

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2021

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI S.P.A.

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: GENOVA GE VIA MONTALDO 2

Codice fiscale: 03783930104

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI CON SOCIO
UNICO

Indice

Capitolo 1 - NOTA INTEGRATIVA	2
Capitolo 2 - BILANCIO PDF-A O ESEF DI TIPO INLINEXBRL ZIP o XHTML	45
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA	53
Capitolo 4 - RELAZIONE GESTIONE	65
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	143
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI	148
Capitolo 7 - ALTRO DOCUMENTO (RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO)	158
Capitolo 8 - ALTRO DOCUMENTO (RENDICONTO FINANZIARIO)	168

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Reg. Imp. 03783930104
Rea GE-355780

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 31/12/2021

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 200.726**.

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 in relazione all'obbligo di redazione del bilancio consolidato di Gruppo.

Attività svolte

Il "core business" della Società si può così riassumere:

- 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 2021 non sono state effettuate dagli Azionisti operazioni sul capitale sociale pertanto la composizione azionaria al 31 dicembre 2021 risulta essere la seguente:

soci	totale azioni	totale valore	%
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%
totale	702.892	29.521.464,00	100,00%

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Esercizi precedenti

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

	Ultimo esercizio 31/12/2020	Esercizio precedente 31/12/2019
Data dell'ultimo bilancio approvato		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	165.681.038	149.927.810
C) Attivo circolante	99.637.012	83.470.823
D) Ratei e risconti attivi	413.305	195.297
Totale attivo	265.731.355	233.593.930
A) Patrimonio netto		
Capitale sociale	29.521.464	29.521.464
Riserve	787.178	690.356
Utile (perdita) dell'esercizio	5.355	96.822
Totale patrimonio netto	30.313.997	30.211.822
B) Fondi per rischi e oneri	18.855.637	16.136.974
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	26.298.713	28.410.236
D) Debiti	113.864.317	93.168.684
E) Ratei e risconti passivi	76.398.691	65.569.394
Totale passivo	265.731.355	233.593.930

	Ultimo esercizio 31/12/2020	Esercizio precedente 31/12/2019
Data dell'ultimo bilancio approvato		
A) Valore della produzione	163.056.093	184.732.326
B) Costi della produzione	161.172.691	183.943.970
C) Proventi e oneri finanziari	(317.575)	(327.389)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
Imposte sul reddito dell'esercizio		364.145
Imposte differite	1.560.472	
Utile (perdita) dell'esercizio	5.355	96.822

Continuità aziendale

Con riferimento al presupposto della continuità aziendale e alla valutazione sull'applicabilità dello stesso si ricorda che il consiglio di amministrazione si è avvalso negli esercizi precedenti della deroga prevista dall'articolo 38-quater della Legge n. 77 del 17 luglio 2020 comma 2 in considerazione del fatto che alla data del 31 dicembre 2019, senza quindi tenere conto degli impatti della diffusione del COVID 19, non erano state identificate incertezze significative sulla continuità aziendale. La deroga di legge consentiva quindi la predisposizione del bilancio secondo il presupposto della continuità aziendale anche qualora non ve ne fossero le condizioni a seguito degli impatti della pandemia. L'andamento degli esercizi 2020 e 2021 ha evidenziato che la società è stata in grado di far fronte alle difficoltà legate alla pandemia grazie ai ristori ricevuti sulla base della normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico. Con il bilancio dell'esercizio 2021 la citata possibilità di deroga è decaduta. Gli amministratori nell'effettuare l'analisi sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento per un periodo di almeno 12 mesi hanno tenuto conto delle previsioni di budget e dell'andamento di mesi recenti.

Come indicato più oltre la diffusione della pandemia, ha avuto impatti sulla riduzione dei ricavi da traffico, che non sono stati accompagnati da una riduzione altrettanto importante dei costi d'esercizio, attesa la necessità di proseguire l'esecuzione del servizio e dovendo garantire condizioni di sicurezza per i passeggeri. La Società ha potuto limitare gli impatti economici attraverso l'ottenimento dei ristori previsti dalla normativa d'emergenza, il ricorso agli ammortizzatori sociali, quali la cassa integrazione straordinaria, la sospensione degli ammortamenti e un'attenta politica di contenimento dei costi. Tuttavia gli effetti negativi sui ricavi della società seppur ridotti sono previsti proseguire anche nell'esercizio 2022 e un ritorno ad una situazione di normalità non è al momento prevedibile.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

I ristori previsti dalla normativa sono stati nel 2021 inferiori a quelli che erano attesi e anche per l'esercizio 2022 l'erogazione di adeguati ristori e le tempistiche con cui verranno erogati è tuttora incerta.

A questo si aggiunge la dinamica crescente dei costi di produzione che in talune sue componenti ha raggiunto aumenti molto significativi. Come citato in altra parte di questa relazione la Direzione ha stimato il maggior costo rispetto alle previsioni iniziali in circa 17 milioni per il solo esercizio 2022.

Alla luce di tali circostanze, tenuto conto che gli esercizi 2020 e 2021 hanno riflesso un carico nullo di ammortamenti e che tali costi dovranno tornare ad essere calcolati con regolarità gli amministratori evidenziano che in mancanza degli attesi interventi di ristoro anche per l'esercizio 2022, al momento non ancora deliberati, e di interventi atti a ridefinire il corrispettivo del contratto di servizio, la società non sarà in condizione di raggiungere l'equilibrio economico nell'esercizio 2022 determinando l'erosione del capitale sociale di oltre un terzo. Inoltre sotto il profilo finanziario la società che ha già fatto ricorso all'indebitamento bancario per fare fronte alle difficoltà degli esercizi 2020 e 2021 potrebbe non disporre delle necessarie risorse finanziarie per fare fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi.

Gli Amministratori confidano che entro la fine dell'esercizio gli stanziamenti nazionali vengano erogati in modo da compensare la riduzione dei ricavi da traffico e che la Città Metropolitana in qualità di ente contraente aderisca alla richiesta di rivedere il corrispettivo del contratto di servizi per riconoscere la maggiore onerosità del servizio per l'aumento dei costi di produzione ed eventualmente, in caso ciò non avvenisse nei tempi richiesti che l'azionista provveda a sostenere la società in misura sufficiente, attraverso una ricapitalizzazione. Sulla base di queste aspettative, pertanto, il bilancio al 31 dicembre 2021 è redatto nella prospettiva della continuità aziendale.

Alla luce delle considerazioni sopraesposte e pur mantenendo fiducia nella possibilità di vedere introdotte quelle misure di sostegno richiamate per consentire alla società di mantenere il proprio equilibrio economico e finanziario, gli Amministratori, fanno presente agli Azionisti che, allo stato attuale sussistono rilevanti incertezze sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Durante il mese di maggio è stato rinnovato il CCNL autoferrotranvieri triennio 2021-2023.

Il costo di competenza per AMT è il seguente:

2021: 1.7ME con utilizzo parziale del fondo rischi, quindi senza impatto economico 2021

2022: 1.1ME

2023: 3.7ME

2024: 5.3ME (costo a regime)

La guerra in Ucraina ha determinato tensioni inflazionistiche su tutti i prezzi di acquisto dei fattori della produzione con particolare riferimento a quelli energetici. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per ulteriori informazioni.

Criteri di formazione

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 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 2020. Il raffronto con i dati risultanti dal Bilancio

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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 2021 è stato sottoposto a revisione da parte della Società Deloitte & Touche S.p.A.

Criteria 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 2021 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 dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021

La Società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2021 prevista dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021 (Legge di bilancio 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) per il solo esercizio in corso al 15/8/2020; ciò, al fine di favorire una rappresentazione economico-patrimoniale dell'impresa più congrua rispetto al suo reale valore, mitigando in questa maniera l'effetto negativo causato del Covid-19.

In considerazione della deroga prevista dal dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021 (Legge di bilancio 2022) 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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

La normativa in esame rientra nel complesso coacervo giuridico teso a fronteggiare "una tantum" gli impatti economici negativi 2021 sulle imprese.

L'effetto della agevolazione, così come applicata, comporta il recupero degli ammortamenti non calcolati nell'esercizio 2021 al termine della vita utile dei vari beni, che verrà quindi estesa di una annualità e conseguentemente l'effetto si annullerà con l'esercizio 2032 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 2021 è il seguente:

Ammortamenti netti	6,3 M
Imposte differite	1,8 M

Tuttavia, in presenza di consistenti perdite fiscali riportabili illimitatamente in misura dell'80% del reddito imponibile, la Società ha stanziato imposte anticipate pari all'80% del 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 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 2021

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 2021.

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,

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo sfruttamento nella fase produttiva.

Come già indicato sopra, la Società si è avvalsa della facoltà di cui all'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021 (Legge di bilancio 2022), in materia di sospensione degli ammortamenti, 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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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.

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, 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 2021, 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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Sono state inoltre iscritte in bilancio imposte anticipate, prudenzialmente pari all'80% del valore delle imposte differite stesse, essendo in presenza di consistenti perdite fiscali riportabili illimitatamente riportabili ai fini IRES in misura dell'80% del reddito imponibile.

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 di una Società controllata a partire dall'1/1/2018 ha determinato l'obbligo della redazione del bilancio consolidato.

Comparabilità di bilancio

Ai fini di comparare il bilancio al 31 dicembre 2021 con quello al 31 dicembre 2020 sono state effettuate, se necessario, alcune riclassifiche meglio dettagliate nel prosieguo della Nota Integrativa.

Sempre al fine di comparare il bilancio, si precisa che con provvedimento dirigenziale n. 1169/20 la Città Metropolitana di Genova in qualità di Ente che esercita le funzioni di gestione nell'A.T.O. di competenza di cui alla L.R. 33/13 ha disposto l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale del lotto 2 (ex bacino TG) ad Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.

In esecuzione al provvedimento sopra citato, Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. e ATP Esercizio S.r.l. hanno concordato, con atto del 29/12/2020, la cessione dei beni funzionali al servizio di trasporto pubblico extraurbano e l'assunzione del personale dipendente del gestore uscente impiegato nel servizio di trasporto pubblico locale oggetto del servizio in affidamento, qualificato come essenziale secondo le indicazioni dell'Autorità Regolatrice dei Trasporti, con effetti a partire dal 1 gennaio 2021.

La tabella sotto riportata sintetizza i valori contabili, espressi in milioni di euro, dei beni funzionali oggetto di cessione:

<u>Categoria beni</u>	<u>Valore cessione (M€)</u>
Cespiti	19
Magazzino	1
Risconti passivi	(16)
Fondo TFR	(4)
Fondo Ferie	(1)

Per completezza di informazione sono di seguito riportati i valori economico/patrimoniali al 31/12/2020 del bilancio approvato di ATP Esercizio S.r.l.:

Stato patrimoniale (valori espressi in migliaia €) 31/12/2020

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

B) Immobilizzazioni	19.618
C) Attivo circolante	14.284
D) Ratei e risconti attivi	-
Totale attivo	33.903
A) Patrimonio netto	
Capitale sociale	4.943
Riserve	287
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.249)
Totale patrimonio netto	981
B) Fondi per rischi e oneri	458
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	4.071
D) Debiti	12.797
E) Ratei e risconti passivi	15.595
Totale passivo	33.903

Conto economico (valori espressi in migliaia €)	31/12/2020
A) Valore della produzione	31.604
B) Costi della produzione	(35.837)
C) Proventi e oneri finanziari	(16)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	-
Imposte sul reddito dell'esercizio	-
Utile (perdita) dell'esercizio	(4.249)

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.

Organico	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Dirigenti	7	6	1
Quadri	42	33	9
Impiegati	312	252	60
Operai	396	336	60
Altri	2.097	1.681	416
Totale	2.854	2.308	546

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

Ai fini di comparazione, si precisa che l'organico aziendale relativo all'anno 2021 ricomprende 447 addetti che nell'anno 2020 erano in forza presso ATP Esercizio S.r.l., a seguito dell'affidamento del servizio extraurbano ad A.M.T. S.p.A. da parte della Città Metropolitana di Genova, come meglio specificato nel precedente paragrafo.

L'organico medio aziendale nel 2021 è stato di 2790 addetti (rispetto a 2298 del 2020) di cui: 7 dirigenti, 40 quadri, 307 impiegati, 1973 personale di guida, 377 operai, 86 ausiliari.

Attività

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti

Non presenti.

B) Immobilizzazioni

I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
25.792.792	25.264.189	528.603

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
Valore di inizio esercizio								
Costo			11.922.745			87.925	47.308.626	59.319.296
Rivalutazioni								
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.347.092				22.708.015	34.055.107
Svalutazioni								
Valore di bilancio			575.653			87.925	24.600.611	25.264.189
Variazioni nell'esercizio								
Incrementi per acquisizioni			200.398			144.609	168.596	513.603
Riclassifiche (del valore di bilancio)			15.000					15.000
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Ammortamento dell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni								
Totale variazioni								
Valore di fine esercizio								
Costo			12.138.143			232.534	47.477.222	59.847.898
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

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

Le "Altre Immobilizzazioni immateriali" sono costituite da:

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

- spese incrementative su beni di terzi (aliquota ammortamento 20%) con valore netto a fine esercizio pari ad Euro 2.252.256 relative a costi capitalizzati sui beni non proprietà di AMT quali la linea metropolitana e la Ferrovia Genova - Casella;
- 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";
- 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 nè rivalutazioni nè svalutazioni.

Costi di impianto e ampliamento

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

Costi di sviluppo

Nell'esercizio non sono stati capitalizzati "Costi di sviluppo".

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
176.195.589	137.578.041	38.617.548

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
Valore di inizio esercizio						
Costo	40.649.455	13.440.425	232.972.712	16.197.302	4.376.631	307.636.525
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	13.696.867	9.362.606	132.674.483	14.324.528		170.058.484
Svalutazioni						
Valore di bilancio	26.952.588	4.077.819	100.298.229	1.872.774	4.376.631	137.578.041
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	369.094	829.687	31.947.691	829.108	4.992.274	38.967.854
Riclassifiche (del valore di bilancio)		217.458	1.343.718	20.850	(1.597.024)	(15.000)
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)			335.241	65		335.306
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio						
Ammortamento dell'esercizio						
Svalutazioni effettuate nell'esercizio						
Altre variazioni						
Totale variazioni						
Valore di fine esercizio						
Costo	41.018.549	14.487.570	260.481.914	17.021.842	7.771.880	340.781.756

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	13.696.867	9.362.606	127.227.520	14.299.175	-	164.586.166
Svalutazioni						
Valore di bilancio	27.321.682	5.124.965	133.254.395	2.722.667	7.771.880	176.195.690

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	28.868.504	4,00%
COSTRUZIONI LEGGERE	828.131	5,00%
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI INDUSTRIALI	-13.293.170	
FONDO AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE	-320.247	
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI CIVILI	-83.450	
totale	27.321.682	

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	3.396.819	5,75%
OPERE D'ARTE FISSE	1.238	2,00%
IMPIANTI FISSI	8.286.293	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	
totale	5.124.964	

Attrezzature industriali e commerciali

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
MATERIALE MOBILE IMPIANTI A CAVO	6.108.022	7,50%
OFFICINA MECCANICA	3.462.556	10,00%
MATERIALE ROTABILE TRANV. FERROV.	301.022	3,75%
MOTRICI IN GENERE	37.513.348	4%-6%-10%
AUTOBUS LINEA	194.095.198	8,33%
MATERIALE MOBILE FILOVIARIO	12.397.253	7,50%
PONTI RADIO CIRC. A.F. AMPLIFICATORI	1.998.717	15,00%
EMITTITRICI E OBLITERATRICI	1.695.969	10,00%
APPARATI TELESORVEGLIANZA	2.352.404	20,00%
BENI E ATTREZZATURA VARIA	557.425	100,00%
FONDO AMMORTAMENTO MATER. MOBILE IMPIANTI A CAVO	-1.881.485	
FONDO AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA	-1.995.504	

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

FONDO AMMORTAMENTO MATER. ROTAB. TRAMV. E FERROV.	-175.637
FONDO AMMORTAMENTO MOTRICI	-9.396.197
FONDO AMMORTAMENTO AUTOBUS LINEA	-97.349.127
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	-557.425
totale	133.254.395

Altri beni

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	969.925	20,00%
AUTOVETTURE MOTOVEICOLI E SIMILI	293.606	25,00%
MOBILI E MACCHINE ORDINARIE D'UFFICIO	2.564.692	12,00%
MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE, CALCOLATORI	13.193.619	20,00%
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	-564.958	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI	-89.060	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO	-2.327.943	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE	-11.317.213	
totale	2.722.668	

Immobilizzazioni in corso e acconti

dettaglio:

descrizione	31/12/2021
AUTOBUS DECRETO GENOVA NON ANCORA IN SERVIZIO	1.216.916
REVISIONI STRAORDINARIE FERROVIA GENOVA CASELLA	1.900.143
REVISIONE CARRELLI VEICOLI METRO	409.444
ANTINTRUSIONE NUOVO DEPOSITO METRO	94.050
SISTEMA AUDIO VIDEO A BORDO METRO	322.783
REVISIONE ASCENSORE MAGENTA CROCCO	62.696
REVISIONE ELETTRIMOTRICE PRINCIPE GRANAROLO	290.779
REVISIONE FUNICOLARE ZECCA RIGHI	714.344
SERBATOI GASOLIO RIMESSA MANGINI	337.526
MANUT. STRAORDINARIA STAZIONE SUPERIORE GRANAROLO	256.278
MANUT. STRAORDINARIA IMPIANTO FRENO FERROVIA PRINCIPE GRANAROLO	119.451
FERROVIA PRINCIPE GRANAROLO - MANUT. STRAORDINARIA ARMAMENTO E TRALICCI	432.952
SVILUPPO DOTAZIONE TECNOLOGICA - FERMATE TPL	50.540
ACQUISTO PRIMA DOTAZIONE VEICOLI A11 E A12	115.434
ASCENSORE CROCCO	466.882
ASCENSORE VIA XX SETTEMBRE MONUMENTALE	258.375
ESTENSIONE IMPIANTO DI RICARICA RIMESSA CORNIGLIANO	486.614
DIVERSI	236.673
totale	7.771.880

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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 2021 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	723.854	- 349.272	-	-	-	-	374.382
AUTOBUS	77.136.467	- 62.233.382	585.352	3.018.557	-	2.997.979	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	-	-	-	-	-
	87.759.364	- 71.121.686	585.352	- 3.018.557	-	2.997.979	17.202.452

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	3.032.387	- 631.747	2.400.640	-	-	-	-	2.400.640
IMPIANTI FISSI	27.490	- 27.490	-	-	-	-	-	-
MIGLIORIE BENI TERZI	9.385.193	- 7.806.013	1.579.180	34.792	-	-	-	1.613.971
OFFICINA MECCANICA	15.900	- 5.565	10.335	-	-	-	-	10.335
	12.460.970	- 8.470.815	3.990.155	34.792	-	-	-	4.024.946

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	4.595.400	- 153.180	4.442.220	-	-	-	-	4.442.220
FABBR. IND. E TERRENI	259.876	- 127.310	132.566	-	-	-	-	132.566

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

IMPIANTI FISSI		-	75.247		-	-	-		449.353
MACC.ELETT.E	524.800	-		449.353		-	-		-
CALCOL.	991.221	-	991.221			-	-		-
MIGLIORIE BENI		-	13.397			-	-		120.571
TERZI	133.968	-		120.571		-	-		-
PROG.INFORMATICI	325.000	-	325.000			-	-		-
	6.830.064	-	1.685.354	5.144.710		-	-		5.144.710

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		-	9.024.803		-	54.875		7.699.740
FILOBUS	16.731.402	-	4.770.216				48.016	760.469
MIGLIORIE BENI	5.530.685	-	6.549.418					-
TERZI	6.549.418	-						-
	28.811.505	-	20.344.437	8.467.069	-	54.875	48.016	8.460.209

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	91.519	-	54.911	36.608				36.608
COSTI PLURIENNALI		-			6.714			6.714
MIGLIORIE BENI		-	184.064					185.844
TERZI	369.908	-		185.844				-
FABBR.IND. E	146.047	-	14.605					131.442
TERRENI		-	36.230					122.493
IMPIANTI FISSI	144.922	-		108.691	13.802			-
OFFICINA		-	26.460					79.380
MECCANICA	105.840	-		79.380				-
AUTOBUS	1.799.108	-	374.814					1.960.033
EMETT.ED OBBLIT.		-		1.424.294	535.739			-
		-			4.153			4.153
MOB.MACC.UFF.		-			3.378			3.378
MACC.ELETT.E		-	173.312					177.812
CALCOL.	346.624	-		173.312	4.300			-
appareti teleserv	174.705	-	87.153					87.553
	3.178.672	-	951.549	2.227.123	568.086			2.795.209

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
AUTOBUS		-		15.018.459	28.895			14.989.564
		-		15.039.050	28.895			15.010.155

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

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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	10.980.700	-	10.980.700	6.522.300	-	-	-	17.503.000
	10.980.700	-	10.980.700	6.522.300	-	-	-	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
	-	-	-	1.232.000	-	-	-	1,232,000

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
	-	-	-	3.753.588	-	-	-	3,753,588

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
AUTOBUS	11.661.600	- 485.900	11.175.700	100.387	-	-	-	11.276.087
MACC.ELETT.E CALCOL. apparecchi telesonv	-	-	-	104.500	-	-	-	104.500
	-	-	-	70.500	- 11.970	-	-	58.530
	11.661.600	-485.900	11.175.700	290.387	-11.970	-	-	11.454.117

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
	4,744,369	- 245,983	4,498,386	-	-	-	-	4,498,386

III. Immobilizzazioni finanziarie

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

2.848.308	2.838.808	9.500
-----------	-----------	-------

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
Valore di inizio esercizio								
Costo	2.656.393				181.915	2.838.808		
Rivalutazioni								
Svalutazioni								
Valore di bilancio	2.656.393				181.915	2.838.808		
Variazioni nell'esercizio								
Incrementi per acquisizioni					10.000	10.000		
Riclassifiche (del valore di bilancio)								
Decrementi per alienazioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni								
Totale variazioni					10.000	10.000		
Valore di fine esercizio								
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 2021 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 2021 con un utile dell'esercizio di Euro 126.277.

Imprese collegate

Non presenti.

Altre imprese

Ragione Sociale	quota %	valore a bilancio 31/12/2021
SMC soc. consortile a r. l.	21,00%	21.000
APAM Esercizio S.p.A.	0,10%	972

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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
totale		191.915

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della Società.

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

Nessuna partecipazione immobilizzata ha subito cambiamento di destinazione.

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

Crediti

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Crediti immobilizzati verso imprese controllate	Crediti immobilizzati verso imprese collegate	Crediti immobilizzati verso imprese controllanti	Crediti immobilizzati verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
Valore di inizio esercizio	500					500
Variazioni nell'esercizio	(500)					(500)
Valore di fine esercizio	-					-
Quota scadente entro l'esercizio						
Quota scadente oltre l'esercizio						
Di cui di durata residua superiore a 5 anni						

Le variazioni intervenute nell'esercizio sono le seguenti:

Descrizione	31/12/2020	Acquisizioni	Rivalutazioni	Riclassifiche	Cessioni	Svalutazioni	31/12/2021
Imprese controllate	500					(500)	-
Imprese collegate							
Imprese controllanti							
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti							
Altri							
Arrotondamento							
Totale	500					(500)	-

Le immobilizzazioni finanziarie hanno le caratteristiche di cui al 1° comma dell'art. 2424 bis del codice civile.

Altri titoli

Non presenti.

Strumenti finanziari derivati

Non presenti.

C) Attivo circolante

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

I. Rimanenze

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
5.197.438	4.409.512	787.926

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
RICAMBI	5.340.953	4.672.520	668.433
ALTRI MATERIALI	1.956.485	1.836.993	119.493
FONDO OBSOLESCENZA SCORTE	-2.100.000	-2.100.000	0
totale	5.197.438	4.409.512	787.926

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 787.926 rispetto al 31 dicembre 2020. La valutazione delle stesse è al netto del Fondo svalutazione per obsolescenza per un ammontante di Euro 2.100.000 il quale si riferisce al deprezzamento che hanno subito alcune tipologie di materiali di consumo per autobus, filobus e altri veicoli. Tale fondo obsolescenza scorte è ritenuto congruo.

II. Crediti

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
174.031.876	76.887.543	97.144.333

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	28.916.216	29.093.135	58.009.351	58.009.351		
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	195.054	2.642.623	2.837.677	2.837.677		
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante						
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	3.669.580	62.478.937	66.148.517	66.148.517		

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante						
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	4.003.818	(2.197.404)	1.806.414	432.946	1.373.468	
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante		2.661.955	2.661.955			
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	40.102.875	2.465.087	42.567.962	42.497.559	70.403	
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	76.887.543	97.144.333	174.031.876	169.926.050	1.443.871	

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
Saldo al 31/12/2020		7.075.447
Utilizzo nell'esercizio		-1.530.023
Accantonamento esercizio		1.100.000
Saldo al 31/12/2021		6.645.424
Totale crediti lordi a bilancio		180.677.300

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)

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	variazioni
Saldo corrispettivo gestione corsie riservate e fermate bus	2.920.125	1.897.859	1.022.266
Contributo per progetto di preferenziamento semaforico	68.075	68.075	-
Progetto F270001- Percorsi per disabili Metro	-	147.515	- 147.515
Ristori Covid 2020	-	1.500.000	- 1.500.000
Progetto F270003- UDT Metro DM 360/18 e 86/18	63.000.000	-	63.000.000
Progetto F280000 -anticipo Fermate TPL	98.361	-	98.361
Altre partite minori (titoli viaggio, mobility bus, etc.)	61.956	56.131	5.825
totale	66.148.517	3.669.580	62.478.937

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	variazioni
Crediti verso ATP Esercizio s.r.l.	4.303.113	2.060.490	2.242.623
Fondo svalutazione crediti verso controllate	- 1.465.436	-1.865.436	400.000
totale	2.837.677	195.054	2.642.623

Crediti tributari

I crediti tributari entro i 12 mesi pari a Euro 432.946 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 1.373.468 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

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Crediti verso Reg. Liguria per ristrutturazione Ferrovia Principe Granarolo	1.291.191	1.398.393	-107.202
Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti Ferrovia Genova Casella	23.089.397	24.089.339	-999.942
Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti legge 6/82 e altre	19.766.570	16.936.991	2.829.579
Crediti verso Ministero dei Trasporti in conto investimenti	431.700	393.059,82	38.640
Diversi	1.193.799	489.788	704.011
Fondo svalutazione crediti	-3.204.696	-3.204.696	0
totale	42.567.962	40.102.875	2.465.087

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
27.906.490	18.339.957	9.566.533

Descrizione	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	17.881.474	9.626.276	27.507.750
Denaro e altri valori in cassa	458.483	(59.743)	398.740
Totale disponibilità liquide	18.339.957	9.566.533	27.906.490

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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
434.126	413.305	20.821

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 2021, 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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
30.514.723	30.313.997	200.726

	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	674.037		268					674.305
Varie altre riserve	123.431		5.087					128.518
Totale altre riserve	123.431		5.087					128.518
Utile (perdita) dell'esercizio	5.355		(5.355)				200.726	200.726
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)							(10.290)
Totale patrimonio netto	30.313.997						200.726	30.514.723

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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Nella tabella che segue si dettagliano i movimenti nel patrimonio netto

Descrizione	31/12/2020	Incrementi	Decrementi	31/12/2021
Capitale Sociale	29.521.464			29.521.464
Riserva legale	674.036	268		674.304
Riserva negativa per acquisto azioni proprie	-10.290			-10.290
Riserva di arrotondamento	1			1
Riserva articolo 60 Decreto Legge 104/2020	123.431	5.087		128.518
Utili (perdite) dell'esercizio	5.355	200.726	5.355	200.726
Totale	30.313.997	206.081	5.355	30.514.723

Il capitale sociale al 31/12/2021 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
Totale	702.892	

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	674.305		A,B			
Altre riserve						
Varie altre riserve	128.518					
Totale altre riserve	128.518		A,B			
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)		A,B,C,D			
Totale	30.313.997					
Quota non distribuibile						
Residua quota distribuibile						

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

Per quanto concesso dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7- quinquies del Decreto Legge n. 104/2020, come modificato dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021, la Società non ha imputato a conto economico le quote di ammortamento relative agli esercizi 2020/2021. 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.

Per il combinato disposto del codice civile in materia di Riserva Legale e art. 1 comma 711 LN 234/2021 in materia di sospensione degli ammortamenti, l'utile 2021 non avrà possibilità di utilizzo C e D. Si rinvia alla proposta di destinazione dell'utile.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

B) Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
14.803.767	18.855.637	(4.051.870)

Dettaglio:

Descrizione	31/12/2020	Incrementi	Decrementi	31/12/2021
Fondo imposte differite	1.887.628	1.766.972	199.241	3.455.359
Fondo rinnovo CCNL periodo 2018-2020	3.800.000	0	3.800.000	0
Fondo rischi contenzioso irap	3.120.467	0	0	3.120.467
Fondo esodi personale dipendente	1.000.000	0	1.000.000	0
Fondo rischi svalutazione partecipazioni	3.209.438	0	0	3.209.438
Franchigie Assicurative R.C.	5.425.449	1.501.500	3.260.523	3.666.426
Fondi rischi responsabilità contrattuale	412.654	0	55.413	357.241
Fondo Rischi Ricorsi Personale Dipendente	0	994.836	0	994.836
totale	18.855.637	4.263.308	8.315.177	14.803.767

- Il Fondo per imposte differite è variato rispetto al 2020 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 rinnovo CCNL periodo 2018-2020" al 31/12/2020 era determinato dalla stima dei maggiori costi per il nuovo rinnovo CCNL nazionale autoferrotranvieri, scaduto a fine 2017. Il fondo in questione copriva gli incrementi del costo del lavoro conseguenti al rinnovo fino a tutto il 2020. Tale fondo è stato smobilizzato integralmente essendo sopraggiunto, prima della chiusura del bilancio 2021, il rinnovo definitivo del CCNL triennio 2021-2023.
- 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. Non ha subito variazioni.

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

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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.

- Fondo esodi personale dipendente riguardante l'accertamento a conto economico dei costi per esodi volontari del personale è stato totalmente utilizzato nel corso del 2021, anno di manifestazione dell'effetto finanziario.
- Il Fondo rischi svalutazione partecipazioni, appostato dal 2016 per fronteggiare il rischio inerente la situazione finanziaria di ATP S.r.l. Non ha subito variazioni nel corso dell'esercizio.
- 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.
- 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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
25.693.303	26.298.713	(605.410)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio 1/1/2021	26.298.713
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	6.851.466
Incremento per incorporazione ramo ATP	4.070.565
Utilizzo nell'esercizio	-5.664.872
Versato ai fondi	-5.662.717
Altre variazioni	-199.852
Totale variazioni	-605.410

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Valore di fine esercizio 31/12/2021	25.693.303
-------------------------------------	------------

D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
235.694.566	113.864.317	121.830.249

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	535.929	(11.918)	524.011	524.011		
Debiti verso banche	30.637.156	21.384.407	52.021.563	20.212.975	31.808.588	10.080.000
Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori	28.442.648	11.526.297	39.968.945	39.968.945		
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate	195.054	262.790	457.844	457.844		
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti	2.013.357	1.033.938	3.047.295	3.047.295		
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari	1.665.262	(68.944)	1.596.318	1.596.318		
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.820.734	(459.171)	2.361.563	2.361.563		
Altri debiti	47.554.177	88.162.850	135.717.027	135.717.027		
Totale debiti	113.864.317	121.830.249	235.694.566	203.885.978	31.808.588	10.080.000

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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					524.011	524.011
Debiti verso banche	15.462.337		18.480.000	33.942.337	18.079.225	52.021.562
Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori					39.968.945	39.968.945
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate					457.844	457.844
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti					3.047.295	3.047.295
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari					1.596.318	1.596.318
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					2.361.563	2.361.563
Altri debiti					135.717.027	135.717.027
Totale debiti	15.462.337		18.480.000	33.942.337	201.752.228	235.694.565

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	31/12/2020
Comune di Chiavari	176.424
Comune di Rapallo	139.882
Comune di Santa Margherita Ligure	72.930
Comune di Sestri Levante	134.774
totale	524.010

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):

Totale finanziato	Entro anno	Oltre anno	Oltre i 5 anni
18.480.000	1.680.000,00	16.800.000	10.080.000

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

- all'accollo dei mutui ipotecari con garanzia sugli immobili stessi già contratti da ATP S.p.A incorporata da AMT nel corso dell'esercizio;
- alla stipula di un nuovo finanziamento per 28M€ totali di cui già 14M€ già rimborsati al 31 dicembre 2021.
- all'anticipo su fatture a mezzo factoring con le banche;
- ad utilizzo di scoperto di conto corrente.

Dettaglio debito verso controllanti (parte correlata)

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Canone metro 2019/20/21	3.020.000	2.000.000	1.020.000
Diversi	27.295	13.357	13.938
Totale	3.047.295	2.013.357	1.033.938

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"

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
fondo ferie personale	6.261.767	4.901.912	1.359.855
tfr da liquidare a breve	757.047	770.817	-13.770
investimenti finanziati da Enti Pubblici da approvare	117.527.078	34.441.223	83.085.855
Costi del personale competenza 2021 da regolarizzare 2022, trattenute e diversi	11.171.136	7.440.224	3.730.912
totale	135.717.027	47.554.176	88.162.851

- 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 2021 da regolarizzare nel 2022 rappresentano le quote di competenza dell'esercizio 2021 liquidate ai dipendenti nei primi mesi del 2022.

Distribuzione dei debiti per area geografica

Non significativa.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
105.700.262	76.398.691	29.301.571

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	196.698	76.201.993	76.398.691
Variazione nell'esercizio	(61.822)	29.363.392	29.301.570
Valore di fine esercizio	134.876	105.565.385	105.700.262

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo
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	11.454.117
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	1.038.046
fgc l.297/78 l. 422/97 e l.296/06	4.024.946
comune di genova investimenti diversi	5.144.710
Treni metropolitana finanziati	4.498.386
Decreto Genova 1	17.503.000
Decreto Genova 2	1.232.000
RISCONTI DM223	3.753.588
delibera 774 G. R. Liguria	2.795.209
abbonamenti annuali competenza 2022 -Urbani	6.396.291
abbonamenti annuali competenza 2022 -Extraurbani	274.191
Altri di ammontare non apprezzabile	284.796
Totale	105.700.262

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 2021.

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Impegni assunti da AMT	1.701.053	1.286.817	414.236
Beni di terzi presso l'impresa	4.447.586	4.447.586	0
Garanzie a favore di AMT	29.797.087	23.728.490	6.068.596
Altri impegni e garanzie	18.480.000	20.160.000	-1.680.000
totale	54.425.725	49.622.893	4.802.832

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.

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
213.465.516	163.056.093	50.409.423

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	44.993.668	34.980.832	10.012.836
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	168.471.848	128.075.261	40.396.587
Totale	213.465.516	163.056.093	50.409.423

Dettaglio A1 e A5:

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Ricavi da biglietti ed abbonamenti - Rete Urbana	45.501.479	40.688.213	4.813.266
Ricavi da biglietti ed abbonamenti - Rete Extraurbana	5.136.297	-	5.136.297
Incasso da sanzioni a passeggeri - Rete Urbana	1.892.020	1.863.460	28.560
Incasso da sanzioni a passeggeri - Rete Extraurbana	34.713	-	34.713
Totale lordo	52.564.508	42.551.673	10.012.835
Quota Trenitalia in contenzioso e non riconosciuta	-7.570.841	-7.570.841	-
Totale A1 del conto economico	44.993.667	34.980.832	10.012.835
corrispettivi TPL - Rete Urbana	81.192.258	81.132.149	60.109
corrispettivi TPL - Rete Extraurbana	17.914.938	0	17.914.938
copertura oneri rinnovi ccnl	16.886.688	14.624.601	2.262.087
quote contributi c/impianti riscontate	-	-	-
Totale contributi in conto esercizio	115.993.883	95.756.750	20.237.133

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

affitti e canoni attivi	93.886	956.192	-	862.306
proventi vari	383.104	640.698	-	257.594
convenzione fermate e corsie bus	2.920.125	2.824.088		96.037
pubblicità	576.435	414.439		161.996
prestazioni a terzi	353.982	109.133		244.849
Ricavi service ATP	633.290	-		633.290
plusvalenze straordinarie alienazione immobilizz.	25.514	48.760	-	23.246
rimborsi per danni subiti	669.940	378.864		291.076
rimborsi per interruzione al servizio	7.015	9.640	-	2.625
rimborsi per emergenza covid	20.122.366	17.013.314		3.109.052
credito imposta accisa gasolio	2.100.017	1.924.394		175.622
emergenza Ponte Morandi - San Giorgio e vari	1.434.862	6.098.238	-	4.663.376
rimborso oneri malattia	5.509.018	1.330.153		4.178.865
rimborso spese d'accesso documenti aziendali	14	86	-	72
sopravvenienze attive *	17.184.418	445.331		16.739.086
penali da fornitori per inadempimenti contrattuali	428.671	86.715		341.956
vendita materiali	35.309	38.466	-	3.157
Totale altri ricavi	52.477.964	32.318.510		20.159.454
Totale A5 del conto economico	168.471.847	128.075.260		40.396.588

*Dettaglio sopravv. Attive		
8.258.557,56	80% saldo risorse Covid 2020 DDG 8042/21	
2.088.920,62	Smobilizzo eccedenza CCNL 2018-2020	
2.200.000,00	Smobilizzo fondo franchigie	
1.248.377,60	Differite 2020-smob. 80%	
199.240,52	Imposte differite anno 2000	
986.560,38	Fondo pdr personale eccedenza a.p.	
1.500.000,00	Smobilizzo fondo credito vs Comune di Genova	
702.761,15	Varie sopravvenienze attive	

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
212.398.480	161.172.691	51.225.789

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	24.610.861	17.904.096	6.706.765
Servizi	41.358.607	29.374.646	11.983.961
Godimento di beni di terzi	2.429.686	1.947.750	481.936
Salari e stipendi	103.640.692	80.684.263	22.956.429
Oneri sociali	26.653.404	18.463.151	8.190.253
Trattamento di fine rapporto	6.851.466	5.086.924	1.764.542
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	330.378	411.349	(80.971)

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Ammortamento immobilizzazioni immateriali			
Ammortamento immobilizzazioni materiali			
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante	1.100.000	3.550.001	(2.450.001)
Variazione rimanenze materie prime	(139.754)	(694.958)	555.204
Accantonamento per rischi	2.487.033	2.500.000	(12.967)
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	3.076.107	1.945.469	1.130.638
Totale	212.398.480	161.172.691	51.225.789

Dettaglio materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Materiali di manutenzione	6.705.296	6.437.522	267.774
Carburanti e lubrificanti	16.545.214	11.096.641	5.448.573
Altri acquisti	1.360.351	369.934	990.417
totale	24.610.861	17.904.096	6.706.765

Dettaglio per servizi

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Trasporti	70.363	81.008	-10.645
Lavorazioni esterne	6.683.156	5.197.901	1.485.255
Energia elettrica	2.671.192	2.863.325	-192.133
Gas	299.786	170.701	129.085
Acqua	269.426	149.321	120.105
Compensi agli amministratori	56.004	56.000	4
Compensi ai sindaci	81.368	82.109	-741
Ricerca, addestramento e formazione	332.508	374.621	-42.112
Pulizia esterna	4.714.493	3.546.435	1.168.058
Servizi smaltimento rifiuti speciali	125.448	110.277	15.172
Provvigioni a intermediari	1.627.680	1.231.788	395.892
Spese di contenzioso e recuperi crediti	144.996	194.434	-49.438
Mense gestite da terzi e buoni pasto	664.775	501.101	163.674
Spese legali e consulenze	474.628	476.122	-1.494
Spese telefoniche	429.031	510.870	-81.839
Spese postali e di affrancatura	15.420	17.928	-2.507
Spese servizi bancari	310.369	240.925	69.444
Assicurazioni	5.451.249	4.657.084	794.165
Vigilanza esterna	713.064	638.946	74.118
Trasporti TPL appaltati a terzi	12.389.801	5.453.852	6.935.949
Manovra Bus	2.145.429	1.544.305	601.123
Altre	1.688.420	1.275.595	412.825

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

totale	41.358.607	29.374.646	11.983.961
---------------	-------------------	-------------------	-------------------

Dettaglio per godimento beni di terzi

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Affitti e locazioni	432.103	282.277	149.826
Canone metro	1.020.000	1.000.000	20.000
Altri canoni	977.583	665.473	312.110
Totale	2.429.686	1.947.750	481.936

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 2021 non sono stati contabilizzati in quanto la Società si avvale della deroga prevista ai sensi dell'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021 più ampiamente illustrata nella parte iniziale di questa nota integrativa.

Descrizione	2021	2020	Variazioni	31/12/2021 fiscale
AMMORTAMENTO MIGLIE A BENI DI TERZI				93.032
AMMORTAMENTO SOFTWARE (PROGR. INFORMATICI)				183.641
AMMORTAMENTO COSTI PLURIENNALI 20%				171.895
AMMORTAMENTO IMMOBILIZZ IMMATER (RIM SPIM)				662.278
<i>Totale ammortamento immobilizzazioni immateriali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.110.846</i>
AMMORTAMENTI FABBRICATI CIVILI			0	7.922
AMMORTAMENTI FABBRICATI INDUSTRIALI			0	931.439
AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE			0	37.736
<i>Totale terreni e fabbricati</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>977.097</i>
AMMORTAMENTO BINARI			0	1.700
AMMORTAMENTO PALI METALLICI			0	5.619
AMMORTAMENTO SOTTOSTAZIONI			0	85.589
AMMORTAMENTO IMPIANTI FISSI			0	325.339
AMMORTAMENTO RETE AEREA			0	15.781
<i>Totale impianti e macchinari</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>434.029</i>
AMMORTAMENTO APPARATI TELESORVEGLIANZA			0	98.510
AMMORTAMENTO MATERIALE ROTABILE			0	11.893
AMMORTAMENTO MOTRICI METRO			0	970.969
AMMORTAMENTO AUTOBUS			0	1.221.187

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

AMMORTAMENTO FILOBUS	0			210.132
AMMORTAMENTO IMPIANTO A CAVO	0			274.421
AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA	0			228.420
AMMORTAMENTO PONTI RADIO CIRCUITI E AMPLIF	0			3.323
AMMORTAMENTO EMETTITRICI E OBLITERATRICI	0			48.163
<i>Totale attrezzature industriali e commerciali</i>	0	0	0	3.067.017
AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	0			108.586
AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI E SIMILI	0			89.530
AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO	0			37.214
AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE E CALCOLATORI	0			441.539
<i>Totale altri beni</i>	0			676.869
<i>Totale ammortamento immobilizzazioni materiali</i>	0	0	0	6.265.858
ACCANTONAMENTO AL FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	1.100.000	3.650.001	-2.450.001	0
Totale ammortamenti e accantonamenti	1.100.000	3.650.001	-2.450.001	
Ammortamenti netti fiscalmente deducibili				6.265.858
Imposte differite (24% ires + 4,2% irap)				1.766.972

Dettaglio Accantonamento per rischi

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Franchigie assicurative	1.492.197	1.500.000	(7.803)
Esodi	-	1.000.000	(1.000.000)
Transazioni Ferie	994.836	-	994.836
totale	2.487.033	2.500.000	(12.967)

Dettaglio Oneri diversi di gestione

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Tassa circolazione veicoli	561.254	336.830	224.423
IMU	431.326	429.846	1.480
Tassa sui rifiuti	565.633	432.698	132.935
Altre imposte e tasse	249.141	170.852	78.289
Contributi e associazioni sindacali e di categoria	243.967	155.023	88.943
Abbonamenti riviste, giornali ...	13.347	9.526	3.821
Minusvalenze	264.712	7.141	257.571
sopravvenienze passive	546.653	273.349	273.305
Altre spese	200.075	130.204	69.871
Totale	3.076.107	1.945.469	1.130.638

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
(512.916)	(317.575)	(195.341)

Descrizione	2021	2020	Variazioni
Da partecipazione			

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	1.975	13.543	(11.568)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(514.891)	(331.118)	(183.773)
Utili (perdite) su cambi			
Totale	(512.916)	(317.575)	(195.341)

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	500.791
Altri	14.100
Totale	514.891

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi bancari					500.791	500.791
Interessi fornitori						
Interessi medio credito						
Sconti o oneri finanziari						
Interessi su finanziamenti					14.100	14.100
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni						
Altri oneri su operazioni finanziarie						
Accantonamento al fondo rischi su cambi						
Arrotondamento						
Totale					514.891	514.891

Altri proventi finanziari

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi su titoli						
Interessi bancari e postali					1.975	1.975
Interessi su finanziamenti						
Interessi su crediti commerciali						
Altri proventi						
Arrotondamento						
Totale					1.975	1.975

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
353.394	1.560.472	(1.207.078)

Imposte	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
Imposte correnti:			
IRES			
IRAP			
Imposte sostitutive			
Imposte relative a esercizi precedenti			
Imposte differite	1.766.972	1.560.472	206.500
IRES	1.503.806	1.328.054	175.752
IRAP	263.166	232.418	30.748
Imposte anticipate	(1.413.578)	0	(1.413.578)
Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
Totale	353.394	1.560.472	(1.207.078)

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

Descrizione	Valore	Imposte

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Risultato prima delle imposte	554.120	
Onere fiscale teorico	132.989	
Variazioni in aumento ai fini Ires	4.978.747	
Variazioni in diminuzione ai fini Ires	21.614.596	
Totale variazioni del reddito	-16.635.849	
Imponibile fiscale ante perdite fiscali		
Perdite pregresse (80%)		
Imponibile fiscale	-16.081.729	
IRES corrente sul reddito dell'esercizio	0	0

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato economico A-B	1.067.035	
Onere fiscale teorico	44.815	
Variazioni in aumento ai fini Irap	5.065.012	
Variazioni in diminuzione ai fini Irap	21.614.596	
Totale variazioni del reddito	-16.549.584	
Imponibile fiscale	-15.482.548	
IRAP corrente sul reddito dell'esercizio	0	0

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: 52.068,62€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 2.060,62€

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: 83.897,94€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 3.303,35€

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: 106.592,53€

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 3.920,15€

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: 230.285,74€

onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 9.426,30€

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: 182.281,54€

onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 6.155,10€

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: 39.366,20€

onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 1.300,73€

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.

RICAVI	2021
Ricavi titoli di viaggio	396.346
Corsie riservate e fermate bus	2.920.125
Servizi navetta	244.489
Altri ricavi	129.769
Totale ricavi	3.690.729

COSTI	2021
-------	------

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Canone metropolitana 2021	1.020.000
Varie	17.939
Totale costi	1.037.939

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.

RICAVI	2021
Canoni service	156.000
Distacco personale	477.290
Totale ricavi	633.290

COSTI	2021
Riaddebito costi	-548.579
Canone Locazione bus	-24.000
Totale costi	-572.579

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.).

Qualifica	Compenso
Amministratori	56.000
Collegio sindacale	81.368

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	55.125
Altri servizi di verifica svolti	
Servizi di consulenza fiscale	
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla Società di revisione	55.125

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

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA

Ente	Importo	Causale
Città metropolitana di Genova	28.389.995	Ristori Emergenza Covid e servizi aggiuntivi
Città metropolitana di Genova	16.886.688	Rimborso oneri CCNL autoferrottranvieri
Inps	5.509.018	Contributi oneri di malattia anni 2015/16/17/18
Regione Liguria	12.418.419	Contributi in conto investimenti
Regione Liguria	49.098	Progetto treno Principe Granarolo
Regione Liguria	71.038	Progetto treno FGC
Comune di Genova	98.361	Miglioramento fermate TPL
Consorzio START 4.0	12.289	Progetto Castore
Totale	63.434.906	

Gli importi di cui sopra sono rilevati dalla contabilità e nel Bilancio 2021 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

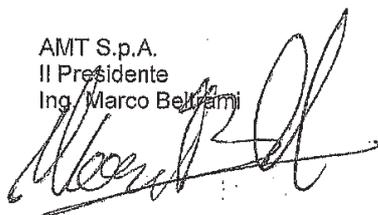
Tenuto conto dell'obbligo di legge ex articolo 60 D.L.104/2020, si propone all'Assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

Risultato d'esercizio al 31/12/2021	Euro	200.726
5% a Riserva legale	Euro	10.036
95% a riserva articolo 60 D.L. 104/2020	Euro	190.690

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
Ing. Marco Bellami



Il sottoscritto Dott. Federico Diomeda, Commercialista iscritto all'Ordine Dottori Commercialisti per la Circostrizione di Genova al n. 354A, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

1 2

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

Reg. Imp. 03783930104
Rea 355780

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

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

Bilancio al 31/12/2021

Stato patrimoniale attivo	31/12/2021	31/12/2020
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (di cui già richiamati)		
B) Immobilizzazioni		
<i>I. Immateriali</i>		
1) Costi di impianto e di ampliamento		
2) Costi di sviluppo		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	791.051	575.653
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	232.534	87.925
7) Altre ...	24.769.207	24.600.611
	<u>25.792.792</u>	<u>25.264.189</u>
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	27.321.682	26.952.588
2) Impianti e macchinario	5.124.964	4.077.819
3) Attrezzature industriali e commerciali	133.254.395	100.298.229
4) Altri beni	2.722.668	1.872.774
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	7.771.880	4.376.631
	<u>176.195.590</u>	<u>137.578.041</u>
<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	181.915
	<u>2.848.308</u>	<u>2.838.308</u>
2) Crediti		
a) Verso imprese controllate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		500
		<u>500</u>
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		

Bilancio al 31/12/2021

Pagina 1

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
d bis) Verso altri			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
3) Altri titoli			500
4) Strumenti finanziari derivati attivi			
		2.848.308	2.838.808
Totale immobilizzazioni		204.836.689	165.681.038
C) Attivo circolante			
<i>I. Rimanenze</i>			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		5.197.438	4.409.512
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
		5.197.438	4.409.512
<i>II. Crediti</i>			
1) Verso clienti			
- entro l'esercizio	58.009.351		28.916.216
- oltre l'esercizio			
		58.009.351	28.916.216
2) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio	2.837.677		195.054
- oltre l'esercizio			
		2.837.677	195.054
3) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
4) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	66.148.517		3.669.580
- oltre l'esercizio			
		66.148.517	3.669.580
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 bis) Per crediti tributari			
- entro l'esercizio	432.946		1.157.931
- oltre l'esercizio	1.373.468		2.845.887
		1.806.414	4.003.818
5 ter) Per imposte anticipate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio	2.661.955		
		2.661.955	
5 quater) Verso altri			
- entro l'esercizio	42.497.559		40.063.817
- oltre l'esercizio	70.403		39.058
		42.567.962	40.102.875
		174.031.876	76.887.543
<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>			

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

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		
<hr/>		
IV. Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	27.507.750	17.881.474
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	398.740	458.483
	<hr/>	<hr/>
	27.906.490	18.339.957
Totale attivo circolante	207.135.804	99.632.012
D) Ratei e risconti	434.126	413.305
Totale attivo	412.406.620	265.731.355

Stato patrimoniale passivo

	31/12/2021	31/12/2020
A) Patrimonio netto		
I. Capitale	29.521.464	29.521.464
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni		
III. Riserve di rivalutazione		
IV. Riserva legale	674.305	674.037
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.		

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

124/1993		
Riserva non distribuibile ex art. 2426		
Riserva per conversione EURO		
Riserva da condono		
9) Riserva sospensione ammortamenti Decreto Legge 104/20	128.518	123.431
Riserva indisponibile ammortamenti sospesi DL 104/20		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		
Altre ...		
	<u>128.518</u>	<u>123.431</u>
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	128.518	123.431
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo		
IX. Utile d'esercizio	200.726	5.355
IX. Perdita d'esercizio	0	0
Acconti su dividendi	0	0
Perdita ripianata nell'esercizio		
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)	(10.290)
Totale patrimonio netto	30.514.723	30.313.997
B) Fondi per rischi e oneri		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite	3.455.359	1.887.628
3) Strumenti finanziari derivati passivi		
4) Altri	11.348.408	16.968.009
Totale 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		
1) <i>Obbligazioni</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
2) <i>Obbligazioni convertibili</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
3) <i>Verso soci per finanziamenti</i>		
- entro l'esercizio	524.011	535.929
- oltre l'esercizio		
	<u>524.011</u>	<u>535.929</u>
4) <i>Verso banche</i>		
- entro l'esercizio	20.212.975	10.548.584
- oltre l'esercizio	31.808.588	20.088.592
	<u>52.021.563</u>	<u>30.637.156</u>

Bilancio al 31/12/2021

Pagina 4

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

5) <i>Verso altri finanziatori</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
6) <i>Acconti</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
7) <i>Verso fornitori</i>			
- entro l'esercizio	39.968.945		28.442.648
- oltre l'esercizio			
		39.968.945	28.442.648
8) <i>Rappresentati da titoli di credito</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
9) <i>Verso imprese controllate</i>			
- entro l'esercizio	457.844		195.054
- oltre l'esercizio			
		457.844	195.054
10) <i>Verso imprese collegate</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
11) <i>Verso controllanti</i>			
- entro l'esercizio	3.047.295		2.013.357
- oltre l'esercizio			
		3.047.295	2.013.357
11 bis <i>Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
12) <i>Tributari</i>			
- entro l'esercizio	1.596.317		1.665.262
- oltre l'esercizio			
		1.596.317	1.665.262
13) <i>Verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</i>			
- entro l'esercizio	2.361.563		2.820.734
- oltre l'esercizio			
		2.361.563	2.820.734
14) <i>Altri debiti</i>			
- entro l'esercizio	135.717.027		47.554.177
- oltre l'esercizio			
		135.717.027	47.554.177
Totale debiti	235.694.565		113.864.317
E) Ratei e risconti	105.700.262		76.398.691
Totale passivo	412.406.620		265.731.355

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

Conto economico	31/12/2021	31/12/2020
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	44.993.668	34.980.832
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		
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio		
a) Vari	52.477.964	32.318.510
b) Contributi in conto esercizio	115.993.884	95.756.751
	<u>168.471.848</u>	<u>128.075.261</u>
Totale valore della produzione	213.465.516	163.056.093
B) Costi della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	24.610.861	17.904.096
7) Per servizi	41.358.607	29.374.646
8) Per godimento di beni di terzi	2.429.686	1.947.750
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	103.640.692	80.684.263
b) Oneri sociali	26.653.404	18.463.151
c) Trattamento di fine rapporto	6.851.466	5.086.924
d) Trattamento di quiescenza e simili		
e) Altri costi	330.378	411.349
	<u>137.475.940</u>	<u>104.645.687</u>
10) Ammortamenti e svalutazioni		
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	1.100.000	3.550.001
	<u>1.100.000</u>	<u>3.550.001</u>
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(139.754)	(694.958)
12) Accantonamento per rischi	2.487.033	2.500.000
13) Altri accantonamenti		
14) Oneri diversi di gestione	3.076.107	1.945.469
Totale costi della produzione	212.398.480	161.172.691
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	1.067.036	1.883.402
C) Proventi e oneri finanziari		
15) Proventi da partecipazioni		
da imprese controllate		
da imprese collegate		
da imprese controllanti		
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
altri		

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

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		
	1.975	13.543
		1.975 13.543
		1.975 13.543
17) Interessi e altri oneri finanziari		
verso imprese controllate		
verso imprese collegate		
verso imprese controllanti		
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
altri		
	514.891	331.118
		514.891 331.118
17 bis) Utili e perdite su cambi		
Totale proventi e oneri finanziari	(512.916)	(317.575)
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		
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	554.120	1.565.827
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
Bilancio al 31/12/2021		Pagina 7

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

a) Imposte correnti			
b) Imposte di esercizi precedenti			
c) Imposte differite e anticipate			
imposte differite	1.766.972		1.560.472
imposte anticipate	(1.413.578)		
	<hr/>	353.394	<hr/> 1.560.472
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
	<hr/>	353.394	<hr/> 1.560.472

21) Utile (Perdita) dell'esercizio 200.726 5.355

Il Presidente
Marco Beltrami



Il sottoscritto Dott. Federico Diomeda, Commercialista iscritto all'Ordine Dottori Commercialisti per la Circonscrizione di Genova al n. 354A, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

VERBALE DELLA SEDUTA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 29 LUGLIO 2022

Il giorno 29 luglio 2022, alle ore 09.30, in Genova, Via Montaldo 2, presso la sede Sociale di Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A., si è tenuta in prima convocazione l'assemblea ordinaria, regolarmente convocata mediante lettera inviata con p.e.c. del 11 luglio 2022, per discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

1. Bilancio esercizio AMT e consolidato 2021. Deliberazioni inerenti e conseguenti;

2.

3.

4.

5.

6. Varie ed eventuali.

Ai sensi di Statuto, assume la presidenza dell'Assemblea il Presidente della società Ing. Marco Beltrami e, con il consenso dell'Assemblea, viene chiamato a svolgere le funzioni di Segretario il dott. Davide Diosma.

Secondo quanto previsto dall'art. 12.6 dello Statuto, il Presidente ed il Segretario sono entrambi presenti presso la sede sociale. Gli azionisti sotto indicati, salvo laddove diversamente specificato, partecipano invece alla riunione in collegamento audio e video dai rispettivi domicili sulla piattaforma informatica "Webex".

Il Presidente, constatato che:

- le azioni sono state depositate presso la sede sociale nei termini previsti dallo Statuto;
- sono presenti i seguenti azionisti:
 - Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A., titolare di n. 245 azioni proprie da € 42,00 cadauna, rappresentanti lo 0,03% del capitale sociale della Società di Euro 29.521.464,00 in persona del predetto Presidente della società, Ing Marco Beltrami;
 - Comune di Genova, titolare di n. 667.344 azioni da € 42,00 cadauna rappresentanti il 94,94% del capitale sociale della Società di Euro 29.521.464,00, nella persona



- dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti, Avv. Matteo Campora, presente in videoconferenza e legittimato in forza di delega conferita dal Sindaco del Comune medesimo in data 13 luglio 2022, protocollo n. 272893/vlr, delega che il Presidente dichiara essere valida e che resterà depositata negli atti della società;
- Città Metropolitana di Genova, titolare di n. 33.034 azioni da € 42,00 cadauna rappresentanti il 4,70% del capitale sociale, nella persona del Sig. Claudio Garbarino, Consigliere Delegato del medesimo Ente, presente in videoconferenza e legittimato in forza di delega conferita dal Sindaco Metropolitano di Genova in data 27 luglio 2022, protocollo n. 39917, delega che il Presidente dichiara essere valida e che resterà depositata negli atti della società;
 - Comune di Rapallo, titolare di n. 529 azioni da € 42,00 cadauna rappresentanti lo 0,08% del capitale sociale, nella persona dell'Assessore Dott.ssa Antonella Aonzo, presente in videoconferenza e legittimata in forza di delega conferita dal Sindaco del Comune medesimo in data 21.07.2022, delega che il Presidente dichiara essere valida e che resterà depositata negli atti della società;
 - Comune di Chiavari, titolare di n. 667 azioni da € 42,00 cadauna rappresentanti lo 0,09 % del capitale sociale, nella persona della Dott.ssa Alessandra Ferrara, Assessore al Bilancio e Finanze del medesimo Ente, presente in videoconferenza e legittimata in forza di delega conferita dal Sindaco in data 22.07.2022, delega che il Presidente dichiara essere valida e che resterà depositata negli atti della società;
 - Comune di Lavagna, titolare di n. 301 azioni da € 42,00 cadauna rappresentanti lo 0,04% del capitale sociale, nella persona dell'Assessore Delegato a Viabilità e Trasporti, Dott.ssa Chiara Oneto, presente in videoconferenza e legittimata in forza di delega conferita dal Sindaco del Comune medesimo in data 21.07.2022, delega che il Presidente dichiara essere valida e che resterà depositata negli atti della società;
 - Comune di Sestri Levante, titolare di n. 510 azioni da € 42,00 cadauna rappresentanti lo 0,07% del capitale sociale, nella persona del Vice Sindaco Sig.



Pietro Gianelli, presente in videoconferenza e legittimato in forza di delega conferita dal Sindaco del Comune medesimo in data 19 luglio 2022, protocollo n. 31881, delega che il Presidente dichiara essere valida e che resterà depositata negli atti della società;

- sono pertanto rappresentate complessivamente numero 702.630 azioni ordinarie di euro 42,00 cadauna rappresentanti il 99,96% del capitale sociale;
 - per il Consiglio di Amministrazione sono collegati in videoconferenza i Consiglieri Prof.ssa Nicoletta Buratti, Sig.ra Manuela Bruzzone ed il Dott. Enzo Sivori; è assente giustificato l'Arch. Alberto Balsi.
 - per il Collegio Sindacale sono presenti il presidente, dott.ssa Ilaria Gavuglio, e il Dott. Paolo Della Giovanna Sindaco effettivo, è presente in videoconferenza il Dott. Luca Verdino, Sindaco effettivo;
 - è inoltre presente, su invito del Presidente e con il consenso unanime degli intervenuti, per AMT il Direttore Generale, dott. Stefano Pesci ed il Direttore Amministrazione, Vendita e Servizi informativi dott. Paolo Ravera,
- non verificando impedimenti all'esercizio del diritto di voto, dichiara l'Assemblea validamente costituita ed idonea a deliberare sugli argomenti posti all'ordine del giorno.

1. Bilancio esercizio AMT e consolidato 2021. Deliberazioni inerenti e conseguenti.

Il Presidente ricorda all'Assemblea che il 2021 si è aperto all'insegna di una nuova realtà nel panorama del TPL nazionale: la nuova AMT che gestisce tutto il trasporto pubblico dell'area vasta genovese, integrando il bacino urbano e quello metropolitano.

Il nuovo territorio servito comprende il Comune di Genova e i 67 Comuni che compongono l'area vasta metropolitana.

Il 2021 ha ancora pesantemente risentito del Covid. Nonostante l'emergenza pandemica l'azienda ha proseguito nel suo impegno di garantire il servizio e la sicurezza di viaggio sui mezzi pubblici. Tanti i fronti su cui si è lavorato per tutto l'anno: sanificazioni, comunicazione, organizzazione di servizi scolastici dedicati agli studenti. Purtroppo i dati di carico sono risultati ancora decisamente inferiori al 2019; il Covid ha quindi impattato pesantemente sui



conti aziendali. I ristori governativi promessi sono arrivati in misura ridotta.

Il Presidente esprime la personale soddisfazione nel comunicare all'Assemblea che nonostante le criticità sopra descritte AMT ha redatto un progetto di bilancio d'esercizio e consolidato in attivo rispettivamente di 200.726 € e di 280.809 €.

Un risultato assolutamente non scontato che conferma la vitalità dell'Azienda e della sua capacità di gestire situazioni complesse con intelligenza e flessibilità.

Il Presidente informa altresì il Consiglio che la Relazione sulla Gestione 2021, oltre alle prescrizioni obbligatorie per legge, contiene una corposa parte utile a contestualizzare e meglio comprendere l'operatività dell'aziendale, un'appendice che presenta un "excursus" delle molteplici, composite e spesso innovative attività svolte dalla Società verso i clienti e gli *stakeholders* in generale.

Il Presidente, con il consenso degli intervenuti, omette di leggere integralmente la Relazione sulla Gestione, quella del Collegio Sindacale e la Nota Integrativa e lascia quindi la parola al Direttore Amministrazione, Vendita e Servizi Informativi, dott. Paolo Ravera che illustra i punti salienti dei due progetti di bilancio (civiltistico e consolidato), tenuti agli atti della società. Relativamente al Bilancio AMT 2021 il dott. Ravera evidenzia innanzitutto che l'esercizio si è chiuso con un utile di Euro 200.726, descrivendone brevemente le caratteristiche salienti.

Per le valutazioni di dettaglio dei due bilanci e per le prospettive sul futuro, con particolare riferimento alla continuità aziendale, ai fatti avvenuti dopo il 31/12/2021 e all'evoluzione prevedibile della gestione, si rinvia a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione ed in Nota Integrativa.

Il dott. Ravera, relativamente al Bilancio consolidato, evidenzia la chiusura positiva con un utile del Gruppo di Euro 280.809. L'area di consolidamento (con metodo integrale) ha riguardato la Società e la sua controllata ATP Esercizio S.r.l. Analoghe considerazioni sulla continuità aziendale già evidenziate per il bilancio della Capogruppo possono essere applicate al Gruppo nel suo complesso.

Terminata la disamina dei bilanci di esercizio e consolidato 2021, il Presidente invita il Presidente del Collegio Sindacale ad esporre all'Assemblea la relazione del Collegio.



Interviene quindi la dott.ssa Gavuglio, che a nome del Collegio Sindacale dichiara di avere rinunciato ai termini previsti dall'art. 2429 del cc.

La dott.ssa Gavuglio, con il consenso degli intervenuti, omette di leggere integralmente la Relazione del Collegio Sindacale e si limita alla lettura delle conclusioni. Riferisce pertanto che in base alle verifiche effettuate direttamente dal Collegio, nonché tenuto conto delle risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, Deloitte & Touche S.p.A., contenute nella relazione di revisione del bilancio, non risultano impedimenti all'approvazione del bilancio 2021.

La dott.ssa Gavuglio evidenzia che i revisori nella loro relazione, relativamente alla continuità aziendale hanno espresso un giudizio senza rilievi pur richiamando l'attenzione sul paragrafo "Continuità aziendale" della relazione sulla gestione in cui gli Amministratori illustrando le valutazioni svolte con riferimento all'applicabilità del presupposto della continuità aziendale, evidenziano che in mancanza degli attesi interventi di ristoro attesi per l'esercizio 2022, al momento non ancora deliberati, e di interventi atti a ridefinire il corrispettivo del contratto di servizi, la Società non sarà in condizione di raggiungere l'equilibrio economico nell'esercizio 2022 determinando l'erosione del capitale sociale di oltre un terzo.

Inoltre, sotto il profilo finanziario la Società, che ha già fatto ricorso all'indebitamento bancario per fare fronte alle difficoltà degli esercizi 2020 e 2021, potrebbe non disporre delle necessarie risorse finanziarie per fare fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi dodici mesi.

Interviene il Presidente che con riferimento a quanto sopra riportato si impegna, sin d'ora, a convocare un'Assemblea sul punto entro la prima metà di settembre.

A tale proposito il Presidente segnala di aver scritto a Città Metropolitana di Genova e per conoscenza al Comune di Genova ed alla Regione Liguria, circa la necessità di adeguare il Contratto di Servizio all'inflazione.

Interviene sul punto la Dott.ssa Oneto la quale chiede all'Organo Amministrativo di monitorare attentamente la situazione finanziaria avendo notato un incremento dell'indebitamento aziendale, interviene sul punto anche la Dott.ssa Ferrara chiedendo

all'Organo Amministrativo di essere aggiornata costantemente sull'eventuale incasso dei ristori COVID nei prossimi mesi; Successivamente interviene il Dott. Campora chiedendo ai Comuni soci di sollecitare anch'essi in sede ANCI la necessità di sbloccare il pagamento dei ristori COVID. Interviene, infine, il Consigliere Garbarino il quale conferma l'impegno dell'Ente a mantenere costantemente monitorato il problema dei ristori COVID.

Il Presidente propone quindi all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31.12.2021, portante un risultato positivo pari ad Euro 200.726 per il bilancio di AMT S.p.A. e di Euro 280.809 per il consolidato, di approvare la Relazione sul Governo Societario e propone altresì di approvare la proposta di destinazione dell'utile d'esercizio ivi contenuta, proponendo di destinarlo a riserva legale per Euro 10.036 e a riserva art. 60 DL 104/2020 per Euro 190.690.

L'Assemblea, all'unanimità dei presenti, approva il Bilancio di AMT per l'esercizio 2021 ed il consolidato relativo allo stesso esercizio con la nota integrativa e la Relazione sulla Gestione, oltre alla relazione sul Governo Societario, conservati agli atti della Società; approvando altresì di destinare l'utile di Euro 200.726 a riserva legale per Euro 10.036 e a riserva art. 60 DL 104/2020 per Euro 190.690.

Si passa quindi alla discussione del secondo punto all'Ordine del Giorno.

2.

OMISSIS
KD

OMISSIS
DD



Si passa quindi alla discussione del terzo punto all'Ordine del Giorno.

3.

OMISSIS
DD

Si passa quindi alla discussione del quarto punto all'Ordine del Giorno.

4.

OMISSIS
DD



OMISSIS
[Handwritten signature]



OMISSIS



DMISSIS
AD

Libro Verbali Assemblea - Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. - Cod. Fisc. 03783930104

Pag. 68



OMISSIS

Si passa quindi alla discussione del quinto punto all'Ordine del Giorno.

5.

OMISSIS

Si passa quindi alla discussione del sesto punto all'Ordine del Giorno.

6. Varie ed eventuali.

Non ci sono argomenti da trattare.

Esaurita la trattazione dei punti all'ordine del giorno, null'altro essendovi da deliberare, la presente Assemblea viene chiusa alle ore 10.35.

Il Segretario

(Dott. Davide Dlosma)

Il Presidente

(Ing. Marco Beltrami)

Il sottoscritto Dott. Federico Diomeda, Commercialista iscritto all'Ordine Dottori Commercialisti per la Circostrizione di Genova al n. 354A, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.



RELAZIONE AL BILANCIO: PRIMA PARTE

1. Premessa

Signori Azionisti,

la Vostra Società ha chiuso l'esercizio 2021 (coincidente con l'anno solare) registrando un utile pari ad Euro 200.726. L'esercizio 2020 si era chiuso con un utile pari ad Euro 5.355.

La revisione legale del presente bilancio ed il controllo contabile nel corso del 2021 sono stati effettuati dalla società Deloitte & Touche S.p.A con esito positivo.

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 31/12/2021 è la seguente.

Soci	totale azioni	totale valore	% capitale sociale
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%
totale	702.892	29.521.464,00	100,00%

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)	2021	2020	variazione 2021 vs 2020
Servizio su gomma urbano (bus, filobus, integrativi e Drinbus)	25.589	23.693	8,00%
Servizio su gomma extraurbano	9.566	-	100,00%
Linea Metropolitana Brignole-Brin	712	651	9,30%
Ferrovia Genova - Casella	149	134	11,30%
Navebus	25	23	7,95%
Ascensori e funicolari compresa ferrovia Principe Granarolo	493	392	25,75%
Totale	36.533	24.894	46,76%

Di seguito una tabella di maggior dettaglio:

KM PRODOTTI	Consuntivo 2021
CDS URBANO	25.253.177
<i>gomma</i>	22.827.939
<i>metro</i>	536.016
<i>Impianti speciali</i>	492.950
<i>gomma esternalizzata</i>	1.380.096
<i>Navebus (esternalizzata)</i>	16.176
SERVIZI AGGIUNTIVI URBANI	1.565.173
<i>Interni gomma COVID</i>	458.476
<i>esternalizzati gomma COVID</i>	385.340
<i>Interni metro COVID</i>	43.730
<i>Interni gomma altri motivi</i>	267.850
<i>esternalizzati gomma altri motivi</i>	269.299
<i>Interni metro altri motivi</i>	131.825
<i>esternalizzati Navebus altri motivi</i>	8.652
TOTALE SERVIZIO URBANO	26.818.350

CDS EXTRAURBANO	8.329.775
<i>gomma</i>	7.558.476
<i>gomma esternalizzata</i>	771.299
SERVIZI AGGIUNTIVI	697.024
<i>Interni COVID</i>	44.169
<i>esternalizzati COVID</i>	470.330
<i>Interni altri motivi</i>	45.544
<i>esternalizzati altri motivi</i>	136.980
<i>Servizi scolastici dedicati</i>	539.195
TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO	9.565.994
CDS FGC	149.145
TOTALE AMT	36.533.489

Nel 2021 sono stati prodotti complessivamente circa 36,5 milioni di km (valore comprensivo dei km fuori servizio), con un incremento rispetto al 2020 del 47% legato all'acquisizione da parte dell'azienda del comparto extraurbano e ai servizi aggiuntivi per rispetto del distanziamento Covid.

I km prodotti nel solo ambito urbano sono stati circa 27 milioni con un incremento dell'8% rispetto al 2020, in cui si era verificata una riduzione del servizio offerto a causa della pandemia nel periodo marzo-maggio.

I km prodotti in ambito extraurbano sono stati circa 9,5 milioni.

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

I passeggeri trasportati sono stati 170 milioni di cui 4,4 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 a fine 2021 (sistemi di telecamere contapasseggeri installate sui bus, negli impianti verticali e sulle banchine della metropolitana) ci inducono a traguardare il 2022 come l'anno in cui sarà possibile iniziare a dimensionare il 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 73% dei km su gomma viene prodotto in ambito urbano e il restante 27% in ambito extraurbano.

Rispetto al 2020 i km su gomma prodotti in ambito urbano hanno subito un incremento dell'8%. Sono stati potenziati alcuni servizi su gomma e istituite navette scolastiche dedicate per fare fronte alla riduzione di capacità legata ai vincoli sul distanziamento imposto dalla situazione emergenziale COVID.



Il parco veicoli su gomma AMT al 31 dicembre 2021 è di 646 unità, di cui 17 filobus, 37 veicoli elettrici e 11 ibridi con un'età media di 10,20 anni, in riduzione rispetto a fine 2019 (10,45 anni).

A.2 Servizio con linea metropolitana

Il servizio prodotto nel 2021 ha registrato un incremento del 9% rispetto al 2020.

AMT riconosce al Comune un canone concessorio di 1M€, 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 2069 corse Navebus per un totale di circa 25.000 Km percorsi, con un incremento dell'8% rispetto al 2020

A.4 Servizio cremagliera Principe Granarolo

La produzione annuale nel 2021 è stata di 18.572 corse, pari a 149.146 Km equivalenti, con un incremento rispetto al 2020 del 28%. Le ore di fermo si sono ridotte significativamente rispetto al 2020 (circa 370 ore a fronte di 1200 nel 2020). Durante i fermi è entrato in funzione il servizio sostitutivo su gomma G1.

A.5 Servizio ferrovia Genova Casella

Nel corso del 2021 sono state erogate 6.173 corse per un totale di 134.488 km prodotti. Di questi, 48.667 km sono stati effettuati con il servizio sostitutivo su gomma per temporanea indisponibilità della Ferrovia causa guasti al materiale rotabile, interventi di manutenzione e forza maggiore.

Il Contratto di Servizio con la Regione Liguria prevede un corrispettivo in c/esercizio che per l'anno 2021 è stato di 1.9M€, oltre a specifici finanziamenti in c/investimenti.

A.6 Servizio con ascensori e funicolari

Tale servizio ha prodotto complessivamente 472.000 km equivalenti con un incremento del 25% rispetto al 2020, riasestandosi sui valori pre-COVID.

A settembre 2021 è ritornato in servizio l'ascensore Magenta Crocco dopo la chiusura per revisione trentennale da aprile 2020. Anche gli ascensori Montello e Monumentale sono stati chiusi alcuni mesi per revisione trentennale nel corso del 2021, rientrando regolarmente in servizio rispettivamente a fine settembre e metà novembre 2021.



Nei periodi di fermo sono stati attivati i servizi sostitutivi su gomma.

B. Dati economici

Si premette che il confronto con l'anno 2020, obbligatorio per normativa e principi contabili, è influenzato dall'acquisizione "in house" del servizio provinciale genovese esercito dalla controllata Atp esercizio Srl fino al 31/12/2020.

B.1 Ricavi

Il valore della produzione è aumentato complessivamente di 50,5 M Euro (+30,92%).

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 2020 (+28,62%). La quota riconosciuta a Trenitalia per integrazione tariffaria "ferro-gomma" in ambito urbano è stata pari a Euro 7.6 milioni inalterata rispetto al 2020.

Descrizione (M€)	2021	2020	Variaz. in M€
Ricavi da biglietti e abbonamenti	50,64	40,69	+9,94
Sanzioni ai passeggeri	1,93	1,86	+0,07
Totale lordo	52,57	42,55	+10,02
Quota di competenza di Trenitalia non riconosciuta	-7,6	-7,6	0,00
Totale netto	44,99	34,98	+10,01

Come già nell'esercizio precedente, la quota dei ricavi da traffico 2021 relativa a Trenitalia non è stata riconosciuta da AMT. La cifra fatturata da Trenitalia e pretesa dalla stessa non è ritenuta congrua.

In dettaglio:

- AMT ha segnalato più volte a Trenitalia la necessità di rivedere la suddivisione del fatturato e l'impossibilità di accettare fatture per cifre non riconosciute e non realistiche.
- In aggiunta a questo, si evidenzia che Trenitalia ha introdotto a inizio 2019 il biglietto singolo da €1,30 per le tratte ferroviarie in ambito urbano, titolo che modifica significativamente l'offerta tariffaria esistente per il TPL in ambito della città di Genova.

Cionondimeno, Trenitalia persevera nell'emettere ad AMT fatture elettroniche per un l'importo annuo di euro 7,57M€, ossia in misura fissa, noncurante della modifica sostanziale della composizione del fatturato AMT, della nuova offerta tariffaria e, addirittura, della pandemia in corso.

AMT ritiene importante il mantenimento dell'integrazione. Ritiene tuttavia congruo:

- dividere equamente il fatturato integrato in funzione del contributo delle parti alla sua realizzazione;
- tenere conto del reale split modale di traffico;
- distribuire il rischio commerciale tra le parti;
- tenere conto dell'introduzione del nuovo titolo di viaggio urbano Trenitalia.

La Vostra Società ha quindi ritenuto opportuno intraprendere procedimento di mediazione, nell'auspicio che, grazie all'intervento dell'opera dell'Organismo di Mediazione, la vertenza possa essere definita, in via di prevenzione.

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

Descrizione (M€)	2021	2020	Variaz. In M€
Contratto servizio urbano	79,33	79,29	+0,04
Rimborsi copertura CCNL	16,89	14,62	+2,27
Altri contributi in conto esercizio- rete Urbana	1,86	1,84	+0,02
Altri contributi in conto esercizio- rete Extraurbana	17,91	0	+17,91
Totale in conto esercizio	115,99	95,76	+20,24
Quote di contributi in conto impianti	0	0	0
Totale	115,99	95,76	+20,24

Il costo per i rinnovi contrattuali del CCNL (bienni economici dal 2002 al 2007) di competenza dell'esercizio 2021 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 aumentato (2,27M€) rispetto all'esercizio precedente per la quota relativa agli addetti del servizio metropolitano (ex provinciale) passati dalla controllata ATP esercizio Srl ad AMT, controllante.

Gli altri ricavi sono aumentati del 62,4% (da 32,3 M€ a 52,4 M€ uguale a +20.1 M€) ed essenzialmente la variazione è dovuta a:

- Maggiori compensazioni legate al Covid 2021 +3.1M€
- Maggiori compensazioni legate al Covid 2020 +8.3M€
- Minori compensazioni legate all'emergenza ponte San Giorgio (4.7M)€
- Maggiori contributi per oneri di malattia +4.2M€

- Smobilizzi fondi rischi +6.8M€
- Imposte anticipate anni precedenti +1.5M€
- Varie +0.9M€

B.2 Costi

I costi della produzione sono aumentati complessivamente di Euro 51,2 milioni di Euro (+32%).

Il costo totale a km è stato pari a 5,88€, in diminuzione rispetto al 2020 (6,55€).

I costi del personale sono aumentati di 32,8 milioni di Euro (31,4%) rispetto all'esercizio 2020 in ragione di:

- assunzione del personale della controllata Atp Esercizio srl;
- servizi aggiuntivi svolti con personale interno in ossequio alla normativa Covid 19;
- accordo e transazioni con il personale sulla valorizzazione delle ferie fruito nell'anno e di competenza degli esercizi precedenti;
- maggiore rivalutazione del Tfr a seguito della dinamica inflazionistica

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 7,26 milioni di Euro soprattutto a fronte di un incremento del consumo e del costo del carburante (5,4M€) ed un incremento delle spese di vestiario(+0,9M€) legato alla distribuzione del nuovo "set" di divise.

I costi per prestazioni di servizio sono aumentati rispetto al 2020 di 11,98M€ (+40,8%). In primis, spicca l'incremento dei costi per trasporti appaltati a terzi a seguito dell'obbligo del distanziamento dell'utenza per il Covid con particolare riferimento agli studenti (navette scolastiche dedicate).

La voce "ammortamenti e svalutazioni" è diminuita di 1,1M€ (-69%). La variazione è da imputare integralmente all'accantonamento a fondo svalutazione crediti in quanto la Società si è avvalsa della facoltà di cui all'articolo 1, comma 711 della Legge 234/2021 (Legge di bilancio 2022) in materia di sospensione degli ammortamenti, così come per l'esercizio 2020 (ex art. 60 del Decreto Legge 104/2020); 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, aumentati rispetto all'esercizio precedente di 0,4M€ (+5%). Tale incremento è dovuto ai costi generali (imposte, tasse di circolazione, quote associative, sopravvenienze passive, etc) per l'acquisizione del servizio ex Atp.

La gestione finanziaria è stata negativa (-0,51 milioni di Euro) 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 2020 è dovuto all'incremento dei tassi di mercato e dell'indebitamento dell'operazione SACE pari a 28M€ già parzialmente restituiti per il 50%.

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 mancanti legate all'emergenza Covid indicate a conto economico nella Relazione Previsionale Aziendale 2022-2024;
- dei finanziamenti in conto investimenti di competenza.

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

	31/12/2021	30/12/2020	Variazione
Valore della produzione	213.465.516	163.056.093	50.409.423
Costi esterni	71.335.508	50.477.002	20.858.506
Valore Aggiunto	142.130.008	112.579.091	29.550.917
Costo del lavoro	137.475.939	104.645.687	32.830.252
Margine Operativo Lordo	4.654.068	7.933.404	-3.279.336
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	3.587.033	6.050.001	-2.462.968
Risultato Operativo	1.067.036	1.883.403	-816.367
Proventi e oneri finanziari	-512.916	-317.576	-195.339
Risultato Ordinario	554.120	1.565.827	-1.011.707
Rivalutazioni e svalutazioni	0	0	0
Risultato prima delle imposte	554.120	1.565.827	-1.011.707
Imposte sul reddito	353.394	1.560.472	-1.207.078
Risultato netto	200.726	5.356	195.370

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.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
ROE netto	0,658%	0,018%	0,319%
ROE lordo	1,816%	5,165%	1,521%
ROI	0,049%	0,002%	0,041%
ROS	0,500%	1,155%	0,427%



B.3 Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	25.792.792	25.264.190	528.602
Immobilizzazioni materiali nette	176.195.590	137.578.042	38.617.548
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	2.848.307	2.838.807	9.500
Capitale immobilizzato	204.836.690	165.681.039	39.155.651
Rimanenze di magazzino	5.197.438	4.409.512	787.926
Crediti verso Clienti e controllate	60.847.028	29.111.270	31.735.758
Altri crediti	113.184.848	47.776.273	65.408.575
Ratei e risconti attivi	434.126	413.305	20.821
Attività d'esercizio a breve termine	179.663.440	81.710.360	97.953.080
Debiti verso fornitori e controllate	40.426.789	28.637.702	11.789.087
Acconti			0
Debiti tributari e previdenziali	3.957.881	4.485.996	-528.115
Altri debiti	138.764.322	49.567.534	89.196.788
Ratei e risconti passivi	105.700.262	76.398.691	29.301.571
Passività d'esercizio a breve termine	288.849.254	159.089.923	129.759.331
Capitale d'esercizio netto	-109.185.814	-77.379.563	-31.806.250
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	25.693.303	26.298.713	-605.410
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			0
Altre passività a medio e lungo termine	14.803.767	18.855.637	-4.051.870
Passività a medio lungo termine	40.497.070	45.154.350	-4.657.280
Capitale investito	55.153.806	43.147.126	12.006.680
Patrimonio netto	-30.514.723	-30.313.997	-200.726
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	-31.808.588	-20.088.592	-11.719.996
Posizione finanziaria netta a breve termine	7.169.504	7.255.463	-85.959
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	-55.153.807	-43.147.126	-12.006.681

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 degli autobus usati acquistati da Atp Esercizio S.r.l.;
- l'incremento dei crediti verso clienti è sostanzialmente legato alla posizione verso la Città Metropolitana per risorse Covid 19 e contributi di sanificazione;
- l'incremento dei crediti verso controllanti è dato dalla Convenzione con il Comune di Genova datata 06/05/2021 e relativa alla fornitura di n. 14 unità di trazione nell'ambito dei finanziamenti di cui al D.M. 86 del 02/03/2018 e D.M. 360 del 06/08/2018 (70M€). Tale importo trova contropartita "transitoria" negli Altri Debiti (in attesa della riclassifica a risonci passivi per contributi in conto investimenti), giustificandone in buona parte l'incremento.
- l'aumento dei debiti verso banche è legato all'accensione di un finanziamento a medio lungo termine con Banca Intesa di 28M€ (debito residuo al 31/12/2021 14M€), nonché al maggior utilizzo di forme di finanziamento a breve termine (factoring) a fine esercizio (+9M€).
- l'aumento dei debiti verso fornitori dovuto ad un aumento delle forniture per la gestione del servizio provinciale e allo sforzo nella politica di investimento in nuovi mezzi.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Margine primario di struttura	-174.321.967	-135.367.042	-119.619.168
Quoziente primario di struttura	0,15	0,18	0,20
Margine secondario di struttura	-102.016.309	-70.124.100	-52.851.669
Quoziente secondario di struttura	0,50	0,58	0,65

Investimenti e acquisizioni

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

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio €
Immobilizzazioni in corso e acconti	144.609
Migliorie a beni di terzi	34.792
Costi pluriennali	133.804
Software	215.398
Terreni e fabbricati	369.094
Impianti e macchinari	1.047.145
Attrezzature industriali e commerciali	33.291.407
Altri beni	849.958
In corso materiali	3.395.250
Totale	39.481.457



Disinvestimenti e minusvalenze

Nel corso dell'esercizio sono state smobilizzate attrezzature industriali e commerciali iscritte ad un costo storico pari a complessivi 5,7M Euro e 25K€ 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

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Depositi bancari	27.507.750	17.881.474	9.626.276
Denaro e altri valori in cassa	398.740	458.483	-59.743
Disponibilità liquide	27.906.490	18.339.957	9.566.533
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)	524.011	535.929	-11.918
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	20.212.975	10.548.564	9.664.411
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)			0
Anticipazioni per pagamenti esteri			0
Quota a breve di finanziamenti			0
Crediti finanziari			0
Debiti finanziari a breve termine	20.736.986	11.084.494	9.652.492
Posizione finanziaria netta a breve termine	7.169.504	7.255.463	-85.959
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	31.808.588	20.088.592	11.719.996
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari			0
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	-31.808.588	-20.088.592	-11.719.996
Posizione finanziaria netta	-24.639.084	-12.833.129	-11.805.955

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.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Liquidità primaria	0,63	0,55	0,56
Liquidità secondaria	0,65	0,57	0,59
Indebitamento	8,61	4,62	4,02
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,41	0,46	0,53

3. Attività di ricerca e sviluppo

La Società nel corso dell'esercizio e in relazione al proprio oggetto sociale non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

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 2020. 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.

Rischio tassi interesse

La Società presenta una situazione finanziaria negativa principalmente dovuta al debito contratto per l'acquisizione delle rimesse e al finanziamento degli importanti investimenti effettuati nel corso dell'esercizio. 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 10.080.000 si riferisce al debito accollato per l'acquisto delle rimesse urbane e verrà coperto con la liquidità generata dalla gestione), 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 a seguito della variazione dei prezzi del mercato del costo dei carburanti, o di altri beni di consumo, quali pneumatici, etc. non sia assorbito 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, oltre che dallo squilibrio economico tra i ricavi rivenienti dal contratto di servizi e i costi d'esercizio, nel caso di specie anche da possibili ritardi nei pagamenti di quanto dovuto da parte della Pubblica Amministrazione. 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 l'eventuale momento negativo. Tuttavia il perdurare di questa situazione potrebbe comportare difficoltà per la società di reperire le risorse finanziarie sufficienti a garantire l'operatività.

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 (con riferimento al quale nella situazione di attuale volatilità del mercato risulta assai difficile fare ricorso a strumenti



di copertura). Per l'analisi del rischio di credito, di liquidità e di variazione dei flussi finanziari si rinvia a quanto detto al punto "Principali rischi ed incertezze".

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

Durante il mese di Maggio è stato rinnovato il CCNL autoferrotranvieri triennio 2021-2023.

Il costo di competenza per AMT è il seguente:

- 2021: 1.7M€ con utilizzo parziale del fondo rischi, quindi senza impatto economico 2021
- 2022: 1.1M€
- 2023: 3.7M€
- 2024: 5.3M€ (costo a regime)



La guerra in Ucraina ha determinato tensioni inflazionistiche su tutti i prezzi di acquisto dei fattori della produzione con particolare riferimento a quelli energetici (rinvio a "Evoluzione prevedibile della Gestione").

8. Continuità aziendale

Con riferimento al presupposto della continuità aziendale e alla valutazione sull'applicabilità dello stesso si ricorda che il consiglio di amministrazione si è avvalso negli esercizi precedenti della deroga prevista dall'articolo 38-quater della Legge n. 77 del 17 luglio 2020 comma 2 in considerazione del fatto che alla data del 31 dicembre 2019, senza quindi tenere conto degli impatti della diffusione del COVID 19, non erano state identificate incertezze significative sulla continuità aziendale. La deroga di legge consentiva quindi la predisposizione del bilancio secondo il presupposto della continuità aziendale anche qualora non ve ne fossero le condizioni a seguito degli impatti della pandemia. L'andamento degli esercizi 2020 e 2021 ha evidenziato che la società è stata in grado di far fronte alle difficoltà legate alla pandemia grazie ai ristori ricevuti sulla base della normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico. Con il bilancio dell'esercizio 2021 la citata possibilità di deroga è decaduta. Gli amministratori nell'effettuare l'analisi sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento per un periodo di almeno 12 mesi hanno tenuto conto delle previsioni di budget e dell'andamento di mesi recenti.

Come indicato più oltre la diffusione della pandemia, ha avuto impatti sulla riduzione dei ricavi da traffico, che non sono stati accompagnati da una riduzione altrettanto importante dei costi d'esercizio, attesa la necessità di proseguire l'esecuzione del servizio e dovendo garantire condizioni di sicurezza per i passeggeri. La Società ha potuto limitare gli impatti economici attraverso l'ottenimento dei ristori previsti dalla normativa d'emergenza, il ricorso agli ammortizzatori sociali, quali la cassa integrazione straordinaria, la sospensione degli ammortamenti e un'attenta politica di contenimento dei costi. Tuttavia gli effetti negativi sui ricavi della società seppur ridotti sono previsti proseguire anche nell'esercizio 2022 e un ritorno ad una situazione di normalità non è al momento prevedibile.

I ristori previsti dalla normativa sono stati nel 2021 inferiori a quelli che erano attesi e anche per

l'esercizio 2022 l'erogazione di adeguati ristori e le tempistiche con cui verranno erogati è tuttora incerta.

A questo si aggiunge la dinamica crescente dei costi di produzione che in talune sue componenti ha raggiunto aumenti molto significativi. Come citato in altra parte di questa relazione la Direzione ha stimato il maggior costo rispetto alle previsioni iniziali in circa 17 milioni per il solo esercizio 2022.

Alla luce di tali circostanze, tenuto conto che gli esercizi 2020 e 2021 hanno riflesso un carico nullo di ammortamenti e che tali costi dovranno tornare ad essere calcolati con regolarità gli amministratori evidenziano che in mancanza degli attesi interventi di ristoro anche per l'esercizio 2022, al momento non ancora deliberati, e di interventi atti a ridefinire il corrispettivo del contratto di servizio, la società non sarà in condizione di raggiungere l'equilibrio economico nell'esercizio 2022 determinando l'erosione del capitale sociale di oltre un terzo. Inoltre sotto il profilo finanziario la società che ha già fatto ricorso all'indebitamento bancario per fare fronte alle difficoltà degli esercizi 2020 e 2021 potrebbe non disporre delle necessarie risorse finanziarie per fare fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi 12 mesi.

Gli Amministratori confidano che entro la fine dell'esercizio gli stanziamenti nazionali vengano erogati in modo da compensare la riduzione dei ricavi da traffico e che la Città Metropolitana in qualità di ente contraente aderisca alla richiesta di rivedere il corrispettivo del contratto di servizi per riconoscere la maggiore onerosità del servizio per l'aumento dei costi di produzione ed eventualmente, in caso ciò non avvenisse nei tempi richiesti che l'azionista provveda a sostenere la società in misura sufficiente, attraverso una ricapitalizzazione. Sulla base di queste aspettative, pertanto, il bilancio al 31 dicembre 2021 è redatto nella prospettiva della continuità aziendale.

Alla luce delle considerazioni sopraesposte e pur mantenendo fiducia nella possibilità di vedere introdotte quelle misure di sostegno richiamate per consentire alla società di mantenere il proprio equilibrio economico e finanziario, gli Amministratori, fanno presente agli Azionisti che, allo stato attuale sussistono rilevanti incertezze sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro.

9. Evoluzione prevedibile della gestione

Covid

L'emergenza sanitaria è terminata formalmente il 31/3/2022. Tuttavia gli effetti per il settore TPL in termini di calo della domanda e di costi emergenti perdurano tutt'ora.

Infatti, in ossequio con le normative anticovid ancora in vigore alla data odierna, l'Azienda ha continuato, anche nel 2022, ad attuare misure di sicurezza per tutto il suo personale in modo da garantire la continuità delle attività e le condizioni di salute dei lavoratori impegnati sia alla guida sia in tutti gli altri settori aziendali.

Peraltro, la domanda di servizi, in sensibile recupero rispetto al biennio 2020-2021, si attesta ancora su livelli inferiori al periodo pre-covid.



Budget 2022

Nell'ultima Relazione previsionale aziendale presentata al Comune di Genova (art. 15 Regolamento sui controlli delle società partecipate) era indicato un obiettivo di sostanziale pareggio per il 2022, grazie ai provvedimenti di Legge a ristoro dei ricavi pari a circa Euro 22,2 milioni che al momento non risultano ancora deliberati e che si ritiene debbano essere erogati a completamento delle coperture per l'esercizio 2021 e per il ristorno della riduzione dei traffici attesa per l'esercizio 2022. Sulla base del presupposto della loro erogazione nel corso dell'esercizio, è stato quindi declinato il budget aziendale 2022.

Nel budget 2022, a fronte di queste dinamiche, viene compiuto il massimo sforzo da parte del management per garantire la continuità aziendale e l'equilibrio economico e finanziario, mettendo in campo ogni azione utile sul versante dei costi e dei ricavi e della ricerca di nuove fonti di liquidità.



	BUDGET 2022
Ricavi da traffico TPL	51.900.000
Altri ricavi (inclusa contribuzione pubblica)	161.839.000
Totale valore della produzione	213.739.000
Materie prime, sussidiarie e di consumo	24.000.000
Servizi	34.450.000
Godimento beni di terzi	2.400.000
Personale	127.000.000
Ammortamenti e svalutazioni	20.000.000
Altri accantonamenti	3.200.000
Oneri diversi di gestione	2.100.000
Totale costi della produzione	213.150.000
Risultato operativo	589.000
EBITDA	23.789.000
Saldo gestione finanziaria	-500.000
Risultato prima delle imposte	89.000
Imposte	80.000
Utile (Perdita) di esercizio	9.000

Inflazione e risultato 2022

La spinta inflazionistica causata dalla crisi in Ucraina determina forti tensioni sui costi e sul rispetto del budget aziendale originariamente previsto.

In data 5 maggio 2022, AMT ha comunicato alla Città Metropolitana l'impatto dell'effetto prezzo sui costi aziendali. Si tratta di 17M€, a regime su base annua, comprensivi del rinnovo del CCNL di categoria già descritto sopra.

Su tale base, l'Azienda ritiene di aver diritto ad una revisione del corrispettivo dei contratti di servizio. A livello nazionale, inoltre, sono in corso trattative per intervenire sull'inflazione con misure ad hoc (stanziamenti per il settore).

In sede di monitoraggio al Comune di Genova dei conti trimestrali, l'Azienda ha comunicato che in assenza di interventi compensativi l'esercizio 2022 si chiuderebbe con una perdita superiore al terzo del Capitale Sociale ed in ogni caso con un peggioramento della posizione finanziaria significativo.



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.

Stato di attuazione degli obiettivi assegnati con il DUP dal Comune di Genova per l'esercizio cui si riferisce il bilancio.

Gli Obiettivi Strategici per l'Anno 2021, condivisi con l'Azionista di riferimento, sono stati tutti raggiunti. Si evidenzia tuttavia che:

- l'obiettivo del rispetto del costo del personale come da Piano del fabbisogno non è confrontabile con il consuntivo in quanto tale obiettivo era espresso con riferimento solo al servizio urbano Genova.
- L'obiettivo del rapporto tra margine operativo lordo e costo del personale è anch'esso influenzato dal differente perimetro di riferimento (urbano vs metropolitano) e dalle componenti straordinarie del costo del personale (accordo una tantum sulla valorizzazione delle giornate di ferie)
- L'obiettivo del rapporto tra conto economico B7 al netto delle esternalizzazioni e valore della produzione non è confrontabile con il consuntivo in quanto tale obiettivo era espresso con riferimento solo al servizio urbano Genova.

In dettaglio, sono stati raggiunti:

- tutti gli Obiettivi di *Equilibrio della gestione economico/patrimoniale*;
- gli Obiettivi relativi al *Rispetto degli obblighi di trasparenza ed anticorruzione* (disposizioni L. 190/2012 e ss.mm.ii., del DL 90/2014 conv. in L. 114/2014, del D.Lgs. 33/2013 e ss.mm.ii e del D.Lgs. 175/2016 e ss.mm.ii., in linea con quanto previsto dalla Delibera ANAC 1134/2017)
- l'obiettivo di *Efficientamento del servizio di trasporto offerto* (costo a km);
- tutti gli obiettivi di *Mantenimento/miglioramento della qualità servizio di trasporto*

RELAZIONE AL BILANCIO: SECONDA PARTE

TERRITORIO E SOSTENIBILITA': L'IMPEGNO DI AMT

Il valore di questo documento

Il 2021 si è aperto all'insegna di una nuova realtà nel panorama del Tpl nazionale: la nuova AMT che gestisce tutto il trasporto pubblico dell'area vasta genovese, integrando il bacino urbano e quello metropolitano.

La nuova AMT si colloca nello scenario nazionale come quinto player con oltre 2.800 dipendenti e più di 900 mezzi tra autobus, treni metro, funicolari, ascensori e ferrovie che fanno parte di tutto il sistema multi modale caratteristico della realtà genovese. Il nuovo territorio servito comprende il Comune di Genova e i 67 Comuni che compongono l'area vasta metropolitana.

Un'azienda più grande, più articolata, da conoscere.

La prima parte di questo fascicolo di bilancio ha presentato i classici dati economici di legge utili a comprendere la situazione economico-finanziaria della nuova realtà; questi numeri rappresentano la parte storicamente più visibile della rendicontazione aziendale e dipendono ovviamente dal funzionamento complessivo dell'organizzazione.

Questa seconda parte vuole invece raccontare ciò che AMT ha fatto nel 2021 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 diverso di presentare il nostro 2021 ma soprattutto 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 13 capitoli: il primo richiama i principali eventi dell'anno per contestualizzare le diverse attività, il secondo ricorda Missione e Visione e aiuta a cogliere le aspirazioni aziendali.

I capitoli successivi descrivono quanto fatto in funzione dei più significativi stakeholder:

3. la relazione con il cliente, che rappresenta la ragion d'essere dell'esistenza di AMT oltre che un'importante fonte di finanziamento;
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 con la contribuzione pubblica il servizio;



6. media e comunicazione esterna, processo fondamentale per comunicare all'intera collettività, declinata nelle diverse tipologie di pubblico;
7. territorio e istituzioni, in quanto soggetti che interagiscono con l'azienda in numerosi modi e certamente titolati a riconoscere e valutare il valore generato;
8. le normative, che indirizzano le attività aziendali ma che indubbiamente le valorizzano e, se correttamente interpretate, le arricchiscono e le certificano;
9. tecnologie, digitalizzazione e processi per cogliere opportunità di trasformare l'azienda in ottica smart;
10. sostenibilità, che rappresenta una scelta aziendale di attenzione al contesto;
11. innovazione, come leva fondamentale per migliorare le prestazioni ma anche come traino del territorio;
12. evoluzione del servizio, perché è costante lo sforzo di arricchire il servizio offerto
13. la gestione dell'emergenza sanitaria per Covid 19, un grande sforzo collettivo per garantire ai cittadini la continuità aziendale e del servizio nel momento più difficile.



1. Highlights 2021

Il 2021 ha ancora pesantemente risentito del Covid. Nonostante l'emergenza pandemica l'azienda ha proseguito nel suo impegno di garantire il servizio e la sicurezza di viaggio sui mezzi pubblici. Tanti i fronti su cui si è lavorato per tutto l'anno: sanificazioni veicoli e biglietterie, comunicazione relativa alle modalità di viaggio, organizzazione di servizi scolastici dedicati agli studenti. Si è operato anche attivamente sul versante interno per garantire la sicurezza del personale grazie all'applicazione di stringenti protocolli frutto di un continuo confronto con le organizzazioni sindacali. Purtroppo i dati di carico sono risultati ancora decisamente inferiori al 2019; il Covid ha quindi impattato pesantemente sui conti aziendali come meglio riportato in altre parti del presente documento.

AMT si è caratterizzata anche nel 2021 come azienda di Tpl fortemente orientata all'innovazione e alle nuove tecnologie ma anche molto radicata nel territorio in cui eroga il servizio, confermandosi un punto di riferimento per i cittadini e per le Amministrazioni con cui collabora. L'azienda, solida e autorevole, ha affermato ulteriormente il suo ruolo di partner affidabile e strutturato tanto nella gestione di reti quanto nella progettazione di nuovi modelli e infrastrutture a servizio del Tpl.

L'integrazione dei due bacini di trasporto ha stimolato e contribuito alla programmazione di sinergie sui servizi. È stata realizzata la totale integrazione della comunicazione grazie alla revisione e all'aggiornamento degli strumenti di informazione: il sito web, la App, i profili social aziendali. Anche sul fronte tariffario sono state lanciate interessanti promozioni, un inizio di percorso condiviso che punta ad integrare i titoli di viaggio sull'intero territorio metropolitano.

È stato avviato e completato il grande progetto di rinumerazione delle linee provinciali così da ordinare e semplificare la comprensione della rete per i clienti; il progetto è stato condiviso con tutte le Amministrazioni coinvolte.

Il rafforzamento del rapporto con il territorio si è concretizzato con l'avvio di incontri sistematici con i Sindaci dei comuni serviti da AMT.

Per una gestione più allargata dell'azienda i soci hanno deciso di passare dall'Amministratore Unico al Consiglio di Amministrazione composto da 5 membri, così da rappresentare meglio tutte le realtà territoriali sulle quali AMT opera. Confermato l'ingegner Marco Beltrami alla guida dell'azienda come Presidente.



Per dare una nuova identità visual all'azienda è stato presentato il nuovo marchio AMT che sintetizza nel suo logotipo le caratteristiche salienti dell'azienda: un bacino di riferimento grande tanto quanto i confini della Città Metropolitana, un segno grafico che punta verso il futuro mantenendo radicata la tradizione, un nuovo colore che nasce volutamente dalla sintesi dei due precedenti che identificavano urbano e provinciale.

Il progetto elettrico ha segnato ulteriori tappe nel corso dell'anno con l'acquisizione di nuovi e-bus e la partenza di ulteriori procedure d'acquisto. Con i nuovi ingressi del 2021 è stata lanciata la prima linea elettrica del Ponente (linea 193). Nell'estate alcuni mezzi elettrici sono stati sperimentalmente utilizzati sulla linea Santa Margherita Ligure - Portofino. Sono anche partiti importanti lavori per trasformare la Rimessa di Cornigliano nel secondo polo elettrico, dedicato al Ponente cittadino.

AMT continua ad essere un laboratorio aperto alle sperimentazioni di nuove tecnologie sul fronte della trazione; in autunno è stato testato per la prima volta a Genova, in ambito urbano, un bus a idrogeno, il New Urbino 12 Hydrogen di Solaris da 12 metri con cella a combustibile. Questo test è stato particolarmente interessante e ha permesso di coinvolgere, in un momento di formazione sul campo, gli studenti dei Dipartimenti di Fisica, Chimica e Ingegneria dell'Università di Genova.

Grazie alle competenze acquisite in ambito elettrico, AMT ha proseguito anche nelle prove di nuovi e-bus: nel 2021 sono stati testati il bus elettrico di Iveco da 9.5 metri, misura inedita per il mercato, e il Citaro G full electric da 18 metri di Mercedes.

La tecnologia a servizio del Tpl per AMT ha significato un continuo processo di sperimentazione e innovazione, anche in collaborazione con partner di alto livello (Hitachi, Aitek, Siemens, Vodafone per citarne alcuni). Questo ha portato al testing e alla progressiva installazione del sistema contapasseggeri; al rilascio della nuova release della App AMT caratterizzata dall'integrazione con il trasporto provinciale e dal sistema di notifiche sullo stato dei servizi.

Sul fronte dei servizi è stata lanciata, insieme al Comune di Genova, la navetta elettrica Centro Storico, un collegamento di prossimità per agevolare gli spostamenti di residenti e turisti nel cuore della città.

La metro è stata sottoposta nel corso dell'anno ad un articolato progetto di manutenzione e ammodernamento finanziato dal Comune di Genova che ha portato, tra l'altro, alla sostituzione integrale del sistema di segnalamento e automazione. Per non impattare sul servizio ai cittadini, gli interventi si sono svolti nelle ore notturne grazie ad un programma progettato con fornitori esterni e maestranze interne.

È proseguito il piano di ammodernamento degli impianti verticali. La seconda fase calendarizzata nel 2021 ha interessato gli ascensori Monumentale, Quezzi, Montello, la cremagliera di Granarolo e le funicolari Zecca Righi e Sant'Anna. Inoltre, è stato completato il rifacimento ligneo delle cabine dell'ascensore di Castelletto Levante, restaurate secondo i disegni originari. L'investimento complessivo del Piano di miglioramento dei verticali, cominciato nel 2018 e concluso nel 2021, è stato di 5 milioni di euro.

È stata completata la prima parte del nuovo Museo diffuso 24 km della Genova Casella, allestito presso la nuova stazione di Crocetta d'Orero. Questo progetto di valorizzazione della storica ferrovia si è potuto realizzare grazie ai contributi di Regione Liguria, del comune di Serra Riccò e al progetto Treno, cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) nel quadro del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 14-20. Nel corso dell'anno si sono svolti anche i lavori per il rinnovo del deposito di Casella.

Tante le campagne promozionali che sono state realizzate su temi di diverso interesse per i clienti: promo abbonamenti, sicurezza dei viaggi, emergenza Covid.

La campagna innovativa lanciata nell'anno è stata quella comportamentale sui "Mugugni socialmente utili" realizzata con l'Istituto Ligure per il Consumo, che ha avuto come testimonial il comico genovese Maurizio Lastrico. I 4 soggetti che compongono la campagna (utilizzare il mezzo pubblico munendosi di regolare titolo di viaggio; lasciare il posto a sedere a chi è in difficoltà; non disturbare gli altri parlando ad alta voce al cellulare; entrare e uscire dalla porta giusta per non intralciare gli spostamenti sui mezzi) sono stati diffusi sui canali social aziendali. La campagna ha la particolarità di essere tutta in genovese.

Molto importante anche l'iniziativa sui giovani con la forte riduzione da 395 a 255 dell'abbonamento studenti e la gratuità, in accordo con Comune e Università di Genova, in ambito urbano per le matricole universitarie.

La fine dell'anno ha visto il lancio della gratuità su impianti verticali e metropolitana (in questo caso solo nelle fasce di morbida 10/16 e 20/22). Si è trattato di una sperimentazione di 4 mesi, poi prorogata di altri 4, condivisa con il Comune di Genova per valutare l'impatto di un nuovo modello di Tpl, basato sulla stimolazione di un deciso cambiamento delle abitudini di spostamento da parte dei cittadini a favore della mobilità pubblica. I risultati registrati alla fine del primo periodo, marzo 2022, hanno segnato un forte incremento di passeggeri, in particolar modo su ascensori, funicolari e cremagliera.



2. Missione, Visione e valori di riferimento

AMT gestisce nella città metropolitana di Genova il servizio di trasporto pubblico. Nell'esercizio di questa attività, l'azienda persegue i propri obiettivi secondo i principi fissati in Missione e Visione.

La Missione di AMT, vale a dire lo scopo della sua esistenza, è di

“Indirizzare e implementare le politiche di mobilità cittadina, definite dagli enti di governo del TPL, al fine di rendere agevole, gradevole e sostenibile l'esperienza di trasporto dei nostri clienti”.

La situazione desiderata nel lungo termine, cioè la Visione di AMT, è

“Diventare leader del trasporto pubblico in Italia per tecnologie utilizzate e capacità di soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, al fine di contraddistinguere la città metropolitana di Genova per il suo sistema di trasporti pubblici”.

Entrambe le definizioni stabiliscono chiaramente che al centro del quotidiano impegno di AMT ci sono il cliente, 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 cliente/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.

Innovazione, tecnologia, rinnovamento e sostenibilità sono stati i valori intorno a cui è ruotata l'attività di AMT nel corso del 2021.

Innovazione come capacità di evolvere. AMT investe continuamente capacità e risorse per trasformare un servizio tradizionale, come il trasporto pubblico, in un sistema innovativo al passo con le soluzioni smart offerte dal mercato. La capacità di guardare oltre l'ordinario ha trasformato l'azienda in un laboratorio dove si sono sperimentate tecnologie green a supporto della mobilità sostenibile genovese ma anche dove si sono sviluppati sistemi smart a uso dei clienti per rendere sempre più semplice viaggiare con il TPL.

Tecnologia come capacità di semplificare. AMT applica le più moderne soluzioni informatiche alla mobilità pubblica. Muoversi in città con il trasporto pubblico deve diventare sempre più una scelta

consapevole ma semplice, facile da utilizzare e da vivere. Stare al passo con i tempi, accompagnare la digitalizzazione dei processi di acquisto e di fruizione del servizio, anche con la cura dell'alfabetizzazione digitale per le persone meno abituate a utilizzare smart solutions nelle scelte quotidiane: sono questi i principi con cui opera AMT nello sviluppo delle soluzioni tecnologiche applicate al Tpl.

Rinnovamento come capacità di cambiare. Gestire un servizio pubblico non vuol dire accontentarsi che le cose funzionino ma pretendere che le cose migliorino continuamente per rispondere in maniera efficace alle crescenti aspettative dei clienti. Vuol dire essere capaci di ascoltare e di cogliere i segnali che arrivano dai cittadini per privilegiare il trasporto pubblico nelle scelte quotidiane. Ancora di più dopo aver allargato i confini territoriali del proprio servizio. Con l'integrazione dei due bacini, urbano e provinciale, il confronto con le diverse ed eterogenee realtà che compongono l'area vasta metropolitana ha generato la necessità di un dialogo costante con tutti gli enti che rappresentano il territorio.

Sostenibilità ambientale come riferimento. La sensibilità ambientale e l'impronta green che sempre più orientano le scelte sulla mobilità pubblica a livello centrale, nazionale e internazionale, spingono il sistema del Tpl verso una mobilità sempre più sostenibile. AMT ha cominciato nel 2019 a sviluppare il trasporto elettrico moderno; la visione dell'azienda e dell'Amministrazione puntano con decisione verso questa soluzione, attenta all'ambiente e in grado di attrarre nuove fasce di clientela particolarmente sensibili alla sostenibilità. Questo vuol dire però saper mantenere standard sempre elevati in termini di qualità ed efficienza del servizio, occorre sapersi mettere in discussione, confrontarsi con nuovi potenziali competitor, operare secondo linee guida strategiche condivise con i diversi stakeholder



3. La relazione con il cliente

a. Politiche di marketing e attività svolte

La nascita della nuova AMT ha comportato un forte rilancio del trasporto pubblico a livello metropolitano. Focus dell'anno sono stati due aspetti fondamentali: la necessità di migliorare la conoscenza del nuovo cliente "provinciale" e di fidelizzare i clienti "urbani" genovesi. Ancor più in un momento caratterizzato dalla decrescita dell'uso del Tpl a seguito dell'emergenza pandemica.

Con l'obiettivo di incrementare la quota di utilizzo del trasporto pubblico e per intercettare quote di mercato soprattutto tra i più giovani, sono state lanciate diverse promozioni sugli abbonamenti. La Formula Young con l'abbonamento annuale a 255 euro senza obbligo ISEE per i giovani tra i 19 e i 25 anni; la promozione Prince con l'abbonamento annuale a 220 euro per i ragazzi under 14 e gli studenti under 19; l'abbonamento CityPass gratuito, grazie all'accordo stipulato con l'ateneo genovese, per tutte le matricole e gli studenti iscritti all'Università di Genova per la prima volta o per il primo anno.

Nell'estate 2021 è partita anche la promozione online dedicata agli abbonamenti provinciali mensili, annuali e integrati. L'obiettivo a tendere è di integrare sempre più tutte le tariffe dell'intero sistema metropolitano per agevolare i clienti e offrire un portfolio titoli di viaggio completo, rispondente alle diverse esigenze dei cittadini.

Per dare una nuova identità visual all'azienda è stato presentato il nuovo marchio AMT che sintetizza nel suo logotipo le caratteristiche salienti dell'azienda: un bacino di riferimento grande tanto quanto i confini della Città Metropolitana, un segno grafico che punta verso il futuro mantenendo radicata la tradizione, un nuovo colore che nasce volutamente dalla sintesi dei due precedenti che identificavano urbano e provinciale. Per la prima volta è stato inserito nel logo un payoff che lega la nuova visione strategica al nome dell'azienda: Mobilità e Innovazione. È stata, inoltre, sviluppata una famiglia di loghi a rappresentare i diversi servizi e prodotti che rappresentano la caratteristica principale di AMT, vale a dire la sua multimodalità.

L'integrazione dei due bacini, urbano e metropolitano, ha reso necessari alcuni interventi di riorganizzazione delle informazioni ai clienti. Il primo tassello è stata la rinumerazione delle linee bus: proprio per evitare sovrapposizioni tra linee urbane e provinciali e facilitare la comprensione del servizio ai clienti, il sistema di numerazione è stato rivisto con l'adozione di 3 cifre per le linee extraurbane. Questa attività è stata condivisa con tutti i sindaci dei Comuni coinvolti. Analogamente a quanto fatto per le linee bus, sono state rinumerate anche le oltre 5 mila paline di fermata presenti sul territorio metropolitano.

Sempre tra le attività legate all'integrazione delle due reti, è stata rivista l'immagine della biglietteria di Rapallo: il punto vendita è stato brandizzato con il nuovo logo e gli elementi comunicativi di AMT.

Sul fronte rete di vendita, nel 2021 è stata rinnovata la partnership commerciale tra AMT e IREN Luce Gas e Servizi, siglata per la prima volta nel 2019, con l'obiettivo di facilitare i genovesi nell'utilizzo dei rispettivi servizi e offrire vantaggi concreti ai cittadini. "In bus con IREN" è la



promozione che prevede sconti sull'abbonamento annuale AMT CityPass per coloro che attivano nuove utenze energia o gas.

La necessità di diversificare i ricavi per rispondere e contenere la contrazione dei ricavi da traffico, ha fatto sì che durante l'anno si lavorasse a diverse iniziative quali "Adotta una stazione", con le inaugurazioni di Brignole TIM e Sarzano/Sant'Agostino Terna, "Adotta un bus", oltre alla vendita degli spazi pubblicitari a disposizione di AMT.

Particolare attenzione è stata posta al rapporto e alle offerte per i turisti, vista anche la forte spinta al turismo data dall'Amministrazione. AMT è stata coinvolta nel progetto "Genova CityPass", promosso dal Comune di Genova, Assessorato allo Sviluppo Economico Turistico e Marketing Territoriale. L'iniziativa permette di accedere ad un ventaglio di servizi quali visite ai musei e alle bellezze cittadine; chi ne usufruisce, tramite apposita "card", può utilizzare gratuitamente i servizi di trasporto AMT.

È stato lanciato, grazie alla sinergia tra AMT, Trenitalia e Aeroporto di Genova, il servizio Airlink di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e la stazione ferroviaria di Genova Sestri Ponente.

In collaborazione con AMIU è stato realizzato il progetto "PlasTiPremia": tra i vantaggi offerti ai cittadini in cambio di flaconi e bottiglie di plastica, anche i biglietti AMT da 1,50 euro per 100 minuti.

Nel corso del 2021 sono state realizzate numerose attività sulla Ferrovia Genova-Casella che hanno riscosso notevole successo.

b. La relazione con i clienti

Il Customer Care nel 2021 ha gestito 44.570 segnalazioni, segnando un meno 3.8% rispetto all'anno precedente, di cui 5.942 reclami (+3.21% vs 2020).

Nell'ottica della collaborazione sempre più stretta con l'amministrazione, grazie al progetto "SegnalaCI" è stato attivato un canale diretto con l'URP del Comune di Genova. Le segnalazioni dei cittadini inerenti al trasporto pubblico vengono destinate in automatico ad AMT. Nel "Fascicolo del Cittadino" del Comune di Genova è stata attivata una sezione dedicata all'azienda nella quale è possibile controllare lo stato dei propri abbonamenti e quello dei familiari e procedere al rinnovo.

Nel corso del 2021 sono continuate le attività di ricerca sulla percezione del servizio da parte del consumatore e sulle analisi delle esigenze di spostamento in base ai diversi target di riferimento. Il principale strumento di rilevazione è stata la piattaforma digitale, tramite la quale sono state effettuate le seguenti rilevazioni:

- indagine di Customer Satisfaction, 3.338 interviste, aprile 2021;
- indagine Studenti, Mobilità e social media, 1.400 interviste, giugno 2021;
- indagine passeggeri digitali, 400 interviste, agosto 2021;
- indagine generale sul servizio urbano e provinciale, 2.800 interviste, novembre 2021.

Con riferimento a quest'ultima indagine, pure in un momento che risente ancora dei disagi legati al Covid, la soddisfazione overall è risultata pari a 6,41, risultato considerato nel settore molto buono.



La volontà di mantenere una relazione continua con i clienti si è concretizzata anche nelle tante campagne promozionali e pubblicitarie realizzate da AMT.

Una si è particolarmente distinta per originalità e gradimento, quella sui “Mugugni Socialmente Utili”. La verve e la genovesità di Maurizio Lastrico, testimonial della campagna comportamentale di AMT, hanno conquistato il pubblico e passato, con la sua inconfondibile ironia, messaggi importanti sui comportamenti da tenere a bordo. L’iniziativa ha preso spunto dall’idea che il comico genovese e l’Istituto Ligure per il Consumo hanno concepito per richiamare l’attenzione dei cittadini su diversi temi della convivenza sociale. I quattro video della campagna dedicata al Tpl sono visibili sul canale Youtube di AMT e sul sito www.consumatoriliguria.it, a cui appartengono i diritti

26

c. Il canale fisico di vendita: le biglietterie

AMT conta sul territorio della città metropolitana sette punti vendita e accoglienza pubblico: il point di Palazzo Ducale, le biglietterie di via Avio, a Sampierdarena, Via Bobbio in Valbisagno, all’interno della stazione metropolitana di Brignole, in piazza Manin presso la stazione della ferrovia Genova Casella, a Chiavari di fronte alla stazione ferroviaria e a Rapallo, in piazzale delle Nazioni, alla partenza delle principali linee del Tigullio.

Nel corso del 2021 i clienti che si sono recati nelle biglietterie urbane sono stati circa 123.000, contro i 110.000 del 2020, mentre i clienti che hanno usufruito dei servizi delle biglietterie provinciali sono stati 85.000 di cui 68.000 a Rapallo; in questo caso si tratta del primo anno di monitoraggio effettuato dalla nuova azienda unica, quindi non esiste uno storico a confronto.

Le biglietterie sono sempre rimaste aperte, anche nei periodi caratterizzati da limitazioni per l’emergenza pandemica, seppur con organici ridotti, garantendo così un presidio continuo per i clienti che avevano necessità di muoversi.

I cittadini hanno anche potuto continuare ad acquistare i titoli di viaggio in tutta sicurezza grazie al forte sviluppo delle modalità online, utilizzando il sito aziendale, la APP e le emettitrici automatiche presenti sul territorio.

Alla rete di vendita diretta gestita di AMT si sommano poi altri punti indiretti, come gli sportelli di Iren e Poste Italiane, grazie agli accordi di partenariato sviluppati negli ultimi anni con queste due società, e la storica rete costituita da 554 tabaccai, 220 edicole e 208 tra negozi, bar e alcuni supermercati distribuiti in tutta la città metropolitana.

d. Il canale di vendita on-line

L'azienda ha puntato fortemente, negli ultimi anni, sulla digitalizzazione del processo commerciale, incentivando la vendita online sia con iniziative promozionali, sia con innovazioni tecnologiche quali la virtualizzazione dell'abbonamento, che prevede la possibilità di caricare la tessera CityPass sul proprio smartphone, senza quindi avere più la necessità di averla fisicamente con sé. I risultati sono stati molto confortanti.

I dati di vendita, con il ritorno ad una certa normalità post-pandemica, sono ricominciati a crescere segnando decisi incrementi rispetto al 2020.

Nel 2021 il canale di vendita digitale (sito, APP e sms) ha continuato la sua diffusione presso la clientela con una forte crescita, in particolare sul canale APP. Nel complesso, il canale digitale nel 2021 ha rappresentato un fatturato pari al 14,5 % del totale dei ricavi di vendita, contro l'8,7% del 2020.

In particolare, le vendite tramite la APP, nel 2021, hanno registrato 852.479 transazioni contro le 125.589 del 2020; in termini di fatturato il dato rappresenta un 2% sul totale dei ricavi di vendita.

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.

Anche a seguito dell'affidamento ad AMT del servizio di trasporto provinciale, l'organico è passato da 2.308 addetti al 31 dicembre 2020 a 2.855 addetti al 31 dicembre 2021. Tali dati comprendono 7 dirigenti. Nel dettaglio, si sono registrate 718 assunzioni, di cui 448 provenienti da ATP, e 271 cessazioni.

e. 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 titolato, preparato, predisposto all'apprendimento e formato per affrontare le sfide quotidiane legate all'erogazione del servizio.



Il 2021 è stato un anno ancora fortemente condizionato dalle regole imposte dalla pandemia da Covid 19, ma anche caratterizzato da due elementi nuovi: il passaggio della Ferrovia Genova Casella da USTIF ad ANSFISA, come ente regolatore e di controllo, e l'integrazione tra AMT ed ex ATP.

Il perdurare della pandemia e le diverse misure adottate per il contenimento del contagio hanno influito ancora in maniera significativa sul Piano di Formazione Aziendale (PdFA) 2021.

In presenza si sono svolti soltanto i corsi che prevedevano esercitazioni pratiche, con una rimodulazione delle sessioni ed un numero limitato di partecipanti per aula rispetto allo standard. Questo ha determinato, di conseguenza, un aumento delle edizioni previste per ciascuna tipologia di corso.

La formazione svolta in modalità *on line* ha impegnato fortemente la direzione del Personale, sia perché questa tipologia di apprendimento richiede la presenza costante di un tutor, in affiancamento alla docenza per tutta la durata del corso, sia per gli aspetti organizzativi legati alla limitata disponibilità di postazioni attrezzate, non tutto il personale ovviamente ne dispone, e alle competenze informatiche necessarie per partecipare (non a tutto il personale è richiesto uno skill informatico di base, soprattutto alle mansioni più operative). Questo ha comportato un supporto continuo per lo svolgimento delle sessioni formative.

Inoltre, sempre legata all'emergenza pandemica, si è dovuta gestire un'ulteriore criticità, vale a dire la limitata disponibilità di organico per comporre le aule. La difficoltà spesso è stata poter distogliere il personale operativo, per esempio dalla guida, senza incidere sul servizio a causa delle assenze già piuttosto significative, soprattutto nei mesi invernali, per malattia o quarantena. A questo, si è sovrapposta l'esigenza di mantenere quote elevate di servizio per garantire il distanziamento a bordo dei mezzi, come richiesto dalle diverse norme che hanno regolato la pandemia. Questo insieme di necessità diverse ha fatto sì che la disponibilità di autisti in formazione sia stata limitata rispetto ai numeri programmati a Piano.

Nonostante ciò, nel corso del 2021 sono state effettuate 71.844 ore di formazione, di cui più di 23.000 in modalità a distanza (contro le 6.000 erogate a distanza nel 2020).

L'area di maggiore intervento è stata quella Professionale e Tecnica con più di 48.000 ore di formazione, di cui circa 33.800 assicurate al personale neoassunto per supportarne, nella maniera più efficace, l'ingresso in azienda. In materia di sicurezza sono state erogate circa 11.300 ore di formazione, con il coinvolgimento di più di 1.000 dipendenti e un totale di 2.190 partecipanti.

Le tematiche oggetto dei corsi sono state, come di consueto, molto diversificate: dai corsi sulle competenze relazionali e sulla lingua inglese per il personale viaggiante in apprendistato, ai corsi di specializzazione per il personale amministrativo, agli aggiornamenti tecnici per il personale di manutenzione.



Rispetto agli anni scorsi, nel Piano di Formazione Aziendale si è aggiunto un capitolo importante: la sicurezza ferroviaria.

Il Decreto Legge 109 del 2018 ha introdotto ufficialmente in Italia l'agenzia ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferroviarie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali). Il passaggio da USTIF (Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi) ad ANSFISA ha imposto un radicale cambiamento nel *modus operandi* dei soggetti coinvolti con l'obiettivo di portare le ferrovie funzionalmente isolate ad essere più vicine agli standard europei. Infatti, il Decreto ANSF 3/2019 stabilisce che le reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario debbano ottenere, per poter svolgere le rispettive attività, il Certificato di idoneità all'esercizio. Tale certificato prova che il soggetto è titolare di un proprio sistema di gestione della sicurezza e in grado di operare in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Il decreto, inoltre, disciplina le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza prevedendo, fra le altre cose, un insieme di obblighi formativi assolutamente complesso sia in termini di sistema che di ore da assicurare al personale. Il 2021 ha pertanto visto un forte investimento per l'elaborazione di un Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze (SAMAC) e per la conseguente analisi dei fabbisogni formativi del personale in forza alla Ferrovia Genova Casella. Nel corso dell'anno, previo benestare da parte dell'Agenzia, sono stati attivati i primi corsi che continueranno, in maniera più significativa, nel biennio 2022-2023.

L'affidamento ad AMT del servizio extraurbano ha reso necessario un articolato intervento di formazione del personale ex-ATP per recuperare, almeno per la sicurezza, tutto lo storico con le relative evidenze (attestati e lettere di incarico), aggiornare i Data Base delle competenze e fare l'analisi dei gap formativi. I dipendenti provenienti dall'azienda provinciale sono stati coinvolti in attività specifiche dedicate (ad esempio la formazione sull'ISO 37001) oppure promosse a livello aziendale, per un totale di circa 1.400 ore di formazione.

Inoltre, è stato definito il percorso formativo da assicurare al personale neoassunto in base agli standard AMT. Pertanto, l'inserimento di autisti effettuato nel 2021 in ambito provinciale è avvenuto seguendo lo standard che prevede, per ogni persona, 4 giornate di formazione d'aula, 15 giornate di istruzione a bordo bus, più 2 giornate in affiancamento a personale senior esperto nelle prime 2 giornate di servizio.

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

Formazione 2021

Nr ore formazione totali	71.844
Nr. Titoli	241
Nr. Sessioni	1.529
Nr. Partecipanti	11.651
Nr. persone coinvolte	1.418



di cui per

Area Competenze Organizzative	
Tot. persone coinvolte	516
Tot. ore di formazione	6.190
Area Ruolo e Soft Skills	
Tot. persone coinvolte	634
Tot. ore di formazione	4.081
Area Digital & Informatica	
Tot. persone coinvolte	32
Tot. ore di formazione	212
Area Amm., Finanza, Mkt, Vendite, Legal, Appalti	
Tot. persone coinvolte	48
Tot. ore di formazione	167
Area Privacy	
Tot. persone coinvolte	67
Tot. ore di formazione	109
Area Professionale e Tecnica	
Tot. persone coinvolte	777
Tot. ore di formazione	48.010
Area Sicurezza Ferroviaria (Rif. ANSFISA)	
Tot. persone coinvolte	44
Tot. ore di formazione	1.436
Area Sicurezza	
Tot. persone coinvolte	1.085
Tot. ore di formazione	11.246
SGI – Mod 231, Legge 190, ISO 37001	
Tot. persone coinvolte	394
Tot. ore di formazione	212
SGI – Qualità, Ambiente, Energia	
Tot. persone coinvolte	48
Tot. ore di formazione	182



f. 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 e, ogniqualvolta sia stato realizzabile, miglioramento delle procedure, dei luoghi, dei presidi dei lavoratori. Quest'attività ha per protagonisti tutti gli attori del sistema sicurezza aziendale.

Nel corso del 2021 l'azienda ha effettuato la transizione dalla precedente certificazione BS OHSAS 18001 (standard ormai desueto e non allineato al sistema internazionale) alla norma UNI ISO 45001:2018. 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. Per il 2022 è già programmata l'estensione della certificazione UNI ISO 45001 anche alle attività e agli impianti del Servizio Provinciale.

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:

$IF = n^{\circ} \text{ eventi} * 1000000 / \text{ore lavorate}$

$IG = GG \text{ inabilità} / \text{ore lavorate} * 1000.$

2018

Mansione	N° eventi	GG- inabilità
Ausiliari	8	96
Capi		64
Impiegati	1	25
Operai	20	710
Quadri		
Viaggianti	58	1487
Totale:	87	2382

2019

Mansione	N° eventi	GG- inabilità
Ausiliari	26	855
Capi		
Impiegati	4	224
Operai	32	1401
Quadri		
Viaggianti	80	2383
Totale:	142	4863

31

2018

Mansione	IF	IG
Ausiliari	70,12	0,84
Capi		0,76
Impiegati	4,05	0,1
Operai	37,95	1,35
Quadri		
Viaggianti	24,72	0,63

Indici globali Azienda:	25,77	0,71
-------------------------	--------------	-------------

2019

Mansione	IF	IG
Ausiliari	126,9	4,17
Capi		
Impiegati	7,21	0,4
Operai	30,5	1,34
Quadri		
Viaggianti	15,2	0,51

Indici globali Azienda:	22,87	0,78
-------------------------	--------------	-------------

2020

Mansione	N. eventi	gg. inabilita
Ausiliari	15	549
Capi		
Impiegati	1	142
Operai	12	429
Quadri		
Viaggianti	24	606
	7	63
Totale:	59	1789

2021

Mansione	N. eventi	gg. inabilita
Ausiliari	9	144
Capi		
Impiegati	7	225
Operai	25	333
Quadri	1	19
Viaggianti	56	1393
	2	4
Totale:	100	2118

2020

Mansione	IF	IG
Ausiliari	163,46	5,98
Capi		
Impiegati	3,67	0,52
Operai	23,81	0,85
Quadri		
Viaggianti	11,83	0,3

2021

Mansione	IF	IG
Ausiliari	90,82	1,45
Capi		
Impiegati	19,99	0,64
Operai	44,7	0,6
Quadri	16,13	0,31
Viaggianti	20,68	0,51

Indici globali Azienda:	19,54	0,59	Indici globali Azienda:	25,94	0,55
----------------------------	-------	------	----------------------------	-------	------

Si evidenzia che le statistiche 2021 includono anche 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 mansioni 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 aggiornamento delle istruzioni operative di sicurezza (DLgs 81/08 art. 33 comma 1 lettera c) finalizzate a definire e presidiare particolari aspetti delle attività produttive.

Infine, si segnala l'attività di formazione che, oltre ad essere un obbligo fissato dalla normativa cogente, rappresenta uno degli elementi portanti dell'attività di consapevolezza della prevenzione infortuni e 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.

g. Comunicazione interna

La comunicazione interna è il punto di contatto tra i singoli lavoratori e il sistema azienda. Nel 2021 con la nascita 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. Negli ultimi due anni sono stati purtroppo sospesi gli incontri del Presidente nelle rimesse a causa dell'emergenza pandemica che ha costretto a limitazioni molto forti, ma sono stati adottati 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 settimanali del vertice aziendale presso la sede di Carasco. A livello di struttura organizzativa è stata creata la *Direzione Servizi di Trasporto Provinciale* che comprende il movimento, la manutenzione e i servizi generali dell'area extraurbana. Le funzioni di staff amministrative sono state unificate con quelle già esistenti in AMT per ottimizzare i processi e le risorse. La riorganizzazione ha reso indispensabile avviare un percorso conoscitivo e di diffusione degli strumenti di comunicazione al nuovo personale AMT. Soprattutto è stato esteso l'uso della rete intranet a tutti i dipendenti; questo ha permesso di disporre di uno strumento di informazione e comunicazione interna ricco di contenuti utili per il lavoro, accessibile sia da pc che da smartphone. I lavoratori che operano in area metropolitana hanno disposizione anche una App dedicata, utilizzata soprattutto dal personale viaggiante.

È proseguita la comunicazione per l'emergenza pandemica, con lo scopo di mantenere un presidio costante di informazione circa le regole e le norme di prevenzione e sicurezza da osservare in seguito alle disposizioni emanate dagli organi di governo. Sono state realizzate campagne informative diffuse a tutti i dipendenti.

Per tutto il 2021 è proseguita l'attività del Comitato di Monitoraggio Covid, composto da rappresentanti aziendali e sindacali. Il Comitato ha condiviso il monitoraggio sull'andamento contagi sui luoghi di lavoro e le misure di prevenzione poste in essere, garantendo il mantenimento di un'alta soglia di attenzione a tutela dei lavoratori e delle loro necessità di informazione.

Anche durante le fasi pandemiche, l'azienda ha provveduto a garantire la continuità aziendale, a livello di organizzazione interna, confermando l'utilizzo dello Smart Working che ha riguardato più di 300 lavoratori amministrativi, compreso il personale dell'area provinciale, che hanno potuto continuare ad operare da remoto grazie alla pronta capacità di risposta dei sistemi informativi aziendali. La intranet aziendale è stata implementata di una parte informativa per la diffusione delle disposizioni anti Covid, così come sono stati utilizzati tutti i canali di comunicazione interna: totem di rimessa, bacheche, mail aziendale.

È proseguita nel corso del 2021 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 dalla Missione aziendale.

h. Relazioni sindacali

Il sistema di relazioni sindacali in AMT è basato su consolidati rapporti tra l'azienda, rappresentata dal vertice aziendale e dalla direzione Personale e Relazioni Sindacali, 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, problema che determina la presenza di "tavoli" di trattativa separati con conseguenti difficoltà di gestione delle riunioni e, in particolare, degli accordi. Nonostante questa discrasia, nel 2021 si è registrato un clima caratterizzato dalla totale assenza di conflittualità.

Sono presenti anche sindacati di base, quali CUB e USB, con i quali l'azienda non ha però rapporti diretti. Nel 2021 vi sono state 4 dichiarazioni di sciopero di queste sigle autonome, con scarsa adesione del personale AMT.

Il tasso di sindacalizzazione, al 31 dicembre 2021, risulta pari a circa il 91% del personale dipendente. In relazione agli accordi sulla rappresentanza dei lavoratori, derivanti sia dal CCNL di riferimento (Autoferrotranvieri) sia dalla contrattazione aziendale, il monte ore complessivo di permessi sindacali al 31 dicembre 2021 è stato di 39.944 ore, di cui 23.739 territoriali, 16.205 RSA e 2.250 di COT (Commissione Orari e Turni). Oltre a queste, AMT garantisce anche il numero di ore necessarie per lo svolgimento dell'attività di presidente del CRAL aziendale (derivante da specifico accordo sindacale); al dipendente nominato dalle OOSS viene riconosciuto un monte annuo di permessi sindacali pari a 1.500 ore convenzionali.

Nel corso del 2021 si sono tenute 77 riunioni sindacali formalmente convocate (e un numero maggiore di riunioni in prosecuzione delle singole trattative o di carattere informale) per affrontare diversi items, tra i quali i temi previsti dalla contrattazione in essere, l'emergenza COVID (mediante i lavori del Comitato di Monitoraggio) ed anche specifiche richieste sia da parte delle OOSS che da parte dell'azienda, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro, l'orario di lavoro, la situazione delle singole aree operative aziendali.

Nei primi mesi dell'anno e fino a giugno 2021 sono stati raggiunti tutti gli accordi di armonizzazione relativi ai trattamenti economici e normativi per il personale ex ATP, assunto in AMT dal 1° gennaio 2021, portando a compimento il complesso processo di integrazione delle due realtà produttive.

Indicativamente ogni primo lunedì del mese si svolge un incontro tra OOSS e vertice aziendale per fornire un'informativa sulla situazione della società e per temi di carattere strategico.

i. La disciplina

L'ufficio disciplina ha gestito oltre 900 segnalazioni (268 delle quali provenienti da clienti) a cui, dopo le consuete fasi di verifica e valutazione preliminare con i reparti o i clienti interessati, sono seguite 625 contestazioni disciplinari. Tali contestazioni hanno complessivamente determinato 503 provvedimenti disciplinari nei confronti del personale coinvolto.

Nel corso del 2021 le attività dell'ufficio sono state digitalizzate, con l'informatizzazione delle pratiche (segnalazione/contestazione/giustificazione/provvedimento/ricorso) e l'archiviazione online. Questa innovazione consente una gestione ottimale delle attività anche da remoto.

È stata realizzata una reportistica ad hoc (da maggio 2021) per tutti i procedimenti, in modo da monitorare sia il ricorso alla disciplina da parte dei reparti operativi (uno degli indici della capacità



di gestione del personale da parte dei responsabili) sia il tasso di sanzionamento dei procedimenti disciplinari avviati.

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.

j. CRAL

Nel corso del 2021 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.



4. Lotta all'evasione

La lotta all'evasione è per AMT un'attività strategica non solo per la tutela dei ricavi da traffico, che nel 2021 ha costituito circa il 20% delle entrate complessive, ma anche per la valenza etica nei confronti dei clienti.

Coloro che viaggiano regolarmente apprezzano in modo particolare la presenza del personale di verifica a bordo dei mezzi, è una sorta di gratificazione per chi viaggia correttamente e, al tempo stesso, rappresenta una sicurezza in più nel rispetto del regolamento di viaggio.

L'emergenza pandemica ha solo parzialmente condizionato la produttività della verifica che è ritornata, nel 2021, ai livelli pre-pandemici. Per quanto riguarda i passeggeri controllati, si è registrato un incremento del 14% rispetto al 2020; anche se resta consistente il gap rispetto al valore 2019. Le sanzioni complessive dell'anno sono state pari a 91.947 ovvero +39% rispetto al 2020, a fronte di un incremento di turni del 16%.

Anno	oblazioni	verbali	totale sanz	% oblaz/totale
2019	16.991	74.445	91.436	18,6%
2020	12.357	53.788	66.145	18,7%
2021	18.787	73.160	91.947	20,4%

Il tasso d'evasione è aumentato, passando dal 5,3% del 2019 al 7,2% del 2020, all'8,8% del 2021.

Come per il 2020, i Verificatori sono stati impegnati in attività di supporto alla clientela e, negli ultimi mesi dell'anno, nel controllo del Green Pass congiuntamente alle Forze dell'Ordine.

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

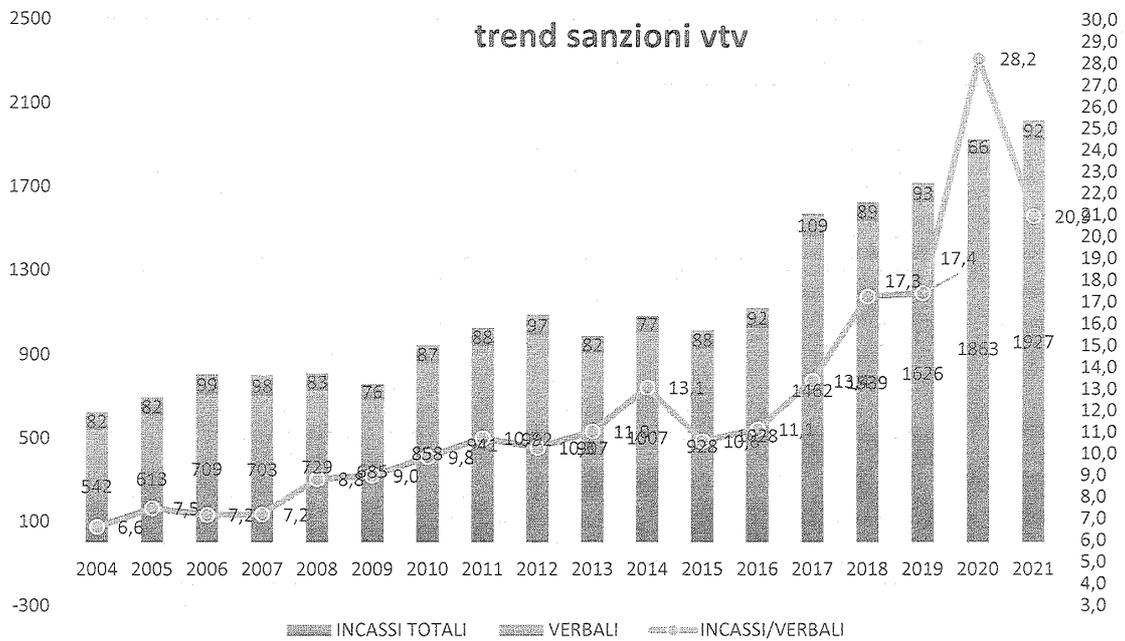
Per incrementare l'organico del settore, nel mese di settembre è stata avviata una selezione interna per il ruolo di VTV, che ha permesso di formare 18 nuovi agenti di Polizia Amministrativa, entrati in servizio nei primi mesi del 2022.

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. Nei soli mesi di maggio e giugno se ne sono registrate nove, 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, è proseguita poi per tutto il resto dell'anno facendone registrare tra maggio e dicembre ben 54, che si sommano 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 mantenere un buon risultato in valore assoluto. Il dato riferito al 2021 comprende unicamente i dati registrati in ambito urbano genovese. In ambito provinciale nel 2021 si sono registrati 7 mila verbali e 130 mila euro di incasso.



5. Media e comunicazione esterna

Il 2021 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, 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 2021 ha visto anche 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.

a. Stampa e stakeholder

L'informazione è stata un fattore di crescita anche nel 2021, 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, tutti coloro che parlano di AMT e veicolano le notizie del trasporto pubblico alla città e ai cittadini.

Nel corso del 2021 sono stati redatte e pubblicate sul sito aziendale più di 500 notizie, sono stati diffusi più di 400 comunicati stampa; sono state organizzate, compatibilmente con le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria, 15 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.



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 provinciale. Sono state organizzate diverse presentazioni alla stampa sul territorio metropolitano, in collaborazione con le Amministrazioni locali, per rinforzare l'idea di azienda unica.

Tra i temi focus di campagne mirate di comunicazione istituzionale si evidenziano:

- l'impegno per l'emergenza sanitaria (anziani gratis per il trasporto verso i centri vaccinali, lo scolastico dedicato, l'introduzione del Green Pass sul Tpl)
- la sperimentazione di tecnologie green
- lo sviluppo della ferrovia Genova Casella insieme a Regione Liguria (nuova stazione di Crocetta d'Orero e il Museo Diffuso 24 km)
- la nuova navetta elettrica Centro Storico insieme al Comune di Genova
- l'evoluzione della App (i transiti in tempo reale dei treni FGC, i biglietti FGC acquistabili da applicazione, le notifiche sui servizi, l'integrazione del provinciale, l'area scuole)
- le verifiche intensive congiunte tra VTV urbani e VTV provinciali
- l'impegno per i giovani e le scelte consapevoli in tema di mobilità
- la partnership con Hitachi per la sperimentazione del congestion monitoring
- la prima linea elettrica del Ponente genovese con Regione Liguria e Comune di Genova
- il nuovo logo AMT con Città Metropolitana e Comune di Genova
- il restauro storico e artistico delle cabine lignee dell'ascensore di Castelletto Levante;
- il lancio del bus a Portofino vetta con Città Metropolitana e i Comuni di Camogli, Portofino e Santa Margherita Ligure
- la sperimentazione del progetto elettrico tra Santa Margherita Ligure e Portofino con le rispettive amministrazioni e Città Metropolitana
- la campagna educational con Maurizio Lastrico, l'Istituto Ligure per il Consumo e il Comune di Genova
- la sperimentazione della gratuità a Genova con il Comune di Genova,
- la rinumerazione delle linee bus provinciali e la congruità della rete con tutti i comuni coinvolti dell'area metropolitana.

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.

Nel 2021 sono state integrate nel sito AMT tutte le informazioni, notizie ed attività di e-commerce dei due precedenti ambiti, urbano e provinciale, 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.



Plus del sistema si sono confermati: la possibilità di consultare i transiti dei bus in tempo reale, per ora in ambito urbano genovese, muoversi sulla mappa della rete per conoscere origine e destinazione del proprio viaggio, acquistare e rinnovare biglietti e abbonamenti nel negozio virtuale senza spostarsi da casa. L'area e-commerce è stata arricchita, nel corso dell'anno, dalla possibilità di acquistare online anche i titoli di viaggio provinciali.

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.

Dopo la flessione degli indicatori di navigazione del sito registrata nel 2020 a causa della pandemia e dei diversi lock down, il 2021 ha visto l'inversione di tendenza con il ritorno al segno positivo.

Durante l'anno sono stati registrati più di 570.000 utenti unici e più di 5.900.000 pagine viste, con un +11% del primo indicatore (nel 2020 gli utenti sono stati 512.559) e un +13,24% del secondo indicatore (nel 2020 le pagine viste sono state 5.178.148).

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:

- Installazioni attive 200.000, divise tra Android (60%) e iOS (40%)
- 55.000 gli utenti che utilizzano l'applicazione almeno una volta al giorno
- Biglietti venduti tramite APP: 6.000/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)
- 42 milioni di consultazioni transiti alle fermate, media 140.000/giorno.

Nell'anno la APP è stata arricchita di un nuovo innovativo servizio: le 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.

- Il servizio notifiche, attivato nell'estate 2021 e distintivo nella realtà italiana, ha inviato a circa 15mila utenti iscritti più di 1 milione di notifiche in pochi mesi.



d. Social

AMT ha allargato 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: 22 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 2021 sono stati pubblicati 498 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. 394 i post pubblicati su Telegram AMT nel 2021. 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.



6. Territorio e istituzioni

a. Partecipazione ad eventi

L'alta direzione e il primo livello di struttura hanno partecipato, nel corso del 2021, ad eventi esterni, compatibilmente con le possibilità offerte dall'emergenza sanitaria. Questi momenti 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 2021 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 di monitoraggio passeggeri, il progetto 4 assi con il Comune di Genova, il progetto 5G, la sperimentazione dell'idrogeno, i sistemi di trasporto rapido di massa.

AMT ha aderito anche nel 2021 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 2021 è stato siglato un protocollo di collaborazione tra Università di Genova e AMT con l'obiettivo di ampliare e rafforzare le attività congiunte già avviate negli anni precedenti.

Nell'ambito delle attività previste dal protocollo è stata individuata l'opportunità di uno studio sul tema della diffusione del contagio Covid a bordo dei mezzi pubblici. All'Università di Genova, sin dagli inizi della pandemia, si era costituito un gruppo di lavoro multidisciplinare formato da ricercatori medici, chimici e ingegneri, allo scopo di integrare le diverse competenze al fine di studiare la probabilità di contagio in ambienti chiusi. È stata così realizzata la ricerca "Modello di simulazione a supporto delle strategie di protezione dal COVID-19: applicazioni al trasporto pubblico urbano" con la presentazione del modello di simulazione su un mezzo AMT. La ricerca, seguita dai Dipartimenti di Scienze Chirurgiche e diagnostiche integrate, Chimica e Chimica Industriale, Ingegneria meccanica, energetica, gestionale e dei trasporti, ha dimostrato la sicurezza dei bus utilizzandoli con le precauzioni previste dalle disposizioni in tema di mascherine.



Un'altra occasione di collaborazione si è verificata con il test del bus a idrogeno che è diventato oggetto di un momento formativo universitario per gli studenti di Ingegneria, Chimica e Fisica.

Altro momento formativo, sempre nell'ambito del protocollo, è stato realizzato con il dipartimento di Economia. Oggetto della collaborazione è stato un progetto di studio e analisi del mercato genovese del trasporto pubblico realizzato dagli studenti del corso di Marketing, inserito nella laurea triennale in Economia Aziendale. 120 studenti, divisi in team da 5 componenti, hanno realizzato, nei mesi di novembre e dicembre 2021, questionari e indagini di mercato per capire come si stanno orientando i cittadini rispetto all'utilizzo del Tpl in epoca Covid e quali possono essere chiavi interpretative per stimolare nuovamente la domanda.

Tanti gli spunti interessanti che sono emersi dai lavori degli studenti che potranno diventare stimolo per azioni di ascolto dei clienti e miglioramento del servizio.

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 societario l'azienda ha aperto le porte agli enti locali del territorio anche attraverso l'adozione di un Organo Amministrativo collegiale avvenuta nell'Assemblea societaria del 22 marzo 2021. L'Assemblea ha eletto Presidente l'Ingegnere Marco Beltrami ed ha nominato consiglieri i signori: Nicoletta Buratti, Manuela Bruzzone, Enzo Sivori e Alberto Balsi.

L'istituzione di tale Organo Collegiale, in aggiunta ai già costituiti Comitato di Coordinamento Soci, ha consentito di coinvolgere ancora di più gli enti locali soci nelle scelte gestionali della società. Nel corso del 2021 si sono tenute 4 assemblee societarie mentre il Consiglio di Amministrazione si è riunito 14 volte. Anche al di fuori di tali contesti, il rapporto con gli enti locali soci è stato continuo e l'azienda ha mantenuto una costante informativa sulle tematiche e le iniziative più significative.

Dal punto di vista gestionale AMT ha investito nel territorio metropolitano avviando una serie di iniziative volte a potenziare l'offerta dell'azienda anche relativamente ad altri servizi di mobilità quali la gestione dei parcheggi, il trasporto disabili ed i servizi scolastici. AMT ha anche 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 particolare AMT si è impegnata verso gli enti locali soci sui seguenti temi.

- **Territorio:** AMT ha offerto un servizio integrato, garantendo una mobilità sostenibile sempre più capillare in linea con quanto previsto nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
- **Clienti:** in accordo con i principi della Carta della Mobilità l'azienda ha lavorato per garantire la massima qualità dei servizi erogati e trasparenza nelle informazioni
- **Collettività:** AMT si è impegnata ad offrire occasioni per lo sviluppo culturale, sociale ed economico della comunità.



In una logica 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 2.800 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. Un'operazione fortemente voluta dall'Amministrazione comunale genovese in accordo con AMT il cui obiettivo è capire come la leva tariffaria possa modificare le abitudini e gli spostamenti dei genovesi per valutare, dati alla mano, il ridisegno della mobilità urbana.

La sperimentazione, prevista nella prima fase per 4 mesi, ha interessato fino al 31 marzo 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'avvio della sperimentazione ha rappresentato il primo passo della revisione degli orari della città che potrà avvenire grazie all'implementazione dei Piani Spostamento Casa Lavoro del Comune di Genova e delle principali aziende aventi sede sul territorio cittadino.

La sperimentazione, che ha registrato un notevole successo con un incremento del 15% degli utilizzatori della metro nelle fasce di gratuità e del 40% di passeggeri dei verticali, proseguirà fino al 31 luglio 2022 con le stesse modalità.

L'iniziativa è stata attivata in coerenza con le previsioni dell'art. 51 del DL 73/2021, contenente misure atte a consentire una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea, nonché a realizzare un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività lavorative e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale urbano e potrà fruire dei fondi stanziati con il relativo decreto attuativo. Genova è la prima città di grandi dimensioni a optare per una gratuità estesa a specifici mezzi e fasce orarie; altre esperienze italiane, invece, hanno optato per l'esenzione del pagamento del titolo di viaggio solo per alcune categorie di persone.



e. Progettualità a supporto degli EE.LL

Grazie alle sue consolidate conoscenze ed esperienze, AMT è sempre più coinvolta dagli EE.LL. per la progettazione e gestione del sistema della mobilità nell'Area Vasta della Città Metropolitana di Genova.

Nel corso del 2021 sono stati elaborati e presentati progetti (PFTE) e studi trasportistici a supporto dell'amministrazione comunale genovese e della Città Metropolitana per l'accesso a finanziamenti per il Trasporto Rapido di Massa.

Nel corso dell'anno sono state completate le istanze avviate nel 2020 che riguardavano

- il prolungamento della metropolitana a Pallavicini,
- il completamento della nuova stazione di Martinez,
- la realizzazione della nuova stazione metro di Corvetto,
- lo studio per il People Mover Aeroporto-Stazione Erzelli/Aeroporto FS-Erzelli.

Contestualmente ne sono state predisposte di nuove, come i prolungamenti della metropolitana con le tratte Brignole-Molassana (SkyMetro), Dinegro-Fiumara e Martinz-San Martino, i cui finanziamenti saranno richiesti nelle prossime call ministeriali (Per quanto riguarda la SkyMetro è stato presentato e ottenuto nel 2022). Oltre a questi progetti è stato affidato ad AMT un PFTE completo per l'elettrificazione del Tpl nella tratta Rapallo-Santa Margherita Ligure-Portofino. Le tre istanze predisposte da AMT sono state repute finanziabili dal MIMS.

L'azienda ha garantito nel corso dell'anno il proprio supporto al Comune di Genova per il progetto "assi di forza" che vedrà l'avvio dei cantieri nel 2022. Nel 2021 sono stati realizzati alcuni passi fondamentali per la realizzazione di questo importante progetto cittadino. In particolare, l'impegno di AMT ha riguardato:

- il supporto all'avvio della progettazione definitiva dell'intero progetto;
- il supporto per la messa a gara (appalto integrato – progetto esecutivo e realizzazione) del progetto definitivo del primo stralcio funzionale che prevede l'adeguamento del deposito di Gavette, con la realizzazione contestuale di uno spazio pubblico sulla copertura, e la realizzazione del nuovo deposito di Staglieno con la realizzazione del parcheggio d'interscambio;
- la redazione di relazioni tecniche per richiedere al Ministero l'utilizzo di veicoli da 24m lungo i percorsi degli "assi";
- focus specifici, con i progettisti incaricati, per l'individuazione delle migliori soluzioni in tema di tracciati, capolinea, dotazione tecnologica (ITS) dell'intera infrastruttura e tecnologia di trazione (filobus – eBus);
- lo studio per la copertura minima necessaria della linea di contatto per il funzionamento del sistema filoviario con tecnologia In Motion Charging;
- lo studio di pre-fattibilità tecnica economica per la realizzazione del deposito Levante e relativa officina presso lo stadio Carlini.



L'azienda ha garantito il proprio supporto alla Città Metropolitana per la realizzazione di schede di accesso a finanziamenti relativi a progetti di elettrificazione e di miglioramento del sistema Tpl in generale.

7. Il valore delle normative

a. Decreto Legislativo 231/01 L.190/2012

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC), ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001, vige in azienda dal 2013 e nel tempo ne è stata data progressiva applicazione raggiungendo un livello di efficacia d'azione più che soddisfacente.

Supportato dalle attività del Sistema di Gestione Integrato (SGI), il MOGC è stato aggiornato, come di consueto, adeguandolo ai reati di pertinenza del D.Lgs 231/01 e ridefinendo al contempo anche i suoi allegati che rappresentano un importante presidio nella garanzia della correttezza gestionale.

Nel corso del 2021 è stato confermato l'Organismo di Vigilanza precedentemente in carica al fine di sfruttare l'esperienza aziendale maturata dai componenti esterni per estendere il modello organizzativo di prevenzione alle nuove attività del servizio provinciale, proseguendo così per tutte le attività aziendali (incluse le nuove) la verifica dell'ottemperamento ai dettami normativi vigenti nell'ambito dei diversi campi lavorativi, coniugando attività di verifica di conformità, indagine conoscitiva, audit sul campo.

Come di consueto, in ossequio al "Regolamento sul controllo delle Società Partecipate", l'Organismo di Vigilanza ha predisposto ed inviato ad AMT la relazione sull'attività svolta dall'Organismo stesso per l'anno 2021, dove sono rendicontate le attività di sorveglianza sull'applicazione del Sistema di prevenzione dei reati e sulla verifica della applicazione dei protocolli e delle procedure previste dal Modello Organizzativo, sistema di cui AMT si è dotata con la finalità di prevenire i reati e avere uno strumento esimente da responsabilità per la commissione degli stessi.

b. Sistema di Gestione Integrato

Come sopra accennato, l'attività del Sistema di Gestione Integrato (SGI) trova il suo consolidamento nel tessuto organizzativo e gestionale, dando supporto all'attività di controllo normativo e operativo. Le certificazioni aziendali (ISO 9001/15 qualità, ISO 14001/15 ambiente, BS OHSAS 18001/08, ISO 50001 energia) rinnovate nel 2020, confermano e attestano la presenza di questo sistema ad un elevato livello di sviluppo.

Nel 2019 l'azienda ha conseguito la certificazione anticorruzione, secondo lo standard ISO 37001/16, che ha completato ed ampliato il lavoro avviato con la realizzazione del MOGC in ambito 231. Nel corso del 2021 tale attestazione è stata confermata ed estesa anche alle nuove attività aziendali, andando così a certificare la determinazione aziendale nella prevenzione degli illeciti e nella mitigazione dei possibili casi di *maladministration*.

In ambito formativo, completati i corsi specifici anticorruzione per tutto il personale amministrativo occupato nelle aree aziendali a maggior rischio corruttivo, l'attività è proseguita con particolare riferimento ai dipendenti che operano in area provinciale, attraverso l'erogazione dei moduli programmati per la formazione sul D.Lgs 231/02, sulla L. 190/12 e sul SGI.



c. Privacy

Nel 2021 sono proseguite le attività intraprese nel corso dell'esercizio precedente per dar seguito alle indicazioni contenute nel 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 da un fornitore esterno qualificato.

Dall'analisi sono emerse alcune carenze per mitigare le quali sono iniziati una serie di interventi che vedranno la completa realizzazione nell'esercizio successivo.

Le principali azioni intraprese nel 2021 sono state le seguenti:

- Aggiornamento Registro dei Trattamenti
- Aggiornamento dell'Informativa agli interessati secondo il tipo di trattamento e di finalità
- Aggiornamento del sito web
- Individuazione dei trattamenti che possono comportare minacce per le libertà ed i diritti degli interessati, secondo lo schema di verifica dei 9 criteri guida proposti dal Documento di Linee Guida WP248 (Linee guida in materia di valutazione d'impatto sulla protezione dei dati e determinazione della possibilità che il trattamento "possa presentare un rischio elevato" ai fini del regolamento (UE) 2016/679)
- Proseguimento delle DPIA (Valutazioni d'impatto sulla protezione dei dati) individuate nel punto di cui sopra con il coinvolgimento dei referenti aziendali e dei key user, secondo quanto indicato all'art. 35 del GDPR
- Revisione della modulistica relativa agli accordi con i Responsabili esterni e relativi perfezionamenti degli accordi ancora mancanti
- Adeguamento (in corso) del Documento Programmatico sulla Sicurezza (DPSS) quale riferimento per la documentazione delle attività svolte in merito alla privacy

Nel corso dell'esercizio 2021 non ci sono state segnalazioni di violazioni della Privacy.



8. Tecnologie, digitalizzazione, processi

Il 2021 è stato un anno che ha visto l'azienda impegnata su molti fronti relativi allo sviluppo degli applicativi software e dei sistemi.

L'integrazione con ATP e l'armonizzazione di connettività, sicurezza, sistemi e disponibilità di servizi è stata una delle attività più sfidanti per l'azienda e prosegue tuttora su AVM, infrastruttura e processi.

Grazie alla flessibilità dei servizi, è stato possibile gestire congiuntamente le attività relative a paghe e timbrature, nonché unificare le procedure inerenti sanzioni e verbali. Sono stati integrati i sistemi informativi dell'ex-ATP ed è stato realizzato un trust tra domini in modo da consentire agli utenti presenti nelle due sedi di accedere alle reciproche risorse. Anche il sistema gestionale aziendale (SAP) è stato aggiornato con l'integrazione dell'area provinciale, in particolare si è lavorato su vendite, programmi di manutenzione e geolocalizzazione delle rivendite.

È stato rivisto il software dei palmari VTV in modo tale da consentirgli di operare anche in modalità offline, coprendo così i luoghi dell'area provinciale dove la rete è meno stabile.

Per ridurre l'affluenza del personale viaggiante nei locali delle rimesse, in continuità con le direttive relative alla gestione dell'emergenza pandemica, è stato sviluppato un nuovo sistema di prenotazione ferie che attraverso la *bacheca turni* consente al personale di poter prenotare le ferie da remoto, grazie al concetto di "click day".

Dal 2021 le attività di sviluppo software sono realizzate principalmente *in-house*, comprendendo l'analisi dei requisiti, la progettazione, lo sviluppo, il *deployment* e la successiva manutenzione dell'applicativo.

Proprio in questa logica è stato avviato il processo di *upgrade software e security* del sito web che verrà ultimato entro settembre 2022. Questa specifica attività permetterà all'azienda di avere un sito compliance ai nuovi standard di sicurezza, infrastruttura e programmazione.

Sul fronte reportistica è proseguito il lavoro già avviato che ha consentito di realizzare nuovi cruscotti aziendali a servizio di un maggior numero di aree produttive.

L'analisi e il monitoraggio rappresentano elementi chiave che hanno portato, per esempio, al ridisegno del processo legato ai contapasseggeri su bus e ascensori, riducendo sensibilmente la percentuale di perdita dei dati.

Sempre relativamente al fronte innovazione, sono proseguite le attività del programma di ricerca e innovazione "Horizon 2020" sul progetto legato al tema della Cyber security in ambito trasporti; su questo tema AMT è coinvolta come sito pilota (CityScape).

Nel 2021 si sono svolte importanti attività di rinnovamento anche per la parte sistemistica. È stato implementato un sistema di Ticketing interno aziendale relativo alle richieste di supporto tecnico per permettere agli utenti di tracciare al meglio le diverse attività.

È stato completato il rinnovo del parco PC di tutta l'azienda con l'aggiornamento del sistema operativo Microsoft Windows 10 per garantire la disponibilità delle ultime funzionalità e coprire le vulnerabilità di sicurezza.

Per consentire una migliore esperienza utente, sono state ammodernate tutte le sale riunioni attrezzate con hardware e software di ultima generazione; sono state, inoltre, aggiornate le dotazioni personali come smartphone, tablet, notebook e webcam.

Per consentire una comunicazione adeguata tra le sedi aziendali, è stato aggiornato il software di tutte le centrali telefoniche, è stata installata la centrale di Casella e predisposto il nuovo sistema telefonico della metropolitana.

È stato, inoltre, potenziato l'hardware del *Data center* aziendale presente in direzione grazie all'acquisto di nuovi server e storage per consentire una maggiore potenza di calcolo ed una migliore affidabilità e ridondanza dei sistemi. È stato, inoltre, notevolmente migliorato il sistema di backup dei dati aziendali *in cloud* per consentire maggiore velocità in caso di ripristino, protezione dei dati e duplicazione in storage.

Un'altra attività che è migrata sul *cloud* è quella relativa ai servizi a chiamata Drinbus.

È stato molto importante il lavoro svolto su connettività LAN e WAN, in termini di realizzazione di un'architettura resiliente, risparmio di costi e anticipazione delle necessità future. È stata realizzata in direzione una nuova rete LAN veloce; sono stati integrati nel backbone cittadino, in fibra AMT, nuovi siti aziendali (FGC, magazzino via Adamoli, funicolare Zecca Righi, Ascensore di Castelletto Levante, biglietteria a Palazzo Ducale per un risparmio di €30.000/anno); è stata realizzata una rete Wi-Fi di manutenzione nelle rimesse; è stata progettata, implementata e resa operativa l'architettura per l'integrazione di sistemi IOT.

Per la cybersecurity sono state realizzate molte attività per aumentare la sicurezza e mantenere l'azienda allo stato dell'arte. È stato attivato un portale sicuro per le connessioni dall'esterno che permette migliaia di connessioni contemporanee, usato dagli autisti per interagire con i servizi aziendali (ad esempio per la prenotazione ferie). È stato installato un sistema di gestione centralizzata di tutti i firewall aziendali, sono stati effettuati, tramite società esterna specializzata, dei Penetration Test per verificare i livelli di vulnerabilità verso l'esterno; sono stati progettati ed effettuati dei Vulnerability Assessment interni con report ripetibili per verificare i livelli di vulnerabilità interni



Sono stati installati 6 nuovi varchi per corsie riservate sulla direttrice di Corso Europa a protezione delle isole di fermata; è stata utilizzata tecnologia moderna con rilevazione laser senza uso di spire magnetiche. È stata completamente riprogettata la connettività di tutti i varchi. La sostituzione completa della connettività attuale con un sistema LTE permetterà, a partire dal 2022, un risparmio di €40.000/anno senza perdita di prestazioni.

È stata seguita, ed è tuttora in corso, la partecipazione al progetto Hitachi relativo alla sperimentazione su Congestion Monitoring, Easy Fare e MaaS.

Utilizzando come pilota il sistema di raccolta dati di esercizio mezzi Can Bus, arricchito di ulteriori funzionalità e di mezzi di diversi costruttori, è stato avviato un complesso lavoro per l'introduzione di sistemi di Analytics, Big Data e Data Virtualization. L'applicazione pilota porterà all'utilizzo dei dati Can Bus in ottica di manutenzione predittiva ma l'obiettivo, nei prossimi anni, sarà la possibilità di gestire ed analizzare la grande quantità di dati aziendali (in tempo reale e non) per trarne valore e mettere a disposizione gli strumenti per gestire al meglio l'azienda.



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 2021 pari a circa 14.200 TEP (tonnellate equivalenti di petrolio) suddiviso in base alla fonte primaria secondo le seguenti percentuali: 74% gasolio, 23,5% energia elettrica (trazione, forza motrice e illuminazione) e 2,5% 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 50001:2011 per la parte Energia, ottenuti nel 2019, 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 ³]
2021	12.211.618	17.904.540	396.780

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

- Gasolio 74%
- Energia Elettrica 23,5%
- Metano 2,5%

Calcolo tonnellate di CO₂ equivalenti

Il calcolo delle tonnellate equivalenti di CO₂ viene effettuato con riferimento ai dati di ISPRA disponibili sul sito Ministero dell'Ambiente (Aria/Emission trading/Monitoraggio Emissioni Gas Serra/...)

Relativamente al metano, il conto porta al seguente risultato:

$$\text{TonCO}_2 - \text{METANO} = 779,3$$

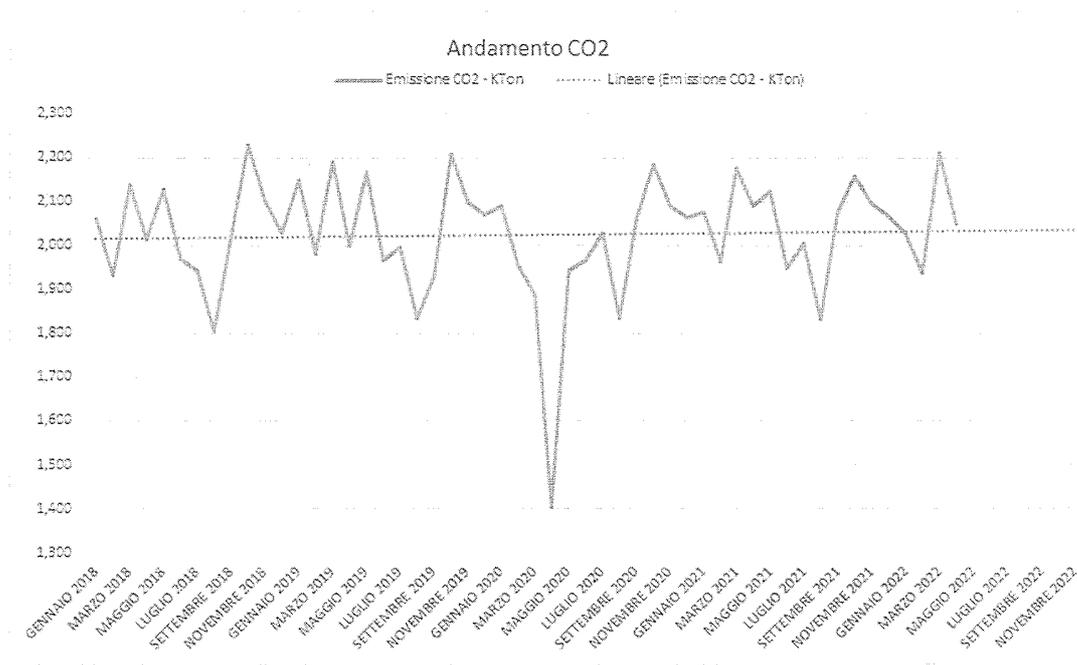
Per ciò che riguarda invece il gasolio, si può fare specifico riferimento ad una banca dati, realizzata sempre a cura di ISPRA (www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp), appositamente creata per i mezzi di trasporto.



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



54

Il valore complessivo di tonnellate di CO₂ di gasolio nel 2021 risulta:

$$\text{KTONCO}_2 - \text{GASOLIO} = 32.4 (32.363)$$

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:

$$\text{TonCO}_2 - \text{En. Elettrica VERDE} = 0$$

con un risparmio rispetto ad un acquisto indifferenziato di circa:

TonCO2 – En. Elettrica MIX = 5100

In definitiva le emissioni di CO₂ di AMT possono essere così quantificate:

ANNO RIFERIMENTO	GASOLIO [tonCO ₂]	ENERGIA ELETTRICA [tonCO ₂]	METANO [tonCO ₂]	TOTALE [tonCO ₂]
2021	32.363	0	779,3	33.415



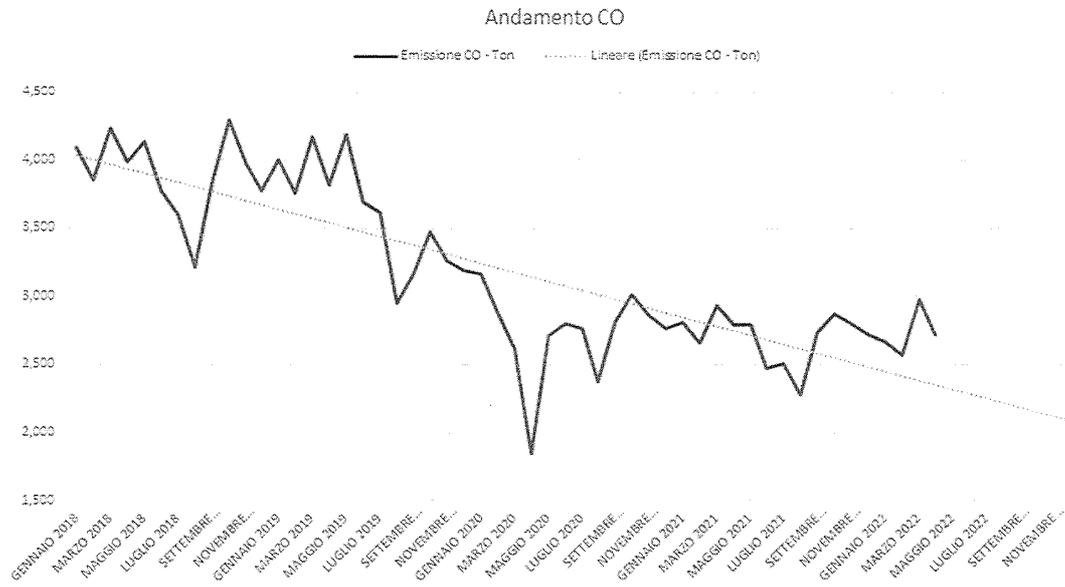
b. Emissioni in atmosfera

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

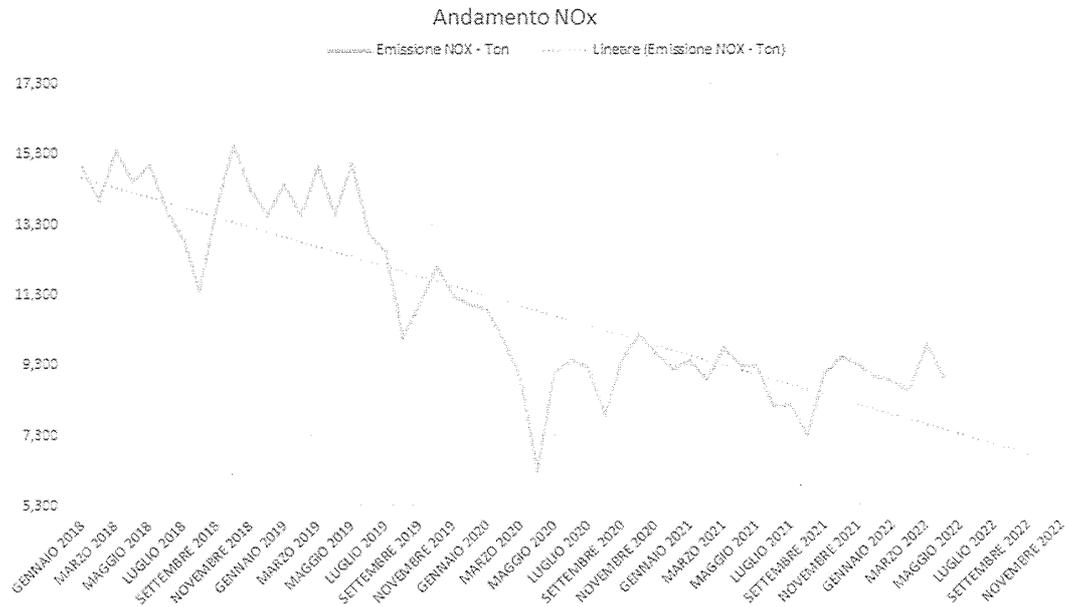
Gli inquinanti presi in esame sono:

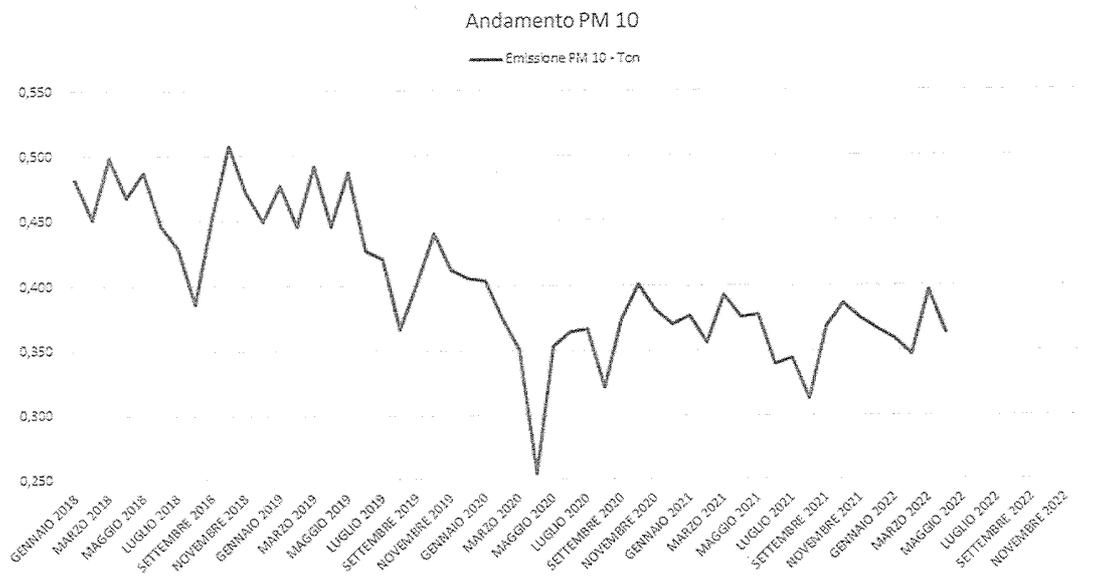
- NO_x – monossido e biossido di azoto
- CO – monossido di carbonio
- PM10 - particolato

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.



56





57

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.

Il Capitolato Tecnico ha imposto che ciascun Proponente consegnasse alcuni esemplari dei corpi illuminanti proposti per l'installazione lungo la via di corsa, che il personale AMT ha installato provvisoriamente in galleria per procedere ad una valutazione degli stessi "sul campo", debitamente tenuta in considerazione ai fini del punteggio tecnico dell'offerta.

Particolare attenzione è stata posta nell'appurare che i suddetti corpi illuminanti, oltre a garantire i dovuti livelli di illuminamento, non generassero problemi di abbagliamento nei confronti dei conducenti del metrò. A tal proposito è stato ampiamente condiviso col personale di impianto il livello di potenza da impostare sui corpi forniti per illuminare al meglio la via di corsa.

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.

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**

Nel 2021 sono entrati a far parte della flotta elettrica di AMT: 11 eBus Rampini da 8 metri e 2 eBus Irizar da 10,5 metri. Nel frattempo è stata assegnata la gara dei 30 eBus da 12 metri, vinta da Solaris e avviata la nuova gara per 15 eBus da 10,5 metri che verrà assegnata nel 2022.

In conclusione a fine 2021 AMT disponeva di 37 e-bus, di cui 32 rimessati alla Mangini e 5 a Cornigliano.

Parallelamente, ed in maniera complementare alla fornitura di bus, sono proseguiti gli adeguamenti impiantistici dei depositi finalizzati alla ricarica del nuovo parco elettrico di AMT.

Il progetto aziendale prevede di disporre di due poli elettrici; uno a levante, la Rimessa Mangini, già operativa, e uno a ponente, la Rimessa Cornigliano, i cui lavori di infrastrutturazione sono già partiti.

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 **33 postazioni** di ricarica: 10 postazioni da 30 kW e 23 postazioni da 50 kW;
- ✓ queste ultime saranno incrementate di 12 unità entro fine 2022, per un totale di **45 postazioni** disponibili;
- ✓ la rimessa di Cornigliano dispone oggi di **12 postazioni** di ricarica: 2 postazioni provvisorie da 50 kW e 10 postazioni da 100 kW;



- ✓ queste ultime saranno incrementate di 7 unità entro maggio 2022 e di ulteriori 23 unità entro giugno 2022, per un totale di **42 postazioni** disponibili;
- ✓ a fine 2022 si realizzeranno ulteriori 5 postazioni da 40 kW per alimentare i 5 e-bus da 10,5m, in attesa delle postazioni esterne.

10. Innovazione

L'innovazione è per AMT una scelta strategica. La capacità di ricercare, sperimentare e innovare si è consolidata negli ultimi anni grazie al continuo aggiornamento delle conoscenze tecnologiche e al confronto con partner tecnici di alto livello.

L'attitudine dell'azienda verso il cambiamento e le competenze acquisite nel ricercare le soluzioni più smart da applicare al trasporto pubblico, hanno accreditato AMT come un partner affidabile sia per gli stakeholder tecnici, altre aziende e produttori con cui è stato possibile condividere la sperimentazione di nuove tecnologie, sia per gli enti pubblici di riferimento che hanno trovato nell'azienda non solo le competenze gestionali necessarie per il buon funzionamento del servizio, ma anche le competenze progettuali per lo studio e l'analisi di sistemi complessi.

Nel corso del 2021 le attività riconducibili all'innovazione sono state molteplici. Innanzitutto i progetti di innovazione infrastrutturale.

Su questo fronte AMT ha collaborato con il CIELI per l'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile circa la valutazione trasportistica delle infrastrutture e dei servizi da inserire nell'upgrade del PUMS.

I progetti e gli studi trasportistici a supporto dell'amministrazione comunale e della Città Metropolitana per l'accesso a finanziamenti per il Trasporto Rapido di Massa sono consultabili al capitolo *E. Territorio e Istituzioni* al punto 5.

Innovazione è anche studio, oltre che delle strutture fisiche, anche dei sistemi virtuali a servizio del cliente e del gestore per fornire, ad entrambi i target, gli strumenti più utili per le loro rispettive esigenze.

Nel 2021 AMT ha seguito diversi progetti di Mobility as a Service (MaaS), la formula ormai nota che definisce un insieme di servizi integrati a uso del cliente finale.

In collaborazione con Hitachi è stata avviata nell'anno tutta la fase preliminare di preparazione e programmazione del progetto GoGoGe. Un progetto che include al suo interno tre moduli innovativi:

- Congestion Monitoring, un sistema di monitoraggio in tempo reale e previsionale dell'affollamento a bordo bus;



- Easy Fare, un sistema di bigliettazione di tipo Be In – Be Out (BI-BO) per tutto il TPL urbano e per due linee del servizio provinciale (715 e 725) che permetterà, tramite un'applicazione e apparati di tipo beacon installati su bus e fermate, di viaggiare senza preoccuparsi del biglietto, vedendosi applicata a fine giornata la miglior tariffa in funzione dei viaggi effettuati;
- MaaS, una piattaforma di Mobility as a Service che integrerà in un'unica App, oltre al servizio TPL AMT gestito con tecnologia BI-BO, tutta la sosta genovese di Genova Parcheggi, il car sharing free floating di Elettra e lo scooter sharing di Mimoto.

Nel corso del 2021 sono stati definiti i principali aspetti progettuali ed è stata avviata l'installazione degli apparati beacon su fermate e bus.

Allargando i confini geografici delle potenzialità del sistema MaaS, AMT ha collaborato con Città Metropolitana all'ottenimento di un finanziamento per la progettazione del sistema MaaS in area provinciale. Con lo stesso obiettivo, a livello però nazionale, l'azienda ha predisposto, insieme al Comune di Genova, la proposta di finanziamento "MaaS4Italy" per l'accesso al finanziamento ministeriale per la sperimentazione di un sistema MaaS nell'area metropolitana genovese.

Nell'ambito della sperimentazione gratuita, è stato realizzato lo studio economico trasportistico a supporto del progetto, avviato a dicembre 2021, per la definizione dei vettori e delle fasce orarie oggetto della sperimentazione.

Sul fronte innovazione flotta, nel 2021 sono state effettuate diverse sperimentazioni di bus sia in ambito urbano che provinciale:

- E-Bus 9.5 metri di Iveco
- E-Bus eCitaro di Mercedes da 18m
- Prima sperimentazione di un bus a idrogeno (Solaris da 12m)

È stato, inoltre, realizzato uno studio che, analizzando i dati raccolti dall'esperienza "elettrica" di AMT, ha permesso l'elaborazione di una "curva dei consumi" utile per prevedere le autonomie degli e-bus in fase di progettazione di nuove linee e di elettrificazione delle esistenti. Questo strumento è costantemente arricchito di nuovi dati per renderlo sempre più preciso e performante.

Sul fronte dell'innovazione dei sistemi tecnologici applicati al Tpl, nel 2021 sono state realizzate le principali infrastrutture di contapasseggeri. Nello specifico:

- è stata completata l'installazione e la messa in servizio di tutti i sistemi contapasseggeri degli ascensori. Questi sistemi si basano sul conteggio effettuato mediante le telecamere di cabina che indirizzano le immagini ad un programma di conteggio basato su intelligenza artificiale che utilizza le reti neurali;
- è stato progettato e realizzato il primo sistema contapasseggeri per un impianto ascensore multifermata (impianto verticale con fermate intermedie) presso l'ascensore di Quezzi. Questo impianto rileva i passeggeri mediante le telecamere di

- cabina, come accade sugli altri ascensori, ma in più ha apparecchiature supplementari per il conteggio dei saliti e dei discesi alle singole fermate;
- sulla base dell'architettura utilizzata per la realizzazione del primo sistema di conteggio su impianto "multifermata", è stato predisposto e affidato il progetto per il sistema contapasseggeri sulla funicolare Zecca-Righi e sulla ferrovia a cremagliera Principe-Granarolo;
 - è stato completato il sistema di conteggio passeggeri sulla linea metropolitana grazie all'installazione di nuove telecamere, opportunamente installate in modo da formare dei varchi virtuali per l'accesso alle banchine di fermata. Attraverso l'intelligenza artificiale applicata all'elaborazione delle immagini è possibile contare i saliti e i discesi che impegnano il varco virtuale da ogni banchina dell'infrastruttura. È stato, inoltre, progettato il sistema di localizzazione dei treni mediante tecnologia RFID che permette di associare virtualmente il passaggio dei treni con le presenze in banchina in modo da avere maggiore definizione dei comportamenti in metropolitana. La realizzazione è prevista nel 2022;
 - è stato sviluppato un sistema di analisi e trattamento dei dati dei passeggeri provenienti da bus, metro e impianti verticali;
 - è stata sviluppata la dashboard che consente, mediante piattaforma Qlik Sense, la consultazione dei dati passeggeri di tutti i vettori da parte delle varie aree aziendali. Il completamento del sistema è stato fondamentale per le rilevazioni utili al monitoraggio della sperimentazione della gratuità in metropolitana e sugli impianti verticali.

Nel corso del 2021 è stata avviata l'installazione delle prime paline intelligenti a messaggio variabile di nuova concezione. Il nuovo sistema, oltre alla visualizzazione dei transiti bus, prevede anche la possibilità di visualizzare immagini grazie alla matrice led libera e di trasmettere in audio le informazioni pubblicate, così da facilitare l'uso della rete alle persone con disabilità sensoriali. La fornitura completa ha previsto l'installazione di 21 paline di questa tipologia in Valbisagno e in altre zone della città. Il nuovo layout costituirà lo standard per le installazioni future, anche sulle linee provinciali.

Con la nascita della "nuova AMT" è emersa la necessità di dotare anche la flotta extraurbana del sistema di monitoraggio AVM che possa dialogare in maniera univoca con quanto già presente in ambito urbano. Nel 2021 è stato predisposto il progetto d'integrazione che tiene conto anche dei vari scenari derivanti dalla gara regionale per la bigliettazione elettronica. Sono state avviate le attività propedeutiche come ad esempio, l'implementazione della nuova cartografia e alcune sperimentazioni di apparati AVM sulle linee extraurbane.

In merito ai progetti di innovazione finanziati, il 2021 ha visto la chiusura del progetto Castore. Il progetto prevedeva la realizzazione di una piattaforma per il monitoraggio della congestione della mobilità pubblica in relazione al traffico passeggeri del porto di Genova (crociere e traghetti).

62

È proseguito il progetto 5G (già finanziato dal MISE nel 2020) in partnership con Vodafone, Comune di Genova, Leonardo, CNR e Consorzio Start 4.0.

Il progetto si articola nei seguenti casi d'uso:

- Preferenziamento semaforico
- Driver Alert (intelligenza artificiale applicata alla sicurezza stradale)
- Ricostruzione in 3D di infrastrutture tramite droni
- Informazioni sulla qualità del manto stradale

Nel 2021 sono stati realizzati i primi piloti.

Infine, nel corso dell'anno, a seguito di finanziamenti dedicati, sono stati avviati i seguenti progetti.

- GetUp. Progetto finanziato POR. FESR (in partnership con AlgoWatt, Università di Genova, Ospedale Galliera e altri) che prevede la realizzazione a livello prototipale di un modello di piattaforma MaaS (Mobility as a Service) per la pianificazione del viaggio e successiva validazione sperimentale in ambito genovese. Uno dei servizi offerti all'interno di GetUp è il servizio Tpl sperimentale gratuito "Silverbus", dedicato agli anziani over 65, residenti nell'area di Marassi/San Fruttuoso, nell'ottica di perseguire l'invecchiamento attivo. Dall'area di Marassi/San Fruttuoso, tramite un servizio a chiamata (con itinerari rigidi / flessibili) gli utenti potranno raggiungere alcuni poli di interesse (sanitari, ludici, culturali, di culto, etc).
- SmartStop. Progetto finanziato di tipo POR. FESR, di cui AMT è capofila, che prevede la realizzazione di due fermate dotate di telecamere con videoanalisi che potranno, tramite l'intelligenza artificiale, raccogliere dati utili a migliorare le performance del Tpl. Il progetto prevede, inoltre, che questi dati possano essere messi in relazione con dati già in possesso dell'azienda ed altri provenienti dall'esterno per accrescere sempre di più la conoscenza e le implicazioni del contesto sul servizio AMT.
- MoreThanThis. Progetto finanziato di tipo POR. FESR che vede AMT nel ruolo di end user nella sperimentazione di innovativi sistemi di monitoraggio applicati alla metropolitana genovese, con particolare attenzione alla stazione "De Ferrari".
- Prevent. Progetto Horizon 2020 che nel 2021 ha visto l'ampliamento del ruolo di AMT grazie all'ottenimento di ulteriori fondi per la realizzazione di un pilota presso la stazione metropolitana di Principe. Il pilota utilizzerà le immagini provenienti dall'infrastruttura che, tramite la videoanalisi applicata allo studio dei comportamenti, aiuterà a individuare situazioni di pericolo potenziale, con particolare attenzione agli attacchi terroristici

Nel 2021 è stato, inoltre, richiesto il progetto MobiSpaces (Horizon Europe - ottenuto nel 2022) che prevede la realizzazione di una piattaforma di intelligenza artificiale applicata alla manutenzione predittiva applicata al bus elettrico.

Nelle tabelle a seguire sono riportati in sintesi i progetti finanziati ora in corso:



PROGETTI FINANZIATI IN CORSO

Titolo	Tipo finanz. nto	Partners Progetto	Ruolo AMT	Descrizione & interesse AMT
CITY-SCAPE City-level Cyber-Secure Multimodal Transport Ecosystem	Horizon 2020 Digital security, privacy, data protection and accountability in critical sectors	(*)	Partner	Improvement cybersecurity in ambito trasporto multimodale ICT Interesse AMT Miglioramento sicurezza infrastrutture informatiche con particolare riferimento a info "clienti" e bigliettazione elettronica
(*) ICCS Institute Of Communications and Computer Systems -Grecia; ACS Airbus Cybersecurity Sas - Francia; ED -European Dynamics Luxembourg Sa - Lussemburgo; KSP Kaspersky Lab Italia Srl - Italia; Tallinna Linn - Estonia; CERT-EE Riigi Infosüsteemi Amet -Estonia; RNG Ridango AS - Estonia; AMT Azienda Mobilità e Trasporti - Italia; STAM Srl - Italia; SIGL - Gruppo Sigla Srl-Italia; UPCR - University of Piraeus Research Center Grecia; OPP Oppida - Francia; ASI Austrian Standards International - Austria; DXT Dignet - Francia; ENG Engineerin Ingegneria Informatica SpA - Italia				
PROGETTO 5G GENOVA	MISE Ministero dello Sviluppo Economico	Vodafone; Leonardo; CNR; Start 4.0; Comune di Genova; AMT Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.	Partner	Sperimentazioni basate su tecnologie 5G per migliorare la sicurezza stradale e la mobilità (TPL) nell'area territoriale di Genova. Interesse AMT Sperimentazione AVM tecn. evolute 5G per Preferenziamento semaforico; Monitoraggio Qualità Manto stradale; Driver Alert
GET UP GreEn MaaS fo adapTive Urban Planning	POR FERS 2014-2020	Algowatt; AMT Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.; Flairbit Srl; OnAir Srl; Iroi Srl; Cleis Security; Exis Engineering Solutions Srl	Partner	Creazione prototipo e sperimentazione soluzione tecnologica (piattaforma) per servizi MaaS -Mobility as a Service Interesse AMT Silverbus (servizio TPL dedicato agli anziani over 65 a servizio di specifici poli di interesse) integrato nel MaaS in ambito genovese
SMART STOP	POR FERS 2014-2020	AMT Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.; Aitek S.p.a.; PF Partner; Circle Garage; Maps; Rulux	Capofila	Creazione "Fermata intelligente" supportata da piattaforma di aggregazione dati in ottica smart mobility (unico sistema x integrazione dati da AVM, fermate e Web) Interesse AMT Sviluppo della "fermata intelligente" finalizzato al monitoraggio "trasportistico" dei clienti e dei loro comportamenti " di viaggio" alle fermate (nel pieno rispetto della normativa privacy) + sviluppo piattaforma big data
PREVENT PCP PRocureMents of innoVative, advaNced systems to support security in public Transport - Pre Commercial Procurment	Horizon 2020	(*)	Partner	Improvement sicurezza (antiterrorismo) nel trasporto pubblico con soluzioni innovative (sviluppo prototipi per rilevamento automatico oggetti incustoditi potenzialmente pericolosi nelle infrastrutture di trasporto - stazioni e binari - e nelle aree adiacenti; identificazione e tracciamento responsabili; sistema avanzato gestione crisi) Interesse AMT Hp. soluzione per metro/Hub Principe (realizzazione pilota)
(*) ENG Engineerin Ingegneria Informatica SpA - Italia; Ketro Meleton Asfaleias - Grecia; Conseil Regional Provence Alpes Cote d'Azur - Francia; SNFC Société Nationale des Chemins de fer Français - Francia; Regie Autonome des Transports Parisiens - Francia; Ayuntamiento de Sevilla - Spagna; Tussam - Transportes urbanos de Sevilla SAM - Spagna; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya - Spagna; Ferrocarril Metropolitana de Barcelona SA - Spagna; Metropolitao de Lisboa - Portogallo; Urban Rail Transport SA - Grecia; Ferrovienord S.p.A. - Italia; AMT - Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.; Prorail BV -Paesi Bassi; Corvers Procurements Services BV - Paesi Bassi; UJTP Union International des Transports Public - Belgio; Stowarzyszenie Polaska Platforma Bezpieczenstwa Wewnetrznego - Polonia; Istituto Italiano per la Privacy - Italia; Instytut Technologii Bezpieczenstwa Moratex - Polonia; Departament d'Interior - Generalitat de Catalunya - Spagna; Ministerio del Interior - Spagna; Muxley - Francia; ASSTRA- Associazione Trasporti - Italia; Vias Institute - Belgio				
MTT More Than This	POR FERS 2014-2020	Hitachi Rail STS S.p.A.; T&G – Technology and Groupware S.r.l.; Aitek S.p.A.; Knowhedge S.r.l.; Smart Track S.r.l.; Stam S.r.l. Collaborazione UniGE, CNR, AMT	Fornitore	Sviluppo e sperimentazione di una soluzione scalabile di <i>people counting e flow management</i> applicata alla metro genovese con varchi di tipo "asset - light" (assenza di tornelli fisici tradizionali) - basata sul paradigma UE Maas di mobilità sostenibile che prevede una diminuzione dei consumi energetici e dell'inquinamento nonché il miglioramento del servizio in relazione all'effettiva domanda espressa dall'utenza. Interesse AMT Sperimentazione della soluzione a bordo treno per il monitoraggio del livello di affollamento - finalizzato alla riprogrammazione del servizio in caso di sovraffollamento - e per l'info in tempo reale alla clientela sul tasso di riempimento
PRINCE PRemialità e INCentivi per il cambiamento modale	Ministero Ambiente (nell'ambito del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro")	Comune di Genova (Capofila); AMT Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.; Genova Parcheggi; UNIGE; Genova Car Sharing; Quaeryon; AlgoWatt	Partner	Incentivare l'utilizzo della mobilità sostenibile (mezzi pubblici quali bus, metropolitana, car e bike-sharing, bici, piedi,...) da parte degli studenti, in particolare negli spostamenti Casa-Università, definendo politiche integrate di incentivo/fidelizzazione/premialità/scontistica legate alla scelta di "viaggi " in modalità eco-sostenibili in ambito urbano legati a motivi di studio. Interesse AMT Implementare e incentivare l'utilizzo del TPL da parte degli studenti, come mezzo principale di trasporto incidendo sulle abitudini di mobilità per motivi di studio "premiando" i comportamenti di "cambio modale" che privilegiano l'utilizzo del TPL (premi/sconti)

54

Vi sono poi due progetti, già assegnati, il cui avvio è previsto nei prossimi mesi

PROGETTI FINANZIATI DA AVVIARE

Titolo	Tipo finanziamento	Partners Progetto	Ruolo AMT	Descrizione & interesse AMT
MobiSpaces	HORIZON-CL4-2021-DATA-01-01	(*)	Partner beneficiario di finanziamento	Implementazione della manutenzione predittiva su elettrico, in particolare interfacciando i dati di AMT (CamBus, Simon, Smart Stop, dati in rimessa, dati su stato di ricarica...) con dati provenienti da fattori esterni (meteo, traffico, eventi avversi che impattino sul traffico e la durata del percorso) per : <ul style="list-style-type: none"> • verificare stato del mezzo e livello di carica, • programmare eventuali sostituzioni del mezzo se quello in uso necessita di ricarica, • programmare manutenzioni "preventive". Interesse AMT Sviluppo di una piattaforma avanzata con tecnologie AI
(*) GFT Italia, ATOS Sp, Bosch, Siemens, NetCompany Intrasoft, Engineering, Frequentis AG, Marine Traffic Operations, Okis, Emisia, Ubitech, LeanXcale, Unparallel Innovation, Trust.IT, Geodatas tyrelsen, Digital System, Net-U Consultants, University of Piraeus, Université Libre de Bruxelles, AIT Austrian Institute of Technology, Aalborg University, White Label Consultancy APS, Fujitsu Services.				
Mobimart Plus	INTERREG Maritto Italia Francia 2020 -2024	Regione Liguria (coordinatore), Regione Toscana, Regione Sardegna, Comune di Genova, Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var, Office des Transports de la Corse, Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur	Fornitore	Studio e sperimentazione di un servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni e con le isole, per : <ul style="list-style-type: none"> • migliorare la connettività dei nodi secondari e terziari alle reti TEN-T, • promuovere una visione comune degli Enti competenti e facilitare gli spostamenti multimodali. Interesse AMT Implementazione di nuovi strumenti di bigliettazione basati sul riconoscimento delle persone senza uso delle tessere



11. Evoluzione del servizio offerto

a. Metropolitana

Nel 2021 la metropolitana è stata oggetto di diversi interventi di ammodernamento e manutenzione che hanno permesso di innovarne i complessi sistemi di gestione. Nell'ambito di questo articolato progetto di ammodernamento è rientrata l'installazione del nuovo sistema di segnalamento e automazione finanziato con 7 milioni di euro dal Ministero dei Trasporti. Quest'attività, che si è protratta per quasi tutto il 2021, si è conclusa il 14 novembre, quando il vecchio sistema di segnalamento è stato sostituito con il nuovo e la nuova tecnologia, già presente alla stazione di Brignole, è stata avviata anche presso le stazioni di Brin, Dinegro e al deposito di Dinegro.

Il sistema di segnalamento e automazione ha un ruolo fondamentale nel garantire la circolazione in sicurezza dei convogli: l'apparato di controllo di terra dialoga costantemente con quello di bordo fornendo importanti informazioni in tempo reale, come il distanziamento fra i treni, la velocità massima consentita in un determinato punto e la segnalazione dei semafori.

Per quanto riguarda il deposito di Dinegro, il sistema di segnalamento e automazione è stato installato ex novo, e consente una più agevole ed efficiente gestione dei treni che è stata completamente automatizzata e non necessita più di personale addetto alla movimentazione dei mezzi. Si è passati da un meccanismo a "relais" ad uno computerizzato di ultima generazione che consente una maggior efficienza nella gestione e controllo dei treni della metropolitana.

Vista l'importanza e la complessità delle lavorazioni, gli interventi sono stati programmati ed eseguiti alla sera, con chiusure anticipate, per non creare eccessivo disagio ai cittadini.

Nel 2021 il Comune di Genova ha incaricato AMT quale soggetto attuatore per bandire la gara per la fornitura di 14 nuovi treni. L'azienda ha operato sulla base di una convenzione con il Comune di Genova, beneficiario di 70 milioni di euro di finanziamenti ministeriali.

La gara è stata vinta da Hitachi Rail che fornirà treni di ultima generazione, compresi dei sistemi di bordo necessari per il corretto esercizio sulla linea genovese.

Ciascuno dei 14 nuovi veicoli è lungo 39 metri, composto da 4 carrozze, con una capacità di 290 passeggeri, bidirezionale e dotato di tecnologia ATO Automatic Train Operation.

Per garantire una maggiore flessibilità di esercizio, questi treni saranno idonei ad operare in accoppiata anche con i veicoli attualmente in servizio sull'infrastruttura del capoluogo ligure.

Inoltre, saranno dotati di un innovativo sistema di climatizzazione, comprensivo di filtro anti Covid, che permetterà di incrementare notevolmente il comfort dei passeggeri in ogni condizione e stagione.

I nuovi treni supporteranno il miglioramento della rete metropolitana di Genova, comprese le estensioni a ovest e a est fino a Canepari e Martinez, entrambe in esecuzione.

b. Manutenzione flotta urbana

Per la prima volta, nella relazione al Bilancio, viene inserita una scheda analitica sulla manutenzione urbana, sottoposta ad una profonda revisione di organico e attività con la progressione del progetto elettrico.

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 meccatronici e figure professionali nel campo dell'elettromeccanica.



La forza lavoro che opera nell'area manutenzione è così suddivisa:

- 19 operatori meccanici ed elettrici dedicati alla manutenzione programmata di controllo degli organi di sicurezza e di esecuzione dei tagliandi chilometrici;
- 8 operatori polivalenti per l'assistenza stradale ai bus in servizio;
- 58 operatori meccanici, 27 elettrauto e 13 carrozzieri per tutte le attività di tipo riparativo di cui necessitano i bus;
- 12 operatori polivalenti per l'assistenza ai bus in turno notturno;
- 5 operatori dedicati alle attività preventive e riparative degli impianti di riscaldamento e condizionamento di bordo;
- 3 operatori di grande competenza elettrica dedicati alla manutenzione dei bus elettrici e all'addestramento sul campo di altri operatori di provenienza meccanica od elettrauto;
- 28 preposti supervisionano tutte le attività svolte dal personale;
- inoltre, nelle rimesse prestano servizio 48 operatori indiretti che assicurano le attività amministrative, di magazzino, logistiche di manovra, preparazione al servizio e assistenza al rientro dei bus.

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

Nell'ambito degli interventi di **manutenzione preventiva**, nel 2021 sono stati eseguiti:

- 4.171 interventi di controllo preventivo degli organi di sicurezza bus;
- 807 interventi di controllo preventivo sul funzionamento degli impianti di aria condizionata;
- 639 tagliandi di manutenzione periodica bus;
- 6.438 interventi di pulizia mensile bus (attività eseguita da ditta terza).

La **manutenzione correttiva** eseguita nel 2021 ha registrato:

- 8.896 interventi riparativi di natura meccanica o elettrica su bus, di cui 169 su filobus e 148 su bus elettrici,
 - dei 8.896 interventi, 4.189 hanno comportato il fermo bus per almeno un giorno (di cui 77 su filobus e 55 su bus elettrici);
- 1.484 interventi riparativi di carrozzeria di cui 32 su filobus e 55 su bus elettrici,
 - dei 1.484 interventi, 523 hanno comportato il fermo bus per almeno un giorno (di cui 16 su filobus e 18 su bus elettrici);
- 270 interventi riparativi su impianti aria condizionata bus.

Inoltre, nel corso dell'anno, sono stati gestiti 7.261 interventi riparativi su bus coperti dalla garanzia del costruttore (effettuata quindi da personale esterno).

Le ore lavorate dal personale di manutenzione per gestire tutti gli interventi sopra descritti, preventivi e correttivi, sono state in totale 353.500, di cui 325.250 ore in ordinario e 28.250 ore in straordinario.

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 2021 sono state effettuate 1.437 operazioni di carico / scarico rifiuti per un totale di 661.000 kg di materiali.

Sono stati gestiti 585 scarichi di gasolio da autocisterna a cisterna fissa di rimessa per un totale di 12.211.000 litri di gasolio. *Questa attività vedrà una progressiva diminuzione, direttamente proporzionale alla sostituzione di bus diesel con bus elettrici.*

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 2021 sono stati registrati 7.886 documenti relativi a 22.739 materiali movimentati, pari a 3.437 voci di magazzino diverse.

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 3 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, 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 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 2021 la messa in servizio di 14 bus elettrici Irizar e di 10 bus elettrici del II lotto Rampini Alè E 80.

Sono proseguite le collaborazioni con l'Università di Genova sui temi legati alla prevenzione da Covid, con la predisposizione del veicolo per l'esecuzione delle prove di trasmissione virus, e con l'IIT (Istituto Italiano di Tecnologia) per lo studio di un sistema di protezione dal virus per i passeggeri dei bus extraurbani, caratterizzati da sedute affiancate.

Sul fronte personale, nel corso dell'anno sono state completate le selezioni per l'assunzione di nuovi operatori tecnici meccanici ed elettrauto, in sostituzione del personale pensionato.

Per rispondere all'esigenza di gestire la manutenzione e le nuove forme di trazione elettrica in maniera sempre più efficace, sono stati assunti operatori tecnici esperti di bus elettrici ed è stata creata una squadra ad hoc specializzata per questo tipo di attività. Sono stati, inoltre, definiti specifici Piani di formazione tecnica su bus e motori Irisbus e su bus elettrici ed ibridi per il personale di rimessa.

Sono state formalizzate tutte le pratiche di passaggio di proprietà dei veicoli ex ATP; sono state, inoltre, integrate le attività relative alle pratiche automobilistiche ed ai collaudi dei bus del servizio provinciale.

Nel 2021 sono state programmate, gestite ed eseguite 96 sedute di revisione ministeriale bus, così divise:

- 44 dedicate ai soli bus del servizio urbano;
- 35 dedicate sia ai bus del servizio urbano sia ai bus del servizio provinciale;
- 17 dedicate ai soli bus del servizio provinciale.

c. Servizio gomma urbana

Nel 2021 è stata inaugurata la nuova navetta elettrica Centro Storico. L'iniziativa rientra negli interventi del piano integrato Centro Storico-Caruggi del Comune di Genova che ha tra gli obiettivi anche la facilitazione d'uso del Tpl per i residenti e per i visitatori che possono scoprire Genova da una prospettiva diversa e con maggior facilità. La navetta rappresenta un unicum per il trasporto pubblico genovese di linea che per la prima volta entra nel cuore del centro storico con un itinerario



che si snoda all'interno dei vicoli. Il mezzo full electric, adatto per dimensioni a transitare all'interno dei Caruggi, serve il cuore più antico della città senza inquinare, nel rispetto del suo patrimonio storico-artistico.

L'anno è stato caratterizzato dal lancio di nuove linee bus urbane gestite con mezzi elettrici. I nuovi e-bus entrati a far parte della flotta AMT sono stati messi in servizio sulla linea 193 che serve le alture di Voltri fino all'Ospedale. Nel piano di revisione della mobilità pubblica di Nervi, è stata istituita la nuova linea elettrica 515 che insieme alle due già esistenti 516 e 517, completa la gestione della flotta elettrica delle linee collinari della zona.

L'impegno del servizio urbano per l'emergenza pandemica è descritto nel relativo capitolo.



d. Servizio gomma provinciale

Il 2021 è stato ancora caratterizzato dagli effetti della pandemia da Covid-19, con volumi di traffico anche sulla rete provinciale inferiori rispetto all'esercizio 2019; la stagione estiva/turistica ha registrato un buon utilizzo ma con una durata dei flussi turistici limitata nel tempo.

L'integrazione dei due bacini, urbano genovese e metropolitano, ha creato i presupposti per attivare sinergie su più fronti e consolidare il ruolo del trasporto pubblico sul territorio metropolitano.

È proseguito il piano di rinnovo della flotta, con l'entrata in servizio di 10 mezzi nuovi.

Con la ripartenza dei voli, è stato riattivato il servizio Volabus di collegamento tra Genova Brignole e l'aeroporto Cristoforo Colombo, effettuato con mezzi e personale del servizio provinciale.

È stata effettuata, come già illustrato, la rinumerazione delle linee bus provinciali per integrare maggiormente le due reti e semplificarne la comprensione e l'uso da parte dei cittadini dell'area vasta metropolitana.

Sono stati formalizzati nuovi contratti con i comuni di Né e Bargagli per nuovi servizi scolastici.

Analogamente a quanto programmato in ambito urbano genovese, sono stati pianificati servizi ad hoc per le giornate del primo maggio e di Natale, prima caratterizzate dall'assenza di servizio Tpl.

È stata inaugurata ed attivata la nuova zona di parcheggio e rimessaggio di Ferrada.

È stato attivato il nuovo servizio a chiamata nel comune di Cogorno, come parte del progetto Aree Interne sviluppato con Regione Liguria.

Nei mesi estivi è stata compiuta la prima 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.

Nella diversificazione dei servizi rientra l'affidamento della gestione della sosta/mobilità nel comune di Lavagna con la formula dell'affidamento in house.

e. Impianti verticali

Peculiarità tutta genovese, gli impianti verticali gestiti da AMT hanno una valenza trasportistica unica. Rappresentano, in diversi casi, un patrimonio storico oltre che essere per i cittadini fondamentali sistemi di mobilità pubblica e per i turisti un'attrattiva caratteristica della città.

AMT gestisce:

- due funicolari, Zecca-Righi e Sant'Anna;
- la ferrovia a cremagliera Principe-Granarolo;
- 12 ascensori;
- la Ferrovia Genova Casella.

Numerosi impianti verticali sono stati oggetto, negli ultimi anni, di importanti lavori di revisione, restauro conservativo e rinnovamento. In particolare, negli ultimi 4 anni si sono concentrati i "fine vita tecnica" di diversi impianti e, secondo quanto prevede la normativa, gli stessi devono essere sottoposti a complessi lavori per poter ricevere il nulla osta e continuare ad effettuare servizio al pubblico. Particolare attenzione è stata posta anche alla loro valorizzazione storica, grazie alla collaborazione con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio. Il Piano ha interessato diversi impianti nel periodo 2018/2021 per un investimento complessivo di 5.050.000.

Anno	Impianto	Tipo revisione	Investimento
2018	Ascensore Castelletto Ponente	Revisione trentennale e restyling storico	700.000 euro
2019	Ascensore Castelletto Levante	Revisione trentennale e restyling storico	700.000 euro
2020	Ascensore Magenta - Crocco	Revisione trentennale	500.000 euro
2020	Funicolare Zecca Righi	Revisione speciale	1,1 milioni di euro
2020	Ascensore Manin - Contardo	Revisione trentennale	500.000 euro



2021	Ascensore Quezzi	Revisione speciale	50.000 euro
2021	Ascensore Montello	Revisione trentennale	450.000 euro
2021	Funicolare Sant'Anna	Revisione speciale	100.000 euro
2021	Ascensore Via XX Settembre- Ponte Monumentale	Revisione trentennale	400.000 euro
2021	Cremagliera di Granarolo	Interventi di manutenzione straordinaria e restyling stazione inferiore di Principe	550.000 euro



Nel luglio 2021 l'ascensore di Castelletto Levante ha svelato al pubblico il suo nuovo aspetto, tornato allo splendore delle origini. Grazie al recupero storico artistico, le due cabine hanno riacquisito l'aspetto ligneo del 1909, riprodotto fedelmente secondo i disegni e i materiali dell'epoca. Il restauro è stato realizzato in stretta collaborazione con la Soprintendenza per i Beni Artistici e Architettonici della Liguria.

La cremagliera Principe Granarolo è stata sottoposta ad interventi di manutenzione straordinaria all'armamento e alla linea aerea tra San Rocco e via Bari e ad un approfondito restyling della stazione capolinea di Principe. Quest'ultima è stata resa accessibile alle persone con disabilità grazie alla creazione di una rampa d'accesso e all'installazione di una piattaforma elevatrice per persone con ridotta capacità motoria. Sono stati, inoltre, realizzati percorsi podotattili e una mappa tattile per le persone ipovedenti e non vedenti. I lavori sono stati finanziati dal Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 14-20 "Promozione delle linee ferroviarie turistiche e dei treni storici" e da risorse previste nel Piano Investimenti di Regione Liguria e Città Metropolitana di Genova

La funicolare di Sant'Anna è stata anche oggetto di restyling estetico, contestualmente agli interventi di rifacimento e manutenzione tecnica dell'impianto. Nella stazione inferiore di piazza Portello è stata rifatta integralmente la segnaletica, le livree delle cabine sono state aggiornate e alla stazione superiore è stato affisso un pannello raffigurante la storia della funicolare.

f. Ferrovia Genova Casella

Nel 2021 alla Ferrovia Genova Casella si sono completati tutti gli interventi finanziati da Regione Liguria e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS).

I progetti finanziati da Regione Liguria hanno riguardato:

- la prosecuzione dei lavori di adeguamento dell'officina di Casella deposito (1 M€),
- l'avvio della procedura di revamping dell'elettronica di tutte le motrici FIREMA (2,4 M€),
- l'inaugurazione della prima tappa del nuovo Museo diffuso 24 km della ferrovia.

Grazie ai finanziamenti del Ministero è stato possibile avviare la procedura di affidamento dei lavori del nuovo sistema di segnalamento (14 M€), avviare i lavori di revamping della motrice storica A5 (0,6 M€), implementare il sistema di manutenzione predittiva (0,8 M€), avviare le attività di progettazione degli interventi su infrastrutture e dissesto idrogeologico del territorio (34 M€), avviare le attività propedeutiche all'acquisto di 3/4 nuove Unità di Trazione (ca 20 M€).

Nel corso dell'anno la ferrovia si è arricchita di alcune novità che ne hanno incrementato ancora di più l'interesse dal punto di vista turistico e la semplicità d'uso.

È stato effettuato il recupero della fermata di Crocetta d'Orero che è tornata, rinnovata, ad essere fruibile da pendolari e turisti. Ma questa stazione non è solo la ventesima fermata presente sul tracciato della ferrovia, è anche una delle sedi, la prima inaugurata, del nuovo Museo Diffuso 24 km del trenino delle tre valli.

Il Museo Diffuso 24 Km illustra, grazie ad un particolare allestimento, la storia della ferrovia e del territorio servito dal trenino. Il percorso interattivo, realizzato con pezzi storici e materiali inediti, offre spazi e attività diverse ai visitatori che, arrivando con il treno, possono utilizzare la stazione come punto di partenza per andare alla scoperta dell'entroterra e dei suoi sentieri ciclopeditoni. La selezione dei contenuti è stata effettuata anche in collaborazione con l'Associazione Amici della ferrovia Genova Casella, presenza costante nella valorizzazione del trenino e della sua storia.

La riattivazione della fermata di Crocetta d'Orero e il nuovo Museo della ferrovia sono stati realizzati grazie al progetto europeo Interreg Marittimo TRENO, di cui Regione Liguria è capofila e che coinvolge AMT e altre realtà ferroviarie europee.

Il Progetto Interreg Marittimo TRENO è un'iniziativa nata nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, cofinanziato dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) che ha lo scopo di contribuire a rafforzare la cooperazione transfrontaliera tra i territori partecipanti e a rendere lo spazio di cooperazione una zona competitiva, inclusiva e sostenibile nel panorama europeo e mediterraneo.

La ferrovia si è ritagliata poi uno spazio importante nel mondo tecnologico dei servizi virtuali gestiti da AMT a disposizione del cliente, in un efficace mix di tradizione e innovazione. Dalla primavera del 2021 la Genova Casella è presente sulla APP AMT; dall'applicazione è possibile consultare i transiti dei treni in tempo reale, grazie al sistema SiMon installato in ferrovia, e acquistare i biglietti del trenino.

I progetti che sono stati realizzati nel corso dell'anno, in sinergia con Regione Liguria, oltre alle diverse attività proposte dalla funzione Marketing già descritte nel capitolo dedicato, imprimono una cifra sempre più turistica alla ferrovia, che punta ad incrementare il numero dei passeggeri e diventare un asset di peso nel sistema multimodale di AMT.



12. L'emergenza sanitaria da Covid 19

Anche il 2021 è stato caratterizzato dall'emergenza sanitaria da Covid 19 e come per lo scorso anno, l'azienda ha continuato nel proprio impegno per assicurare un servizio di trasporto efficiente che garantisse nel contempo le regole dettate dalla situazione pandemica.

Il perdurare dello stato di crisi ha comportato, infatti, l'adeguamento del servizio e dell'organizzazione del lavoro. Sono stati molteplici i risvolti e diversi i fronti su cui si è dovuti intervenire: organizzazione interna del lavoro, gestione esterna dei servizi, impatto economico.

L'azienda ha continuato a rispondere all'emergenza nel corso dell'anno adattando il proprio lavoro ed il proprio servizio. A livello interno sono stati mantenuti e aggiornati severi protocolli sanitari per evitare e prevenire l'insorgenza di focolai di infezione all'interno degli ambienti di lavoro. La continuità del servizio è stata così mantenuta per tutto l'anno, senza ricadute per i cittadini, modulando l'offerta in base ai progressivi provvedimenti governativi, emanati sulla regolamentazione degli spostamenti individuali.

Il Covid ha influenzato anche la programmazione del servizio. Questo aspetto ha significato ripensare l'organizzazione del lavoro, in un confronto continuo e produttivo con la Parti Sociali.

a. Le ricadute esterne

i. La gestione del servizio

Nel secondo anno di emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da SARS-CoV-2, l'azienda ha rinnovato il proprio impegno quotidiano per supportare il territorio e le Istituzioni nella gestione dell'emergenza sanitaria, garantendo sempre il servizio di trasporto pubblico a tutte le persone che hanno avuto necessità di muoversi.

Gli sforzi dell'azienda si sono focalizzati sulla pianificazione e successiva modulazione del servizio con l'obiettivo di supportare con efficacia la ripartenza dei diversi settori economici e produttivi.

La capacità di adeguare con tempestività il servizio alle variazioni imposte dalle disposizioni di prevenzione stabilite a livello centrale, ha consentito di mantenere costantemente l'offerta di trasporto pubblico al livello necessario per assicurare la mobilità sul territorio.

Nel corso del mese di dicembre 2020 è stato attivato un Tavolo di coordinamento presso la Prefettura, con la presenza degli Enti Locali e della Direzione Didattica provinciale per definire le necessità di servizio per gli studenti della scuola secondaria superiore, in ragione delle diverse fasce di ingresso/uscita dagli istituti scolastici, stabilite per creare flussi più gestibili.

Sulla base degli accordi raggiunti in sede prefettizia, è stata implementata l'offerta trasportistica con servizi aggiuntivi dedicati agli studenti delle scuole secondarie di secondo grado e incrementi dei servizi urbani, in particolare nelle fasce cosiddette di "morbida".



Nel mese di gennaio sono stati attivati servizi con 32 bus turistici su 12 percorsi, in convenzione con fornitori privati, che hanno garantito i collegamenti con i maggiori plessi scolastici, partendo da punti di raccolta quali stazioni ferroviarie o nodi di interscambio con linee collinari o ad elevata frequenza.

Inoltre, per migliorare il coefficiente di riempimento dei mezzi, fissato nell'80% della capienza massima, in considerazione della ripresa delle attività economiche e della scuola in presenza, si è intervenuti anche sul servizio Tpl, con incrementi nelle fasce di morbida, coerentemente con le nuove fasce orarie di ingresso e uscita ipotizzate per gli istituti scolastici.

Questi servizi aggiuntivi sono continuati fino a giugno, con una interruzione nei mesi di marzo/aprile, in quanto la didattica era esclusivamente a distanza. Sono poi ripresi, sempre in accordo con il tavolo prefettizio, a settembre fino alle vacanze del periodo natalizio.

Anche nella stagione estiva, in ragione del mantenimento del coefficiente di riempimento all'80%, il servizio è stato intensificato, per garantire una migliore mobilità all'interno della città.

Si evidenzia che per il 2021 i soli servizi legati all'emergenza Covid sono stati pari a 465.000 km urbani + 383.000 km servizi scolastici dedicati.

Complessivamente nell'anno in esame sono stati effettuati circa 25 milioni di km su gomma, con una intensificazione del 7% rispetto a quanto definito dal Contratto di servizio.

ii. Viaggiare sicuri

Proseguendo le attività già messe in opera nel primo anno di pandemia, per guidare i cittadini a orientarsi rispetto alle norme di viaggio sovente variate dai Decreti a livello centrale e dalle circolari dei Ministeri competenti in materia (in particolare il Ministero della Sanità), sono state realizzate numerose campagne di comunicazione a bordo di tutti i sistemi di trasporto gestiti dall'azienda: bus, metro, impianti verticali, ferrovie. È stata, inoltre, mantenuta una costante informazione ai cittadini attraverso tutti i canali aziendali per fornire strumenti chiari e aggiornati sulle modalità di viaggio.

Le campagne e le informazioni ai clienti avevano il duplice scopo di far conoscere le regole di utilizzo del servizio di trasporto e ricordare le norme individuali di comportamento.

Parallelamente, lo sforzo dell'azienda è stato quello di continuare a presidiare i protocolli adottati in materia di pulizia e sanificazione dei mezzi e dei locali aperti al pubblico; le attività inerenti sono state mantenute molto elevate nel corso di tutto il 2021.

La diffusione di un clima di controllo e sicurezza è stato uno degli obiettivi fin dall'inizio dell'emergenza.



b. L'impatto interno e la protezione del personale

Nel corso del 2021 è stato mantenuto e continuamente adattato il protocollo aziendale di prevenzione. L'attività del Comitato di Monitoraggio, che rappresenta la sede istituzionalmente indicata per le valutazioni e l'analisi dei provvedimenti interni di prevenzione, ha proseguito la sua attività.

Sebbene si sia registrata una diminuita gravità delle condizioni di salute indotte dallo stato di contagio, a partire dal mese di ottobre il numero di lavoratori impossibilitati alla presenza lavorativa perché positivi o contatti stretti di positivi è progressivamente cresciuto, con picchi di assenze che hanno sfiorato complessivamente anche il centinaio di unità. A fronte di questa situazione straordinaria AMT ha messo in campo tutte le proprie capacità organizzative e risorse per minimizzare gli impatti sul servizio al pubblico.

La continuità aziendale è stata garantita grazie al mantenimento dello smart working, reso possibile dalla gestione della rete informatica che ha permesso a più di 300 postazioni di lavoro virtuali di operare da remoto in totale sicurezza. Anche questo sforzo ha permesso di continuare a lavorare secondo i protocolli indicati a livello ministeriale e governativo.

Tra le varie misure si segnala anche l'accesso al Fondo Bilaterale di solidarietà e delle ferie nonché, in generale, l'utilizzo di tutte le forme di sussidio giuslavoristico a favore dei lavoratori e delle imprese messe a disposizione per l'emergenza.

i. Viaggiare sicuri: i protocolli sanitari adottati

I protocolli sanitari e aziendali adottati, che hanno avuto impatto sul servizio, sono riassumibili nell'applicazione di quattro macro tipologie di misure:

- misure organizzative, tra le quali sono state mantenute quelle finalizzate al distanziamento tra i passeggeri e tra passeggeri e lavoratori che di fatto hanno comportato ancora la riduzione dell'offerta di trasporto rispetto alle normali condizioni di esercizio;
- l'adozione obbligatoria di dispositivi di protezione individuale sui mezzi di trasporto e nei luoghi di lavoro, la messa a disposizione del personale di tutti i presidi possibili per contrastare efficacemente il pericolo pandemico;
- la già menzionata mole di interventi programmati di sanificazione sui mezzi di trasporto, nei locali aperti al pubblico, in tutti i luoghi di lavoro;
- la verifica delle condizioni di lavoro e di erogazione del servizio anche ricorrendo al qualificato supporto dell'Università di Genova e di Società di consulenza per individuare migliori modalità di prevenzione nell'abito delle attività aziendali.

ii. Il ruolo della Medicina preventiva

Nel corso dell'emergenza pandemica il Centro di Medicina Preventiva (CMP) aziendale è di fatto diventato un punto nodale nella gestione dell'emergenza. Nel corso del 2021 il CMP ha proseguito l'attività di monitoraggio e tracciamento dei contagi e dei contatti che hanno dato origine a quasi



500 segnalazioni, delle quali 202 hanno riguardato casi di contagio Covid. Le procedure di segnalazione e gestione dei casi sono state estese anche al personale ex ATP. Non si sono registrati nel corso del 2021 cluster aziendali.

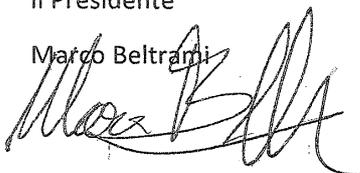
È proseguita l'individuazione dei soggetti fragili tra i dipendenti aziendali; i Medici Competenti hanno fornito supporto alle strutture per la loro gestione.

La sorveglianza sanitaria si è svolta durante tutto l'arco dell'anno con regolarità, introducendo di volta in volta gli aggiornamenti normativi (es. Green Pass). A questa si è affiancata, in maniera massiccia, l'attività di monitoraggio Covid che la nuova procedura per la riammissione in servizio del personale risultato positivo o sottoposto a isolamento/quarantena, prevedeva. Queste misure hanno permesso un'efficace limitazione dei contatti con situazioni di rischio in azienda.

Infine, la struttura tutta ha preso parte alle sedute del Comitato di monitoraggio Covid istituito in azienda, durante il quale ha fornito costantemente l'andamento dei contagi e gli aggiornamenti delle procedure.

Il Presidente

Marco Beltrami



**AZIENDA MOBILITÀ
E TRASPORTI S.p.A.**
Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

**Relazione della Società di Revisione
Indipendente**

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Petrarca, 2
16121 Genova
Italia

Tel: +39 010 5317011
Fax: +39 010 5317022
www.deloitte.it

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 2021, 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 2021, del risultato economico e del flusso 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.

Incertezza significativa relativa alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Continuità aziendale" della relazione sulla gestione in cui gli Amministratori illustrano le valutazioni svolte con riferimento all'applicabilità del presupposto della continuità aziendale. In particolare, essi evidenziano che in mancanza degli interventi di ristoro attesi per l'esercizio 2022, al momento non ancora deliberati, e di interventi atti a ridefinire il corrispettivo del contratto di servizi, la Società non sarà in condizione di raggiungere l'equilibrio economico nell'esercizio 2022 determinando l'erosione del capitale sociale di oltre un terzo. Inoltre, sotto il profilo finanziario la Società, che ha già fatto ricorso all'indebitamento bancario per fare fronte alle difficoltà degli esercizi 2020 e 2021, potrebbe non disporre delle necessarie risorse finanziarie per adempiere alle proprie obbligazioni nei prossimi dodici mesi.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 I.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Gli Amministratori hanno comunque predisposto il bilancio d'esercizio utilizzando principi coerenti con il presupposto della continuità aziendale confidando che gli attesi interventi si realizzeranno o che, in loro assenza, l'azionista di maggioranza provveda a sostenere la Società in misura sufficiente attraverso una ricapitalizzazione; tuttavia, essi segnalano che allo stato attuale sussistono significative incertezze in merito all'avverarsi di tali condizioni che possono fare sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tali aspetti.

Richiamo di Informativa

Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Criteri di valutazione" della nota integrativa nel quale gli Amministratori indicano di essersi avvalsi della facoltà di sospendere la rilevazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali ai sensi dell'art. 1 comma 711 della Legge 234/2021 nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021. Nella nota integrativa sono indicate le ragioni della deroga nonché gli effetti della stessa sul valore delle immobilizzazioni e sul patrimonio netto.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto.

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.

Deloitte.

3

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 2021, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Deloitte.

4

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 2021 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 2021 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 Lagaria
Socio

Genova, 28 luglio 2022

Il sottoscritto Dott. Federico Diomeda, Commercialista iscritto all'Ordine Dottori Commercialisti per la Circo-scrizione di Genova al n. 354A, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

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 31.12.2021"

All'assemblea degli Azionisti della A.M.T. S.p.A.

Premessa

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 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.

Il Collegio Sindacale, nella sua attuale composizione, 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 eo. 2 c.c. essendo demandata alla "Deloitte & Touche S.p.A." la revisione legale dei conti.

Altri aspetti

Si precisa che, anche nel corso dell'esercizio 2021, l'attività del Collegio si è svolta nel contesto della situazione venutasi a creare a seguito della diffusione del "Covid-19" e dei connessi provvedimenti, emanati dal Governo Italiano a tutela della salute dei cittadini. Conseguentemente, in ragione di oggettive situazioni di forza maggiore, alcune procedure previste dagli standard professionali di riferimento sono state eseguite nell'ambito (i) di una rimodulata organizzazione dell'attività, improntata ad un ampio uso di smart working e (ii) di differenti modalità per interfacciarsi con i referenti aziendali e di raccolta delle evidenze probative, attraverso l'utilizzo, in modo prevalente, di documentazione in formato elettronico trasmessaci con tecniche di comunicazione a distanza.

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 il Collegio Sindacale dichiara di avere in merito alla società e 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 2021 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 e Relazione sulla Gestione in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sul perdurare degli impatti prodotti dall'emergenza sanitaria Covid-19 anche nei primi mesi dell'esercizio 2022 e sui fattori di rischio e sulle incertezze significative relative alla continuità aziendale, nonché ai piani aziendali predisposti per far fronte a tali rischi ed incertezze. In particolare, gli Amministratori riferiscono che "confidano che entro la fine dell'esercizio gli stanziamenti nazionali vengano erogati in modo da compensare la riduzione dei ricavi da traffico e che la Città Metropolitana in qualità di ente contraente aderisca alla richiesta di rivedere il corrispettivo del contratto di servizi per riconoscere la maggiore onerosità del servizio per l'aumento dei costi di produzione ed eventualmente, in caso ciò non avvenisse nei tempi richiesti che l'azionista provveda a sostenere la società in misura sufficiente, attraverso una ricapitalizzazione. Sulla base di queste aspettative, pertanto, il bilancio al 31 dicembre 2021 è redatto nella prospettiva della continuità aziendale. Alla luce delle considerazioni sopraesposte e pur mantenendo fiducia nella possibilità di vedere introdotte quelle misure di sostegno richiamate per consentire alla società di mantenere il proprio equilibrio economico e finanziario, gli Amministratori, fanno presente agli Azionisti che, allo stato attuale sussistono rilevanti incertezze sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro".

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.

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 sono anche avuti confronti con lo studio professionale che assiste la società in tema di consulenza e assistenza contabile e fiscale su temi di natura tecnica e specifica.

Nell'ambito della vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati, abbiamo esaminato il Piano di revisione al 31 dicembre 2021, predisposto dalla Società di Revisione, nel quale sono evidenziati i rischi significativi 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. Si segnala che la Società nel corso dell'esercizio 2021 si è dotata di procedure interne sempre più automatizzata e suddivise per ruoli.

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 dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali, anche straordinarie, che hanno influito sui risultati del bilancio.

Stante la relativa semplicità dell'organigramma direzionale, 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 di sei mesi 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.

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;
- 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;
- Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal Collegio Sindacale pareri ai sensi di Legge;
- Non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, c. 7, Codice Civile;

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.

ASL SP SW

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.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2021 è stato approvato dall'organo di amministrazione in data 08.07.2022 e 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.;
- Tali documenti sono stati consegnati al Collegio Sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'art. 2429 co. 1 c.c. a cui il Collegio Sindacale ha rinunciato;
- 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 recentemente aggiornati; è stato altresì predisposto il rendiconto finanziario;
- I risultati dell'esercizio, quali risultano dal bilancio chiuso al 31 dicembre 2021, vengono, qui di seguito, sinteticamente esposti:

Situazione Patrimoniale

ATTIVO	31.12.2021
Immobilizzazioni immateriali	25.792.792
Immobilizzazioni materiali	176.195.590
Immobilizzazioni finanziarie	2.848.308
Rimanenze	5.197.438

Handwritten signatures and initials.

Crediti	174.031.876
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0
Disponibilità liquide	27.906.490
Ratei e risconti	434.126
TOTALE ATTIVO	412.406.620
PASSIVO	31.12.2021
Capitale sociale	29.521.464
Riserva legale	674.037
Riserva sospensione ammortamenti	128.518
Utile d'esercizio	200.726
Riserva negativa per azioni proprie	-10.290
Fondi per rischi ed oneri	14.803.767
Trattamento di fine rapporto di lavoro	25.693.303
Debiti	235.694.565
Ratei e risconti	105.700.262
TOTALE PASSIVO	412.406.620

Conto Economico

Valore della produzione	213.465.516
Costi della Produzione	212.398.480
Differenza valori e costi della produzione	1.067.036
Proventi ed oneri finanziari	-512.916
Risultato prima delle imposte	554.120
Imposte correnti, differite ed anticipate	353.394
Risultato dell'esercizio	200.726

- I criteri di valutazione delle poste dell'attivo e del passivo soggette a tale necessità inderogabile sono stati controllati e non sono risultati diversi da quelli adottati negli esercizi precedenti, conformi al disposto dell'art. 2426 Codice Civile in particolare con riferimento al comma 1, punto n. 1) e 5) non è stato necessario esprimere il consenso per la loro iscrizione;
- 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;

ASL *SP* *CB*

- È stata verificata l'osservazione 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 2021 prevista dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021 (Legge di bilancio 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) per il solo esercizio in corso al 15/8/2020 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;
- 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 informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo l'esercizio ed in particolare, nonostante l'emergenza sanitaria sia terminata il 31 marzo 2022, gli effetti per il settore TPL in termini di calo della domanda e di costi emergenti perdurano tutt'ora. Inoltre gli amministratori segnalano che la guerra in Ucraina ha determinato forti tensioni inflazionistiche con conseguenti incremento dei costi. Infine a maggio 2022 è stato rinnovato il CCNL autoferrotranvieri per il triennio 2021-2023 che determina un incremento del costo del personale.

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 31.12.2021, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 200.726. 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

Considerando anche 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 che ci è stata messa a disposizione il 28 luglio 2022 in ordine al bilancio di esercizio della Società A.M.T. S.p.A., 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 2021, 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 poi inserito il seguente paragrafo in merito all'incertezza significativa alla continuità aziendale condiviso dal Collegio come sopra riportato: *"Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Continuità aziendale" della relazione sulla gestione in cui gli Amministratori illustrano le valutazioni svolte con riferimento all'applicabilità del presupposto della continuità aziendale. In particolare, essi evidenziano che in mancanza degli attesi interventi di ristoro attesi per l'esercizio 2022, al momento non ancora deliberati, e di interventi atti a ridefinire il corrispettivo del contratto di servizi, la Società non sarà in condizione di raggiungere l'equilibrio economico nell'esercizio 2022 determinando l'erosione del capitale sociale di oltre un terzo. Inoltre, sotto il profilo finanziario la Società, che ha già fatto ricorso all'indebitamento bancario per fare fronte alle difficoltà degli esercizi 2020 e 2021, potrebbe non disporre delle necessarie risorse finanziarie per fare fronte alle proprie obbligazioni nei prossimi dodici mesi. Gli Amministratori hanno comunque predisposto il bilancio d'esercizio utilizzando principi coerenti con il presupposto della continuità aziendale confidando che gli attesi interventi si realizzeranno o che, in loro assenza, l'azionista maggioritario provveda a sostenere la Società in misura sufficiente attraverso una ricapitalizzazione; tuttavia, essi segnalano che allo stato attuale sussistono significative incertezze in merito all'avverarsi di tali condizioni che possono fare sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad*



operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tali aspetti."

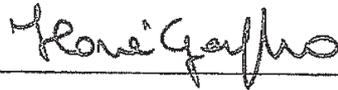
La società di revisione ha poi effettuato il seguente richiamo d'informativa condiviso dal Collegio:
"Richiamiamo l'attenzione sul paragrafo "Criteri di valutazione" della nota integrativa nel quale gli Amministratori indicano di essersi avvalsi della facoltà di sospendere la rilevazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali ai sensi dell'art. 1 comma 711 della Legge 234/2021 nella redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021. Nella nota integrativa sono indicate le ragioni della deroga nonché gli effetti della stessa sul valore delle immobilizzazioni e sul patrimonio netto. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento a tale aspetto."

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale esprime il proprio parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e alla proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio formulata dall'organo amministrativo.

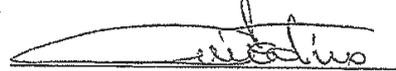
Genova, 28 luglio 2022

Il Collegio Sindacale

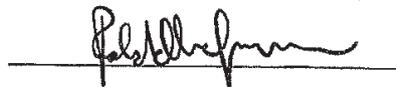
Presidente del Collegio Sindacale



Sindaco effettivo



Sindaco effettivo



Il sottoscritto Dott. Federico Diomeda, Commercialista iscritto all'Ordine Dottori Commercialisti per la Circo-scrizione di Genova al n. 354A, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.



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
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 31/12/2021 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) sinora svolto da ATP Esercizio S.r.l.

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 della 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 2019

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

soci	totale azioni	totale valore	%
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%
totale	702.892	29.521.464,00	100,00%

- **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 2019.
- **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 Vigilanza¹ 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.

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

5. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2021

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 31/12/2020 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. Le linee di affidamento presenti attualmente coprono un'eventuale "blocco" e/o ritardo degli incassi delle compensazioni pubbliche mensili per un tempo massimo di 3 mesi.

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

	2021	2020	2019	2018	2017
Valore Aggiunto (Euro)	142.130.008	112.579.091	130.272.607	126.868.468	129.718.330
Margine Operativo Lordo (Euro)	4.654.068	7.933.404	20.562.465	17.500.939	14.503.717
Risultato Operativo (Euro)	1.067.036	1.883.403	788.355	735.277	427.232
ROE NETTO	0,007	0,000	0,003	0,01	0,03
ROI	0,000	0,000	0,00	0,00	0,00
ROS	0,005	0,012	0,01	0,01	0,01
Margine primario di struttura (Euro)	-174.321.967	-135.367.042	-119.619.168	-92.402.297	-90.470.654
Quoziente primario di struttura	0,15	0,18	0,2	0,25	0,1
Margine secondario di struttura (Euro)	-102.016.309	-70.124.100	-52.851.669	-21.637.839	-17.943.033
Quoziente secondario di struttura	0,50	0,58	0,65	0,82	0,82
Liquidità primaria	0,63	0,55	0,56	0,66	0,72
Liquidità secondaria	0,65	0,57	0,59	0,7	0,77
Indebitamento	8,61	4,62	4,02	3,19	10,98
Tasso copertura immobilizzi	0,41	0,46	0,53	0,68	0,66

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 Metropolitanano 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:</p> <p>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>

		prevenire e/o ridurre il rischio che vengano poste in essere condotte illecite ² . 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.
d)	Programmi di responsabilità sociale di impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea	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.

Nel corso dell'Esercizio 2021 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
Marco Beltrami



² 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) nella sezione Amministrazione Trasparente. Tale modello è stato aggiornato nel corso del 2019.

Rendiconto finanziario

	FY2021	FY2020
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale		
Utile (perdita) dell'esercizio	200.725	5.355
Imposte sul reddito	353.394	1.560.472
Interessi passivi/(interessi attivi)	512.916	317.575
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	239.198 -	41.619
Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	1.306.233	1.841.783
<u>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto:</u>		
Accantonamenti ai fondi	9.604.267	3.203.808
Ammortamenti delle immobilizzazioni	-	-
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	-	-
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	-
Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	10.910.500	5.045.591
<u>Variazioni del capitale circolante netto:</u>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze**	- 787.926 -	694.958
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	- 29.093.135	89.473
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	11.526.297	7.794.593
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	- 20.821 -	218.008
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi**	29.301.570	10.829.298
Altre variazioni del capitale circolante netto	20.526.871	15.435.790
Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	42.363.356	38.281.778
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	- 512.916 -	317.575
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
Dividendi incassati	-	-
Utilizzo dei fondi	- 14.261.547 -	2.596.668
Altri incassi/(Pagamenti)	-	-
Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	27.588.893	35.367.535
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	27.588.893	35.367.535
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali	- 38.856.746 -	15.018.971
(Investimenti) **	- 38.617.548 -	15.060.590
Prezzo di realizzo disinvestimenti	- 239.198	41.619
Immobilizzazioni immateriali	- 528.603 -	888.738
(Investimenti)	- 528.603 -	888.738
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	- 9.500	196.100
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	- 9.500	196.100
Attività Finanziarie non immobilizzate	-	-
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	- 39.394.849 -	15.711.609
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<u>Mezzi di terzi:</u>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	21.384.407 -	12.382.834
Accensione finanziamenti		
Rimborso finanziamenti		
<u>Mezzi propri:</u>		
Aumento di capitale a pagamento	- 11.918	6.545
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati		
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	21.372.489 -	12.376.289
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	9.566.533	7.279.638
Disponibilità liquide al 1 gennaio	18.339.957	11.060.319
Disponibilità liquide al 31 dicembre	27.906.490	18.339.957
Delta disponibilità liquide	9.566.533	7.279.638

*** Nella voce è ricompreso il valore contabile dell'operazione di cessione di
A.T.P. Esercizio S.r.l. - Per il dettaglio dell'operazione si rimanda allo
specifico paragrafo all'interno della Nota Integrativa*

Il Presidente

Marco Beltrami

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Marco Beltrami', written over a horizontal line.