertanto determinato un incremento dei passeggeri trasportati nelle fasce paganti del 34%, a fronte di un incremento complessivo dei passeggeri del trasporto pubblico urbano del 10%.

## 7. Il valore delle normative

### a. Decreti Legislativi 231/01 e L.190/2012 e normativa correlata

In ottemperanza alle normative di cui al D. Lgs. 231/01 e della L. 190/12, AMT S.p.A. ha predisposto già da diversi anni, e continua a mantenere efficacemente attuati al proprio interno, rispettivamente:

- un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 (MOGC231 o Modello 231);
- un Documento contenente misure di prevenzione della corruzione integrative di quelle adottate ai sensi del D. Lgs. 231/01 (con piano operativo triennale 2023-2025) (MOGC190 o Modello 190), il quale costituisce il cardine su cui poggia l'impalcato documentale del sistema di prevenzione della corruzione di AMT.

Tale Documento trova il proprio fondamento normativo nel disposto dell'art. 1, comma 2 bis, della L. 6 novembre 2012 n. 190, rientrando AMT (quale società in controllo pubblico) nel novero dei soggetti di cui all'art. 2 bis, comma 2, del D. Lgs. 14 marzo 2013 n. 33.

In particolare, tali soggetti sono tenuti ad adottare misure di prevenzione della corruzione integrative rispetto a quelle adottate sulla base del D. Lgs. 231/2001, estendendone pertanto l'ambito di applicazione non solo ai reati contro la pubblica amministrazione previsti dal citato Decreto, ma anche a tutti quelli considerati nella L. 190/2012 e normativa collegata in materia. Ciò, come evidenziato dalla Delibera n. 1134 ANAC del 20 novembre 2017, in attuazione di una logica di coordinamento delle misure e di semplificazione degli adempimenti. E ciò anche quando i reati sono commessi in danno della Società, differenziandosi così dai presupposti del D. Lgs. 231/01 (che ha riguardo solo ai reati commessi nell'interesse o a vantaggio della stessa).

Poiché la delibera sopra citata prevede al punto 3.1.1 la necessità che tali misure siano ricondotte in un documento "unitario" che tenga luogo del Piano di Prevenzione della Corruzione (PTCT) (oggi confluito nel Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO), dette misure sono state opportunamente "perimetrate" in un documento specifico con i suoi relativi allegati (il "MOGC190") al fine di renderle chiaramente identificabili. Tale documento contiene anche un Piano Operativo Triennale relativo alle suddette misure e più in generale dell'intero sistema di gestione aziendale in materia di prevenzione della corruzione.

Va, inoltre, evidenziato che AMT si è anche uniformata allo standard internazionale della norma UNI ISO 37001:2016 (best practices previste per le società che vogliono prevenire e contrastare i fenomeni corruttivi) conseguendo la relativa certificazione nell'aprile 2019, che tutt'ora mantiene, manifestando così la determinazione aziendale nella prevenzione di tali fenomeni. I requisiti e le misure di prevenzione e controllo previsti da tale standard costituiscono una peculiare ed importante misura integrativa e rafforzativa in chiave anti-corruttiva del Modello 190.

L'Organismo di Vigilanza 231, continua a risultare composto da due membri esterni e da un membro interno. Tale Organismo, tra gli altri suoi compiti: vigila sull'effettività del Modello aziendale 231, cioè sulla coerenza tra i comportamenti concreti e il Modello 231 istituito, ed esamina la sua adeguatezza, ossia la sua reale capacità di prevenire i comportamenti vietati; analizza nel tempo i requisiti di solidità

e di funzionalità del Modello 231 e formula proposte all'Organo Dirigente per il necessario aggiornamento in senso dinamico dello stesso; promuove, coordinandosi con le funzioni aziendali competenti, idonee iniziative per la diffusione della conoscenza e della comprensione dei principi del Modello 231, definendo specifici programmi di informazione/formazione e comunicazione; rileva gli eventuali scostamenti comportamentali che dovessero emergere dall'analisi dei flussi informativi e dalle segnalazioni ricevute; accerta e segnala all'Organo Dirigente, per gli opportuni provvedimenti, le violazioni del Modello 231 che possano comportare l'insorgere di responsabilità etc..

Come di consueto, anche per l'anno 2022, l'Organismo di Vigilanza 231 ha predisposto ed inviato ad AMT la propria relazione sull'attività effettuata, nella quale, in particolare, sono rendicontate le attività di sorveglianza svolte sull'applicazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per prevenzione dei reati 231 e sulla verifica della applicazione dei protocolli e delle procedure previste da tale Modello, in ottica "esimente" per la Società.

In ambito formativo, sono stati completati i corsi specifici anticorruzione per tutto il personale amministrativo occupato nelle aree aziendali a maggior rischio corruttivo, ivi compresi i dipendenti che operano nell'ambito dell'area del servizio provinciale. Nell'occasione si sono forniti anche cenni ed elementi di conoscenza sulla materia 231. Alla luce anche di alcune recenti modifiche normative, è attualmente allo studio la predisposizione di nuovi moduli formativi, al fine di meglio calibrare l'offerta ed i contenuti dei relativi corsi in ottica migliorativa.

## **b. Sistema di Gestione Integrato**

L'attività del Sistema di Gestione Integrato trova il proprio consolidamento nel tessuto organizzativo e gestionale aziendale, dando supporto e sistematicità all'attività di controllo normativo ed operativo.

Il riconoscimento da parte di primario Ente, terzo ed indipendente, delle certificazioni aziendali sottese a tale Sistema Integrato (ISO 37001:2016; ISO 9001:2015 qualità; ISO 14001:2015 ambiente; ISO 45001:2018; ISO 50001:2018 energia), certificazioni tutt'ora in corso di validità, conferma ed attesta la presenza di questo tessuto ad un elevato livello di sviluppo e, a sua volta, stimola l'azienda ad un miglioramento continuo delle proprie performances, anche in ottica 231 e 190.

## **c. Privacy**

Nel 2022 sono proseguite le attività di organizzazione, verifica e armonizzazione ai contenuti del Regolamento Europeo 679/2016 (cosiddetto GDPR ovvero "General Data Protection Regulation").

In particolare, è stata effettuata una verifica generale di tutti gli aspetti legati alla privacy attraverso un'apposita attività di analisi condotta con l'ausilio di un fornitore esterno qualificato (Liguria Digitale). Le attività hanno perseguito due obiettivi.

Innanzitutto si è proceduto a portare avanti quel insieme di analisi e attività necessarie a raggiungere la conformità del sistema Privacy di AMT a quanto previsto dalla normativa di riferimento (GDPR).

In secondo luogo molto del lavoro ha riguardato la risoluzione di problemi contingenti. Ogni nuova iniziativa ed ogni attività aziendale coinvolge aspetti che riguardano la Privacy. Pertanto durante tutto l'esercizio, è stato necessario concentrare l'attenzione sulla risoluzione di problemi quotidiani.

In particolare si sono affrontate le questioni Privacy che riguardano le seguenti attività:

1. Scuolabus / Servizio di Trasporto Provinciale
2. Accesso Visitatori locali aziendali di AMT
3. Easypark
4. CityPass
5. Reclami e rimborsi
6. Abbonamenti agevolati
7. Videosorveglianza mezzi di trasporto pubblico
8. Videosorveglianza nei Siti aziendali AMT
9. Convenzione ADT Comune di Genova
10. Progetto GoGoGe
11. Controllo Green Pass
12. Progetto SilverBus
13. Euroflora
14. Applicazione smartphone AMT (APP)
15. Servizio ILA / "portale del viaggiatore"
16. Acquisto on line di biglietti AMT
17. Club AMT e Newsletter
18. Gestione del Centro di medicina Preventiva
19. Whisteblowing
20. Fascicolo del Cittadino
21. Processo degli acquisti - Responsabili esterni
22. Selezione del personale
23. Sito Internet di AMT
24. Sito Internet della Ferrovia Genova Casella
25. Gestione dei Cookies
26. Utilizzo dei Google Analytics e trasferimenti dei dati in paesi extra UE

Per agevolare il flusso di informazioni tra la Direzione e le varie funzioni aziendali e consentire una puntuale risposta alle previsioni normative, è stata individuata la figura intermedia del “referente operativo” per ogni direzione, ovvero macro area organizzativa, in modo che il Delegato di funzione abbia un supporto operativo.

Inoltre, è iniziata una proficua collaborazione con un gruppo di DPO di alcune aziende di trasporto pubblico locale con i quali mensilmente sono stati analizzati i vari aspetti comuni di gestione della privacy nonché ogni nuova indicazione del Garante della Privacy.

Nel corso dell’esercizio 2022 non ci sono state segnalazioni di violazioni della Privacy.

## 8. Tecnologie, digitalizzazione, processi

Il 2022 è stato un anno particolarmente oneroso in termini di attività, sia per la riprogettazione gestione e evoluzione dei sistemi in essere che per la realizzazione di nuovi sistemi e la partecipazione ai grandi progetti di trasformazione della Città e della mobilità urbana.

La riprogettazione e realizzazione della nuova architettura dei sistemi infrastrutturali del Servizio Provinciale, in termini di connettività di tutte le sedi remote, di protezioni di cybersecurity e di integrazione dei processi, è una attività che ha richiesto particolare impegno ingegneristico e di risorse. Questa attività ha sinergicamente sfruttato l'architettura resiliente e prestazionale sviluppata nel 2021, e si completerà nel 2023. In continuità, nel 2022 l'attività di riprogettazione prestazionale e resiliente delle infrastrutture di connettività ha riguardato in particolar modo gli Impianti Verticali e la Funicolare Zecca-Righi.

Sempre per la parte infrastrutturale, è stata realizzata la nuova architettura di connettività dei varchi progettata nel 2021 che ha portato gli effettivi risparmi attesi (€40.000/anno)

In conseguenza dei conflitti internazionali (Russia-Ukraina) i sistemi di cybersicurezza sono stati ulteriormente ampliati ed integrati con nuove funzionalità, è stato realizzato un sistema di rivelazione delle potenziali minacce di sicurezza (SIEM – Security Information and Event Management), ed è stata profusa particolare attenzione alla gestione degli alert ed incident di sicurezza. Parallelamente, per aumentare la resilienza dell'Azienda e del suo capitale umano, in collaborazione con la Funzione Formazione è stata introdotta una piattaforma web-learning di Security Awareness per la formazione attiva e continua del personale sui temi della cybersicurezza.

I sistemi di gestione della flotta (AVM) sono stati oggetto di un importante lavoro di evoluzione. Il sistema centrale di gestione è stato upgradato per consentire l'integrazione completa dei mezzi del Servizio Provinciale sia per l'informazione all'utenza che per la regolazione del servizio. Quest'ultima attività sarà completata nel 2023 in sinergia col progetto Regionale di Bigliettazione Elettronica. Visto il significativo e continuo aumento dei mezzi dotati di videosorveglianza, che a tendere saranno il 100% della flotta, è stato upgradato il sistema di gestione della videosorveglianza di bordo e l'infrastruttura dedicata, che permette la gestione degli allarmi in tempo reale con visione delle telecamere dal Centro Operativo e lo scarico delle immagini da remoto. In continuità col progetto iniziato nel 2021, è stato attivato un nuovo sistema di gestione dei dati CanBus e di servizio provenienti dai mezzi in servizio, con nuove funzionalità di verifica per la Manutenzione. In questo senso, continua il lavoro di integrazione nel sistema dei diversi mezzi nuovi acquisiti dai vari costruttori, con particolare attenzione alla disponibilità dei parametri di esercizio dei mezzi elettrici.

La Metropolitana rappresenta un enorme bacino di attività svolte nel 2022 e in realizzazione nel 2023. Storicamente le reti di comunicazione Metro sono state realizzate da svariati fornitori e sono in una condizione di obsolescenza avanzata. In stretta ed efficace collaborazione col personale Metro, sono state risolte problematiche storiche della rete segnalamento, sono stati catalogati e dettagliati tutti i sistemi ed impianti presenti, ed è stata quindi progettata ed ingegnerizzata la configurazione di tutti i sistemi su una nuova rete di comunicazione convergente. La realizzazione della nuova rete e la migrazione omogenea dei servizi su di essa verrà effettuata nel 2023, ma per sfruttare una convenienza economica senza eguali l'acquisto dei nuovi apparati è stato fatto attingendo al canale Mepa-Consip con un risparmio significativo. Questo progetto traguarda e predispone anche l'integrazione di tutte le estensioni della rete Metropolitana presenti e future previste per la Città.

Il Progetto 4 Assi, che verrà realizzato a partire dal 2023, per le sue peculiarità progettuali e le ricadute sui sistemi, impatta significativamente in termini di impegno progettuale e di predisposizione architettonica profusi nel 2022. Con la previsione di migliaia di dispositivi di rete su circa 300 fermate sparse sul territorio che dovranno essere gestiti sulla rete aziendale, è stata necessaria una attenta progettazione dell'ingegneria dell'infrastruttura di rete con criteri di massima cybersicurezza, ridondanza, affidabilità e prestazioni. Questo ha richiesto la propedeutica predisposizione dell'infrastruttura e dei sistemi esistenti per poter gestire questo grande numero di nuovi dispositivi. Parallelamente è stata necessaria la predisposizione di infrastruttura e sistemi AVM per la gestione delle nuove fermate intelligenti, e la predisposizione del sistema Varchi per corsie riservate per gestire i previsti 70 nuovi varchi di controllo e sanzionamento.

## 9. Sostenibilità

### a. Consumi di energia

L'attività di AMT comporta importanti impatti ambientali su aspetti che interessano la sostenibilità in ambito urbano, quali ad esempio le emissioni in atmosfera, il rumore e gli effetti sul traffico.

Il profilo energivoro che caratterizza l'azienda evidenzia un consumo di energia per il 2022 pari a circa 16.480 TEP (tonnellate equivalenti di petrolio) suddiviso in base alla fonte primaria secondo le seguenti percentuali: 75,75% gasolio, 21,71% energia elettrica (trazione, forza motrice e illuminazione) e 2,54% metano (riscaldamento ambienti di lavoro).

Nell'ambito della sostenibilità ambientale, e con l'obiettivo di ridurre l'età media dei bus, AMT ha proseguito nel rinnovamento del parco con particolare focalizzazione sui mezzi elettrici.

I rinnovi delle certificazioni UNI EN ISO 14001:2015 per la parte Ambiente e UNI EN ISO 50001:2018 per la parte Energia, confermano ed attestano le buone politiche che l'azienda ha adottato.

Si riportano di seguito i consumi, aggregati per vettori energetici

ANNO RIFERIMENTO	GASOLIO [litri]	ENERGIA ELETTRICA [kWh]	METANO [Sm <sup>3</sup> ]
2022	14.517.359	19.129.733	373.448

Detti valori normalizzati in Tonnellate Equivalenti di Petrolio (TEP) portano alla seguente ripartizione:

- Gasolio 75,75%
- Energia Elettrica 21,71%
- Metano 2,54%
- **Calcolo tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti**

Il calcolo delle tonnellate equivalenti di CO<sub>2</sub> viene effettuato con riferimento ai dati di ISPRA disponibili sul sito Ministero dell'Ambiente (Aria/Emission trading/Monitoraggio Emissioni Gas Serra/...)

Ton CO2 – anno 2022	
Metano (CH4) – riscaldamento	943
Gasolio – Servizio Urbano (*)	23.618
Gasolio – Servizio Extraurbano (**)	7.350
<b>TOT.</b>	<b>31.911</b>

(\*) Calcolato con dati ISPRA su effettivi Km percorsi e classi EURO.

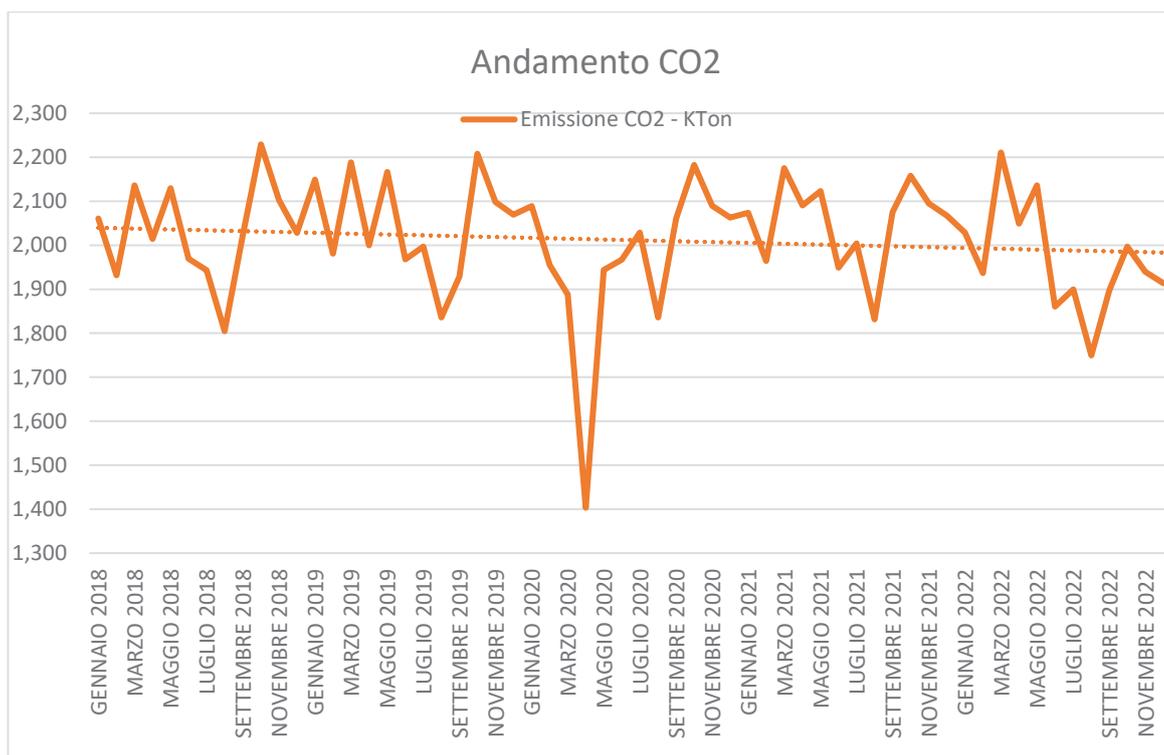
(\*\*) Calcolato sul complessivo dei litri di gasolio con dati ISPRA globali.

Per ciò che riguarda invece il gasolio, si può fare specifico riferimento ad una banca dati, realizzata sempre a cura di ISPRA ([www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp](http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp)), appositamente creata per i mezzi di trasporto.

I dati sono forniti per i fattori inquinanti (NOX, CO, PM10) e clima alteranti (CO2) in funzione della classe di motorizzazione (Euro 1...6) e in funzione del numero di km percorsi.

Per monitorare le emissioni ad opera dei propri mezzi, AMT si è dotata di un sistema di calcolo che prende i dati giornalieri di utilizzo di ogni singolo mezzo dal sistema SAP.

Le azioni realizzate a partire da gennaio 2019 ad oggi hanno portato a una riduzione di emissioni di CO2, come mostrato nel grafico successivo



Il valore complessivo di tonnellate di CO<sub>2</sub> di gasolio nel 2022 risulta:

**KTonCO<sub>2</sub> – GASOLIO = 31 (30.968)**

Le oscillazioni visibili nei vari mesi sono dovute alla variabilità dei chilometri percorsi dalla flotta bus con un picco minimo in corrispondenza dei mesi di lockdown 2020.

Per quanto riguarda l'energia elettrica AMT, da diversi anni, ha attuato la politica di acquisto di energia elettrica verde (da fonte rinnovabile), attestata all'origine.

È quindi corretto attribuire:

TonCO<sub>2</sub> – En. Elettrica VERDE = 0

con un risparmio rispetto ad un acquisto indifferenziato di circa:

TonCO<sub>2</sub> – En. Elettrica MIX = 5100

In definitiva le emissioni di CO<sub>2</sub> di AMT possono essere così quantificate:

ANNO RIFERIMENTO	GASOLIO [tonCO <sub>2</sub> ]	ENERGIA ELETTRICA [tonCO <sub>2</sub> ]	METANO [tonCO <sub>2</sub> ]	TOTALE [tonCO <sub>2</sub> ]
2022	30.968	0	943	31.911

## b. Emissioni in atmosfera

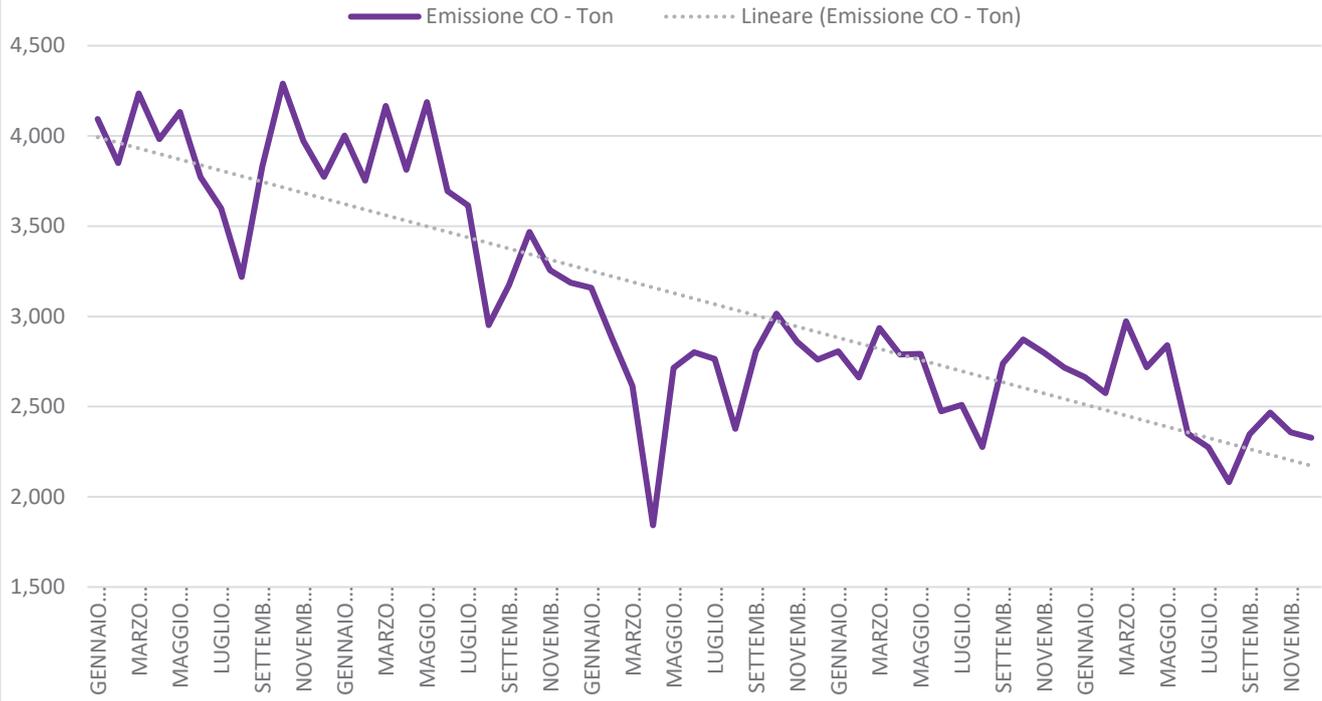
A seguire si evidenziano, graficamente, gli ulteriori benefici ottenuti sull'ambiente a seguito del processo di rinnovamento del parco bus.

Gli inquinanti presi in esame sono:

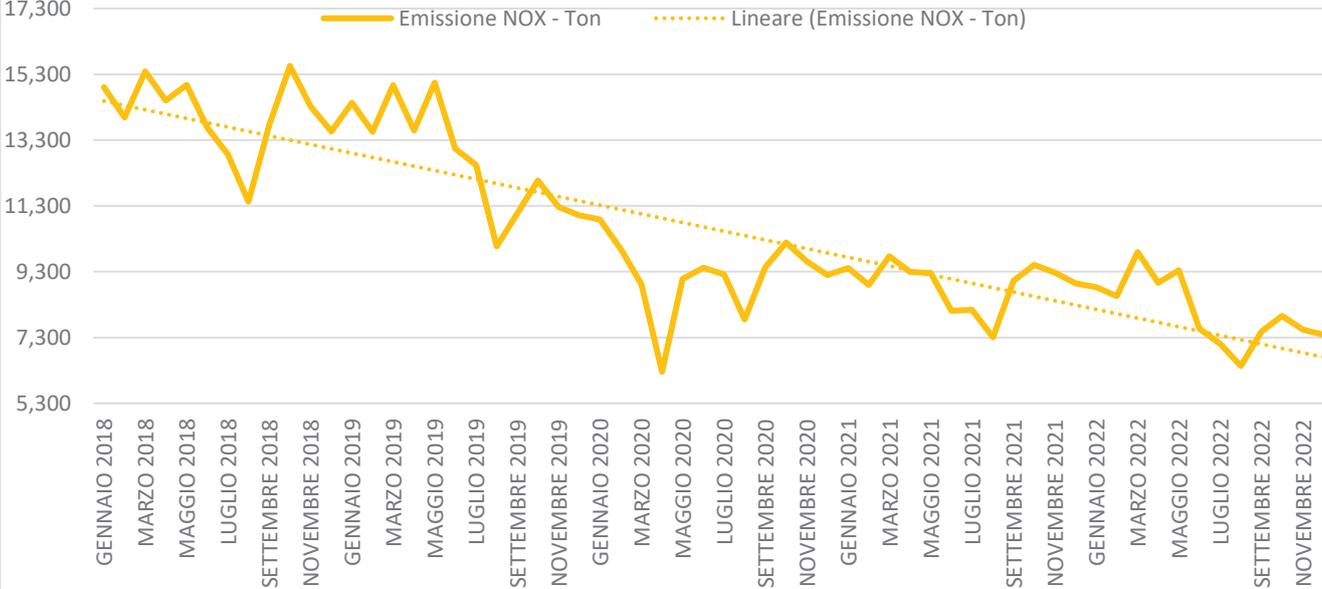
- NO<sub>x</sub> – monossido e biossido di azoto
- CO – monossido di carbonio
- PM10 - particolato

L'andamento di dette emissioni, i benefici ottenuti con l'inserimento dei veicoli di classe di emissione euro 6 e, in particolare, con i mezzi totalmente elettrici, abbinati ad un acquisto di energia verde, comportano per l'ambiente significativi vantaggi.

### Andamento CO

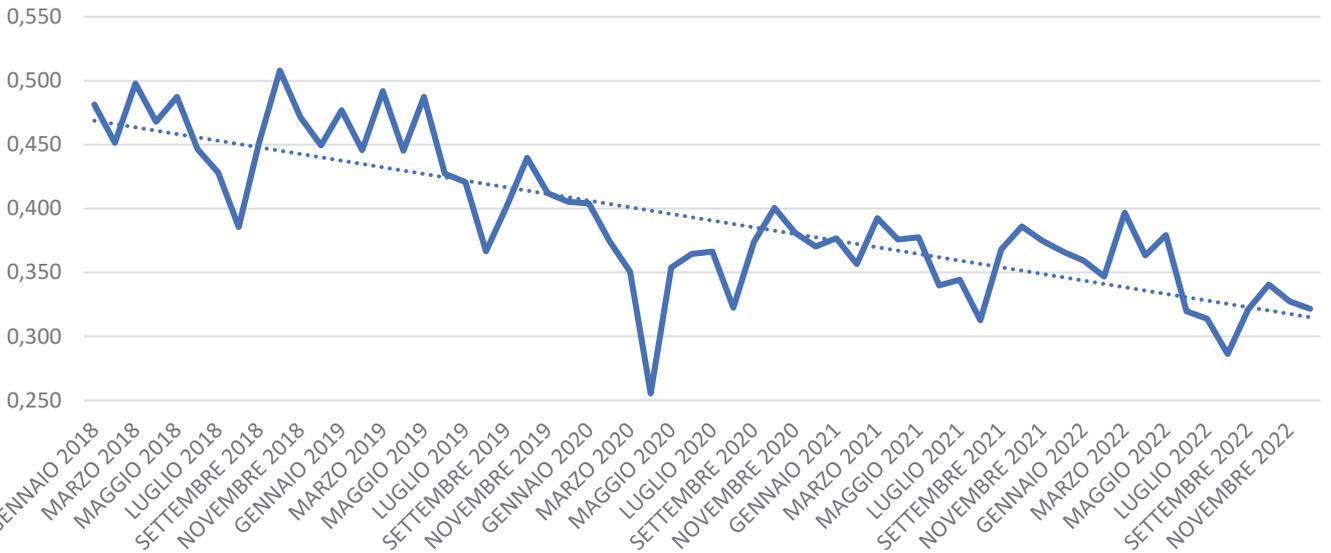


### Andamento NOx



### Andamento PM 10

— Emissione PM 10 - Ton      ..... Lineare (Emissione PM 10 - Ton)



### **c. Infrastrutture**

Nel 2021 AMT ha disposto il rifacimento dell'impianto di illuminazione dell'intera via di corsa della linea metropolitana e delle stazioni di Brin e Dinegro (comprehensive di locali aperti al pubblico, locali tecnici e sottostazioni elettriche); l'impianto di illuminazione esistente (normale e di riserva) è stato sostituito con un nuovo impianto a tecnologia LED.

I lavori hanno comportato la sostituzione di 2.080 corpi illuminanti, suddivisi come segue:

- ✓ 1.132 lungo la via di corsa,
- ✓ 452 presso la stazione Brin,
- ✓ 496 presso la stazione Dinegro.

Grazie all'impostazione data al Capitolato Tecnico, si è raggiunto il duplice obiettivo di abbattere di oltre la metà (54%) i consumi energetici e al contempo migliorare le condizioni di illuminamento degli ambienti del metrò (con positive ricadute sulla sicurezza e la qualità del lavoro).

In particolare si è passati da una potenza installata di 122 kW dell'impianto preesistente ad una di 56 kW del nuovo impianto a LED. In termini di energetici ciò significa un risparmio annuo di 580.000 kWh.

Da notare che il nuovo impianto a LED è coperto da una garanzia di 5 anni da parte della ditta installatrice.

Nel corso del 2022 sono stati definiti i progetti ed i capitolati per l'esecuzione, nel corso del 2023, del rifacimento dell'impianto di illuminazione delle rimanenti stazioni della linea metropolitana, anche in questo caso comprehensive di locali aperti al pubblico, locali tecnici e sottostazioni elettriche, in modo da sostituire l'impianto di illuminazione esistente (normale e di riserva) con un nuovo impianto a tecnologia LED.

I lavori comporteranno la sostituzione di 4.301 corpi illuminanti, suddivisi come segue:

- ✓ 407 presso la Stazione Principe,
- ✓ 483 presso la Stazione Darsena,
- ✓ 572 presso la Stazione San Giorgio,
- ✓ 917 presso la Stazione Sarzano,
- ✓ 703 presso la Stazione De Ferrari,
- ✓ 1219 presso la Stazione Brignole.

Come nel caso della precedente gara d'appalto, l'obiettivo atteso è di abbattere i consumi energetici migliorando al contempo le condizioni di illuminamento degli ambienti del metrò.

L'esperienza maturata su questa tipologia di impianti dimostra che, grazie ai soli risparmi conseguiti sulla bolletta energetica, l'investimento iniziale viene ripagato nei primissimi anni di esercizio dell'impianto.

Dal punto di vista dell'attenzione all'ambiente è, inoltre, importante rilevare che AMT, in ciascun sito industriale, dispone di impianti di depurazione finalizzati al trattamento delle acque industriali derivanti dalle attività produttive.

Nell'ambito del processo di continuo miglioramento e, in particolare, di attenzione all'ambiente, nel corso degli ultimi anni, in maniera volontaria, l'azienda ha deciso di dotarsi delle più appropriate tecnologie ai fini di assicurare il miglior processo di depurazione delle acque tecnologiche trattate nei siti industriali. In particolare, è stato ultimato il processo di sostituzione dei depuratori di tipo elettrochimico con altri di tipo chimico-fisico. Oltre agli impianti di depurazione sono presenti, nei

siti ove le stazioni di rifornimento gasolio sono all'aperto, gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia.

#### **d. Sviluppo del sistema elettrico**

La nuova "storia elettrica" di AMT è partita a fine 2017, ha iniziato a concretizzarsi nel 2019 ed ogni anno si arricchisce di nuovi ed importanti tasselli. Si parla di nuova storia perché AMT ha un passato storico elettrico molto importante, tanto che il nome originario dell'azienda era UITE, Unione Italiana Tramways Elettrici e anche oggi continua ad esercire in elettrico la metropolitana, 17 impianti verticali (tra 14 ascensori, due funicolari e una ferrovia a cremagliera) e una linea filobus. Quando si parla di nuova storia si fa riferimento all'introduzione di bus elettrici di nuova generazione.

Fin da subito in azienda, anche grazie ad una sperimentazione dei primi anni 2000, vi è stata la consapevolezza della complessità dell'introduzione dell'elettrico e dell'impatto che questo avrebbe avuto su infrastrutture, disegno delle linee ed esercizio.

Nel corso degli anni 2018, 2019 e 2020 sono stati sperimentati sulle strade genovesi:

- **eBus EL E80 da 7,8 m di Rampini**
- **eBus K7 da 8,7 m di BYD**
- **eBus Aptis di Alstom da 12 m con 4 ruote sterzanti**
- **Filobus Van Hool da 24 m**
- **eBus eCitaro di Mercedes da 12m**
- **eBus Caetano da 12m**
- **eBus E60 da 6,11 m di Rampini**
- **eBus Alfabus da 8,15m**
- **eBus Rampini da 6 metri**
- **Crealis snodato elettrico tramlook di Iveco.**

Nel 2021 sono stati testati altri veicoli elettrici ed un bus a idrogeno, AMT si è accreditata così come partner autorevole e affidabile per le sperimentazioni di nuovi veicoli e nuovi prototipi:

- **eBus Iveco da 9.5 metri, misura inedita per il mercato,**
- **eBus Citaro G Mercedes da 18 metri**
- **prima volta a Genova, in ambito urbano, bus a idrogeno New Urbino 12 Hydrogen di Solaris da 12 metri con cella a combustibile**

Parallelamente sono proseguiti i lavori di elettrificazione dei depositi Mangini e Cornigliano. In particolare nel corso del 2022 è entrato a regime il nuovo impianto di ricarica del deposito di Cornigliano con 40 nuove postazione di ricarica da 100 kW ciascuna. Detto impianto inoltre rappresenta di fatto un prototipo unico: tutti i charger sono concentrati in uno specifico apposito locale, su due piani, costruito ad hoc. La distribuzione avviene in corrente continua ed è attestato su specifico *front end* collegato ad un arrotolatore, dotato di telecomando, su cui è avvolto il cavo con lo specifico connettore per il collegamento al bus. Si evidenzia che la scelta di concentrare le apparecchiature in un locale unico presenta, in linea di principio, importanti vantaggi: riduzione

degli ingombri nelle corsie di parcheggio, contenimento del rumore prodotto dai carica batterie, atmosfera e temperatura controllate.

Proprio l'impianto di ricarica è la parte più complessa e caratteristica del progetto elettrico di AMT. La realizzazione di un polo elettrico è, infatti, un complesso problema di ingegneria elettrica in quanto richiede la capacità di gestire elevate potenze elettriche in sicurezza e con soluzioni smart. La situazione attuale è la seguente:

- ✓ la rimessa Mangini dispone oggi di 45 **postazioni** di ricarica: 10 postazioni da 30 kW e 35 postazioni da 50 kW;
- ✓ queste ultime saranno incrementate di 18 unità (espandibili fino a 30) entro il primo semestre 2024, per un totale di **63 postazioni** disponibili;
- ✓ la rimessa di Cornigliano dispone oggi di **42 postazioni** di ricarica da 100 kW;
- ✓ queste ultime saranno incrementate di 6 unità entro luglio 2023 e di ulteriori 13 unità sul piazzale esterno entro giugno 2024, per un totale di **61 postazioni** disponibili.

## 10. Innovazione

Nel corso del 2022 AMT ha proseguito le attività intraprese nel contesto dell'innovazione aziendale, scelta strategica che nel corso degli anni si è concretizzata nella capacità di ricercare, sperimentare e aggiornare le conoscenze tecnologiche applicabili al contesto del trasporto pubblico locale. Il consolidamento progressivo di questa capacità è stato reso possibile negli anni anche grazie alla collaborazione con partner di alto livello: da un lato, AMT conferma il continuo confronto con gli stakeholder, aziende e produttori, con i quali condivide e mette in campo la sperimentazione delle nuove tecnologie, dall'altro lato, l'azienda offre agli enti pubblici locali di riferimento le competenze necessarie al buon funzionamento del servizio pubblico parallelamente alle competenze progettuali per lo studio e l'analisi di sistemi complessi.

Le attività riconducibili all'innovazione sono molteplici e si possono inquadrare all'interno di 4 filoni tematici: innovazione di infrastrutture e servizi, innovazione ed elettrificazione della flotta, Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), Progetti finanziati.

### a. Innovazione di infrastrutture e servizi

- 4 Assi di Forza del TPL: nel corso del 2022 AMT ha proseguito la sua attività di supporto al Comune di Genova nell'ambito del progetto "4 Assi di Forza" del trasporto pubblico locale, che prevede la realizzazione di un sistema di TPL elettrico articolato sulle principali direttrici che attraversano il capoluogo ligure e, in fasi progressive, la realizzazione di opere civili, impianti e infrastrutture tecnologiche che comporteranno sostanziali trasformazioni nella pianificazione della rete e nella programmazione dei servizi.

Con riferimento all'adeguamento infrastrutturale della rimessa di Gavette, in funzione dell'iter procedurale legato alla Conferenza di Servizi, AMT ha fornito supporto e consulenza all'amministrazione comunale per la revisione del Progetto Definitivo.

Inoltre, nel corso del 2022 AMT ha fornito supporto alla gara di appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere, collaborando alla redazione del capitolato e affiancando l'Amministrazione durante i sopralluoghi con i partecipanti.

- Supporto agli Enti Locali per le progettualità relative alle infrastrutture del Trasporto Rapido di Massa (TRM).

Nel corso del 2022 AMT ha svolto attività finalizzate a coadiuvare il Comune di Genova e la Città Metropolitana di Genova con riferimento alle diverse fasi di progettazione di tre opere: Skymetro, prolungamento della rete metropolitana fino a San Martino e People Mover Aeroporto-Erzelli.

## **b. Innovazione della flotta, elettrificazione e sistemi di alimentazione alternativa**

21

AMT prosegue il proprio percorso di sostenibilità per fornire un trasporto pubblico sempre più ecologico e green, grazie a un servizio ancora più “elettrico”. Al fine di consentire la progressiva elettrificazione della flotta, l’azienda svolge costantemente attività di scouting, studio e sperimentazione finalizzata all’introduzione di bus elettrici nel parco mezzi. Nel corso del 2022, in particolare, l’azione dell’azienda in questo filone tematico si è concentrata sulle seguenti attività:

- Sperimentazione nuovi mezzi in ambito urbano e provinciale: AMT nel 2022 ha condotto attività di test ed elaborazione dei dati degli e-Bus, per verificarne le previsioni di autonomia e le possibilità di esercizio in fase di progettazione di nuove linee o elettrificazione delle linee esistenti. Nel 2022 sono state effettuate le prove su strada del mezzo YUTONG E9 LOW-ENTRY FULL-ELECTRIC al fine di valutarne l’utilizzo in categoria M9 del piano di circolazione AMT.
- Elettrificazione del TPL nel Tigullio, attività a sua volta ripartita su Asse 1 (tratta Rapallo-Portofino) e Asse 2 (tratta Sestri Levante – Chiavari – Rapallo). Con riferimento all’Asse 1, dopo la consegna del PFTE alla Città Metropolitana, in sua attuazione è stato redatto il Progetto Definitivo per la realizzazione dell’infrastruttura di ricarica elettrica presso la rimessa di Rapallo. A valle della progettazione definitiva, AMT ha condotto le procedure per l’assegnazione della gara di appalto integrato relativa alla progettazione esecutiva e alla realizzazione dei lavori, finanziati con fondi delle risorse relative al Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari al PNRR (DM 315 del 02/08/2021).
- Progetto “deposito satellite” Sorgenti Sulfuree: l’elettrificazione della flotta e la conseguente necessità di realizzare infrastrutture di ricarica presso i depositi implica una diminuzione dello spazio a disposizione per il parcheggio, in funzione delle caratteristiche dei veicoli. Un’ulteriore esigenza è rappresentata anche dalla massimizzazione dell’autonomia dei mezzi e dalla riduzione dei km necessari al loro trasferimento. Per rispondere a questi bisogni è stata ideata una soluzione che prevede di realizzare piccole aree attrezzate con postazioni di ricarica e locali di supporto tecnico-logistico. Questi spazi afferiscono ad un deposito, ma sono funzionali alle due necessità sopra individuate e vengono definiti “depositi satellite”.
- Altre tecnologie di trazione: al fine di individuare la migliore modalità di trazione alternativa al termico, in particolare per le linee extraurbane, è stato sviluppato uno studio che si è focalizzato sulle modalità finanziabili (es. PSNMS) e in particolar modo sulle potenzialità e i limiti di utilizzo dei veicoli alimentati con GNL, GNC o elettricamente. Le tre tecnologie sono

state valutate in base alla disponibilità sul mercato di taglie e classi di veicoli, sistemi di ricarica o rifornimento e manutenzione dei sistemi.

### **c. Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)**

I Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) rappresentano tutti quegli strumenti funzionali alla gestione delle reti di trasporto e all'erogazione di servizi per i passeggeri, al fine di fornire ad entrambi i target gli strumenti più utili per soddisfare le rispettive esigenze.

GoGoGe è il progetto di sperimentazione di una piattaforma "Mobility as a Service" (MaaS) sul territorio metropolitano genovese. Tale modalità innovativa permette di integrare diversi servizi di trasporto su un'unica piattaforma, capace di rispondere a tutte le esigenze specifiche di mobilità dei cittadini. AMT condivide infatti con l'amministrazione pubblica l'esigenza di innovazione della mobilità locale e trova nel paradigma MaaS le potenzialità per soddisfare tale esigenza. Per testare l'applicazione di un sistema MaaS sul territorio genovese, nel 2022 AMT ha avviato un progetto sperimentale con la collaborazione di Hitachi Rail e MyCicero, siglando un accordo per la creazione di una Associazione Temporanea di Imprese.

### **d. Progetti finanziati (Ricerca, Sviluppo e Innovazione)**

AMT vede una costante partecipazione attiva nell'ambito di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione che ricevono finanziamenti nazionali ed europei, sia attraverso i cosiddetti fondi "diretti" gestiti direttamente dalla Commissione EU (H2020, Horizon Europe), sia attraverso i fondi "indiretti", ovvero i fondi europei gestiti dalle autorità di gestione nazionali e regionali (es. FESR – Fondo Europeo di Sviluppo Regionale).

Il 2022 ha visto la chiusura del progetto 5G (finanziato dal MISE nel 2020) in partnership con Vodafone, Comune di Genova, Leonardo, CNR e Consorzio Start 4.0, e finalizzato a garantire sia la sicurezza dei cittadini in scenari di mobilità urbana, sia la sicurezza delle infrastrutture utilizzate dai cittadini stessi.

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività dei seguenti progetti, che avevano preso avvio nel corso del 2021, quali ad esempio SmartStop, MoreThanThis, Prevent PCP, MobiSpaces.

## 11. Evoluzione del servizio offerto

### a. Metropolitana

Nel 2022 la metropolitana è stata oggetto di diversi interventi di ammodernamento e manutenzione che hanno permesso di innovarne i complessi sistemi di gestione e che nei prossimi anni porteranno al potenziamento e al rinnovamento della linea.

#### a. 1 NUOVI VEICOLI

Nel 2021 sulla base di una Convenzione con Il Comune di Genova, AMT è stata incaricata soggetto attuatore per bandire la gara per la fornitura di 14 nuovi treni, grazie a un finanziamento ministeriale di 70 milioni di Euro.

#### a. 2 MANUTENZIONI STRAORDINARIE

Nel 2021 AMT ha ottenuto un finanziamento per 10 milioni di euro in base al D.M. n. 443 del 12/11/2021 - "Assegnazione delle risorse del Fondo di cui all'art.1, comma 95, della L. 145/2018 per attività di manutenzione straordinaria dei sistemi di trasporto rapido di massa a impianti fissi".

Gli interventi, individuati da AMT, sono sotto elencati.

N° INTERVENTO	OGGETTO INTERVENTO	IMPORTO AMMISSIBILE (€)	Q.TA' AMMISSIBILE	CATEGORIA
1	Revisione generale impianto porte (veicoli di II generazione)	2.500.000,00	12 rotabili	Veicoli II generazione
2	Revisione generale convertitore statico con sostituzione (veicoli di II generazione)	1.200.000,00	12 rotabili	Veicoli II generazione
3	Revisione generale sistema di trazione con sostituzione (veicoli di II generazione)	2.400.000,00	12 rotabili	Veicoli II generazione
4	Sostituzione armamento con attacco tipo Vienna	2.000.000,00	600 metri	ARMAMENTO
5	Sostituzione raddrizzatori e alimentatori (SSE di Brin)	1.200.000,00	-	ALIMENTAZIONE
6	Revisione generale impianti rilevazione e spegnimento incendi (stazioni e gallerie)	700.000,00	N° 10 siti e relative gallerie di collegamento	ANTINCENDIO

Tabella 1

Il decreto sopraccitato è stato reso efficace dalla Corte dei Conti con nota del n. 3053 in data **08/12/2021**. AMT, indicata come soggetto attuatore a giugno 2022, si è immediatamente attivata per dare inizio agli interventi, valutando per ogni punto sopraelencato aspetti tecnici, economici e temporali, tenendo presenti i vincoli di budget e di tempo stabiliti. Nel corso del 2022 AMT ha ultimato la progettazione definitiva e la documentazione necessaria a espletare le gare per tutti gli interventi ed ha già affidato i lavori per gli interventi 1 e 5.

### **a. 3 PROLUNGAMENTO DELLA LINEA**

Nel 2022 il settore Metropolitana di AMT ha supportato il Comune di Genova, dal punto di vista tecnico e operativo, nelle attività legate ai prolungamenti della linea metropolitana a Martinez, Canepari e al completamento della stazione di Corvetto.

Il sostegno al Comune da parte di AMT è riferito ai diversi aspetti relativi al complesso iter di progettazione, realizzazione e messa in servizio delle tratte attualmente in costruzione, nei limiti delle proprie attribuzioni e con le risorse a propria disposizione.

### **b. Manutenzione flotta urbana**

In continuità con quanto definito lo scorso anno, viene inserita una scheda analitica sulla manutenzione urbana, interessata ad una continua revisione di organico e attività con la progressione del progetto elettrico ed in preparazione all'avanzamento del progetto dei 4 assi.

È stato, pertanto, ritenuto interessante dedicare un paragrafo a quest'area tanto strategica per l'azienda. Il mantenimento di elevati parametri di efficienza del servizio dipende dalla risposta rapida ed efficace della manutenzione che lavora in sincrono e in stretta sinergia con le aree movimento. Cuore tecnico nevralgico del sistema azienda, negli anni la manutenzione si è evoluta, affiancando alle attività meccaniche tradizionali la gestione di nuove forme di trazione introdotte nel parco mezzi, come i bus elettrici e i bus ibridi. Alla figura dell'operaio meccanico si sono così progressivamente aggiunte nuove specializzazioni come gli operari mecatronici e figure professionali nel campo dell'elettromeccanica.

Le attività svolte in rimessa si distinguono in **interventi di manutenzione preventiva** e **interventi di manutenzione correttiva**.

Oltre alle attività di manutenzione, il personale di rimessa è impiegato anche in attività collaterali che però hanno un peso specifico considerevole, legato alla corretta applicazione delle certificazioni di Qualità conseguite dall'azienda, come la gestione rifiuti e l'attenzione all'ambiente.

Per la gestione rifiuti del servizio manutentivo urbano, nel 2022 sono state effettuate 1483 operazioni di carico / scarico rifiuti per un totale di 853.427 kg di materiali.

Per il corretto funzionamento e approvvigionamento dei materiali necessari alle attività di manutenzione, il personale di area lavora in sincrono con la direzione Acquisti. Nel 2022 sono stati registrati 18.913 documenti relativi a 169.114 materiali movimentati.

Oltre alle attività operative, ordinarie e straordinarie, la manutenzione collabora all'analisi e alla progettazione delle strategie aziendali sul servizio, in condivisione con le altre aree e funzioni a ciò delegate.

Il progetto più importante su cui l'azienda ha investito negli ultimi 4 anni è senza dubbio il progetto elettrico, che trasversalmente coinvolge diverse funzioni aziendali. La sua complessità è data dalle diverse attività che comporta: lo studio continuo delle tecnologie, l'analisi del mercato, le sperimentazioni, la riorganizzazione logistica, la gestione di elevate potenze, l'infrastrutturazione dei depositi, fino alla progressiva messa a terra del progetto.

Il tema dell'adeguamento delle infrastrutture avanza parallelamente con le questioni legate al rinnovo parco mezzi, soprattutto per la necessità di adattare depositi storicamente adibiti al rimessaggio di bus diesel con la nuova esigenza di mantenere e ricaricare gli e-bus elettrici. Il cambio è radicale e necessita, in ottica transizione elettrica, di una continua riprogettazione degli attuali spazi e di individuazione di nuovi spazi destinabili al trasporto pubblico e all'elettrificazione totale della flotta.

Dal punto di vista dei mezzi green, l'area manutenzione ha seguito nel 2022 la messa in servizio di 30 bus elettrici Solaris E Urbino con le relative attività legate alla nuova modalità di ricarica interoperabile tra modelli diversi di bus.

Sul fronte personale, nel corso dell'anno sono stati ospitati 15 ragazzi in formazione presso il CNOS in ottica di futuro inserimento in AMT nella manutenzione dei bus elettrici e delle relative infrastrutture. Sono stati, inoltre, definiti specifici Piani di aggiornamento tecnico su bus e motori e su bus elettrici ed ibridi per il personale di rimessa.

Nel 2022 sono state programmate, gestite ed eseguite 108 sedute di revisione ministeriale bus, così divise:

- 37 dedicate ai soli bus del servizio urbano;
- 41 dedicate sia ai bus del servizio urbano sia ai bus del servizio provinciale;
- 30 dedicate ai soli bus del servizio provinciale.

### c. Servizio gomma provinciale

I primi mesi del 2022 hanno risentito ancora delle limitazioni imposte dalla pandemia da Covid-19, con volumi di traffico anche sulla rete provinciale inferiori rispetto all'esercizio precedente; la stagione estiva/turistica ha registrato invece un buon utilizzo del trasporto pubblico, con numeri in crescita.

È proseguita l'attività di **integrazione dei due bacini**, urbano genovese e metropolitano, al fine di consolidare il ruolo del trasporto pubblico sull'intero territorio metropolitano.

Sono proseguiti i **servizi scolastici** in tutti i Comuni già attivi nel 2021 con l'aggiunta del servizio nel Comune di Zoagli.

Nel corso del 2022 sono stati attivati i **nuovi servizi a chiamata** nei Comuni di Ne, Bargagli e Davagna, Valbrenna e Borzonasca, come parte del progetto Aree Interne sviluppato con Regione Liguria.

Nei mesi estivi è stata compiuta, per il secondo anno consecutivo, la sperimentazione per l'utilizzo di **bus elettrici sulla tratta Portofino-Santa Margherita**, con buoni risultati. Questa sperimentazione consentirà la progettazione della futura linea elettrica in una zona ad alta valenza turistica e paesaggistica.

A tal proposito sono state esperite le procedure di gara per l'acquisto dei primi 16 mezzi elettrici per la rete provinciale.

Il servizio **Volabus** di collegamento tra Genova Brignole e l'aeroporto Cristoforo Colombo, effettuato con mezzi e personale del servizio provinciale, ha trasportato oltre 100.000 passeggeri nell'anno 2022.



**Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.**

Via Montaldo 2 - 16137 Genova, Italia

T > [+39] 010 558114

F > [+39] 010 5582400

E > amt.spa@amt.genova.it

W > www.amt.genova.it

Reg. Imp. / C.F. e P. IVA 03783930104 - Capitale sociale € 29.521.464,00 i.v.

---

**RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO AI SENSI DELL'ART. 6, C.4 DEL D. LGS  
175/2016**

---

---

Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.

Sede legale in Genova, Via Montaldo 2

[www.amt.genova.it](http://www.amt.genova.it)

Capitale sociale Euro 29.521.464,00 interamente versato

Iscritta nel Registro delle Imprese di Genova al n. 03783930104 - R.E.A. n. 355780

## **1. PREMESSA**

La presente relazione si riferisce all'esercizio chiuso al 31/12/2022 e ottempera alle incombenze previste dall'art. 6 cc. 2, 3, 4 e 5 del D.Lgs 175/2016 essendo AMT S.p.A. una società per azioni a controllo pubblico il cui capitale è detenuto al 100% da Enti pubblici.

### **1. PROFILO DELLA SOCIETÀ**

L'Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (di seguito "AMT" o "la Società") si occupa della gestione del trasporto pubblico a Genova. In particolare provvede a progettare, organizzare e gestire la mobilità pubblica nelle aree urbane sia direttamente sia indirettamente mediante sub affidamento a terzi.

A seguito di Atto Dirigenziale della Città Metropolitana di Genova n. 1169 del 26 giugno 2020, con effetto dal 1° gennaio 2021, è stato affidato ad AMT anche il servizio di trasporto pubblico locale in ambito extra-urbano (lotto 2 – ex bacino TG).

La struttura di governo societario prevede un Consiglio di Amministrazione di 5 membri, nominato dall'Assemblea dei Soci al quale è rimessa la gestione operativa ordinaria della Società. Il Consiglio di Amministrazione è l'organo cui competono i poteri per la gestione ordinaria della società, ad esclusione degli atti riservati dalla legge o dallo Statuto agli Azionisti. Dura in carica tre esercizi ed è rieleggibile e deve possedere i requisiti di onorabilità, professionalità ed autonomia previsti dalla normativa vigente in materia.

Fatte salve le attività di rendicontazione previste nel contratto di servizio, il Consiglio di Amministrazione riferisce agli Azionisti, secondo le indicazioni contenute nei regolamenti, mediante relazione scritta. In particolare, presenta:

- entro il 15 ottobre di ciascun anno, la Relazione Previsionale Aziendale;
- entro il 31 luglio la relazione sullo stato di attuazione degli indirizzi ed obiettivi strategici e sul mantenimento degli equilibri finanziari e gestionali previsti dal D.U.P.;
- entro il 20 febbraio la relazione finale sullo stato di attuazione degli obblighi strategici e sulle risultanze di preconsuntivo sulla gestione.

L'Assemblea dei soci è l'organo competente a deliberare sulle materie ad essa riservate dalla legge e dallo Statuto. In particolare, ai sensi degli artt. 25-31 dello Statuto sociale, gli Enti soci esercitano sulla Società un controllo, sia attraverso l'esercizio delle attribuzioni demandate dallo Statuto all'Assemblea, sia attraverso l'esercizio di poteri ispettivi, richiesta di documenti e/o chiarimenti, ovvero altri strumenti idonei a garantire un controllo puntuale ed immediato delle scelte gestionali della Società.

Allo scopo di facilitare l'esercizio delle funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo economico – finanziario da parte degli azionisti, la Società adotta procedure di pianificazione pluriennale, previsione annuale, consuntivazione secondo tempi coerenti con le esigenze degli strumenti di programmazione finanziaria nel rispetto degli obblighi di cui al Regolamento sui Controlli delle Società Partecipate del Comune di Genova.

Le funzioni di indirizzo, vigilanza, programmazione e controllo dell'operato della Società, nell'espletamento delle attività ed esercizio dei servizi affidati, assicurano che i livelli e le condizioni di erogazione del servizio, anche con riferimento a standard quali-quantitativi, siano conformi al contratto di servizio, alla carta dei servizi e comunque adeguati alle esigenze dei cittadini e degli altri utenti.

Il bilancio di esercizio della Società, approvato dall'Assemblea entro i termini di legge, corredato dalla relazione del Collegio Sindacale nonché degli altri documenti illustrativi deve essere trasmesso agli Azionisti.

Il Collegio Sindacale si compone di tre Sindaci effettivi e due supplenti, che devono essere scelti nel rispetto dei criteri stabiliti dalla legge 12/07/2011 n. 120 e dal regolamento attuativo DPR 30/11/2012 n. 251 o successive modifiche. Nominato dall'Assemblea per un periodo di tre anni, è l'organo che ha il compito di vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo amministrativo e contabile adottato dalla società, e sul suo concreto funzionamento.

Ad esso non sono demandate le funzioni relative al controllo contabile, le quali spettano invece ad una Società di Revisione iscritta nell'apposito registro. Quest'ultima costituisce l'organo di controllo esterno.

La Società di Revisione è obbligata ad accertare, nel corso dell'esercizio, la regolare tenuta della contabilità sociale e la corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili. Verifica altresì l'effettiva corrispondenza dei dati esposti nel bilancio d'esercizio e consolidato alle risultanze delle scritture contabili e degli accertamenti eseguiti, nonché la conformità dei documenti contabili alle norme che li disciplinano.

Le attribuzioni e le modalità di funzionamento degli organi sociali sono disciplinate dalla legge, dallo Statuto e dalle deliberazioni assunte dagli organi competenti.

## 2. INFORMAZIONI SUGLI ASSETTI PROPRIETARI ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 2022

**Struttura del capitale sociale:** L'ammontare del capitale sociale sottoscritto e versato della società è, alla data di approvazione della Relazione, così suddiviso:

<b>soci</b>	<b>totale azioni</b>	<b>totale valore</b>	<b>%</b>
Comune di Chiavari	667	28.014,00	0,09%
Comune di Lavagna	301	12.642,00	0,04%
Comune di Rapallo	529	22.218,00	0,08%
Comune di Santa Margherita Ligure	262	11.004,00	0,04%
Comune di Sestri Levante	510	21.420,00	0,07%
Comune di Genova	667.344	28.028.448,00	94,94%
Città Metropolitana di Genova	33.034	1.387.428,00	4,70%
AMT (azioni proprie)	245	10.290,00	0,03%
<b>totale</b>	<b>702.892</b>	<b>29.521.464,00</b>	<b>100,00%</b>

- **Restrizioni all'esercizio dell'attività d'impresa:** Ai sensi dell'art 4 dello Statuto sociale, la Società è vincolata ad effettuare oltre l'ottanta per cento del proprio fatturato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dagli enti pubblici soci.
- **Restrizioni al trasferimento di titoli:** Ai sensi dell'art. 6 dello Statuto sociale, non è permessa la partecipazione di capitali privati e la maggioranza assoluta del capitale sociale dovrà essere detenuta dal Comune di Genova.
- **Partecipazioni rilevanti nel capitale:** Ai sensi dell'art. 6 dello Statuto sociale, la maggioranza assoluta del capitale sociale dovrà essere detenuta dal Comune di Genova.
- **Titoli che conferiscono diritti speciali:** Non sono previsti dallo Statuto titoli che conferiscono diritti speciali di controllo né esistono soggetti titolari di poteri speciali ai sensi delle disposizioni normative e statutarie vigenti.
- **Partecipazione azionaria dei dipendenti:** Non prevista.
- **Restrizioni al diritto di voto:** Lo Statuto non prevede restrizioni al diritto di voto. Ogni azione dà diritto ad un voto.
- **Accordi tra azionisti:** In data 25 giugno 2020 gli Enti Soci di AMT hanno stipulato tra loro i nuovi patti parasociali, in sostituzione di quelli sottoscritti in data 8 maggio 2018.
- **Clausole di change of control:** Non sussistono.
- **Deleghe ad aumentare il capitale sociale e autorizzazioni all'acquisto di azioni proprie:** non presenti nel corso del 2022.
- **Attività di direzione e coordinamento (ex art. 2497 e ss. c.c.):** AMT non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento.

### 3. SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE RISCHI

Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è costituito dall'insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi.

Il Consiglio di Amministrazione definisce le linee di indirizzo del sistema di controllo interno, in modo che i principali rischi risultino identificati e misurati sul piano qualitativo, nonché adeguatamente gestiti e monitorati, determinando inoltre criteri di compatibilità di tali rischi con una sana e corretta gestione dell'impresa. All'interno di questo processo operano:

- Il Direttore Generale, incaricato del mantenimento di un efficace sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e di dare esecuzione alle linee di indirizzo definite dal Consiglio di Amministrazione in tema di controllo interno e gestione dei rischi.
- il Dirigente Preposto al controllo di gestione e alla redazione dei documenti contabili;
- il Collegio Sindacale, che vigila sull'efficacia del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.
- La Società di Revisione.
- L'Organismo di Vigilanza<sup>1</sup> ex Dlgs 231/01 e la relativa funzione audit;

### 4. CODICE ETICO

AMT ha istituito con delibera dell'Assemblea del 2 Agosto 2013 il **Codice Etico**. Il Codice Etico enuncia l'insieme dei diritti, dei doveri e delle responsabilità della Società rispetto a tutti i soggetti con i quali entra in relazione per il conseguimento del proprio oggetto sociale (clienti, fornitori, dipendenti, azionisti, organi di vigilanza, istituzioni); è pertanto un insieme di regole di condotta che devono essere tenute presenti nella quotidianità del lavoro e nel rispetto di leggi e regolamenti vigenti.

Il Codice, aggiornato periodicamente, si propone di fissare standard di riferimento e norme comportamentali mirate a rinforzare i processi decisionali aziendali e ad orientare la condotta della Società e rappresenta, quindi, uno strumento di portata generale finalizzato alla promozione di una "deontologia aziendale" orientata verso un elevato standard etico.

---

<sup>1</sup> L'Organismo di Vigilanza (l'"OdV"), organismo collegiale costituito ad hoc, istituito ai sensi dell'art. 6 del citato Decreto, è composto da: Ing. Alberto Repetto (membro interno); Avv. Gianluca Ballero Dalla Dea (Presidente), Ing. Bruno Soracco.

## 5. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2022

### Premessa

L'articolo 6 co. 2 D.Lgs. n. 175/2016 ("TUSP") fa obbligo alle società a controllo pubblico di predisporre specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e di informarne l'Assemblea nell'ambito della annuale Relazione sul governo societario. Tale disciplina è funzionale a quanto previsto dall'art. 14 co. 2 TUSP, il quale dispone che, laddove "emergano, nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 2, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo delle società a controllo pubblico adotta senza indugio i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento". Nel rispetto di tale disciplina l'Organo Amministrativo della Società ha predisposto il Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale di cui di seguito. Il programma viene periodicamente aggiornato e implementato in ragione delle mutevoli dimensioni ed articolazioni dell'attività della Società.

### Definizione di crisi aziendale

Per "crisi aziendale" si intende un avvenimento straordinario che pregiudichi la continuità aziendale dell'impresa. Questo rischio genera la necessità di attivare con urgenza procedure di salvaguardia e prevenzione.

### Individuazione dei rischi

I rischi particolari cui è sottoposta AMT riguardano:

1. rischi derivanti da contenziosi legali con terze parti;
2. rischi derivanti dal rispetto della normativa sulla sicurezza ambientale e del lavoro;
3. rischi legati alle risorse pubbliche destinate alla società e rischi economico-finanziari in genere;
4. rischi legati alla normativa nazionale e regionale di settore in materia di TPL;
5. rischi relativi alla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche e di prevenzione della corruzione e illegalità nella p.a.;
6. altri rischi non rientranti nelle categorie precedenti.

In tutti i casi, l'accadimento sfavorevole di un rischio ha o potrebbe avere riflessi sulla liquidità aziendale e sul patrimonio netto. Pertanto, la Società fronteggia il rischio di crisi aziendale in un'ottica globale, cioè sia dal punto di vista delle singole componenti di rischio di cui ai punti da 1 a 6 sia sui riflessi che qualunque fatto interno ed esterno possa impattare sulla solvibilità complessiva (insolvenza) e sul livello del patrimonio netto (perdita del capitale sociale ex art 2447 del codice civile).

### Azioni per fronteggiare i rischi specifici

AMT adotta procedure formalizzate (volte anche all'ottenimento di specifiche certificazioni) per

fronteggiare i rischi specifici di cui al punto precedente. Si rinvia alla Relazione sulla Gestione del Bilancio e alla Nota Integrativa al 31/12/2022 per la descrizione di tali azioni.

#### Indicatori e azioni per fronteggiare i rischi di liquidità e di perdita del capitale sociale

Il livello della liquidità aziendale è quotidianamente monitorato dagli organi sociali con valutazione prospettica di breve e medio periodo sulla base delle scadenze. Il livello del patrimonio netto aziendale è monitorato mensilmente mediante “chiusure” del conto economico operativo e straordinario volte a misurare il risultato economico netto infrannuale.

#### Margini ed indici

	2022	2021	2020	2019	2018
Valore Aggiunto (Euro)	140.411.524	142.130.008	112.579.091	130.272.607	126.868.468
Margine Operativo Lordo (Euro)	3.230.453	4.654.068	7.933.404	20.562.465	17.500.939
Risultato Operativo (Euro)	1.730.453	1.067.036	1.883.403	788.355	735.277
ROE NETTO	0,61%	0,007	0	0,003	0,01
ROI	0,04%	0	0	0	0
ROS	0,79%	0,005	0,012	0,01	0,01
Margine primario di struttura (Euro)	210.082.459	174.321.967	135.367.042	-119.619.168	-92.402.297
Quoziente primario di struttura	0,13	0,15	0,18	0,2	0,25
Margine secondario di struttura (Euro)	129.116.666	102.016.309	-70.124.100	-52.851.669	-21.637.839
Quoziente secondario di struttura	0,46	0,5	0,58	0,65	0,82
Liquidità primaria	0,63	0,63	0,55	0,56	0,66
Liquidità secondaria	0,64	0,65	0,57	0,59	0,7
Indebitamento	10,51	8,61	4,62	4,02	3,19
Tasso copertura immobilizzi	0,39	0,41	0,46	0,53	0,68

#### Conclusioni

I risultati dell'attività di monitoraggio condotta in funzione degli adempimenti prescritti ex artt. 6 co. 2 e 14 co. 2, 3, 4, 5 D.lgs. 175/2016 inducono l'Organo amministrativo a ritenere che il rischio di crisi aziendale relativo alla Società sia, allo stato, remoto.

## 6. ATTESTAZIONI EX ART. 6 COMMA 5 DLGS 175/2016

Ai sensi dell'art. 6 comma 3 del D.Lgs. 175/2016, per quanto riguarda la possibilità di integrare le funzioni degli organi di controllo già attribuite dalle norme di legge e/o dallo statuto, si indicano di seguito le risultanze della valutazione effettuata:

	Oggetto della valutazione	Risultanza della valutazione
a)	“Regolamenti interni volti a garantire la conformità dell'attività della Società alla norme di tutela della concorrenza,...”	<p>AMT non ha ritenuto di fare tale integrazione in quanto la società opera in affidamento diretto ex art 5 c.5 Regolamento UE 1370/2007 s.m.i., ed in un settore ove la concorrenza per il mercato è garantita da una procedura ad evidenza pubblica. La Città Metropolitana ha bandito la gara per l'affidamento del servizio nell'ambito di competenza a Dicembre 2017. Successivamente Per il periodo successivo alla scadenza dell'attuale contratto di servizio, la Città Metropolitana, con Delibera del Consiglio Metropolitano 44/2018 del 30/11/2018, ha affidato “in-house” il servizio di trasporto pubblico urbano per il periodo 2020-2029 con opzione fino al 2034 e contestualmente ha annullato la precedente procedura di gara.</p> <p>A seguito dell'affidamento “diretto” anche del servizio di trasporto in ambito extraurbano, il 29 dicembre 2020 è stato sottoscritto tra AMT e la Città Metropolitana di Genova un apposito contratto di servizio con durata dal 01/01/2021 al 31/12/2030.</p>
b)	Un ufficio di controllo interno, che collabora con l'organo di controllo statutario”	<p>Poiché l'attività societaria è soggetta al monitoraggio da parte dell'Ente affidante teso a verificare periodicamente il rispetto dei parametri di qualità, efficacia ed efficienza del servizio, l'Azienda ha deciso di ripartire l'attività di controllo interno tra diverse funzioni:                      Aspetti economico/finanziari e controllo di gestione: Direzione Finanziaria                      Efficienza e Qualità del servizio: Direzione Generale                      Normativa anticorruzione 231/190; Consiglio di Amministrazione / Presidente</p>
c)	Codici di condotta propri, aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti, ....)	<p>AMT ha adottato una Carta della Mobilità in cui definisce quali siano gli standard di servizio offerti, le modalità per presentare reclamo e laddove ne esistano i presupposti l'entità dell'indennizzo/rimborso.</p> <p>Peraltro, l'Azienda ha adottato un Codice Etico implementando un modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs n. 231/2001 atto a</p>

		<p>prevenire e/o ridurre il rischio che vengano poste in essere condotte illecite <sup>2</sup>.</p> <p>L'Azienda è inoltre soggetto alla disciplina ex d. lgs 33/2013 in materia di obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni favorendo in questo modo un controllo sociale da parte di tutti i portatori di interesse nella Società.</p>
d)	<p>Programmi di responsabilità sociale di impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea</p>	<p>L'Azienda al momento non ha attivato programmi di responsabilità sociale. Per contro, a seguito del rinnovo del CCNL si prevede vengano adottati Piani di <i>Welfare</i> aziendali al fine di migliorare la qualità della vita lavorativa ed extra lavorativa dei propri dipendenti e loro familiari.</p>

Nel corso dell'Esercizio 2022 gli Amministratori hanno riferito in Assemblea sull'attività svolta e programmata e si sono adoperati per assicurare agli azionisti un'adeguata informativa circa gli elementi necessari perché esso potessero assumere, con cognizione di causa, le decisioni di competenza assembleare.

La Società ritiene che le disposizioni di cui agli artt. 2391 e 2391-*bis* del c.c. nonché quelle dello Statuto sociale contengano una disciplina sufficiente a tutelare gli interessi degli azionisti e dei creditori.

Non vi sono pratiche di governo societario ulteriori rispetto a quelle già indicate nei precedenti punti.

AMT SPA  
Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Ilaria Cavuglio



<sup>2</sup> L'Assemblea dei Soci del 2 Agosto 2013 ha approvato il modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lett. a) del D.Lgs. 231/2001 (il "**Modello**"), disponibile anche sul sito internet della Società ([www.amt.genova.it](http://www.amt.genova.it)) nella sezione Amministrazione Trasparente. Tale modello è stato aggiornato nel corso del 2019.

**AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI S.P.A.**  
**Sede legale in Genova (GE) – Via L. Montaldo n. 2**  
**Capitale sociale Euro 29.521.464,00 I.V.**  
**Codice fiscale e partita I.V.A. 03783930104**  
**Iscritta al REA di Genova al n. GE - 355780**

**“Relazione ai sensi dell’art. 2429, comma 2, C.C.”. al bilancio chiuso al 31.12.2022”**

All’assemblea degli Azionisti della A.M.T. S.p.A.

**Premessa**

Nel corso dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Come a Voi noto, il Collegio Sindacale risulta nella sua attuale composizione dal 19.12.2022, essendo subentrata nella carica di Presidente la Dott.ssa Daniela Rosina, a seguito delle dimissioni rassegnate dalla Dott.ssa Ilaria Gavuglio, attuale Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Il Collegio Sindacale è stato nominato con le attribuzioni previste dall’art. 21 dello Statuto Sociale. La revisione legale dei conti ex D. Lgs. n. 39/2010 è affidata alla la Società di revisione “Deloitte & Touche S.p.A.”. Pertanto la presente relazione ha ad oggetto esclusivamente quanto richiesto in ordine all’attività di vigilanza ai sensi dell’art. 2429 co. 2 c.c. essendo demandata alla “Deloitte & Touche S.p.A.” la revisione legale dei conti.

I documenti che compongono il fascicolo di bilancio sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 21 giugno 2023 e sono stati immediatamente consegnati al Collegio Sindacale che ha rinunciato ai termini per l’emissione del proprio parere, ritenendo comunque di avere già acquisito sufficiente conoscenza e informazioni sul bilancio, già predisposto e discusso nella seduta di cui sopra ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, in quanto la struttura amministrativa ha fornito il progetto di bilancio e la documentazione in corso di formazione via via che la stessa veniva predisposta.

**B1) Attività di vigilanza ai sensi dell’art. 2403 e ss. C.c.**

***Sintesi e risultati dell’attività di vigilanza – omissioni e fatti censurabili***

Dato atto della consolidata conoscenza che i Sindaci Dott. Paolo Della Giovanna e Dott. Luca Verdino hanno in merito alla Società per quanto concerne:

- la tipologia dell’attività svolta;
- la sua struttura organizzativa e contabile;

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase di "pianificazione" dell'attività di vigilanza – nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati – è stata attuata mediante il riscontro positivo rispetto a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

E' stato, quindi, possibile confermare che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale;
- l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile è rimasto sostanzialmente invariato con un continuo orientamento alla digitalizzazione e proceduralizzazione dell'azienda;

quanto sopra constatato risulta indirettamente confermato dal confronto delle risultanze dei valori espressi nel conto economico per gli ultimi due esercizi. E' inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2022 in termini confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i nostri controlli si sono svolti su tali presupposti avendo verificato la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.

La presente relazione riassume, quindi, l'attività concernente all'informativa prevista dall'art. 2429 co. 2 c.c. e più precisamente:

- Sui risultati dell'esercizio sociale;
- Sull'attività svolta nell'adempimento dei doveri previsti dalla norma;
- Sulle osservazioni e le proposte in ordine al bilancio, con particolare riferimento all'eventuale utilizzo da parte dell'organo di amministrazione della deroga di cui all'art. 2423 co. 5 c.c.;
- Sull'eventuale ricevimento di denunce da parte degli azionisti di cui all'art. 2408 c.c.

Si resta, in ogni caso, a completa disposizione per approfondire ogni ulteriore aspetto in sede di dibattito assembleare.

Le attività svolte dal Collegio hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte, anche in misura superiore, le riunioni di cui all'art. 2404 c.c. e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime ed inviati al Consiglio di Amministrazione.

### ***Richiamo di informativa***

Senza modificare il nostro giudizio si richiama l'attenzione su quanto riportato dall'organo amministrativo durante le riunioni periodiche e nella Nota Integrativa in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sulla sussistenza del presupposto della continuità aziendale. In particolare, gli Amministratori riferiscono che: *“Il bilancio dell'esercizio 2022 si chiude con un risultato di pareggio, che è stato raggiunto nonostante un livello di ricavi*

*ancora inferiore ai periodi precedenti alla pandemia e un aumento di costi per l'energia e il carburante e dei costi del personale a seguito di rinnovo contrattuale.*

*Il raggiungimento dell'equilibrio economico è stato permesso da un mantenimento della ripresa dei ricavi da traffico rispetto all'esercizio precedente, dai ristori erogati e riconosciuti in base alla normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico, dagli effetti dello storno degli addebiti di Trenitalia illustrato in altra parte della relazione sulla gestione, dalla sospensione degli ammortamenti consentito dalla normativa e dal rilascio di alcuni accantonamenti non più necessari. Tra la fine dell'esercizio 2022 e l'inizio del 2023 gli amministratori hanno elaborato e redatto il piano industriale per il periodo dal 2023 al 2035 che verrà approvato dal CdA (il Piano Industriale è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 23 giugno u.s. - n.d.r.).*

*Il piano include gli effetti di significative azioni di sviluppo che dovranno portare ad una trasformazione del modello aziendale con l'esecuzione, tra l'altro, dei rilevanti investimenti in parte finanziati da leggi statali e locali e in parte finanziati tramite l'accensione di finanziamenti a decorrere dall'esercizio 2024, che rispondono alle direttive degli Enti per il raggiungimento del nuovo modello di mobilità sostenibile. Il piano presuppone che nel corso del 2024 vi sia un rafforzamento patrimoniale e l'accensione di finanziamenti necessari a eseguire i rilevanti investimenti previsti. Nell'ambito della valutazione in merito alle prospettive di continuità aziendale per un periodo di almeno 12 mesi, gli amministratori hanno tenuto conto delle previsioni del budget dell'esercizio 2023 e dell'andamento dei primi mesi dello stesso.*

*Tali previsioni riflettono un risultato di equilibrio e una gestione finanziaria positiva che risente anche delle dinamiche degli investimenti e dei finanziamenti a fondo perduto erogati. Il budget 2023 si basa su ipotesi di proseguimento dell'incremento dei ricavi da traffico con un incremento che dovrebbe raggiungere o avvicinarsi sensibilmente ai livelli pre-Covid entro la fine dell'esercizio, un contenimento delle spese per energia e carburante e una riduzione spese per servizi prestati da terzi nonché sull'ipotesi che anche per l'esercizio 2023 siano assegnati ulteriori ristori coperti dalla normativa già esistente. Ancorché non tutti i miglioramenti attesi siano stati ancora raggiunti e non tutti i provvedimenti di erogazione dei ristori e dei contributi attesi siano ancora stati definiti, gli amministratori sono fiduciosi che il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario sia realizzabile secondo le previsioni. Con riferimento alle ipotesi di raggiungimento degli obiettivi di equilibrio finanziario per l'esercizio 2023 nonostante le incertezze ancora sussistenti sia in merito all'andamento dei proventi e dei costi da un lato, sia in merito al raggiungimento di un accordo con Trenitalia - che consenta il riconoscimento di un onere equo - dall'altro, gli amministratori hanno effettuato una verifica della sostenibilità finanziaria per l'esercizio 2023 e per i primi mesi dell'esercizio 2024. Sulla base di tali analisi, hanno ritenuto che non sussistano incertezze*

*significative sulla continuità aziendale della Società, in questo ritenendo si siano ridimensionate le incertezze connesse ai possibili effetti derivanti dal conflitto tra Ucraina e Russia e quelle sul percorso di ripresa dei ricavi da traffico che anche nei primi mesi dell'esercizio 2023 hanno mantenuto un trend di crescita rispetto all'esercizio precedente. Gli amministratori, sulla base di tutti gli elementi ad oggi conosciuti e delle stime effettuate, hanno ritenuto la sussistenza della continuità aziendale. Tale valutazione è stata effettuata dopo un'attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili che sebbene suscettibili di variazioni nel tempo, ad oggi rappresentano una previsione oggettiva, prudentiale e logica.*

#### Attività svolta

Durante le verifiche periodiche, il Collegio ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla Società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.

Si segnala che la contabilità e gli adempimenti di natura amministrativa, contabile e fiscale vengono effettuati in *house*.

Nell'ambito della vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali, abbiamo esaminato il Piano di revisione al 31 dicembre 2022, predisposto dalla Società di Revisione, nel quale sono evidenziati i rischi identificati in relazione alle principali aree di bilancio e abbiamo vigilato sull'efficacia del processo di revisione legale e acquisito informazioni sulla generale portata e pianificazione della revisione stessa. A tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito dal revisore legale dei conti durante gli incontri svolti informazioni, e, da quanto da esso riferito, non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

I rapporti con le persone operanti nella citata struttura – amministratori, dipendenti e consulenti esterni – si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio Sindacale.

Si è potuto riscontrare che:

- Il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- Il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;
- I consulenti ed i professionisti esterni incaricati non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali, anche straordinarie, che hanno influito sui risultati del bilancio.

Le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, Codice Civile, sono state fornite formalmente e con informazioni informali con periodicità anche superiore al minimo fissato e ciò sia in occasioni delle riunioni programmate dal Collegio Sindacale presso gli uffici di Genova della società e anche tramite contatti/flussi informativi telefonici e informatici: da tutto quanto sopra deriva che l'organo amministrativo ha, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma. Per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale può affermare che le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale. E' stata verificata altresì l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle società controllate e/o collegate.

Inoltre:

- L'organo amministrativo ha fornito un'adeguata informativa, in merito all'emergenza sanitaria "Covid-19" ed agli impatti da essa derivanti;
- Sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società;
- Le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale;
- Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emessi fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;
- Il Collegio Sindacale, durante l'esercizio, si è interfacciato più volte con l'Organismo di Vigilanza il quale si è focalizzato sul rispetto della normativa sulla sicurezza sul lavoro, verifica della qualità della materia prima e implementazione delle procedure interne; non sono emerse criticità che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- Non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 Codice Civile;

- Non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 Codice Civile;
- Non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, c. 7, Codice Civile;
- Nel corso dell'esercizio non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 e non sono pervenute segnalazioni da parte dei creditori pubblici qualificati ex art. 25- novies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-sexies d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successive modificazioni.
- Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati pareri dal Collegio Sindacale.

Infine, abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo – contabile, anche con riferimento agli impatti dell'emergenza da Covid-19 sui sistemi informatici e telematici, nonché sull'affidamento di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali e, a tal riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Il Collegio Sindacale ha proceduto infine alla cosiddetta autovalutazione dell'indipendenza dei propri componenti che risulta rispettata.

## **B2) Proposte in ordine al bilancio, alla sua approvazione e alle materie di competenza del Collegio Sindacale**

Premesso che il responsabile del giudizio professionale sul bilancio di esercizio nonché dei documenti ad esso corredati è il soggetto incaricato della revisione legale dei conti, di seguito si evidenziano le osservazioni sulle materie di competenza del Collegio.

Come previsto dall'art. 16 del D. Lgs. 27.1.2010, n. 39, la Società di Revisione ha esercitato in via esclusiva il controllo:

- Sulla regolare tenuta della contabilità sociale e sulla corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili;
- Sulla corrispondenza del bilancio alle risultanze delle scritture contabili e sulla conformità alle norme che lo disciplinano

Inoltre la Società di Revisione ha aggiornato i Sindaci sulle verifiche contabili periodiche di cui all'art. 14, comma 1, lettera b), D.lgs. 39/2010 e all'ISA Italia 250B, senza evidenziare criticità o fatti rilevanti da riportare nella presente relazione. I riscontri effettuati dal Collegio e dalla Società di Revisione hanno permesso di accertare la complessiva adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

La Relazione della Società di Revisione non evidenzia rilievi per deviazioni significative ovvero giudizi negativi o impossibilità ad esprimere un giudizio e pertanto il giudizio rilasciato è positivo pur evidenziando richiami di informativa.

Come anticipato progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2022 approvato dall'organo di amministrazione risulta costituito dallo Stato patrimoniale, dal Conto economico, dal Rendiconto Finanziario, dalla Nota integrativa e dalla Relazione sul Governo Societario.

Inoltre:

- L'organo di amministrazione ha predisposto la Relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c. il cui giudizio di coerenza spetta alla Società di Revisione;
- Gli azionisti hanno rinunciato ai termini per il deposito presso la sede sociale in relazione a quanto previsto dall'art. 2429 C.c.;
- Lo schema di bilancio è redatto in forma ordinaria sulla base delle disposizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile e in ottemperanza agli statuiti Principi Contabili nazionali;
- I risultati dell'esercizio, quali risultano dal bilancio chiuso al 31 dicembre 2022, vengono, qui di seguito, sinteticamente esposti:

#### Situazione Patrimoniale

<b>ATTIVO</b>	<b>31.12.2022</b>
Immobilizzazioni immateriali	28.409.436
Immobilizzazioni materiali	209.528.241
Immobilizzazioni finanziarie	2.848.308
Rimanenze	6.878.042
Crediti	231.799.474
Disponibilità liquide	16.009.192
Ratei e risconti	276.781
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>494.749.474</b>
<b>PASSIVO</b>	<b>31.12.2022</b>
Capitale sociale	29.521.464
Riserva legale	684.340
Riserva sospensione ammortamenti	319.208
Utile d'esercizio	188.803
Riserva negativa per azioni proprie	-10.290
Fondi per rischi ed oneri	13.643.614
Trattamento di fine rapporto di lavoro	25.312.223
Debiti	297.315.099
Ratei e risconti	128.775.013
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>495.749.474</b>

### Conto Economico

Valore della produzione	218.414.811
Costi della Produzione	217.102.844
Differenza valori e costi della produzione	1.311.967
Proventi ed oneri finanziari	-1.123.164
Risultato prima delle imposte	188.803
Imposte correnti, differite ed anticipate	0
<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>188.803</b>

- I criteri di valutazione delle poste dell'attivo soggette al consenso del Collegio Sindacale per la loro iscrizione ex art. 2426 C.c. sono stati controllati ed in particolare il Collegio Sindacale ha espresso il proprio consenso all'iscrizione di euro 770.494 quali "costi di sviluppo" ai sensi dell'art. 2426, comma 1) numero 5) C.c. avendo verificato la sussistenza dei requisiti di capitalizzabilità indicati in Nota Integrativa;
- È stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidentemente nella presente relazione;
- È stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- È stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio Sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- L'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 5, Codice Civile;
- La Società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2022 prevista dalla Legge 25/2022, che estende la facoltà inizialmente prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7- quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla legge 126/2020) e pertanto per tutte le classi di cespiti immateriali e materiali non sono stati contabilizzati il 100% degli ammortamenti con appostazione di una riserva in sospensione e l'indicazione dell'impatto che la contabilizzazione dei suddetti avrebbe avuto; tale richiamo di informativa è presente anche nella Relazione della Società di Revisione;

- Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte ad un valore superiore alla corrispondente quota di patrimonio netto; l'organo amministrativo ha evidenziato la mancanza di perdite durevoli di valore considerati i risultati economici delle partecipate ed altresì ritenuto congruo mantenere le suddette iscrizioni;
- Sono state fornite le informazioni riguardo alle parti correlate ed ai rapporti in essere e tutte le suddette operazioni sono state effettuate a normali condizioni di mercato come indicato in Nota Integrativa;
- Sono state fornite In Nota Integrativa le informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo l'esercizio
- L'organo amministrativo ha focalizzato l'attenzione nella Relazione sulla Gestione della mission della Società la quale offre un servizio essenziale alla comunità e pertanto nella valutazione complessiva deve essere considerato anche l'impatto sociale che la stessa ha sul territorio;
- L'organo amministrativo ha focalizzato l'attenzione nella Relazione sulla Gestione delle misure intraprese per una sempre più importante conversione dell'impresa verso la sostenibilità ambientale con l'acquisto di nuovi mezzi elettrici, l'elettrificazione etc.

Come riferito dagli Amministratori l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale, con indicazione della natura delle garanzie reali prestate risulta esaurientemente illustrato nella nota integrativa.

### **Risultato dell'esercizio sociale**

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2022, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 188.803. Il Collegio concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio fatta dagli amministratori in Nota integrativa. Per quanto attiene ai risultati della revisione legale del bilancio svolta dalla Società di Revisione *Deloitte&Touche S.p.A.* si rimanda alla Relazione di Revisione.

### **Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio di esercizio**

Viste le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della Revisione Legale dei Conti contenute nella relazione di revisione ex art. 14 D. Lgs. 39/2010, messa a disposizione del Collegio Sindacale in data odierna, che esprime il seguente giudizio: *"A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa*

*per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione"*

La Società di Revisione ha inoltre effettuato i seguenti richiami di informativa che il Collegio Sindacale condivide: *"Per una migliore comprensione del bilancio richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti indicati dagli Amministratori nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione:*

- *Nel paragrafo "Criteri di valutazione" della nota integrativa gli Amministratori indicano di essersi avvalsi della facoltà di sospendere la rilevazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla Legge 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022; nella nota integrativa sono indicate le ragioni della deroga nonché gli effetti della stessa sul valore delle immobilizzazioni e sul patrimonio netto a fine esercizio.*
- *Nel paragrafo "Andamento della gestione" della relazione sulla gestione gli Amministratori illustrano che nel corso dell'esercizio la Società ha riflesso tra i proventi il riaddebito degli ammontari addebitati da Trenitalia nel corso degli anni e ritenuti infondati.*
- *Nel paragrafo "Continuità aziendale" della relazione sulla gestione e della nota integrativa gli Amministratori illustrano le considerazioni svolte con riferimento all'applicabilità del presupposto della continuità aziendale. In particolare, essi evidenziano che tale valutazione è stata fatta sulla base del budget dell'esercizio 2023 che si basa sull'ipotesi del proseguimento dell'incremento dei ricavi da traffico, di contenimento delle spese di energia e carburante e di riduzione spese per servizi prestati da terzi, nonché sulla previsione dell'assegnazione di ulteriori ristorni coperti dalla normativa già esistente.*

Tutto ciò visto e considerato, il Collegio Sindacale esprime il proprio parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e alla proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio formulata dall'organo amministrativo.

Genova, 28 giugno 2023

p. Il Collegio Sindacale

Il Presidente



Daniela Rosina

## RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

**Agli Azionisti della  
Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.**

### RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2022, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della Società di Revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Richiami di informativa

Per una migliore comprensione del bilancio richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti indicati dagli Amministratori nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione:

- Nel paragrafo "Criteri di valutazione" della nota integrativa gli Amministratori indicano di essersi avvalsi della facoltà di sospendere la rilevazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla Legge 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022; nella nota integrativa sono indicate le ragioni della deroga nonché gli effetti della stessa sul valore delle immobilizzazioni e sul patrimonio netto a fine esercizio.

- Nel paragrafo “Andamento della gestione” della relazione sulla gestione gli Amministratori illustrano che nel corso dell’esercizio la Società ha riflesso tra i proventi il riaddebito degli ammontari addebitati da Trenitalia nel corso degli anni e ritenuti infondati.
- Nel paragrafo “Continuità aziendale” della relazione sulla gestione e della nota integrativa gli Amministratori illustrano le considerazioni svolte con riferimento all’applicabilità del presupposto della continuità aziendale. In particolare, essi evidenziano che tale valutazione è stata fatta sulla base del budget dell’esercizio 2023 che si basa sull’ipotesi del proseguimento dell’incremento dei ricavi da traffico, di contenimento delle spese di energia e carburante e di riduzione spese per servizi prestati da terzi, nonché sulla previsione dell’assegnazione di ulteriori ristorni coperti dalla normativa già esistente.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento ai sopra citati aspetti.

### **Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d’esercizio**

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d’esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un’entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d’esercizio, per l’appropriatezza dell’utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d’esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l’interruzione dell’attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell’informativa finanziaria della Società.

### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d’esercizio**

I nostri obiettivi sono l’acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d’esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l’emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d’esercizio.

Nell’ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

## RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

### Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Società al 31 dicembre 2022, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio Società al 31 dicembre 2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

  
Carlo Lagana  
Socio

Genova, 28 giugno 2023