

Bilancio Civilistico 2023

AMT

(Azienda Mobilità e Trasporti)



AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

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

Bilancio al 31/12/2023

Stato patrimoniale attivo	31/12/2023	31/12/2022
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	1.505.139	770.494
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.436.793	1.303.673
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	1.056.623	897.646
7) Altre ...	20.888.534	25.437.623
	24.887.089	28.409.436
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	35.977.321	27.598.641
2) Impianti e macchinario	13.989.286	11.340.872
3) Attrezzature industriali e commerciali	174.215.582	150.490.472
4) Altri beni	3.560.337	3.224.397
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	25.560.895	16.873.859
	253.303.421	209.528.241
<i>III. Finanziarie</i>		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate	2.656.393	2.656.393
b) imprese collegate		
c) imprese controllanti		
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
d bis) altre imprese	191.915	191.915
	2.848.308	2.848.308
2) Crediti		
a) Verso imprese controllate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
b) Verso imprese collegate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
c) Verso controllanti		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		

d) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
d bis) Verso altri			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
3) Altri titoli			
4) Strumenti finanziari derivati attivi			
		2.848.308	2.848.308
Totale immobilizzazioni		281.038.818	240.785.985
C) Attivo circolante			
<i>I. Rimanenze</i>			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		6.693.173	6.878.042
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
		6.693.173	6.878.042
<i>II. Crediti</i>			
1) Verso clienti			
- entro l'esercizio	57.688.523		44.486.558
- oltre l'esercizio			
		57.688.523	44.486.558
2) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio	296.086		866.513
- oltre l'esercizio			
		296.086	866.513
3) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
4) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	71.494.211		70.651.368
- oltre l'esercizio			
		71.494.211	70.651.368
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 bis) Per crediti tributari			
- entro l'esercizio	546.920		345.227
- oltre l'esercizio	1.061.612		1.079.757
		1.608.532	1.424.984
5 ter) Per imposte anticipate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio	7.441.099		4.754.385
		7.441.099	4.754.385
5 quater) Verso altri			
- entro l'esercizio	110.248.774		109.540.033
- oltre l'esercizio	81.533		75.633
		110.330.307	109.615.666
		248.858.758	231.799.474

III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

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

IV. Disponibilità liquide

1) Depositi bancari e postali	6.677.427	15.697.756
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	337.046	311.436
	7.014.473	16.009.192

Totale attivo circolante	262.566.404	254.686.708
---------------------------------	--------------------	--------------------

D) Ratei e risconti	1.101.912	276.781
----------------------------	------------------	----------------

Totale attivo	544.707.134	495.749.474
----------------------	--------------------	--------------------

Stato patrimoniale passivo	31/12/2023	31/12/2022
-----------------------------------	-------------------	-------------------

A) Patrimonio netto

I. Capitale	29.521.464	29.521.464
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni		
III. Riserve di rivalutazione		
IV. Riserva legale	693.780	684.340
V. Riserve statutarie		

VI. Altre riserve

- Riserva straordinaria
- Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile
- Riserva azioni (quote) della società controllante
- Riserva da rivalutazione delle partecipazioni
- Versamenti in conto aumento di capitale
- Versamenti in conto futuro aumento di capitale
- Versamenti in conto capitale
- Versamenti a copertura perdite
- Riserva da riduzione capitale sociale
- Riserva avanzo di fusione
- Riserva per utili su cambi non realizzati
- Riserva da conguaglio utili in corso
- Varie altre riserve
 - Fondo contributi in conto capitale (art 55 T.U.)
 - Fondi riserve in sospensione di imposta
 - Riserve da conferimenti agevolati (legge n. 576/1975)

Fondi di accantonamento delle plusvalenze di cui all'art. 2 legge n.168/1992		
Riserva fondi previdenziali integrativi ex d.lgs n. 124/1993		
Riserva non distribuibile ex art. 2426		
Riserva per conversione EURO		
Riserva da condono		
9) Riserva sospensione ammortamenti Decreto Legge 104/20	498.571	319.208
Riserva indisponibile ammortamenti sospesi DL 104/20		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		
Altre ...		
	498.571	319.208
	498.571	319.208
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo		
IX. Utile d'esercizio	267.461	188.803
IX. Perdita d'esercizio	()	()
Acconti su dividendi	()	()
Perdita ripianata nell'esercizio		
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)	(10.290)
Totale patrimonio netto	30.970.986	30.703.525
B) Fondi per rischi e oneri		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite	7.864.891	5.547.789
3) Strumenti finanziari derivati passivi		
4) Altri	11.129.007	8.095.825
Totale fondi per rischi e oneri	18.993.898	13.643.614
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	22.365.758	25.312.223
D) Debiti		
<i>1) Obbligazioni</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>2) Obbligazioni convertibili</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
<i>3) Verso soci per finanziamenti</i>		
- entro l'esercizio	531.033	527.522
- oltre l'esercizio		
	531.033	527.522
<i>4) Verso banche</i>		
- entro l'esercizio	18.410.360	13.146.942

- oltre l'esercizio	26.252.228		39.728.443
		44.662.588	52.875.385
5) Verso altri finanziatori			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
6) Acconti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
7) Verso fornitori			
- entro l'esercizio	51.571.777		40.791.106
- oltre l'esercizio			
		51.571.777	40.791.106
8) Rappresentati da titoli di credito			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
9) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio	132.142		251.663
- oltre l'esercizio			
		132.142	251.663
10) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
11) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	4.090.197		3.049.834
- oltre l'esercizio			
		4.090.197	3.049.834
11 bis Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
12) Tributari			
- entro l'esercizio	2.356.238		2.796.070
- oltre l'esercizio			
		2.356.238	2.796.070
13) Verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- entro l'esercizio	5.262.948		5.105.277
- oltre l'esercizio			
		5.262.948	5.105.277
14) Altri debiti			
- entro l'esercizio	207.645.574		191.918.242
- oltre l'esercizio			
		207.645.574	191.918.242
Totale debiti	316.252.497		297.315.099
E) Ratei e risconti	156.123.995		128.775.013

Totale passivo	544.707.134	495.749.474
-----------------------	--------------------	--------------------

Conto economico	31/12/2023	31/12/2022
------------------------	-------------------	-------------------

A) Valore della produzione		
-----------------------------------	--	--

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		80.191.517	50.683.372
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti			
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		1.037.732	1.055.517
5) <i>Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio</i>			
a) Vari	46.046.742		48.420.930
b) Contributi in conto esercizio	119.572.529		118.254.992
		<u>165.619.271</u>	<u>166.675.922</u>

Totale valore della produzione	246.848.520	218.414.811
---------------------------------------	--------------------	--------------------

B) Costi della produzione		
----------------------------------	--	--

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		27.532.891	27.818.175
7) Per servizi		44.921.932	44.765.654
8) Per godimento di beni di terzi		3.063.557	2.600.240
9) <i>Per il personale</i>			
a) Salari e stipendi	110.388.874		103.211.013
b) Oneri sociali	27.245.608		24.691.245
c) Trattamento di fine rapporto	6.568.001		8.336.620
d) Trattamento di quiescenza e simili			
e) Altri costi	<u>1.039.319</u>		<u>942.193</u>
		145.241.802	137.181.071

10) <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>			
--	--	--	--

a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali			
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali			
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	14.800.000		200.000
		<u>14.800.000</u>	<u>200.000</u>
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(715.131)	19.396
12) Accantonamento per rischi		5.417.625	1.900.000
13) Altri accantonamenti			
14) Oneri diversi di gestione		3.369.595	2.618.308

Totale costi della produzione	243.632.271	217.102.844
--------------------------------------	--------------------	--------------------

Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	3.216.249	1.311.967
--	------------------	------------------

C) Proventi e oneri finanziari		
---------------------------------------	--	--

15) <i>Proventi da partecipazioni</i>		
---------------------------------------	--	--

da imprese controllate
da imprese collegate

Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)	587.103		188.803
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a) Imposte correnti	689.254		
b) Imposte di esercizi precedenti			
c) Imposte differite e anticipate			
imposte differite	2.317.102		2.092.430
imposte anticipate	(2.686.714)		(2.092.430)
		(369.612)	
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
		319.642	
21) Utile (Perdita) dell'esercizio	267.461		188.803

AMT S.p.A.
 Presidente del Consiglio di Amministrazione
 Dott.ssa Ilaria Gavuglio



Rendiconto finanziario

	FY2023	FY2022
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale		
Utile (perdita) dell'esercizio	267.461	188.803
Imposte sul reddito	319.642	-
Interessi passivi/(interessi attivi)	2.629.146	1.123.164
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	160.312	77.103
Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	3.376.561	1.389.070
<u>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto:</u>		
Accantonamenti ai fondi	26.785.626	10.436.620
Ammortamenti delle immobilizzazioni	-	-
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	-	-
Altre rettifiche per elementi non monetari	1.978.122	2.092.430
Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	32.140.309	13.918.120
<u>Variazioni del capitale circolante netto:</u>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze**	184.869	- 1.680.604
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	- 27.958.172	13.522.793
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	10.780.671	822.161
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	- 825.131	157.345
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi**	27.348.982	23.074.751
Altre variazioni del capitale circolante netto	12.189.052	- 11.349.352
Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	53.860.580	38.465.214
<u>Altre rettifiche</u>		
Interessi incassati/(pagati)	- 2.629.146	- 1.123.164
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
Dividendi incassati	-	-
Utilizzo dei fondi	- 11.603.722	- 14.070.283
Altri incassi/(Pagamenti)	-	-
Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	39.627.712	23.271.767
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	39.627.712	23.271.767
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali	- 36.040.558	- 33.409.754
(Investimenti) **	- 38.117.375	- 33.463.708
Prezzo di realizzo disinvestimenti	2.076.817	53.954
Immobilizzazioni immateriali	- 4.372.588	- 2.616.644
(Investimenti)	- 4.372.588	- 2.616.644
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Immobilizzazioni finanziarie	-	-
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Attività Finanziarie non immobilizzate	-	-
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	- 40.413.146	- 36.026.398
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<u>Mezzi di terzi:</u>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	5.801.238	- 5.168.836
Accensione finanziamenti	-	26.000.000
Rimborso finanziamenti	- 14.010.524	- 19.973.831
<u>Mezzi propri:</u>		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	-
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	- 8.209.286	857.333
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	- 8.994.720	- 11.897.298
Disponibilità liquide al 1 gennaio	16.009.192	27.906.490
Disponibilità liquide al 31 dicembre	7.014.473	16.009.192
Delta disponibilità liquide	- 8.994.719	- 11.897.298

Flora Gelfo

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 31/12/2023**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 267.461**.

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

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2364, comma 2 del Codice Civile, ed in conformità con le previsioni statutarie, ci si è avvalsi del maggior termine di 180 giorni per l'approvazione del Bilancio stante l'attesa della pronuncia dell'arbitratore (università di Genova – Cieli) in merito alla ripartizione del fatturato integrato tra AMT e Trenitalia per il periodo 2019-2023.

Attività svolte

Il "core business" della Società è:

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

Azionariato

Nel corso del 2023 non sono state effettuate dagli Azionisti operazioni sul capitale sociale, pertanto la composizione azionaria al 31 dicembre 2023 risulta essere la seguente e invariata rispetto al 2022:

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%

Esercizi precedenti

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

Data dell'ultimo bilancio approvato	Ultimo esercizio 31/12/2022	Esercizio precedente 31/12/2021
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	240.785.985	204.836.689
C) Attivo circolante	254.686.708	207.135.804
D) Ratei e risconti attivi	276.781	434.126
Totale attivo	495.749.474	412.406.620
A) Patrimonio netto		
Capitale sociale	29.521.464	29.521.464
Riserve	993.258	792.533
Utile (perdita) dell'esercizio	188.803	200.726
Totale patrimonio netto	30.703.525	30.514.723
B) Fondi per rischi e oneri	13.643.614	14.803.767
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	25.312.223	25.693.303
D) Debiti	297.315.099	235.694.565
E) Ratei e risconti passivi	128.775.013	105.700.262
Totale passivo	495.749.474	412.406.620

Data dell'ultimo bilancio approvato	Ultimo esercizio 31/12/2022	Esercizio precedente 31/12/2021
A) Valore della produzione	218.414.811	213.465.516
B) Costi della produzione	217.102.844	212.398.480
C) Proventi e oneri finanziari	(1.123.164)	(512.916)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
Imposte sul reddito dell'esercizio		
Imposte differite		353.394
Utile (perdita) dell'esercizio	188.803	200.726

Continuità aziendale

Il bilancio dell'esercizio 2023 si chiude con un risultato in pareggio, in miglioramento rispetto al 2022. I fattori che hanno permesso il raggiungimento dell'equilibrio economico sono così sintetizzabili:

- l'incremento dei ricavi da traffico rispetto all'esercizio precedente,
- gli ulteriori ristori COVID erogati e riconosciuti in base alla normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico,
- l'incremento del Fondo nazionale TPL da Legge di Bilancio 2022,
- la sopravvenienza attiva netta originatasi a seguito dell'esito dell'arbitrato dirimente l'integrazione tariffaria AMT/Trenitalia per gli esercizi 2019-2023 (Euro 4,6 milioni),
- l'accertamento di contributo verso il Comune di Genova per i Fondi Ambiente di cui al Decreto Direttoriale 243/2022 (Euro 12,5 milioni),
- i ricavi (parzialmente controbilanciati dallo stanziamento di un fondo svalutazione stimato in misura pari al 60% circa) derivanti dalla notifica di ordinanze di ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981 nell'anno 2023 a seguito di sanzioni erogate ai passeggeri per mancato titolo di viaggio (Euro 8,4 milioni netti).

Per ciascuna di queste voci di ricavo si rinvia alla Relazione sulla Gestione per i dettagli.

Nei primi mesi del 2024 gli Amministratori hanno dato corso al Piano Industriale 2023-2035 elaborato tra la fine dell'esercizio 2022 e l'inizio del 2023.

Il budget 2024 prevede un risultato positivo di euro 1.676 migliaia che si basa i) sull'ipotesi di proseguimento dell'incremento dei ricavi da traffico a seguito della nuova politica commerciale sperimentale, ii) sulla prosecuzione del processo di notifica di ordinanze di ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981 a seguito di sanzioni erogate ai passeggeri per mancato titolo di viaggio, iii) sull'incremento del Fondo nazionale TPL da Legge di Bilancio 2022, iv) sulle maggiori disponibilità di risorse economiche aggiuntive che dovrebbero derivare a seguito della costituzione - in data 1° marzo 2024 - dell'Agenzia provinciale del trasporto pubblico e da ulteriori contribuzioni pubbliche.

Per quanto concerne il raggiungimento degli obiettivi di equilibrio finanziario, gli Amministratori hanno effettuato una verifica della sostenibilità finanziaria per l'esercizio 2024 e per i primi 6 mesi dell'esercizio successivo. In particolare, le previsioni di cassa per i 12 mesi successivi alla data di approvazione del progetto di Bilancio, evidenziano un saldo positivo della cassa e – in taluni mesi - un fabbisogno finanziario a cui si intende far fronte attraverso le seguenti entrate/iniziativa come di seguito specificato:

- ulteriori incassi, a partire dal mese di giugno 2024, dei crediti connessi alle sanzioni comminate attraverso le ordinanze di ingiunzione (anche per mezzo di pignoramenti) per euro 4,9 milioni;
- incasso di contributi e ristori per euro 11,2 milioni, prudenzialmente ipotizzati tra dicembre e giugno 2025, ben oltre la previsione dell'articolo 4 comma 1 del decreto interministeriale 169/2023 che ha definito il termine del 30 settembre 2024 per la verifica delle sovra compensazioni da parte degli Enti delle correlate assegnazioni definitive;
- incasso del contributo ambientale dal Comune di Genova prudenzialmente previsto alla fine dell'esercizio 2024 (euro 12.5 milioni). Al riguardo, si evidenzia che un eventuale incasso di tale contributo oltre l'orizzonte temporale assunto per la verifica della sostenibilità finanziaria non inficerebbe comunque tale sostenibilità, anche in considerazione della possibilità di acquisire risorse finanziarie per il tramite dello smobilizzo di crediti in misura superiore a quanto assunto ai fini dell'elaborazione delle suddette previsioni di cassa;
- smobilizzazione di crediti, attraverso cessione a factor/anticipazione a valere sui crediti futuri dei contratti di servizi per un importo massimo pari a circa euro 40 milioni; a tale riguardo, si segnala che è attualmente in corso la gara ai fini dell'individuazione della controparte che ragionevolmente dovrebbe concludersi nel mese di luglio 2024;
- incasso, pari a circa euro 11 milioni, derivante dalla cessione del credito per contributo a copertura del CCNL (mese di febbraio 2025), al pari della medesima cessione già effettuata a febbraio 2024;
- aumento del corrispettivo correlato ai Contratti di Servizio con Città Metropolitana e con l'Agenzia della Mobilità (costituita in data 1° marzo 2024) di oltre euro 7 milioni che sono stati prudenzialmente appostati per la metà nei prossimi mesi e per l'ulteriore metà al termine del presente esercizio.

Con riferimento al debito nei confronti di Trenitalia pari a circa 10 milioni di euro, si segnala che, nonostante la sostenibilità finanziaria, è in corso di definizione con la controparte un piano di rientro.

Si segnala inoltre che è in fase di finalizzazione l'ottenimento di una linea di credito "revolving" per fronteggiare gli investimenti finanziati, per un importo fino a euro 70 milioni (garantito da SACE) rimborsabili in 4 anni con scadenza 2027, necessaria a garantire l'equilibrio tra entrate ed uscite sul piano degli investimenti.

Gli Amministratori sono fiduciosi che il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario possa essere realizzato secondo le previsioni, sulla base degli elementi ad oggi disponibili e delle valutazioni e stime effettuate, nonostante le naturali incertezze connesse all'alea comunque insita in qualsiasi scenario previsionale, in particolar modo al verificarsi o alle tempistiche di realizzazione di taluni degli eventi sopra indicati che, non essendo sotto il diretto controllo della Società, rappresentano degli elementi di incertezza.

Sulla base di quanto sopra indicato, gli Amministratori hanno ritenuto di redigere il bilancio utilizzando principi coerenti con il presupposto della continuità aziendale. Tale valutazione è stata effettuata dopo un'attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili che, sebbene suscettibili di variazioni nel tempo, ad oggi rappresentano una previsione oggettiva e ragionevole.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Si elencano di seguito i fatti più significativi avvenuti prima dell'approvazione del presente bilancio.

- Gennaio 2024. Nuova politica commerciale

A partire dal 15/1/2024 la Società ha radicalmente modificato la struttura delle proprie tariffe all'utenza nell'intera area metropolitana genovese con l'obiettivo di razionalizzarne e semplificarne il contenuto, fidelizzare l'utenza e aumentare i ricavi da traffico.

- Marzo 2024. Delega di funzione da Città Metropolitana all'Agenzia Provinciale per il TPL

A partire dal primo marzo 2024, la gestione dei contratti di servizio della Società è stata delegata a Genova Parcheggi quale Agenzia provinciale del trasporto pubblico. Tra gli effetti qualificanti di tale impostazione, la gestione da parte dell'Agenzia Provinciale per il Trasporto Pubblico Locale consente di rimettere nella disponibilità del sistema risorse economiche aggiuntive che possono essere reimpiegate per il miglioramento dei servizi.

- Febbraio 2024 Cessione di credito di 13M€ a Banca Ifis pro soluto relativo agli oneri per il rinnovo del CCNL di competenza del 2024.

- Maggio 2024. Determina del Comune di Genova sui "Fondi Ambiente"

Come è noto, il Comune di Genova è assegnatario dei Fondi Ambiente di cui al Decreto Direttoriale 243/2022 che gli assegnavano un finanziamento ministeriale di 25,3 mln come definito nell'Allegato A del decreto medesimo e come recepito nell'Accordo di Programma sottoscritto il 30 dicembre 2021 e integrato con sottoscrizione del 24 agosto 2022 dal Ministero della Transizione Ecologica (ora MASE) e dalla Regione Liguria. In data 27/5/2024 con Determina Dirigenziale n. 2666, in conseguenza di quanto sopra e conformemente all'iter ministeriale, il Comune di Genova ha valutato positivamente che le misure prese da AMT aventi competenza 2022 e 2023 in tema di gratuità, km aggiuntivi percorsi e scontistiche mirate all'utenza sono meritevoli dei fondi in questione. La competenza temporale del credito verso il Comune di Genova è stato appostato nel presente bilancio in quanto è a copertura di oneri sostenuti dall'Azienda negli esercizi 2022 e 2023, lo stanziamento ministeriale a favore del Comune è anteriore alla chiusura dell'esercizio e la determina in questione sancisce semplicemente la diversa rimodulazione dei fondi all'Ente destinati.

- Giugno 2024. Arbitrato Cieli

A seguito dell'accordo AMT/Trenitalia del 7/2/2024 avente ad oggetto la ripartizione del fatturato integrato nel bacino urbano di Genova, in data 10/6/2024 il Cieli dell'Università di Genova ha emesso una relazione avente natura di arbitrato ex articolo 1349 comma 1 del Codice civile. L'esito ha determinato l'iscrizione nel presente Bilancio di una sopravvenienza attiva pari al minor debito verso Trenitalia.

- Giugno 2024. Cessione crediti per linee di finanziamento

In data 27 marzo 2024, la Società ha emanato la Determina di Affidamento N. GARA ANAC 9391206 CIG A021A997D1, per l'affidamento dei servizi finanziari relativi all'assunzione di una linea di credito anticipo crediti derivanti da contributi ministeriali a medio termine a tasso variabile, da finanziare totalmente con i fondi ministeriali per investimenti assegnati ad AMT e quantificati ai fini della presente operazione in oltre 200M€. Nel giugno 2024, AMT ha conseguentemente ceduto a BPER, aggiudicataria della procedura di gara, i crediti coperti dai suddetti fondi ministeriali. Tale cessione di credito permetterà alla Società di utilizzare la linea di credito per fronteggiare gli investimenti finanziati per un importo "revolving" fino a 70 milioni di euro rimborsabili in 4 anni con scadenza 2027.

Criteri di formazione

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 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 2022. Il raffronto con i dati risultanti dal Bilancio dell'esercizio precedente è effettuato su basi di comparabilità tra poste omogenee. Qualora, per motivi di maggiore chiarezza o precisione, si renda necessario adottare differenti metodi di aggregazione, vengono correlativamente riclassificati i dati dell'esercizio precedente al fine di garantire l'omogeneità di comparazione. Gli importi sono espressi in unità di Euro, salvo diversa indicazione.

Il bilancio al 31 dicembre 2023 è stato sottoposto a revisione da parte della Società Deloitte & Touche S.p.A.

Criteri di valutazione

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

I più significativi criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 in osservanza dell'art. 2426 del Codice civile e dei citati principi contabili sono riportati di seguito.

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

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

Immobilizzazioni. Deroga ai sensi del Decreto Legge 104/2020 e successive modifiche.

La società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2023 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022; ciò, al fine di favorire una rappresentazione economico-patrimoniale dell'impresa più congrua rispetto al suo reale valore, mitigando in questa maniera gli effetti negativi causati dalla pandemia di Covid-19.

Infine l'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023") ha esteso la sospensione anche per l'anno 2023.

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

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

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

L'effetto della agevolazione, così come applicata, comporta il recupero degli ammortamenti non calcolati nell'esercizio 2023 al termine della vita utile dei vari beni, che verrà quindi estesa di una annualità e conseguentemente l'effetto si annullerà con l'esercizio 2034 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 2023 è il seguente:

Ammortamenti netti	8,2 M
Imposte differite	2,3 M

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

Euro milioni	2020	2021	2022	2023	Totale
Immobilizzazioni - Valore ammortamenti lordi sospesi	5,5	6,3	7,4	8,2	27,4
Fondo Imposte differite	(1,6)	(1,8)	(2,1)	(2,3)	(7,8)
Impatto Patrimonio Netto	3,9	4,5	5,3	5,9	19,6

Tuttavia, in presenza di consistenti perdite fiscali riportabili illimitatamente, 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 sviluppo e di impianto, solo se presenti, sono iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio Sindacale e sono ammortizzati in un periodo di cinque esercizi. Peraltro, non sussistono costi di impianto e ampliamento al 31 dicembre 2023 mentre per i costi di sviluppo si rinvia a quanto infra.

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

Immobilizzazioni materiali

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

particolare i coefficienti di ammortamento utilizzati sono rappresentativi della vita economico – tecnica stimata dei cespiti.

Le immobilizzazioni in corso di costruzione sono state iscritte per l'importo dei costi sostenuti al 31 dicembre 2023.

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

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

Le immobilizzazioni, se acquisite mediante contratti di leasing finanziario, sono iscritte adottando il criterio patrimoniale di rilevazione, conformemente alla vigente legislazione ad ai principi contabili redatti dall' OIC. I canoni di leasing, comprensivi della quota capitale e della quota interessi sono, qualora esistenti, imputati a conto economico quali costi della produzione per il godimento di beni di terzi e l'iscrizione del bene tra le immobilizzazioni avviene solo all'atto del riscatto. Gli impegni nei confronti dei concedenti, per l'importo dei canoni ancora da pagare oltre a quello costituito dal prezzo di riscatto del bene, sono indicati tra gli impegni. Nella Nota Integrativa vengono fornite le informazioni previste dalla normativa, tra cui gli effetti che si sarebbero avuti con l'applicazione ai contratti di leasing della metodologia finanziaria.

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

Ammortamento delle Immobilizzazioni

Come già indicato sopra, La società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2023 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022; Infine, l'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023") ha, infine, esteso la sospensione anche per l'anno 2023.

Immobilizzazioni Finanziarie

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

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

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

Rimanenze

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

Crediti

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

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

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

I crediti ceduti a seguito di operazioni di factoring sono eliminati dallo stato patrimoniale solamente se ceduti pro-soluto, e se sono trasferiti sostanzialmente tutti i rischi inerenti il credito. I crediti ceduti pro-solvendo, o comunque senza che vi sia stato il trasferimento di tutti i rischi, rimangono iscritti nel bilancio ed una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

I crediti che si originano per ragioni differenti dallo scambio di beni e servizi sono iscrivibili in bilancio se sussiste titolo al credito e cioè se essi rappresentano effettivamente un'obbligazione di terzi verso la Società. In tale contesto, i crediti derivanti dall'omesso pagamento relativo alle sanzioni emesse a seguito dell'accertamento della mancanza del titolo di viaggio vengono iscritti nel momento in cui viene notificata l'ordinanza ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981, costituendo la stessa titolo esecutivo.

La quota recuperabile dei suddetti crediti viene stimata dagli Amministratori, anche attraverso il supporto di uno Studio legale specializzato che affianca la Società nel processo di recupero delle sanzioni, sostanzialmente sulla base delle seguenti metodologie: i) dati storici di incasso (forniti dallo Studio legale in oggetto) nel medio-lungo periodo relativi a crediti analoghi di altre realtà in quale misura assimilabili ad AMT sui quali vi siano dati storici e ii) ragionevole recuperabilità stimata sulla base delle risultanze emerse dalle indagini condotte sulle disponibilità patrimoniali-finanziarie dei soggetti sanzionati, delle procedure esecutive poste in essere o di eventuali accordi (ad esempio, rateizzazioni) già raggiunti con le controparti.

I crediti per sanzioni sono stati considerati interamente esigibili entro i successivi 12 mesi in virtù della riscuotibilità e pignorabilità degli stessi.

Disponibilità liquide

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

Debiti

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

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

Ratei e dei Risconti

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

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

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

Fondi Rischi

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

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

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

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

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

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

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

Fondo trattamento di fine rapporto

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

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

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

Riconoscimento dei costi e dei ricavi

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

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

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

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

I contributi in conto impianti della Regione Liguria in conto legge 6/82, legge 422/97 e legge 297/78 e i contributi in conto capitale ottenuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché quelli del Comune di Genova e della Città Metropolitana accreditati al conto economico in funzione degli ammortamenti delle immobilizzazioni a cui si riferiscono, sarebbero stati classificati a conto economico negli "Altri Ricavi e Proventi" (A5) del Valore della Produzione.

Si rammenta però che la Società, ai sensi dell'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023"), ha optato per la sospensione anche per l'anno 2023, non ha contabilizzato ammortamenti per l'esercizio 2023 e quindi anche l'accredito di tali contributi non è stato contabilizzato.

Imposte dell'esercizio

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

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

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

Sono state inoltre iscritte in bilancio imposte anticipate pari all'80% del valore delle imposte differite stesse, essendo in presenza di consistenti perdite fiscali riportabili illimitatamente.

Altre Informazioni

Uso di stime

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

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

Le principali stime per le quali è maggiormente richiesto l'impiego di valutazioni soggettive sono state utilizzate, tra l'altro, per la determinazione del fondo svalutazione crediti.

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

Bilancio Consolidato

La presenza della Società controllata ATP Esercizio S.r.l. a partire dall'1/1/2018 aveva determinato l'obbligo della redazione del bilancio consolidato. Tuttavia, a seguito del conferimento di ramo relativo al Trasporto Pubblico Locale avvenuto con effetti dal 1 gennaio 2021, la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della ATP Esercizio S.r.l. non risulta essere più rilevante a partire dall'esercizio 2022, dal momento che non sono più sorti ricavi operativi per la controllata. Pertanto, sulla base di quanto previsto dall'art. 27 del d.l. 127/1991, secondo cui "non sono soggette all'obbligo di consolidamento le imprese che controllano imprese che, individualmente e nel loro insieme, sono irrilevanti ai fini di una rappresentazione chiara, veritiera e corretta del bilancio", si è deciso di non procedere alla redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023.

Comparabilità di bilancio

Ai fini di comparare il bilancio al 31 dicembre 2023 con quello al 31 dicembre 2022 sono state effettuate, se necessario, alcune riclassifiche meglio dettagliate nel prosieguo della Nota Integrativa.

Dati sull'occupazione

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

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

Organico	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Dirigenti	8	6	2
Quadri	58	38	20
Impiegati	328	335	(7)
Operai	394	381	13
Altri	2.175	2.153	22
Totale	2.963	2.913	50

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

L'organico medio aziendale nel 2023 è stato di 2954 addetti (rispetto a 2882 del 2022) di cui: 7 dirigenti, 50 quadri, 331 impiegati, 2093 personale di guida, 388 operai, 85 ausiliari.

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

Non presenti.

B) Immobilizzazioni**I. Immobilizzazioni immateriali**

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
24.887.089	28.409.436	(3.522.347)

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		770.494	12.650.764			897.646	48.145.638	62.464.542
Rivalutazioni								
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.347.091				22.708.015	34.055.106
Svalutazioni								

Valore di bilancio		770.494	1.303.673			897.646	25.437.623	28.409.436
Variazioni nell'esercizio								
Incrementi per acquisizioni		734.645	107.880			158.977	2.416.935	3.418.437
Riclassifiche (del valore di bilancio)			25.240				(8.976.905)	(8.951.665)
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Ammortamento dell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni							2.010.881	2.010.881
Totale variazioni		734.645	133.120			158.977	(4.549.089)	(3.522.347)
Valore di fine esercizio								
Costo		1.505.139	12.783.884			1.056.623	41.585.669	56.931.315
Rivalutazioni								
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.347.091				20.697.135	32.044.226
Svalutazioni								
Valore di bilancio		1.505.139	1.436.793			1.056.623	20.888.534	24.887.089

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

Le "Altre Immobilizzazioni immateriali" sono costituite da:

- spese incrementative su beni di terzi (aliquota ammortamento 20%) con valore netto a fine esercizio pari ad Euro 6.004.372 relative a costi capitalizzati sui beni non proprietà di AMT quali la linea metropolitana e la Ferrovia Genova – Casella; rientrano in questo raggruppamento inoltre le capitalizzazioni di ore su progetti di investimento che fanno riferimento ai beni sopra riportati;
- rimesse urbane per Euro 14.087.284, 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". Si segnala che nel corso del 2023 è stata riscattata la rimessa di Staglieno e, pertanto, si è proceduto ad una riclassifica del relativo valore netto contabile all'interno della voce "terreni e fabbricati" tra le immobilizzazioni materiali.
- software sviluppato internamente e quindi non tutelato per Euro 262.146;
- Costi pluriennali (aliquota di ammortamento del 20%) sui carrelli della metropolitana per Euro 534.732.

Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni

Non si è proceduto ad effettuare né rivalutazioni né svalutazioni.

Costi di impianto e ampliamento

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

Costi di sviluppo

Descrizione Costi	Valore 31/12/2022	Incremento esercizio	Decremento Esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2023
Progettazione	770.494	734.645	-	-	1.505.139
Realizzazione della ricerca base					
Totale	770.494	734.645	-	-	1.505.139

I costi di sviluppo ex art. 2426 co. 1. n. 5 C.c. sono stati iscritti nell'attivo di stato patrimoniale, con il consenso del Collegio Sindacale, per Euro 1.505.139 in quanto aventi, secondo prudente giudizio, le caratteristiche richieste dall'OIC 24; in particolare è prevedibile, con ragionevole certezza, la loro recuperabilità come attestato dal piano industriale. Nel suddetto piano è stata ragionevolmente dimostrata l'utilità futura di tali costi nonché la loro correlazione oggettiva con i benefici futuri in quanto trattasi di costi identificabili e recuperabili avendo attinenza a diversi progetti (digitalizzazione, elettrificazione etc) utili a sviluppare il core business della Società.

II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
253.303.421	209.528.241	43.775.180

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	41.295.508	20.703.478	271.228.689	17.521.127	16.873.859	367.622.661
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	13.696.867	9.362.606	120.738.217	14.296.730		158.094.420
Svalutazioni						
Valore di bilancio	27.598.641	11.340.872	150.490.472	3.224.397	16.873.859	209.528.241
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	483.745	2.618.729	21.770.199	224.906	11.973.236	37.070.814
Riclassifiche (del valore di bilancio)	9.905.816	29.685	2.172.875	119.318	(3.286.199)	8.941.495
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)			(4.209.758)	(38.073)		(4.247.831)
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio						
Ammortamento dell'esercizio						
Svalutazioni effettuate nell'esercizio						
Altre variazioni	(2.010.881)		3.991.794	29.789		2.010.702
Totale variazioni	8.378.680	2.648.414	23.725.110	335.940	8.687.036	43.775.180
Valore di fine esercizio						
Costo	51.685.068	23.351.892	290.962.005	17.827.278	25.560.895	409.387.138
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	15.707.747	9.362.606	116.746.423	14.266.941		156.083.717
Svalutazioni						
Valore di bilancio	35.977.321	13.989.286	174.215.582	3.560.337	25.560.895	253.303.421

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	19.769.625	0% - 4,00%
FABBRICATI INDUSTRIALI	30.923.610	4,00%
COSTRUZIONI LEGGERE	991.833	5,00%
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI INDUSTRIALI	(15.304.051)	
FONDO AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE	(320.247)	
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI CIVILI	(83.450)	
Totale	35.977.321	

Impianti e macchinario

Dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
BINARI	42.453	5,00%
PALI METALLICI	174.760	2,50%
ALTRE OPERE D'ARTE SOTTOSTAZIONI	2.586.008	5,75%
ALTRE OPERE D'ARTE RETE AEREA	3.417.382	5,75%
OPERE D'ARTE FISSE	1.238	2,00%
IMPIANTI FISSI	17.130.051	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	13.989.286	

Attrezzature industriali e commerciali

Dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
MATERIALE MOBILE IMPIANTI A CAVO	7.450.020	7,50%
OFFICINA MECCANICA	4.175.652	10,00%
MATERIALE ROTABILE TRANV. FERROV.	1.508.941	3,75%-33%
MOTRICI IN GENERE	37.608.134	4%-6%-10%
AUTOBUS LINEA	220.891.147	8,33%
MATERIALE MOBILE FILOVIARIO	12.397.253	7,50%
PONTI RADIO CIRC. A.F. AMPLIFICATORI	1.998.717	15,00%
EMETTITRICI E OBLITERATRICI	1.902.919	10,00%
APPARATI TELESORVEGLIANZA	2.472.045	20,00%
BENI E ATTREZZATURA VARIA	557.178	100,00%
FONDO AMMORTAMENTO MATER. MOBILE IMPIANTI A CAVO	(1.881.485)	
FONDO AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA	(1.995.195)	
FONDO AMMORTAMENTO MATER. ROTAB. TRAMV. E FERROV.	(175.637)	
FONDO AMMORTAMENTO MOTRICI	(9.396.197)	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOBUS LINEA	(86.868.586)	
FONDO AMMORTAMENTO MATERIALE FILOVIARIO	(10.745.983)	

FONDO AMMORTAMENTO PONTI RADIO CIRC. A.F. AMP.	(1.991.465)
FONDO AMMORTAMENTO EMETTITRICI E OBLITERATRICI	(1.460.972)
FONDO AMMORTAMENTO APPARATI TELESORVEGLIANZA	(1.673.724)
FONDO AMMORTAMENTO BENI E ATTREZZ VARIA	(557.178)
Totale	174.215.582

Altri beni

Dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	1.063.586	20,00%
AUTOVETTURE MOTOVEICOLI E SIMILI	280.852	25,00%
MOBILI E MACCHINE ORDINARIE D'UFFICIO	2.618.749	12,00%
MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE, CALCOLATORI	13.864.092	20,00%
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	(538.619)	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI	(85.610)	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO	(2.325.499)	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE	(11.317.213)	
Totale	3.560.337	

Immobilizzazioni in corso e acconti

dettaglio:

descrizione	31/12/2023
ACQUISTO MOTRICI METRO NON ANCORA IN SERVIZIO	9.902.655
MANUTENZIONE STRAORDINARIA FERROVIA GENOVA CASELLA	2.734.546
MANUTENZIONE STRAORDINARIA FERROVIA PRINCIPE-GRANAROLO	387.200
MANUTENZIONE STRAORDINARIA METROPOLITANA	5.500.325
PNS FERROVIE FGC E GRANAROLO	142.655
REVISIONE TRENTENNALE FUNICOLARE ZECCA RIGHI	814.171
MANUTENZIONE STRAORDINARIA INFRASTRUTTURE	194.560
ACQUISTO AUTOBUS E/O RELATIVE INFRASTRUTTURE NON ANCORA IN SERVIZIO	4.131.973
MESSA IN SICUREZZA FGC D.M. 182 del 29.04.2020	976.419
MESSA IN SICUREZZA FERROVIA PRINCIPE-GRANAROLO D.M. 182 del 29.04.2020	764.120
DIVERSE	12.272
totale	25.560.895

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 2023 è pari a Euro zero per effetto della sospensione degli ammortamenti ai sensi del decreto 104/2020 articolo 60 come modificato dall'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023").

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

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.eserc.	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	336.180	-	336.180	-	-	-	-	-
FABBR.IND. E TERRENI	84.207	-	47.717	36.490	-	-	-	36.490
SOTTOSTAZIONI	136.591	-	113.499	23.093	-	-	-	23.093
RETE AEREA	2.730.559	-	1.936.804	793.755	-	-	-	793.755
IMPIANTI FISSI	91.412	-	91.412	-	-	-	-	-
MAT.MOB.IMP.CAVO	723.654	-	349.272	374.382	-	-	-	374.382
AUTOBUS	71.477.692	-	56.009.833	15.467.859	-	- 2.023.716	2.023.716	15.467.859
FILOBUS	4.058.196	-	3.551.323	506.873	-	-	-	506.873
PONTI RADIO e reti	397.073	-	397.073	-	-	-	-	-
MOB.MACC.UFF. MACC.ELETT.E	3.197	-	3.197	-	-	-	-	-
CALCOL.	2.061.827	-	2.061.827	-	-	-	-	-
	82.100.589	-	64.898.137	17.202.452	-	- 2.023.716	2.023.716	17.202.452

Dettaglio contributi Regione Liguria legge 297/78, 296/06, 422/97, PNS e DM 182/20 (Ferrovia Genova – Casella e autobus)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
MIGLIORIE BENI TERZI	9.665.987	-	7.806.013	1.859.974	3.011.220	-	-	4.871.193
COSTRUZIONE LEGGERE	-	-	-	50.200	-	-	-	50.200
IMPIANTI FISSI	149.790	-	27.490	122.300	-	-	-	122.300
OFFICINA MECCANICA	15.900	-	5.565	10.335	-	-	-	10.335
AUTOBUS	3.032.387	-	631.747	2.400.640	-	-	-	2.400.640
MACC.ELETT.E	-	-	-	32.663	-	-	-	32.663
CALCOL.	-	-	-	-	-	-	-	-
	12.864.064	-	8.470.815	4.393.248	3.094.082	-	-	7.487.331

Dettaglio contributi del Comune di Genova

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	-	-	-	-	-	-	-	-
MIGLIORIE BENI TERZI	385.000	-	325.000	60.000	-	-	-	60.000
FABBR.IND. E TERRENI	133.968	-	13.397	120.571	-	-	-	120.571
IMPIANTI FISSI	259.876	-	127.310	132.566	-	-	-	132.566
AUTOBUS	524.600	-	75.247	449.353	-	-	-	449.353
EMETT.ED OBBLIT.	4.595.400	-	153.180	4.442.220	-	-	-	4.442.220
MACC.ELETT.E	-	-	-	30.738	-	-	-	30.738
CALCOL.	1.219.187	-	991.221	227.967	25.149	-	-	253.116
	7.118.031	-	1.685.354	5.432.677	55.887	-	-	5.488.564

Dettaglio contributi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
MIGLIORIE BENI TERZI	6.549.418	-	6.549.418	-	-	-	-	-
AUTOBUS	16.676.527	-	8.976.787	-	-	-	-	7.699.740
FILOBUS	5.530.685	-	4.770.216	-	-	-	-	760.469
	28.756.630	-	20.296.421	-	-	-	-	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.eserc.	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	91.519	-	54.911	-	-	-	-	36.608
COSTI PLURIENNALI	6.714	-	6.714	-	-	-	-	6.714
MIGLIORIE BENI TERZI	369.908	-	184.064	-	-	-	-	185.844
FABBR.IND. E TERRENI	146.047	-	14.605	-	-	-	-	131.442
IMPIANTI FISSI	158.724	-	36.230	-	-	-	-	122.493
OFFICINA MECCANICA	105.840	-	26.460	-	-	-	-	79.380
AUTOBUS	2.334.847	-	374.814	-	50.482	-	-	1.909.551
EMETT.ED OBBLIT.	4.153	-	4.153	-	-	-	-	4.153
MOB.MACC.UFF.	3.378	-	3.378	-	-	-	-	3.378
MACC.ELETT.E CALCOL. apparati telesorv	350.924	-	173.312	-	-	-	-	177.612
	174.705	-	87.153	-	-	-	-	87.553
	3.746.758	-	951.549	-	50.482	-	-	2.744.727

Dettaglio leggi Regione Liguria (servizio extraurbano)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
IMPIANTI FISSI	20.591	-	20.591	-	-	-	-	20.591
AUTOBUS	14.989.564	-	14.989.564	-	27.611	-	-	14.961.953
	15.010.155	-	15.010.155	-	27.611	-	-	14.982.544

Dettaglio contributi della Città Metropolitana

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

Dettaglio contributi Decreto Ministeriale 345/2016

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

Dettaglio contributi Decreto Genova 1 (DL 109/2018)

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

Dettaglio contributi Decreto Genova 2 (DL 162/2019)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm. esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	14.899.550	-	14.899.550	3.832.450	-	-	-	18.732.000
	14.899.550	-	14.899.550	3.832.450	-	-	-	18.732.000

Dettaglio contributi D.M. 223/20

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm. esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	5.096.205	-	5.096.205	2.081.400	-	-	-	7.177.605
	5.096.205	-	5.096.205	2.081.400	-	-	-	7.177.605

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.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	15.000	-	15.000	-	-	-	-	15.000
AUTOBUS	11.761.987	- 485.900	11.276.087	-	-	-	-	11.276.087
MACC.ELETT.E CALCOL.	104.500	-	104.500	-	-	-	-	104.500
apparati telesorv	70.500	- 11.970	58.530	-	-	-	-	58.530
	11.951.987	-497.870	11.454.117	-	-	-	-	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

Dettaglio contributi PSNMS (Regione Liguria)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
PROG.INFORMATICI	-	-	-	230.800	-	-	-	230.800
IMPIANTI FISSI	2.980.825	14.450	2.966.375	1.274.383	-	-	-	4.240.758
AUTOBUS	-	-	-	9.556.996	-	-	-	9.556.996
	2.980.825	14.450	2.966.375	11.062.178	-	-	-	14.028.553

Dettaglio contributi PSNMS (Città Metropolitana)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
IMPIANTI FISSI	1.749.827	-	1.749.827	276.620	-	-	-	2.026.448
AUTOBUS	-	-	-	138.000	-	-	-	138.000
	1.749.827	-	1.749.827	414.620	-	-	-	2.164.448

Dettaglio contributi PON METRO (Comune di Genova)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
AUTOBUS	-	-	-	2.813.200	-	-	-	2.813.200
	-	-	-	2.813.200	-	-	-	2.813.200

Dettaglio contributi PNRR (Comune di Genova)

Classe cespiti	Valore lordo	Amm.accumulato	Valore netto contabile	Incrementi	Decrementi	Amm.esercizio	Storni fondi amm.to	Fine val. c.
IMPIANTI FISSI	-	-	-	208.418	-	-	-	208.418
AUTOBUS	-	-	-	3.720.000	-	-	-	3.720.000
	-	-	-	3.928.418	-	-	-	3.928.418

III. Immobilizzazioni finanziarie

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
2.848.308	2.848.308	

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

	Partecipazioni in imprese controllate	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in imprese controllanti	Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni	Altri titoli	Strumenti finanziari derivati attivi
Valore di inizio esercizio								
Costo	2.656.393				191.915	2.848.308		
Rivalutazioni								
Svalutazioni								
Valore di bilancio	2.656.393				191.915	2.848.308		
Variazioni nell'esercizio								

Incrementi per acquisizioni								
Riclassifiche (del valore di bilancio)								
Decrementi per alienazioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni								
Totale variazioni								
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 2023 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. ATP Esercizio S.r.l. ha chiuso il bilancio al 31 dicembre 2023 con una utile dell'esercizio di Euro 560.

Imprese collegate

Non presenti.

Altre imprese

Ragione Sociale	quota %	valore a bilancio 31/12/2023
ATC esercizio S.p.A.	10,16%	159.892
Altre	n.d.	32.023
totale		191.915

A seguito di quanto stabilito dalla Delibera del Consiglio Comunale di Genova n. 77 del 27 dicembre 2022 ai sensi del D.Lgs. 19 agosto 2016 n. 175 ("Legge Madia") e previa delibera dell'Assemblea, gli Amministratori hanno ricevuto indirizzo per effettuare l'alienazione delle partecipazioni in ATC Esercizio S.p.A., Sessanta Milioni di Chilometri Esercizio S.c.ar.l ed ATP Esercizio S.r.l. Tale iter di dismissione che prevede di periziare ciascuna partecipazione, l'offerta in prelazione agli altri soci qualora prevista dagli statuti e le eventuali procedure di gara, è tuttora in corso alla presente data.

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

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

Altri titoli

Non presenti.

Strumenti finanziari derivati

Non presenti.

C) Attivo circolante

I. Rimanenze

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
6.693.173	6.878.042	(184.869)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
RICAMBI	5.688.792	5.262.496	426.296
ALTRI MATERIALI	2.304.382	2.015.546	288.835
FONDO OBSOLESCENZA SCORTE	(1.300.000)	(400.000)	(900.000)
Totale	6.693.173	6.878.042	(184.869)

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 diminuite di Euro 184.869 rispetto al 31 dicembre 2022. La valutazione delle stesse è al netto del Fondo svalutazione per obsolescenza, il quale si riferisce al deprezzamento che hanno subito alcune tipologie di materiali di consumo per autobus, filobus e altri veicoli. Nell'anno 2023 è stata svolta un'analisi dettagliata sui materiali in giacenza a fine esercizio ed è stato ritenuto congruo aumentare il fondo ad euro 1.300 migliaia, procedendo quindi all'accantonamento per 900 migliaia.

II. Crediti

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
248.858.758	231.799.474	17.059.284

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	44.486.558	13.201.965	57.688.523	57.688.523		
Crediti verso imprese controllate iscritte nell'attivo circolante	866.513	(570.427)	296.086	296.086		
Crediti verso imprese collegate iscritte nell'attivo circolante						
Crediti verso imprese controllanti iscritte nell'attivo circolante	70.651.368	842.843	71.494.211	71.494.211		
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritte nell'attivo circolante						
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.424.984	183.548	1.608.532	546.920	1.061.612	
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	4.754.385	2.686.714	7.441.099		7.441.099	

Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	109.615.666	714.641	110.330.307	110.248.774	81.533	
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	231.799.474	17.059.284	248.858.758	240.274.514	8.584.244	

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 31/12/2022	4.545.424
Utilizzo nell'esercizio	(43.793)
Accantonamento esercizio	14.800.000
Saldo al 31/12/2023	19.301.632
Totale crediti lordi a bilancio	268.160.388

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)

	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Saldo corrispettivo gestione corsie riservate e fermate bus	2.822.298	2.718.562	103.736
Progetto UDT Metro DM 360/18 e 86/18	49.014.922	56.000.000	- 6.985.078
Manutenzione Straordinaria Metro DM 443/2021 e Det. Dirig. 2022-125.0.3.-26	5.915.051	8.072.616	- 2.157.565
D.M. n. 243/2022 Ministero dell'Ambiente	12.538.781	-	12.538.781
Progetto "Interventi di miglioramento fermate TPL"	292.342	-	292.342
Progetto PON Metro 2014/2020 Scheda GE.2.2.1.b	287.967	287.967	-
Altre partite minori (titoli viaggio, mobility bus, etc.)	622.850	1.254.148	- 631.298
Contributo per progetto di preferenziamento semaforico	-	68.075	- 68.075
Progetto PON Metro 2014/2020 intervento GE 6.1.2.b	-	2.250.000	- 2.250.000
Totale	71.494.211	70.651.368	842.843

Il credito verso il Comune di Genova di Euro 12.539 migliaia si riferisce a contributi da ricevere a compensazione delle politiche di incentivazione all'uso del trasporto pubblico messe in atto dalla Società negli esercizi 2022 e 2023 ("applicazione di riduzioni tariffarie e scontistiche mirate" ed "erogazione di chilometri aggiuntivi extra contratto"), rendicontati al Comune stesso, a fronte dei minori ricavi e dei maggiori costi rilevati per l'attuazione di tali politiche, nell'ambito della Relazione Previsionale Aziendale (la "Relazione"), parte integrante del Documento Unico di Programmazione della AMT S.p.A. 2024 2026. In particolare, a seguito dell'esame della Relazione, e valutati gli impatti delle politiche di incentivazione sopra menzionate, il Comune di Genova ha inviato alla Regione Liguria la nota prot. n. 260660 del 27 maggio 2024, nell'ambito della quale ha richiesto:

- la rimodulazione, in coerenza con quanto previsto dal Ministero dell'ambiente della Sicurezza Energetica (Decreto Direttoriale 243/2022), del budget assegnato al Comune portando il valore totale delle misure a Euro 25.300 migliaia rispetto agli attuali Euro 18.162 migliaia;
- l'inserimento nell'accordo di programma di ulteriori misure originariamente non previste dallo stesso, facendo espresso riferimento al fatto che, "attraverso AMT S.p.A. ha eseguito le ulteriori azioni" coerenti con le finalità dell'accordo di programma medesimo (l'Accordo").

In pari data, il Comune ha adottato la Determinazione dirigenziale n. 2666/2024 (la "Determina") nella quale ha evidenziato:

- di aver valutato le misure adottate da AMT S.p.A. negli anni 2022-2023 finalizzate al miglioramento della

qualità dell'aria, ritenendole coerenti con gli obiettivi di cui all'Accordo e ad altri atti pianificatori in precedenza assunti dal Comune medesimo;

- di aver preso atto della richiesta della AMT S.p.A. e del fatto che quest'ultima abbia richiesto la messa a disposizione di fondi per riduzioni tariffarie e scontistiche mirate a diversi target di clienti e servizi aggiuntivi – extra-contratto di servizio – erogati nell'Ambito Urbano di Genova per le annualità 2022 e 2023;
- che la rimodulazione delle risorse già previste per il Comune di Genova, comprese le azioni “Gratuità nelle fasce orarie di morbida dell'utilizzo di Metropolitana e Impianti Verticali nella Città di Genova”, “Riduzioni tariffarie e scontistiche mirate a diversi target di clienti” e “Servizi aggiuntivi – extracontratto di servizio – erogati nell'Ambito Urbano di Genova” e la conseguente destinazione dei fondi assegnati alla Regione dal Decreto al soddisfacimento delle richieste della Società debbano avvenire con atti successivi al termine dell'istruttoria in capo alla Regione Liguria.

Sulla base di quanto sopra indicato, ritenendo che:

- I. i fondi destinati all'attuazione delle misure per il miglioramento della qualità dell'aria risultano essere già stati stanziati dal Ministero dell'Ambiente in favore di Regione Liguria con riferimento al 31 dicembre 2023;
- II. le predette azioni poste in essere dalla Società negli anni 2022 – 2023 finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria, risultano puntualmente rendicontate dall'azienda al Comune di Genova quale società in house dello stesso (ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 e della legge 175/2016);
- III. tali azioni siano coerenti con i contenuti del DM 243/2022, nonché dell'accordo di programma del 30 dicembre 2021 tra il Ministero della Transizione Ecologia (“MTE”) e la Regione Liguria per l'adozione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria e dell'accordo integrativo del 25 agosto 2022;
- IV. lo stesso Comune, anche in occasione dell'approvazione delle Relazioni Previsionali Aziendali, nonché degli indirizzi generali dell'attività di AMT, ha indicato l'obiettivo operativo di quest'ultima consistente nel rilancio del trasporto pubblico come sistema modale preferenziale per la mobilità urbana, anche in funzione dell'esigenza di miglioramento della qualità dell'aria; conseguentemente, il Comune è il soggetto deputato ad assicurare, nella sua qualità di Socio controllante, l'assunzione delle misure, degli atti e degli strumenti necessari all'attuazione, anche sul profilo finanziario, dei suddetti indirizzi e dei connessi obiettivi; siffatti adempimenti vengono e verranno posti in essere anche in ragione della relazione intercorrente tra il Comune e AMT, nell'ambito della quale quest'ultima agisce alla stregua di un organo dell'Amministrazione, la quale a sua volta esercita un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della Società controllata, com'è previsto dall'art. 5, par. 2 del Regolamento CE 23/10/2007, n. 1370, dall'art. 2, comma 1, lett. c), d.lgs. n. 175/2016 e dall'art. 147-quater, TUEL, e come da ultimo confermato, proprio con riferimento alla posizione di AMT, dal T.A.R. Liguria con la sentenza Sez. II, 3/10/2020, n. 683, confermata in appello con sentenza Cons. Stato, Sez. V, 20/2/2024, n. 1671 (In particolare, la sentenza T.A.R. Liguria n. 683/2020 ha avuto modo di rilevare che "l'affidamento in house si risolve in un modello di organizzazione meramente interno, qualificabile in termini di 'delegazione interorganica' (così Cons. di St., Ad. Plen., 3.3.2008, n. 1, § 8)"; in altri termini, nell'ambito del suddetto rapporto, l'Amministrazione "si limita ad impiegare risorse proprie per l'autoproduzione di un servizio pubblico, fornito da un soggetto facente parte dei propri 'servizi interni', da essa distinto soltanto sotto un profilo giuridico-formale"; ciò in quanto l'affidamento in house "costituisce un modello organizzativo fondato sulla capacità dell'Amministrazione di autoproduzione del servizio, fornito mediante strutture soltanto formalmente distinte dall'autorità affidante, su cui la stessa ha un controllo di tipo organico analogo a quello svolto sui propri uffici" (Cons. Stato, Sez. VI, ord. 7/3/2022, n. 1620).

Tutto quanto sopra premesso, i contributi in oggetto sono stati accertati tra i crediti verso controllanti al 31 dicembre 2023, con contropartita la voce “Altri ricavi e proventi”.

Crediti verso controllate

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	variazioni
Crediti verso ATP Esercizio s.r.l.	1.761.522	2.331.949	(570.427)
Fondo svalutazione crediti verso controllate	(1.465.436)	(1.465.436)	-

Totale	296.086	866.513	(570.427)
---------------	----------------	----------------	------------------

Crediti tributari

I crediti tributari entro i 12 mesi pari a Euro 546.920 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 1.061.612 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	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Crediti verso Reg. Liguria per ristrutturazione Ferrovia Principe Granarolo	1.291.191	1.291.191	-
Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti Ferrovia Genova Casella	68.840.790	56.449.616	12.391.174
Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti legge 6/82 e altre	19.689.930	26.195.528	(6.505.598)
Crediti verso Ministero dei Trasporti in conto investimenti	346.142	346.142	-
Crediti verso Città Metropolitana di Genova in conto investimenti	13.968.827	13.968.827	-
Crediti verso Ministero per Bonus trasporti 2022/23	133.172	1.831.174	(1.698.003)
Crediti rimborso oneri CCNL verso Città Metropolitana di Genova	350.000	7.403.863	(7.053.863)
Crediti rimborso oneri malattia anni 2019-20-21	1.382.748	-	1.382.748
Crediti derivanti da transazione Trenitalia	4.635.443	-	4.635.443
Crediti diversi (INPS, INAIL, altri)	1.596.760	3.234.020	(1.637.260)
Fondo svalutazione crediti	(1.904.696)	(1.104.696)	(800.000)
Totale	110.330.307	109.615.666	714.641

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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
7.014.473	16.009.192	(8.994.719)

Descrizione	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	15.697.756	(9.020.329)	6.677.427
Denaro e altri valori in cassa	311.436	25.610	337.046
Totale disponibilità liquide	16.009.192	(8.994.719)	7.014.473

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

D) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
1.101.912	276.781	825.131

Risconti attivi 2023

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Canoni Locazione	59.960	139.480
Canoni Software (licenze e manutenzioni)	355.798	33.140
Leasing	6.431	6.460
Manutenzione mezzi/Attrezzature/Impianti	30.698	19.078
Spese telefoniche	1.996	3.902
Spese di promozione	24.393	8.612
Varie	42.605	8.185
totale	521.881	218.859

Ratei attivi 2023

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Canoni Pubblicitari	11.596	8.312
Commissioni Bancarie	731	477
Interessi attivi bancari	928	1.897
Rimborsi assicurativi	206.136	47.236
Rimborsi commissioni Garanzia SACE	101.104	-
Servizi Free to X - GOGOGE	240.000	-
Proventi e rimborsi vari	19.535	-
totale	580.031	57.922

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 2023, ratei e risconti attivi 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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
30.970.986	30.703.525	267.461

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

Nella tabella che segue si dettagliano i movimenti nel patrimonio netto.

Descrizione	31/12/2022	Incrementi	Decrementi	31/12/2023
Capitale Sociale	29.521.464			29.521.464
Riserva legale	684.340	9.440		693.780
Riserva negativa per acquisto azioni proprie	(10.290)			(10.290)
Riserva di arrotondamento	0			0
Riserva articolo 60 Decreto Legge 104/2020	319.208	179.363		498.571
Utili (perdite) dell'esercizio	188.803	267.461	188.803	267.461
Totale	30.514.723	456.264	188.803	30.970.986

Il capitale sociale al 31/12/2023 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	693.780		A,B			
Altre riserve						
Varie altre riserve	498.571					
Totale altre riserve	498.571					
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)		A,B,C,D			
Totale	30.703.525					
Quota non distribuibile						
Residua quota distribuibile						

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statuari E: altro

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 e dall'art. 1 comma 5-quinquiesdecies della Legge 15/2022) e successivamente dall'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023") che ha esteso la sospensione anche per l'anno 2023, la Società non ha imputato a conto economico le quote di ammortamento relative agli esercizi 2020/2023. 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 2020/2022.

Per il combinato disposto del codice civile in materia di Riserva Legale e Decreto Legge 104/2020 come modificato dalla L. 25/2022 e successivamente dall'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023")

in materia di sospensione degli ammortamenti, l'utile 2023 non avrà possibilità di utilizzo C e D. Si rinvia alla proposta di destinazione dell'utile.

B) Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
18.993.898	13.643.614	5.350.284

Dettaglio:

Descrizione	31/12/2022	Incrementi	Decrementi	31/12/2023
Fondo imposte differite	5.547.789	2.317.102	-	7.864.891
Fondo rischi contenzioso irap	2.120.467	-	-	2.120.467
Fondo rischi svalutazione partecipazioni	2.709.438	-	-	2.709.438
Franchigie Assicurative R.C.	1.513.842	1.294.397	(1.513.841)	1.294.398
Fondi rischi responsabilità contrattuale	757.241	400.000	-	1.157.241
Fondo rischio Trenitalia (ristori)	-	2.500.000	-	2.500.000
Fondo rischi penali a fornitori	-	970.967	-	970.967
Fondo Rischi Ricorsi Personale Dipendente	994.836	-	(618.339)	376.497
Totale	13.643.613	7.482.466	(2.132.180)	18.993.899

- Il Fondo per imposte differite è variato rispetto al 2022 a seguito dello stanziamento legato alla deducibilità fiscale degli ammortamenti non effettuati nel presente Bilancio civilistico ai sensi dall'art. 1, comma 711 della Legge 234/2021.
- Il "Fondo rischi contenzioso Irap" riguarda, con riferimento ai periodi 2007/2009, il rischio di potenziale soccombenza in via definitiva nel contenzioso con l'Agenzia delle Entrate in merito all'interpretazione data dalla Società circa la spettanza dell'agevolazione del "cuneo fiscale" alle aziende di TPL. Non ci sono variazioni rispetto all'esercizio precedente. Per completezza di informazione si riepiloga:

Primo Grado di giudizio

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

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

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

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

Secondo grado di giudizio

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

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

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

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

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

- Il Fondo rischi svalutazione partecipazioni, appostato dal 2016 per fronteggiare il rischio inerente la situazione finanziaria di ATP S.r.l.
- 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. In seguito agli ultimi aggiornamenti ricevuti in merito ad alcune cause in corso per rischi amianto, si è proceduto ad incrementare il fondo per euro 400 migliaia.
- Il Fondo rischi per ricorsi personale dipendente è volto a coprire i costi che l'azienda stima di dover ancora sostenere alla data di chiusura del bilancio 2023, a seguito di sentenza della Corte di Giustizia Europea relativa alla modalità di retribuzione delle ferie del personale dipendente.
- Il Fondo rischio Trenitalia ristori accoglie il rischio per il riconoscimento a Trenitalia, a seguito dell'arbitrato citato, di ulteriori importi derivanti da ristori per mancati ricavi.
- Il Fondo rischio penali a fornitori è pari (100%) alla penale accertata nel presente bilancio verso il fornitore per il maggior danno subito previsto contrattualmente.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
22.365.758	25.312.223	(2.946.465)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio 1/1/2023	25.312.223
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	6.568.001
Utilizzo nell'esercizio	-3.337.332
Versato ai fondi	-6.098.240
Imposta sostitutiva TFR	-80.800
Altre variazioni	1.025
Totale variazioni	-2.946.465
Valore di fine esercizio 31/12/2023	22.365.758

D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
316.252.498	297.315.099	18.937.398

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	527.522	3.511	531.033	531.033		
Debiti verso banche	52.875.385	(8.212.797)	44.662.588	18.410.360	26.252.228	5.040.000
Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori	40.791.106	10.780.671	51.571.777	51.571.777		
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate	251.663	(119.521)	132.142	132.142		
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti	3.049.834	1.040.363	4.090.197	4.090.197		
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari	2.796.070	(439.832)	2.356.238	2.356.238		
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	5.105.277	157.671	5.262.948	5.262.948		
Altri debiti	191.918.242	15.727.332	207.645.575	207.645.575		
Totale debiti	297.315.099	18.937.398	316.252.498	290.000.269	26.252.228	5.040.000

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

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

	Debiti assistiti da garanzie reali				Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
	Debiti assistiti da ipoteche	Debiti assistiti da pegni	Debiti assistiti da privilegi speciali	Totale debiti assistiti da garanzie reali		
Obbligazioni						
Obbligazioni convertibili						

Debiti verso soci per finanziamenti				531.033	531.033
Debiti verso banche	14.667.057	15.120.000	29.787.057	14.875.531	44.662.588
Debiti verso altri finanziatori					
Acconti					
Debiti verso fornitori				51.571.777	51.571.777
Debiti rappresentati da titoli di credito					
Debiti verso imprese controllate				132.142	132.142
Debiti verso imprese collegate					
Debiti verso controllanti				4.090.197	4.090.197
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
Debiti tributari				2.356.238	2.356.238
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale				5.262.948	5.262.948
Altri debiti				207.645.574	207.645.574
Totale debiti	14.667.057	15.120.000	29.787.057	286.465.440	316.252.497

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	31/12/2023
Comune di Chiavari	176.424
Comune di Rapallo	139.882
Comune di Santa Margherita Ligure	75.316
Comune di Sestri Levante	139.410
totale	531.032

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
15.120.000	1.680.000,00	13.440.000	5.040.000

- all'accollo dei mutui ipotecari con garanzia sugli immobili stessi già contratti da ATP S.p.A incorporata da AMT;
- Il nuovo finanziamento stipulato nel corso del 2022 per 26M€ che al 31 dicembre 2023 presenta un saldo di 13,9M€;
- all'anticipo su fatture a mezzo factoring con le banche;
- ad utilizzo di scoperto di conto corrente.

Dettaglio debito verso controllanti (parte correlata)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
-------------	------------	------------	------------

Canone metro	4.060.000	3.040.000	1.020.000
Diversi	30.197	9.834	20.363
Totale	4.090.197	3.049.834	1.040.363

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	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Fondo ferie personale	8.029.936	7.177.459	852.477
TFR da liquidare a breve	611	420.882	(420.271)
Investimenti finanziati da Enti Pubblici da approvare	191.265.485	177.218.534	14.046.951
Costi personale competenza anni precedenti da regolariz., trattenute e diversi	8.349.542	7.101.367	1.248.175
Totale	207.645.574	191.918.242	15.727.332

- Il Fondo ferie del personale rappresenta il debito per ferie valorizzato al termine dell'esercizio. 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 2023 da regolarizzare nel 2024 rappresentano le quote di competenza dell'esercizio 2023 liquidate ai dipendenti nei primi mesi del 2024.

Distribuzione dei debiti per area geografica

Non significativa.

E) Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
156.123.995	128.775.013	27.348.982

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	147.425	128.627.588	128.775.013
Variazione nell'esercizio	76.293	27.272.689	27.348.982
Valore di fine esercizio	223.718	155.900.277	156.123.995

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo 2023
Legge regionale 6/82 e 62/09	32.184.995
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
FGC I.297/78, I. 422/97, I 296/06, P.N.S e DM 182/20	7.487.331
Comune di Genova investimenti diversi	5.488.564
Treni metropolitana finanziati	4.498.386
Decreto Genova 1	17.503.000
Decreto Genova 2	18.732.000
D.M. 223/20	7.177.605
PSNMS 1°Tranche (Regione Liguria)	14.028.553
PSNMS (Città Metropolitana)	2.164.448
P.N.R.R.	3.928.418
PON METRO	2.813.200
Delibera 774 G. R. Liguria	2.744.727
Consegne fiduciarie rivendite titoli di viaggio	1.084.622
Abbonamenti annuali competenza - Urbani	7.008.763
Abbonamenti annuali competenza - Extraurbani	384.466
Abbonamenti mensili/bimestrali/trimestrali	1.142.700
Biglietti con competenza anno 2024	934.545
Altri di ammontare non apprezzabile	275.179
Totale	156.123.995

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.

I risconti passivi entro i 12 mesi relativamente ai cespiti finanziati (quota 2024) è pari ad euro 10.664.290.

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 2023.

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Impegni assunti da AMT	536.621	536.621	0
Beni di terzi presso l'impresa	4.447.586	4.447.586	0
Garanzie a favore di AMT	33.128.982	31.668.007	1.460.975
Altri impegni e garanzie	15.120.000	16.800.000	(1.680.000)
totale	53.233.189	53.452.214	(219.025)

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

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

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

Negli altri impegni e garanzie è inclusa la garanzia di Spim verso BNL/BNP Paribas e si riferisce alla sussidiarietà, in carico a Spim, nell'obbligazione di rimborso della sovvenzione ipotecaria per l'acquisto delle

rimesse urbane a garanzia dell'eventuale insolvenza di AMT come nuovo obbligato principale.

Conto economico

A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
246.848.520	218.414.811	28.433.709

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	80.191.517	50.683.372	29.508.145
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.037.732	1.055.517	(17.785)
Altri ricavi e proventi	165.619.271	166.675.922	(1.056.651)
Totale	246.848.520	218.414.811	28.433.709

All'interno dei "Ricavi da Vendite e da prestazioni" è stato accertato la contropartita del credito (22.4M€) pari alle ordinanze di ingiunzione inviate nell'esercizio 2023 (rinvio alla Relazione Parte 1 per il dettaglio), Tale valore è stato controbilanciato da un apposito accantonamento rischi su crediti per 14M€ (62,5% del totale) in ottica prudenziale. L'effetto netto sul conto economico 2023 è quindi pari alla differenza tra credito e fondo (8.4M€).

Il calcolo dell'accantonamento (la Società si è affidata ai pareri di un esperto in materia di riscossione) si è basato su una attenta stratificazione dei debitori (utenti sanzionati negli ultimi anni e morosi) per importo, solvibilità e pignorabilità delle somme dovute.

L'entità del fondo rischi sarà adeguatamente monitorato per eventuali modifiche in incremento o decremento nel corso dei successivi esercizi.

Dettaglio A1 e A5:

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Ricavi da biglietti ed abbonamenti - Rete Urbana	55.100.896	48.490.556	6.610.340
Ricavi da biglietti ed abbonamenti - Rete Extraurbana	7.897.753	7.124.096	773.657
Incasso da sanzioni a passeggeri - Rete Urbana	2.320.941	2.639.561	(318.620)
Sanzioni per competenza	22.442.768	-	22.442.768
Totale lordo	87.762.358	58.254.213	29.508.145
Quota Trenitalia in contenzioso e non riconosciuta	(7.570.841)	(7.570.841)	-
Totale A1 del conto economico	80.191.517	50.683.372	29.508.145
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.037.732	1.055.517	17.785
Totale A4 del conto economico	1.037.732	1.055.517	17.785
Corrispettivi TPL - Rete Urbana	82.875.340	81.411.416	1.463.924
Corrispettivi TPL - Rete Extraurbana	18.659.433	18.104.799	554.633
Copertura oneri rinnovi CCNL	16.526.512	17.103.444	(576.932)
Quote contributi c/impianti riscontate	-	-	-
Articolo 28 bis l.r. 33/2013	-	-	-
Altri contributi in c/esercizio rete extraurbana	1.511.245	1.635.332	(124.088)
Totale contributi in conto esercizio	119.572.529	118.254.992	1.317.537
Affitti e canoni attivi	88.245	95.359	(7.114)
Proventi vari	510.908	515.766	(4.858)

Convenzione fermate e corsie bus	2.822.298	2.718.562	103.736
Pubblicità	772.656	742.181	30.475
Prestazioni a terzi	929.455	328.246	601.209
Ricavi service ATP	41.211	95.288	(54.077)
Ricavi Civica Depositaria Veicoli	-	989	(989)
Plusvalenze straordinarie alienazione immobilizz.	38.340	29.693	8.647
Rimborsi per danni subiti	653.569	555.072	98.497
Rimborsi per interruzione al servizio	15.273	15.320	(48)
Rimborsi per emergenza covid	7.912.007	9.372.000	(1.459.993)
Credito imposta accisa gasolio	2.137.905	459.610	1.678.295
Credito Energia e gas	454.135	783.086	(328.951)
Rimborso oneri malattia	1.382.748	-	1.382.748
Contributo Caro Energia	-	4.000.000	(4.000.000)
Contributo Ministero Ambiente	12.538.781	-	12.538.781
Credito imposta ricerca e innovazione -2023	73.133	-	73.133
Rimborso aumento potenza Metropolitana	564.960	-	564.960
Rimborsi Fonservizi	423.977	-	423.977
Rimborso spese d'accesso documenti aziendali	214	514	(300)
Quota Trenitalia in contenzioso	7.570.841	7.570.841	0
Rimborsi diversi	492.124	560.838	(68.714)
Sopravvenienze attive *	5.060.093	11.531.122	(6.471.029)
Penali da fornitori per inadempimenti contrattuali	1.528.624	317.082	1.211.542
Vendita materiali	35.089	31.998	3.091
Ricavi vari Città Metropolitana	155	8.697.362	(8.697.207)
Totale altri ricavi	46.046.742	48.420.930	(2.374.187)
Totale A5 del conto economico	165.619.271	166.675.922	(1.056.651)

*Dettaglio sopravvenienze Attive 2023 (€)	
Sopravvenienza Trenitalia (arbitrato)	4.635.443
Prescrizione debiti	175.162
Conguagli e regolarizzazioni anni precedenti	100.732
Sopravvenienze su rimborsi assicurativi	48.880
Credito Inail 2020	34.627
Rimborso interessi Ires 2017	31.236
Credito imposta Ricerca e Sviluppo 2020/2022	1.691
altre sopravvenienze	32.322
Totale	5.060.093

A seguito dell'accordo tra AMT e Trenitalia del 7 febbraio 2024 avente ad oggetto la definizione della ripartizione del fatturato integrato nel bacino urbano di Genova per il periodo 2019-2023 nonché la definizione dei criteri per la ripartizione dei nuovi ricavi 2024, in data 10 giugno 2024 il Cielo dell'Università di Genova (l'"Arbitro") ha emesso una relazione avente natura di arbitrato ex articolo 1349, comma 1, del codice civile. La decisione dell'Arbitro, efficace tra le parti, ha dato origine alla sopravvenienza attiva di Euro 4.635 migliaia riportata nella tabella precedente. Tale sopravvenienza attiva deriva dalla differenza tra quanto stanziato a bilancio (22.6M€) fino al giorno della decisione arbitrale dalla Società meno la quota indicata dallo stesso arbitrato (18M€).

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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
243.632.271	217.102.844	26.529.427

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	27.532.891	27.818.175	(285.284)
Servizi	44.921.932	44.765.654	156.278
Godimento di beni di terzi	3.063.557	2.600.240	463.317
Salari e stipendi	110.388.874	103.211.013	7.177.861
Oneri sociali	27.245.608	24.691.245	2.554.363
Trattamento di fine rapporto	6.568.001	8.336.620	(1.768.619)
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	1.039.319	942.193	97.126
Ammortamento immobilizzazioni immateriali			
Ammortamento immobilizzazioni materiali			
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante	14.800.000	200.000	14.600.000
Variazione rimanenze materie prime	(715.131)	19.396	(734.527)
Accantonamento per rischi	5.417.625	1.900.000	3.517.625
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	3.369.595	2.618.308	751.287
Totale	243.632.271	217.102.844	26.529.427

Dettaglio materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Materiali di manutenzione	7.005.083	6.610.588	394.495
Carburanti e lubrificanti	20.186.210	20.794.387	(608.177)
Altri acquisti	341.598	413.200	(71.602)
Totale	27.532.891	27.818.175	(285.284)

Dettaglio per servizi

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Trasporti	70.288	72.760	(2.473)
Lavorazioni esterne	8.283.489	7.261.100	1.022.388
Energia elettrica	5.280.778	5.912.043	(631.266)
Gas	472.219	699.902	(227.683)
Acqua	234.025	200.201	33.825
Compensi agli amministratori	58.600	54.564	4.036
Compensi ai sindaci	81.784	80.246	1.537
Ricerca, addestramento e formazione	718.504	682.595	35.909
Pulizia esterna	3.349.514	4.266.856	(917.342)
Servizi smaltimento rifiuti speciali	181.826	134.847	46.978
Provvigioni a intermediari	1.525.761	1.552.353	(26.592)
Spese di contenzioso e recuperi crediti	206.103	72.268	133.835
Mense gestite da terzi e buoni pasto	845.464	728.507	116.958
Spese legali e consulenze	497.656	545.690	(48.034)

Spese telefoniche	503.397	478.686	24.711
Spese postali e di affrancatura	344.092	30.618	313.474
Spese servizi bancari	412.399	358.669	53.730
Assicurazioni	7.863.896	5.506.374	2.357.522
Vigilanza esterna	812.288	706.259	106.029
Trasporti TPL appaltati a terzi	9.985.874	11.261.511	(1.275.637)
Manovra Bus	1.730.435	2.006.886	(276.450)
Visite e controlli sanitari	483.306	400.301	83.005
Attività promozionali	344.766	527.102	(182.337)
Altre	635.469	1.225.317	(589.848)
Totale	44.921.932	44.765.654	156.278

Dettaglio per godimento beni di terzi

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Affitti e locazioni	425.736	438.508	(12.772)
Canone metro	1.020.000	1.020.000	-
Altri canoni	1.617.821	1.141.732	476.089
Totale	3.063.557	2.600.240	463.317

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 2023 non sono stati contabilizzati in quanto la Società si avvale della deroga prevista ai sensi dell'articolo 60, commi dal 7-bis al 7- quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022 e successivamente dall'art. 3, comma 8, DL n. 198/2022 (cd. "Milleproroghe 2023") che ha, infine, esteso la sospensione anche per l'anno 2023.

Descrizione	2023	2022	Variazioni	2023 fiscale
AMMORTAMENTO MIGLIORIE A BENI DI TERZI				56.056
AMMORTAMENTO SOFTWARE (PROGR. INFORMATICI)				71.805
AMMORTAMENTO COSTI PLURIENNALI 20%				48.474
AMMORTAMENTO IMMOBILIZZ IMMATER (RIM SPIM)				115.582
AMMORTAMENTO SOFTWARE SVILUPPATO INTERNAMENTE				14.785
AMMORTAMENTO RICERCA E SVILUPPO				84.890
Totale ammortamento immobilizzazioni immateriali	0	0	0	391.593
AMMORTAMENTI FABBRICATI CIVILI			0	2.234
AMMORTAMENTI FABBRICATI INDUSTRIALI			0	302.948
AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE			0	12.294
<i>Totale terreni e fabbricati</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>317.477</i>
AMMORTAMENTO BINARI			0	479

AMMORTAMENTO PALI METALLICI			0	1.622
AMMORTAMENTO SOTTOSTAZIONI			0	25.736
AMMORTAMENTO IMPIANTI FISSI			0	159.304
AMMORTAMENTO RETE AEREA			0	4.617
<i>Totale impianti e macchinari</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>191.759</i>
AMMORTAMENTO APPARATI TELESORVEGLIANZA			0	40.611
AMMORTAMENTO MATERIALE ROTABILE			0	116.739
AMMORTAMENTO MOTRICI METRO			0	394.486
AMMORTAMENTO AUTOBUS			0	359.980
AMMORTAMENTO FILOBUS			0	59.348
AMMORTAMENTO IMPIANTO A CAVO			0	117.587
AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA			0	82.323
AMMORTAMENTO PONTI RADIO CIRCUITI E AMPLIF			0	937
AMMORTAMENTO EMETTITRICI E OBLITERATRICI			0	18.515
<i>Totale attrezzature industriali e commerciali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.190.526</i>
AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO			0	38.080
AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI E SIMILI			0	26.024
AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO			0	13.035
AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE E CALCOLATORI			0	148.608
<i>Totale altri beni</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>225.747</i>
<i>Totale ammortamento immobilizzazioni materiali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.925.509</i>
ACCANTONAMENTO AL FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	14.800.000	200.000	14.600.000	
Totale ammortamenti e accantonamenti	14.800.000	200.000	14.600.000	
Quote di contributi in conto impianti ammortamenti netti fiscalmente deducibili imposte differite (24% ires + 4,2% irap)				8.216.674
				2.317.102

Dettaglio Accantonamento per rischi

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Franchigie assicurative	646.658	1.500.000	(853.342)
Rischio Amianto	400.000	400.000	-
Rischio obsolescenza scorte	900.000	-	900.000
Rischio indennizzo penali	970.967	-	970.967
Rischio arbitrato Trenitalia	2.500.000	-	2.500.000
Totale	5.417.625	1.900.000	3.517.625

Dettaglio Oneri diversi di gestione

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Tassa circolazione veicoli	455.587	412.590	42.997
IMU	470.990	436.732	34.258
Tassa sui rifiuti	605.740	593.486	12.254
Altre imposte e tasse	136.573	114.249	22.324
Contributi e associazioni sindacali e di categoria	287.832	273.678	14.154

Abbonamenti riviste, giornali ...	19.523	11.441	8.081
Minusvalenze	198.653	106.796	91.856
Sopravvenienze passive	656.559	308.200	348.358
Altre spese	538.139	361.134	177.005
Totale	3.369.595	2.618.308	751.288

C) Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
(2.629.146)	(1.123.164)	(1.505.982)

Descrizione	2023	2022	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	1.800	2.595	(795)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(2.630.946)	(1.125.759)	(1.505.187)
Utili (perdite) su cambi			
Totale	(2.629.146)	(1.123.164)	(1.505.982)

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	2.590.217
Altri	40.729
Totale	2.630.946

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi bancari					2.590.217	2.590.217
Interessi fornitori						
Interessi medio credito						
Sconti o oneri finanziari						
Interessi su finanziamenti					40.729	40.729
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni						

Altri oneri su operazioni finanziarie						
Accantonamento al fondo rischi su cambi						
Arrotondamento						
Totale					2.630.946	2.630.946

Altri proventi finanziari

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi su titoli						
Interessi bancari e postali					1.800	1.800
Interessi su finanziamenti						
Interessi su crediti commerciali						
Altri proventi						
Arrotondamento						
Totale					1.800	1.800

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 31/12/2023	Saldo al 31/12/2022	Variazioni
319.642	-	319.642

Imposte	2023	2022	Variazioni
Imposte correnti:	689.254		689.254
IRES	297.701		297.701
IRAP	391.553		391.553
Imposte sostitutive			
Imposte relative a esercizi precedenti			
Imposte differite (anticipate)	(369.612)		(369.612)
IRES	(438.632)		(438.632)
IRAP	69.020		69.020

Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
Totale	319.642		319.642

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	587.103	
Onere fiscale teorico	140.905	
Variazioni in aumento ai fini Ires	20.881.077	
Variazioni in diminuzione ai fini Ires	15.266.085	
Totale variazioni del reddito	5.614.991	
Imponibile fiscale ante perdite fiscali	6.202.094	
Perdite pregresse (80%)	4.961.676	
Imponibile fiscale	1.240.419	
IRES corrente sul reddito dell'esercizio	297.701	297.701

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato economico A-B	3.216.249	
Onere fiscale teorico	135.082	
Variazioni in aumento ai fini Irap	21.403.774	
Variazioni in diminuzione ai fini Irap	15.297.322	
Totale variazioni del reddito	6.106.452	
Imponibile fiscale	9.322.701	
IRAP corrente sul reddito dell'esercizio	391.553	391.553

Fiscalità differita / anticipata

La fiscalità differita viene espressa dall'accantonamento effettuato nel fondo imposte per l'importo di Euro 2.317.102.

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

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

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

Le imposte anticipate sono appostate in ragione dell'80% delle imposte differite per mancati ammortamenti di cui al paragrafo precedente, e degli accantonamenti per rischi relativi alla voce B12 di Conto Economico.

Per ragioni di prudenza, non sono state rilevate imposte anticipate (circa 13M€) sulle perdite fiscali (misura limitata) maturate negli anni dalla Società.

Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

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

1) contratto 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: 9.281,98€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 1.135,08€

2) contratto 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: 17.403,60€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 2.051,39€

3) contratto 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: 47.830,74€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 2.410,14€

4) contratto 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: 123.237,82€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 6.518,88€

5) contratto 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: 96.881,96€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 4.228,58€

6) contratto 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: 21.755,85€
onere finanziario effettivo attribuibile ad esso e riferibile all'esercizio: 934,35€

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 (€)	2023
Ricavi titoli di viaggio	420.299
Corsie riservate e fermate bus	2.822.298
Servizi navetta	12.340
Progetto Prince	36.591
Progetto Mobimart Plus	75.997
Mobility Bus	24.590
Aumenti potenza (Enel)	564.960
Altri ricavi	14.122
Totale ricavi	3.971.197

COSTI (€)	2023
Canone metropolitana 2021	1.020.000
Varie	20.806
Totale costi	1.040.806

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 (€)	2023
Canoni service	53.211
Distacco personale	23.104
Altro	490

Totale ricavi	76.805
----------------------	---------------

COSTI (€)	2023
Riaddebito costi	133.068
Canone Locazione bus	224.941
Totale costi	358.009

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	58.600
Collegio sindacale	81.784

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	58.800
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	58.800

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

Ente	Importo 2023 (€)	Causale
Città Metropolitana di Genova	3.870.038	Ristori Emergenza Covid e servizi aggiuntivi
Città Metropolitana di Genova	2.727.273	Contributo straordinario maggiori costi 2022
Città Metropolitana di Genova	2.282.640	Rimborso Incremento costi gasolio 2022
Comune di Genova	30.738	Mobimart
Comune di Genova	24.590	Mobility Bus
FILSE	492.151	Progetto Smart Stop
Comune di Genova	31.855.482	Contributi in conto investimenti
Regione Liguria	16.431.348	Contributi in conto investimenti
MISE	38.640	Progetto 5G
Città Metropolitana di Genova	6.787.656	Saldo contributo CCNL 2022
Comune di Genova	703.338	Saldo contributo CCNL 2022
Città Metropolitana di Genova	12.896.546	Acconto contributo CCNL 2023
Comune di Genova	3.822.000	Acconto contributo CCNL 2023
Totale	81.962.440	

Gli importi di cui sopra 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 31/12/2023	Euro	267.461
5% a Riserva legale	Euro	13.373
95% a riserva articolo 60 D.L. 104/2020	Euro	254.088

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.
Presidente del Consiglio di Amministrazione
Dott.ssa Ilaria Gavuglio





RELAZIONE AL BILANCIO: PRIMA PARTE

1. Premessa

Signori Azionisti,

la Vostra Società ha chiuso l'esercizio 2023 (coincidente con l'anno solare) registrando un utile pari ad Euro 267.461. L'esercizio 2022 si era chiuso con un utile pari ad Euro 188.803.

La revisione legale del presente bilancio ed il controllo contabile nel corso del 2023 sono stati effettuati dalla società Deloitte & Touche S.p.A. Si rinvia alla Relazione dei Revisori per il giudizio sul presente Bilancio.

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

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

La compagine azionaria al 31/12/2023 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)	2023	2022	variazione 2023 vs 2022
Servizio su gomma urbano (bus, filobus, integrativi e Drinbus)	25.458	25.347	0,44%
Servizio su gomma extraurbano	10.975	10.295	6,61%
Linea Metropolitana Brignole-Brin	618	718	-13,88%
Ferrovia Genova - Casella	149	149	0,23%
Navebus	22	29	-23,17%
Ascensori e funicolari compresa ferrovia Principe Granarolo	685	663	3,34%
Totale	37.908	37.200	1,90%

Di seguito una tabella di maggior dettaglio:

KM PRODOTTI (compresi i fuori servizio)	Consuntivo 2023
CONTRATTO DI SERVIZIO URBANO	26.236.072
<i>gomma</i>	23.350.742
<i>metro</i>	534.065
<i>impianti speciali</i>	685.184
<i>gomma esternalizzata</i>	1.656.109
<i>navebus (esternalizzata)</i>	9.972
SERVIZI AGGIUNTIVI URBANI	547.269
<i>gomma</i>	378.086
<i>gomma esternalizzata</i>	73.160
<i>metro</i>	83.711
<i>navebus (esternalizzata)</i>	12.312
TOTALE SERVIZIO URBANO	26.783.341
CONTRATTO DI SERVIZIO EXTRAURBANO	9.795.371
<i>gomma</i>	8.722.422
<i>gomma esternalizzata</i>	1.072.949
SERVIZI AGGIUNTIVI	1.179.769
<i>gomma</i>	306.396
<i>gomma esternalizzata</i>	84.944
<i>servizi diversificati (scolastici dedicati, disabili, noleggio)</i>	788.428
TOTALE SERVIZIO EXTRAURBANO	10.975.140
CONTRATTO DI SERVIZIO FGC	149.460
TOTALE AMT	37.907.941

Nel 2023 sono stati prodotti complessivamente circa 37,9 milioni di km (valore comprensivo dei km fuori servizio), con un incremento rispetto al 2022 del 1,9%.

I km prodotti nel solo ambito urbano sono stati circa 27 milioni, sostanzialmente in linea con l'esercizio 2022.

I km prodotti in ambito extraurbano sono stati quasi 11 milioni, in aumento rispetto all'anno 2022 di oltre il 6%.

I passeggeri trasportati sono stati complessivamente circa 229 milioni di cui 9,3 milioni relativi al comparto extraurbano, con un incremento percentuale del 10% rispetto al 2022.

La metodologia del calcolo di stima dei passeggeri trasportati dalla nostra Azienda prevede, storicamente, un dimensionamento legato al numero di titoli venduti ed ai coefficienti di viaggi attribuibili ad ogni tipologia di titolo e di interscambio tra mezzi. Le nuove tecnologie adottate dal 2021 (sistemi di telecamere contapasseggeri installate sui bus, negli impianti verticali e sulle banchine della metropolitana) consentiranno, a partire dall'esercizio 2024, di dimensionare il numero di passeggeri trasportati in modo più analitico.

A.1 Servizio su gomma

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

Rispetto al 2022 non si registrano significative variazioni dei km su gomma urbani mentre si evidenzia un incremento dei km prodotti in ambito extraurbano, (+6,6%), legato ad una maggiore produzione chilometrica dei servizi diversificati.

Il parco veicoli su gomma in ambito urbano al 31 dicembre 2023 conta 654 unità, di cui 17 filobus, 95 veicoli elettrici e 11 ibridi con un'età media di 10,37 anni, in leggero aumento rispetto a fine 2022 (10,16 anni). A fine 2023 il parco mezzo elettrico (bus e filobus) rappresenta oltre il 17% del parco urbano, in sensibile aumento rispetto al 2022 (+11%).

Il parco veicoli extraurbano conta, a fine 2023, 274 mezzi di cui 16 elettrici.

A.2 Servizio con linea metropolitana

Nel 2023 a seguito dell'effettuazione dei lavori straordinari per il rifacimento di 300 metri dell'armamento Vienna, la metropolitana è stata chiusa per un mese e mezzo (dal 3 luglio al 20 agosto) ed è stato attivato un servizio sostitutivo bus. I Km prodotti sono stati complessivamente 618.000 con modalità Metro e 122.000 con modalità Bus.

A.3 Servizio Navebus

Nel corso dell'anno sono state effettuate 1857 corse Navebus per un totale di circa 22.000 Km percorsi, con un decremento del 23% rispetto al 2022 dovuto alla sospensione del servizio per oltre un mese, a causa dei danni provocati a Molo Archetti dalla mareggiata dell'8 novembre.

A.4 Servizio cremagliera Principe Granarolo

La produzione annuale nel 2023 è stata di 16.850 corse, pari a 19.069 Km equivalenti, in leggera diminuzione rispetto al 2022 a causa dei maggiori fermi che hanno interessato la funicolare nel corso dell'anno. Durante i fermi è entrato in funzione il servizio sostitutivo su gomma G1.

A.5 Servizio Ferrovia Genova Casella

Nel corso del 2023 sono state erogate 6.189 corse per un totale di circa 149.000 km prodotti, di cui 86.115 Km effettuati con il servizio sostitutivo su gomma. La Ferrovia è stata chiusa fino al 30 aprile 2023 e dal 20 novembre al 22 dicembre 2023 per permettere l'effettuazione dei lavori straordinari all'infrastruttura e per mettere in sicurezza una parte dei versanti interessati dal dissesto, durante i fermi è entrato in funzione il servizio sostitutivo su gomma.

A.6 Servizio con Ascensori e Funicolari

Tale servizio ha prodotto complessivamente 685.000 Km equivalenti con un incremento (+3%) rispetto al 2022, legato in parte alla politica di gratuità che interessa gli impianti speciali.

Nel corso del 2023 si sono registrati fermi temporanei degli ascensori per guasti e manutenzioni programmate o straordinarie. L'ascensore Scassi è stato chiuso causa guasto per l'intero anno ed è stato attivato il servizio sostitutivo su gomma.

B. Dati economici

B.1 Ricavi

Il valore della produzione è aumentato complessivamente di 28,43 M Euro (+13,02%).

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 2022 (+58,32%) a seguito dell’introduzione della nuova procedura di recupero crediti da sanzioni posta in essere dalla Società a partire dall’esercizio 2023 (si rinvia alla parte seconda della presente Relazione per i dettagli).

5

Descrizione (M€)	2023	2022	Variaz. in M€
Ricavi da biglietti e abbonamenti	55,43	48,01	+7,42
Sanzioni ai passeggeri	24,76	2,64	+22,12
Totale netto	80,19	50,65	+29,54

Ricavi da bigliettazione e abbonamenti

A seguito dell’accordo AMT/Trenitalia del 7/2/2024 avente ad oggetto la ripartizione del fatturato integrato nel bacino urbano di Genova, in data 10/6/2024 il Cielo dell’Università di Genova ha emesso una relazione avente natura di arbitrato ex articolo 1349 comma 1 del codice civile. Tale arbitrato ha calcolato la ripartizione del fatturato integrato tra i 2 vettori per il periodo 2019-2023 chiudendo finalmente l’incertezza. In particolare, attraverso l’utilizzo mediato di 4 criteri di calcolo, l’arbitrato ha sancito che la quota spettante a Trenitalia per il quinquennio 19-23 è pari al 10,08% sull’importo complessivo del fatturato integrato.

La quota spettante a Trenitalia dei ristori riconosciuti dallo Stato per i minori ricavi del periodo Covid sarà oggetto di separato accordo tra le parti.

È inoltre in fase di definizione con la controparte il piano di rientro del debito residuo iscritto in bilancio al 31 dicembre 2023, pari a circa Euro 10 milioni.

Sanzioni ai passeggeri (dettaglio in “parte seconda”)

La seguente tabella descrive, per migliore comprensione, l’effetto sul conto economico 2023 (+8,12M€) della nuova modalità di contabilizzazione

Descrizione (M€)	2023	2022	Variaz. in M€
Sanzioni incassate	2,36	2,64	(0,28)
Sanzioni a credito (atti giudiziari)	22,4	0	+22,4
Fondo rischi su crediti	(14,0)	0	(14,0)
Totale	10,76	2,64	8,12

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

Descrizione (M€)	2023	2022	Variaz. In M€
Contratto servizio urbano	80,92	79,54	+1,38
Rimborsi copertura CCNL	16,53	17,10	(0,57)
Altri contributi in conto esercizio- rete Urbana	1,95	1,87	+0,08
Contributi in conto esercizio- rete Extraurbana	18,66	18,10	+0,56
Altri contributi in conto esercizio- rete Extraurbana	1,51	1,64	(0,13)
Totale in conto esercizio	119,57	118,25	+1,32
Quote di contributi in conto impianti	0	0	0
Totale	119,57	118,25	+1,32

Il costo per i rinnovi contrattuali del CCNL (bienni economici dal 2002 al 2007) di competenza dell'esercizio 2023 è stato controbilanciato dall'appostamento tra gli "Altri Ricavi e Proventi" (A5) del contributo a copertura previsto dalle normative vigenti (Legge 47/2004, Legge 58/2005 e Legge 296/2006). Tale contributo è rimasto leggermente aumentato (+0,57 M€) rispetto all'esercizio 2022.

Gli altri ricavi sono diminuiti del 5% (da 48,4 M€ a 46 M€ corrispondente a -2,4 M€). Per maggiori dettagli sulla composizione delle voci, si rimanda al relativo paragrafo in Nota Integrativa.

Il credito verso il Comune di Genova di Euro 12.539 migliaia si riferisce a contributi da ricevere a compensazione delle politiche di incentivazione all'uso del trasporto pubblico messe in atto dalla Società negli esercizi 2022 e 2023 ("applicazione di riduzioni tariffarie e scontistiche mirate" ed "erogazione di chilometri aggiuntivi extra contratto"), rendicontati al Comune stesso, a fronte dei minori ricavi e dei maggiori costi rilevati per l'attuazione di tali politiche, nell'ambito della Relazione Previsionale Aziendale (la "Relazione"), parte integrante del Documento Unico di Programmazione della AMT S.p.A. 2024 2026. In particolare, a seguito dell'esame della Relazione, e valutati gli impatti delle politiche di incentivazione sopra menzionate, il Comune di Genova ha inviato alla Regione Liguria la nota prot. n. 260660 del 27 maggio 2024, nell'ambito della quale ha richiesto:

- la rimodulazione, in coerenza con quanto previsto dal Ministero dell'ambiente della Sicurezza Energetica (Decreto Direttoriale 243/2022), del budget assegnato al Comune portando il valore totale delle misure a Euro 25.300 migliaia rispetto agli attuali Euro 18.162 migliaia;
- l'inserimento nell'accordo di programma di ulteriori misure originariamente non previste dallo stesso, facendo espresso riferimento al fatto che, "attraverso AMT S.p.A. ha eseguito le ulteriori azioni" coerenti con le finalità dell'accordo di programma medesimo (l'Accordo").

In pari data, il Comune ha adottato la Determinazione dirigenziale n. 2666/2024 (la “Determina”) nella quale ha evidenziato:

- di aver valutato le misure adottate da AMT S.p.A. negli anni 2022-2023 finalizzate al miglioramento della qualità dell’aria, ritenendole coerenti con gli obiettivi di cui all’Accordo e ad altri atti pianificatori in precedenza assunti dal Comune medesimo;
- di aver preso atto della richiesta della AMT S.p.A. e del fatto che quest’ultima abbia richiesto la messa a disposizione di fondi per riduzioni tariffarie e scontistiche mirate a diversi target di clienti e servizi aggiuntivi – extra-contratto di servizio – erogati nell’Ambito Urbano di Genova per le annualità 2022 e 2023;
- che la rimodulazione delle risorse già previste per il Comune di Genova, comprese le azioni “Gratuità nelle fasce orarie di morbida dell’utilizzo di Metropolitana e Impianti Verticali nella Città di Genova”, “Riduzioni tariffarie e scontistiche mirate a diversi target di clienti” e “Servizi aggiuntivi – extracontratto di servizio – erogati nell’Ambito Urbano di Genova” e la conseguente destinazione dei fondi assegnati alla Regione dal Decreto al soddisfacimento delle richieste della Società debbano avvenire con atti successivi al termine dell’istruttoria in capo alla Regione Liguria.

Sulla base di quanto sopra indicato, ritenendo che:

- I. i fondi destinati all’attuazione delle misure per il miglioramento della qualità dell’aria risultano essere già stati stanziati dal Ministero dell’Ambiente in favore di Regione Liguria con riferimento al 31 dicembre 2023;
- II. le predette azioni poste in essere dalla Società negli anni 2022 – 2023 finalizzate al miglioramento della qualità dell’aria, risultano puntualmente rendicontate dall’azienda al Comune di Genova quale società in house dello stesso (ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 e della legge 175/2016);
- III. tali azioni siano coerenti con i contenuti del DM 243/2022, nonché dell’accordo di programma del 30 dicembre 2021 tra il Ministero della Transizione Ecologia (“MTE”) e la Regione Liguria per l’adozione di misure per il miglioramento della qualità dell’aria e dell’accordo integrativo del 25 agosto 2022;
- IV. lo stesso Comune, anche in occasione dell’approvazione delle Relazioni Previsionali Aziendali, nonché degli indirizzi generali dell’attività di AMT, ha indicato l’obiettivo operativo di quest’ultima consistente nel rilancio del trasporto pubblico come sistema modale preferenziale per la mobilità urbana, anche in funzione dell’esigenza di miglioramento della qualità dell’aria; conseguentemente, il Comune è il soggetto deputato ad assicurare, nella sua qualità di Socio controllante, l’assunzione delle misure, degli atti e degli strumenti necessari all’attuazione, anche sul profilo finanziario, dei suddetti indirizzi e dei connessi obiettivi; siffatti adempimenti vengono e verranno posti in essere anche in ragione della relazione intercorrente tra il Comune e AMT, nell’ambito della quale quest’ultima agisce alla stregua di un organo dell’Amministrazione, la quale a sua volta esercita un’influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della Società controllata, com’è previsto dall’art. 5, par. 2 del Regolamento CE 23/10/2007, n. 1370, dall’art. 2, comma 1, lett. c), d.lgs. n. 175/2016 e dall’art. 147-quater, TUEL, e come da ultimo confermato, proprio con riferimento alla posizione di AMT, dal T.A.R. Liguria con la sentenza Sez. II, 3/10/2020, n. 683, confermata in appello con sentenza Cons. Stato, Sez. V, 20/2/2024, n. 1671 (In particolare, la sentenza T.A.R. Liguria n. 683/2020 ha avuto modo di rilevare che “l’affidamento in house si risolve in un modello di organizzazione meramente interno, qualificabile in termini di

'delegazione interorganica' (così Cons. di St., Ad. Plen., 3.3.2008, n. 1, § 8"); in altri termini, nell'ambito del suddetto rapporto, l'Amministrazione "si limita ad impiegare risorse proprie per l'autoproduzione di un servizio pubblico, fornito da un soggetto facente parte dei propri 'servizi interni', da essa distinto soltanto sotto un profilo giuridico-formale"; ciò in quanto l'affidamento in house "costituisce un modello organizzativo fondato sulla capacità dell'Amministrazione di autoproduzione del servizio, fornito mediante strutture soltanto formalmente distinte dall'autorità affidante, su cui la stessa ha un controllo di tipo organico analogo a quello svolto sui propri uffici" (Cons. Stato, Sez. VI, ord. 7/3/2022, n. 1620).

Tutto quanto sopra premesso, i contributi in oggetto sono stati accertati tra i crediti verso controllanti al 31 dicembre 2023, con contropartita la voce "Altri ricavi e proventi".

B.2 Costi

I costi della produzione sono aumentati complessivamente di Euro 26,5 milioni di Euro (+12,2%).

I costi del personale sono aumentati di 8,1 M€ (+5,9%) rispetto all'esercizio 2022.

I consumi di materie prime, sussidiarie e di consumo, determinati dalla somma dei costi di acquisto e dalla variazione dei valori a magazzino, sono diminuiti di 1 milione di Euro; tale diminuzione è totalmente imputabile ad un leggero decremento del costo del carburante (-0,6M€) parzialmente compensato da un aumento del costo dei ricambi (+0,3M€) è inoltre attribuibile ad un aumento delle scorte a fine esercizio che hanno determinato una variazione negativa delle rimanenze (-0,7M€).

I costi per prestazioni di servizio sono sostanzialmente invariati rispetto al 2022, infatti la variazione è di +0,2M€ (+0,3%).

La voce "ammortamenti e svalutazioni" è aumentata di 14,8M€ (+7300%) costituita dall'accantonamento al fondo rischi per sanzioni 14M€ e a copertura del rischio per crediti su ristori carburante. La variazione è da imputare unicamente all'accantonamento a fondo svalutazione crediti con l'inserimento a bilancio del fondo svalutazione relativo alle sanzioni derivanti dalla notifica di ordinanze di ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981 nell'anno 2023 erogate ai passeggeri per mancato titolo di viaggio. Gli ammortamenti invece non hanno subito variazioni in quanto la Società si è avvalsa della facoltà di sospendere le quote di ammortamento relative all'esercizio 2023 prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla L. 25/2022, di conversione del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, che ha esteso tale facoltà agli esercizi in corso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022; e come modificato dall'art. 3, comma 8, dl n. 198/2022 (cd. "milleproroghe 2023") che ha, infine, esteso la sospensione anche per l'anno 2023; 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 5,1M€ (+71%). Tale

incremento è dovuto principalmente ad un maggior accantonamento a fondi rischi (+3,5M€) e ad un aumento degli oneri diversi di gestione (+0,8M€).

Gli oneri finanziari sono incrementati di 1,5M€ rispetto al 2022 a causa della salita dei tassi di interesse che hanno avuto un forte impatto sull'indebitamento relativo all'acquisto delle rimesse avvenuto nel 2013, sull'indebitamento bancario a breve (a mezzo factoring con la società Ifitalia), sul finanziamento a medio lungo termine con Intesa San Paolo (operazione SACE) e sui 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.

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

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Valore della produzione	246.848.520	218.414.811	28.433.709
Costi esterni	78.172.844	77.821.773	351.071
Valore Aggiunto	168.675.676	140.593.038	28.082.638
Costo del lavoro	145.241.802	137.181.071	8.060.731
Margine Operativo Lordo	23.433.874	3.411.967	20.021.907
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	20.217.625	2.100.000	18.117.625
Risultato Operativo	3.216.249	1.311.967	1.904.282
Proventi e oneri finanziari	(2.629.146)	(1.123.164)	(1.505.982)
Risultato Ordinario	587.103	188.803	398.300
Rivalutazioni e svalutazioni	-	-	0
Risultato prima delle imposte	587.103	188.803	398.300
Imposte sul reddito	319.642	-	319.642
Risultato netto	267.461	188.803	78.658

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.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
ROE netto	0,864%	0,615%	0,658%
ROE lordo	1,896%	0,615%	1,816%
ROI	0,049%	0,038%	0,049%
ROS	1,303%	0,601%	0,500%

B.3 Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	24.887.089	28.409.436	(3.522.347)
Immobilizzazioni materiali nette	253.303.421	209.528.241	43.775.180
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	2.848.307	2.848.307	0
Capitale immobilizzato	281.038.817	240.785.984	40.252.833
Rimanenze di magazzino	6.693.173	6.878.042	(184.869)
Crediti verso Clienti e controllate	57.984.612	45.353.071	12.631.541
Altri crediti (inclusi crediti verso controllante)	190.874.149	186.446.403	4.427.746
Ratei e risconti attivi	1.101.912	276.781	825.131
Attività d'esercizio a breve termine	256.653.846	238.954.297	17.699.549
Debiti verso fornitori e controllate	51.703.919	41.042.769	10.661.150
Acconti	-	-	-
Debiti tributari e previdenziali	7.619.186	7.901.347	(282.161)
Altri debiti (inclusi debiti verso controllante)	211.735.771	194.968.076	16.767.695
Ratei e risconti passivi	156.123.995	128.775.013	27.348.982
Passività d'esercizio a breve termine	427.182.871	372.687.205	54.495.666
Capitale d'esercizio netto	(170.529.025)	(133.732.908)	(36.796.117)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	22.365.758	25.312.223	(2.946.465)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			0
Altre passività a medio e lungo termine	18.993.898	13.643.614	5.350.284
Passività a medio lungo termine	41.359.656	38.955.837	2.403.819
Capitale investito	69.150.136	68.097.239	1.052.897
Patrimonio netto	(30.970.986)	(30.703.525)	(267.461)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(26.252.228)	(39.728.443)	13.476.215
Posizione finanziaria netta a breve termine	(11.926.920)	2.334.728	(14.261.648)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(69.150.134)	(68.097.240)	(1.052.894)

I risconti passivi entro i 12 mesi relativamente ai cespiti finanziati (quota 2024) sono pari ad euro 10.664.290.

Tra le variazioni di rilievo, si evidenziano:

- l'incremento delle immobilizzazioni materiali dovuto sostanzialmente agli investimenti in nuovi autobus, comprendenti anche autobus ibridi ed elettrici con i relativi impianti di ricarica;
- l'incremento dei crediti verso clienti è dovuto sostanzialmente all'iscrizione dei crediti relativi alle sanzioni derivanti dalla notifica di ordinanze di ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981 nell'anno 2023 erogate ai passeggeri per mancato titolo di viaggio;

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

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Margine primario di struttura	(250.067.831)	(210.082.459)	(174.321.967)
Quoziente primario di struttura	0,11	0,13	0,15
Margine secondario di struttura	(182.455.947)	(131.398.179)	(102.016.309)
Quoziente secondario di struttura	0,35	0,45	0,50

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	158.977
Costi di sviluppo	734.645
Migliorie a beni di terzi	2.299.066
Software sviluppato internamente	117.869
Software	107.880
Terreni e fabbricati	483.745
Impianti e macchinari	2.618.729
Attrezzature industriali e commerciali	21.770.199
Altri beni	224.906
In corso materiali	11.973.236
Totale	40.489.251

Disinvestimenti e minusvalenze

Nel corso dell'esercizio sono state smobilizzate attrezzature industriali e commerciali iscritte ad un costo storico pari a complessivi 4,2M Euro e 38K Euro di Altre immobilizzazioni materiali.

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

B.4 Principali dati finanziari

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Depositi bancari	6.677.427	15.697.756	(9.020.329)
Denaro e altri valori in cassa	337.046	311.436	25.610
Disponibilità liquide	7.014.473	16.009.192	(8.994.719)
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)	531.033	527.522	3.511
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	18.410.360	13.146.942	5.263.418
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)	-	-	-
Anticipazioni per pagamenti esteri	-	-	-
Quota a breve di finanziamenti	-	-	-
Crediti finanziari	-	-	-
Debiti finanziari a breve termine	18.941.393	13.674.464	5.266.929
Posizione finanziaria netta a breve termine	(11.926.920)	2.334.728	(14.261.648)
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	26.252.228	39.728.443	-13.476.215
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)	-	-	-
Anticipazioni per pagamenti esteri	-	-	-
Quota a lungo di finanziamenti	-	-	-
Crediti finanziari	-	-	-
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(26.252.228)	(39.728.443)	13.476.215
Posizione finanziaria netta	(38.179.148)	(37.393.715)	(785.433)

12

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.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Liquidità primaria	0,56	0,63	0,63
Liquidità secondaria	0,57	0,64	0,65
Indebitamento	10,93	10,51	8,61
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,27	0,39	0,41

3. Attività di innovazione e ricerca e sviluppo

Descrizione Costi	Valore 31/12/2022	Incremento esercizio	Decremento Esercizio	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2023
Progettazione	770.494	734.645	-	-	1.505.139
Realizzazione della ricerca base					
Totale	770.494	734.645	-	-	1.505.139

Nell'esercizio sono stati capitalizzati "Costi di sviluppo" per Euro 734.645.

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

Sul fronte fiscale, sono stati iscritti crediti di imposta (nei crediti tributari) per innovazione e R&D relativi all'anno 2023 per Euro 73.133.

13

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 2023. 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 un'esposizione finanziaria principalmente dovuta al debito contratto per l'acquisizione delle rimesse e al finanziamento degli importanti investimenti effettuati nel corso dell'esercizio coperti con un nuovo finanziamento da 26M Euro stipulato nel corso dell'anno 2022 e mediante anticipi su fatture a mezzo factoring. Per quanto concerne i rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse relativi ai finanziamenti a medio lungo termine (il debito oltre i cinque anni è pari ad Euro 5.040.000 si riferisce al debito accollato per l'acquisto delle rimesse urbane), la strategia perseguita dalla Società è finalizzata al contenimento degli stessi principalmente attraverso un attento monitoraggio delle dinamiche relative ai tassi di interesse.

Rischio prezzo

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

Rischio di liquidità

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

Rischio di credito

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

Rischi legali

La Società è soggetta al rischio di soccombenza derivante dal contenzioso instaurato con l'Amministrazione finanziaria in merito alla contestazione circa la fruibilità in capo alla società della deducibilità dalla base imponibile IRAP del cosiddetto "cuneo fiscale" (art. 11 comma 1, lett. a) num. 2 e 4 del d.lgs. 446/1997). Tale rischio è coperto da apposito fondo costituito negli esercizi precedenti ed incrementato a seguito di iscrizioni a ruolo previste in automatico dalla normativa. Tale copertura, confermata dai pareri dei legali che assistono la Società e dalla giurisprudenza di merito, risulta congrua e idonea a neutralizzare effetti ulteriori di depauperamento del patrimonio aziendale. Per gli aspetti di dettaglio si rinvia alla Nota Integrativa.

Strumenti finanziari rilevanti

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

La Società fronteggia, quindi, i rischi di prezzo dei fattori della produzione limitatamente alla loro dinamica inflazionistica come nel caso del prezzo del carburante per trazione. Per l'analisi del rischio di credito, di liquidità e di variazione dei flussi finanziari si rinvia a quanto detto al punto "Principali rischi ed incertezze".

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

Si elencano di seguito i fatti più significativi avvenuti prima dell'approvazione del presente bilancio.

- Gennaio 2024. Nuova politica commerciale

A partire dal 15/1/2024 la Società ha radicalmente modificato la struttura delle proprie tariffe all'utenza nell'intera area metropolitana genovese con l'obiettivo di razionalizzarne e semplificarne il contenuto, fidelizzare l'utenza e aumentare i ricavi da traffico.

- Marzo 2024. Delega di funzione da Città Metropolitana all'Agenzia Provinciale per il TPL

A partire dal primo marzo 2024, la gestione dei contratti di servizio della Società è stata delegata a Genova Parcheggi quale Agenzia provinciale del trasporto pubblico. Tra gli effetti qualificanti di tale impostazione, la gestione da parte dell'Agenzia Provinciale per il Trasporto Pubblico Locale consente di rimettere nella disponibilità del sistema risorse economiche aggiuntive che possono essere reimpiegate per il miglioramento dei servizi.

- Febbraio 2024 Cessione di credito di 13M€ a Banca Ifis pro soluto relativo agli oneri per il rinnovo del CCNL di competenza del 2024.

- Maggio 2024. Determina del Comune di Genova sui "Fondi Ambiente"

Come è noto, il Comune di Genova è assegnatario dei Fondi Ambiente di cui al Decreto Direttoriale 243/2022 che gli assegnavano un finanziamento ministeriale di 25,3 mln come definito nell'Allegato A del decreto medesimo e come recepito nell'Accordo di Programma sottoscritto il 30 dicembre 2021 e integrato con sottoscrizione del 24 agosto 2022 dal Ministero della Transizione Ecologica (ora MASE) e dalla Regione Liguria. In data 27/5/2024 con Determina Dirigenziale n. 2666, in conseguenza di quanto sopra e conformemente all'iter ministeriale, il Comune di Genova ha valutato positivamente che le misure prese da AMT aventi competenza 2022 e 2023 in tema di gratuità, km aggiuntivi percorsi e scontistiche mirate all'utenza sono meritevoli dei fondi in questione. La competenza temporale del credito verso il Comune di Genova è stato appostato nel presente bilancio in quanto è a copertura di oneri sostenuti dall'Azienda negli esercizi 2022 e 2023, lo stanziamento ministeriale a favore del Comune è anteriore alla chiusura dell'esercizio e la determina in questione sancisce semplicemente la diversa rimodulazione dei fondi all'Ente destinati.

- Giugno 2024. Arbitrato Cieli

A seguito dell'accordo AMT/Trenitalia del 7/2/2024 avente ad oggetto la ripartizione del fatturato integrato nel bacino urbano di Genova, in data 10/6/2024 il Cieli dell'Università di Genova ha emesso una relazione avente natura di arbitrato ex articolo 1349 comma 1 del Codice civile. L'esito ha determinato l'iscrizione nel presente Bilancio di una sopravvenienza attiva pari al minor debito verso Trenitalia.

- Giugno 2024. Cessione crediti per linee di finanziamento

In data 27 marzo 2024, la Società ha emanato la Determina di Affidamento N. GARA ANAC 9391206 CIG A021A997D1, per l'affidamento dei servizi finanziari relativi all'assunzione di una linea di credito anticipo crediti derivanti da contributi ministeriali a medio termine a tasso variabile, da finanziare totalmente con i fondi ministeriali per investimenti assegnati ad AMT e quantificati ai fini della presente operazione in oltre 200M€. Nel giugno 2024, AMT ha conseguentemente ceduto a BPER, aggiudicataria della procedura di gara, i crediti coperti dai suddetti fondi ministeriali. Tale cessione di credito permetterà alla Società di utilizzare la linea di credito per fronteggiare gli investimenti finanziati per un importo "revolving" fino a 70 milioni di euro rimborsabili in 4 anni con scadenza 2027.

8. Continuità aziendale

Il bilancio dell'esercizio 2023 si chiude con un risultato in pareggio, in miglioramento rispetto al 2022. I fattori che hanno permesso il raggiungimento dell'equilibrio economico sono così sintetizzabili:

- l'incremento dei ricavi da traffico rispetto all'esercizio precedente,
- gli ulteriori ristori COVID erogati e riconosciuti in base alla normativa introdotta a sostegno delle imprese di trasporto pubblico,
- l'incremento del Fondo nazionale TPL da Legge di Bilancio 2022,
- la sopravvenienza attiva netta originatasi a seguito dell'esito dell'arbitrato dirimente l'integrazione tariffaria AMT/Trenitalia per gli esercizi 2019-2023 (Euro 4,6 milioni),
- l'accertamento di contributo verso il Comune di Genova per i Fondi Ambiente di cui al Decreto Direttoriale 243/2022 (Euro 12,5 milioni),
- i ricavi (parzialmente controbilanciati dallo stanziamento di un fondo svalutazione stimato in misura pari al 60% circa) derivanti dalla notifica di ordinanze di ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981 nell'anno 2023 a seguito di sanzioni erogate ai passeggeri per mancato titolo di viaggio (Euro 8,4 milioni netti).

17

Per ciascuna di queste voci di ricavo si rinvia alla Relazione sulla Gestione per i dettagli.

Nei primi mesi del 2024 gli Amministratori hanno dato corso al Piano Industriale 2023-2035 elaborato tra la fine dell'esercizio 2022 e l'inizio del 2023.

Il budget 2024 prevede un risultato positivo di euro 1.676 migliaia che si basa i) sull'ipotesi di proseguimento dell'incremento dei ricavi da traffico a seguito della nuova politica commerciale sperimentale, ii) sulla prosecuzione del processo di notifica di ordinanze di ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981 a seguito di sanzioni erogate ai passeggeri per mancato titolo di viaggio, iii) sull'incremento del Fondo nazionale TPL da Legge di Bilancio 2022, iv) sulle maggiori disponibilità di risorse economiche aggiuntive che dovrebbero derivare a seguito della costituzione - in data 1° marzo 2024 - dell'Agenzia provinciale del trasporto pubblico e da ulteriori contribuzioni pubbliche.

Per quanto concerne il raggiungimento degli obiettivi di equilibrio finanziario, gli Amministratori hanno effettuato una verifica della sostenibilità finanziaria per l'esercizio 2024 e per i primi 6 mesi dell'esercizio successivo. In particolare, le previsioni di cassa per i 12 mesi successivi alla data di approvazione del progetto di Bilancio evidenziano un saldo positivo della cassa e – in taluni mesi - un fabbisogno finanziario a cui si intende far fronte attraverso le seguenti entrate/iniziative come di seguito specificato:

- ulteriori incassi, a partire dal mese di giugno 2024, dei crediti connessi alle sanzioni comminate attraverso le ordinanze di ingiunzione (anche per mezzo di pignoramenti) per euro 4,9 milioni;
- incasso di contributi e ristori per euro 11,2 milioni, prudenzialmente ipotizzati tra dicembre e giugno 2025, ben oltre la previsione dell'articolo 4 comma 1 del decreto interministeriale 169/2023 che ha definito il termine del 30 settembre 2024 per la verifica delle sovra compensazioni da parte degli Enti delle correlate assegnazioni definitive;

- incasso del contributo ambientale dal Comune di Genova prudenzialmente previsto alla fine dell'esercizio 2024 (euro 12.5 milioni). Al riguardo, si evidenzia che un eventuale incasso di tale contributo oltre l'orizzonte temporale assunto per la verifica della sostenibilità finanziaria non inficerebbe comunque tale sostenibilità, anche in considerazione della possibilità di acquisire risorse finanziarie per il tramite dello smobilizzo di crediti in misura superiore a quanto assunto ai fini dell'elaborazione delle suddette previsioni di cassa;
- smobilizzazione di crediti, attraverso cessione a factor/anticipazione a valere sui crediti futuri dei contratti di servizi per un importo massimo pari a circa euro 40 milioni; a tale riguardo, si segnala che è attualmente in corso la gara ai fini dell'individuazione della controparte che ragionevolmente dovrebbe concludersi nel mese di luglio 2024;
- incasso, pari a circa euro 11 milioni, derivante dalla cessione del credito per contributo a copertura del CCNL (mese di febbraio 2025), al pari della medesima cessione già effettuata a febbraio 2024;
- aumento del corrispettivo correlato ai Contratti di Servizio con Città Metropolitana e con l'Agenzia della Mobilità (costituita in data 1° marzo 2024) di oltre euro 7 milioni che sono stati prudenzialmente appostati per la metà nei prossimi mesi e per l'ulteriore metà al termine del presente esercizio.

Con riferimento al debito nei confronti di Trenitalia pari a circa 10 milioni di euro, si segnala che, nonostante la sostenibilità finanziaria, è in corso di definizione con la controparte un piano di rientro.

Si segnala inoltre che è in fase di finalizzazione l'ottenimento di una linea di credito "revolving" per fronteggiare gli investimenti finanziati, per un importo fino a euro 70 milioni (garantito da SACE) rimborsabili in 4 anni con scadenza 2027, necessaria a garantire l'equilibrio tra entrate ed uscite sul piano degli investimenti.

Gli Amministratori sono fiduciosi che il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario possa essere realizzato secondo le previsioni, sulla base degli elementi ad oggi disponibili e delle valutazioni e stime effettuate, nonostante le naturali incertezze connesse all'alea comunque insita in qualsiasi scenario previsionale, in particolar modo al verificarsi o alle tempistiche di realizzazione di taluni degli eventi sopra indicati che, non essendo sotto il diretto controllo della Società, rappresentano degli elementi di incertezza.

Sulla base di quanto sopra indicato, gli Amministratori hanno ritenuto di redigere il bilancio utilizzando principi coerenti con il presupposto della continuità aziendale. Tale valutazione è stata effettuata dopo un'attenta ponderazione di tutte le informazioni allo stato disponibili che, sebbene suscettibili di variazioni nel tempo, ad oggi rappresentano una previsione oggettiva e ragionevole.

9. Evoluzione prevedibile della gestione

L'azienda sta evolvendo verso un nuovo modello di business; il focus del nuovo modello è il cambio di paradigma ove gli sforzi andranno indirizzati verso la ricerca di risorse integrative rispetto alla contribuzione pubblica, puntando su una trasformazione del servizio di TPL fino a renderlo una reale alternativa al mezzo privato in una logica di sostenibilità sociale, ambientale ed economica. Il nuovo

modello di governance sarà coerente con l'applicazione degli attuali contratti net cost affidati in house ad AMT e multilivello.

Quindi si passerà da un modello contributivo-tariffario ad un nuovo modello ibrido a copertura diversificata. Conseguentemente il budget 2024, così come il Piano decennale elaborato dalla società, mostra un equilibrio economico e finanziario.

I primi mesi del 2024 sono stati caratterizzati:

- dall'inizio della nuova politica commerciale;
- dal proseguimento della nuova attività di riscossione dei crediti per sanzioni;
- dall'incremento dei Km percorsi legato anche alla nuova logistica necessaria per i lavori del progetto 4 assi che interessano inizialmente la Valbisagno;
- dall'inizio dei lavori legati ai rilevanti investimenti per il TPL cittadino (circa 250M€), per fronteggiare i quali AMT è ricorsa all'apertura di una linea di credito "revolving" pari a 70M€.

Per ciascuno di questi temi impattanti sul conto economico 2024 (e sui successivi) si rinvia alla parte seconda della presente Relazione e alla Nota Integrativa.

Le previsioni economiche per l'anno in corso non si discostano dal risultato di budget (+1.7M€)

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 2023, condivisi con l'Azionista di riferimento, sono stati raggiunti in questi termini:

- raggiunti gli Obiettivi di *Equilibrio della gestione economico/patrimoniale*
- raggiunti gli Obiettivi di *Rispetto indirizzi dell'Azionista in termini di contenimento dei costi*, tenendo conto che il Piano del Fabbisogno del personale è reso omogeneo al periodo di confronto (2011-2013) attraverso la sterilizzazione del Costo del Personale ExtraUrbano
- raggiunti gli Obiettivi di *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)
- raggiunto l'Obiettivo di *Efficientamento del servizio di trasporto offerto*
- raggiunti gli Obiettivi di *Mantenimento/miglioramento della qualità percepita dagli utenti del servizio di trasporto*, tenendo conto che in ragione degli slittamenti delle consegne dei nuovi bus l'Indicatore *Età media del parco bus* si è fermato a 10,37 (vs 10,16)
- raggiunto l'Obiettivo *Incremento ricavi da traffico*

- raggiunto l'Obiettivo *Mantenimento delle cinque certificazioni (ISO9001-ISO14001-ISO37001-ISO45001-ISO50001)*
- raggiunto parzialmente l'Obiettivo *Fondi PNRR*, tenendo conto che l'*Indicatore Elettrificazione Rimessa Rapallo* ha dovuto scontare ritardi nei lavori di allacciamento ENEL
- raggiunto l'Obiettivo *Sicurezza Informatica*
- raggiunto l'Obiettivo *Infrastrutture di rete, sistemi e sicurezza informatica*.

RELAZIONE SULLA GESTIONE: SECONDA PARTE - TERRITORIO E SOSTENIBILITÀ: L'IMPEGNO DI AMT

L'evoluzione del contesto

AMT vuole consolidare sempre più il suo ruolo di azienda di riferimento per gli Enti e le comunità servite, contribuendo attivamente alla creazione di un modello di mobilità efficace, efficiente e sostenibile.

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

Se l'anno 2022 è stato un anno di transizione, caratterizzato dalla fine dell'emergenza pandemica e dai primi segnali evidenti di una progressiva ripresa nell'uso del Trasporto Pubblico da parte dei cittadini, il 2023 è stato l'anno della ripartenza, confermata anche da studi realizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Aumento dei passeggeri, aumento dei ricavi da traffico, sostanziale ritorno ai carichi del 2019: sono questi i principali segnali di una ripresa della normalità che hanno consentito il ritorno ad una progettualità non più caratterizzata dalla necessità di interventi emergenziali a breve termine, ma improntata alla visione strategica di lungo periodo.

La prima parte di questo fascicolo di bilancio presenta i dati economici di legge utili a comprendere la situazione economico-finanziaria dell'azienda. Questa seconda parte vuole invece raccontare ciò che AMT ha fatto nel 2023 nei confronti dei tanti stakeholder aziendali e presentare l'organizzazione e i suoi processi nei loro aspetti operativi, meno noti ma di grande valore e complessità.

Un modo per far emergere le tante attività aziendali, che accompagnano e vanno oltre la sola gestione del servizio di Tpl metropolitano, che parlano di esperienza, progettualità, expertise avanzate e mostrare quanto il tutto sia coerente per il miglioramento continuo dei processi operativi interni.

Il documento è articolato in 14 capitoli: il primo descrive la Missione e i Valori di riferimento e aiuta a cogliere le prospettive a cui si ispira la quotidiana attività dell'azienda. Il secondo riassume brevemente gli highlights, i fatti salienti dell'anno. I capitoli successivi descrivono quanto fatto nel corso del 2023 in funzione dei più significativi stakeholder:

3. la **comunicazione**, processo fondamentale per informare l'intera collettività utilizzando canali e forme di comunicazione diverse, declinate secondo le diverse tipologie di pubblico;
4. il **territorio e le istituzioni**, in quanto soggetti che interagiscono con l'azienda in numerosi modi e titolati a riconoscere e valutare il valore generato;
5. le politiche di **marketing**, le strategie commerciali e la relazione con il cliente;
6. il **personale**, elemento fondamentale e spesso differenziante per l'esercizio del servizio;
7. la **lotta all'evasione e il recupero dei crediti da sanzione**, una nuova attività a servizio dello sviluppo dell'azienda;
8. le **normative**, che indirizzano e valorizzano le attività aziendali, le arricchiscono e certificano;
9. la **sostenibilità**, che rappresenta la scelta aziendale di attenzione al contesto;

10. **l'innovazione**, come leva fondamentale per migliorare le prestazioni;
11. **tecnologie e processi** per cogliere opportunità di trasformare l'azienda in ottica smart;
12. **l'evoluzione del servizio**, perché è costante lo sforzo di arricchire il servizio offerto.

1. Premessa. Missione 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 la propria rinnovata missione.

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

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

Il nuovo modello voluto dall'attuale governance aziendale indica **le prospettive** che corrispondono ad altrettanti valori/obiettivo. Ogni prospettiva funge da bussola e tutte insieme, in quanto in stretta correlazione, permettono all'azienda di innescare un percorso virtuoso che le consente di essere un volano di valore, trasformazione, crescita e sviluppo per la mobilità metropolitana, per i territori serviti e per le persone che li vivono.

Prospettiva della collettività:

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

Prospettiva della sostenibilità:

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

Prospettiva economico finanziaria:

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

Prospettiva dell'apprendimento e della crescita:

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

Prospettiva dell'innovazione:

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

Prospettiva dell'integrazione modale:

l'azione di AMT deve essere finalizzata a **potenziare l'intermodalità e l'integrazione** tra diversi modi di trasporto, assumendo un ruolo centrale nel sistema complessivo della mobilità metropolitana.

2. Highlights 2023

AMT si è caratterizzata anche nel 2023 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 ha affermato 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.

Sul fronte delle partecipazioni societarie, in ottemperanza a quanto previsto dalla Legge Madia e alle indicazioni del Consiglio Comunale di Genova (delibera DCC 77/2022), è stata avviata la procedura di dismissione delle partecipazioni in "ATC Esercizio S.p.A." e in "Sessanta Milioni di Chilometri Esercizio S.c.ar.l.".

Nel corso del 2023 l'Azienda si è dotata di un nuovo Piano Strategico e di un nuovo Piano Industriale ed è stato approvato il Bilancio d'esercizio 2022 che ha riportato un utile di circa 188 mila euro.

Gli Enti Soci hanno proceduto al rinnovo dell'Organo Amministrativo e di quello di Controllo che rimarranno in carica fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio 2025. È stato anche rinnovato l'incarico di revisione legale dei conti per l'intero triennio 2023/25, affidato alla società "Deloitte & Touche S.p.A.".

A seguito dell'approvazione del Piano Industriale è stata avviata una procedura ad evidenza pubblica, conclusasi nel 2024, per l'ottenimento di un finanziamento fino ad un massimo di 70 Mln di euro (di tipo revolving) e di durata quadriennale, funzionale alla realizzazione del Piano degli Investimenti dell'Azienda e che renderà possibile ridurre il fabbisogno di liquidità per gli anni 2024-25-26.

Tra i fatti di rilievo della gestione 2023, vi è l'affidamento sperimentale del nuovo processo di riscossione delle sanzioni per mancanza di titoli di viaggio ad uno studio legale specializzato nel recupero crediti che, oltre all'effetto deterrenza per il futuro, si ritiene possa portare ad un significativo aumento di ricavi.

Le attività evidenziate in questa relazione sono state condivise e sottoposte all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea dei Soci per le parti di rispettiva competenza.

Nel corso del passato esercizio, l'Organo Amministrativo si è riunito per 16 volte e l'Assemblea per sei volte.

A seguire, suddivise per macro capitoli, le iniziative più significative dell'anno.

3. La comunicazione e il rapporto con gli Enti

Il 2023 ha confermato l'attitudine dell'azienda all'apertura e al dialogo costante con i diversi stakeholder. Le attività di comunicazione sono incrementate e si sono diversificate in particolare per la necessità, in termini di informazione, di diffondere visione, missione, strategie, progetti e quotidianità in un nuovo perimetro di servizio più grande. Con l'integrazione dei due bacini, avvenuta a inizio 2021, AMT è diventata il quinto player di Tpl a livello nazionale, accrescendo con i suoi volumi non solo l'ambito territoriale di servizio ma anche quello di comunicazione.

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 nazionali e internazionali con i quali AMT ha condiviso progetti rilevanti che hanno messo in luce le capacità dell'azienda e dato risalto alla sua capacità progettuale e gestionale.

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

Con la redazione del Piano Strategico e del Piano Industriale, l'azienda ha predisposto anche il relativo **Piano di Comunicazione** che accompagna l'evoluzione dell'azienda e la sua trasformazione a servizio del territorio.

Il 2023 ha visto una forte spinta 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 grazie alla partecipazione del vertice aziendale.

Il rapporto con il territorio e le comunità locali si è rafforzato grazie alla prosecuzione di incontri con i Sindaci dei comuni serviti da AMT per la programmazione dei servizi di mobilità e il lancio di iniziative congiunte (linea notturna estiva **Overnight bus** con i Comuni del Tigullio e i servizi dedicati alle Valli Stura Leira e Orba, per fare alcuni esempi). Sono stati presentati e avviati nel corso dell'anno nuovi servizi a chiamata **Chiama il bus** provinciali (nell'estate 2023 a Bogliasco, Pieve, Rezzoaglio e Serra Riccò).

L'azienda è stata punto di riferimento per i **grandi eventi cittadini genovesi**: tra gli altri, Ocean Race, il Nervi Music Ballet Festival, l'organizzazione di servizi serali speciali per l'estate 2023, oltre alla sottoscrizione di convenzioni con gli enti culturali della città (Teatro Carlo Felice, Teatro Nazionale).

È stata ulteriormente rafforzata la totale integrazione della comunicazione tra i due bacini serviti grazie alla revisione e al costante aggiornamento degli strumenti di informazione: il sito web, l'upgrade della App AMT, i profili social aziendali, la App dedicata ai Servizi a chiamata.

La **tecnologia a servizio del Tpl** per AMT significa un continuo processo di sperimentazione e innovazione, anche in collaborazione con partner di alto livello (Hitachi, Aitek, Siemens, VISA, Vodafone per citarne alcuni). Sono proseguite nell'anno le sperimentazioni, grazie allo sviluppo della tecnologia, su alcuni temi già oggetto di analisi: sistemi conta passeggeri, intelligenza artificiale, bigliettazione elettronica, bigliettazione contactless, dematerializzazione, virtualizzazione dei sistemi di pagamento, upgrade della App.

In particolare va ricordato il progetto **MaaS GoGoGe** condiviso con il Comune di Genova e sviluppato con Hitachi e MyCicero. Nel giugno 2023 il MaaS genovese è stato aperto a tutti. Superata la fase di test iniziale, che aveva già riscosso interesse a livello internazionale, GoGoGe è stato reso pubblico in occasione di Ocean Race.

Il sistema permette di avere a portata di mano un insieme di servizi di mobilità (AMT, Elettra Car Sharing, Genova Parcheggi e Trenitalia) e di poterli gestire in modalità combinata con un unico device. Per il Tpl di AMT il valore aggiunto per l'utente sta nell'applicazione del sistema best fare. A livello nazionale il MaaS genovese è una delle poche applicazioni concrete oggi presente sulle reti di Tpl.

Sono proseguite e si sono rafforzate nel corso del 2023 le relazioni con le **Associazioni dei Consumatori**, stakeholder strategico per l'Azienda.

Nel corso dell'anno sono state poste le basi per la partenza del progetto educational dedicato alle **scuole elementari e medie** "AMT: voce del verbo viaggiare sostenibile" che ha l'obiettivo di mettere in contatto il mondo della scuola con il mondo Tpl per abituare i più piccoli alle buone pratiche della mobilità sostenibile.

In autunno AMT ha partecipato al **Salone Orientamenti** per far conoscere l'Azienda ai ragazzi delle medie e delle superiori che in queste giornate dedicate all'orientamento post diploma possono trovare ispirazione verso nuove occasioni di lavoro.

Infine, è stato sottoscritto un protocollo d'intesa con **ACI Genova** per avviare una collaborazione in materia di mobilità sostenibile, integrazione tra trasporto pubblico e privato, tutela dell'ambiente e sicurezza stradale. La prima forma di collaborazione è stata la condivisione dell'esperienza editoriale del magazine ACI che prevede oggi anche approfondimenti sul trasporto pubblico.

α. Stampa e stakeholder

L'informazione è stata un fattore di crescita anche nel 2023, determinante nel raccontare la quotidianità ma anche la progettualità e la visione della nuova azienda.

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

Nel corso del 2023 sono stati redatte e pubblicate sul sito aziendale più di 640 notizie, sono stati diffusi più di 400 comunicati stampa; sono state organizzate diverse conferenze stampa per illustrare iniziative e progetti aziendali, anche congiunte con le amministrazioni e l'ente d'ambito, oltre alle molte interviste rilasciate dal vertice aziendale.

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

È stata avviata nel 2023 la redazione del Position Paper sulla sostenibilità proprio per posizionare l'azienda sui temi legati alla mobilità a impatto zero e sullo sviluppo del progetto elettrico che vede l'azienda sul podio tra gli operatori di Tpl per numero di mezzi elettrici in servizio.

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

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

b. Sito web

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

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

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

c. APP AMT

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

I numeri della APP ne testimoniano il successo. Alcuni dati significativi del 2023:

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

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

d. Social

AMT ha consolidato la propria presenza sui social aprendo, oltre ai profili **Linkedin** e Youtube già utilizzati in comunicazione, anche Telegram e Facebook assorbiti dall'azienda provinciale e utilizzati, da un lato per consolidare le relazioni con il pubblico già iscritto, dall'altro per adottare uno stile di informazione multicanale. Linkedin è sempre più utilizzato per le campagne di recruitment aziendale, con particolare riferimento alla ricerca delle figure specialistiche che sono state introdotte nel corso degli anni, soprattutto sulla spinta dell'innovazione tecnologica e dei sistemi. Inoltre, il profilo Linkedin è utile per raccontare lo sviluppo e la crescita dell'azienda ad una platea specializzata.

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 2023 sono stati pubblicati 420 post.

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: 28 i video autoprodotti nell'anno contro i 20 del 2022. Youtube è utilizzato anche come canale informativo a uso media.

Le visualizzazioni sul canale sono state 26.531, registrando il 38% in più rispetto al 2022. Sono incrementati anche gli iscritti al canale rispetto all'anno precedente.

Telegram è il canale più immediato per ricevere brevi info sull'azienda, sugli eventi programmati e su quanto può condizionare il normale svolgimento del servizio ed anche diffondere iniziative e promozioni. Altrettanti i post pubblicati su Telegram AMT nel 2023. 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.

Nel 2023 è cominciata l'attività di formazione specialistica della funzione Comunicazione e Media per l'apertura del canale **Instagram** prevista entro la fine del 2024, il più gettonato tra i giovani, con l'obiettivo a tendere di approdare anche su Tik Tok.

e. Comunicazione interna

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

Lavorare delocalizzati, divisi tra cinque rimesse urbane, cinque depositi/officine 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.

È proseguita nel corso del 2023 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 periodico sintetizza i fatti rilevanti e indirizza gli sforzi di ciascuno nella direzione tracciata dal vertice aziendale.

4. Territorio e istituzioni

a. Partecipazione ad eventi

L'alta direzione e il primo livello di struttura hanno partecipato, nel corso del 2023, ad eventi esterni che hanno garantito visibilità all'azienda in occasione di seminari, meeting nazionali e internazionali, convegni organizzati con l'Università, associazioni di categoria, realtà produttive locali, istituzioni pubbliche.

Anche nel 2023 AMT ha partecipato alla **Smart Week**, l'appuntamento ormai consolidato per

raccontare l'azienda e il suo sviluppo tecnologico ai professionisti della mobilità e delle smart cities. Ancora una volta protagonista è stata la diffusione delle best practice di AMT nel campo delle tecnologie Smart applicate al TPL. L'azienda è stata protagonista in diversi interventi raccontando il progetto elettrico, i sistemi intelligenti applicati al monitoraggio passeggeri, i progetti condivisi con il Comune di Genova, lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa.

Nel mese di maggio si è svolto a Genova, con il supporto di AMT, **l'evento ASSTRA 5° Seminario Nazionale ITS nel TPL: MaaS e Approfondimenti Cybersecurity**. Un appuntamento prestigioso per la città e per l'azienda scelta dall'associazione per l'incontro nazionale di settore.

L'azienda è stata nuovamente protagonista al **Salone Orientamenti** per testimoniare la propria importanza nel mondo del lavoro e proporre ai ragazzi appena usciti dalle scuole superiori le professioni di AMT.

b. Università ed Enti di Ricerca

È ormai consolidata la collaborazione tra Università di Genova e AMT con l'obiettivo di ampliare e rafforzare le attività congiunte già avviate negli anni precedenti. Sono state mantenute forti relazioni già in essere con il mondo accademico, in particolare con i Dipartimenti DITEN, DIBRIS e CIPI dell'ateneo genovese, facoltà di Ingegneria, e con il CIELI (Centro Italiano di Eccellenza nella Logistica Integrata).

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

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

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

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

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

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

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

5. Politiche di marketing e strategie commerciali

La strategia di marketing perseguita dall'azienda nel 2023 si è orientata al raggiungimento di potenziali nuovi consumatori, allo scopo di trasformarli in clienti. Alla base dell'attività è stata posta la volontà di orientarsi ad un quadro di riferimento più ampio per fronteggiare la concorrenza dei mezzi privati nella scelta di mobilità individuale.

Tutte le leve di marketing sono state coinvolte in operazioni importanti, tese a incrementare la consapevolezza della possibilità che AMT garantisce con un'offerta ampia e diversificata, che comprende non solo i confini urbani genovesi ma tutta l'area metropolitana.

Sono state introdotte **nuove tariffe** che prevedono l'utilizzo integrale della rete urbana e provinciale, ad un costo decisamente minore rispetto ai precedenti abbonamenti:

- **AMT Una**, abbonamento annuale per tutta la rete urbana e provinciale al valore di € 450, con un risparmio di € 200 rispetto al precedente abbonamento integrato da € 650
- **Trimestrale Blue&Green** € 100, acquistabile nel periodo estivo, sempre integrato su entrambe le reti, lanciato allo scopo di soddisfare gli spostamenti di tipo "leisure" dei cittadini, tra mare ed entroterra e fidelizzare i visitatori non residenti, presenti sul territorio nel periodo estivo.

Diverse **promozioni** sono state possibili grazie al finanziamento ministeriale del progetto **PRINCE**, "PRemialità e INCEntivi per il cambiamento modale", co-finanziato dal Ministero della Transizione Ecologica e promosso dal Comune di Genova:

- **"Smart'n'teen"** con uno sconto del 50% sull'annuale acquistato dagli under 19 che ha portato all'avvicinamento di nuovi clienti
- **"Gioca d'anticipo"** una riduzione di 55 euro sull'acquisto dell'abbonamento Annuale per ragazzi fino a 26 anni, alla fine dell'anno
- **"Salta!"** un coupon di importo pari ad un abbonamento mensile per ragazzi fino a 14 anni
- **Pass Ocean race**, validi tre o sei giorni, aggiunti alla proposta tariffaria per permettere ai visitatori di scoprire facilmente la città in occasione della tappa conclusiva della grande regata intorno al mondo.

Una **maggior attenzione all'utilizzatore occasionale e al turista** è stata perseguita con l'ampliamento del sistema **Ila-Instant Lane Access** che ha compiuto nel secondo semestre 2023 un passo decisivo per permettere l'accesso alle principali tariffe da parte di tutti i viaggiatori della Città Metropolitana di Genova. Con la prima fase di implementazione del progetto, i validatori consentivano l'acquisto smart e ticketless di un TdV valido in area urbana genovese, con accesso alla best fare anche multi passeggero.

Successivamente si è reso necessario effettuare un ulteriore upgrade, estendendo il sistema all'area metropolitana genovese e alla ferrovia Genova-Casella, con particolare beneficio per viaggiatori occasionali e turisti.

Sulla ferrovia Genova-Casella sono stati posizionati quattro validatori ai capolinea di Genova-Manin e Casella e sulle fermate di Crocetta d'Orero e Sant'Olcese Chiesa.

L'installazione consente al cliente di ottenere il titolo di viaggio utile fino al capolinea opposto tramite la tariffa "3 zone", se viene effettuato il tap con la propria carta di pagamento contactless presso le stazioni di Manin e Casella, mentre l'acquisto dai validatori posizionati sulle due fermate intermedie determina l'addebito della sola tariffa "2 zone", sufficiente a raggiungere i capolinea di monte e valle.

Sulla rete provinciale sono stati installati sei validatori a Sestri Levante, Chiavari, Rapallo, Recco, Torriglia e in centro Genova, nell'area di viale Caviglia prospiciente la stazione ferroviaria di Brignole. La scelta delle

aree è stata effettuata in base alla maggior affluenza di passeggeri e presenza di zone di interscambio tra diverse linee e modalità di trasporto.

Su tutti i validatori, urbani e provinciali, è stata configurata la nuova tariffa best fare MetDaily, che consente di viaggiare sull'intera area della Città Metropolitana, compreso Volabus e linea 782 Portofino, senza limite per 24h.

ILA consente l'accesso alla best fare multi passeggero, accettando fino a quattro tap con una sola carta, attribuiti ad altrettanti viaggiatori e accreditati solo al termine della giornata di viaggio nella quale il cliente può effettuare diversi accessi alla rete.

Il tentativo di **semplificare il viaggio** e le modalità di scelta dello spostamento anche in area provinciale si è tradotto anche nella volontà di creare strumenti informativi utili per guidare facilmente il viaggiatore all'utilizzo della rete. Per questo sono stati rinnovati i **dépliant turistici** destinati agli impianti verticali ed è stata creata una nuova brochure parallela a "Scopri Genova in bus" focalizzata sull'area Metropolitana. Questi materiali informativi sono largamente richiesti e diffusi presso i centri di accoglienza turistica, con i quali l'azienda ha in essere una collaborazione consolidata.

È stata sviluppata una **nuova mappa** per identificare meglio le diverse zone tariffarie, aiutando il cliente a scegliere la tipologia di biglietto corretta.

La forte penetrazione dell'utilizzo del trasporto pubblico sul target genovese rende prioritario il **mantenimento del cliente**. L'obiettivo è perseguito con logiche di investimento di Marketing che prediligono la creazione di benefici accessori di alto valore percepito e sottolineano la pluralità degli sforzi per favorirne la consapevolezza ed aumentare la percezione di qualità del servizio.

Il **Club AMT** ha concesso agli abbonati annuali una serie di opportunità di alto valore derivanti dalle collaborazioni con il Festival di Nervi, il Teatro Carlo Felice, i Musei Nazionali di Palazzo Reale, Palazzo Spinola e l'Acquario di Genova.

I progetti citati, al pari della tradizionale cura che l'azienda pone nel dare valore al proprio abbonato, si traducono in una velocità di lettura delle comunicazioni inviate ai clienti e in una efficacia delle azioni di direct marketing non facilmente replicabili in altri contesti di business.

La **gestione dei contatti one to one** è un'attività fondamentale per l'azienda, che monitora la percezione del servizio, valuta le risposte e attua modifiche in base alle esigenze del consumatore, allorché questo sia possibile.

Il **Contact Center** ha gestito nel 2023 circa 50.000 contatti, dei quali il 75% tramite Call Center e i restanti tramite form digitale online e posta elettronica, ai quali viene data una risposta immediata oppure scritta, se necessitano approfondimenti da attuare con i diversi settori operativi preposti al servizio.

Il monitoraggio costante delle segnalazioni permette di identificare nel corso dell'anno i periodi di maggiore interazione e le attività di più forte impatto sulla clientela, in modo da anticipare le criticità e apportare eventuali correttivi a quanto pianificato in origine.

Il rapporto tra AMT e la propria Clientela, consolidato e monitorato negli anni tramite tutte le attività di comunicazione e nei diversi canali, hanno permesso all'azienda di studiare una **nuova strategia commerciale volta** ad identificare la migliore politica tariffaria, allo scopo di migliorare il marketing mix e incrementare la scelta del TPL come modalità principale di spostamento. La nuova proposta commerciale è stata annunciata nel novembre 2023 come un progetto sperimentale a partire dal 15 gennaio 2024, a valere su un arco temporale di 12 mesi, per valutare la risposta del consumatore ed il relativo risultato economico.

La revisione dell'integrazione tariffaria e la nuova Politica Commerciale sperimentale

L'integrazione dei due bacini di trasporto, urbano ed extraurbano, ha stimolato e contribuito alla programmazione di sinergie sui servizi e sull'offerta commerciale ai cittadini. Nel corso del 2023 sono state lanciate diverse promozioni sugli abbonamenti che hanno dato il via ad una progressiva revisione e semplificazione della proposta commerciale che ha portato alla presentazione, a novembre, della nuova Politica Commerciale sperimentale entrata in vigore il 15 gennaio 2024.

La nuova offerta commerciale, proposta da AMT e deliberata da Città Metropolitana di Genova, resterà in vigore per un anno.

È una Politica commerciale **fortemente innovativa**, studiata secondo i principi della **semplificazione**, dell'**armonizzazione**, dell'**attrattività**, della **convenienza** e dell'**integrazione** tra bacini urbano e provinciale, ideata con l'obiettivo di avvicinare e **fidelizzare** i cittadini alla mobilità pubblica.

L'attrattività di tariffe convenienti e la facilità d'uso hanno già generato nei primi mesi del 2024 un incremento nell'utilizzo del trasporto pubblico a discapito di quello privato e spinto sempre più persone verso la mobilità sostenibile. In particolar modo sono state apprezzate dai cittadini le **nuove gratuità** introdotte proprio con la nuova Politica commerciale: la **gratuità per under 14 e per over 70 residenti** nella Città Metropolitana di Genova. Per gli over 70 con l'off peak alle 9.30 per agevolare l'utilizzo della rete e distribuire i carichi nel corso della giornata.

Le **CityPass gratuite** emesse dall'8 gennaio al 30 aprile 2024 sono state **58.500**, così suddivise: 79% over 70 e 21% under 14.

I **nuovi abbonamenti annuali**, molto concorrenziali rispetto ai precedenti e che comprendono tutta la grande rete AMT (urbana bus, provinciale bus, metro, ascensori, funicolari, ferrovia a cremagliera, ferrovia Genova Casella, linea 782 Santa Margherita Ligure-Portofino, Navebus, Volabus e Trenitalia in ambito urbano genovese), hanno avuto un notevole riscontro da parte dei cittadini. Al 30 aprile 2024 ne sono stati acquistati **circa 46.700** tra ordinari da 295 euro, under 26 da 200 euro e agevolati da 120 euro (contro i circa 16.700 nel pari periodo dell'anno precedente).

Altrettanto apprezzate sono state le **gratuità della metropolitana e degli impianti verticali** dedicate ai cittadini residenti nella Città Metropolitana di Genova. In particolare, in metro sono state eliminate le fasce orarie e la gratuità è stata estesa a tutta la giornata. Questo ha portato nelle prime settimane di sperimentazione ad un incremento dell'utilizzo della metro del 50%. Stabile il dato incrementale già registrato per gli impianti verticali pari al 40%. Si ricorda che la sperimentazione selettiva per sistemi della gratuità del Trasporto Pubblico genovese era partita il 1° dicembre 2021 interessando per tutto l'anno 2022 gli impianti verticali (ascensori, funicolari e cremagliera) e la metropolitana: i primi gratuiti tutti i giorni tutto il giorno; la seconda gratuita nelle fasce di morbida, dalle 10:00 alle 16:00 e dalle 20:00 alle 22:00 tutti i giorni. L'obiettivo principale dell'iniziativa è la modifica della ripartizione modale a favore del Tpl. La sperimentazione era stata poi confermata anche per tutto il 2023 con le stesse modalità.

Tra le forme di gratuità selettive introdotte per incentivare l'uso del Tpl, rientra anche la promozione dedicata ai cittadini che usufruiscono dei servizi a chiamata **Chiama il Bus** in ambito provinciale, che sono gratuiti per i residenti della Città metropolitana di Genova fino al 31 dicembre 2024.

È stata prorogata anche la **gratuità per gli animali di affezione** a bordo dei servizi AMT; l'iniziativa, lanciata insieme al Comune di Genova nel 2023, è stata confermata anche per il 2024 visto l'elevato gradimento riscontrato.

6. Il personale

AMT è un'azienda il cui organico è composto da circa 3.000 persone, si tratta di un'articolata "città di mestieri" che comprende: "personale viaggiante" (autisti bus, macchinisti, conduttori di impianti speciali); personale operaio addetto alla manutenzione, sia dei mezzi che degli impianti e dei siti aziendali; in numero più ridotto, impiegati e tecnici con competenze molto diversificate, con profili professionali di alto livello, impegnati nella gestione di aree operative/problematiche complesse.

L'organico è passato da 2.913 addetti al 31 dicembre 2022 a 2.963 addetti al 31 dicembre 2023. Tali dati comprendono 8 dirigenti. Nel dettaglio, si sono registrate 148 assunzioni (114 autisti) e 98 cessazioni.

32

a. La formazione

La Formazione costituisce per l'azienda un investimento non solo necessario e funzionale al lavoro svolto, ma anche qualificante dal punto di vista della preparazione delle persone che operano in AMT. Il continuo aggiornamento assicura i necessari titoli abilitativi nonché l'elevata professionalità indispensabile per affrontare le sfide quotidiane legate all'erogazione del servizio.

Il 2023 si è chiuso con la consuntivazione di 86.405 ore di formazione e il coinvolgimento di 2.009 persone, con un significativo incremento rispetto all'anno precedente sia in termini di ore che di persone coinvolte, come evidenziato nella tabella di sintesi allegata, ove sono anche dettagliate le ore di formazione per ogni area tematica.

L'esperienza maturata nel corso degli anni precedenti, caratterizzati dal Covid, ha necessitato e consentito una complessiva rilettura delle modalità formative ed un investimento per l'erogazione di corsi in FAD asincrona, così da permettere una formazione fruibile in maniera autonoma e su un arco temporale gestito dal diretto interessato.

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

L'adempimento degli obblighi formativi in materia di sicurezza sono un capitolo fondamentale del **Piano di Formazione Aziendale**. L'attenzione sul tema si è concretizzata nel 2023 in una proposta articolata di corsi, con il coinvolgimento di un numero elevato di soggetti, interni ed esterni, e la "produzione" di un considerevole numero di ore (19.152); le attività vanno dai corsi più specialistici (ad esempio i Lavori Elettrici) a quelli più trasversali (come i corsi per Addetti Primo Soccorso), a quelli volti a rafforzare le competenze di gruppi specifici (ad esempio i Preposti) o a consolidare la **cultura della sicurezza** nella nostra azienda. In generale, le attività formative hanno come obiettivo di rispondere in maniera puntuale alle nuove indicazioni normative o all'implementazione di nuove tecnologie. In totale le persone coinvolte sono state 1.334.

Capitolo particolarmente significativo è stato quello rappresentato dai percorsi organizzati per il personale neoassunto e, in particolare, per il personale in **apprendistato**, circa 400 persone dai profili diversi. L'offerta formativa si è articolata in molteplici proposte, che vanno dai corsi specialistici a corsi più trasversali, con una forte attenzione allo sviluppo delle soft skill ed al rafforzamento dello spirito di appartenenza, con un numero di ore pari a circa 43.081.

Una parte importante dell'attività è stata, inoltre, finalizzata a supportare il passaggio della Ferrovia Genova Casella da USTIF ad **ANSIFISA**: nel 2022 l'Agenzia ha approvato il SAMAC aziendale (Sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze) frutto di un intenso lavoro di analisi e di elaborazione delle procedure alla luce dei parametri e dei regolamenti emanati in questi anni in materia di sicurezza

ferroviaria. L'ottenimento di questo risultato ha consentito di poter avviare la formazione specialistica che si articolerà necessariamente su più anni.-Si evidenzia, infine, che nell'ambito delle attività promosse nel Piano di Formazione 2023 è proseguito l'impegno formativo dedicato al tema della **cybersecurity**, con l'obiettivo di rendere progressivamente tutti gli utenti consapevoli del pericolo che la rete informatica presenta e favorire la migliore protezione dei canali di comunicazione aziendali.

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

Formazione 2023 - prospetto riepilogativo		Formazione 2022		Confronto 2022 - 2023	
Nr ore formazione totali	86.405	Nr ore formazione totali	77.498	+	8.907
Nr. titoli	360	Nr. titoli	316	+	44
Nr. sessioni	1.790	Nr. sessioni	1.692	+	98
Nr. partecipanti	14.172	Nr. partecipanti	11.676	+	2.496
Nr. persone coinvolte	2.009	Nr. persone coinvolte	1.843	+	166
					Nr ore formazione totali
					Nr. titoli
					Nr. sessioni
					Nr. partecipanti
					Nr. persone coinvolte

di cui per	
Area Competenze Organizzative	
Tot. persone coinvolte	538
Tot. ore di formazione	10.218
Area Ruolo e Soft Skills	
Tot. persone coinvolte	796
Tot. ore di formazione	9.033
Area Digital & Informatica	
Tot. persone coinvolte	556
Tot. ore di formazione	385
Area Amm., Finanza, Mkt, Vendite, Legal, Appalti	
Tot. persone coinvolte	24
Tot. ore di formazione	271
Area Privacy	
Tot. persone coinvolte	105
Tot. ore di formazione	178
Area Professionale e Tecnica	
Tot. persone coinvolte	965
Tot. ore di formazione	39.954
Area Sicurezza Ferroviaria (Rif. ANSFISA)	
Tot. persone coinvolte	90
Tot. ore di formazione	5.947
Area Sicurezza	
Tot. persone coinvolte	1.334
Tot. ore di formazione	19.152
SGL - Mod 231, Legge 190, ISO 37001	
Tot. persone coinvolte	461
Tot. ore di formazione	355
SGL - Qualità, Ambiente, Energia	
Tot. persone coinvolte	177
Tot. ore di formazione	912

b. Sicurezza sul lavoro

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

In tema di salute e sicurezza sul lavoro AMT è certificata dal 2016 ad attestazione del proprio impegno continuo per il mantenimento di una piena compliance normativa e un elevato livello di tutela dei lavoratori.

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

Anno	Ore lavorate	Infortuni	Giornate Inabilità	IF	IG	Addetti Medi	Incidenza
2023	4.378.664,72	70	1.834	15,99	0,42	2.947	23,75
2022	4.164.394,43	51	1.833	12,25	0,44	2.877	17,73
2021	3.706.406,34	74	1.826	19,97	0,49	2.526	29,30
2020	3.161.210,69	45	1.244	14,24	0,39	2.290	19,65

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

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

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

Infine, si evidenzia l'attività di formazione per la sicurezza, elemento portante dell'attività di consapevolezza della prevenzione infortuni per la crescita della cultura aziendale in tema di sicurezza del lavoro, oltre che obbligo fissato dalla normativa.

c. Il ruolo della Medicina preventiva

Nel corso del 2023, la sorveglianza sanitaria si è svolta gestendo la programmazione e registrazione di circa 4.130 accessi al CMP e sedi distaccate del Trasporto Provinciale sia per visite ex D.Lgs. 81/2008 che visite di medicina legale ex D.M. 88/1999.

Due importanti iniziative, avviate nel 2022, sono proseguite nel corso 2023.

- **Dematerializzazione archivi**

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

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

- **Affidamento del servizio di sorveglianza sanitaria, funzione di medico competente e attività di formazione in materia di sicurezza**

L'assegnazione del servizio di sorveglianza sanitaria dell'81/08 al Laboratorio Vallescrivie e al nuovo team di Medici Competenti ha modificato e innovato l'organizzazione del servizio nell'ottica di un efficientamento dell'attività, funzionale anche alla necessità di disporre di un servizio capillare sul territorio (sede Genova e sedi distaccate sul territorio del servizio extraurbano) e di ampia copertura oraria per rispondere alle diverse esigenze derivanti dalla composita organizzazione del lavoro dei settori aziendali.

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

Nel corso del 2023 si è inoltre attuato il decentramento di parte delle visite 81/08 per il personale viaggiante urbano ed extraurbano delle rimesse di ponente in una struttura esterna posta a Sampierdarena. Questo ha consentito un risparmio in termini di tempi di trasferimento e di sostituzione del personale addetto alla guida bus.

d. Relazioni sindacali

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

Attualmente si registra l'articolazione delle interlocuzioni su "tavoli" di trattativa separati. Nonostante la frammentazione sindacale di cui sopra, nel 2023 si è registrato un clima caratterizzato da assenza di aperta conflittualità, anche in termini di scioperi territoriali, fatta eccezione per alcuni scioperi indetti da sigle minori

Per il 2023, le interlocuzioni hanno consentito l'adeguata gestione dell'impegnativa fase progettuale che riguarda gli interventi di miglioramento strutturale delle rimesse ed il servizio.

Oltre ai sindacati riconosciuti, sono presenti anche sindacati di base quali CUB, FAST e USB, seppure con tali organizzazioni l'azienda non abbia rapporti diretti, se non con USB, esclusivamente per la parte del servizio provinciale, essendo in corso un giudizio pendente. Nel 2023 vi sono state 9 dichiarazioni di sciopero (5 da parte di sigle autonome, di cui 1 da natura aziendale, e 4 da altre sigle, di cui 2 di natura aziendale), con adesione del personale AMT di entità contenuta.

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

In AMT la collaborazione ed il dialogo con i sindacati sono fondamentali ed il rispetto reciproco è determinante per raggiungere importanti risultati.

In tal senso, dopo aver delineato nel 2022 la ricostituzione di un ufficio dedicato alle relazioni sindacali che opera in stretta collaborazione e in supporto al Direttore del Personale, nel corso del 2023 si è condiviso con le Organizzazioni Sindacali un "calendario" di incontri di approfondimento volto a considerare aspetti centrali che riguardano diverse Funzioni aziendali.

L'obiettivo rimane la definizione di un modello di relazioni sindacali moderno, in grado di rispondere tempestivamente e compiutamente alle nuove esigenze in materia di organizzazione del lavoro e di gestione del personale, nonché in grado di garantire rapidi scambi tra le Parti evitando situazione di ristagno delle singole criticità. Costruire un metodo "partecipativo" significa stabilire un modello di analisi e confronto sistematico sui temi di comune interesse, nonché uno strumento utile a favorire la piena valorizzazione delle professionalità dei lavoratori e di efficientamento dei servizi resi all'utenza.

Il tasso di sindacalizzazione al 31 ottobre 2023, su 2947 dipendenti in forza a tale data e considerando tutte le OOSS (riconosciute e non) risulta pari a circa il **92%** del personale dipendente.

Nel corso del 2023 si sono tenute più di 60 riunioni sindacali formalmente convocate (ed un eguale numero di riunioni in prosecuzione delle singole trattative o di carattere informale ed interne aziendali di preparazione alle trattative) oltre ad un certo numero di riunioni di carattere istituzionale presso Enti Pubblici.

L'11 settembre 2023 è stato sottoscritto dal Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova, AMT e le OOSS Filt CGIL, Fit CISL, Uiltrasporti, Faisa CISAL e, per adesione, da Orsa Trasporti, il "Protocollo sulle misure per il miglioramento della sicurezza del servizio e del personale nel trasporto pubblico locale". Con questo Protocollo, le Parti si sono impegnate in un percorso condiviso di azioni su più fronti, compresa la collaborazione con le pattuglie della Polizia Locale e hanno, altresì, concordato di calendarizzare specifici incontri congiunti sul tema al fine di valutare l'impatto delle azioni presenti nel documento e, conseguentemente, poter porre in essere eventuali azioni correttive o migliorative rispetto a quanto concordato, con l'obiettivo di offrire un servizio di Trasporto Pubblico con elevati standard di sicurezza sia per la cittadinanza che per il personale aziendale di front line.

Con cadenza mensile, inoltre, viene calendarizzato un incontro tra OOSS ed il vertice apicale aziendale (Presidente e Direttore Generale) con l'obiettivo di condividere tematiche di carattere economico e strategico.

In questo quadro di relazione industriali si colloca il costante impegno reciproco dedicato ai piani di sviluppo della mobilità tra AMT, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova e Organizzazioni Sindacali.

- ***Protocollo sicurezza sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali***

Nel settembre 2023 è stato sottoscritto da AMT, Comune di Genova, Città Metropolitana di Genova, insieme alle Organizzazioni Sindacali (FitCisl, UilTrasporti, FiltCgil, Faisa Cisol e successivamente Orsa), il **Protocollo** contenente "**Misure per il miglioramento della sicurezza del servizio e del personale nel trasporto pubblico locale**".

Le misure in esso contenute fanno di AMT un'azienda "best practice" nel panorama del trasporto pubblico italiano. Tra le misure previste dal Protocollo: la presenza di personale delle Forze dell'Ordine per

situazioni emergenziali o di sicurezza a bordo dei bus e istituzione di presidi in alcune zone particolarmente critiche; la progressiva implementazione su tutti i mezzi dell'isolamento del posto di guida con cabine protette ed estensione dei sistemi di videosorveglianza a bordo; l'individuazione di capolinea e fermate bus a maggiore rischio di criticità, in termini di sicurezza, per l'installazione di nuove telecamere.

Il Protocollo prevede anche una polizza infortuni AMT, integrativa di quella Inail, che prevede la copertura degli infortuni che comportino invalidità permanente, non solo a causa di sinistri accaduti durante l'attività lavorativa, ma anche di aggressioni. È prevista la stipula di una polizza per il riconoscimento di una diaria giornaliera da infortunio per il personale.

Sono previste inoltre: l'attivazione di programmi formativi specifici sulla gestione del conflitto, dedicati al personale ADT e VTV di AMT e a tutto il personale front line, per prevenire e gestire situazioni critiche; l'assistenza e il supporto anche di natura psicologica, da parte di AMT, al personale vittima di aggressione; l'assistenza legale e la costituzione di parte civile da parte di AMT nei confronti dei responsabili di eventuali aggressioni.

Il clima positivo, costruttivo e di collaborazione tra le parti, enti pubblici, parti sindacali, azienda, ha portato alla realizzazione di buone pratiche su un tema particolarmente sentito dal personale e dai viaggiatori. Periodicamente le parti firmatarie si incontrano per fare il punto sulle azioni previste dal Protocollo.

- ***Comitato Pari Opportunità e Protocollo d'intesa sottoscritto da AMT in adesione alla rete promossa dal Comune di Genova***

Tra gli strumenti che AMT si è data per garantire il rispetto delle diversità e della parità di genere vi è il **Comitato Pari Opportunità**, costituito grazie al lavoro condiviso da Azienda e Organizzazioni Sindacali e grazie alla forte comunanza di visione sul tema.

Tra i progetti che vedranno AMT impegnata per la parità di genere vi è anche la sottoscrizione del **“Protocollo d'intesa per la promozione delle pari opportunità e l'uguaglianza di genere sul lavoro”** promosso dal Comune di Genova che ha come “finalità di implementare la comune collaborazione a sostegno di azioni dirette e concrete per favorire forme di conciliazione vita-lavoro finalizzate a favorire le pari opportunità, promuovere una strategia di responsabilità sociale di territorio, valorizzare le specificità e le risorse di ciascuna parte nello sviluppo di azioni e progetti comuni, condividere studi e ricerche, organizzare e realizzare attività di formazione condivisa, effettuare attività di comunicazione sul tema, favorire il networking condividendo i valori di riferimento e le buone pratiche, mantenere alta l'attenzione sulle politiche di genere e sul valore della diversità quale componente essenziale per il raggiungimento di una crescita territoriale sostenibile e inclusiva”.

Obiettivo è la reciproca collaborazione tra i firmatari che oggi vede enti pubblici e realtà private riunite in un tavolo coordinato dal Comune di Genova. Entrare a far parte di questa rete anche per AMT vuol dire condividere esperienze sui temi legati alle pari opportunità e alla parità di genere con lo scopo di promuovere buone pratiche condivise.

7. Lotta all'evasione e nuovo processo recupero crediti da sanzioni

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

Contrastare il fenomeno di quanti tentano di viaggiare senza pagare il dovuto è importante per garantire un equilibrio economico al sistema di trasporto pubblico locale, poiché i ricavi da traffico costituiscono una parte significativa delle entrate complessive di AMT. Se l'evasione non viene contrastata efficacemente, ciò può comportare una riduzione dei ricavi con conseguenti ricadute economiche per la società.

Infine, la lotta all'evasione rappresenta anche un elemento importante per la sicurezza a bordo dei mezzi e per il rispetto delle norme di viaggio. Quando i passeggeri incontrano con frequenza i verificatori titoli di viaggio sono maggiormente incentivati a rispettare le regole, creando un ambiente più tranquillo e ordinato per tutti gli utenti del servizio pubblico, con il conseguente miglioramento della qualità del viaggio.

Le tabelle che seguono mettono in relazione l'attività del 2023 con gli anni precedenti.

Per quanto riguarda i passeggeri controllati si registra un incremento del 36% rispetto al 2022.

VTV sanzioni			VTV turni			VTV passeggeri contr.		
2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
6.684	3.314	9.326	1.230	675	1.239	82.478	21.592	206.202
6.811	5.057	8.320	1.173	859	1.112	86.591	27.259	174.014
7.674	7.395	9.780	1.264	994	1.333	100.443	42.234	184.099
8.176	9.269	8.796	1.212	1.112	1.197	104.114	112.723	157.830
7.922	10.420	9.478	1.181	1.367	1.328	105.297	130.207	178.110
7.687	7.881	7.231	1.030	981	1.027	84.188	101.656	150.180
7.290	6.808	4.336	918	758	756	72.618	77.756	79.464
6.128	6.111	4.636	782	803	741	70.949	76.977	83.470
9.106	7.432	6.071	1.042	979	937	94.245	112.900	116.289
10.216	10.472	8.197	997	1.347	1.183	84.525	195.449	153.199
9.345	10.625	7.439	1.095	1.391	1.109	105.227	218.350	137.695
4.908	9.693	5.531	1.017	1.100	896	58.580	175.293	95.479
91.947	94.477	89.141	12.941	12.366	12.858	1.049.255	1.292.396	1.716.031

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

VTV evasione %						
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
5,7	5,1	5,3	7,2	8,8	7,3	5,2

Per quanto concerne le oblazioni, si osserva un incremento di 2 punti percentuali sul totale sanzioni, stabilendo un trend di crescita che si era interrotto con la pandemia.

Anno	Oblazioni	Verbali	Tot Sanzioni	% obl/totale
2020	12.357	53.788	66.145	18,7%
2021	18.787	73.160	91.947	20,4%
2022	26.460	68.017	94.477	28,0%
2023	26.729	62.412	89.141	30,0%

a. Processo recupero crediti da sanzioni

AMT nel corso del 2023 si è posta come obiettivo il miglioramento dell'efficienza del recupero dei crediti derivanti dall'omesso pagamento delle sanzioni emesse a seguito dell'accertamento della mancanza del titolo di viaggio.

Tenuto conto della precedente esperienza con Equitalia e poi con l'Agenzia delle Entrate e Riscossioni, l'azienda ha deciso, in alternativa, di procedere alla riscossione diretta dei crediti avvalendosi della collaborazione di un professionista.

Nel giugno 2023, nella sua qualità di società in house providing, AMT ha cominciato a notificare ordinanze ingiunzione ex art. 18 l. 689/1981.

Si premette che, a livello nazionale, il legislatore ha mostrato interesse per il recupero dei crediti da parte delle società in house secondo quest'ultima modalità di recupero, come si evince dall'art. 1 commi 786 e 788 l. 160/2019. Infatti, sono stati potenziati gli strumenti a disposizione per il recupero delle somme dovute agli Enti pubblici e alle società in house providing anche grazie all'art. 1 comma 791 l. 160/2019, confermato ulteriormente dall'art. 17 bis d.l. 76/2020 conv. con l. 120/2020.

Operativamente, AMT ha analizzato il pregresso da notificare con riferimento a circa 250.000 verbali da sanzioni comminati dal 2014 al 2023. Tra giugno 2023 e marzo 2024 sono state inviate 33.563 ordinanze di ingiunzioni per un valore di 73 milioni di euro (di cui oltre 22 milioni nel 2023).

Gli atti inviati nel 2023 sono andati a buon fine per circa l'85.9 %. Lo scarto è dovuto a trasgressori che sono risultati principalmente irreperibili alla notifica (trasferimenti di residenza da conosciuta a sconosciuta, decessi, trasferiti ad indirizzi generici in quanto senza fissa dimora). Anche gli esiti degli invii del 2024 hanno riproposto analoga percentuale di successo.

La risposta da parte dei debitori è stata immediatamente riscontrabile con forte affluenza presso gli sportelli per il pagamento, in particolare per gli atti con il valore minimo di 221,5 Euro. Il 5 % dei sanzionati si è presentato per effettuare un pagamento a saldo o per stipulare un piano di rateizzazione.

La normativa di riferimento prevede, successivamente, un termine di 5 anni per la formazione delle ingiunzioni r.d. 639/1910 che si fondano sulle sopraccitate ordinanze ingiunzioni ex art. 18 l. 689/1981.

AMT nel 2024 ha provveduto ad emettere nei successivi 5 mesi dalla data di notifica 1.963 atti di cui al RD639/1910 per un valore complessivo di 5,19 milioni ed ha iniziato le esecuzioni nella primavera del 2024.

Il citato complesso normativo, permette, a seguito dell'emissione del decreto di attuazione per mezzo di un professionista titolare autonomo, di interrogare le banche-dati per verificare la bontà dei crediti. L'instaurazione delle procedure esecutive in numero rilevante comporterà sicuramente un aumento importante del pagamento spontaneo.

Al fine di massimizzare l'efficienza della riscossione si è deciso di procedere alla emissione delle ordinanze ingiunzioni nella primavera di ogni anno andando a sommare tutti i verbali notificati allo stesso debitore nell'anno precedente. Questo comporterà la possibilità di agire su di un credito recente, di importo più contenuto e quindi statisticamente più facilmente recuperabile.

Da un confronto fra AMT ed altre società in house providing che si occupano di trasporto pubblico è emerso che l'azienda genovese è probabilmente la prima società di questo specifico settore a sfruttare le recenti innovazioni normative.

Il valore del credito appostato a bilancio è di 22.4M€ pari alle ordinanze di ingiunzione inviate nell'esercizio 2023, ed è stato controbilanciato da un apposito fondo rischi di 14M€ (62,5% del totale) in ottica prudentiale. L'entità della quota recuperabile è stata determinata dagli Amministratori anche attraverso il supporto di uno Studio legale specializzato che affianca la Società nel processo di recupero delle sanzioni, sostanzialmente sulla base delle seguenti metodologie: i) dati storici di incasso (forniti dallo Studio legale in oggetto) nel medio-lungo periodo relativi a crediti analoghi di altre realtà in quale misura assimilabili ad AMT sui quali vi siano dati storici e ii) ragionevole recuperabilità stimata sulla base delle risultanze emerse dalle indagini condotte sulle disponibilità patrimoniali-finanziarie dei soggetti sanzionati, delle procedure esecutive poste in essere o di eventuali accordi (ad esempio, rateizzazioni) già raggiunti con le controparti.

L'effetto netto sul conto economico 2023 è quindi pari alla differenza tra credito e fondo determinato secondo i criteri sopra esposti (8.4M€).

L'entità del fondo rischi sarà adeguatamente monitorato per eventuali modifiche in incremento o decremento nel corso dei successivi esercizi.

8. Normative: il Sistema di Gestione Integrato

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

Tale Sistema si sostanzia nella modalità di gestione comune ed integrata singoli sistemi di gestione attraverso logiche e strumenti attuativi condivisi, coordinati ed unificati, tenuto conto e rispettandone e mantenendone le specificità.

Nell'SGI, attualmente, confluiscono:

- i sistemi di gestione che applicano volontariamente degli Standard ISO per i quali la società ha conseguito nel tempo e mantiene le relative certificazioni ad opera di Ente terzo (e cioè: ISO 9001:2015; ISO 37001:2016; ISO 14001:2015; ISO 45001:2018; ISO 50001:2018);
- i sistemi di gestione imposti, o comunque ritenuti necessari, sulla base di specifiche normative di legge (L. 190/12, D. Lgs. 231/01, D. Lgs. 231/07, D. Lgs. 109/07, D. Lgs. 33/13, Reg. UE 679/16, D. Lgs. 196/03) a loro volta certificabili o meno.

Ogni sistema di gestione viene presidiato e controllato dai singoli Organi, Referenti e Responsabili che lo governano sulla base di ruoli e compiti di legge, nonché organizzativi interni e di processo. Ciò anche al fine di garantire il pieno rispetto della compliance alle norme cogenti e, nel rispetto di queste ultime, alle procedure interne ed agli obblighi contrattualmente assunti.

Il riconoscimento da parte di primario Ente (terzo ed indipendente) delle certificazioni aziendali conferma ed attesta la presenza di questo tessuto ad un elevato livello di sviluppo e, a sua volta, stimola l'Azienda ad un miglioramento continuo delle proprie performance.

Le attività poste in essere dal SGI e dai singoli sistemi di gestione, anche nel corso del 2023, sono state numerose e possono, senza alcuna pretesa di esaustività, essere così sinteticamente riepilogate:

- aggiornamento della mappatura dei processi aziendali e valutazione dei relativi rischi;
- predisposizione e aggiornamento della documentazione aziendale;
- attività di audit;
- gestione dei trattamenti, raccomandazioni ed eventuali non conformità rilevate (all'esito dell'attività di audit, ma non solo);
- riesami periodici di sistema;
- gestione e stimolo ai flussi informativi aziendali;
- attività informative e formative specifiche;
- supporto giuridico alle Funzioni aziendali su specifiche questioni;

Vale la pena menzionare specificamente, sempre nel corso del 2023, anche l'avvenuto tempestivo aggiornamento della procedura interna in materia di Whistleblowing sulla base della nuova legge intervenuta (D. Lgs. 24/23) e la nomina, nel giugno 2023, del nuovo Responsabile in materia di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (RPCT), nonché del Gestore per le Comunicazioni delle Operazioni Sospette (Gestore COS) in materia di prevenzione del riciclaggio e del finanziamento del terrorismo.

L'Organismo di Vigilanza 231 continua a risultare, anche nel 2023, composto da due membri esterni e da un membro interno. Tale Organismo, tra gli altri suoi compiti: vigila sull'effettività del Modello aziendale 231, cioè sulla coerenza tra i comportamenti concreti e il Modello 231 istituito, ed esamina la sua adeguatezza, ossia la sua reale capacità di prevenire i comportamenti vietati; analizza nel tempo i requisiti di solidità e di funzionalità del Modello 231 e formula proposte all'Organo Dirigente per il necessario aggiornamento in senso dinamico dello stesso; promuove, coordinandosi con le funzioni aziendali competenti, idonee iniziative per la diffusione della conoscenza e della comprensione dei principi del Modello 231 definendo specifici programmi di informazione/formazione e comunicazione; rileva gli eventuali scostamenti comportamentali che dovessero emergere dall'analisi dei flussi informativi e dalle segnalazioni ricevute; accerta e segnala all'Organo Dirigente, per gli opportuni provvedimenti, le violazioni del Modello 231 che possano comportare l'insorgere di responsabilità.

Come di consueto, anche per l'anno 2023, l'Organismo di Vigilanza 231 ha predisposto ed inviato ad AMT la propria relazione sull'attività effettuata, nella quale, in particolare, sono rendicontate le attività di sorveglianza svolte sull'applicazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per prevenzione dei reati 231 e viene dato conto della verifica della applicazione dei protocolli e delle procedure previste da tale Modello, in ottica "esimente" per la Società.

Privacy 2023

Il Regolamento Europeo in materia di protezione dei dati personali n. 679/2016 in vigore dal 24 maggio 2016 ed applicabile a partire dal 25 maggio 2018 (– GDPR - General Data Protection Regulation), ha fra i suoi principali obiettivi quelli di rafforzare e rendere sempre più omogenea la normativa europea in materia di protezione dei dati personali dei quali le aziende vengano in possesso.

La normativa Europea introduce all'interno dell'organizzazione privacy la nuova figura del Data Protection Officer (DPO). Il DPO, in piena autonomia, fra i suoi diversi compiti supporta il Titolare del trattamento dei dati personali e i delegati di funzione per la privacy nel valutare e organizzare la tenuta dei dati personali, affinché i medesimi siano trattati in piena tutela della persona fisica interessata e nel rispetto delle normative privacy nazionali ed europee.

Nel corso del 2023 l'Azienda ha continuato le attività intraprese nel precedente esercizio quali quelle di organizzazione, verifica ed armonizzazione ai contenuti del Regolamento Europeo n. 679/2016. Nel mese di settembre 2023 AMT ha nominato il nuovo Data Protection Officer.

È proseguita, inoltre, l'attività di supporto per gli aspetti legati alla privacy di un fornitore esterno qualificato (Liguria Digitale).

Le attività hanno perseguito due principali finalità: da un lato si è continuato a sostenere l'insieme di analisi e attività necessarie a raggiungere la conformità del sistema Privacy di AMT secondo quanto previsto dalla normativa di riferimento (GDPR). Contestualmente ci si è attivati per la risoluzione di problematiche contingenti. Ogni nuova iniziativa ed ogni attività aziendale coinvolge aspetti che riguardano la Privacy. Pertanto durante tutto l'esercizio, è stato necessario concentrare l'attenzione sulla valutazione e soluzione di istanze quotidiane.

Si segnalano di seguito le questioni Privacy che sono state affrontate nel corso dell'anno su tematiche e progetti specifici:

- Progetto GoGoGe.
- Fascicolo del Cittadino.
- Gestione dei Cookies.
- Utilizzo di Google Analytics e trasferimenti dei dati in paesi extra UE.

- Avvio dell'attività di revisione del registro delle attività dei trattamenti dei dati personali di AMT con sessioni ed interviste ad alcuni Delegati di funzione per la privacy.
- Whistleblowing (Dlgs. n 24/2023) attività di supporto al Titolare del trattamento dei dati personali e al delegato di funzione per la privacy per l'analisi del trattamento stesso, sorveglianza sullo svolgimento DPIA. Pubblicazione di specifica informativa ai sensi degli artt. 13 e 14 GDPR. Nomine autorizzati al trattamento dei dati personali. Aggiornamento del registro dei trattamenti.
- Timelapse per l'installazione da parte del Comune di Genova di sistemi di ripresa nella rimessa di Gavette.
- Sito internet aziendale, *Sezione Amministrazione Trasparente*: obblighi di pubblicazione e riservatezza. Trasparenza e diritto alla protezione dei dati personali.
- Scuolabus/Servizio di Trasporto Provinciale.
- Servizi a chiamata: unificazione dell'informativa sul trattamento dei dati degli interessati che fruiscono dei servizi a chiamata e aggiornamento del Registro dell'attività dei trattamenti dei dati personali.

Persiste, inoltre, una proficua collaborazione con un gruppo di DPO di alcune aziende di trasporto pubblico locale con i quali mensilmente vengono analizzati i vari aspetti comuni di gestione della privacy nonché ogni nuova indicazione del Garante Protezione Dati personali.

Nel corso dell'esercizio 2023 non ci sono state segnalazioni di violazioni della Privacy.

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 2023 pari a circa 16.153 TEP (tonnellate equivalenti di petrolio) suddiviso in base alla fonte primaria secondo le seguenti percentuali: 74,14% gasolio, 22,63% energia elettrica (trazione, forza motrice e illuminazione), 2,98% metano (riscaldamento ambienti di lavoro) e 0,25 benzina (scooter e auto aziendali).

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

I rinnovi delle certificazioni UNI EN ISO 14001:2015 per la parte Ambiente e UNI EN ISO 50001:2018 per la parte Energia, confermano ed attestano le buone pratiche 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]	BENZINA [litri]
2023	13.977.517	19.544.579	546.464	52.743

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

- Gasolio 74,14%
- Energia Elettrica 22,63%
- Metano 2,98%
- Benzina 0,25%
- **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/.)

Ton CO2 - anno 2023	
Metano (CH4) - riscaldamento	1.096
Gasolio - Servizio Urbano (*)	30.008
Gasolio - Servizio Extraurbano (**)	7.200
Benzina	123
TOT.	38.427

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

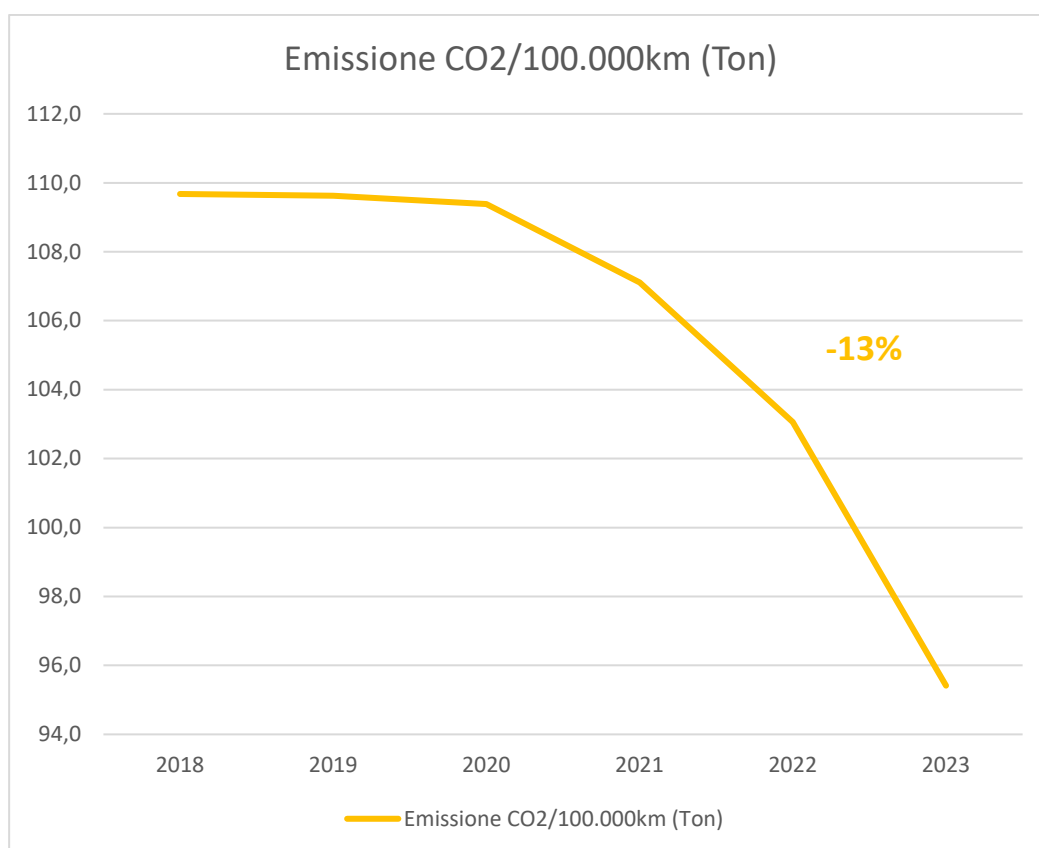
(**) Calcolato sul complessivo dei litri di gasolio con dati ISPRA globali.

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

I dati sono forniti per i fattori inquinanti (NOX, CO, PM10) e clima alteranti (CO2) in funzione della classe di motorizzazione (Euro 1.6) e in funzione del numero di km percorsi.

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

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



Il valore complessivo di tonnellate di CO₂ di gasolio nel 2023 risulta:

KTonCO₂ - GASOLIO = 37

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:

TonCO₂ - 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:

46

ANNO RIFERIMENTO	GASOLIO [tonCO ₂]	ENERGIA ELETTRICA [tonCO ₂]	METANO [tonCO ₂]	BENZINA [tonCO ₂]	TOTALE [tonCO ₂]
2023	37.208	0	1.096	123	38.427

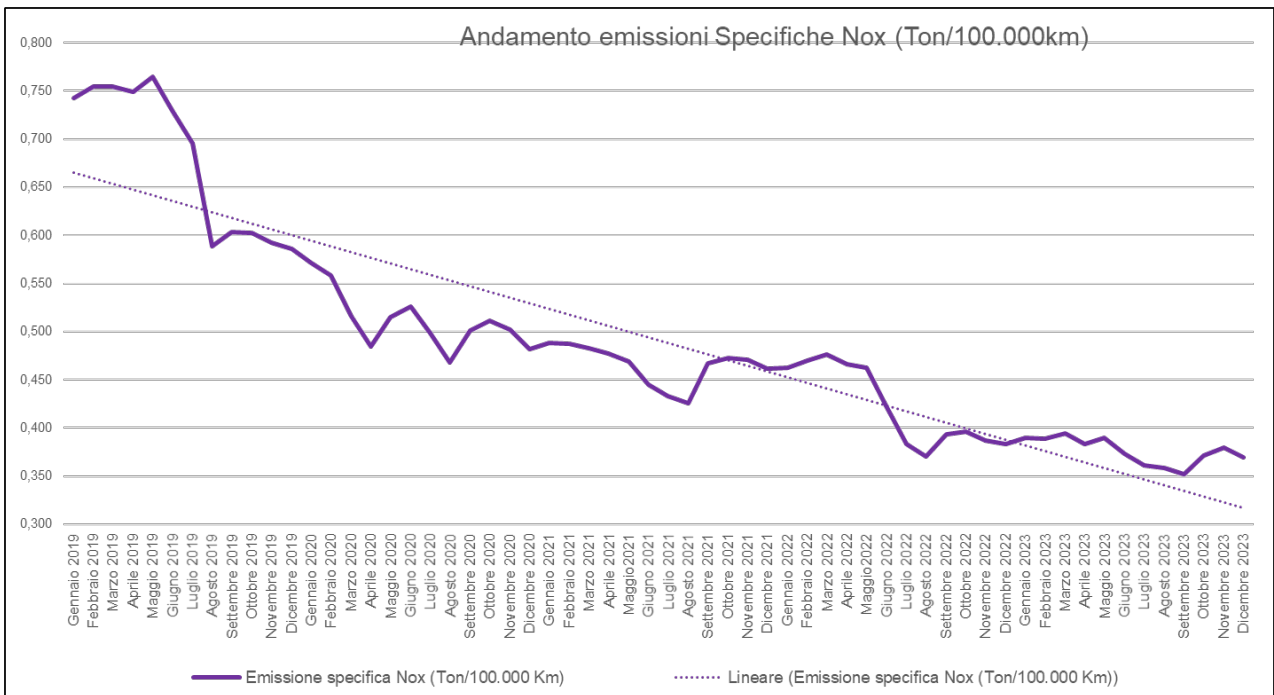
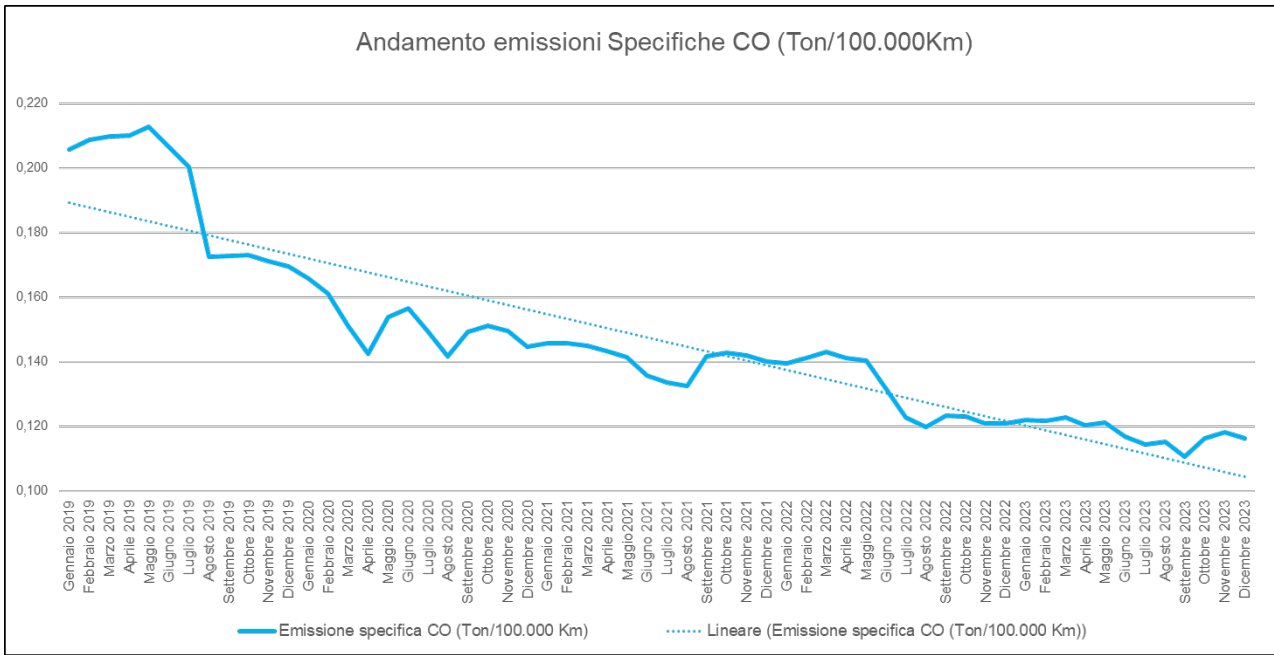
i. Emissioni in atmosfera

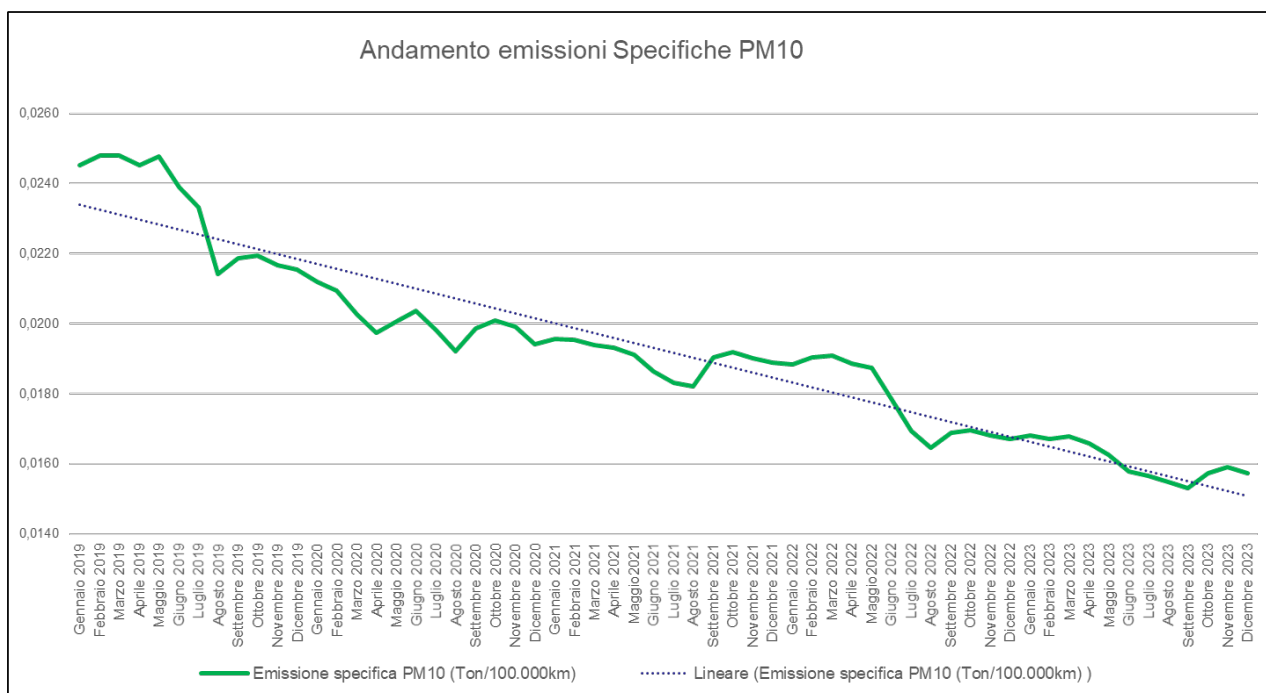
A seguire si evidenziano, graficamente, gli ulteriori benefici ottenuti sull'ambiente a seguito del processo di rinnovamento del parco bus.

Gli inquinanti presi in esame sono:

- CO - monossido di carbonio
- NO_x - monossido e biossido di azoto
- 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.





ii. Infrastrutture

Terminato il rifacimento dell'impianto di illuminazione dell'intera via di corsa della linea metropolitana e delle stazioni di Brin e Dinegro, nel 2023 AMT ha disposto un analogo intervento sugli impianti di illuminazione delle 6 stazioni della metropolitana rimanenti (Principe, Darsena, San Giorgio, Sarzano – Sant'Agostino, De Ferrari e Brignole), comprensivo 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, che consente di risparmiare sulla bolletta energetica migliorando al contempo le prestazioni illuminotecniche.

I lavori, già conclusi presso i locali tecnici e in corso presso quelli aperti al pubblico, comportano la sostituzione di complessivi 4.301 corpi illuminanti, suddivisi come segue:

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

Nel corso del 2023 è stato inoltre completamente rinnovato l'impianto di illuminazione della via di corsa della ferrovia a cremagliera Principe-Granarolo: i corpi illuminanti esistenti sono stati sostituiti con corpi a tecnologia LED, inoltre sono stati installati ulteriori corpi a LED in alcune tratte che non risultavano sufficientemente illuminate. Ciò ha comportato, oltre ad una complessiva riduzione dei consumi energetici, un sensibile miglioramento delle condizioni di illuminamento e di sicurezza di esercizio dell'impianto, anche in considerazione del fatto che le banchine dello stesso sono

interessate da transito pedonale.

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.

b. 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**

Anche grazie ai dati e ai risultati conseguiti con le citate sperimentazioni, a partire dal 2019 AMT ha iniziato un ambizioso piano di rinnovo del parco bus aziendale, con l'intento di arrivare nel giro di pochi anni alla sua completa elettrificazione. La progressione degli e-bus costituenti la flotta aziendale dimostra l'impegno profuso da AMT in questo campo:

- 10 e-bus nel 2019 (acquistati 10 Rampini Alè E80 8m urbani)
- 24 e-bus nel 2020 (acquistati 14 Irizar 2IEB 10.8m urbani)
- 37 e-bus nel 2021 (acquistati 11 Rampini Alè E80 8m urbani e 2 Irizar 2IEB 10.8m urbani)
- 67 e-bus nel 2022 (acquistati 30 Solaris Urbino 12m urbani)
- 112 e-bus nel 2023 (acquistati 14 Rampini Alè E80 8m urbani, 15 Irizar 2IEB 10.8m urbani, 8 Iveco Eway 9,5m extraurbani e 8 Rampini Eltron E80 8m extraurbani)

A fine 2024, grazie all'acquisto di 28 Rampini Eltron E80 8m urbani e 39 Solaris Filobus 18m urbani, si prevede di avere 179 e-bus in servizio.

Parallelamente sono proseguiti i lavori di elettrificazione dei depositi Mangini e Cornigliano. 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 **rimessa Mangini** dispone oggi di **49 postazioni** di ricarica:

- 10 postazioni da 30 kW,
- 35 postazioni da 50 kW,
- 4 postazioni da 100 kW.

Queste ultime saranno incrementate di 29 unità entro la fine del 2024, e considerato che 7 saranno sostitutive di postazioni da 50 kW, a fine anno Mangini potrà contare su un totale di **71 postazioni** disponibili.

La **rimessa di Cornigliano** dispone oggi di **53 postazioni** di ricarica:

- 35 postazioni con charger da 100 kW singolo dispenser;
- 18 postazioni con charger da 100 kW doppio dispenser.

Le prime saranno incrementate di 13 unità sul piazzale esterno entro inizio 2025, per un totale di **66 postazioni** disponibili.

1. Il progetto elettrico, le infrastrutture e il rinnovamento della flotta

Il progetto elettrico ha segnato ulteriori tappe nel corso dell'anno 2023 grazie all'acquisto di nuovi e-bus, che hanno fatto crescere la flotta green di AMT, e alla partenza di ulteriori procedure d'acquisto. Grazie ai fondi previsti dal **PNRR** sono stati realizzati nuovi investimenti in tal senso.

È stato, infatti, sottoscritto con il Comune di Genova e la Città Metropolitana di Genova un accordo per l'utilizzo delle risorse stanziato dal Ministero delle Infrastrutture per il rinnovo delle flotte bus dei comuni capoluogo di Città Metropolitana per complessivi € 51.453.275,00 a valere sui fondi del **PNRR**, così suddivisi: € 36 milioni per l'acquisto di 72 ebus e € 15.453.275 per la realizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture di ricarica.

Tali risorse si aggiungono a quelle trasferite ad AMT in qualità di soggetto attuatore per l'acquisto dei veicoli necessari alla messa in esercizio del **Progetto Assi di forza del TPL**. Anche in questo caso è stata sottoscritta una convenzione con il Comune di Genova e la Città Metropolitana di Genova per l'utilizzo delle risorse stanziato dal Ministero delle Infrastrutture, che ammontano a complessivi € 123.250.000 per l'acquisto di 112 filobus e 27 ebus. Le gare per i 139 veicoli sono già state assegnate.

Al 31 marzo 2024 la flotta green di AMT conta 144 ebus già in servizio che la collocano sul podio delle aziende italiane di Tpl per numero di bus elettrici.

Sono proseguiti e tuttora sono in corso i lavori per il completamento dell'elettrificazione delle rimesse di **Mangini** e **Cornigliano**, rispettivamente primo e secondo polo green delle infrastrutture elettriche genovesi a servizio del Tpl.

Sono partiti i lavori di ammodernamento e infrastrutturazione del deposito di **Gavette**, messo a disposizione del Comune di Genova per i lavori del **Progetto Assi di forza del Tpl**. In virtù dell'avvio lavori, AMT ha ricevuto in comodato dalla Civica Amministrazione un'area all'aperto sottostante il nuovo Ponte San Giorgio che è stata attrezzata come deposito all'aperto.

A questo nuovo deposito fa capo una parte dei turni di Gavette. Questa operazione è stata resa possibile grazie al grande lavoro sinergico con le Organizzazioni Sindacali che seguono l'evoluzione del progetto e le sue dinamiche che hanno ricadute anche in termini di organizzazione del lavoro e del personale.

Nel mese di dicembre è stato compiuto un altro importante passo nel grande progetto di rivoluzione della mobilità pubblica genovese: è stato sottoscritto il contratto preliminare per l'acquisto delle aree della **Guglielmetti** con l'attuale proprietaria Talea Società di Gestione Immobiliare SpA. A fronte di un investimento di 9 milioni e 250.000 euro, ad AMT vanno 17.200 metri quadrati che verranno adibiti a deposito e officina e che si aggiungeranno alle altre infrastrutture della Valbisagno: la rimessa di Gavette e la nuova officina di **Staglieno** che diventerà il nuovo polo manutentivo aziendale. Il tutto nell'ambito del Progetto Assi di forza. L'investimento per l'acquisto della Guglielmetti prevede una quota di 5 milioni e 500.000 euro che rientrano nei 471 milioni di euro derivanti dal complessivo finanziamento PNRR destinato al progetto 4 Assi e la restante parte finanziata da AMT.

Sempre sul fronte immobiliare, il Consiglio di Amministrazione e l'Assemblea dei Soci hanno autorizzato la vendita di due terreni scoscesi e inutilizzati a Genova Campi. La vendita, conclusa nel 2024, ha messo fine ad un contenzioso instaurato per usucapione su uno degli appezzamenti.

A ottobre è stata formalmente riscattata da SPIM la rimessa di Staglieno.

Sempre sul fronte del progetto elettrico ma in ambito provinciale, nel luglio 2023 è stata lanciata **la prima linea elettrica del Levante metropolitano genovese, la linea 782** di collegamento **tra Santa Margherita Ligure e Portofino** con un'ampia collaborazione con le amministrazioni interessate.

Per poter arrivare a questo risultato, nel corso del 2023 sono stati avviati i lavori di infrastrutturazione elettrica della rimessa di Rapallo con l'installazione ad oggi di 10 postazioni di ricarica per i 12 bus elettrici in dotazione al deposito.

A tal fine è stata sottoscritta con il Comune di Rapallo una convenzione che contempla la costruzione di tre nuovi manufatti e la cessione allo stesso comune di una porzione di circa 90 mq. del piazzale esterno del deposito, sulla quale l'Amministrazione realizzerà un marciapiede ad uso pubblico con contestuale ampliamento della strada carrabile.

Per l'avvio del progetto elettrico a Levante è stata determinante anche la collaborazione del comune di Santa Margherita Ligure che ha messo a disposizione lo spazio in zona San Siro per l'installazione di due ulteriori postazioni di ricarica.

Il progetto elettrico nel Tigullio procede secondo il progetto definito che prevede la conversione del deposito di Carasco. In questa rimessa sono ad oggi operative 4 postazioni di ricarica (provvisorie) a servizio di altrettanti ebus in servizio. Stanno per partire i lavori che completeranno questa fase di conversione elettrica con altre 4 postazioni di ricarica che porteranno ad 8 il totale disponibile.

Le lavorazioni già realizzate in ambito genovese e in ambito provinciale consentono oggi la **gestione in elettrico di 24 linee**, tra linee completamente elettrificate e linee servite parzialmente con bus elettrici, **una linea filoviaria** e **due linee ibride**.

Non solo bus elettrici. Sul fronte delle infrastrutture da segnalare i progetti in atto in **metropolitana** dove si sta lavorando, con l'Amministrazione, per il prolungamento della rete metro verso Canepari e verso Martinez e per l'allestimento della nuova stazione di Corvetto.

Nel 2023, grazie ai finanziamenti messi a disposizione da Regione Liguria, sono partiti anche i lavori di manutenzione straordinaria per la messa in sicurezza dei fronti franosi e per il rifacimento di alcuni ponti sulla rete ferroviaria della Genova Casella. È proseguito anche l'arricchimento dell'allestimento del Museo diffuso 24 km della Ferrovia che ha segnato ulteriori tappe nell'offerta espositiva alle stazioni di Manin, Crocetta d'Orero e Casella. Particolarmente apprezzata dai passeggeri l'esposizione di materiali storici e la presenza di tavoli touch multimediali che consentono di vivere un'esperienza immersiva nella storia di questa suggestiva ferrovia storica.

È stata bandita, inoltre, la gara per l'ammmodernamento della Ferrovia Principe-Granarolo.

10. Innovazione e sviluppo

Nel corso del 2023 AMT ha proseguito le attività intraprese nell'ambito dell'innovazione, scelta strategica che nel corso degli anni si è concretizzata in ricerca, sperimentazione e aggiornamento delle tecnologie applicabili al trasporto pubblico locale. Il consolidamento di queste attività è stato raggiunto nel tempo anche grazie alla collaborazione con partner di alto livello quali stakeholder, aziende e produttori, con i quali AMT condivide e implementa la sperimentazione di nuove tecnologie. Parallelamente, l'Azienda offre agli enti pubblici locali di riferimento le competenze necessarie al corretto funzionamento del servizio di trasporto pubblico, incluse quelle progettuali finalizzate allo studio e all'analisi di sistemi complessi.

Le attività riconducibili all'innovazione sono numerose e possono essere inquadrare all'interno di quattro componenti tematiche:

- a. innovazione di infrastrutture e servizi
- b. innovazione della flotta, elettrificazione e sistemi di alimentazione alternativa
- c. digitalizzazione aziendale e Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)
- d. progetti finanziati di Ricerca, Sviluppo e Innovazione

Nel seguito si presenta un dettaglio delle progettualità e delle attività svolte nel corso del 2023 per ciascuna delle quattro componenti, sottolineando la trasversalità di alcuni progetti su più filoni.

a. Innovazione di infrastrutture e servizi

- **4 Assi di Forza del TPL:** come per gli anni precedenti, nel corso del 2023 AMT ha proseguito la sua attività di supporto al Comune di Genova nell'ambito del progetto "4 Assi di Forza" del trasporto pubblico locale, il quale prevede la realizzazione di un sistema di TPL elettrico articolato sulle principali direttrici che attraversano il capoluogo ligure e, in fasi progressive, la realizzazione di opere civili, impianti e infrastrutture tecnologiche che comporteranno sostanziali trasformazioni nella pianificazione della rete e nella programmazione dei servizi.

I tecnici AMT offrono continuo supporto alla Pubblica Amministrazione per ciò che concerne le attività di studio e progettazione. A tal proposito nel corso del 2023 l'attività di AMT ha riguardato:

- affiancamento al Comune di Genova nel corso delle Commissioni Consiliari svolte presso tutti i Municipi, con l'obiettivo di illustrare il progetto e valutare insieme ai territori le possibili sinergie e/o miglioramenti;
- proposte ai tavoli tecnici: durante le fasi di Progettazione Esecutiva sia dello Stralcio 1 (Depositi Gavette e Staglieno) che dello Stralcio 2 (Opere viabilistiche e sistema di trazione), AMT ha supportato il Comune di Genova nei confronti dei progettisti, esaminando dal punto di vista tecnico le loro proposte (es. rete fibra ottica, dotazione tecnologica di fermata, simulazioni elettriche del sistema di trazione) ed elaborandone di proprie su richiesta della Amministrazione;
- supporto all'Amministrazione per l'elaborazione di quanto richiesto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine del rilascio del Nulla Osta Tecnico.
- Di concerto con l'Amministrazione, *design review* di tutti gli elaborati progettuali che nel frattempo sono stati emessi sia per lo Stralcio 1 che per lo Stralcio 2 del progetto.

- Supporto nei confronti dell'Amministrazione e dei progettisti nella definizione dell'attrezzaggio del nuovo deposito di Gavette e dell'officina di Staglieno.

Negli ultimi mesi del 2023 il lavoro di progettazione sviluppato dal Comune di Genova, con il contributo di AMT, ha permesso l'avvio dei lavori con le relative prime demolizioni presso il sito di Gavette. Per permettere la continuità del servizio di TPL, AMT ha collaborato con l'Amministrazione nell'attrezzaggio di una nuova area tampone di deposito presso la zona di Campi e di un'area più piccola presso Piazzale Resasco.

Infine, nel secondo semestre del 2023, AMT in qualità di soggetto attuatore incaricato dal Comune di Genova, ha espletato tutte le procedure di gara per l'individuazione dei fornitori di 112 filoveicoli con tecnologia *in motion charging* (IMC) da utilizzarsi lungo gli Assi Levante, Centro e Ponente, ed altri 27 e-bus con tecnologia di ricarica *flash charging* per l'esercizio dell'Asse Val Bisagno, il tutto in piena compatibilità con le infrastrutture in corso di progettazione esecutiva.

- **Supporto agli Enti Locali per le progettualità relative alle infrastrutture del Trasporto Rapido di Massa (TRM):** nel corso del 2023 AMT ha proseguito le attività finalizzate a coadiuvare il Comune di Genova e la Città Metropolitana di Genova con riferimento alle diverse fasi di progettazione di tre opere: lo Skymetro, che prevede il prolungamento della linea metropolitana dalla Stazione Brignole a Molassana lungo la Valbisagno, il prolungamento della rete metropolitana fino a San Martino e il deposito metro Giusti.
- **Incentivi alla *Sharing Mobility*:** il Decreto Interministeriale 417 del 28/12/2022 ha disposto le procedure di assegnazione e utilizzo dei contributi, da parte delle Regioni, per il finanziamento di progetti finalizzati all'attuazione, la promozione, la messa a disposizione, il rafforzamento e il potenziamento di servizi di *sharing mobility*, tra i quali i servizi di *vehicle sharing* e i servizi a chiamata. In tale contesto, nel corso del 2023, AMT ha interagito con Regione Liguria e Città Metropolitana di Genova al fine di individuare i servizi da proporre per il finanziamento e, in seguito, di predisporre le relative schede progettuali per la presentazione delle domande. A seguito dell'assegnazione delle risorse, AMT, quale Soggetto Attuatore, ha dato avvio alla progettazione, fase propedeutica per l'avvio della fase attuativa prevista nel 2024.
- **Consulenze dello staff interno:** nel 2023 la struttura "Innovazione Servizi e Tecnologie TPL" di AMT ha svolto brevi servizi di consulenza, mettendo a frutto esternamente il *know-how* aziendale sviluppato nell'ambito della progettazione e gestione di infrastrutture e reti TPL. Nello specifico sono state effettuate due consulenze rilevanti:
 - supporto alla predisposizione dei turni-uomo e turni-macchina nell'ambito della procedura aperta per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale nel territorio della regione Lazio;
 - supporto all'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, nel contesto del progetto di elettrificazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale urbano dei bacini di Lodi e Pavia. Il lavoro è stato svolto analizzando le necessità di esercizio e valutando ciò

che offre il mercato in termini di veicoli e tecnologie, verificandone la compatibilità con il nuovo servizio

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

AMT prosegue il proprio percorso di sostenibilità per fornire un trasporto pubblico sempre più ecologico e green, grazie a un servizio ancora più “elettrico”. Al fine di consentire la progressiva elettrificazione della flotta, l’Azienda svolge costantemente attività di scouting, studio e sperimentazione finalizzata all’introduzione di bus elettrici nel parco mezzi. Nel corso del 2023, in particolare, l’azione dell’Azienda in questo filone tematico si è concentrata sulle seguenti attività.

55

- **Sperimentazione nuovi mezzi in ambito urbano e provinciale:** AMT ha condotto attività di test ed elaborazione dei dati degli e-Bus, per verificarne le previsioni di autonomia e le possibilità di esercizio in fase di progettazione di nuove linee o elettrificazione delle linee esistenti. Nel 2023 sono state effettuate le prove su strada dei seguenti veicoli:
 - Irizar IE tram 18m
 - Ducato E-metropolis 6m
 - Higer 9m
 - Isuzu 8m
- **Elettrificazione del TPL nel Tigullio:** a seguito dell’assegnazione della gara di appalto integrato, è stata condotta la progettazione esecutiva, integrando le modifiche richieste dal Comune di Rapallo in fase di rilascio delle autorizzazioni, ed è stato quindi dato avvio alla realizzazione dei lavori per l’elettrificazione della rimessa di Rapallo, finanziati con fondi delle risorse relative al Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari al PNRR (DM 315 del 02/08/2021). A fine novembre 2023 è stata completata la realizzazione dell’impianto elettrico di ricarica ed è stata presentata la richiesta di allaccio all’ente distributore.
- **Progetto “deposito satellite” Sorgenti Sulfuree:** l’elettrificazione della flotta e la conseguente necessità di realizzare infrastrutture di ricarica presso i depositi implica una diminuzione dello spazio a disposizione per il parcheggio, in funzione delle caratteristiche dei veicoli. Una ulteriore esigenza è rappresentata dalla massimizzazione dell’autonomia dei mezzi e dalla riduzione dei km necessari al loro trasferimento. Per rispondere a questi bisogni è stata ideata una soluzione che prevede di realizzare piccole aree attrezzate con postazioni di ricarica e locali di supporto tecnico-logistico. Questi spazi afferiscono ad un deposito, ma sono funzionali alle due necessità sopra individuate e vengono definiti “depositi satellite”. A valle di una interlocuzione già in corso con il Municipio Ponente per l’individuazione di aree a servizio del TPL, è stata identificata un’area dell’ex capolinea di Sorgenti sulfuree per la realizzazione del primo “deposito satellite” che afferirà al deposito di Cornigliano. Nel corso del 2023 è stata completata tutta la progettazione preliminare del nuovo deposito satellite.
- **Sperimentazione di un sistema di ricarica ad induzione dinamica:** l’attività di scouting tecnologico riferita all’elettrificazione e alle modalità di trazione alternative al termico applicabili al TPL, ha riguardato sia i veicoli che i sistemi di ricarica e rifornimento disponibili.

Tra questi, ha suscitato interesse un sistema di ricarica ad induzione dinamica realizzato presso l’Arena del Futuro dell’autostrada A35 Brebemi, dove era in sperimentazione un bus Iveco. AMT, Iveco e Brebemi hanno concordato la sottoscrizione di un accordo di collaborazione relativo alla sperimentazione di tale tecnologia, finalizzata all’elaborazione di uno studio tecnico-economico per un possibile pilota in ambito urbano, supportato dalla richiesta di eventuali finanziamenti. A seguito del sopralluogo condotto a fine 2022 da AMT con i tecnici dell’Arena del Futuro presso il sito, nel 2023 è stato prodotto e condiviso il documento di avvio del progetto con la previsione degli obiettivi da raggiungere.

Una delle attività più rilevanti, nel corso dell’anno, è stata la sperimentazione presso il circuito dell’Arena del Futuro di due linee genovesi ad oggi esercite in elettrico. Successivamente è stato svolto un sopralluogo nel territorio genovese al fine di individuare, per le linee urbane esercite con mezzi da 12 metri, i tratti in rettilineo ritenuti più idonei per la tecnologia di ricarica a induzione dinamica e i capolinea più idonei per la ricarica a induzione statica. Al termine dell’anno è stato prodotto un documento relativo all’analisi dei risultati della sperimentazione.

- **Supporto studio e analisi bus per gare CONSIP:** nell’ambito dell’attuazione del rinnovo della flotta e in ottica di elettrificazione della stessa, una parte delle risorse destinate ad AMT sono state utilizzate per l’acquisto di veicoli mediante procedura CONSIP. A tale scopo è stata effettuata un’analisi al fine di valutare, tra le opzioni possibili, quelle più rispondenti alle necessità del TPL genovese, sviluppando uno studio delle autonomie orientato a valutare la garanzia di esercizio rispetto ai turni macchina previsti e a favorire la sostituzione dei veicoli termici con quelli elettrici con un tasso 1:1.

c. Digitalizzazione aziendale e Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)

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

Nel corso del 2023 AMT ha concentrato la propria azione sui seguenti temi.

- **Bigliettazione elettronica regionale:** Liguria Digitale, soggetto attuatore individuato da Regione Liguria, all’inizio del 2023 ha affidato i lavori di progettazione e realizzazione del sistema di bigliettazione elettronica integrata per i servizi di trasporto pubblico in tutta la Liguria. AMT ha fornito supporto a Regione Liguria e a Liguria Digitale al fine di integrare gli adeguamenti necessari a permettere la redazione del progetto esecutivo, considerando il ricorso ai sistemi più moderni resi possibili dalla tecnologia attuale, così come richiesti da AMT e dalle altre aziende di TPL liguri.
- **GoGoGe** è il progetto di sperimentazione di una piattaforma “Mobility as a Service” (MaaS) sul territorio metropolitano genovese. Tale modalità innovativa permette di integrare diversi servizi di trasporto su un’unica piattaforma, capace di rispondere a tutte le esigenze specifiche di mobilità dei cittadini. Nel corso del 2023 si è conclusa la prima fase di sperimentazione avviata l’anno precedente ed è stato dato avvio ad una nuova fase di

sperimentazione aperta, non più limitata al solo campione iniziale di 1.500 utenti e inserita nel più articolato progetto “Smart Genova”, promosso dal Comune di Genova che, con il lavoro della società Free To X del gruppo Autostrade Per l’Italia SpA, sta portando avanti una serie di interventi atti ad una progressiva digitalizzazione della mobilità sul territorio genovese. L’attività condotta a partire dalla seconda metà del 2023 è stata commissionata da Free To X e ha previsto la prosecuzione della collaborazione con l’ATI composta dalle aziende Hitachi Rail STS e MyCicero, mantenendo operativa la piattaforma GoGoGe già sviluppata, con tutti i relativi servizi, adattandola per renderla un’applicazione sperimentale aperta e disponibile su APP Store.

AMT ha il ruolo di coordinamento dell’intero progetto e di interfaccia con gli enti pubblici e finanziatori. L’attività ha previsto l’estensione per ulteriore 10 mesi del sistema MaaS già implementato, l’apertura in sperimentazione a tutti gli utenti, la pubblicazione dell’App GoGoGe su market pubblico, la revisione della documentazione legata alla privacy, la gestione dell’ambiente Cloud nonché la manutenzione della struttura software e dell’infrastruttura hardware, oltre al servizio di help desk.

AMT si è inoltre occupata delle attività relative alla promozione della sperimentazione, tramite la realizzazione di una campagna pubblicitaria e di una campagna social finalizzata a divulgare le potenzialità della nuova applicazione per allargare la platea degli utilizzatori.

- **Proposta evolutiva MaaS:** nell’ambito del progetto “Smart Genova” uno dei filoni di digitalizzazione della mobilità è quello legato ad una nuova piattaforma di “Mobility as a Service” che superi l’attuale sperimentazione GoGoGe e che diventi la piattaforma definitiva. AMT ha fornito la propria esperienza e competenza in ottica MaaS, portando al gruppo di lavoro delle importanti spinte per poter determinare i requisiti funzionali e specifici che la nuova piattaforma dovrà contenere. Oltre a questo, un’ulteriore analisi è stata effettuata sui poli di interscambio fisici (cosiddetti Hub MaaS) nell’ottica di favorire sempre di più un utilizzo intermodale dei vari vettori di mobilità sostenibile.
- **Studio trasportistico F2X:** sempre nell’ambito del progetto “Smart Genova” un altro filone è relativo all’introduzione di nuovi strumenti di simulazione che possano permettere di comprendere in maniera dinamica gli impatti di determinate politiche di mobilità ipotizzate dall’Amministrazione. In questo contesto AMT, che svolge spesso studi trasportistici per il Comune di Genova, ha collaborato in maniera fattiva per la definizione del nuovo modello di traffico multimodale a supporto dei simulatori.
- **Contapasseggeri:** l’attività di sviluppo ha riguardato tutte le tipologie di conteggio in atto, anche se con finalità differenti. Per quanto riguarda gli impianti verticali gli interventi si sono concentrati sull’ascensore Montegalletto, sulle funicolari Sant’Anna e Zecca-Righi, sulla cremagliera Principe-Granarolo. Per quanto riguarda i primi due impianti si è proceduto con la sostituzione delle telecamere di bordo in modo da disporre di modelli nuovi, sostituendo quelli di prima generazione e finalizzando una nuova calibrazione degli algoritmi di conteggio. Negli altri due casi sono stati effettuati spostamenti e calibrazione degli apparati di conteggio e perfezionamento dell’installazione. Un’ulteriore attività è stata svolta al fine di perfezionare le procedure di trasferimento dei dati dai sistemi di rilievo attivi in metropolitana e sui bus. Tale implementazione ha riguardato la definizione del database di

transito e le sue procedure di alimentazione, oltre al perfezionamento della rappresentazione di tali dati all'interno della *dashboard* aziendale.

d. Progetti finanziati di Ricerca, Sviluppo e Innovazione

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

58

Il 2023 ha visto la chiusura di tre progetti finanziati nell'ambito del "POR FESR 2014-2020 - Asse 1 - Azione 1.2.4 - Poli di Ricerca e Innovazione - Supporto alla realizzazione di progetti complessi di attività di ricerca e sviluppo per le imprese aggregate ai Poli di Ricerca ed Innovazione":

- **GetUp:** GreEn MaaS for adaptive Urban Planning
- **SmartStop:** piattaforma per il monitoraggio Smart delle fermate della rete di mobilità pubblica attraverso tecniche di video analytics per il tramite di intelligenza artificiale
- **More Than This:** a new mobility regulation thinking and thoroughly innovative inspired

Per tutti i progetti, le cui attività si sono svolte nel corso degli anni 2021 e 2022, le ultime azioni condotte nel primo trimestre del 2023 hanno riguardato gli eventi di comunicazione e disseminazione dei risultati raggiunti, oltre alla rendicontazione finale verso l'ente finanziatore.

Si sono anche concluse le attività del progetto europeo **CityScope**, City-level Cyber-Secure Multimodal Transport Ecosystem, finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma quadro di innovazione e ricerca "Horizon 2020" con l'obiettivo di migliorare la sicurezza informatica nei contesti di trasporto multimodale. Nel corso del 2023 AMT ha condotto il progetto pilota nel proprio contesto operativo, valutando e convalidando la soluzione tecnologica sviluppata.

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività dei seguenti progetti, già attivi dai precedenti anni:

- **Prevent PCP** - Procurements Of Innovative Advanced Systems To Support Security In Public Transport, Pre-Commercial Procurement, finanziato attraverso i fondi del programma per la ricerca e lo sviluppo "Horizon 2020" e implementato da una cordata internazionale di 24 partner tra cui centri di ricerca, enti locali ed importanti aziende di trasporto pubblico di Francia, Spagna, Portogallo, Grecia, Polonia, Belgio e Paesi Bassi. L'obiettivo di Prevent PCP è aumentare la sicurezza nel trasporto pubblico adottando soluzioni innovative finalizzate a rilevare automaticamente oggetti incustoditi, identificandone i possessori e mettendo a punto un sistema di gestione delle crisi. Il 2023 ha visto entrare nel vivo la progettazione delle soluzioni tecnologiche e lo sviluppo di prototipi, con una prima fase di sperimentazione presso le aziende di TPL che sono parte del consorzio. AMT condurrà la fase pilota all'interno del proprio contesto operativo nel 2024, dopo aver contribuito nel corso del 2023 alle attività di valutazione e analisi delle prime fasi di sviluppo e sperimentazione delle tecnologie oggetto di studio.
- **MobiSpaces** – New Data Spaces for Green Mobility, finanziato dal Programma Quadro per la ricerca e l'innovazione "Horizon Europe" e condotto da una cordata internazionale di 25

partner che collaborano in tema di trasporti e mobilità sostenibile. Il progetto prevede lo sviluppo di una piattaforma di governance dei dati ottimizzata per la mobilità, elaborati ed analizzati attraverso soluzioni di intelligenza artificiale al fine di costruire un sistema di mobilità più ecologico e sicuro. L'impatto in scenari reali sarà dimostrato attraverso cinque casi studio, in dominio urbano o marittimo. Uno di questi casi studio è applicato al contesto del Trasporto Pubblico Locale nella città di Genova ed è condotto da AMT. La sperimentazione si concentra sull'elaborazione di dati finalizzata alla gestione e manutenzione della flotta dei bus elettrici che rappresenta il futuro della mobilità cittadina. Nel 2023 AMT si è occupata di raccogliere e organizzare i dati necessari alla sperimentazione progettuale, ha collaborato alla definizione dei requisiti della piattaforma di gestione dei dati, in corso di sviluppo, e ha valutato i primi risultati prodotti dagli algoritmi di *machine learning* per la gestione della manutenzione predittiva dei veicoli, al fine di prevenire i malfunzionamenti dei veicoli e i guasti più frequenti.

Infine, nel corso del 2023 AMT ha partecipato a diverse cordate che hanno presentato proposte progettuali per la richiesta di finanziamento di attività di ricerca e sviluppo.

- Tre proposte nell'ambito del **PROGRAMMA REGIONALE FESR 2021 – 2027** - Priorità 1 - Obiettivo Specifico: 1.1 - Azione 1.1.1 Bando: "Supporto alla realizzazione di progetti di ricerca e sviluppo sperimentale per le imprese aggregate ai Poli di Ricerca ed Innovazione".
- Due proposte nell'ambito del Programma quadro dell'Unione europea per la ricerca e l'innovazione "**Horizon Europe**", la prima per il bando "*World leading data and computing technologies*" e la seconda per il bando "*Strategic autonomy in developing, deploying and using global space-based infrastructures, services, applications and data*".
- Due proposte nell'ambito del **Bando 2023 Start4.0** per l'erogazione di contributi a progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in tema di tecnologie abilitanti 4.0 per la sicurezza delle infrastrutture critiche, agevolazione concessa ai sensi del PNRR, MISSIONE 4 COMPONENTE 2 "Dalla ricerca all'impresa" INVESTIMENTO 2.3 "Potenziamento ed estensione tematica e territoriale dei centri di trasferimento tecnologico per segmenti di industria", finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU.

Di questi progetti ben 5 hanno ottenuto finanziamento e la loro implementazione è prevista a partire dai primi mesi del 2024.

- **BaaS – Bus as a Sensor** (PR FESR Liguria 2021-2027) che punta a rendere l'autobus un sistema tecnologico all'avanguardia, in grado di raccogliere dati dall'interno del mezzo, migliorare il comfort di viaggio per i passeggeri e le informazioni a disposizione di azienda e clienti.
- **Mobiquity** (PR FESR Liguria 2021-2027) orientato alla riduzione del gap di accessibilità al trasporto pubblico per le Persone a Mobilità Ridotta e alla garanzia di un'esperienza di viaggio sicura e confortevole, anche al fine di ridurre il divario in termini di opportunità di accesso ad attività e servizi essenziali ed incentivare l'aspirazione a coltivare un proprio spazio sociale.

- **ARESA** (PR FESR Liguria 2021-2027) finalizzato a sperimentare l'applicazione di tecnologie innovative ed abilitanti per la sicurezza dei sistemi di trasporto, in particolare nel contesto operativo AMT (rimesse bus, metropolitana, ferrovia Genova-Casella) per il monitoraggio delle fonti anomale di calore.
- **PAVE SCAN** (Horizon Europe) che vede la collaborazione di aziende ed enti di ricerca a livello europeo con l'obiettivo di trovare soluzioni innovative per risolvere un problema tipico degli ambienti urbani: le irregolarità nella pavimentazione stradale.
- **DOP - Data Ownership Platform per Mobility Data Exchange** (finanziato dal Centro di Competenza Start 4.0 tramite un'agevolazione concessa ai sensi del PNRR, MISSIONE 4 COMPONENTE 2 "Dalla ricerca all'impresa", finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU), il cui obiettivo è sviluppare la "Data Ownership Platform", un nuovo approccio alla gestione dei dati personali degli utenti, in modalità "privacy by design", in grado di garantire conformità sia al GDPR che alle normative europee.

11. Tecnologie, cyber sicurezza, digitalizzazione, processi

Il focus dell'anno 2023 ha riguardato alcune item principali: la messa a terra dei grandi progetti di mobilità della Città Metropolitana, il consolidamento della cyber sicurezza in tutte le componenti di connessione e comunicazione dell'azienda, ed i sistemi metro. In più, sono state poste le basi tecnologiche e progettuali per garantire la corretta gestione ed integrazione dei sistemi OT (operational technology) con i sistemi IT.

Il Progetto 4 Assi, con le sue molteplici componenti e le esigenze progettuali che hanno visto evolvere le specifiche di realizzazione dell'infrastruttura di rete, ha richiesto un costante impegno di analisi, verifica e progettazione dell'ingegneria di comunicazione. In aggiunta, sono state analizzate le componenti di preferenziamento semaforico e il posizionamento dei circa 70 varchi di controllo delle corsie riservate, attività che verranno realizzate nel corso del 2024. Sono state anche progettate le connettività ed i sistemi per la rimessa di Campi che saranno realizzati anch'essi nel 2024.

Per la metropolitana sono state realizzate tutte le attività progettate ed ingegnerizzate nel 2022. Oggi la metropolitana di Genova è dotata di una moderna rete di comunicazione multiservizio, ridondata e resiliente. Tutti i sotto servizi, sia di comunicazione che di emergenza o gestione, sono stati migrati e configurati su questa nuova rete convergente ad altissima velocità. In più, è stato realizzato un protocollo di interfacciamento ed accesso controllato da remoto che permette ai diversi fornitori di sottosistemi di connettersi per effettuare le manutenzioni preventive o di emergenza in totale sicurezza. A completamento, è stata progettata una infrastruttura di rete dedicata per il nuovo sistema di comunicazione terra-treno TETRA, attività che verrà realizzata nel corso del 2024.

Lato infrastruttura, sono stati realizzati molti interventi. È stata quasi completata la realizzazione della nuova infrastruttura del Servizio Provinciale e delle relative sedi remote, che verrà terminata nel 2024 includendo anche il supporto all'integrazione della telefonia. È stato realizzato l'adeguamento della rete in alcuni Impianti Verticali, inserendoli nel backbone aziendale tramite l'utilizzo di fibra ottica. Nel caso di via Bari, l'upgrade a fibra a basso costo ed altissima velocità è stato fatto per supportare anche l'integrazione col sistema di videosorveglianza della Cremagliera

Principe-Granarolo. Sono state realizzate nuove connettività per le sottostazioni elettriche della FGC, oltre alla progettazione della connettività per i sistemi di ricarica delle rimesse, per integrarle in un sistema di gestione OT avanzato da realizzare nel 2024.

In tema di cyber sicurezza, sono state fatte molte attività per automatizzare l'analisi e la risposta ad alcune tipologie di incident di sicurezza, in modo da minimizzare l'effort di gestione e massimizzare la tempestività di risposta in relazione alla risoluzione dell'incident specifico. Sono stati potenziati, anche in conseguenza degli scenari internazionali, i sistemi di difesa cyber ampliandone gli ambiti di applicazione e ingegnerizzando sempre più l'analisi e la segregazione di traffici da/verso zone potenzialmente a rischio. Sono state inoltre inserite nuove piattaforme firewall per proteggere servizi pubblicati su internet e potenzialmente a rischio vulnerabilità. È proseguita anche l'attività di inserimento dentro il sistema di gestione MDM dei dispositivi mobili (tablet) che sono stati forniti al personale di vari reparti (ITR, controllori Simon, Servizio Provinciale, FGC) per attività sul campo.

Per la videosorveglianza sono stati progettati, messi a gara ed acquistati i sistemi di videosorveglianza della Ferrovia Genova Casella e della Cremagliera Principe Granarolo. Per FGC sono stati progettati ed acquistati sia il sistema delle stazioni e lungo linea (scambi, passaggi a livello) che il sistema a bordo delle motrici e delle carrozze. Per la Cremagliera, la progettazione è stata fatta in sinergia con la connettività dell'ascensore di via Bari attestata sul backbone aziendale, per cui lungo tutta la tratta è prevista la posa di fibra ottica proprietaria. Questi impianti, entrambi realizzati grazie a finanziamenti ministeriali, saranno completati nel corso del 2024.

In ambito AVM è stata completata l'attività di integrazione dei mezzi del Servizio Provinciale nel sistema di gestione della flotta Simon ed i primi 16 mezzi nuovi equipaggiati col sistema AVM sono stati configurati nel sistema. Nel 2024 verrà installata e configurata la centrale operativa di Chiavari dove convergerà la gestione di tutti i mezzi del provinciale che saranno equipaggiati dal 2024 col sistema AVM grazie alla Bigliettazione elettronica regionale. Anche nel corso del 2023 circa 50 mezzi nuovi sono stati integrati nel sistema AVM, nel sistema di gestione della videosorveglianza a bordo, e nel sistema di gestione dei parametri di esercizio CanBus.

In ottica di una futura certificazione ISO27000 è stata realizzata nel corso del 2023 una collaborazione con RINA Consulting per analizzare i processi e produrre la documentazione relativa. A dicembre è pervenuta in Azienda la comunicazione da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT) che individuava AMT come Operatore di Servizi Essenziali (OSE) Settore Trasporti – Sotto Settore Trasporto Pubblico Locale. Questo ha comportato l'applicazione per AMT della normativa Network and Information Security (NIS). Nel 2024 verrà pertanto effettuata l'integrazione della documentazione già prodotta per adeguarla alla normativa NIS, insieme alle eventuali modifiche di quei processi che risultassero non idonei secondo l'analisi basata sul Framework Nazionale per la Cybersicurezza e la Data Protection. Questa attività si protrarrà poi nel 2024 e 2025 perché entro ottobre 2024 l'Italia dovrà ratificare l'adozione della Normativa Europea NIS2, che sostituirà la precedente NIS ampliandola

I sistemi informativi hanno supportato nel corso dell'anno le varie Direzioni e Funzioni aziendali per l'aggiornamento dei software e l'introduzione di applicativi evoluti che hanno permesso di introdurre nuove funzionalità di sistema: per le attività legate alle sanzioni, per esempio, sono stati introdotti il trattamento del codice fiscale, la gestione del nuovo vettore EWT e la gestione dell'invio massivo delle ordinanze ingiunzione. Per la manutenzione bus è stato realizzato uno strumento di analisi e monitoraggio dei costi.

È proseguita l'attività di implementazione dei cruscotti aziendali; quelli realizzati in QlikSense riguardano le aree Economics, Esercizio, Gestore Eventi, Infortuni, Manutenzione, Passeggeri, Personale, Rifornimento, Sanzioni, Servizio Clienti, Vendite.

IT ha supportato la direzione Personale nella dematerializzazione documentale creando l'archivio relativo alle visite mediche dei dipendenti e le funzioni di progetto sulla bigliettazione elettronica e i progetti europei.

Sono state sviluppate nuove applicazioni per rendere più efficienti alcuni processi aziendali.

Sono proseguite, in continuità con le attività iniziate negli anni precedenti, le fasi di aggiornamento dell'infrastruttura aziendale lato server. Sono state aggiornate diverse versioni di sistema operativo tra cui: data-warehouse, domain controllers, centralino, server sap e Hastus, l'applicazione utilizzata per la gestione e l'ottimizzazione dei cartellini.

La costante attività di rinnovamento si rende necessaria per l'adeguamento agli standard di sicurezza e per l'efficientamento dei sistemi operativi. A tal proposito si è provveduto ad aggiornare il server che ospita il sito: è stata introdotta una nuova versione di WordPress, aggiornato il database, introdotto un nuovo sistema di pagamento abbonamenti con una nuova interfaccia di wordline.

Nel corso dell'anno si sono poste le prime basi per il rinnovo totale del sito internet istituzionale di AMT che vedrà l'avvio delle prime fasi operative entro al fine del 2024.

12. Evoluzione del servizio offerto

a. Metropolitana

Nel 2023 la Metropolitana ha realizzato molte attività che nei prossimi anni porteranno al potenziamento e al rinnovamento della linea.

- **Nuovi veicoli**

Nel 2021 sulla base di una Convenzione con il Comune di Genova, AMT è stata incaricata quale soggetto attuatore per bandire la gara per la fornitura di 14 nuovi treni, grazie a un finanziamento ministeriale di 70 milioni di Euro. In seguito a valutazioni di aspetti tecnici ed economici i lavori per la fornitura dei nuovi treni sono iniziati il 19 gennaio 2022. L'immissione in servizio del primo treno è prevista a settembre 2024. L'ultimo treno dovrebbe entrare in servizio a dicembre 2025. La nuova flotta di quarta generazione presenta un'anima completamente green, i treni sono stati costruiti da Hitachi Rail, aggiudicatario della gara, con materiali 100% riciclati.

I nuovi rotabili permetteranno di incrementare ancora di più il comfort di viaggio e la sicurezza dei passeggeri, hanno già il sistema di videosorveglianza installato a bordo e un sistema evoluto di comunicazione. Possono essere agganciati tra loro e ai treni di terza generazione in composizione doppia per incrementare notevolmente il numero di posti offerti a corsa.

- **Manutenzioni straordinarie**

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

Gli interventi, individuati da AMT, sono sotto elencati.

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

Tabella 1

Il decreto sopraccitato è stato reso efficace dalla Corte dei Conti con nota del n. 3053 in data **08/12/2021**. AMT, indicata come soggetto attuatore a giugno 2022, si è immediatamente attivata per dare inizio alle attività, valutando per ogni punto sopraelencato aspetti tecnici, economici e temporali, tenendo presente i vincoli di budget e di tempo stabiliti.

Nel corso del 2023 AMT ha ultimato la sostituzione dell'armamento Vienna.

Questo tipo di armamento era presente nella galleria Brin – Principe in due punti distinti ed era concepito per limitare le vibrazioni ad alcuni edifici di carattere storico posti sul piano strada (nella tratta Brin Dinegro la chiesa di San Teodoro e nella tratta Dinegro Principe il Palazzo del Principe). L'armamento Vienna, che aveva più di 30 anni e presentava alcune criticità (rottura di traversine e bulloni di ancoraggio), è ormai fuori produzione. Questa tecnologia atta allo smorzamento delle vibrazioni, prevede l'utilizzo di traversine in materiale plastico e poliuretano, annegate nel calcestruzzo, gettato in fase d'opera, con l'interposizione di una cuffia in gomma tra le parti. Inoltre, sotto al getto in calcestruzzo è presente un ulteriore materassino smorzante composto da lana di vetro.

Per come era costituito questo tipo di armamento, la sua sostituzione è stata fatta smantellando tutta la struttura esistente fino al calcestruzzo e installando un altro tipo di armamento con le stesse capacità di attenuazione.

Tutti gli interventi saranno ultimati nel 2024 come prescritto dal decreto.

- **Prolungamento della linea metro**

Nel 2023 il settore Metropolitana di AMT ha supportato il Comune di Genova dal punto di vista tecnico operativo nelle attività legate ai prolungamenti della linea metropolitana a Martinez, Canepari e per il completamento della stazione di Corvetto.

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

La funzione Metropolitana di AMT è stata inoltre coinvolta nelle attività legate allo SKYMETRO con la partecipazione di un ingegnere aziendale alla commissione tecnica per la gara di affidamento della progettazione.

64

b. Manutenzione flotta urbana

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

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

In rimessa vengono svolti sia **interventi di manutenzione preventiva** sia **interventi di manutenzione correttiva**.

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

Per la gestione rifiuti del servizio manutentivo urbano, nel 2023 sono state effettuate operazioni di carico / scarico rifiuti per un totale di 485.235 kg di materiali presi in carico ed avviati allo smaltimento.

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

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

Dal punto di vista dei mezzi green, l'area manutenzione ha garantito nel 2023 la messa in servizio di 15 bus elettrici Irizar IEBus 11 metri con le relative attività legate alla nuova modalità di ricarica interoperabile tra modelli diversi di bus.

AMT S.p.A.
Presidente del Consiglio di Amministrazione
Dott.ssa Ilaria Gavuglio



**RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO AI SENSI DELL'ART. 6, C.4 DEL D. LGS
175/2016. ANNO 2023**

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 31/12/2023 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 e dall'articolo 11 del Regolamento sui controlli delle società partecipate

1. PROFILO DELLA SOCIETÀ

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

A seguito di Atto Dirigenziale della Città Metropolitana di Genova n. 1169 del 26 giugno 2020, con effetto dal 1° gennaio 2021, è stato affidato ad AMT anche il servizio di trasporto pubblico locale in ambito extra-urbano (lotto 2 – ex bacino TG). La struttura di governo societario prevede un Consiglio di Amministrazione di 5 membri, nominato dall'Assemblea dei Soci al quale è rimessa la gestione operativa ordinaria della Società. Il Consiglio di Amministrazione è l'organo cui competono i poteri per la gestione ordinaria della società, ad esclusione degli atti riservati dalla legge o dallo Statuto agli Azionisti. Dura in carica tre esercizi ed è rieleggibile e deve possedere i requisiti di onorabilità, professionalità ed autonomia previsti dalla normativa vigente in materia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. INFORMAZIONI SUGLI ASSETTI PROPRIETARI ALLA DATA DEL 31 DICEMBRE 2023

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 2023.
- **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: Ing. Alberto Repetto (membro interno); Avv. Gianluca Ballero Dalla Dea (Presidente), Ing. Bruno Soracco.

5. VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE AL 31/12/2023

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 31/12/2023 per la descrizione di tali azioni.

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

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

Margini ed indici

	2023	2022	2021	2020	2019
Valore Aggiunto (Euro)	168.675.676	140.593.038	142.130.008	112.579.091	130.272.607
Margine Operativo Lordo (Euro)	23.433.874	3.411.967	4.654.068	7.933.404	20.562.465
Risultato Operativo (Euro)	3.216.249	1.311.967	1.067.036	1.883.403	788.355
ROE NETTO	0,86%	0,62%	0,70%	0,00%	0,30%
ROI	0,05%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%
ROS	1,30%	0,60%	0,50%	1,20%	1,00%
Margine primario di struttura (Euro)	250.067.831 ⁻	210.082.459 ⁻	174.321.967 ⁻	135.367.042 ⁻	-119.619.168
Quoziente primario di struttura	0,11	0,13	0,15	0,18	0,2
Margine secondario di struttura (Euro)	182.455.947 ⁻	131.398.179 ⁻	102.016.309 ⁻	-70.124.100	-52.851.669
Quoziente secondario di struttura	0,35	0,45	0,5	0,58	0,65
Liquidità primaria	0,56	0,63	0,63	0,55	0,56
Liquidità secondaria	0,57	0,64	0,65	0,57	0,59
Indebitamento	10,93	10,51	8,61	4,62	4,02
Tasso copertura immobilizzi	0,27	0,39	0,41	0,46	0,53

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 Metropolitan 44/2018 del 30/11/2018, ha affidato “in-house” il servizio di trasporto pubblico urbano per il periodo 2020-2029 con opzione fino al 2034 e contestualmente ha annullato la precedente procedura di gara.</p> <p>A seguito dell'affidamento “diretto” anche del servizio di trasporto in ambito extraurbano, il 29 dicembre 2020 è stato sottoscritto tra AMT e la Città Metropolitana di Genova un apposito contratto di servizio con durata dal 01/01/2021 al 31/12/2030.</p>
b)	Un ufficio di controllo interno, che collabora con l'organo di controllo statutario”	<p>Poiché l'attività societaria è soggetta al monitoraggio da parte dell'Ente affidante teso a verificare periodicamente il rispetto dei parametri di qualità, efficacia ed efficienza del servizio, l'Azienda ha deciso di ripartire l'attività di controllo interno tra diverse funzioni: Aspetti economico/finanziari e controllo di gestione: Direzione Finanziaria Efficienza e Qualità del servizio: Direzione Generale Normativa anticorruzione 231/190; Consiglio di Amministrazione / Presidente</p>
c)	Codici di condotta propri, aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti, ...)	<p>AMT ha adottato una Carta della Mobilità in cui definisce quali siano gli standard di servizio offerti, le modalità per presentare reclamo e laddove ne esistano i presupposti l'entità dell'indennizzo/rimborso.</p> <p>Peraltro, l'Azienda ha adottato un Codice Etico implementando un modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs n. 231/2001 atto a</p>

		<p>prevenire e/o ridurre il rischio che vengano poste in essere condotte illecite ².</p> <p>L'Azienda è inoltre soggetto alla disciplina ex d. lgs 33/2013 in materia di obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni favorendo in questo modo un controllo sociale da parte di tutti i portatori di interesse nella Società.</p>
d)	<p>Programmi di responsabilità sociale di impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea</p>	<p>L'Azienda al momento non ha attivato programmi di responsabilità sociale. Per contro, a seguito del rinnovo del CCNL si prevede vengano adottati Piani di <i>Welfare</i> aziendali al fine di migliorare la qualità della vita lavorativa ed extra lavorativa dei propri dipendenti e loro familiari.</p>

Nel corso dell'esercizio 2023 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 S.p.A.
 Presidente del Consiglio di Amministrazione
 Dott.ssa Ilaria Gavuglio



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.

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
REA di Genova al n. GE - 355780

“Relazione ai sensi dell’art. 2429, comma 2, C.C.” al bilancio chiuso al 31.12.2023”

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

Premessa

Nel corso dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Come a Voi noto, il Collegio Sindacale risulta nella sua attuale composizione in virtù della delibera dell’Assemblea dei Soci del 29 dicembre 2023, che ha stabilito il subentro nella carica di Presidente del dott. Stefano Franciolini, a seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Luca Verdino in data 29 novembre 2023.

Il Collegio Sindacale è stato nominato con le attribuzioni previste dall’art. 21 dello Statuto Sociale. La revisione legale dei conti ex D. Lgs. n. 39/2010 è affidata alla la Società di revisione “Deloitte & Touche S.p.A.”. Pertanto la presente relazione ha ad oggetto esclusivamente quanto richiesto in ordine all’attività di vigilanza ai sensi dell’art. 2429 co. 2 c.c. essendo demandata alla “Deloitte & Touche S.p.A.” la revisione legale dei conti.

I documenti che compongono il fascicolo di bilancio sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 19 giugno 2024 e sono stati immediatamente consegnati al Collegio Sindacale che ha rinunciato ai termini per l’emissione del proprio parere, ritenendo comunque di avere già acquisito sufficiente conoscenza e informazioni sul bilancio, già predisposto e discusso nella seduta di cui sopra ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, in quanto la struttura amministrativa ha fornito il progetto di bilancio e la documentazione in corso di formazione via via che la stessa veniva predisposta.

Da quanto riportato nella relazione della Società di revisione il bilancio d’esercizio al 31.12.2023 rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico e i flussi di cassa della Vostra Società ed è stato redatto in conformità alla normativa che ne disciplina



la redazione fatta eccezione per la “Limitazione alle procedure di revisione” che sarà oggetto di commento e analisi nel seguito.

1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. c.c.

Il Collegio sindacale, data la modifica nella sua composizione intervenuta con la menzionata Assemblea dello scorso 29 dicembre 2023, ha redatto un nuovo verbale di insediamento in data 16 gennaio 2024 con correlato piano delle attività di vigilanza e considerazione dei rischi di violazione della legge, dello statuto e dei principi di corretta amministrazione, nonché di inadeguatezza dell’assetto organizzativo, amministrativo e contabile. In tale sede è stata acquisita collegialmente la documentazione societaria comprensiva delle verbalizzazioni del Collegio sindacale. Da quest’ultima, in particolare, emerge che l’attività dell’organo di controllo svolta nell’esercizio 2023 fino alla data delle dimissioni del dott. Luca Verdino, anche in funzione della continuità nella carica dei sindaci effettivi dr.ssa Daniela Rosina e rag. Giovanni Costa, consente di redigere questa relazione.

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 2023 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.

Fatto salvo quanto espresso all’inizio di questo paragrafo, le attività svolte dal Collegio hanno riguardato, sotto l’aspetto temporale, l’intero esercizio e nel corso dell’esercizio stesso sono state

Handwritten signature and initials in the right margin, including a vertical line, a checkmark, a circular mark, and the letters 'BR'.

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 relazione sulla gestione (parte prima) in merito al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sulla sussistenza del presupposto della continuità aziendale. In particolare, gli Amministratori riferiscono che: *“Per quanto concerne il raggiungimento degli obiettivi di equilibrio finanziario, gli Amministratori hanno effettuato una verifica della sostenibilità finanziaria per l'esercizio 2024 e per i primi 6 mesi dell'esercizio successivo.”*

Ad avviso del Collegio ciò rappresenta un importante allineamento alle previsioni dettate dal Codice della Crisi d'impresa in tema di monitoraggio dei presupposti per il mantenimento della continuità aziendale. La relazione degli Amministratori continua elencando i principali elementi posti alla base della costruzione della previsione di cassa:

- *“incasso, a partire dal mese di giugno 2024, per importi via via crescenti dei crediti connessi alle sanzioni comminate attraverso le ordinanze di ingiunzione (anche per mezzo di pignoramenti) per euro 4,9 milioni,*
- *incasso di contributi/ristori per euro 11,2 milioni;*
- *incasso del contributo ambientale dal Comune di Genova entro la fine dell'esercizio in corso,*
- *smobilizzazione di crediti, attraverso cessione a factor/anticipazione a valere sui crediti futuri dei contratti di servizi per un importo pari a circa euro 40 milioni: a tale riguardo, si segnala che è attualmente in corso la gara ai fini dell'individuazione della controparte che ragionevolmente dovrebbe concludersi nel mese di luglio 2024;*
- *incasso, pari a circa euro 11 milioni, derivante dalla cessione del credito per contributo a copertura del CCNL di categoria per gli anni fino al 2007 (mese di febbraio 2025);*
- *integrazione del Contratto di Servizi con la Città Metropolitana e con la nuova Agenzia, in corso di definizione con la controparte (addendum del contratto di servizio per oltre 7M€) che verranno incassati nei prossimi 12 mesi.*

Non sono presenti nel periodo in esame previsioni di uscita per il debito nei confronti di Trenitalia che al 31 dicembre 2023, a seguito dell'esito dell'arbitrato del Cieli, ammonta a circa euro 10 milioni, per il quale è in corso con la controparte la definizione di un piano di rientro.”

Dato il valore delle singole poste elencate e i percorsi amministrativi e contrattuali loro sottostanti, il Collegio ne consiglia un continuo monitoraggio finalizzato all'incasso, chiedendo altresì alla struttura aziendale preposta il tempestivo aggiornamento su eventuali rallentamenti relativi al loro realizzo.

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 e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.

Si segnala che la contabilità e gli adempimenti di natura amministrativa, contabile e fiscale vengono effettuati in *house*.

Nell'ambito della vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali, abbiamo esaminato il Piano di revisione al 31 dicembre 2023, predisposto dalla Società di Revisione, nel quale sono evidenziati i rischi identificati in relazione alle principali aree di bilancio e abbiamo vigilato sull'efficacia del processo di revisione legale e acquisito informazioni sulla generale portata e pianificazione della revisione stessa. A tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito dal revisore legale dei conti durante gli incontri svolti informazioni, e, da quanto da esso riferito, non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

I rapporti con le persone operanti nella citata struttura – amministratori, dipendenti e consulenti esterni – si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio Sindacale.

Si è potuto riscontrare che:

- Il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- Il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali;



- I consulenti ed i professionisti esterni incaricati non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali, anche straordinarie, che hanno influito sui risultati del bilancio.

Le informazioni richieste dall'art. 2381, comma 5, Codice Civile, sono state fornite formalmente e con informazioni informali con periodicità anche superiore al minimo fissato e ciò sia in occasioni delle riunioni programmate dal Collegio Sindacale presso gli uffici di Genova della società e anche tramite contatti/flussi informativi telefonici e informatici: da tutto quanto sopra deriva che l'organo amministrativo ha, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma. Per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale può affermare che le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale. E' stata verificata altresì l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle società controllate e/o collegate.

Inoltre:

- 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 emersi fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione;
- Il Collegio Sindacale, durante l'esercizio, si è interfacciato più volte con l'Organismo di Vigilanza il quale si è focalizzato sul rispetto della normativa sulla sicurezza sul lavoro e sull'implementazione delle procedure interne comprensive degli aggiornamenti del modello 231; non sono emerse criticità che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- Non si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 Codice Civile;
- Non sono state ricevute denunce ai sensi dell'art. 2408 Codice Civile;
- Non sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, c. 7, Codice Civile;
- Nel corso dell'esercizio non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 d.l. n. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 e non sono pervenute segnalazioni da parte dei creditori pubblici qualificati ex art. 25- novies d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 o ai sensi e per gli effetti

di cui all'art. 30-sexies d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e successive modificazioni.

- Nel corso dell'esercizio il Collegio sindacale non ha rilasciato pareri fatta eccezione per la proposta motivata all'Assemblea dei Soci per il conferimento dell'incarico della revisione legale dei conti ai sensi dell'articolo 13 del D.Lgs. N.39/2010 in data 17/10/2023.

Infine, abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo – contabile, 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.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Premesso che il responsabile del giudizio professionale sul bilancio di esercizio nonché dei documenti ad esso correlati è il soggetto incaricato della revisione legale dei conti, di seguito si evidenziano le osservazioni sulle materie di competenza del Collegio.

Come previsto dall'art. 16 del D. Lgs. 27.1.2010, n. 39, la Società di Revisione ha esercitato in via esclusiva il controllo:

- Sulla regolare tenuta della contabilità sociale e sulla corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili;
- Sulla corrispondenza del bilancio alle risultanze delle scritture contabili e sulla conformità alle norme che lo disciplinano.

Inoltre la Società di Revisione ha aggiornato i Sindaci sulle verifiche contabili periodiche di cui all'art. 14, comma 1, lettera b), D.lgs. 39/2010 e all'ISA Italia 250B, senza evidenziare criticità o fatti rilevanti da riportare nella presente relazione. I riscontri effettuati dal Collegio e dalla Società di Revisione hanno permesso di accertare la complessiva adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

La Relazione della Società di Revisione evidenzia rilievi per "limitazioni alle procedure di revisione" relativamente alla posta "Crediti verso Società controllanti" in quanto, come si ricava dalla loro relazione emessa ai sensi dell'articolo 14 D.Lgs. 27/01/2010 n. 39, *"il procedimento amministrativo di cui sopra non risulta tuttavia ancora completato e gli elementi probativi che siamo stati in grado di ottenere non ci consentono di concludere circa la sussistenza di tutti i requisiti previsti dai principi contabili di riferimento per l'iscrizione dei contributi in oggetto, e del correlato credito verso il*

Comune, nel bilancio per esercizio chiuso al 31 dicembre 2023". A questo proposito il Collegio sindacale intende rilevare due aspetti:

- Il primo relativo al ruolo di impresa pubblica ricoperto dalla Società ai sensi dell'art. 3, lettera t, del Codice dei Contratti Pubblici, con caratteristiche codificate all'articolo 16 del D.Lgs. 175/2016 (Testo unico delle società a partecipazione pubblica) ossia l'influenza determinante, l'attività prevalentemente svolta a favore dell'ente aggiudicatore, la sottoposizione al controllo analogo. Tali caratteristiche sono opportunamente richiamate dagli amministratori a pagina 23, punto IV della nota integrativa in relazione all'iter procedurale svolto in ambito amministrativo da parte del Comune di Genova con riguardo agli indirizzi generali dell'attività di AMT e in particolare al *"rilancio del trasporto pubblico come sistema modale preferenziale per la mobilità urbana, anche in funzione dell'esigenza di miglioramento della qualità dell'aria"*, operazione di rilancio cui il credito in questione è posto a base del sostegno economico da parte del Socio controllante. A questo proposito il Collegio richiama la determinazione dirigenziale del Comune di Genova 2666/2024 del 27/05/2024 che contiene il dispositivo d'indirizzo di cui sopra. L'iter amministrativo tra il Comune di Genova e la Società è pertanto concluso alla luce delle delibere e, come chiarito dal Comune stesso, *"le misure indicate: a) sono state sinteticamente richiamate all'interno delle linee d'azione del Comune ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, espressamente elencate; b) sono effettivamente rendicontabili, sulla base di un sistema preventivamente illustrato, ancorché suscettibile di affinamenti da concordare in corso d'opera; c) presentano una valorizzazione economica coerente con i fondi disponibili"*.

Rimane da concludere un iter amministrativo tra Comune di Genova e Regione Liguria che non coinvolge la Società.

- Il secondo aspetto riguarda la redazione stessa del bilancio, per la quale gli amministratori hanno mantenuto i criteri valutativi adottati nell'analogo caso dei crediti per Covid iscritti nel bilancio chiuso per l'esercizio 2022 nel rispetto dell'articolo 2423 bis punto 6 del Codice Civile.

Nonostante le considerazioni di cui sopra il giudizio della Società di revisione è emesso con rilievi ed evidenziando richiami di informativa.

Come anticipato progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2023 approvato dall'organo di amministrazione risulta costituito dallo Stato patrimoniale, dal Conto economico, dal Rendiconto Finanziario, dalla Nota integrativa e dalla Relazione sul Governo Societario.

Inoltre:

Handwritten signature and initials in the right margin, consisting of a vertical line, a circle, and some scribbles.

- L'organo di amministrazione ha predisposto la Relazione sulla gestione di cui all'art. 2428 c.c. il cui giudizio di coerenza spetta alla Società di Revisione;
- Gli azionisti hanno rinunciato ai termini per il deposito presso la sede sociale in relazione a quanto previsto dall'art. 2429 C.c.;
- Lo schema di bilancio è redatto in forma ordinaria sulla base delle disposizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile e in ottemperanza agli statuiti Principi Contabili nazionali;
- I risultati dell'esercizio, quali risultano dal bilancio chiuso al 31 dicembre 2023, vengono, qui di seguito, sinteticamente esposti:

	31.12.2023	31.12.2022
ATTIVO		
Immobilizzazioni immateriali	24.887.089	28.409.436
Immobilizzazioni materiali	253.303.421	209.528.241
Immobilizzazioni finanziarie	2.848.308	2.848.308
Rimanenze	6.693.173	6.878.042
Crediti	248.858.758	231.799.474
Disponibilità liquide	7.014.473	16.009.192
Ratei e risconti	1.101.912	276.781
TOTALE ATTIVO	544.707.134	495.749.474

PASSIVO		
Capitale sociale	29.521.464	29.521.464
Riserva legale	693.780	684.340
Riserva sospensione ammortamenti	498.571	319.208
Utile d'esercizio	267.461	188.803
Riserva negativa per azioni proprie	-10.290	-10.290
Fondi per rischi ed oneri	18.993.898	13.643.614
Trattamento di fine rapporto di lavoro	22.365.758	25.312.223
Debiti	316.252.497	297.315.099
Ratei e risconti	156.123.995	128.775.013
TOTALE PASSIVO	544.707.134	495.749.474

Conto Economico		
	31.12.2023	31.12.2022
Valore della produzione	246.848.520	218.414.811
Costi della Produzione	243.632.271	217.102.844
Differenza valori e costi della produzione	3.216.249	1.311.967
Proventi ed oneri finanziari	-2.629.146	-1.123.164
Risultato prima delle imposte	587.103	188.803

- I criteri di valutazione delle poste dell'attivo soggette al consenso del Collegio Sindacale per la loro iscrizione ex art. 2426 C.c.
- È stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidentemente nella presente relazione;
- È stata verificata l'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 2023 prevista dalla Legge 25/2022, che estende la facoltà inizialmente prevista dall'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla legge 126/2020) e pertanto per tutte le classi di cespiti immateriali e materiali non sono stati contabilizzati il 100% degli ammortamenti con appostazione di una riserva in sospensione e l'indicazione dell'impatto che la contabilizzazione dei suddetti avrebbe avuto; tale richiamo di informativa è presente anche nella Relazione della Società di Revisione;
- Le partecipazioni in imprese controllate sono iscritte ad un valore superiore alla corrispondente quota di patrimonio netto; l'organo amministrativo ha evidenziato la mancanza di perdite durevoli di valore considerati i risultati economici delle partecipate ed altresì ritenuto congruo mantenere le suddette iscrizioni;
- Sono state fornite le informazioni riguardo alle parti correlate ed ai rapporti in essere e tutte le suddette operazioni sono state effettuate a normali condizioni di mercato come indicato in Nota Integrativa;
- Sono state fornite In Nota Integrativa le informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo l'esercizio
- L'organo amministrativo ha focalizzato l'attenzione nella Relazione sulla Gestione della mission della Società la quale offre un servizio essenziale alla comunità e pertanto nella valutazione complessiva deve essere considerato anche l'impatto sociale che la stessa ha sul territorio;

- L'organo amministrativo ha focalizzato l'attenzione nella Relazione sulla Gestione delle misure intraprese per una sempre più importante conversione dell'impresa verso la sostenibilità ambientale con l'acquisto di nuovi mezzi elettrici, l'elettrificazione etc.

Come riferito dagli Amministratori l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale, con indicazione della natura delle garanzie reali prestate risulta esaurientemente illustrato nella nota integrativa.

Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2023, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 267.461. Il Collegio concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio fatta dagli amministratori in Nota integrativa. Per quanto attiene ai risultati della revisione legale del bilancio svolta dalla Società di Revisione *Deloitte&Touche S.p.A.* si rimanda alla Relazione di Revisione.

Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio di esercizio

Viste le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della Revisione Legale dei Conti contenute nella relazione di revisione ex art. 14 D. Lgs. 39/2010, messa a disposizione del Collegio Sindacale in data odierna, che esprime il seguente giudizio: *"A nostro giudizio, ad eccezione dei possibili effetti connessi a quanto descritto nella sezione "Elementi alla base del giudizio con rilievi" della presente relazione, 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 2023, 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 effettuato richiami di informativa, che il Collegio Sindacale condivide, in relazione ai già menzionati ammortamenti e alla continuità aziendale, a proposito della quale viene richiamato quanto affermato dagli Amministratori sia in Relazione al Bilancio sia in Nota integrativa.

Tutto ciò visto e considerato, anche con riferimento a quanto espresso al punto 2 di pagina 6, il Collegio Sindacale esprime il proprio parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 e alla proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio formulata dall'organo amministrativo.

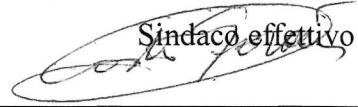
Genova, 16 luglio 2024

Il Collegio Sindacale

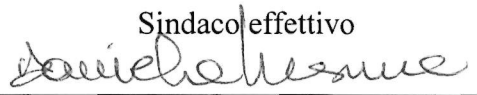
Presidente del Collegio Sindacale



Sindaco effettivo



Sindaco effettivo



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 con rilievi

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 2023, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, ad eccezione dei possibili effetti connessi a quanto descritto nella sezione *Elementi alla base del giudizio con rilievi* della presente relazione, 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 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio con rilievi

Limitazione alle procedure di revisione

Nel paragrafo "Crediti verso società controllanti" della nota integrativa gli Amministratori riferiscono che la Società ha posto in essere negli esercizi 2022 e 2023 politiche di incentivazione all'uso del trasporto pubblico, e di aver iscritto in bilancio un credito verso il comune di Genova ("Comune") di Euro 12.539 migliaia, con contropartita la voce "Altri ricavi e proventi", per contributi da ricevere a fronte dei minori ricavi e dei maggiori costi rilevati per l'attuazione di tali politiche e rendicontati al Comune nell'ambito della Relazione Previsionale Aziendale (la "Relazione"). Al riguardo gli Amministratori precisano che tale contabilizzazione è stata effettuata ritenendo le suddette politiche coerenti con l'accordo di programma sottoscritto in data 30 dicembre 2021 tra il Ministero della Transizione Ecologica ("MTE") e la regione Liguria ("Regione") per l'adozione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria ("Accordo"), con il successivo accordo integrativo del 25 agosto 2022 e con il Decreto del Direttore generale del MTE n. 243 del 23 settembre 2022 (il "Decreto") con il quale è stato approvato e reso esecutivo l'Accordo, considerando altresì che i fondi destinati all'attuazione di tali misure risultano essere già stati stanziati dal MTE in favore della Regione. Altresì gli Amministratori, ai fini della suddetta contabilizzazione, hanno valutato che: il Comune, nel definire gli indirizzi generali dell'attività della Società, ne ha indicato gli obiettivi operativi anche in funzione dell'esigenza di miglioramento della qualità dell'aria; il Comune è il soggetto deputato ad assicurare, nella sua qualità di socio controllante, l'assunzione delle misure, degli atti e degli strumenti necessari all'attuazione, anche sul profilo finanziario, dei suddetti indirizzi e dei connessi obiettivi; tali adempimenti vengono posti in essere anche in ragione della relazione

intercorrente tra il Comune e la Società con riferimento ai servizi da questa erogati, in funzione del loro affidamento *in house* da parte del Comune.

Nel suddetto paragrafo gli Amministratori indicano inoltre che, a seguito dell'esame della Relazione, e valutati gli impatti delle politiche di incentivazione sopra menzionate, il Comune di Genova in data 27 maggio 2024:

- ha inviato alla Regione Liguria la nota prot. n. 260660, nell'ambito della quale ha richiesto la rimodulazione del *budget* assegnato al Comune per il perseguimento degli obiettivi sopra menzionati e l'inserimento nell'Accordo di ulteriori misure originariamente non previste dallo stesso, facendo espresso riferimento al fatto che, *"attraverso AMT S.p.A. ha eseguito le ulteriori azioni"* coerenti con le finalità dell'Accordo medesimo;
- ha adottato la determinazione dirigenziale n. 2666/2024 nella quale ha evidenziato, tra l'altro: i) di aver valutato che le misure adottate dalla Società negli anni 2022-2023 sono finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria; ii) di aver preso atto della richiesta della Società di messa a disposizione di fondi per le riduzioni tariffarie e le scontistiche, oltre che per servizi aggiuntivi extra-contratto di servizio, erogati nell'Ambito Urbano di Genova per le annualità 2022 e 2023; iii) che la rimodulazione delle risorse già previste per il Comune di Genova - e la conseguente destinazione dei fondi assegnati alla Regione dal Decreto al soddisfacimento delle richieste dalla Società - debbano avvenire con atti successivi al termine dell'istruttoria in capo alla Regione Liguria.

Alla data della presente relazione il procedimento amministrativo di cui sopra non risulta tuttavia ancora completato e gli elementi probativi che siamo stati in grado di ottenere non ci consentono di concludere circa la sussistenza di tutti i requisiti previsti dai principi contabili di riferimento per l'iscrizione dei contributi in oggetto, e del correlato credito verso il Comune, nel bilancio per esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

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 con rilievi.

Richiami di informativa

Per una migliore comprensione del bilancio richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti.

- Nel paragrafo *"Continuità aziendale"* della nota integrativa e della relazione sulla gestione gli Amministratori illustrano le assunzioni adottate nell'effettuare le previsioni finanziarie per i dodici mesi successivi alla data di approvazione del progetto di bilancio, e le motivazioni per cui, nonostante le naturali incertezze connesse all'alea comunque insita in qualsiasi scenario previsionale, ed in particolar modo al verificarsi o alle tempistiche di realizzazione di taluni eventi che non sono sotto il diretto controllo della Società, hanno ritenuto appropriato adottare il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio.

- Nel paragrafo “Criteri di valutazione” della nota integrativa gli Amministratori indicano di essersi avvalsi nella redazione del bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2023, come già nella redazione dei bilanci degli esercizi dal 2020 al 2022, della facoltà di sospendere la rilevazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali e immateriali prevista dall’articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del Decreto Legge 104/2020 (convertito dalla Legge 126/2020), come modificato dalla Legge 25/2022, di conversione del Decreto Legge 4/2022 e, da ultimo, dall’art. 3, comma 8, del Decreto Legge 198/2022. Nella nota integrativa sono indicate le ragioni della deroga nonché gli effetti della stessa sul valore delle immobilizzazioni e sul patrimonio netto a fine esercizio.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento agli aspetti sopra richiamati.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio d’esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d’esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un’entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d’esercizio, per l’appropriatezza dell’utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d’esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l’interruzione dell’attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell’informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d’esercizio

I nostri obiettivi sono l’acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d’esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l’emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d’esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio con rilievi 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 2023, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, ad eccezione dei possibili effetti connessi a quanto descritto nella sezione *Elementi alla base del giudizio con rilievi* della Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio Società al 31 dicembre 2023 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 oltre a quanto già sopra evidenziato.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Luca Scagliola
Socio

Genova, 16 luglio 2024