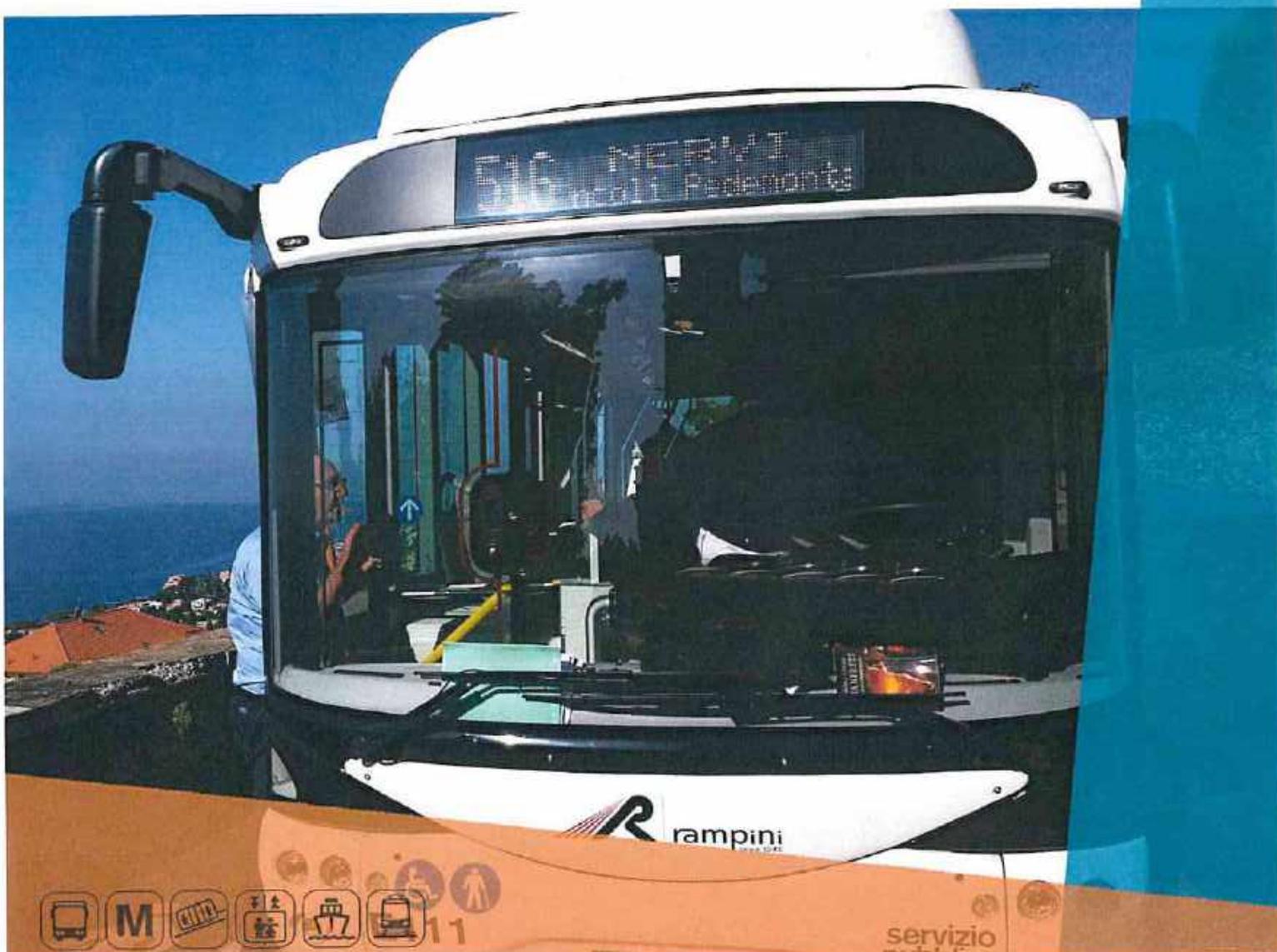


# Bilancio di Esercizio 2019

## AMT SpA (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 31/12/2019

<b>Stato patrimoniale attivo</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
<b>A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>		
(di cui già richiamati )		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<i>I. Immateriali</i>		
1) Costi di impianto e di ampliamento		
2) Costi di sviluppo		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	357.839	297.800
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		
5) Avviamento		
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	121.256	41.000
7) Altre ...	23.896.356	25.380.365
	<u>24.375.451</u>	<u>25.719.165</u>
<i>II. Materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	26.666.511	27.564.718
2) Impianti e macchinario	3.778.591	2.787.551
3) Attrezzature industriali e commerciali	86.110.424	83.001.263
4) Altri beni	1.586.306	1.350.379
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.375.619	1.156.132
	<u>122.517.451</u>	<u>95.860.043</u>
<i>III. Finanziarie</i>		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate	2.656.393	852.493
b) imprese collegate		
c) imprese controllanti		
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
d bis) altre imprese	182.415	182.415
	<u>2.838.808</u>	<u>1.034.908</u>
2) Crediti		
a) Verso imprese controllate		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio	<u>196.100</u>	
	196.100	
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			150
- entro l'esercizio			150
- oltre l'esercizio			150
		196.100	
3) Altri titoli			
4) Strumenti finanziari derivati attivi			
		3.034.908	1.035.058
<b>Totale immobilizzazioni</b>		<b>149.927.810</b>	<b>122.614.266</b>
<b>C) Attivo circolante</b>			
<i>I. Rimanenze</i>			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		3.714.554	3.754.658
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
		3.714.554	3.754.658
<i>II. Crediti</i>			
1) Verso clienti			
- entro l'esercizio	29.005.689		26.337.828
- oltre l'esercizio			
		29.005.689	26.337.828
2) Verso imprese controllate			
- entro l'esercizio	1.132.478		352.695
- oltre l'esercizio			
		1.132.478	352.695
3) Verso imprese collegate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
4) Verso controllanti			
- entro l'esercizio	5.726.734		5.372.987
- oltre l'esercizio			
		5.726.734	5.372.987
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 bis) Per crediti tributari			
- entro l'esercizio	572.980		1.289.123
- oltre l'esercizio	3.625.061		3.229.852
		4.198.041	4.518.975
5 ter) Per imposte anticipate			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
5 quater) Verso altri			
- entro l'esercizio	28.593.950		10.209.508
- oltre l'esercizio	39.058		152.102
		28.633.008	10.361.610
		68.695.950	46.944.095

<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>		
1) Partecipazioni in imprese controllate		
2) Partecipazioni in imprese collegate		
3) Partecipazioni in imprese controllanti		
3 bis) Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
4) Altre partecipazioni		
5) Strumenti finanziari derivati attivi		
6) Altri titoli		
7) Attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria		
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	10.539.667	10.287.339
2) Assegni		
3) Denaro e valori in cassa	520.652	675.790
	11.060.319	10.963.129
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>83.470.823</b>	<b>61.661.882</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>	<b>195.297</b>	<b>583.684</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>233.593.930</b>	<b>184.859.832</b>
<b>Stato patrimoniale passivo</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I. Capitale	29.521.464	29.521.464
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni		
III. Riserve di rivalutazione		
IV. Riserva legale	577.215	254.698
V. Riserve statutarie		
VI. <i>Altre riserve</i>		
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		
Conto personalizzabile		
Conto personalizzabile		
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro		1
Altre ...	123.431	123.431
	<hr/>	<hr/>
	123.431	123.432
	123.431	123.432
VII. Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi		
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo		
IX. Utile d'esercizio	96.822	322.516
IX. Perdita d'esercizio	0	0
Acconti su dividendi	0	0
Perdita ripianata nell'esercizio		
X. Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)	(10.290)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>30.308.642</b>	<b>30.211.820</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>		
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili		
2) Fondi per imposte, anche differite	327.156	327.156
3) Strumenti finanziari derivati passivi		
4) Altri	15.809.818	14.453.748
<b>Totale fondi per rischi e oneri</b>	<b>16.136.974</b>	<b>14.780.904</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>28.410.236</b>	<b>31.468.224</b>
<b>D) Debiti</b>		
1) <i>Obbligazioni</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
2) <i>Obbligazioni convertibili</i>		
- entro l'esercizio		
- oltre l'esercizio		
3) <i>Verso soci per finanziamenti</i>		
- entro l'esercizio	529.384	520.432
- oltre l'esercizio		
	<hr/>	<hr/>
	529.384	520.432
4) <i>Verso banche</i>		
- entro l'esercizio	20.799.701	2.347.983
- oltre l'esercizio	22.220.289	24.515.479
	<hr/>	<hr/>

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI

		43.019.990	26.863.462
5) <i>Verso altri finanziatori</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
6) <i>Acconti</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
7) <i>Verso fornitori</i>			
- entro l'esercizio	20.648.055		12.835.583
- oltre l'esercizio			
		20.648.055	12.835.583
8) <i>Rappresentati da titoli di credito</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
9) <i>Verso imprese controllate</i>			
- entro l'esercizio	108.078		95.000
- oltre l'esercizio			
		108.078	95.000
10) <i>Verso imprese collegate</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
11) <i>Verso controllanti</i>			
- entro l'esercizio	1.014.877		1.012.650
- oltre l'esercizio			
		1.014.877	1.012.650
11 bis <i>Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>			
- entro l'esercizio			
- oltre l'esercizio			
12) <i>Tributari</i>			
- entro l'esercizio	2.623.191		2.260.771
- oltre l'esercizio			
		2.623.191	2.260.771
13) <i>Verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</i>			
- entro l'esercizio	4.379.661		4.127.156
- oltre l'esercizio			
		4.379.661	4.127.156
14) <i>Altri debiti</i>			
- entro l'esercizio	20.845.448		17.098.395
- oltre l'esercizio			
		20.845.448	17.098.395
<b>Totale debiti</b>	<b>93.168.684</b>		<b>64.813.449</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>	<b>65.569.394</b>		<b>43.585.435</b>
<b>Totale passivo</b>	<b>233.593.930</b>		<b>184.859.832</b>

<b>Conto economico</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	58.828.180	59.318.562
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti		
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione		
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi in conto esercizio		
a) Vari	22.430.791	15.464.200
b) Contributi in conto esercizio	103.473.355	106.322.579
	125.904.146	121.786.779
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>184.732.326</b>	<b>181.105.341</b>
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	21.733.626	21.741.486
7) Per servizi	28.565.727	27.519.727
8) Per godimento di beni di terzi	2.056.941	1.936.650
9) Per il personale		
a) Salari e stipendi	82.741.453	81.576.366
b) Oneri sociali	21.819.795	21.698.458
c) Trattamento di fine rapporto	5.319.576	5.462.433
d) Trattamento di quiescenza e simili		
e) Altri costi	(170.683)	630.271
	109.710.141	109.367.528
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.094.549	2.722.936
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	10.580.269	9.708.348
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide		945.132
	12.674.818	13.376.416
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	40.104	460.627
12) Accantonamento per rischi	7.099.292	3.389.246
13) Altri accantonamenti		
14) Oneri diversi di gestione	2.063.321	2.578.384
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>183.943.970</b>	<b>180.370.064</b>
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>788.356</b>	<b>735.277</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
15) Proventi da partecipazioni		
da imprese controllate		
da imprese collegate		
da imprese controllanti		
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti		

altri			
<b>16) Altri proventi finanziari</b>			
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
da imprese controllate			
da imprese collegate			
da controllanti			
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
altri ...			
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni			
d) Proventi diversi dai precedenti			
da imprese controllate			
da imprese collegate			
da controllanti			
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
altri	2.515		85.174
		2.515	85.174
		2.515	85.174
<b>17) Interessi e altri oneri finanziari</b>			
verso imprese controllate			
verso imprese collegate			
verso imprese controllanti			
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti			
altri	329.904		472.362
		329.904	472.362
<b>17 bis) Utili e perdite su cambi</b>			
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>(327.389)</b>	<b>(387.188)</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie</b>			
<b>18) Rivalutazioni</b>			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie (che non costituiscono partecipazioni)			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante (che non costituiscono partecipazioni)			
d) di strumenti finanziari derivati			
e) di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria			
<b>19) Svalutazioni</b>			
a) di partecipazioni			
b) di immobilizzazioni finanziarie			
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante (che non costituiscono partecipazioni)			
d) di strumenti finanziari derivati			
e) di attività finanziarie per la gestione accentrata della tesoreria			
<b>Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie</b>			
<b>Risultato prima delle imposte (A-B±C±D)</b>	<b>460.967</b>		<b>348.089</b>

20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
a) Imposte correnti	364.145	25.573
b) Imposte di esercizi precedenti		
c) Imposte differite e anticipate		
imposte differite		
imposte anticipate		
	<hr/>	<hr/>
d) proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale		
	<hr/>	<hr/>
	364.145	25.573
	.	.
<b>21) Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>96.822</b>	<b>322.516</b>

Amministratore Unico  
Marco Beltrami

**AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI SPA**

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

**Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019****1.Premessa**

Signori Azionisti,

la Vostra Società ha chiuso l'esercizio 2019 (coincidente con l'anno solare) registrando un utile pari ad Euro 96.822. L'esercizio 2018 si era chiuso con un utile pari ad Euro 322.516.

La revisione legale del presente bilancio ed il controllo contabile nel corso del 2019 sono stati effettuati dalla società Deloitte & Touche S.p.A.

Nel corso dell'esercizio, in base allo Statuto, il modello di "governance" è stato quello basato sull'Amministratore Unico.

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate dall'Azionista operazioni sul capitale sociale.

A seguito dell'operazione di incorporazione della società collegata ATP S.p.A., avvenuta nell'esercizio 2018, si sono verificate le condizioni per la presentazione del bilancio consolidato.

La compagine azionaria al 31/12/2019 è la seguente.

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

## 2.Highlights 2019

Il 2019 è stato per Genova l'anno della ripartenza, della costruzione del nuovo ponte sul Polcevera. Dopo il crollo di Ponte Morandi, avvenuto nell'agosto 2018, la città ha reagito immediatamente al tragico evento per dare risposte concrete ai nuovi bisogni dei cittadini e lo stesso ha fatto AMT. L'azienda ha riorganizzato i propri servizi disegnando una nuova rete in grado di rispondere al mutato assetto di mobilità delle zone più colpite: la Valpolcevera ed il Ponente.

Per tutto il 2019 AMT ha confermato l'ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico a servizio di queste zone pianificando l'istituzione di servizi navetta gratuiti, il potenziamento della metropolitana con l'ampliamento dell'orario di esercizio anche nelle ore serali, l'istituzione di una nuova linea notturna attiva durante l'orario di chiusura della metro. Misure che, da subito, si sono dimostrate in grado di garantire la necessaria funzionalità e capillarità a fronte dell'accresciuta domanda di mobilità. Per il 2019 si è trattato di mettere in campo più di un milione e 400mila chilometri aggiuntivi.

Il 2019 è stato un anno importante sul fronte societario con il completamento del processo di affidamento in house ad AMT dal 2020 al 2029 del servizio di trasporto pubblico urbano, come deliberato da Città Metropolitana. Nel continuo sviluppo di una mobilità integrata in ambito metropolitano si è confermato il partenariato con ATP.

La grande città dei mestieri di AMT, composta da tante competenze diverse, nel 2019 si è arricchita di 170 nuovi addetti tra personale viaggiante e operaio ma anche professionalità specialistiche in ambito legale, tecnico e informatico. Questo impegno conferma che l'azienda è una realtà produttiva che genera per Genova nuovi posti di lavoro ogni anno e occasioni professionali per tanti giovani. Per rispondere sempre meglio alle esigenze di controllo e gestione del servizio, sia sul territorio che dal Centro Operativo, nel corso dell'anno sono entrati a far parte degli Addetti all'esercizio, spesso chiamati Controllori, 11 nuovi giovani.

Il 2019 ha visto significativi investimenti per circa 37 milioni di euro in mezzi e infrastrutture (di cui il 27% in autofinanziamento). Sono stati acquistati, grazie a finanziamenti ministeriali e comunitari erogati da Regione Liguria, 107 nuovi bus (10 full electric, 11 full hybrid e 86 euro 6) a beneficio di una mobilità sempre più sostenibile. La messa in campo di questi mezzi è stata notata e apprezzata da tutti i clienti.

Il 2019 è stato l'anno dell'elettrico. Grazie alla disponibilità di diversi costruttori, AMT ha potuto sperimentare le più avanzate tecnologie in tema di trasporto elettrico. I test effettuati sulle strade genovesi di ben sette diverse tipologie di mezzi hanno permesso di acquisire conoscenze e competenze specifiche che hanno portato alla realizzazione del progetto green full electric a Genova. La rimessa Mangini è diventata il primo polo elettrico Tpl della città.

È stato aperto a Palazzo Ducale il nuovo AMT Point, il primo centro aziendale che è insieme biglietteria e servizio clienti. La scelta di una location tanto prestigiosa, in pieno centro città, è nata dalla volontà di realizzare un punto di riferimento per i genovesi e per i turisti.

È stata allargata la rete di vendita a beneficio dei cittadini grazie a innovativi accordi di partnership con Poste Italiane e Iren Mercato. Questo consente una maggior vicinanza ai clienti, la semplificazione della relazione oltre che un'offerta di maggiori servizi.

AMT ha ottenuto la certificazione 37001, detta anche "anticorruzione". L'importante risultato ha testimoniato lo sforzo aziendale per una gestione trasparente e controllata dei processi aziendali. AMT è stata la prima grande azienda del settore del trasporto pubblico a ottenere questo risultato.

È stata lanciata la nuova linea Flybus per collegare direttamente la stazione FS di Sestri Ponente con l'aeroporto Cristoforo Colombo.

Nell'ottica di una sempre maggiore semplificazione dei processi e degli strumenti a servizio del trasporto pubblico, è stata lanciata la nuova APP AMT. Una APP che oltre a nuove funzionalità, propone un modello di servizio basato su "zero attesa alla fermata",

Sono stati festeggiati i 90 anni della ferrovia Genova Casella con un evento pubblico il 1° settembre.

È stato completato un importante recupero storico e architettonico con il restauro dell'ascensore di Castelletto ponente, tornato nuovamente in servizio. Si conferma il valore turistico degli impianti verticali della città.

Il percorso di sviluppo dell'elettrico ha visto l'inaugurazione del primo polo di ricarica, situato nella Rimessa Mangini, e le prime linee bus gestite in modalità full electric hanno cominciato a collegare Nervi con le alture di Sant'Ilario.

L'autunno, come sempre ricco di appuntamenti educational dedicati al mondo scuola, ha registrato la partecipazione di AMT al Salone Orientamenti e al Festival della Scienza. Due occasioni per presentare l'azienda e la sua storia a nuovi pubblici.

A novembre, a seguito della situazione di criticità venutasi a creare sulla viabilità autostradale ligure, l'Amministrazione ha stabilito la gratuità del servizio di trasporto pubblico locale per decongestionare la rete viaria cittadina dal traffico privato. La sperimentazione si è protratta dal 26 novembre al 6 dicembre.

In metro è stato realizzato l'adeguamento dei percorsi per i disabili visivi. L'intervento ha previsto l'installazione di percorsi Loges (Linea di Orientamento Guida E Sicurezza) e l'eliminazione di barriere architettoniche. Con lo stesso obiettivo, sono state posizionate anche mappe tattili.

È stato perfezionato l'accordo con la Fondazione Ansaldo che ha portato a trasferire presso gli spazi della Fondazione l'importante Archivio Storico di AMT; l'operazione ha consentito di valorizzarne i contenuti e renderli più fruibili a tutti gli interessati.

L'indagine di Customer Satisfaction condotta a febbraio 2020 su oltre 1000 clienti ha mostrato una soddisfazione overall maggiore di 7 (scala decadale) e in netta crescita. Anche altri item hanno avuto valori eccellenti. Una dimostrazione del riconoscimento da parte dei cittadini di quanto fatto nei mesi precedenti.

### 3. Andamento della gestione

#### a. Servizio complessivo offerto

Descrizione (migliaia di Km)	2019	2018	variazione
			2019 vs 2018
Servizio su gomma (bus, filobus, integrativi e Drinbus)	25.121	24.651	1,91%
Linea Metropolitana Brignole-Brin	720	635	13,39%
Ferrovia Genova - Casella	149	149	0,00%
Navebus	39	30	30,00%
Ascensori e funicolari compresa ferrovia Principe Granarolo	542	547	-0,91%
<b>Totale</b>	<b>26.571</b>	<b>26.013</b>	<b>2,15%</b>

Nel 2019 sono stati prodotti circa 26,6 milioni di km (valore comprensivo dei fuori servizio), con un incremento rispetto al 2018<sup>1</sup> del 2,15% a causa dei servizi aggiuntivi connessi al crollo del Ponte Morandi che hanno interessato l'intero anno.

In base al nuovo contratto di servizio urbano con la Città Metropolitana l'offerta di servizio viene valorizzata in chilometri offerti.

<sup>1</sup> Al fine di facilitare il confronto, i dati dei km degli impianti speciali del 2018 sono stati resi omogenei al 2019, applicando il criterio di calcolo basato sulla via di corsa che ha sostituito, a partire dal 2019, quello del percorso alternativo, come da indicazioni contrattuali.

I passeggeri trasportati (sulla base dell'usuale calcolo statistico convenzionale che associa un numero di viaggi ai biglietti venduti) sono stati 141,7 milioni, in aumento dell'1,5% rispetto all'esercizio precedente (139,6 milioni).

Il costo a km è stato pari a 6,949€ in lieve diminuzione rispetto al 2018 (6,953€).

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

Il servizio su gomma rappresenta il 95% dei Km percorsi. Rispetto al 2018 si è incrementato dell'1,9% per i servizi aggiuntivi legati al crollo del Ponte Morandi.

Il parco veicoli su gomma AMT al 31 dicembre 2019 è di 671 unità, di cui 17 filobus, con un'età media di 10,78 anni, in forte riduzione rispetto a fine 2018 (13,3 anni).

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

Il servizio prodotto nel 2019 è aumentato di circa il 13% rispetto al 2018 per i servizi aggiuntivi legati al Ponte Morandi. AMT riconosce al Comune un canone di 1M€, invariato rispetto agli anni precedenti. Si ricorda in questa sede come AMT sostenga ogni anno ingenti oneri per la manutenzione straordinaria per migliorie e adeguamenti tecnologici o legati alla sicurezza e abbia prospettato all'Ente il fabbisogno di investimenti del prossimo quinquennio che AMT, da sola, non è in grado di soddisfare.

### **3.Servizio Navebus**

Il servizio di trasporto via mare "Navebus" è stato erogato per l'intero anno 2019. Sono state effettuate 3.281 corse per un totale di oltre 39.000 Km con un incremento del 30% rispetto al 2018. Tale incremento è dovuto alla richiesta di servizi aggiuntivi per l'emergenza legata all'evento del Ponte Morandi.

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

La produzione annuale nel 2019 è stata di 17.739 corse pari a 20.450 Km equivalenti. Nel corso dell'anno si sono verificati alcuni fermi per guasto della ferrovia (circa 550 ore complessive di fermo) durante i quali è entrato in funzione il servizio sostitutivo su gomma G1.

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

Nel corso del 2019 sono state erogate 6.377 corse per un totale di 148.721 km prodotti (di cui 193 km per servizi straordinari, al di fuori del contratto di servizio). Di questi 15.354 km sono stati effettuati con il servizio sostitutivo su gomma per temporanea indisponibilità della Ferrovia causa guasti al materiale rotabile, interventi di manutenzione e forza maggiore.

Il contratto di servizio con la Regione Liguria prevede un corrispettivo in conto esercizio che per l'anno 2019 è stato di 1.8M€, oltre a specifici finanziamenti in conto investimenti.

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

Tale servizio ha prodotto complessivamente 542.000 km in riduzione rispetto al 2018 di circa l'1% a causa principalmente della chiusura per revisione triennale dell'ascensore Castelletto Levante che ha interessato quasi l'intero mese di ottobre. L'ascensore Castelletto Ponente, chiuso da marzo 2018 per fine arco lavorativo, ha riaperto a fine settembre 2019.

**b. Principali dati economici****1. Ricavi**

Il valore della produzione è aumentato complessivamente di 3,6MEuro (+2,0%).

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 diminuiti leggermente rispetto al 2018 (-0,8%). La quota riconosciuta a Trenitalia per integrazione tariffaria "ferro-gomma" in ambito urbano è stata pari a Euro 7.6 milioni inalterata rispetto al 2018.

Descrizione (M€)	31/12/2019	31/12/2018	Variatz. in M€
Ricavi da biglietti e abbonamenti	64,77	65,37	-0,60
Sanzioni ai passeggeri	1,63	1,54	0,09
<b>Totale lordo</b>	<b>66,40</b>	<b>66,91</b>	<b>-0,51</b>
Quota di competenza di Trenitalia	-7,6	-7,6	0,00
<b>Totale netto</b>	<b>58,80</b>	<b>59,31</b>	<b>-0,51</b>

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

Descrizione (M€)	2019	2018	Variatz. in M€
Contratto servizio urbano	79,77	80,37	-0,60
Rimborsi copertura CCNL	14,76	14,76	0,00
Altri contributi in conto esercizio	1,97	1,86	0,11
<b>Totale in conto esercizio</b>	<b>96,5</b>	<b>96,99</b>	<b>-0,49</b>
<b>Quote di contributi in conto impianti</b>	<b>6,95</b>	<b>6,8</b>	<b>0,15</b>
<b>Copertura ammortamenti ex art 28 bis legge r. 33/2013</b>	<b>0,2</b>	<b>2,5</b>	<b>-2,30</b>
<b>totale</b>	<b>103,65</b>	<b>106,3</b>	<b>-2,65</b>

Il costo per i rinnovi contrattuali del CCNL (bienni economici dal 2002 al 2007) di competenza dell'esercizio 2019 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 invariato rispetto all'esercizio precedente.

Gli altri ricavi sono aumentati del 45% (da 15,5M€ a 22,4M€) essenzialmente i servizi aggiuntivi erogati nel corso dell'anno a seguito della tragedia del Ponte Morandi.

**2. Costi**

I costi della produzione sono aumentati complessivamente di Euro 3,6 milioni di Euro (2,0%). L'incremento è stato inferiore – e quindi meno che proporzionale- rispetto all'incremento del servizio offerto (Si veda il punto a) precedente sui km offerti).

I costi del personale sono aumentati di 0,3 milioni di Euro (0,3%) rispetto all'esercizio 2018.

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 0,43 milioni di Euro soprattutto a fronte di una variazione delle rimanenze ridotta rispetto all'esercizio precedente.

I costi per prestazioni di servizio sono aumentati rispetto al 2018 di 1M€ (+3,8%).

Gli ammortamenti e svalutazioni sono diminuiti di 0,7M€ (-5,2%).

Il valore degli ammortamenti è rettificato in A5 del conto economico dalle quote dei contributi in conto impianti pari ad Euro 6.95M€

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 3.7M€ (+46,1%).

La gestione finanziaria è stata negativa (-0.33 milioni di Euro) a causa dell'indebitamento relativo all'acquisto delle rimesse avvenuto nel 2013, del ricorso all'indebitamento bancario a breve (a mezzo factoring con la società Ifitalia), all'accollo dei mutui ipotecari relativi alle rimesse di ATP S.p.A incorporata e all'accollo dei debiti verso i nuovi soci sempre a seguito dell'incorporazione di ATP S.p.A.

La liquidità aziendale è costantemente monitorata in quanto eventuali ritardi nella realizzazione delle azioni di riequilibrio economico strutturale e negli incassi dei crediti pregressi verso la Pubblica Amministrazione potrebbe determinare la necessità di ricorrere all'indebitamento bancario.

Si ricorda tuttavia che le linee di affidamento presenti attualmente (19M€ complessivamente di cui 12M€ legati al contratto di factoring) coprirebbero un'eventuale "blocco" e/o ritardo degli incassi delle compensazioni pubbliche mensili per un tempo massimo di 3 mesi.

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

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Valore della produzione	184.732.326	181.105.341	3.626.985
Costi esterni	54.459.719	54.236.872	222.847
<b>Valore Aggiunto</b>	<b>130.272.607</b>	<b>126.868.469</b>	<b>3.404.138</b>
Costo del lavoro	109.710.142	109.367.529	342.613
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>20.562.465</b>	<b>17.500.940</b>	<b>3.061.525</b>
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	19.774.110	16.765.663	3.008.447
<b>Risultato Operativo</b>	<b>788.355</b>	<b>735.277</b>	<b>53.078</b>
Proventi e oneri finanziari	(327.389)	(387.188)	59.799
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>460.966</b>	<b>348.089</b>	<b>112.877</b>
Rivalutazioni e svalutazioni	0	0	0
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>460.966</b>	<b>348.089</b>	<b>112.877</b>
Imposte sul reddito	364.145	25.573	338.572
<b>Risultato netto</b>	<b>96.822</b>	<b>322.516</b>	<b>(225.694)</b>

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.

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
ROE netto	0,003	0,01	0,02
ROE lordo	0,02	0,01	0,02
ROI	0,00	0,00	0,00
ROS	0,01	0,01	0,01

## c. Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	24.375.451	25.719.165	-1.343.714
Immobilizzazioni materiali nette	122.517.451	95.860.043	26.657.408
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	3.034.908	1.034.908	2.000.000
<b>Capitale immobilizzato</b>	<b>149.927.810</b>	<b>122.614.116</b>	<b>27.313.694</b>
Rimanenze di magazzino	3.714.554	3.754.658	-40.104
Crediti verso Clienti e controllate	30.138.167	26.690.523	3.447.644
Altri crediti	38.557.783	20.253.273	18.304.510
Ratei e risconti attivi	195.297	583.684	-388.387
<b>Attività d'esercizio a breve termine</b>	<b>72.605.801</b>	<b>51.282.138</b>	<b>21.323.663</b>
Debiti verso fornitori e controllate	20.756.133	12.930.583	7.825.550
Acconti	0	0	0
Debiti tributari e previdenziali	7.002.852	6.387.927	614.925
Altri debiti	21.860.325	18.111.045	3.749.280
Ratei e risconti passivi	65.569.394	43.585.435	21.983.959
<b>Passività d'esercizio a breve termine</b>	<b>115.188.704</b>	<b>81.014.990</b>	<b>34.173.714</b>
<b>Capitale d'esercizio netto</b>	<b>-42.582.903</b>	<b>-29.732.552</b>	<b>-12.850.351</b>
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	28.410.236	31.468.224	-3.057.988
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			0
Altre passività a medio e lungo termine	16.136.974	14.780.904	1.356.070
<b>Passività a medio lungo termine</b>	<b>44.547.210</b>	<b>46.249.128</b>	<b>-1.701.918</b>
<b>Capitale investito</b>	<b>62.797.697</b>	<b>46.632.435</b>	<b>16.165.262</b>
Patrimonio netto	-30.308.642	-30.211.820	-96.822
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	-22.220.289	-24.515.329	2.295.040
Posizione finanziaria netta a breve termine	-10.268.766	8.094.714	-18.363.480
<b>Mezzi propri e indebitamento finanziario netto</b>	<b>-62.797.697</b>	<b>-46.632.435</b>	<b>-16.165.262</b>

Tra le variazioni di rilievo, si evidenziano:

- L'incremento delle immobilizzazioni materiali dovuto sostanzialmente agli investimenti in nuovi autobus, comprendenti anche autobus ibridi ed elettrici con i relativi impianti di ricarica.
- L'incremento delle partecipazioni in società controllate per l'aumento di capitale della società ATP Esercizio s.r.l.
- l'incremento dei crediti verso Clienti e degli altri crediti deriva dai crediti per i servizi aggiuntivi a seguito della sciagura del Ponte Morandi.

- l'aumento dei debiti verso fornitori dovuto ad un aumento delle tempistiche di pagamento.

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Margine primario di struttura	(119.619.168)	(92.402.297)	(90.470.654)
Quoziente primario di struttura	0,20	0,25	0,10
Margine secondario di struttura	(52.851.669)	(21.637.839)	(17.943.033)
Quoziente secondario di struttura	0,65	0,82	0,82

#### d. Principali dati finanziari

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Depositi bancari	10.539.667	10.287.339	252.328
Denaro e altri valori in cassa	520.652	675.790	(155.138)
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>11.060.319</b>	<b>10.963.129</b>	<b>97.190</b>

#### Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)	529.384	520.432	8.952
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	20.799.701	2.347.983	18.451.718
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
Crediti finanziari			
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>	<b>21.329.085</b>	<b>2.868.415</b>	<b>18.460.670</b>

<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>(10.268.766)</b>	<b>8.094.714</b>	<b>(18.363.480)</b>
--	---------------------	------------------	---------------------

Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	22.220.289	24.515.479	(2.295.190)
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari	0	(150)	150
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>	<b>(22.220.289)</b>	<b>(24.515.329)</b>	<b>2.295.040</b>

<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(32.489.055)</b>	<b>(16.420.615)</b>	<b>(16.068.440)</b>
------------------------------------	---------------------	---------------------	---------------------

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

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
Liquidità primaria	0,58	0,66	0,72
Liquidità secondaria	0,59	0,70	0,77
Indebitamento	4,02	3,19	10,98
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,53	0,68	0,66

**Investimenti e acquisizioni (compreso aumento di capitale in natura)**

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

<b>Immobilizzazioni</b>	<b>Acquisizioni dell'esercizio €</b>
Migliorie su beni di terzi	491.579
Software	179.000
Terreni e fabbricati	104.669
Impianti e macchinari	1.593.551
Attrezzature industriali e commerciali	31.598.421
Altri beni	721.548
In corso immateriali	80.256
In corso materiali	3.219.487
<b>Totale</b>	<b>37.988.510</b>

**Disinvestimenti e minusvalenze**

Nel corso dell'esercizio sono state smobilizzate attrezzature industriali e commerciali per complessivi 21,6M Euro riferite totalmente alla vendita di autobus completamente ammortizzati che sono stati sostituiti con dei mezzi nuovi.

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

**4. Il valore sociale di AMT e la gestione degli stakeholders**

**Innovazione, tecnologia e rinnovamento:** sono questi i cardini intorno a cui è ruotata l'attività di AMT nel corso del 2019.

**Innovazione come capacità di evolvere.** AMT ha investito capacità e risorse nella volontà di trasformare un servizio tradizionale, come il trasporto pubblico, in un sistema innovativo al passo con le soluzioni smart offerte dal mercato. La capacità di guardare oltre l'ordinario ha trasformato l'azienda in un laboratorio dove si sono sperimentate tecnologie green a uso della mobilità sostenibile genovese. Il 2019 è stato in assoluto l'anno dell'elettrico; dalla progettazione l'azienda è passata alla fase operativa con le prime linee urbane attivate in modalità full electric e la rimessa Mangini trasformata nel primo polo elettrico del trasporto pubblico di Genova.

**Tecnologia come capacità di osservare e investire.** AMT ha voluto applicare le più moderne soluzioni informatiche a servizio della mobilità pubblica. Muoversi in città si è trasformato così da un gesto routinario in una nuova esperienza agevolata dalle possibilità offerte dalla tecnologia e da Internet of Things. Sono molti i progetti a cui sono state applicate soluzioni tecnologiche innovative: la nuova APP del trasporto pubblico genovese, la smaterializzazione dei titoli di viaggio, l'implementazione dei sistemi di monitoraggio con l'upgrade di SiMon, i nuovi sistemi di verifica, i droni a presidio delle infrastrutture, gli analytics per l'analisi del traffico. Tecnologia dei sistemi ma anche per le persone, con nuove forme di informazione.

**Rinnovamento come capacità di cambiare e migliorare.** Gestire un servizio pubblico non vuol dire accontentarsi che le cose funzionino ma pretendere che le cose migliorino continuamente per rispondere in maniera efficace alle crescenti aspettative dei clienti. Vuol dire essere capaci di ascoltare e di cogliere i segnali che arrivano dai cittadini per trasformare il trasporto pubblico da scelta obbligata a scelta consapevole. Il rapporto con i diversi stakeholder, il dialogo con le rappresentanze produttive, gli accordi con nuovi partner, il confronto con i player istituzionali hanno tracciato una rotta che ha portato AMT a diventare parte attiva nella trasformazione della città e della sua visione futura.

AMT gestisce a Genova il servizio di trasporto pubblico. Nell'esercizio di questa attività, l'azienda ha perseguito i propri obiettivi seguendo i principi fissati in Missione e Visione.

La Missione di AMT, vale a dire lo scopo della sua esistenza, è di "Indirizzare e implementare le politiche di mobilità cittadina, definite dagli enti di governo del TPL, al fine di rendere agevole, gradevole e sostenibile l'esperienza di trasporto dei nostri clienti".

La situazione desiderata nel lungo termine, cioè la Visione di AMT, è di "Diventare leader del trasporto pubblico in Italia per tecnologie utilizzate e capacità di soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, al fine di contraddistinguere la città di Genova per il suo sistema di trasporti pubblici".

Entrambe le definizioni stabiliscono chiaramente che al centro del quotidiano impegno di AMT ci sono il cliente e il territorio. Pertanto, il valore sociale dell'azienda si traduce in iniziative e progetti che rafforzano il rapporto con il cliente/cittadino e contribuiscono alla valorizzazione del territorio.

L'azienda è al servizio dello sviluppo di Genova 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. AMT vuole giocare un ruolo da protagonista tra i player che disegneranno il futuro della città.

Il presidio e la gestione degli stakeholder rappresentano un cardine della strategia di AMT. Nei prossimi capitoli verranno riportate le tappe più rilevanti del 2019, un viaggio alla scoperta delle attività, dei progetti, delle novità e dei risultati che l'azienda ha conseguito nel corso dell'anno.

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

- A. la relazione con il cliente, che rappresenta la ragion d'essere dell'esistenza di AMT oltre che un'importante fonte di finanziamento;
- B. il personale, elemento fondamentale e spesso differenziante per l'esercizio del servizio;
- C. la lotta all'evasione, che rappresenta una doverosa misura di attenzione nei confronti di coloro che pagano il biglietto e della collettività che sostiene con la contribuzione pubblica il servizio;
- D. media e comunicazione esterna, processo fondamentale per comunicare all'intera collettività, declinata nelle diverse tipologie di pubblico;
- E. territorio e istituzioni, in quanto soggetti che interagiscono con l'azienda in numerosi modi e certamente titolati a riconoscere e valutare il valore generato;
- F. le normative, che indirizzano le attività aziendali ma che indubbiamente le valorizzano e, se correttamente interpretate, le arricchiscono e le certificano;
- G. innovazione, come leva fondamentale per migliorare le prestazioni ma anche come traino del territorio;
- H. sostenibilità, che rappresenta una scelta aziendale di attenzione al contesto.

## A. La relazione con il cliente

### A.1 Politiche di marketing e attività svolte

Il 2019 ha proseguito nella rifocalizzazione strategica sul viaggiatore. I fattori chiave delle politiche di marketing realizzate nell'anno sono stati: la soddisfazione delle aspettative del cliente, lo sviluppo di partnership con player economici cittadini, il rafforzamento della comunicazione cliente-azienda con particolare attenzione alla modifica del customer insight da "scelta obbligata" a "decisione ragionata". Incontrare sempre meglio le esigenze del cliente, conoscerlo e soddisfarne le aspettative è stato un impegno costante per l'azienda. Nel corso del 2019 Le attività di marketing più rilevanti sono state le seguenti:

**Attenzione al cliente:** nel corso dell'anno AMT ha siglato accordi di partnership con **IREN** (due sportelli) e **Poste Italiane** (70 sportelli su Genova) per facilitare l'acquisto di titoli di viaggio e incrementare la rete di vendita grazie agli sportelli a servizio di queste due realtà. Una campagna di comunicazione ha veicolato il concetto di facilità del reperimento dell'abbonamento presso gli sportelli delle Poste (Campagna "Ci trovi dappertutto") ed un'altra ha sostenuto l'accordo con Iren (In bus con Iren)

**Attenzione ai turisti:** particolare attenzione è stata riservata ai turisti ed alla sinergia con le strutture di promozione turistica della città. È stato prodotto materiale turistico plurilingue per diffondere il patrimonio culturale e storico degli impianti verticali, peculiarità tutta genovese, e promuovere la scoperta della città in modalità sostenibile muovendosi con i bus grazie alla brochure "Genova in bus" e alla nuova Mappa.

È stato siglato un accordo con gli albergatori per la vendita di titoli di viaggio e, in collaborazione con CitySightseeing, è stato aperto il chiosco di Caricamento, un ulteriore punto di vendita a servizio di genovesi e turisti.

**Mantenimento della fidelizzazione degli abbonati:** oltre il 70% del totale dei passeggeri che utilizza il sistema integrato di AMT possiede un abbonamento. Il forte utilizzo del trasporto pubblico da parte del target genovese ha reso prioritario il mantenimento del cliente con la creazione di benefici e promozioni. Nel 2019 sono stati siglati numerosi accordi commerciali che hanno fornito ai clienti AMT l'opportunità di beneficiare di promozioni riservate ai possessori della card CityPass. Le principali partnership hanno riguardato: Bagni Lido, festival di Nervi, Palazzo Reale, Palazzo Ducale, GOG, Art of the bricks, Lanterna di Genova, Salone Nautico, Car sharing di Genova, Citysightseeing. Alcuni accordi di collaborazione sono stati mirati a far "provare" il Tpl a target di utenti magari ora distanti, come gli accordi con Teatro Carlo Felice "A teatro con il bus" e Circuito Cinema "Al cinema in bus".

**Più comunicazione a bordo dei mezzi:** la comunicazione dinamica è un asset fondamentale per l'azienda; gli spazi espositivi a bordo sono stati completamente revisionati e incrementati di 200 unità. Realizzate campagne di comunicazione valoriali sul trasporto pubblico.

**Informazione sulla rete:** per i clienti sono stati predisposti nel corso dell'anno più di 400 avvisi consultabili direttamente alle fermate della rete. Uno strumento semplice ma efficace per avvicinare i clienti e agevolarli nell'utilizzo del servizio.

Altre attività hanno riguardato: l'adesione al progetto Visibility in collaborazione con Fondazione Ansaldo destinato agli studenti delle scuole superiori per raccontare le realtà industriali genovesi; il progetto On the Wall di riqualificazione della zona di Certosa; il progetto "se tu sottolinei io non leggo" campagna di sensibilizzazione per l'utilizzo dei libri delle persone non vedenti; i Concerti del Youth Festival International; il progetto Prince in collaborazione con Comune di Genova, Università, Car Sharing e Genova Parcheggi per promuovere una mobilità sostenibile Scuola-casa, tra gli studenti universitari e delle scuole superiori.

**Conoscenza del cliente:** La conoscenza del cliente è il vantaggio competitivo strategico contro il trasporto privato, anticipare le esigenze e soddisfare i bisogni è prioritario per AMT. Essere sempre in "contatto" è fondamentale per accompagnare il cliente nei suoi spostamenti e nelle sue scelte. Ogni anno vengono effettuate indagini di mercato che consentono all'azienda di valutare meglio la percezione dei clienti e del contesto sui fattori di qualità del servizio di AMT. Nel 2019, grazie al nuovo sistema di rilevazioni statistiche, sono state condotte indagini sul nuovo servizio Flybus e Volabus; sull'utilizzo del Drinbus; sul gradimento delle campagne di promozione AMT; sull'utilizzo degli abbonamenti agevolati on line e le promozioni in corso; sul confort del viaggio da parte dei clienti più anziani.

La regolare attività di monitoraggio della Customer Satisfaction, l'indagine annuale che misura gli aspetti generali del servizio, ha registrato nel 2019 un risultato importante per il trasporto pubblico, vale a dire un punteggio complessivo di 6,92 su una scala da 1 a 10 con un indice di soddisfazione del 90,8%. L'indagine fatta a febbraio 2020 e richiamata negli highlights ha mostrato ulteriori miglioramenti.

## A.2 Il canale fisico

### i. Biglietterie

Nel mese di febbraio del 2019 è stato aperto al pubblico il nuovo AMT Point a Palazzo Ducale, il primo centro aziendale che è insieme biglietteria e servizio clienti. La scelta di una location tanto prestigiosa, in pieno centro, è nata dalla volontà di realizzare un punto di riferimento aziendale che fosse facilmente raggiungibile tanto dai genovesi quanto dai turisti. Il target turistico era proprio quello che si voleva intercettare con questa soluzione. Palazzo Ducale è un punto di passaggio strategico per i diversi flussi, la possibilità di promuovere la città scoprendola con i mezzi pubblici passa da qui. La disponibilità di brochure

in lingua che illustrano la peculiarità tutta genovese degli impianti verticali e della rete bus, le mappe del trasporto, i ticket pensati per i turisti arricchiscono l'offerta di questo punto vendita.

Dall'apertura a fine anno questa nuova biglietteria ha accolto più di 31.000 clienti e turisti.

Oltre al Point di Palazzo Ducale, AMT gestisce altre quattro biglietterie sul territorio: a Sampierdarena in via Avio, in Valbisagno in via Bobbio e all'interno della stazione metropolitana di Brignole. La quarta biglietteria si trova al capolinea della ferrovia Genova Casella in piazza Marin.

L'attività di bigliettazione svolta direttamente da AMT è integrata dagli accordi sopra richiamati con Iren e Poste Italiane, oltre che dalla storica relazione con 415 tabaccai, 186 edicole e 199 tra negozi, bar e alcuni supermercati.

## ii. Contact center

**Il dialogo con il cliente si traduce nell'attività del Contact Center** che, nel 2019, ha gestito circa 47.000 contatti, di cui l'80% tramite Call Center, i restanti suddivisi tra Ufficio relazioni con il Pubblico (presso il nuovo AMT Point-Ducale, oltre 4.100 visite) e contatti elettronici. Nel 2019 è partito il progetto di modifica radicale delle modalità di risposta alle segnalazioni pervenute, con l'obiettivo di fornire un riscontro concreto entro cinque giorni lavorativi. La gestione dei contatti con il Cliente è un'attività chiave dell'azienda, fondamentale ai fini della certificazione di qualità. Costituisce un ponte tra l'azienda e il cliente, in grado di avvicinarne le posizioni e rendere più facile la soddisfazione delle aspettative del viaggiatore.

## A.3 Il canale on-line

L'azienda ha puntato fortemente sulla digitalizzazione del processo commerciale, incentivando la vendita on-line sia con iniziative promozionali (es. campagna di settembre con sconti) sia con innovazioni tecnologiche quali la virtualizzazione dell'abbonamento, che prevede la possibilità di caricare la tessera CityPass sul telefono, senza quindi avere più la necessità di portarla dietro. I risultati sono stati molto confortanti.

**Crescita delle vendite online:** le vendite online e con sms hanno avuto nel corso del 2019 un trend crescente rispetto al 2018, segnando il +23%. La vendita di biglietti via sms e webcarnet ha registrato un +42% rispetto al 2018. I titoli di viaggio più venduti su internet nel 2019 sono stati gli abbonamenti mensili (+36%), gli annuali ordinari (+33%) e gli annuali under 26 (+11%)

## B. Personale

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

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

L'organico è passato da 2.214 addetti del 31/12/2018 a 2.302 addetti al 31/12/2019 per effetto di 170 assunzioni e 82 cessazioni (di cui 4 incentivi esodo ancora presenti al 31/12/2018). Tali dati comprendono sei dirigenti.

### B.1 Sicurezza sul lavoro

La politica aziendale annovera tra i propri obiettivi primari la salute e la sicurezza dei lavoratori. In tal senso viene effettuata una continua attività di osservazione, analisi, verifica e quando possibile miglioramento delle procedure, dei luoghi, dei presidi dei lavoratori. Quest'attività nasce ed è spinta dal Datore di Lavoro, dai dirigenti per la sicurezza (management), dai medici competenti e si sviluppa con l'azione dei preposti, dei lavoratori, degli RLS, dello staff del centro di medicina preventiva interno all'azienda. La certificazione BS OHSAS 18001, costantemente mantenuta da AMT, conferma l'impegno continuo dell'azienda e attesta la sussistenza dei requisiti necessari in tema di Gestione Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro.

Il comportamento della Società è naturalmente conforme al conseguimento degli obblighi di cui al DLgs 81/08 e non si registrano nell'anno in esame sanzioni o verbali delle autorità di controllo.

In merito all'andamento degli infortuni, la situazione di AMT è dettagliata nelle tabelle che seguono.

2017

Mansione	Numero eventi	Giorni inabilità
Ausiliari	9	248
Capi		
Impiegati	2	16
Operai	20	486
Quadri		
Viaggianti	64	2258
<b>Totale:</b>	<b>95</b>	<b>3008</b>

2016

Mansione	Numero eventi	Giorni inabilità
Ausiliari	7	288
Capi		
Impiegati		
Operai	23	528
Quadri	1	13
Viaggianti	66	2394
<b>Totale:</b>	<b>97</b>	<b>3223</b>

Indici di gravità e frequenza infortuni (Norma UNI 7249)

IF = n° eventi \* 1000000 / ore lavorate IG = GG inabilità / ore lavorate \* 1000

Mansione	IF	IG
Ausiliari	72,86	2,01
Capi		
Impiegati	8,65	0,07
Operai	38,52	0,94
Quadri		
Viaggianti	27,44	0,97
<b>Indici globali Azienda:</b>	<b>28,50</b>	<b>0,90</b>

Mansione	IF	IG
Ausiliari	72,74	2,99
Capi		
Impiegati		
Operai	42,38	0,97
Quadri	22,23	0,29
Viaggianti	27,87	1,01
<b>Indici globali Azienda:</b>	<b>29,04</b>	<b>0,97</b>

2019

Mansione	N° eventi	gg. inabilità
Ausiliari	13	318
Capi		
Impiegati	2	14
Operai	19	1028
Quadri		
Viaggianti	45	1586
	4	128
<b>Totale:</b>	<b>83</b>	<b>3074</b>

2018

Mansione	N° eventi	gg. inabilità
Ausiliari	8	96
Capi		64
Impiegati	1	25
Operai	20	710
Quadri		
Viaggianti	58	1487
<b>Totale:</b>	<b>87</b>	<b>2382</b>

IF = n° eventi\*1000000/ore lav.

Mansione	IF	IG
Ausiliari	119,55	2,92
Capi		
Impiegati	7,55	0,05
Operai	36,05	1,95
Quadri		
Viaggianti	19,55	0,69
<b>Indici globali Azienda:</b>	<b>24,93</b>	<b>0,92</b>

Mansione	IF	IG
Ausiliari	70,12	0,84
Capi		0,76
Impiegati	4,05	0,10
Operai	37,95	1,35
Quadri		
Viaggianti	24,72	0,63
<b>Indici globali Azienda:</b>	<b>25,77</b>	<b>0,71</b>

Le analisi e le valutazioni dei rischi per impianto e mansione, nonché le valutazioni dei rischi specifici che caratterizzano l'attività aziendale, proseguono regolarmente assicurando il periodico e necessario riesame. Sempre per opera del Servizio Prevenzione e Protezione Rischi aziendale continua l'attività di redazione e aggiornamento delle istruzioni operative di sicurezza (DLgs 81/08 art. 33 comma 1 lettera c) finalizzate a definire e presidiare particolari aspetti delle attività produttive. Prosegue costante anche l'attività di formazione che, oltre ad essere un obbligo fissato dalla normativa cogente, rappresenta uno degli elementi portanti dell'attività di consapevolezza della prevenzione infortuni.

## B.2 Comunicazione interna

La comunicazione interna è il punto di contatto tra i singoli lavoratori e il sistema azienda. Lavorare delocalizzati, divisi tra cinque rimesse, depositi e presidi territoriali di metropolitana, impianti verticali e ferrovia Genova Casella, rende più complesso riuscire a intrattenere relazioni continuative tra i dipendenti.

L'ascolto e il dialogo con tutti i lavoratori costituiscono asset fondamentali del vertice aziendale. Condividere il percorso che si sta realizzando, lavorare sul clima interno e coinvolgere il personale nel raggiungimento degli obiettivi prefissati, hanno spinto verso forme di comunicazione sempre più di prossimità. Negli ultimi anni non potendo organizzare, per ragioni gestionali, incontri con tutto il personale in contemporanea, sono stati pianificati incontri dell'Amministratore Unico con il personale viaggiante e di manutenzione di bus, metro e impianti verticali direttamente negli impianti.

Nel 2019 sono stati attivati indirizzi mail aziendali per il personale viaggiante e di manutenzione così da permettere a tutti di avere una propria casella di posta in cui ricevere le diverse comunicazioni. Grazie allo sviluppo del sistema Aruba sono state attivate 1.597 caselle di posta elettronica raggiungendo così tutta la popolazione aziendale, composta da più di 2.300 persone.

È proseguita nel corso del 2019 la costante e periodica diffusione della lettera dell'Amministratore unico rivolta al personale in cui vengono condivise le attività e i progetti dell'azienda. Questo appuntamento mensile sintetizza i fatti rilevanti e indirizza gli sforzi di ciascuno nella direzione tracciata dalla Missione aziendale.

## B.3 Relazioni Sindacali

Il sistema di relazioni sindacali in AMT è basato su consolidati rapporti tra l'azienda, rappresentata dall'Amministratore Unico, dal Direttore Generale e dalla Direzione del Personale e delle Relazioni Sindacali, e le Organizzazioni Sindacali riconosciute, corrispondenti alle seguenti sigle: Filt CGIL, Fit CISL, Uiltrasporti, Faisa CISAL, UGL Fna e ORSA Trasporti.

Le citate organizzazioni sindacali partecipano alle trattative con l'azienda. Al momento esiste una netta separazione tra Orsa e le altre sigle, problema che determina la presenza di "tavoli" di trattativa separati con le conseguenti difficoltà di gestione delle riunioni e soprattutto degli accordi. Nonostante questo, nel 2019 si è registrato un clima caratterizzato dalla totale assenza di conflittualità.

Sono presenti anche sindacati di base quali CUB e USB ma con tali organizzazioni l'azienda non ha rapporti diretti. Nel 2019 vi sono state tre dichiarazioni di sciopero di tali sigle autonome, con scarsa adesione del personale AMT.

Il tasso di sindacalizzazione al 31 dicembre 2019 risulta pari a circa il 92% del personale dipendente. In relazione agli accordi sulla rappresentanza dei lavoratori, derivanti sia dal CCNL di riferimento (Autoferrotranvieri) sia dalla contrattazione aziendale, il monte ore complessivo di permessi sindacali al 31 dicembre 2019 è stato di 34.320 ore, di cui 18.376 territoriali, 13.696 RSA e 2.248 di COT (Commissione Orari e Turni).

Oltre alle ore di permesso sindacale sopra riportate, AMT fornisce anche il numero di ore necessarie per consentire lo svolgimento dell'attività di presidente del CRAL aziendale (derivante da specifico accordo sindacale) che garantisce al dipendente nominato dalle OOSS un monte annuo di permessi sindacali pari a 1.500 ore convenzionali.

Nel corso del 2019 si sono tenute 58 riunioni sindacali formalmente convocate (e un numero ben maggiore di riunioni in prosecuzione delle singole trattative o di carattere informale) per affrontare tutti i temi previsti dalla contrattazione in essere, nonché a fronte di specifiche richieste sia da parte delle OOSS che da parte

dell'azienda, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro, all'orario di lavoro e alla situazione delle singole aree operative aziendali. Ogni primo lunedì del mese, inoltre, è fissato un incontro tra OOSS e vertice aziendale per dare un'informativa sulla situazione della società e per temi di carattere strategico.

Nel 2019 sono stati raggiunti e formalmente firmati 37 accordi.

#### B.4 CRAL

Nel corso del 2019 è proseguita, come ogni anno, la collaborazione con il CRAL AMT. Il CRAL AMT è un'associazione che si propone di svolgere, esclusivamente in favore dei Soci, attività nel settore culturale, ricreativo, sportivo ed assistenziale. I Soci sono dipendenti di AMT e possono estendere i vantaggi loro riservati ai componenti del proprio nucleo familiare o, in alcuni casi, a persone esterne alla famiglia riconosciute come "aggregati".

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

### C. Lotta all'evasione

La lotta all'evasione è per AMT un'attività strategica non solo per la tutela dei ricavi da traffico, che costituiscono circa il 37% delle entrate complessive (quindi più del 35% previsto dalla legge che norma il Tpl) ma anche per la valenza etica nei confronti dei clienti. Coloro che viaggiano regolarmente apprezzano in modo particolare la presenza del personale di verifica a bordo dei mezzi, è una sorta di gratificazione dell'impegno di tutti per la tutela del servizio pubblico e, al tempo stesso, rappresenta una sicurezza in più nel rispetto del regolamento di viaggio.

In tal senso, l'impegno dei Verificatori Titoli di Viaggio (VTV) e il rilievo del loro operato hanno trovato riscontro nei dati dell'indagine di customer satisfaction del 2019. La valutazione che è stata fatta dai clienti intervistati è risultata molto positiva e si è basata proprio sulla presenza dei VTV sul territorio, sottolineando come questo aspetto incrementi il senso di sicurezza del viaggio.

Questo dato conferma quanto la vicinanza al cliente, attuata anche attraverso i controlli dei titoli di viaggio, sviluppi una relazione positiva di fiducia nei confronti dell'azienda.

L'attività dei verificatori, nel corso del 2019, ha visto anche la ripresa dei moduli congiunti con la Polizia Locale, che consente di svolgere l'attività di verifica con il supporto di agenti qualificati che collaborano nella gestione delle situazioni più critiche, quali l'identificazione dei trasgressori e il contrasto delle false generalità. Va evidenziato che nel 2019, rispetto al 2018, è stato riscontrato un aumento dei ricavi da titoli di viaggio e di incassi da sanzioni soprattutto grazie all'aumento importate delle oblazioni, ovvero delle sanzioni regolarizzate immediatamente nelle mani dell'agente accertatore.

Quantità	2018	2019	
Verbali redatti	89.198	93.466	+ 4,8%
Oblazioni	15.410	17.162	+11,4%
<b>Importi</b>			
Oblazioni	648.175	719.538	+11,0%
Introiti totali	1.538.806	1.625.398	+ 5,6%

Un ruolo importante, in un'attività così delicata, l'ha avuto la formazione che si è svolta da ottobre a dicembre 2019 e ha visto coinvolti circa 100 Verificatori, con un iter formativo che si è sviluppato in tre giornate per 19,5 ore complessive per ogni edizione. Il personale coinvolto è stato suddiviso in gruppi composti

mediamente da 13 partecipanti, con la realizzazione di 7 edizioni ed un totale di 21 giornate complessive di aula.

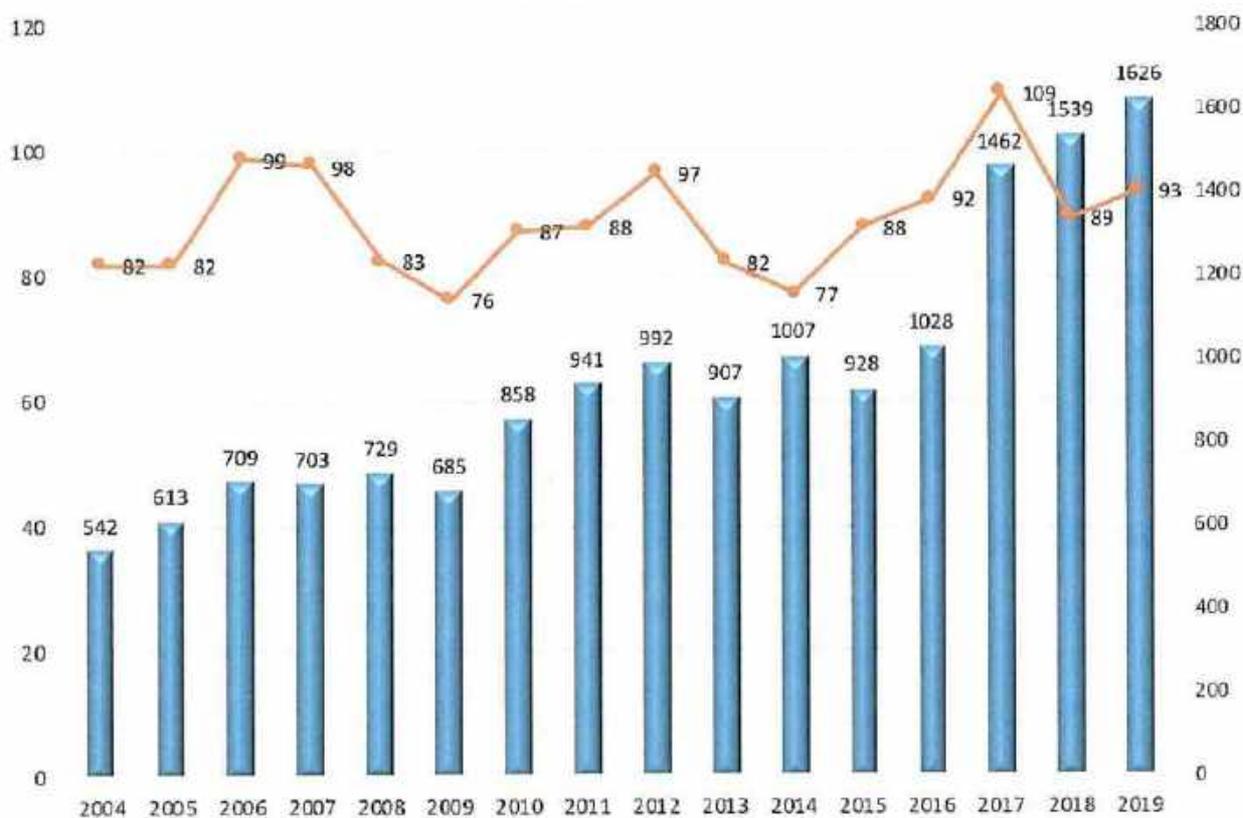
Obiettivo del corso è stato rafforzare le competenze dell'area psicologica e sociale per il ruolo di Verificatore. Ci sono stati momenti di follow-up con i responsabili degli operatori per condividere i focus sugli aspetti più delicati della mansione.

L'importanza dell'attività di verifica a tutela dei ricavi è stata declinata nel 2019 anche nella realizzazione di una campagna di comunicazione dedicata proprio a questo tema. Il claim della campagna "L'autobus è fatto di biglietti" poneva l'accento su due aspetti fondamentali: l'obbligo, anche etico, di pagare un servizio di cui si usufruisce e l'impegno di tutti nel mantenere attivo, con comportamenti virtuosi come il pagamento del biglietto e il rispetto delle regole, un servizio essenziale.

### C.2 L'attività di riscossione delle sanzioni

L'attività di esazione delle sanzioni amministrative a carico dei passeggeri irregolari ha visto AMT incassare oltre 1.6M€. Le nuove procedure informatizzate di verbalizzazione e di riscossione hanno permesso di aumentare anche nel 2019 la riscossione in valore assoluto e l'incasso unitario per verbale emesso.

incasso sanzioni a passeggeri per anno (K\*€ - istogramma) e numero sanzioni emesse (K\*N - linea)



### D. Media e comunicazione esterna

Il 2019 ha confermato l'attitudine dell'azienda ad aprirsi all'esterno con l'incremento e la diversificazione delle attività di comunicazione.

Notizie, informazioni, campagne di comunicazione, partecipazione a convegni ed eventi locali e nazionali, presenza attiva a sessioni tematiche sulla mobilità: sono tutti elementi che hanno caratterizzato l'anno. Obiettivo è stato consolidare le relazioni con i diversi stakeholder, con le istituzioni, i media, i clienti proseguendo nell'apertura, nell'ascolto, nel confronto e nella condivisione delle attività realizzate da AMT per la città.

Novità dell'anno è stato il Progetto scuola "Voce del verbo: viaggiare sostenibile", l'iniziativa educational rivolta alle scuole primaria e secondaria di primo grado. AMT ha scelto di investire sugli alunni più giovani, che saranno i viaggiatori consapevoli di domani, per trasmettere loro i valori del trasporto pubblico e le sue peculiarità. Nel corso dell'anno sono state poste le basi del progetto, predisposti materiali e laboratori, incontrato i docenti e pianificato il calendario di incontri con le classi che, a seguito della pandemia dei primi mesi del 2020, è stato spostato all'anno scolastico 2020/2021.

### D.1. Stampa

L'informazione è stata un fattore di crescita anche nel 2019, determinante nel raccontare la quotidianità ma anche la progettualità e la visione dell'azienda.

I primi referenti dell'attività di comunicazione esterna sono i giornalisti, i comunicatori, tutti coloro che parlano di AMT e veicolano le notizie del trasporto pubblico alla città e ai cittadini. Nel corso del 2019 sono stati redatti e pubblicati sul sito aziendale oltre 470 comunicati stampa, sono state organizzate diverse conferenze stampa per illustrare iniziative e progetti aziendali.

Particolarmente stimolante è stato raccontare il percorso che AMT ha condotto verso la mobilità green. Nel corso dell'anno è stata creata una rete con i diversi produttori di bus elettrici, è stato un periodo molto creativo perché alcuni di loro hanno organizzato *road show* per far conoscere le novità del mercato. AMT ha accolto ed è stata coinvolta in alcuni di questi eventi che hanno aperto l'azienda a una dimensione non più solo locale ma nazionale e internazionale: è stato così per l'evento APTIS di Alstom in cui AMT è stata coinvolta come una delle aziende pilota e Genova come una delle città test del progetto. La sperimentazione sulle strade genovesi del filobus da 24 metri, mezzo non ancora omologato in Italia, ha attirato l'attenzione dei media locali e nazionali. Genova è diventata modello e laboratorio della mobilità ecologica. In tutto, nel corso del 2019, sono stati provati sulla rete genovese e raccontati sette diversi modelli di e-bus che hanno permesso non solo di dare visibilità alle capacità organizzative dell'azienda ma anche di acquisire conoscenze e competenze tecniche sul campo. Elementi che hanno costituito le basi per realizzare le prime linee *full electric* in città.

Tante le occasioni create dall'azienda per raccontare i molti progetti che sono stati realizzati nel 2019: dalla presentazione dei nuovi bus acquistati al rilascio della nuova APP, dalle inaugurazioni agli eventi, dalle sperimentazioni agli investimenti, dalle partnership al quotidiano svolgimento del servizio.

### D.2 Sito web

Il sito internet [www.amt.genova.it](http://www.amt.genova.it) si è confermato anche nel 2019 come il portale della mobilità pubblica a Genova.

Il sito è il canale ufficiale di informazione aziendale: nelle sue diverse sezioni racconta ai cittadini-clienti il trasporto pubblico quotidianamente programmato e gestito per la città di Genova.

La certificazione QWeb garantisce a chi naviga completezza di informazioni, dati aggiornati, trasparenza e chiarezza. Plus del sistema sono: la possibilità di consultare i transiti dei bus in tempo reale, muoversi sulla mappa della rete per conoscere origine e destinazione del proprio viaggio, acquistare e rinnovare biglietti e abbonamenti nel negozio virtuale senza spostarsi da casa.

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 caratteristiche di consultazione delle diverse sezioni e la ricerca di contenuti ha permesso di disegnare nel tempo l'interfaccia grafica più rispondente alle scelte dei clienti, rendendo di immediato accesso le informazioni più ricercate.

I dati 2019 confermano la crescita degli indicatori di controllo rispetto al 2018.

Gli utenti che hanno visitato il sito di AMT nel 2019 sono stati 768.849 contro i 713.619 del 2018, con un incremento del 7,74%.

Anche le visualizzazioni di pagina sono cresciute del 7%, passando da 6.663.687 del 2018 a 7.133.004 del 2019.

### D.3 Nuova APP

Il rilascio della nuova APP, avvenuto dapprima per sistema Android nel febbraio 2019 e poi, a maggio, per IOS, ha ridisegnato le modalità di fruizione del servizio, ha reso più semplice consultare preziose informazioni come gli orari di transito e ha permesso di gestire meglio il proprio tempo. L'incremento delle possibilità di scelta nel negozio virtuale della APP ha facilitato l'acquisto di biglietti e abbonamenti direttamente dal proprio smartphone. A titolo di esempio, per quantificare il successo avuto, nella giornata tipo l'APP risulta utilizzata da più di 32.000 persone.

Per permettere a tutti di conoscere la APP e familiarizzare con la tecnologia, nel corso del 2019 sono state pianificate a Palazzo Ducale classi di formazione aperte ed è stata realizzata la campagna di comunicazione multisoggetto "APPlicatevi con trasporto". Per le persone legate al progetto Silverbus, organizzato con Ospedali Galliera e CIELI, sono state programmate Silver class tematiche.

### D.4 Social

Il 2019 è stato l'anno della conferma della presenza di AMT sui social attivi, con particolare attenzione al consolidamento della presenza su Youtube e al rilancio di LinkedIn. La produzione di video, video notizie e video interviste ha permesso di raccontare l'azienda per immagini, cogliendo l'aspetto emozionale del servizio.

Il 2019 ha visto 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.

### D.5. Altri mezzi

AMT è stata scelta in diverse occasioni come set per produzioni cinematografiche e televisive. Un modo originale per aprirsi al territorio e far conoscere le peculiarità del proprio servizio. Nel 2019 sono state circa una decina le produzioni nazionali e locali che hanno scelto l'azienda; tra le location più richieste: la Ferrovia Genova Casella e gli impianti verticali.

## E. Territorio e istituzioni

### E.1. Partecipazione ad eventi

L'alta direzione e il primo livello di struttura hanno partecipato, nel corso del 2019, a numerosi eventi esterni, garantendo visibilità all'Azienda in occasione di seminari, meeting nazionali e internazionali, sessioni di lavoro, convegni organizzati con l'Università, associazioni di categoria, realtà produttive locali, istituzioni pubbliche.

Nel mese di ottobre si è svolto a Palazzo Tursi il seminario "Anticorruzione e Sistema di Gestione Integrato. La certificazione ISO 37001: l'esperienza di AMT" organizzato dall'azienda in collaborazione con la Scuola di Amministrazione del Comune di Genova. Un appuntamento di approfondimento e confronto tra i vari esperti sulle tematiche dedicate all'anticorruzione e il loro sistema di gestione integrato, aperto anche alle aziende partecipate del comune. In quell'occasione AMT ha portato, prima tra le grandi aziende di trasporto pubblico a conseguirla, la propria esperienza in ambito certificazione 37001 anticorruzione.

Anche nel 2019 AMT ha partecipato a due appuntamenti ormai consolidati per raccontare l'azienda e il suo servizio: la Smart Week e il Salone Orientamenti.

Nel primo caso protagonista è stata la diffusione delle best practice di AMT nel campo delle tecnologie Smart applicate al TPL; quest'anno all'interno di Smart Week si è svolto Move APP Expò, l'approfondimento annuale sui temi legati al trasporto pubblico. L'azienda è stata protagonista in diversi interventi raccontando i progetti relativi a organizzazione del servizio, manutenzione predittiva, sistemi intelligenti di rilevazione

pericoli in metropolitana, utilizzo dei droni per il monitoraggio delle proprie infrastrutture, in particolare la ferrovia Genova Casella, la nuova APP e lo sviluppo di sistemi di dematerializzazione dei titoli di viaggio.

La presenza dell'azienda al Salone Orientamenti ha avuto una doppia valenza: di conoscenza e di recruitment. Alle molte decine di ragazze e ragazzi che hanno visitato il Salone, AMT ha potuto raccontare il proprio ruolo in città e i progetti che persegue per la mobilità genovese. Partecipare all'annuale appuntamento dedicato al mondo della scuola ha permesso, inoltre, all'azienda di far conoscere le diverse opportunità lavorative a chi era in procinto di scegliere il proprio percorso professionale. Questa fase è stata rivolta principalmente agli studenti che stavano ultimando il ciclo delle superiori; per far provare loro l'esperienza al volante di un autobus è stato portato al Salone per la prima volta un simulatore di guida che ha avuto grande successo tra i giovani.

Nel 2019 AMT è tornata ad essere protagonista anche al Festival della Scienza, il più importante appuntamento di divulgazione scientifica a livello nazionale, organizzando un viaggio alla scoperta dei diversi sistemi gestiti dall'azienda. Per la prima volta sono stati aperti tre siti aziendali per illustrare i segreti e le curiosità del trasporto pubblico visto da dietro le quinte. Famiglie e studenti sono potuti entrare nel cuore del sistema visitando il posto centrale di controllo della metropolitana, la sala macchine della funicolare del Righi e la rimessa Mangini, primo polo elettrico cittadino del Tpl.

AMT ha aderito al progetto di Confindustria dedicato al mondo scuola "Ragazzi in azienda" accogliendo in visita diversi studenti della scuola secondaria di primo grado.

Per far conoscere agli studenti universitari le opportunità lavorative in AMT, l'azienda ha partecipato al Career Day organizzato dal Dipartimento di Economia dell'Università di Genova.

## E.2. Università ed Enti di Ricerca

Nel corso del 2019 le principali relazioni con il mondo accademico si sono tenute con i Dipartimenti DITEN, DIBRIS e CIPI dell'ateneo genovese, facoltà di Ingegneria, e con il CIELI (Centro Italiano di l'Eccellenza nella Logistica Integrata) ([www.cieli.unige.it](http://www.cieli.unige.it)).

Il DITEN, in continuità con quanto avviato nel 2018, ha concluso il progetto preliminare del nuovo sistema di segnalamento ferroviario (ERTMS 2) della Ferrovia Genova Casella; tale intervento dispone di un budget di 14 M€ interamente finanziati dal Piano Nazionale Sicurezza ferrovie non interconnesse del MIT. Nel corso del 2019, attraverso una convenzione dedicata, il DITEN ha avviato il progetto definitivo che si concluderà nella primavera 2020 e che verrà messo a gara da AMT con l'obiettivo di avviare i lavori nei primi mesi del 2021. Nel corso del 2019 si è, inoltre, perfezionato il passaggio definitivo della ferrovia in ANSF; DITEN ed AMT hanno quindi concluso la loro partecipazione al tavolo di lavoro ANSF / ASSTRA. Sia col progetto sopra citato, sia dal punto di vista del supporto accademico, il DITEN contribuirà nei prossimi anni alla piena realizzazione di questo cambio epocale nel sistema di gestione della sicurezza della ferrovia.

DIBRIS e CIPI sono stati partner di AMT per il programma riguardante la realizzazione di un sistema di manutenzione predittiva. Tale sistema costruirà un primo vero e proprio prototipo costituito da sistemi di bordo e di terra e dal suo interfacciamento con SAP; anche questo progetto è interamente finanziato dal MIT e si concluderà nel triennio 2020/2022.

DIBRIS e CIPI hanno, inoltre, inserito AMT nella sperimentazione di un sistema software per la conversione dati che si propone di rispondere alle esigenze derivanti dall'applicazione della direttiva EU 2017/1926 per la creazione dei National Access Point per i dati di trasporto. Tale sistema è sviluppato dal Cefriel del Politecnico di Milano in collaborazione con l'Università Politecnica di Madrid e l'Università di Genova, nell'ambito del progetto Europeo SNAP finanziato dallo European Institute of Technology. AMT ha partecipato al gruppo di lavoro con il contributo delle funzioni Sistemi Informativi, Programmazione orari e turni, SIMON.

L'attività con il CIELI si è sviluppata nell'ambito della collaborazione che AMT ha offerto per la progettazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e la realizzazione del nuovo progetto dei quattro assi che cambierà radicalmente la modalità di muoversi in città. I quattro assi prevedono un sistema di attraversamento delle quattro grandi arterie viarie cittadine, in gran parte in sede propria, a servizio di una tecnologia silenziosa e non inquinante.

### E.3. Collaborazione con Enti Locali

I rapporti con le istituzioni pubbliche, volti al presidio degli interessi complessivi di AMT, sono riservati esclusivamente alle funzioni ed alle responsabilità a ciò delegate. La gestione delle relazioni con dirigenti, funzionari o dipendenti della PA è improntata alla massima trasparenza, correttezza ed equità nel rispetto dei principi etici condivisi a tutti i livelli dell'organizzazione.

L'azienda, unitamente agli enti locali soci, ha avviato un confronto continuo sulle tematiche legate al trasporto pubblico locale in un'ottica di miglioramento del servizio offerto. AMT ha aperto le porte agli enti locali del territorio condividendo le questioni rilevanti della società in occasione di eventi straordinari o delle assemblee societarie. Nel corso del 2019 si sono tenute quattro assemblee societarie.

Anche al di fuori di tali contesti, il rapporto con gli enti locali soci è continuo e si concretizza in un'informativa costante sulle tematiche e le iniziative più significative dell'azienda.

In particolare AMT si è impegnata verso gli enti locali soci sui seguenti temi:

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

Nel corso del 2019 AMT è diventata azienda "in-house" e questo ha certamente consentito un più facile e continuo allineamento tra i servizi offerti e le richieste della Civica Amministrazione. Questo aspetto è emerso in maniera importante per le necessità di mobilità della zona colpita dalla caduta del Ponte Morandi.

Sempre nel 2019, AMT ha supportato il Comune di Genova nella richiesta di finanziamento al Ministero per la realizzazione del progetto di mobilità basato su quattro assi di forza previsto dal PUMS che consentirà di ripensare il sistema della mobilità genovese. Nel progetto dovranno coesistere regole di efficienza gestionale e di sviluppo sostenibile, con una flessibilità e capacità di risposta alle esigenze di trasformazione della città e di promozione del territorio.

L'azienda nel corso dell'anno ha, inoltre, avviato la collaborazione con il Comune di Genova per attivare un finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che porterà, complessivamente, all'acquisto di 14 treni della metropolitana nel corso del 2020.

AMT vuole partecipare costantemente al miglioramento della mobilità cittadina attraverso intese e progetti in accordo con gli enti locali del territorio anche al fine di conseguire la propria Visione, il cui obiettivo è quello di soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini contraddistinguendo la Città di Genova per il suo sistema di trasporti pubblici.

In una logica di trasparenza e collaborazione l'azienda risponde con regolarità e rapidità tutte le richieste (es. art 54) che arrivano dal Consiglio Comunale.

### E.4 Associazioni

Nel 2019 AMT ha perfezionato l'iscrizione all'associazione di categoria ASSTRA, ritenendola più utile e funzionale alle politiche aziendali.

Sempre nel 2019 l'azienda si è iscritta a Cispel, per la particolare presenza sul territorio ligure offerta da questa associazione.

## F. Il valore delle normative

### F.1 Decreto Legislativo 231/01 L.190/2012 e >Sistema di Gestione Integrato

Ormai da diversi anni AMT si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC) ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 che riguarda una gestione efficace, corretta e trasparente delle attività aziendali.

Di concerto con l'attività del Sistema di Gestione Integrato (SGI), il documento MOGC è stato ridefinito e completato con allegati di rilevante importanza in chiave di presidio della correttezza gestionale, fra questi si segnala l'elaborazione di un documento specifico per il nuovo Codice Etico aziendale.

Nel corso del 2019 l'Organismo di Vigilanza ha proseguito l'attività di verifica dell'ottemperamento aziendale ai dettami normativi vigenti nell'ambito dei diversi campi lavorativi, unendo le attività di verifica di conformità, indagine conoscitiva, audit operativi.

Come di consueto, rispettando il "Regolamento sul controllo delle Società Partecipate", l'Organismo di Vigilanza ha predisposto e inviato ad AMT la relazione sull'attività svolta dall'Organismo stesso per l'anno 2019 dove sono rendicontate le attività di sorveglianza sull'applicazione del Sistema di prevenzione dei reati e sulla verifica della applicazione dei protocolli e delle procedure previste dal Modello Organizzativo, sistema di cui AMT si è dotata con la finalità di prevenire i reati e avere uno strumento esimente da responsabilità per la commissione degli stessi.

Come sopra accennato, l'attività del Sistema di Gestione Integrato (SGI) trova il suo consolidamento nel tessuto organizzativo e gestionale dando supporto all'attività di controllo normativo e operativo. Le certificazioni aziendali (Iso 9001/15 qualità, ISO 14001/15 ambiente, BS OHSAS 18001/08, ISO 50001 energia) rinnovate a giugno 2019 confermano e attestano la presenza di questo sistema ad un eccellente livello di sviluppo.

Nel corso del 2019 AMT si è distinta per essere fra le prime aziende in Italia ad aver conseguito la certificazione secondo il nuovo standard ISO 37001 in campo anticorruzione. Questo risultato va a completare il lavoro avviato nel corso del 2018 e rappresenta un preciso segnale di indirizzo etico del management, consente al nuovo MOGC di fondersi profondamente con il Sistema di Gestione Integrato, dà un indirizzo chiaro a tutto il personale. Questo nuovo standard operante in campo squisitamente amministrativo richiede una fitta maglia di azioni di *due diligence*, prevenzione illeciti, mitigazione dei possibili casi di *maladministration* il cui insieme rappresenta un efficace strumento di prevenzione dei fenomeni corruttivi e getta le basi per un aumento della cultura aziendale sul tema.

In ambito formazione sono stati completati i corsi specifici anticorruzione per tutto il personale amministrativo occupato in aree aziendali interessate da questa tipologia di rischio. Prosegue l'erogazione a tutto il personale dei moduli programmati per la formazione sul D.Lgs 231/02, sulla L. 190/12 e sul SGIA.

### F.2 Gestione della Privacy

Nel 2019 sono proseguite le attività intraprese nel corso dell'esercizio precedente per dar seguito alle indicazioni contenute nel Regolamento Europeo 679/2016 (cosiddetto GDPR ovvero "General Data Protection Regulation").

In particolare è stata effettuata una verifica generale di tutti gli aspetti legati alla privacy con tutti i delegati di funzione aziendali con i quali si è istituito un tavolo permanente di discussione e confronto.

Le principali azioni intraprese nel 2019 sono state le seguenti.

- ✓ Aggiornamento Registro dei Trattamenti.
- ✓ Individuazione dei trattamenti che possono comportare minacce per le libertà ed i diritti degli interessati, secondo lo schema di verifica dei 9 criteri guida proposti dal Documento di Linee Guida WP248 (Linee guida in materia di valutazione d'impatto sulla protezione dei dati e determinazione della possibilità che il trattamento "possa presentare un rischio elevato" ai fini del regolamento (UE) 2016/679).
- ✓ Proseguimento delle DPIA (Valutazioni d'impatto sulla protezione dei dati) individuate nel punto di cui sopra con il coinvolgimento dei referenti aziendali e dei key user – secondo quanto indicato all'art. 35 del GDPR.
- ✓ Revisione dell'Organizzazione interna con il superamento delle nomine a Responsabili interni da parte delle Direzioni aziendali e con l'eliminazione dell'organigramma privacy.

- ✓ Introduzione delle deleghe di funzione per tutti i responsabili di direzione/funzione secondo istruzioni specifiche e modalità operative da osservare per il trattamento dei dati.
- ✓ Introduzione delle designazioni ad autorizzato al trattamento dei dati secondo istruzioni specifiche e modalità operative da osservare per il trattamento dei dati.
- ✓ Adeguamento (in corso) del Documento Programmatico sulla Sicurezza (DPSS) quale riferimento per la documentazione delle attività svolte in merito alla privacy.

Nel corso dell'esercizio 2019 non ci sono state segnalazioni di violazione della Privacy.

## G. Innovazione

### G.1. Tecnologie, digitalizzazione, processi

Nel 2019 sono stati realizzati progetti di innovazione dei diversi sistemi informativi che supportano l'azienda in tutte le sue aree: movimento, clienti, manutenzione, infrastruttura tecnologica.

Il tema dell'innovazione è sempre stato, come scelta strategica, portato avanti in abbinamento con la revisione dei processi; ogni intervento fatto ha quindi previsto il ridisegno delle modalità di gestione dell'attività per sfruttare al massimo le potenzialità offerte dall'innovazione.

Particolare attenzione è stata posta alla digitalizzazione dei processi.

Per l'area movimento è stato avviato l'iter di gara per l'acquisizione in Saas del sistema servizi a chiamata (Drinbus – Taxibus – Disabili).

È stato completato e rilasciato in esercizio il sistema di emissione multe da palmare che evita il data entry dei verbali, con risparmio di tempi e costi.

Anche le multe ADT sono emesse da dispositivi mobili (con abbandono del cartaceo), mediante acquisizione di sistema in service integrato con il sistema sanzionatorio del Comune di Genova.

Sono stati attivati la gestione, l'invio dati e controllo on line della validità dei titoli di viaggio da parte di FS per accesso alle stazioni di Sturla, via di Francia e Prà.

All'interno del riordino delle procedure derivanti dall'in-house con il Comune di Genova, si segnala l'introduzione del Sistema di protocollazione generale (sistema "Archiflow").

Per l'infrastruttura, è stata realizzata una nuova rete proprietaria cittadina ad altissima velocità su fibre ottiche acquisite in affitto, per connettere tra loro Direzione, Rimesse e Metropolitana. Le Rimesse sono state rese performanti e pronte a nuovi sviluppi cablando l'interno in fibra ottica e realizzando un nuovo sistema WiFi per Simon. Per gestire al meglio l'infrastruttura di comunicazione, è stato realizzato un unico sistema di gestione (Centreon) per il controllo della rete AMT, Metro, Simon e Impianti Speciali. Per elevare i livelli di security in alcuni ambiti, sono state ridefinite le modalità di gestione per rete e server Simon (Traps in cloud), sistemi di videosorveglianza ascensori e sistemi Metro.

Per il sistema Simon, è stato realizzato un importante progetto di innovazione funzionale mirato alle necessità di oggi e di domani. Sono state attivate funzionalità GTFS real time per interfacciare il sistema a Google Transit, è stata introdotta la APP per i controllori, sono state migliorate le funzionalità di manutenzione con la diagnostica in tempo reale dei guasti di videosorveglianza, è stata attivata la funzionalità di videosorveglianza in tempo reale da CCB ed è stata introdotta la funzionalità contapasseggeri.

Un'ulteriore importante funzione riguarda l'introduzione di un server di gestione dei dati CANBUS, per gestire al meglio i mezzi e permettere la realizzazione futura di un sistema di manutenzione predittiva. A tal fine, sui nuovi mezzi acquisiti negli ultimi 2 anni (170) è stato installato un sistema integrato di AVM, videosorveglianza, contapasseggeri e CANBUS. Per poter introdurre tutte queste funzionalità sono stati anche upgradati i server preesistenti.

Per la metro, oltre all'integrazione in rete, è stato realizzato il sistema di antintrusione per il nuovo deposito di Dinegro e il progetto Telesia per il palinsesto TV sui monitor di banchina.

Per adeguare la videosorveglianza degli impianti verticali, nel nuovo Posto di Controllo (PCO) ascensori, completamente ridisegnato, sono stati adeguati ed integrati gli impianti di Castelletto Ponente e via Bari.

Sono stati realizzati due nuovi importanti varchi (Montano, Europa 680) a controllo delle corsie riservate e sono stati upgradati a una nuova tecnologia senza spire magnetiche altri due varchi (Europa 413 est/ovest).

Significative innovazioni sono state apportate nell'area clienti:

- a febbraio è stata rilasciata la nuova APP AMT che prevede anche la possibilità di digitalizzare sul cellulare il proprio abbonamento AMT;
- è stato sviluppato il software per consentire il rinnovo dell'abbonamento presso tutti gli uffici postali del territorio nazionale (AMT prima azienda in Italia);
- è stato sperimentato un nuovo tipo di emettitrice con POS virtuale che consente una forte riduzione dei costi di acquisizione ed installazione, già predisposta anche per il rinnovo degli abbonamenti;
- infine è stata completata l'acquisizione del nuovo sistema di call center che sfrutta le funzionalità offerte dalla nuova centrale e consentirà di remotizzare le risorse.

Per l'area manutenzione è stata installata la APP SAP FIORI che consente la gestione degli avvisi di manutenzione in mobilità, utilizzando cellulari e manutenzione.

È iniziata la migrazione del sistema di reporting direzionale da SAP/BO al sistema QLIKVIEW, migliore dal punto di vista tecnologico e meglio fruibile dagli utenti.

Per tutto il personale viaggiante e operaio (fino ad oggi sprovvisto) è stata realizzata una casella di posta elettronica aziendale personale su dominio separato.

Per quanto riguarda hardware e software di supporto (Sala Macchine), è proseguita la virtualizzazione dei server al fine di modernizzare le strutture e, soprattutto, ottimizzare lo spazio virtuale analizzando anche soluzioni "in cloud".

## G.2 #AMTInnova

Il programma #AMTInnova ha compiuto tre anni; il dettaglio strategico e operativo è consultabile sul sito internet aziendale. Tale programma è coordinato e gestito da uno Steering Committee che riferisce direttamente al Direttore Generale e all'Amministratore Unico.

Con l'hashtag #AMTInnova l'azienda ha voluto identificare la capacità di progettare sistemi di mobilità, non solo di gestirli, di essere un soggetto attivo e flessibile a supporto dell'Amministrazione nella continua ricerca di nuove soluzioni per la mobilità locale integrata; in particolare si sottolinea la svolta elettrica e *green* dei servizi e, di conseguenza, la vera e propria ideazione, progettazione e realizzazione del sistema di trasporto elettrico su gomma per Genova. Il sistema insiste su mezzi, tecnologie di bordo e di terra, risorse umane e pone le basi per la creazione integrata della *Smart Grid* di Genova e della Città Metropolitana.

#AMTInnova nasce principalmente per sviluppare una serie di progetti che possano garantire alla nostra Azienda a breve medio termine la realizzazione di una vera e propria "discontinuità" tecnologica, in particolare nel settore I.O.T. applicato ai sistemi di mobilità. L'obiettivo è l'intercettazione di nuove fonti di finanziamento a livello nazionale ed europeo; in quest'ottica AMT ha aderito nel 2018 al polo tecnologico denominato Transit nell'ambito del Distretto Tecnologico Ligure Sistemi Intelligenti Integrati (SIIT) e secondo quanto previsto dalle direttive Regionali.

Nel corso del 2019 i principali progetti sviluppati nel programma hanno riguardato il primo vero e proprio nucleo in espansione della svolta elettrica della nostra Azienda, la manutenzione predittiva, la diagnostica, l'individuazione di nuovi strumenti di comunicazione tra AMT e i propri stakeholder (in particolare i clienti). È inoltre proseguito l'arricchimento di funzionalità del sistema SiMon, introducendo la videosorveglianza in remoto e avviando gli studi per il contapasseggeri.

La comunicazione che è stata impostata ha avuto come obiettivo di diffondere questa nuova cultura, adattata al cambiamento e all'innovazione tecnologica. Le prime comunicazioni sul tema hanno riguardato la mobilità elettrica; Genova è diventata laboratorio sperimentale della mobilità *green* testando mezzi *full electric* su un'orografia complessa e sfidante come quella genovese. Grande interesse ha suscitato all'esterno questa attività, tanto da aver trovato ampio spazio sui media e una sezione dedicata sul sito AMT costantemente aggiornata.

Anche con i finanziamenti già acquisiti dal MIT, la sfida che AMT si propone di attuare riguarderà il "dietro le quinte" della trasformazione *green*, cioè la manutenzione predittiva, oggi più che mai necessaria per rendere disponibili nuove risorse.

Un ulteriore passo decisivo del 2019, con visione strategica a medio termine, è la costituzione di un gruppo di lavoro in ottica innovazione aperta, formato da aziende principalmente locali e consulenti esperti in progettazione europea; i primi frutti di questa semina sono già maturi in quanto AMT è riuscita a partecipare a diverse *call* ed intercettare nuovi finanziamenti.

## H. Sostenibilità

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 pari a circa 14.500 TEP (tonnellate equivalenti di petrolio) suddiviso in base alla fonte primaria secondo le seguenti percentuali: 73% gasolio, 24% energia elettrica (trazione, forza motrice e illuminazione) e 3% metano (riscaldamento ambienti di lavoro).

Nell'ambito della sostenibilità ambientale e con l'obiettivo di ridurre l'età media dei bus, AMT ha proseguito nel rinnovamento del parco, con l'introduzione, nel corso del 2019, di 107 nuovi veicoli di cui 10 bus *full electric* da 8 m. e 11 mezzi ibridi da 12 m. Altri acquisti sono previsti negli anni successivi.

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

I rinnovi delle certificazioni UNI EN ISO 14001:2015 per la parte Ambiente e UNI EN ISO 50001:2011 per la parte Energia, ottenuti nel 2019, confermano ed attestano le buone politiche che l'azienda ha adottato.

### H. 1. Consumi di energia

Si riportano di seguito i consumi, aggregati per vettori energetici

ANNO RIFERIMENTO	GASOLIO [litri]	ENERGIA ELETTRICA [kWh]	METANO [Sm <sup>3</sup> ]
2019	12.807.465	18.714.000	466.528

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

- Gasolio 73%
- Energia Elettrica 24%
- Metano 3%

### Calcolo tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalenti

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

Relativamente al metano, il conto porta al seguente risultato:

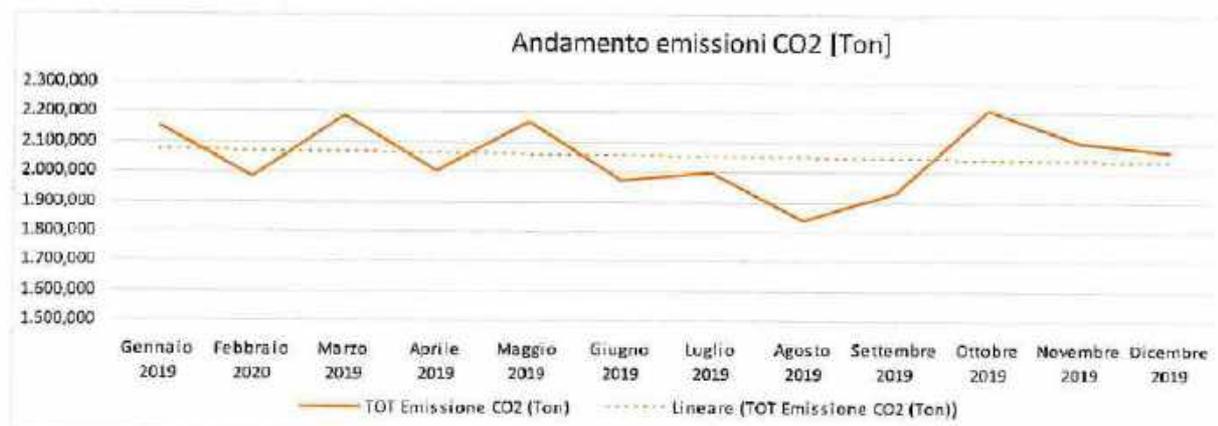
$$\text{TonCO}_2 - \text{METANO} = 916$$

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/feitransp](http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/feitransp)), appositamente creata per i mezzi di trasporto.

I dati sono forniti per i fattori inquinanti (NO<sub>x</sub>, CO, PM10) e clima alteranti (CO<sub>2</sub>) in funzione della classe di motorizzazione (euro 0, 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 sulla flotta nel 2019 hanno portato a una riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>, come mostrato nel grafico successivo**



**Il valore complessivo di tonnellate di CO<sub>2</sub> di gasolio nel 2019 risulta:**

**TonCO<sub>2</sub> - GASOLIO = 24.60**

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

È quindi corretto attribuire:

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

con un risparmio rispetto ad un acquisto indifferenziato di circa:

**TonCO<sub>2</sub> - En. Elettrica MIX = 5330**

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

ANNO RIFERIMENTO	GASOLIO [tonCO <sub>2</sub> ]	ENERGIA ELETTRICA [tonCO <sub>2</sub> ]	METANO [tonCO <sub>2</sub> ]	TOTALE [tonCO <sub>2</sub> ]
<b>2019</b>	<b>24600</b>	<b>0</b>	<b>916</b>	<b>25.516</b>

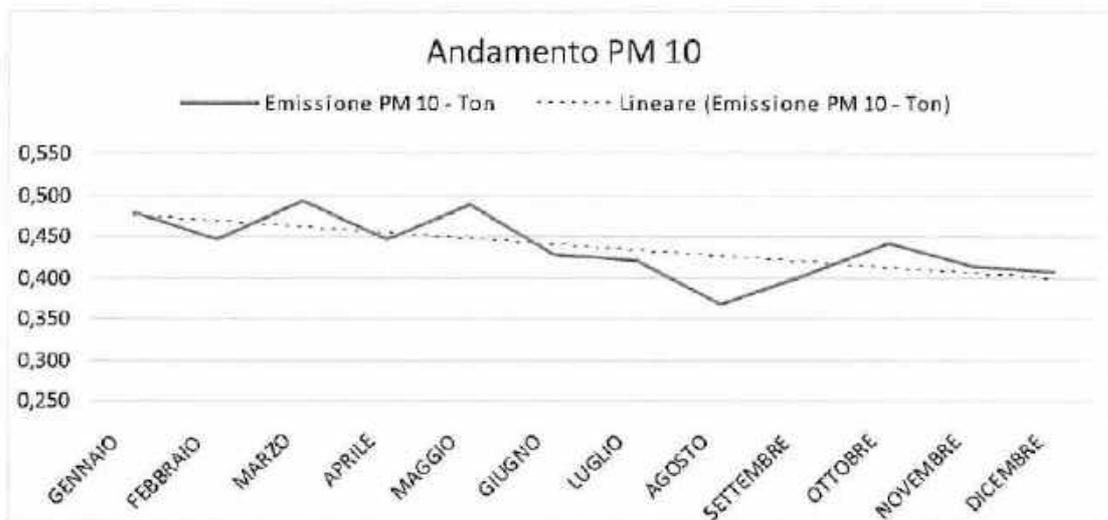
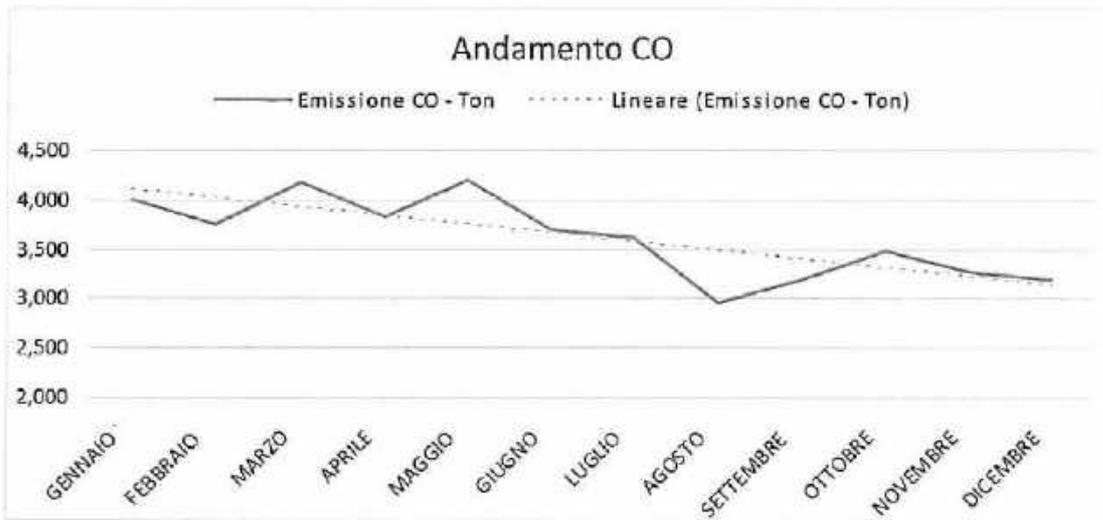
## H. 2. Le emissioni in atmosfera

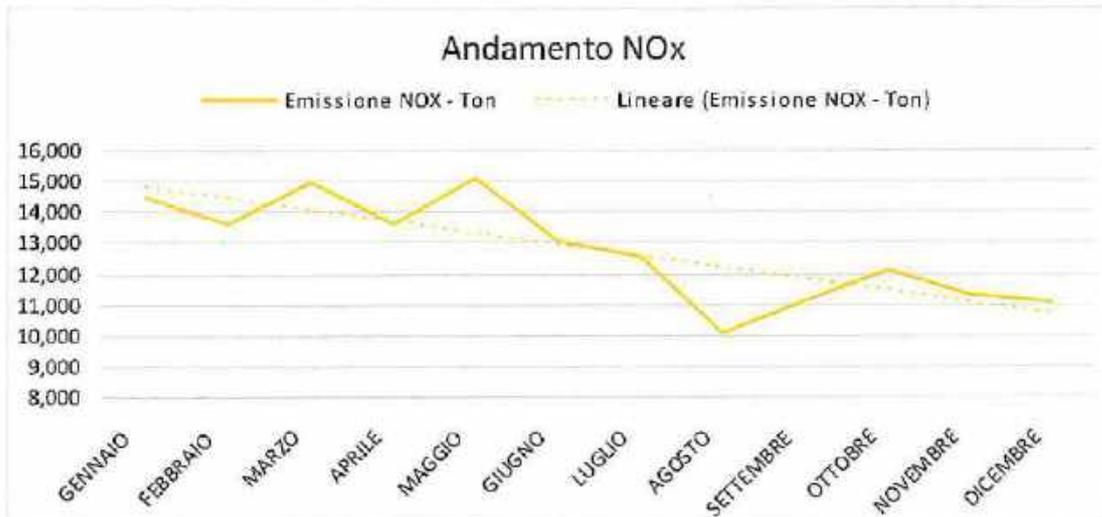
A seguire si evidenziano, graficamente, gli ulteriori benefici ottenuti sull'ambiente a seguito del processo di rinnovamento del parco bus.

Gli inquinanti presi in esame sono:

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

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





### H. 3. Le infrastrutture

Il 2019 è stato il primo anno in cui tutte le trasformazioni degli impianti di illuminazione dei depositi (da tradizionale a LED), sono giunte a regime ed è quindi possibile consuntivare gli effettivi risparmi ottenuti che ammontano a circa 1.100.000 kWh.

La rimessa Mangini, con un importante lavoro di adeguamento impiantistico, è stata attrezzata per la ricarica dei bus elettrici; nel corso del 2020 avranno inizio i lavori di adeguamento del deposito di Cornigliano.

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, nel corso del 2019, 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.

### H. 4. AMT e i mezzi elettrici

La nuova "storia elettrica" di AMT è partita a fine 2017 e nel 2019 ha iniziato a concretizzarsi. 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 dei bus elettrici di nuova generazione.

Fin da subito in azienda, anche grazie a 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.

I primi mesi sono stati finalizzati alla raccolta di informazioni e allo studio; si sono svolte visite presso aziende di TPL che già avevano mezzi elettrici, sono stati invitati tutti i produttori a presentare i loro prodotti, sono stati fatti un viaggio in Cina ed uno in Spagna per approfondire le problematiche relative a produzione e servizio. È stato creato un gruppo di lavoro per elaborare tutte queste informazioni ed arrivare a definire uno specifico progetto AMT che tenesse conto della particolare orografia della città e dei vincoli/prescrizioni sulle misure.

In parallelo è stata avviata una serie di sperimentazioni di mezzi di diverse dimensioni e marche; l'obiettivo generale era di verificare sul campo le informazioni di letteratura e le specifiche dei produttori ma anche di abituare l'azienda, e in una certa misura la clientela, a interagire con queste nuove tecnologie. In alcuni casi i mezzi hanno potuto essere utilizzati nel servizio al pubblico, in altri sono stati utilizzati per sole prove tecniche.

Nel corso del 2018 e 2019 sono stati sperimentati:

- 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

Tutti i mezzi green testati in città sono stati caratterizzati da una livrea personalizzata con lo slogan *#genovameravigliosa con i bus elettrici*, per ribadire l'impegno di AMT nel far diventare Genova sempre più un laboratorio della mobilità sostenibile.

A metà 2018 si è arrivati a definire un modello di servizio elettrico basato su logiche di "overnight charging" cioè un sistema di ricarica notturna in rimessa.

In funzione di finanziamenti disponibili si è avviato un piano di acquisti che ha previsto investimenti consistenti (2019: 5,6 M€, 2020: 13,5 M€) con l'ipotesi di poter avviare nel 2020 ulteriori gare per 17,5M€.

Il progetto aziendale dei prossimi 2-3 anni prevede di disporre di due poli elettrici; uno a Levante, la Rimessa Mangini, già operativa, e uno a Ponente, la Rimessa Cornigliano, con avvio dei lavori previsti entro la prima metà del 2020.

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.

A titolo di esempio, per la Rimessa Mangini la diversa necessità di fabbisogno di energia elettrica, non più utilizzata solo per il funzionamento della rimessa, ha implicato un incremento di potenza disponibile della fornitura in media tensione da 150 kW esistenti agli attuali 2 MW, con predisposizione per raggiungere i 3 MW. Il sistema di ricarica è stato dimensionato, sia a livello di cabina di trasformazione che di quadro generale di alimentazione, per soddisfare anche le future esigenze di ricarica arrivando ad un totale di 60 ebus per l'intera rimessa.

A fine 2019 AMT disponeva di una flotta di 10 mezzi elettrici Rampini da 8 metri e di una rimessa (Rimessa Mangini) infrastrutturata per la ricarica di 40 mezzi.

## 5. Attività di ricerca e sviluppo

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

## **6. 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 S.r.l. ed i rischi relativi si rinvia alla Nota Integrativa.

## **7. 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 2019. 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.

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

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

### **Rischio tassi interesse**

La Società presenta una situazione finanziaria negativa principalmente dovuta al debito contratto per l'acquisizione delle rimesse e al finanziamento degli importanti investimenti effettuati nel corso dell'esercizio. Per quanto concerne i rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse relativi ai finanziamenti a medio lungo termine (il debito oltre i cinque anni è pari ad Euro 13.834.534, si riferisce al debito accollato per l'acquisto delle rimesse urbane e verrà coperto con la liquidità generata dalla gestione), la strategia perseguita dalla Società è finalizzata al contenimento degli stessi principalmente attraverso un attento monitoraggio delle dinamiche relative ai tassi di interesse.

### **Rischio prezzo**

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

### **Rischio di liquidità**

Rappresenta il rischio che le risorse finanziarie della Società non siano adeguate a far fronte all'attività operativa e al rimborso delle passività assunte. Tale rischio è rappresentato, oltre che dallo squilibrio economico tra i ricavi rivenienti dal contratto di servizi e i costi d'esercizio, nel caso di specie anche da possibili ritardi nei pagamenti di quanto dovuto da parte della Pubblica Amministrazione. La Società fa fronte

a questo rischio disponendo di linee di credito con il sistema bancario, utilizzate nel corso dell'esercizio, che si ritengono sufficienti a fronteggiare l'eventuale momento negativo.

#### **Rischio di credito**

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

#### **Rischi legali**

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

#### **Strumenti finanziari rilevanti**

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

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

### **7. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed emergenza COVID-19**

Il 30 gennaio 2020, in seguito alla segnalazione da parte della Cina (31 dicembre 2019) di un cluster di casi di polmonite ad eziologia ignota (poi identificata come un nuovo coronavirus Sars-CoV-2) nella città di Wuhan, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha dichiarato emergenza di sanità pubblica di interesse internazionale l'epidemia di coronavirus in Cina. Il giorno successivo il Governo italiano, dopo i primi provvedimenti cautelativi adottati a partire dal 22 gennaio, tenuto conto del carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia, ha proclamato lo stato di emergenza e messo in atto le prime misure di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale.

La Vostra Società non ha subito il blocco produttivo in quanto ha svolto e/o svolge attività ritenute essenziali.

Allo scopo di evitare il diffondersi del COVID-19 e tenuto conto del carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia e dell'incremento dei casi anche sul territorio nazionale, il Consiglio dei Ministri, ha introdotto a partire dal mese di febbraio misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Tali misure, sempre più stringenti per la mobilità dei cittadini, hanno determinato (soprattutto dopo il DPCM del 9 marzo 2020) la riduzione del 90% dei passeggeri trasportati e dei ricavi da traffico (voce A1 del conto economico).

La Società, per fronteggiare l'emergenza economica e sanitaria, ha, da subito e progressivamente, adottato le seguenti misure:

- utilizzo del lavoro impiegatizio in modalità di smart working sia totale che parziale dopo appositi accordi aziendali con i Sindacati;
- riorganizzazione del servizio TPL con adeguamento alla minore domanda di trasporto con riduzione media massima del 40% delle corse tenuto anche conto delle norme sul distanziamento a bordo dei mezzi e degli impianti.
- riunioni tra funzioni aziendali e/con fornitori in audio-video conferenza;
- chiusura parziale di alcuni reparti (biglietterie ed esattoria);
- sanificazione giornaliera dei mezzi e dei locali aziendali
- attivazione parziale del Fondo Bilaterale per tutti i dipendenti a rotazione;
- erogazione giornate di ferie d'ufficio;
- riorganizzazione contatti con i clienti sempre legati alle modalità smart working
- misure per salvaguardare distanza di sicurezza con segnaletica a bordo ed esterna ai bus, negli impianti e negli uffici aperti al pubblico;
- l'utilizzo di mascherine da parte dei collaboratori.

L'importo dei maggiori costi delle attività di prevenzione impatteranno sul conto economico 2020 per circa 1 milione di euro.

Per far fronte alle negative ricadute economiche causate dalla drastica riduzione dei ricavi da traffico le azioni della Società hanno riguardato

- L'accesso al Fondo Bilaterale di solidarietà già citato e delle ferie nonché, in generale, l'utilizzo di tutte le forme di sussidio giuslavoristico a favore dei lavoratori e delle imprese messe a disposizione per l'emergenza.
- La rinegoziazione, laddove possibile, di alcuni contratti con i fornitori e i partner commerciali fra i quali Trenitalia.
- Il differimento, se possibile e utile, di scadenze finanziarie (rimborso debiti bancari) e fiscali (F24) per preservare la liquidità aziendale.
- Le azioni di risparmio sui costi diretti legate alla riduzione del servizio durante le fasi più acute del lock-down (gasolio, straordinari, assicurazioni, elettricità, ricambi, etc).
- L'attivazione di nuove forme di finanziamento bancario a breve (factoring e scoperti di c/c).
- La proroga dei termini per approvazione del bilancio.
- La convocazione con Città Metropolitana del Comitato tecnico per garantire la sostenibilità economico e finanziaria del contratto di servizio in essere.
- L'organizzazione di un gruppo di lavoro per la puntuale tempestività dell'incasso dei flussi finanziari pubblici in entrata per la Società.

Dal mese di maggio 2020 le misure di contenimento si sono parzialmente allentate (cd. Fase 2), con ripresa delle attività produttive e della mobilità cittadina. Allo stato attuale, tuttavia, la contrazione dei ricavi da traffico è molto consistente e tale da richiedere misure pubbliche di compensazione.

In questo senso il Decreto Legge 34/2020 ha stanziato 500 milioni di euro per il TPL regionale su gomma e ferro garantendo un primo parziale ristoro dei mancati introiti.

## Continuità aziendale

Con riferimento al presupposto della continuità aziendale la valutazione sull'applicabilità dello stesso alla data di chiusura dell'esercizio, senza quindi tenere conto degli impatti della diffusione del COVID 19 nel paragrafo precedente, non faceva emergere incertezze significative sulla continuità aziendale in considerazione del risultato conseguito nell'esercizio della disponibilità di liquidità e della prospettiva di mantenimento del livello di ricavi derivanti sia dalla vendita di titoli che dal contratto di servizi.

Come indicato dai principi contabili di riferimento l'amministratore deve aggiornare la valutazione della applicabilità del presupposto della continuità aziendale alla data di redazione del progetto di bilancio. Alla data odierna le limitazioni imposte sulla mobilità delle persone e delle altre misure di contenimento del contagio dal mese di febbraio 2020 sino alla data odierna hanno causato una significativa perdita di ricavi e un conseguente deterioramento della posizione finanziaria. Gli effetti negativi sui ricavi della società sono previsti proseguire nel resto dell'esercizio e un ritorno ad una situazione di normalità non è al momento prevedibile. Come ricordato sopra l'azienda ha posto in atto diverse iniziative atte a ridurre l'incidenza dei costi e a salvaguardare la capacità dell'azienda di rispettare i propri impegni di pagamento.

Sulla base delle informazioni attuali la Relazione dell'Amministratore Unico ha fornito nel paragrafo seguente indicazioni sulla evoluzione prevedibile della gestione evidenziando le prospettive economiche del bilancio 2020 aggiornate con l'impatto derivante dal calo dei ricavi da traffico a seguito della pandemia nonché le azioni aziendali per fronteggiare il calo di ricavi. Tali proiezioni, se confermate evidenziano per l'esercizio 2020 una significativa perdita d'esercizio con erosione del capitale sociale e impossibilità a generare i flussi di cassa sufficienti per sostenere l'attività operativa. Pur trattandosi di previsioni in continua evoluzione e pur mantenendo fiducia nella possibilità di vedere introdotte misure di sostegno adeguate per consentire alla società di mantenere il proprio equilibrio economico e finanziario, l'Amministratore Unico, ha quindi valutato che sussistono allo stato significative incertezze che possono fare sorgere dubbi sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro.

Alla luce di queste considerazioni e tenendo conto, coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 6 dell'OIC, che non figuravano condizioni di incertezza significative e preesistenti al 31 dicembre 2019, l'Amministratore Unico ha ritenuto di predisporre il bilancio secondo il presupposto della continuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall' art. 7 del D.L. 8 aprile 2020 n.23 convertito nella legge n. 40 del 5 giugno 2020.

Ricordiamo, peraltro, che, per obbligo di legge (d. Lgs 175/2016 articolo 21 comma 1), gli azionisti Enti pubblici (la totalità del Capitale Sociale nel caso di AMT) accantonano nei propri bilanci un apposito fondo pari alla entità delle perdite delle proprie società partecipate. Tale disposizione è stata ricordata in sede di assemblea ordinaria del 29 aprile 2020 avente come ordine del giorno le comunicazioni sociali per l'emergenza Covid-19.

## 8.Evoluzione prevedibile della gestione

Nell'ultima Relazione previsionale aziendale presentata al Comune di Genova (art. 15 Regolamento sui controlli delle società partecipate) è indicato un obiettivo di pareggio per il 2020. Sulla base di tale obiettivo, è stato declinato il budget aziendale 2020.

**Tuttavia, a causa della forte contrazione dei ricavi da traffico in conseguenza delle disposizioni normative anti COVID-19, il risultato del 2020 è fortemente penalizzato in assenza di un intervento di ristoro di tali negatività (si veda la Nota integrativa sui "Fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio").**

Le azioni di riequilibrio economico intraprese da AMT sono le seguenti:

- rimodulazione del servizio per risparmiare sui costi diretti di trasporto (gasolio, assicurazioni, straordinario, ricambi);
- utilizzo del Fondo Bilaterale di Solidarietà e smaltimento ferie per il costo del lavoro;
- rinegoziazione con i fornitori di alcuni contratti.

Alla data odierna, il forecast 2020, nell'ipotesi peggiore, prevede un risultato fortemente negativo (tabella).

	BUDGET 2020	FORECAST 2020
Ricavi da traffico TPL	61.862.000	33.587.000,000
Contribuzione pubblica in conto esercizio	96.234.000	96.234.000
quote contributi in c/investimenti	8.500.000	8.184.750
Altri ricavi	9.891.000	6.341.140
Decreto Genova - Milleproroghe	6.071.000	3.343.727
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>182.558.000</b>	<b>147.690.617</b>
Materie prime, sussidiarie e di consumo	21.673.000	20.182.914
Servizi	28.000.000	27.469.500
Godimento beni di terzi	1.900.000	1.900.000
Personale	108.399.000	103.864.064
Ammortamenti e svalutazioni	15.000.000	14.413.500
Altri accantonamenti	4.800.000	4.800.000
Oneri diversi di gestione	2.300.000	2.300.000
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>182.072.000</b>	<b>174.929.978</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>486.000</b>	<b>-27.239.361</b>
<b>Saldo gestione finanziaria</b>	<b>-430.000</b>	<b>-616.374</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>56.000</b>	<b>0</b>
<b>Imposte</b>	<b>55.000</b>	<b>0</b>
<b>Utile (Perdita) di esercizio</b>	<b>1.000</b>	<b>-27.855.735</b>

È stato emanato un primo intervento governativo di compensazione pubblica. il D.L. 19/5/2020 n. 34 (cd Decreto Rilancio) ha previsto un fondo di 500 milioni per il trasporto pubblico locale (si stimano 8-10 milioni per AMT) per la compensazione dei danni, nonché per la copertura degli oneri derivanti dal prolungamento degli abbonamenti in vigore nel periodo del lockdown.

La norma prevede inoltre che verrà anticipata al 30 giugno 2020 l'erogazione dell'80% dello stanziamento 2020 del fondo regionale per il TPL seguendo i criteri di riparto tra le Regioni adottati nel 2019, così come indicato nel decreto dirigenziale n.183 del 25/05/2020. Prevista anche la velocizzazione delle procedure per l'acquisto di materiale rotabile con risorse statali, lasciando agli Enti affidanti la scelta sulla modalità di rinnovo del parco rotabile.

Queste disposizioni dovranno essere, in ogni caso, affiancate da altre misure di sostegno alle Aziende per coprire le ulteriori perdite residuali.

## 9. Informativa ai sensi del D.lgs. 175/2016

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

Anche il 2019 è stato contraddistinto dalle ripercussioni del tragico crollo autostradale del Ponte Morandi. Le attività dell'Azienda sono incrementate sensibilmente in ragione di un rilevante ridisegno dei percorsi dei bus e di un'intensificazione di corse bus e metropolitana come già fatto nel 2018.

Il Risultato Economico del Bilancio 2019 è stato, tuttavia, positivo.

Gli Obiettivi Strategici per l'Anno 2019, condivisi con l'Azionista di riferimento, hanno trovato un grado di raggiungimento riportato nella tabella sottostante:

<b>OBIETTIVI TRASVERSALI</b>			
<b>OBIETTIVO</b>	<b>01 – Equilibrio della gestione economico/patrimoniale</b>		
<b>Indicatore</b>	<b>Previsione 2019</b>	<b>Risultato</b>	<b>Motivo scostamento</b>
Risultato netto (differenza tra valore e costi produzione ai sensi art. 2425 c.c.) di bilancio consolidato (A-B)	Risultato non negativo	Raggiunto	
Rispetto del budget previsto nella Relazione Previsionale Aziendale	Risultato netto di conto economico non negativo	Raggiunto	
<b>OBIETTIVO</b>	<b>02 – Rispetto indirizzi azionista in materia di contenimento dei costi di funzionamento con particolare riferimento ai costi di personale in applicazione del D.lgs. 175/2016</b>		
<b>Indicatore</b>	<b>Previsione 2019</b>	<b>Risultato</b>	<b>Motivo scostamento</b>
Rispetto del Piano del Fabbisogno di personale approvato dall'Ente	Valore di A-B non superiore rispetto a quello calcolato come media del triennio 2011-2013	Raggiunto	
Rapporto % tra il margine operativo lordo e il costo del personale	Non inferiore rispetto al triennio precedente	Raggiunto	
Rapporto % tra costi di funzionamento per "SERVIZI" (B7 da conto economico) e Valore della produzione  Nota: Il costo di funzionamento per SERVIZI è calcolato come B7 al netto delle esternalizzazioni di servizio TPL	Non superiore rispetto al triennio precedente	Raggiunto	
<b>OBIETTIVO</b>	<b>03 – Rispetto obblighi 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)</b>		
<b>Indicatore</b>	<b>Previsione 2019</b>	<b>Risultato</b>	<b>Motivo scostamento</b>
Adeguatezza rispetto a quanto previsto dalla normativa in merito alla pubblicazione di dati, informazioni e documenti sul sito web della società	Adeguatezza al 100% ed ottenimento della certificazione anticorruzione entro l'approvazione del bilancio 2018	Raggiunto	
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b>			
<b>OBIETTIVO</b>	<b>04 – Efficientamento del servizio di trasporto offerto</b>		
<b>Indicatore</b>	<b>Previsione 2018</b>	<b>Risultato</b>	<b>Motivo scostamento</b>
Costo a km del servizio TPL offerto	Riduzione del valore rispetto all'anno precedente	Raggiunto	
<b>OBIETTIVO</b>	<b>05 – Mantenimento/miglioramento della qualità servizio di trasporto</b>		
<b>Indicatore</b>	<b>Previsione 2019</b>	<b>Risultato</b>	<b>Motivo scostamento</b>
Corse offerte nell'anno	Valore superiore al 2018	Raggiunto	
Età media del parco bus a fine anno	Valore inferiore al 2018	Raggiunto	
Km percorsi con mezzi ecologici	Valore superiore al	Raggiunto	

	2018		
Incremento n° passeggeri nel T.P.L.	Valore superiore al 2018	al Raggiunto	

- Si attesta che oltre l'80 per cento del fatturato è stato effettuato nello svolgimento dei compiti affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci.
- Relazione in merito all'efficacia e all'adeguatezza del sistema di controllo interno (in Allegato).

AMT S.p.A.  
L'Amministratore Unico  
Ing. Marco Beltrami

**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 31/12/2019****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 96.822**.

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.

**Attività svolte**

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

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

**Azionariato**

Si rinvia più avanti (Patrimonio Netto) per il dettaglio delle variazioni intervenute nella consistenza e composizione del capitale sociale.

**Esercizi precedenti**

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

	Ultimo esercizio 31/12/2018	Esercizio precedente 31/12/2017
Data dell'ultimo bilancio approvato		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	122.814.266	100.169.068
C) Attivo circolante	61.661.882	76.409.454
D) Ratei e risconti attivi	583.684	18.156
Totale attivo	184.859.832	176.596.678
<b>A) Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	29.521.464	9.291.240
Riserve	367.640	226.298
Utile (perdita) dell'esercizio	322.516	151.807
Totale patrimonio netto	30.211.820	9.669.345
B) Fondi per rischi e oneri	14.780.904	13.580.607
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	31.468.224	35.456.083

D) Debiti	64.813.449	70.758.936
E) Ratei e risconti passivi	43.585.435	47.131.707
<b>Totale passivo</b>	<b>184.859.832</b>	<b>176.596.678</b>

	Ultimo esercizio 31/12/2018	Esercizio precedente 31/12/2017
Data dell'ultimo bilancio approvato		
A) Valore della produzione	181.105.341	181.373.125
B) Costi della produzione	180.370.064	180.945.893
C) Proventi e oneri finanziari	(387.188)	(275.425)
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
Imposte sul reddito dell'esercizio	25.573	
Utile (perdita) dell'esercizio	322.515	151.807

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

Il 30 gennaio 2020, in seguito alla segnalazione da parte della Cina (31 dicembre 2019) di un cluster di casi di polmonite ad eziologia ignota (poi identificata come un nuovo coronavirus Sars-CoV-2) nella città di Wuhan, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha dichiarato emergenza di sanità pubblica di interesse Internazionale l'epidemia di coronavirus in Cina. Il giorno successivo il Governo italiano, dopo i primi provvedimenti cautelativi adottati a partire dal 22 gennaio, tenuto conto del carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia, ha proclamato lo stato di emergenza e messo in atto le prime misure di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale.

La Vostra Società non ha subito il blocco produttivo in quanto ha svolto e/o svolge attività ritenute essenziali.

Allo scopo di evitare il diffondersi del COVID-19 e tenuto conto del carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia e dell'incremento dei casi anche sul territorio nazionale, il Consiglio dei Ministri, ha introdotto a partire dal mese di febbraio misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Tali misure, sempre più stringenti per la mobilità dei cittadini, hanno determinato (soprattutto dopo il DPCM del 9 marzo 2020) la riduzione del 90% dei passeggeri trasportati e dei ricavi da traffico (voce A1 del conto economico). Per i provvedimenti governativi a favore del settore e le azioni aziendali volte a ripristinare l'equilibrio economico e garantire la continuità aziendale si rinvia alla Relazione sulla Gestione al presente bilancio.

La Società, per fronteggiare l'emergenza economica e sanitaria, ha, da subito e progressivamente, adottato le seguenti misure:

- utilizzo del lavoro impiegatizio in modalità di smart working sia totale che parziale dopo appositi accordi aziendali con i Sindacati;
- riorganizzazione del servizio TPL con adeguamento alla minore domanda di trasporto con riduzione media massima del 40% delle corse tenuto anche conto delle norme sul distanziamento a bordo dei mezzi e degli impianti.
- riunioni tra funzioni aziendali e/con fornitori in audio-video conferenza;
- chiusura parziale di alcuni reparti (biglietterie ed esattoria);
- sanificazione giornaliera dei mezzi e dei locali aziendali
- attivazione parziale del Fondo Bilaterale per tutti i dipendenti a rotazione;
- erogazione giornate di ferie d'ufficio;
- riorganizzazione contatti con i clienti sempre legati alle modalità smart working
- misure per salvaguardare distanza di sicurezza con segnaletica a bordo ed esterna ai bus, negli impianti e negli uffici aperti al pubblico;
- l'utilizzo di mascherine da parte dei collaboratori.

L'importo dei maggiori costi delle attività di prevenzione impatteranno sul conto economico 2020 per circa 1 milione di euro.

Per far fronte alle negative ricadute economiche causate dalla drastica riduzione dei ricavi da traffico le azioni della Società hanno riguardato

- L'accesso al Fondo Bilaterale di solidarietà già citato e delle ferie nonché, in generale, l'utilizzo di tutte le forme di sussidio giuslavoristico a favore dei lavoratori e delle imprese messe a disposizione per l'emergenza.
- La rinegoziazione, laddove possibile, di alcuni contratti con i fornitori e i partner commerciali fra i quali Trenitalia.
- Il differimento, se possibile e utile, di scadenze finanziarie (rimborso debiti bancari) e fiscali (F24) per preservare la liquidità aziendale.
- Le azioni di risparmio sui costi diretti legate alla riduzione del servizio durante le fasi più acute del lock-down (gasolio, straordinari, assicurazioni, elettricità, ricambi, etc).
- L'attivazione di nuove forme di finanziamento bancario a breve (factoring e scoperti di c/c).
- La proroga dei termini per approvazione del bilancio.
- La convocazione con Città Metropolitana del Comitato tecnico per garantire la sostenibilità economico e finanziaria del contratto di servizio in essere.
- L'organizzazione di un gruppo di lavoro per la puntuale tempestività dell'incasso dei flussi finanziari pubblici in entrata per la Società.

Dal mese di maggio 2020 le misure di contenimento si sono parzialmente allentate (cd. Fase 2), con ripresa delle attività produttive e della mobilità cittadina. Allo stato attuale, tuttavia, la contrazione dei ricavi da traffico è molto consistente e tale da richiedere misure pubbliche di compensazione. Quindi in conseguenza delle disposizioni normative anti COVID-19, il risultato del 2020 è fortemente penalizzato in assenza di un intervento di ristoro di tali negatività (si rimanda al forecast 2020 inserito nella relazione sulla gestione). Le azioni di riequilibrio economico intraprese da AMT sono le seguenti:

- rimodulazione del servizio per risparmiare sui costi diretti di trasporto (gasolio, assicurazioni, straordinario, ricambi);
- utilizzo del Fondo Bilaterale di Solidarietà e smaltimento ferie per il costo del lavoro;
- rinegoziazione con i fornitori di alcuni contratti.

È stato emanato un primo intervento governativo di compensazione pubblica. Il D.L. 19/5/2020 n. 34 (cd Decreto Rilancio) ha previsto un fondo di 500 milioni per il trasporto pubblico locale (si stimano 8-10 milioni per AMT) per la compensazione dei danni, nonché per la copertura degli oneri derivanti dal prolungamento degli abbonamenti in vigore nel periodo del lockdown.

La norma prevede inoltre che verrà anticipata al 30 giugno 2020 l'erogazione dell'80% dello stanziamento 2020 del fondo regionale per il TPL seguendo i criteri di riparto tra le Regioni adottati nel 2019, così come indicato nel decreto dirigenziale n.183 del 25/05/2020. Prevista anche la velocizzazione delle procedure per l'acquisto di materiale rotabile con risorse statali, lasciando agli Enti affidanti la scelta sulla modalità di rinnovo del parco rotabile.

Queste disposizioni dovranno essere, in ogni caso, affiancate da altre misure di sostegno alle Aziende per coprire le ulteriori perdite residuali.

## Continuità aziendale

Con riferimento al presupposto della continuità aziendale la valutazione sull'applicabilità dello stesso alla data di chiusura dell'esercizio, senza quindi tenere conto degli impatti della diffusione del COVID 19 nel paragrafo precedente, non faceva emergere incertezze significative sulla continuità aziendale in considerazione del risultato conseguito nell'esercizio della disponibilità di liquidità e della prospettiva di

mantenimento del livello di ricavi derivanti sia dalla vendita di titoli che dal contratto di servizi.

Come indicato dai principi contabili di riferimento l'amministratore deve aggiornare la valutazione della applicabilità del presupposto della continuità aziendale alla data di redazione del progetto di bilancio. Alla data odierna le limitazioni imposte sulla mobilità delle persone e delle altre misure di contenimento del contagio dal mese di febbraio 2020 sino alla data odierna hanno causato una significativa perdita di ricavi e un conseguente deterioramento della posizione finanziaria. Gli effetti negativi sui ricavi della società sono previsti proseguire nel resto dell'esercizio e un ritorno ad una situazione di normalità non è al momento prevedibile. Come ricordato sopra l'azienda ha posto in atto diverse iniziative atte a ridurre l'incidenza dei costi e a salvaguardare la capacità dell'azienda di rispettare i propri impegni di pagamento.

Sulla base delle informazioni attuali la Relazione dell'Amministratore Unico ha fornito nella relazione sulla gestione indicazioni sulla evoluzione prevedibile della gestione evidenziando le prospettive economiche del bilancio 2020 aggiornate con l'impatto derivante dal calo dei ricavi da traffico a seguito della pandemia nonché le azioni aziendali per fronteggiare il calo di ricavi. Tali proiezioni, se confermate evidenziano per l'esercizio 2020 una significativa perdita d'esercizio con erosione del capitale sociale e impossibilità a generare i flussi di cassa sufficienti per sostenere l'attività operativa. Pur trattandosi di previsioni in continua evoluzione e pur mantenendo fiducia nella possibilità di vedere introdotte misure di sostegno adeguate per consentire alla società di mantenere il proprio equilibrio economico e finanziario, l'Amministratore Unico, ha quindi valutato che sussistono allo stato rilevanti incertezze che possono fare sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare ad operare in condizioni di funzionamento nel prossimo futuro.

Alla luce di queste considerazioni e tenendo conto, coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 6 dell'OIC, che non figurano condizioni di incertezza significative e preesistenti al 31 dicembre 2019 l'Amministratore Unico ha ritenuto di predisporre il bilancio secondo il presupposto della continuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall' art. 7 del D.L. 8 aprile 2020 n.23 convertito nella legge n. 40 del 5 giugno 2020.

Ricordiamo, peraltro, che, per obbligo di legge (d. Lgs 175/2016 articolo 21 comma 1), gli azionisti Enti pubblici (la totalità del Capitale Sociale nel caso di AMT) accantonano nei propri bilanci un apposito fondo pari alla entità delle perdite delle proprie società partecipate. Tale disposizione è stata ricordata in sede di assemblea ordinaria del 29 aprile 2020 avente come ordine del giorno le comunicazioni sociali per l'emergenza Covid-19.

## Criteria di formazione

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019 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 2018. 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 2019 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 2019 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 immateriali

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

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

I costi di impianto, solo se presenti, sono iscritti nell'attivo con il consenso del Collegio Sindacale e sono ammortizzati in un periodo di cinque esercizi. Peraltro, non sussistono costi di impianto e ampliamento al 31 dicembre 2019.

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 2019.

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

Le immobilizzazioni sono state ammortizzate in quote costanti. Le aliquote di ammortamento sono le stesse applicate nell'esercizio 2018, in quanto congrue con la vita utile dei cespiti e convalidate da valutazioni degli uffici tecnici di AMT. Tali aliquote sono ridotte alla metà nell'esercizio di entrata in funzione del bene.

In particolare le rimesse urbane, acquistate da SPIM nel corso dei precedenti esercizi, in relazione alle particolari modalità di acquisizione, cioè 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, e della piena disponibilità degli stessi, sono appostate tra le immobilizzazioni immateriali e ammortizzate, per la sola parte attribuita al fabbricato industriale, per un diciannovesimo del valore (sulla base della durata del finanziamento ipotecario accollato). La parte attribuita al terreno è stata valorizzata in seguito a perizia interna e non ammortizzata.

#### Immobilizzazioni Finanziarie

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

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

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

#### Rimanenze

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

### Crediti

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

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

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

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

### Disponibilità liquide

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

### Debiti

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

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

### Ratei e dei Risconti

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

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

### Fondi Rischi

I fondi per rischi e oneri sono destinati a fronteggiare passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali, tuttavia, l'ammontare o la data di sopravvenienza sono indeterminati alla chiusura dell'esercizio. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione. Le passività potenziali sono rilevate in bilancio ed iscritte nei fondi quando la loro manifestazione è ritenuta probabile e quando è stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

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

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

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

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

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

#### Fondo trattamento di fine rapporto

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

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

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

#### Riconoscimento dei costi e dei ricavi

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

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

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

I contributi in conto esercizio sono stati iscritti a conto economico secondo il principio della competenza.

I contributi in conto impianti della Regione Liguria in conto legge 6/82, legge 422/97 e legge 297/78 e i contributi in conto capitale ottenuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché quelli del Comune

di Genova, accreditati al conto economico in funzione degli ammortamenti delle immobilizzazioni a cui si riferiscono, sono stati classificati a conto economico negli "Altri Ricavi e Proventi" (A5) del Valore della Produzione.

#### 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 l'eventuale 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.

#### *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:

- gli accantonamenti per fondi rischi per contenziosi;
- gli accantonamenti per fondi rischi per il rinnovo del CCNL (contratto nazionale autoferrotranvieri);
- la determinazione del fondo svalutazione crediti.

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

##### Bilancio Consolidato

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

##### Comparabilità di bilancio

Ai fini di comparare il bilancio al 31 dicembre 2019 con quello al 31 dicembre 2018 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 medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

<b>Organico</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>	<b>Variazioni</b>
Dirigenti	6	6	0
Quadri	35	35	0
Impiegati	248	257	(9)
Operai	336	329	7
Altri	1.677	1.587	90
<b>Totale</b>	<b>2.302</b>	<b>2.214</b>	<b>88</b>

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

L'organico medio aziendale nel 2019 è stato di 2264 addetti (rispetto a 2205 del 2018) di cui: 6 dirigenti, 34 quadri, 257 impiegati, 1544 personale di guida, 339 operai, 84 ausiliari.

## Attività

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

Non presenti.

### B) Immobilizzazioni

#### I. Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
24.375.451	25.719.165	(1.343.714)

#### Movimentazione delle Immobilizzazioni Immateriali

	Costi di impianto e di ampliamento	Costi di sviluppo	Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Avviamento	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore inizio esercizio</b>								
Costo			11.525.931			41.000	46.112.792	57.679.723
Rivalutazioni								
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.229.131				20.732.427	31.960.558
Svalutazioni								
Valore di bilancio			297.800			41.000	25.380.365	25.719.165
<b>Variazioni dell'esercizio</b>								
Incrementi per acquisizioni			179.000			80.256	491.579	750.835
Riclassifiche (del valore di bilancio)								
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate								

nell'esercizio							
Ammortamento dell'esercizio			118.961				1.975.588
Svalutazioni effettuate nell'esercizio							
Altre variazioni							
Totale variazioni			60.039			80.256	(1.484.009)
<b>Valore di fine esercizio</b>							
Costo			11.704.930			121.256	46.604.371
Rivalutazioni							
Ammortamenti (Fondo ammortamento)			11.347.091				22.708.015
Svalutazioni							
Valore di bilancio			357.839			121.256	23.896.356
							24.375.461

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 1.631.130 relative a costi capitalizzati sui beni non proprietà di AMT quali la linea metropolitana e la Ferrovia Genova - Casella;
- rimesse urbane, 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".

#### 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 ricerca e sviluppo

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

## II. Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
122.517.451	95.860.043	26.657.408

#### 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 accenti	Totale Immobilizzazioni materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
Costo	40.258.708	11.547.646	216.486.600	15.207.320	1.156.132	284.656.406
Rivalutazioni						

Ammortamenti (Fondo ammortamento)	12.693.990	8.760.095	153.485.337	13.856.941		188.796.363
Svalutazioni						
Valore di bilancio	27.564.718	2.787.551	63.001.263	1.350.379	1.156.132	95.860.043
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
Incrementi per acquisizioni	104.669	1.593.551	31.598.421	721.549	3.219.487	37.237.677
Riclassifiche (del valore di bilancio)						
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)						
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio						
Ammortamento dell'esercizio	1.002.876	602.511	8.489.260	485.622		10.580.269
Svalutazioni effettuate nell'esercizio						
Altre variazioni						
Totale variazioni	(898.207)	991.040	23.109.161	236.927	3.219.487	26.667.408
<b>Valore di fine esercizio</b>						
Costo	40.363.378	13.141.197	226.428.410	15.913.798	4.375.619	300.222.402
Rivalutazioni						
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	13.696.887	9.362.606	140.317.985	14.327.492		177.704.951
Svalutazioni						
Valore di bilancio	26.666.511	3.778.591	86.110.424	1.586.306	4.375.619	122.517.451

**Terreni e fabbricati**

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

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
TERRENI E FABBRICATI CIVILI	15.321.914	0% - 4,00%
FABBRICATI INDUSTRIALI	24.404.540	4,00%
COSTRUZIONI LEGGERE	636.924	5,00%
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI INDUSTRIALI	-13.293.170	
FONDO AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE	-320.247	
FONDO AMMORTAMENTO FABBRICATI CIVILI	-83.449	
<b>totale</b>	<b>26.666.511</b>	

**Impianti e macchinario**

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
BINARI	42.452	5,00%
PALI METALLICI	174.760	2,50%
ALTRE OPERE D'ARTE SOTTOSTAZIONI	2.546.808	5,75%
ALTRE OPERE D'ARTE RETE AEREA	3.396.819	5,75%
OPERE D'ARTE FISSE	1.238	2,00%
IMPIANTI FISSI	6.979.120	10,00%
FONDO AMMORTAMENTO BINARI	-16.102	
FONDO AMMORTAMENTO PALI METALLICI	-55.121	
FONDO AMMORTAMENTO OPERE D'ARTE SOTTOSTAZIONI	-1.990.445	
FONDO AMMORTAMENTO OPERE D'ARTE FISSE	-1.238	

FONDO AMMORTAMENTO IMPIANTI FISSI	-4.880.465
FONDO AMMORTAMENTO RETE AEREA	-2.419.235
<b>totale</b>	<b>3.778.591</b>

### Attrezzature industriali e commerciali

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
MATERIALE MOBILE IMPIANTI A CAVO	4.745.497	7,50%
OFFICINA MECCANICA	3.002.880	10,00%
MATERIALE ROTABILE TRANV. FERROV.	301.023	3,75%
MOTRICI IN GENERE	37.513.348	4%-6%-10%
AUTOBUS LINEA	162.304.390	8,33%
MATERIALE MOBILE FILOVIARIO	12.397.253	7,50%
PONTI RADIO CIRC. A.F. AMPLIFICATORI	1.998.717	15,00%
EMETTITRICI E OBLITERATRICI	1.652.696	10,00%
APPARATI TELESORVEGLIANZA	1.954.991	20,00%
BENI E ATTREZZATURA VARIA	557.615	100,00%
FONDO AMMORTAMENTO MATER. MOBILE IMPIANTI A CAVO	-1.881.485	
FONDO AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA	-2.063.942	
FONDO AMMORTAMENTO MATER. ROTAB. TRAMV. E FERROV.	-175.637	
FONDO AMMORTAMENTO MOTRICI	-9.396.197	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOBUS LINEA	-110.370.967	
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	-557.615	
<b>totale</b>	<b>86.110.424</b>	

### Altri beni

dettaglio:

descrizione	valore	aliquota di ammortamento
AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	852.704	20,00%
AUTOVETTURE MOTOVEICOLI E SIMILI	100.863	25,00%
MOBILI E MACCHINE ORDINARIE D'UFFICIO	2.483.033	12,00%
MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE, CALCOLATORI	12.477.197	20,00%
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVEICOLI DA TRASPORTO	-569.498	
FONDO AMMORTAMENTO AUTOVETTURE, MOTOVEICOLI	-92.074	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ORDINARIE UFFICIO	-2.348.706	
FONDO AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE	-11.317.213	
<b>totale</b>	<b>1.586.306</b>	

### Immobilizzazioni in corso e acconti

descrizione	31/12/2019
AUTOBUS URBANI DA 12 MT IBRIDI NON ANCORA IN SERVIZIO	1.683.560
AUTOBUS URBANI ELETTRICI DA 7,8 MT NON ANCORA IN SERVIZIO	919.080
REVISIONI STRAORDINARIE FERROVIA GENOVA CASELLA	712.228
APPARECCHI BT PCO E CDS METRO BRIN	217.458
REVISIONE CARRELLI VEICOLI METRO	117.920
RISTRUTTURAZIONE ASCENSORE CASTELLETTO LEVANTE	118.350
MANUT. STRAORDINARIA STAZIONE SUPERIORE GRANAROLO	112.029
DIVERSE	494.994
<b>totale</b>	<b>4.375.619</b>

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

Non sono state effettuate svalutazioni né ripristini di valore.

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

Non sono state effettuate rivalutazioni.

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

#### Contributi in conto impianti

Isritti 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 è pari a Euro **6.950.819**.

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

legge regionale 6/82 e legge 62/2009 e successive	terreni e fabbricati	sottostazioni	rete aerea	impianti fissi	software	impianti a cavo	autobus	filobus	ponti radio	hardware e arredi	Totale
costo storico al 31/12/2018	84.207	136.591	2.730.559	91.412	336.180	723.654	97.781.603	4.056.196	397.073	2.065.024	108.404.600
ammortamento 31/12/2018	5.614	4.199	144.319	0	0	22.660	2.550.961	276.476	0	0	2.984.278
ammort. cumulato al 31/12/2018	42.104	109.300	1.792.485	91.412	336.180	326.582	63.340.269	3.274.847	397.073	2.065.024	91.775.276
<b>valore netto al 31/12/2018</b>	<b>42.104</b>	<b>27.291</b>	<b>938.075</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>397.072</b>	<b>14.441.334</b>	<b>783.349</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16.629.224</b>
incrementi 31/12/2019											
decrementi 31/12/2019							11.591.566				
riclassifiche costo storico											
riclassifiche fondo ammortamento											
svalutazioni											
rivalutazioni											
storni di fondi ammortamento							14.396.713				
costo storico al 31/12/2019	84.207	136.591	2.730.559	91.412	336.180	723.654	86.190.037	4.056.196	397.073	2.065.024	96.812.934
ammortamento 31/12/2019	5.614	4.199	144.319	0	0	22.690	2.276.361	276.476			2.729.658
ammort. cumulato al 31/12/2019	47.717	113.499	1.538.804	91.412	336.180	349.272	71.219.917	3.551.323	397.073	2.065.024	80.108.221
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>36.490</b>	<b>23.093</b>	<b>793.755</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>374.382</b>	<b>14.970.120</b>	<b>506.873</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16.704.713</b>

## Dettaglio contributi Regione Liguria legge 297/78 e 422/97 (Ferrovia Genova – Casella e autobus)

Contributi regionali su Ferrovia Genova Casella	migliorie su beni di terzi	Impianti fissi	attrezzatura di officina	autobus	Totale
costo storico al 31/12/2018	8.471.079	27.490	15.900	3.032.387	11.546.856
ammortamento 31/12/2018	1.608.576	5.498	1.590	252.699	1.868.363
ammort. cumulato al 31/12/2018	6.872.537	24.741	3.975	379.048	7.280.301
<b>valore netto al 31/12/2018</b>	<b>1.598.542</b>	<b>2.749</b>	<b>11.925</b>	<b>2.653.339</b>	<b>4.266.555</b>
incrementi 31/12/2019	327.780				
decrementi 31/12/2019					
riclassifiche costo storico					
riclassifiche fondo ammortamento					
svalutazioni					
rivalutazioni					
storni di fondi ammortamento	5.644				
costo storico al 31/12/2019	8.798.858	27.490	15.900	3.032.387	11.874.635
ammortamento 31/12/2019	927.832	2.749	1.590	252.699	1.184.870
ammort. cumulato al 31/12/2019	7.806.013	27.490	5.565	631.747	8.470.815
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>992.845</b>	<b>0</b>	<b>10.335</b>	<b>2.400.640</b>	<b>3.403.820</b>

## Dettaglio contributi del Comune di Genova

Contributi Comunali	software	fabbricati	Impianti fissi	autobus	hardware	Totale
costo storico al 31/12/2018	325.000	259.875	120.000	0	991.221	1.696.096
ammortamento 31/12/2018		17.325	12.000			29.325
ammort. cumulato al 31/12/2018	325.000	109.985	43.017	0	991.221	1.469.222
<b>valore netto al 31/12/2018</b>	<b>0</b>	<b>149.891</b>	<b>76.983</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>226.874</b>
incrementi 31/12/2019			404.600	3.676.320		
decrementi 31/12/2019						
riclassifiche costo storico						
riclassifiche fondo ammortamento						
svalutazioni						
rivalutazioni						
storni di fondi ammortamento						
costo storico al 31/12/2019	325.000	259.875	524.600	3.676.320	991.221	6.777.016
ammortamento 31/12/2019	0	17.325	32.230	153.180	0	202.735
ammort. cumulato al 31/12/2019	325.000	127.310	75.247	153.180	991.221	1.671.957
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>0</b>	<b>132.566</b>	<b>449.353</b>	<b>3.523.140</b>	<b>0</b>	<b>4.105.059</b>

## Dettaglio contributi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Contributi ministeriali su filobus 18 metri	filobus	autobus	Migliorie su beni di terzi	Totale
costo storico al 31/12/2018	5.530.665	12.468.770	6.549.418	24.548.853
ammortamento 31/12/2018	414.801	1.039.064	0	1.453.866
ammort. cumulato al 31/12/2018	4.365.414	8.093.393	6.549.418	18.998.226

<b>valore netto al 31/12/2018</b>	<b>1.176.271</b>	<b>4.375.377</b>	<b>0</b>	<b>5.550.647</b>
incrementi 31/12/2019		2.525.340		
decrementi 31/12/2019				
riclassifiche costo storico				
riclassifiche fondo ammortamento				
svalutazioni				
rivalutazioni				
storni di fondi ammortamento				
<b>costo storico al 31/12/2019</b>	<b>5.530.685</b>	<b>14.994.110</b>	<b>6.549.418</b>	<b>27.074.213</b>
ammortamento 31/12/2019	414.801	1.144.287	0	1.559.088
ammort. cumulato al 31/12/2019	4.770.216	9.237.680	6.549.418	20.557.314
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>760.469</b>	<b>5.766.430</b>	<b>0</b>	<b>6.516.899</b>

## Dettaglio Delibera 774/2017 Giunta Regione Liguria

	programmi informativi	migliorie su beni di terzi	fabbricati	impianti fissi	officina meccanica	autobus	hardware	telesorveglianza	Totale AMT
costo storico al 31/12/2018	91.519	369.908	146.047	144.922	105.840	1.799.108	346.624	174.705	3.178.672
ammortamento 31/12/2018	18.304	73.982	5.842	14.492	10.584	149.926	69.325	34.941	377.395
ammort. cumulato al 31/12/2018	36.608	110.082	8.783	21.738	15.876	224.889	103.987	52.212	574.154
<b>valore netto al 31/12/2018</b>	<b>54.911</b>	<b>259.825</b>	<b>137.284</b>	<b>123.184</b>	<b>89.964</b>	<b>1.574.220</b>	<b>242.636</b>	<b>122.494</b>	<b>2.604.518</b>
incrementi 31/12/2019									
decrementi 31/12/2019									
riclassifiche costo storico									
riclassifiche fondo ammortamento									
svalutazioni									
rivalutazioni									
storni di fondi ammortamento									
<b>costo storico al 31/12/2019</b>	<b>91.519</b>	<b>369.908</b>	<b>146.047</b>	<b>144.922</b>	<b>105.840</b>	<b>1.799.108</b>	<b>346.624</b>	<b>174.705</b>	<b>3.178.672</b>
ammortamento 31/12/2019	18.304	73.982	5.842	14.492	10.584	149.926	69.325	34.941	377.395
ammort. cumulato al 31/12/2019	54.911	184.064	14.605	36.230	26.460	374.814	173.312	87.153	951.549
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>36.608</b>	<b>185.844</b>	<b>131.442</b>	<b>108.691</b>	<b>79.380</b>	<b>1.424.294</b>	<b>173.311</b>	<b>87.553</b>	<b>2.227.123</b>

## Dettaglio contributi della Città Metropolitana

	autobus	Totale
costo storico al 31/12/2019	2.000.000	2.000.000
ammortamento 31/12/2019	83.333	83.333
ammort. cumulato al 31/12/2019	83.333	83.333
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>1.916.667</b>	<b>1.916.667</b>

## Dettaglio contributi Decreto Ministeriale 345/2016

	autobus	Totale
costo storico al 31/12/2019	3.910.590	3.910.590
ammortamento 31/12/2019	162.941	162.941
ammort. cumulato al 31/12/2019	162.941	162.941
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>3.747.648</b>	<b>3.747.648</b>

## Dettaglio contributi FSC

	autobus	Totale
costo storico al 31/12/2019	1.005.758	1.005.758
ammortamento 31/12/2019	41.907	41.907
ammort. cumulato al 31/12/2019	41.907	41.907
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>963.851</b>	<b>963.851</b>

## Dettaglio contributi POR/FESR

	autobus	Totale
costo storico al 31/12/2019	11.661.600	11.661.600
ammortamento 31/12/2019	485.900	485.900
ammort. cumulato al 31/12/2019	485.900	485.900
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>11.175.700</b>	<b>11.175.700</b>

## Dettaglio contributi treni Metro

	Motrici	Totale
costo storico al 31/12/2019	4.744.369	4.744.369
ammortamento 31/12/2019	122.991	122.991
ammort. cumulato al 31/12/2019	245.984	245.984
<b>valore netto al 31/12/2019</b>	<b>4.498.386</b>	<b>4.498.386</b>

## III. Immobilizzazioni finanziarie

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
3.034.908	1.035.058	1.999.850

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

	Partecipazioni in imprese controllate	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in imprese controllanti	Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni	Altri titoli	Strumenti finanziari derivati attivi
<b>Valore di inizio esercizio</b>								
Costo	852.493				182.415	1.034.908		
Rivalutazioni								
Svalutazioni								
Valore di bilancio	852.493				182.415	1.034.908		
<b>Variazioni nell'esercizio</b>								
Incrementi per acquisizioni	1.803.900					1.803.900		
Riclassifiche								

(del valore di bilancio)								
Decrementi per alienazioni (del valore di bilancio)								
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio								
Svalutazioni effettuate nell'esercizio								
Altre variazioni								
Totale variazioni	1.803.900					1.803.900		
<b>Valore di fine esercizio</b>								
Costo	2.656.393				182.415	2.838.808		
Rivalutazioni								
Svalutazioni								
Valore di bilancio	2.656.393				182.415	2.838.808		

### 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 2019 sono costituite dal 51,54% nella società ATP Esercizio S.r.l. con sede in Carasco, con capitale sociale pari ad Euro 4.943.142, che gestisce il servizio di trasporto pubblico nel bacino extraurbano. Nel corso del 2019 è stato sottoscritto l'aumento di capitale sociale a pagamento per complessivi Euro 3.500.000, di cui AMT ha versato la propria parte, rinunciando ad un credito verso la controllata iscritto in precedenza per Euro 2.000.000.

#### Imprese collegate

Non presenti.

#### Altre imprese

Descrizione	quota %	valore a bilancio 31/12/2019
SMC soc. consortile a r. l.	21,00%	21.000
APAM Esercizio S.p.A.	0,10%	972
ATC esercizio S.p.A.	10,16%	159.892
STL Terre di Portofino soc. consortile a r. l. in liquidazione	0,24%	50
Valli Entroterra Genovese Ambiente soc. consortile a r. l.	5,00%	500
<b>totale</b>		<b>182.415</b>

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

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

Nessuna partecipazione immobilizzata ha subito cambiamento di destinazione.

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

Ad eccezione della sopra ricordata fusione per incorporazione della ATP S.p.A. nessuna operazione significativa è stata posta in essere con società partecipate.

**Crediti***Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati*

	Crediti immobilizzati verso imprese controllate	Crediti immobilizzati verso imprese collegate	Crediti immobilizzati verso imprese controllanti	Crediti immobilizzati verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Crediti immobilizzati verso altri	Totale crediti immobilizzati
Valore di inizio esercizio					150	150
Variazioni nell'esercizio	196.100				(150)	195.950
Valore di fine esercizio	196.100					196.100
Quota scadente entro l'esercizio						
Quota scadente oltre l'esercizio	196.100					196.100
Di cui di durata residua superiore a 5 anni						

L'importo si riferisce al credito verso ATP Esercizio S.r.l. per versamento in conto futuro aumento di capitale effettuato nel corso dell'esercizio.

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

**Altri titoli**

Non presenti.

**Strumenti finanziari derivati**

Non presenti.

**C) Attivo circolante****I. Rimanenze**

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
3.714.554	3.754.658	(40.104)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
RICAMBI	4.754.482	4.949.372	-194.890
ALTRI MATERIALI	1.060.072	905.286	-154.786
FONDO OBSOLESCENZA SCORTE	-2.100.000	-2.100.000	0
<b>totale</b>	<b>3.714.554</b>	<b>3.754.658</b>	<b>-40.104</b>

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

presente Nota Integrativa.

Le rimanenze di magazzino sono diminuite di Euro 40.104 rispetto al 31 dicembre 2018. La valutazione delle stesse è al netto del Fondo svalutazione per obsolescenza per un ammontante di Euro 2.100.000 il quale si riferisce al deprezzamento che hanno subito alcune tipologie di materiali di consumo per autobus, filobus e altri veicoli. Tale il fondo obsolescenza scorte è ritenuto congruo.

## II. Crediti

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
68.695.950	46.944.095	21.751.855

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	26.337.828	2.667.861	29.005.689	29.005.689		
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	352.695	779.783	1.132.478	1.132.478		
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante						
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	5.372.987	353.747	5.726.734	5.726.734		
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante						
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	4.518.975	(320.934)	4.198.041	572.980	3.625.061	
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante						
Crediti verso altri iscritti nell'attivo	10.361.610	18.271.398	28.633.008	28.593.950	39.058	

circolante						
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	46.944.095	21.751.855	68.695.950	65.031.831	3.864.119	

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 31/12/2018	3.525.446
Utilizzo nell'esercizio	0
Accantonamento esercizio	0
Saldo al 31/12/2019	3.525.446
Totale crediti lordi a bilancio	68.918.274

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

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

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

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	variazioni
saldo corrispettivo gestione corsie riservate e fermate bus 2018	-	3.441.787	- 3.441.787
saldo corrispettivo gestione corsie riservate e fermate bus 2019	3.688.525	-	3.688.525
Finanziamento autobus elettrici Rampini	1.907.897	-	1.907.897
Ponte Morandi Protezione Civile	-	1.818.182	- 1.818.182
contributo per progetto di preferenziamento semaforico	68.075	68.075	-
Servizio Call Center Mobility Bus	32.787	-	32.787
Altre partite minori (titoli viaggio, etc.)	29.450	44.944	- 15.494
<b>totale</b>	<b>5.726.734</b>	<b>5.372.988</b>	<b>353.746</b>

#### Crediti tributari

I crediti tributari entro i 12 mesi pari a Euro 572.980 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 3.625.061 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 ed all'Irap a credito di anni precedenti.

#### Crediti diversi

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Crediti verso Reg. Liguria per ristrutturazione Ferrovia Principe Granarolo	1.198.393	1.198.393	0
Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti Ferrovia Genova Casella	3.109.845	1.785.198	1.324.647

Crediti verso Reg. Liguria in conto investimenti legge 8/82 e altre	13.185.148	0	13.185.148
Crediti verso Città Metropolitana in conto finanziamento bus	2.000.000	0	2.000.000
Crediti vs Reg. Liguria –ATPL (L. R. Liguria 33/2013 art. 28 bis) "ex fondino"	0	2.498.307	-2.498.307
Credito verso Città Metropolitana per CCNL leggi di copertura CCNL	9.588.854	5.302.631	4.286.223
Diversi	1.120.900	1.147.215	-26.315
Fondo svalutazione crediti art. 28 bis legge r. 33/2013	-1.570.132	-1.570.132	0
<b>totale</b>	<b>28.633.008</b>	<b>10.361.610</b>	<b>18.271.398</b>

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

#### IV. Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
11.060.319	10.963.129	97.190

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Depositi bancari e postali	10.539.667	10.287.339	252.328
Denaro e altri valori in cassa	520.652	675.790	-155.138
<b>Totale</b>	<b>11.060.319</b>	<b>10.963.129</b>	<b>97.190</b>

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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
195.297	583.684	(388.387)

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 2019, ratei e risconti attivi con scadenza superiore all'esercizio e aventi durata superiore a cinque anni.

#### Passività

##### A) Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
30.308.642	30.211.820	96.822

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente		Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Attribuzione di dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	29.521.464							29.521.464
Riserva da soprapprezzo delle azioni								
Riserve di rivalutazione								
Riserva legale	254.698			322.517				577.215
Riserve statutarie								
Riserva straordinaria								
Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile								
Riserva azioni o 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	123.432		(1)					123.431
Totale altre riserve			(1)					123.431
Riserva per operazioni di copertura dei flussi								

finanziari attesi								
Utili (perdite) portati a nuovo								
Utile (perdita) dell'esercizio	322.516			(225.694)			96.822	96.822
Perdita ripianata nell'esercizio								
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)							(10.290)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>30.211.820</b>			<b>96.822</b>			<b>96.822</b>	<b>30.308.642</b>

Nella tabella che segue si dettagliano i movimenti nel patrimonio netto

Descrizione	31/12/2018	Incrementi	Decrementi	31/12/2019
Capitale Sociale	29.521.464	0	0	29.521.464
Riserva legale	254.698	322.517	0	577.215
Perdita ripianata nell'esercizio 2017	123.431	0	0	123.431
Utili (perdite) portati a nuovo	0	0	0	0
Riserva negativa per acquisto azioni proprie	-10.290	0	0	-10.290
Riserva di arrotondamento	1	0	0	1
Utili (perdite) dell'esercizio	322.516	96.822	322.517	96.821
<b>Totale</b>	<b>30.211.820</b>	<b>419.339</b>	<b>322.517</b>	<b>30.308.642</b>

Nel corso del 2019 non sono state effettuate dagli Azionisti operazioni sul capitale sociale pertanto la composizione azionaria al 31 dicembre 2019 risulta essere la seguente:

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

Il capitale sociale al 31/12/2019 è pertanto così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

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

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

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	29.521.464		B			
Riserva legale	577.215		A,B			
<b>Altre riserve</b>						
Varie altre riserve	123.431					
Totale altre riserve	123.431		A,B			
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(10.290)		A,B,C,D			
Totale	30.211.820					
Quota non distribuibile						
Residua quota distribuibile						

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

## B) Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
16.136.974	14.780.904	1.356.070

dettaglio:

Descrizione	31/12/2018	Incrementi	Decrementi	31/12/2019
Fondo imposte differite	327.156	0	0	327.156
Fondo rinnovo CCNL periodo 2018-2020	1.900.000	1.900.000	0	3.800.000
Fondo rischi contenzioso irap	4.153.885	2.000.000	3.033.418	3.120.467
Fondo rischio ex dpcm 11/3/2013 ed legge regionale 24/2015	2.000.000	500.000	2.000.000	500.000
Fondo rischi svalutazione partecipazioni	1.509.438	1.700.000	0	3.209.438
Franchigie Assicurative R.C.	3.890.424	1.500.000	623.165	4.767.259
Fondi rischi responsabilità contrattuale	1.000.000	0	587.346	412.654
<b>totale</b>	<b>14.780.903</b>	<b>7.600.000</b>	<b>6.243.929</b>	<b>16.136.974</b>

- Il Fondo per imposte differite è invariato rispetto al 2018 ed è stato costituito nell'anno 2000 a seguito di differenze temporanee derivanti da ammortamenti anticipati.
- Il "Fondo rinnovo CCNL periodo 2018-2020" è determinato dalla stima dei maggiori costi per il nuovo rinnovo CCNL nazionale autoferrotranvieri, scaduto a fine 2017. Il fondo in questione copre gli incrementi del costo del lavoro conseguenti al rinnovo fino a tutto il 2020 ed il rilascio dello stesso

avviene in base alla consuntivazione e fino a capienza, anno per anno, dei maggiori oneri a carico del conto economico di AMT.

- 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. È diminuito delle somme pagate per iscrizione a ruolo secondo la normativa sul contenzioso tributario in essere.

#### 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 le annualità interessate e resta in attesa della decisione della Suprema Corte.

Tuttavia, alla luce della giurisprudenza di merito di primo e secondo grado che vede prevalere, per la nostra Società, un orientamento negativo, AMT ha incrementato il fondo in congruenza a quanto stimato per fronteggiare il rischio residuo complessivo.

- Il "Fondo rischi ex DPCM 11/3/2013 e legge regionale 25/2015" è relativo alla possibilità che dal combinato disposto del decreto governativo (emanato ex d.l. 95 del 06/07/2012) e dalla nuova formulazione dell'articolo 4 della legge regionale 33/2013 (modificata dalla legge regionale 25/2015) possa derivare una decurtazione dei contributi in conto esercizio in ragione del mancato soddisfacimento del requisito di cui all'articolo 16 bis del d.l. 95 citato lettera a) (incremento dei passeggeri nella misura del 2,5%).

A seguito di comunicazione della Regione Liguria in merito al rischio potenziale, si è ritenuto di ridurre significativamente (-75%) fondo smobilizzandolo per euro 1.500.000.

- Il Fondo rischi partecipazioni, appostato nel 2016 per fronteggiare il rischio inerente la situazione

finanziaria di ATP S.r.l. È incrementato per Euro 1.700.000 a seguito dell'incremento del valore assoluto della partecipazione in seguito all'aumento di capitale sottoscritto nell'esercizio.

- Le franchigie assicurative coprono il rischio previsto contrattualmente per la parte di rimborso danni che rimane a carico di AMT.
- Il Fondo rischi per responsabilità contrattuale deriva dall'insorgere della pretesa risarcitoria degli eredi di un ex dipendente della Società. E' stato decrementato per 587k Euro a seguito della sentenza di risarcimento.

## C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
28.410.236	31.468.224	(3.057.988)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
<b>Valore di inizio esercizio</b>	<b>31.468.224</b>
<b>Variazioni nell'esercizio</b>	
Accantonamento nell'esercizio	5.319.576
Utilizzo nell'esercizio	8.377.564
Altre variazioni	
Totale variazioni	(3.057.988)
<b>Valore di fine esercizio</b>	<b>28.410.236</b>

## D) Debiti

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
93.168.684	64.813.449	28.355.235

## 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	520.432	8.952	529.384	529.384		
Debiti verso banche	26.863.462	16.155.528	43.019.990	20.799.701	22.220.289	13.834.534
Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori	12.835.583	7.812.472	20.648.055	20.648.055		
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate	95.000	13.078	108.078	108.078		
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti	1.012.650	2.227	1.014.877	1.014.877		
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari	2.250.771	362.420	2.623.191	2.623.191		
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	4.127.156	252.505	4.379.661	4.379.661		
Altri debiti	17.098.395	3.747.053	20.845.448	20.845.448		
<b>Totale debiti</b>	<b>64.813.449</b>	<b>28.355.235</b>	<b>93.168.684</b>	<b>70.948.395</b>	<b>22.220.289</b>	<b>13.834.534</b>

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

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

	Debiti assistiti da garanzie reali				Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
	Debiti assistiti da ipoteche	Debiti assistiti da pegni	Debiti assistiti da privilegi speciali	Totale debiti assistiti da garanzie reali		
Obbligazioni						
Obbligazioni convertibili						
Debiti verso soci per finanziamenti					529.384	529.384
Debiti verso banche	2.697.492		21.840.000	24.537.492	18.482.498	43.019.990
Debiti verso altri finanziatori						
Acconti						
Debiti verso fornitori					20.648.055	20.648.055
Debiti rappresentati da titoli di credito						
Debiti verso imprese controllate					108.078	108.078
Debiti verso imprese collegate						
Debiti verso controllanti					1.014.877	1.014.877
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Debiti tributari					2.623.191	2.623.191
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					4.379.661	4.379.661
Altri debiti					20.845.448	20.845.448
<b>Totale debiti</b>	<b>2.697.492</b>		<b>21.840.000</b>	<b>24.537.492</b>	<b>68.631.192</b>	<b>93.168.684</b>

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

Descrizione	31/12/2019
Comune di Chiavari	178.459
Comune di Lavagna	0,00
Comune di Rapallo	142.288
Comune di Santa Margherita Ligure	70.545
Comune di Sestri Levante	137.092
<b>totale</b>	<b>529.384</b>

Il debito verso banche, è dovuto:

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

Totale finanziato	Entro anno	Oltre anno	Oltre i 5 anni
21.840.000,00	1.680.000,00	20.160.000,00	13.440.000,00

- all'accollo dei mutui ipotecari con garanzia sugli immobili stessi già contratti da ATP S.p.A incorporata da AMT nel corso dell'esercizio;

- all'anticipo su fatture a mezzo factoring con le banche;
- ad utilizzo di scoperto di conto corrente.

Dettaglio debito verso controllanti (parte correlata)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Canone metro	1.000.000	1.000.000	0
Diversi	14.877	12.650	2.227
<b>Totale</b>	<b>1.014.877</b>	<b>1.012.650</b>	<b>2.227</b>

Debiti tributari e Debiti verso Enti previdenziali e di sicurezza sociale

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

Dettaglio "Altri debiti"

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
fondo ferie personale	4.670.934	5.027.588	-356.654
tfr da liquidare a breve	1.136.520	1.096.433	40.087
Regione Liguria investimenti Ferrovia Genova Casella da approvare	5.959.984	2.770.604	3.189.380
Costi del personale competenza 2019 da regolarizzare 2020, trattenute e diversi	9.078.010	8.203.770	874.240
<b>totale</b>	<b>20.845.448</b>	<b>17.098.395</b>	<b>3.747.053</b>

- Il Fondo ferie del personale rappresenta il debito per ferie valorizzato al termine dell'esercizio. Sulla base degli Accordi aziendali del 07/05/2013 e del 20/01/2014.
- Il Tfr da liquidare a breve termine rappresenta la quota da versare a breve per liquidazioni e anticipazioni.
- I Debiti verso la Regione Liguria per investimenti da approvare sulla ferrovia Genova-Casella rappresentano quote di finanziamenti deliberati per cespiti il cui ammortamento non è ancora iniziato.
- I Costi del personale di competenza 2019 da regolarizzare nel 2020 rappresentano le quote di competenza dell'esercizio 2019 liquidate ai dipendenti nei primi mesi del 2020.

Distribuzione dei debiti per area geografica

Non significativa.

**E) Ratei e risconti**

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
85.569.394	43.585.435	21.983.959

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	5.746	43.579.689	43.585.435

Variazione nell'esercizio	103.933	21.880.026	21.983.959
Valore di fine esercizio	109.679	65.459.715	65.569.394

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo
Legge regionale 6/82 e 62/09	16.704.713
Regione Liguria Decreto Ministeriale 345/2017	3.747.648
Regione Liguria FSC 2014-2020	963.851
Regione Liguria POR/FESR	11.175.700
Città metropolitana finanziamento bus	1.916.667
Finanziamento ministeriale filobus 18m	760.469
Finanziamento mezzi EEV	5.756.430
Consegne fiduciarie rivendite titoli di viaggio	1.033.391
Fgc l.297/78 l. 422/97 e l 296/06	3.403.820
Comune di Genova investimenti diversi	4.105.059
Abbonamenti annuali competenza 2020	9.083.050
Treni metropolitana finanziati	4.498.386
Delibera 774 G. R. Liguria	2.227.123
Altri di ammontare non apprezzabile	193.087
<b>Totale</b>	<b>65.569.394</b>

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.

Al 31/12/2019, i ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni sono pari ad Euro 26.231.745 e si riferiscono esclusivamente alla quota di contributi in conto investimenti che sarà ammortizzata successivamente al 31/12/2024.

#### 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 2019.

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Impegni assunti da AMT	3.385	565.025	-561.640
Beni di terzi presso l'impresa	4.447.586	4.447.586	0
Garanzie a favore di AMT	17.492.801	14.395.983	3.096.818
Altri impegni e garanzie	21.840.000	23.584.576	-1.744.576
<b>totale</b>	<b>43.783.772</b>	<b>42.993.170</b>	<b>790.602</b>

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

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

proprietà della Regione Liguria.

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

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

## Conto economico

### A) Valore della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
184.732.326	181.105.341	3.626.985

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	58.828.180	59.318.562	(490.382)
Variazioni rimanenze prodotti			
Variazioni lavori in corso su ordinazione			
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni			
Altri ricavi e proventi	125.904.146	121.786.779	4.117.367
<b>Totale</b>	<b>184.732.326</b>	<b>181.105.341</b>	<b>3.626.985</b>

#### Dettaglio A1 e A5:

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Ricavi da biglietti ed abbonamenti	64.773.824	65.350.597	-576.973
Incasso da sanzioni a passeggeri	1.625.398	1.538.806	86.592
<b>Totale lordo</b>	<b>66.399.021</b>	<b>66.889.403</b>	<b>-490.382</b>
Quota Trenitalia	-7.570.841	-7.570.841	0
<b>Totale A1 del conto economico</b>	<b>58.828.180</b>	<b>59.318.562</b>	<b>-490.382</b>
corrispettivi TPL	81.741.837	82.227.498	-485.661
copertura oneri rinnovi ccnl	14.760.556	14.760.556	0
quote contributi c/impianti riscotate	6.950.819	6.836.219	114.600
articolo 28 bis l.r. 33/2013	20.144	2.498.307	-2.478.163
<b>Totale contributi in conto esercizio</b>	<b>103.473.355</b>	<b>106.322.579</b>	<b>-2.849.223</b>
affitti e canoni attivi	952.014	951.354	660
proventi vari	1.728.205	974.997	751.208
convenzione fermate e corsie bus	3.688.525	3.441.787	246.738
pubblicità	692.364	714.053	-21.689
prestazioni a terzi	43.618	196.538	-152.920
plusvalenze straordinarie alienazione immobilizz.	67.114	33.850	33.264
rimborsi per danni subiti	294.148	198.458	95.690
rimborsi per interruzione al servizio	26.555	750	25.805
rimborsi vari e credito di imposta accisa gasolio	13.276.335	5.792.827	7.483.508

rimborso spese d'accesso documenti aziendali	14,48	54,03	-39,55
sopravvenienze attive	492.615	3.051.057	-2.558.442
penali da fornitori per inadempimenti contrattuali	1.126.986	73.316	1.053.670
vendita materiali	44.298	35.159	9.139
<b>Totale altri ricavi</b>	<b>22.430.791</b>	<b>15.464.200</b>	<b>6.966.591</b>
<b>Totale A5 del conto economico</b>	<b>125.904.146</b>	<b>121.786.779</b>	<b>4.117.368</b>

I "proventi vari" comprendono lo smobilizzo del fondo DPCM 11/3/2013 per 1,5M€ e i contributi legati all'utilizzo degli spazi aziendali per circa 0,2M€.

I rimborsi vari e credito di imposta accisa gasolio comprendono:

- il credito di imposta correlato ai consumi di gasolio (agenzia delle Dogane) per 2,2M€,
- la copertura dei costi per i servizi aggiuntivi prestati per la gestione dell'emergenza a seguito della sciagura del Ponte Morandi per 9,3M€,
- il rimborso statale degli oneri di malattia per 1,3M€,
- il contributo relativo al controllo dell'evasione tariffaria per 0,3M€.

Le penali da fornitori per inadempimenti contrattuali comprendono 1M€ per una penale per ritardata consegna.

Le sopravvenienze attive comprendono:

- regolazione inail relativa all'anno 2018 per 0,18M€,
- restituzione degli incentivi relativi all'esodo per 78k€.

#### 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 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
183.943.970	180.370.064	3.573.906

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	21.733.626	21.741.486	(7.860)
Servizi	28.565.727	27.519.727	1.046.000
Godimento di beni di terzi	2.056.941	1.936.650	120.291
Salari e stipendi	82.741.453	81.576.368	1.165.087
Oneri sociali	21.819.795	21.698.458	121.337
Trattamento di fine rapporto	5.319.576	5.462.433	(142.857)
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	(170.683)	630.271	(800.954)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	2.094.549	2.722.936	(628.387)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	10.580.269	9.708.348	871.921
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante		945.132	(945.132)
Variazione rimanenze materie prime	40.104	460.627	(420.523)
Accantonamento per rischi	7.099.292	3.389.246	3.710.046
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	2.063.321	2.578.384	(515.063)
<b>Totale</b>	<b>183.943.970</b>	<b>180.370.064</b>	<b>3.573.906</b>

## Dettaglio materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Materiali di manutenzione	6.846.976	6.642.953	204.023
Carburanti e lubrificanti	14.603.918	14.737.814	-133.896
Altri acquisti	282.732	360.719	-77.987
<b>totale</b>	<b>21.733.626</b>	<b>21.741.486</b>	<b>-7.860</b>

## Dettaglio per servizi

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Trasporti	113.572	167.065	-53.493
Lavorazioni esterne	4.725.945	4.263.334	462.611
Energia elettrica	2.736.559	2.787.060	-50.501
Gas	238.232	176.060	62.172
Acqua	214.760	180.058	34.702
Compensi agli amministratori	56.000	56.000	0
Compensi ai sindaci	82.160	82.160	0
Ricerca, addestramento e formazione	383.043	117.851	265.192
Pulizia esterna	2.144.115	2.021.765	122.350
Servizi smaltimento rifiuti speciali	146.314	94.134	52.180
Servizi commerciali	62.735	73.714	-10.979
Provvigioni a intermediari	2.160.304	2.146.033	14.271
Spese di contenzioso e recuperi crediti	102.143	208.113	-105.970
Mense gestite da terzi e buoni pasto	706.170	671.826	34.344
Spese legali e consulenze	234.555	282.994	-48.439
Spese telefoniche	524.770	503.210	21.560
Spese postali e di affrancatura	29.771	9.877	19.894
Spese servizi bancari	279.422	246.933	32.489
Assicurazioni	4.753.299	5.129.972	-376.673
Vigilanza esterna	685.799	726.213	-40.414
Trasporti TPL appaltati a terzi	5.528.067	4.944.101	583.966
Manovra Bus	1.496.904	1.445.284	51.620
Altre	1.161.088	1.185.971	-24.883
<b>totale</b>	<b>28.565.727</b>	<b>27.519.728</b>	<b>1.045.999</b>

## Dettaglio per godimento beni di terzi

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Affitti e locazioni	317.348	336.004	-18.656
Canone metro	1.000.000	1.000.000	0
Altri canoni	739.593	600.646	138.947
<b>Totale</b>	<b>2.056.941</b>	<b>1.936.650</b>	<b>120.291</b>

**Costi per il personale**

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

**Ammortamenti e svalutazioni**

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

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
AMMORTAMENTO SOFTWARE	118.960	97.015	21.945
Totale diritti di brevetto industriale e di utilizzo opere dell'ingegno	118.960	97.015	21.945
AMMORTAMENTO RIMESSE EX SPIM CON CONDIZIONE SOSPENSIVA	697.135	697.135	0
AMMORTAMENTO SPESE INCREMENTATIVE SU BENI DI TERZI	1.184.117	1.834.451	-650.334
AMMORTAMENTO COSTI PLURIENNALI	94.336	94.336	0
Totale Altre	1.975.588	2.625.922	-650.334
<i>Totale ammortamento immobilizzazioni immateriali</i>	<i>2.094.549</i>	<i>2.722.937</i>	<i>-628.388</i>
AMMORTAMENTI FABBRICATI CIVILI	7.922	7.922	0
AMMORTAMENTI FABBRICATI INDUSTRIALI	966.456	968.672	-2.216
AMMORTAMENTO COSTRUZIONI LEGGERE	28.499	26.852	1.647
<i>Totale terreni e fabbricati</i>	<i>1.002.876</i>	<i>1.003.446</i>	<i>-570</i>
AMMORTAMENTO BINARI	1.700	1.700	0
AMMORTAMENTO PALI METALLICI	5.751	5.751	0
AMMORTAMENTO SOTTOSTAZIONI	91.264	89.913	1351
AMMORTAMENTO IMPIANTI FISSI	343.776	353.879	-10.103
AMMORTAMENTO RETE AEREA	160.020	154.732	5.288
<i>Totale impianti e macchinari</i>	<i>602.511</i>	<i>605.975</i>	<i>-3.464</i>
AMMORTAMENTO APPARATI TELESORVEGLIANZA	81.463	68.538	12.925
AMMORTAMENTO MATERIALE ROTABILE	12.123	12.123	0
AMMORTAMENTO MOTRICI METRO	1.128.112	1.128.112	0
AMMORTAMENTO AUTOBUS	5.885.935	5.102.761	783.174
AMMORTAMENTO FILOBUS	901.904	901.904	0
AMMORTAMENTO IMPIANTO A CAVO	229.730	210.603	19.127
AMMORTAMENTO OFFICINA MECCANICA	207.333	254.592	-47.259
AMMORTAMENTO PONTI RADIO CIRCUITI E AMPLIF	3.323	3.323	0
AMMORTAMENTO EMETTITRICI E OBLITERATRICI	39.339	37.339	2.000

<i>Totale attrezzature industriali e commerciali</i>	8.489.261	7.719.295	769.966
AMMORTAMENTO AUTOCARRI / RIMORCHI TRASPORTO COSE	55.403	27.625	27.778
AMMORTAMENTO AUTOVETTURE	4.679	5.751	-1071,83
AMMORTAMENTO MACCHINE ORD. UFFICIO E MOBILI	24.230	21.307	2.923
AMMORTAMENTO MACCHINE ELETTRONICHE CALCOLATORI	401.309	324.950	76.359
<i>Totale altri beni</i>	<i>485.621</i>	<i>379.633</i>	<i>105.988</i>
<i>Totale ammortamento immobilizzazioni materiali</i>	<i>10.580.269</i>	<i>9.708.349</i>	<i>871.920</i>
ACCANTONAMENTO AL FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	0	945.132	-945.132
<b>Totale ammortamenti e accantonamenti</b>	<b>12.674.818</b>	<b>13.376.416</b>	<b>-701.598</b>

#### Dettaglio Accantonamento per rischi

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Franchigie assicurative	1.499.292	1.289.246	210.046
Adeguamento rischio ATP	1.700.000	0	1.700.000
Altri accantonamenti	3.900.000	2.100.000	1.800.000
<b>totale</b>	<b>7.099.292</b>	<b>3.389.246</b>	<b>3.710.046</b>

Gli altri accantonamenti si riferiscono per Euro 1.900.000 al nuovo triennio economico del CCNL autoferrotrenvieri scaduto il 31/12/2017 e per Euro 2.000.000 all'adeguamento del fondo rischi per il contenzioso Irap. Si rimanda a quanto commentato nella sezione relativa ai fondi rischi per maggiori dettagli.

#### Dettaglio Oneri diversi di gestione

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Tassa circolazione veicoli	349.549	347.405	2.144
IMU	418.177	420.140	-1.963
Tassa sui rifiuti	450.483	449.335	1.148
Altre imposte e tasse	148.798	521.563	-372.765
Contributi e associazioni sindacali e di categoria	166.072	140.188	25.884
Abbonamenti riviste, giornali ed editoria	9.622	10.842	-1.220
Minusvalenze ordinarie	48.313	31.903	16.410
sopravvenienze passive	348.799	511.480	-162.681
Altre spese	123.508	145.528	-22.020
<b>totale</b>	<b>2.063.322</b>	<b>2.578.384</b>	<b>-515.062</b>

All'interno delle sopravvenienze passive è stata contabilizzata la differenza negativa che il contributo MIUR aveva stanziato in origine ad AMT per il trasporto gratuito degli studenti residenti nella zona del ponte Morandi sottoposta a decreto di emergenza della Protezione Civile relativo all'anno 2018 per Euro 127k€ e il contributo per l'autorità di regolazione dei trasporti per 70k€.

**C) Proventi e oneri finanziari**

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
(327.389)	(387.188)	59.799

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Da partecipazione			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni			
Da titoli iscritti nell'attivo circolante			
Proventi diversi dai precedenti	2.515	85.174	(82.659)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(329.904)	(472.362)	142.458
Utili (perdite) su cambi			
<b>Totale</b>	<b>(327.389)</b>	<b>(387.188)</b>	<b>59.799</b>

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

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

	Interessi e altri oneri finanziari
Prestiti obbligazionari	
Debiti verso banche	315.842
Altri	14.062
<b>Totale</b>	<b>329.904</b>

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale
Interessi su obbligazioni						
Interessi bancari					315.842	315.842
Interessi fornitori						
Interessi medio credito						
Scoti o oneri finanziari						
Interessi su finanziamenti					14.062	14.062
Ammortamento disaggio di emissione obbligazioni						
Altri oneri su operazioni finanziarie						
Accantonamento al fondo rischi su cambi						
Arrotondamento						
<b>Totale</b>					<b>329.904</b>	<b>329.904</b>

**Altri proventi finanziari**

Descrizione	Controllate	Collegate	Controllanti	Imprese sottoposte al controllo delle controllanti	Altre	Totale

Interessi su obbligazioni					
Interessi su titoli					
Interessi bancari e postali				1.462	1.462
Interessi su finanziamenti					
Interessi su crediti commerciali					
Altri proventi				1.053	1.053
Arrotondamento					
<b>Totale</b>				<b>2.515</b>	<b>2.515</b>

**Utile e perdite su cambi**

Non presenti.

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

Non presenti.

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
364.145	25.573	338.572

Imposte	Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
<b>Imposte correnti:</b>	364.145	25.573	338.572
IRES	184.555	3.083	181.472
IRAP	179.590	22.489	157.101
Imposte sostitutive			
<b>Imposte relative a esercizi precedenti</b>			
<b>Imposte differite (anticipate)</b>			
IRES			
IRAP			
Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale			
<b>Totale</b>	<b>364.145</b>	<b>25.573</b>	<b>338.572</b>

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	460.967	
Onere fiscale teorico	110.632	
Variazioni in aumento ai fini Ires	7.719.083	
Variazioni in diminuzione ai fini Ires	-4.335.157	
Totale variazioni del reddito	3.383.926	
Imponibile fiscale ante perdite fiscali	3.844.893	
Perdite pregresse (80%)	3.075.914	
Imponibile fiscale	768.979	
<b>IRES corrente sul reddito dell'esercizio</b>		<b>184.555</b>

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato economico A-B	788.356	
Onere fiscale teorico	33.111	
Variazioni in aumento ai fini Irap	7.822.763	
Variazioni in diminuzione ai fini Irap	-4.335.157	
Totale variazioni del reddito	3.487.606	
Imponibile fiscale	4.275.962	
<b>IRAP corrente sul reddito dell'esercizio</b>		<b>179.590</b>

#### Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti:

a) Non sono state rilevate 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. Pertanto le passività per imposte differite non vengono contabilizzate qualora esistano scarse probabilità che il debito insorga.

b) Non sono state scritte imposte anticipate in bilancio attinenti alle perdite di esercizi precedenti. Infatti, pur esistendo perdite fiscali, riportabili ai fini IRES e tenuto conto che allo stato attuale non risulta possibile determinare il momento (coincidente con la certezza riguardo al conseguimento di utili futuri) in cui tali perdite saranno utilizzate a compensazione di redditi fiscalmente imponibili, in base al generale principio di prudenza, non sono state accertate le relative imposte anticipate.

#### Operazioni di locazione finanziaria (leasing)

Non presenti.

#### 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	2019
Ricavi titoli di viaggio	593.900
Corsie riservate e fermate bus	3.688.525
Altri ricavi	63.358
<b>Totale ricavi</b>	<b>4.345.782</b>

COSTI	2019
Canone metropolitana 2019	1.000.000
Varie	9.569
<b>Totale costi</b>	<b>1.009.569</b>

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

RICAVI	2019
Ricavi titoli di viaggio	259.017
Canoni rimesse	883.602
<b>Totale ricavi</b>	<b>1.142.619</b>

COSTI	2019
Manutenzione deposito di Carasco	24.210
Abbonamenti integrati 2019	203.727
<b>Totale costi</b>	<b>227.937</b>

### Altre informazioni

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

Qualifica	Compenso
Amministratori	56.000
Collegio sindacale	82.160

### 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	50.790
Altri servizi di verifica svolti	28.713
Servizi di consulenza fiscale	
Altri servizi diversi dalla revisione contabile	
<b>Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione</b>	<b>79.503</b>

## Rendiconto finanziario

	FY2019	FY2018
<b>A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale</b>		
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	96.822	322.516
Imposte sul reddito	364.145	25.573
Interessi passivi/(interessi attivi)	327.389	-
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	- 18.801	1.947
<b>Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>769.555</b>	<b>324.464</b>
<u>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto:</u>		
Accantonamenti ai fondi	- 3.283.520	3.389.246
Ammortamenti delle immobilizzazioni	12.674.818	12.431.284
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	-	28.918
Altre rettifiche per elementi non monetari	-	-
	<b>10.160.853</b>	<b>16.173.912</b>
<b>Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>		
<u>Variazioni del capitale circolante netto:</u>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	40.104	450.627
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	- 2.890.184	- 18.481.091
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	8.034.795	- 7.887.770
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	388.387	- 565.528
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	21.983.959	- 3.546.272
Altre variazioni del capitale circolante netto	- 15.070.856	26.679.812
	<b>22.647.057</b>	<b>12.833.690</b>
<b>Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>		
Altre rettifiche	- 327.389	-
Interessi incassati/(pagati)	-	-
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
Dividendi incassati	1.581.602	- 1.484.866
Utilizzo dei fondi	-	- 447.856
Altri incassi/(Pagamenti)	23.901.270	10.900.968
	<b>23.901.270</b>	<b>10.900.968</b>
<b>Flusso finanziario dopo le altre rettifiche</b>		
<b>Flusso finanziario della gestione reddituale (A)</b>		
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>	- 37.218.876	- 11.084.840
(Investimenti)	- 37.237.677	- 11.084.840
Prezzo di realizzo disinvestimenti	18.801	-
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>	- 750.835	- 2.310.318
(Investimenti)	- 750.835	- 2.333.560
Prezzo di realizzo disinvestimenti	- 1.999.850	- 884.808
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>	- 2.000.000	- 884.958
(Investimenti)	150	150
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<b>Attività Finanziarie non immobilizzate</b>	-	-
(Investimenti)	-	-
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)</b>	<b>- 39.969.561</b>	<b>- 14.279.966</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<u>Mezzi di terzi:</u>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	16.156.528	- 1.680.000
Accensione finanziamenti	-	-
Rimborso finanziamenti	-	1.680.000
<u>Mezzi propri:</u>		
Aumento di capitale a pagamento	8.952	-
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-	10.290
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	-	-
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)</b>	<b>16.165.480</b>	<b>- 1.690.290</b>
<b>Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)</b>	<b>97.190</b>	<b>- 5.069.288</b>
<b>Disponibilità liquide al 1 gennaio</b>	10.963.129	16.032.417
<b>Disponibilità liquide al 31 dicembre</b>	11.060.319	10.963.129
<b>Delta disponibilità liquide</b>	<b>97.190</b>	<b>- 5.069.289</b>

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

ente	ricavi al netto iva (€)	causale
Agenzia delle Dogane	2.211.992	Credito imposta accisa sui carburanti per trazione
Atp. Esercizio S.r.L. (controllata)	1.142.619	Ricavi per locazioni e titoli di viaggio
Città metropolitana di Genova	79.773.311	Contratto di servizio urbano Genova
Città metropolitana di Genova	10.580.558	Rimborso oneri CCNL autoferrotrenvieri
Città metropolitana di Genova	9.185.102	Decreto "Genova" Morandi
Città metropolitana di Genova	280.000	Progetto controlleria
Città metropolitana di Genova	83.333	Quote di contributi in c/investimenti
Comune di Genova	4.200.000	Rimborso oneri CCNL autoferrotrenvieri
Comune di Genova	3.688.525	Convenzione per la gestione delle corsie riservate e fermate bus
Comune di Genova	325.727	Quote di contributi in c/investimenti
Comune di Genova	593.900	Vendita titoli di viaggio e diversi
Comune di Genova	63.358	Ricavi vari
Filse S.p.A./ Regione Liguria	20.144	Articolo 28 bis legge 33/2013
Inps	1.275.864	Rimborso oneri di malattia 2012 (compensazione a mezzo F24/DM)
Ministero Infrastrutture	1.559.088	Quote di contributi in c/investimenti
MIUR/ Città Metropolitana di Genova	142.737	Gestione Emergenza Ponte Morandi
Regione Liguria	1.823.334	Contratto di servizio Ferrovia Genova Casella
Regione Liguria	4.982.671	Quote di contributi in c/investimenti
<b>totale a conto economico</b>	<b>121.913.260</b>	

Gli importi di cui sopra sono rilevati dalla contabilità e nel Bilancio 2019 di AMT in base al criterio di competenza e sono al netto IVA, se presente, in quanto l'imposta sul valore aggiunto, qualora incassata, non viene trattenuta dall'Azienda ma versata allo Stato in base alla normativa di riferimento.

Nel corso dell'esercizio la Società ha effettuato un versamento in conto futuro aumento di capitale alla controllata ATP Esercizio S.R.L. di Euro 2.000.000 convertito successivamente in aumento di capitale sociale per euro 1.803.900.

### Destinazione del risultato d'esercizio

Si propone all'Assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

<b>Risultato d'esercizio al 31/12/2019</b>	<b>Euro</b>	<b>96.822</b>
100% a riserva legale	Euro	96.822

### 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.

L'Amministratore Unico  
Ing. Marco Beltrami

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

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**

**AL BILANCIO D'ESECIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019**

(Art. 2429 secondo comma del Codice Civile)

Agli Azionisti della *Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.*

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed il Collegio sindacale ha rinunciato ai termini di cui all'art. 2429 c.c.

#### **Attività di vigilanza**

La nostra attività si è sviluppata ispirandosi alle disposizioni di legge e alle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

- Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.
- Abbiamo partecipato alle assemblee degli Azionisti ed alle riunioni con l'Organo Amministrativo, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.
- Abbiamo acquisito dall'Amministratore Unico, durante le riunioni periodiche e gli incontri informali, informazioni in merito all'andamento della gestione ed alla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche,



effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

- Abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- Abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile della Società, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni e mediante l'esame diretto di documenti aziendali, e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- Abbiamo incontrato periodicamente il soggetto incaricato della revisione legale dei conti mantenendo un costante scambio di informazioni e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.
- Abbiamo incontrato l'Organismo di vigilanza mantenendo un costante scambio di informazioni e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.
- Abbiamo visionato la relazione sul governo societario, redatta dall'Organo Amministrativo in ottemperanza a quanto stabilito dal Testo Unico delle Società a partecipazione pubblica (di cui al D.Lgs. 175/2016), che risulta conforme al disposto normativo.
- Nel corso dell'esercizio non sono pervenute al Collegio denunce ex art. 2408 c.c., né risultano presentate al Tribunale denunce ex art 2409 primo e settimo comma c.c.
- Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.



## **Bilancio d'esercizio**

Relativamente al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, in aggiunta a quanto precede Vi attestiamo che:

- Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- Per quanto a nostra conoscenza, l'Amministratore Unico, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c.
- Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni a riguardo.
- Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e la sua coerenza con il bilancio in esame, a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- La società informa nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa in merito ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed alla evoluzione prevedibile della gestione e ciò anche con riferimento alla recente emergenza "Covid-19", in relazione alla quale il Collegio ha verificato le misure contenitive e le azioni prese in correlazione alla continuità delle attività aziendali e tenuto conto della tutela dei dipendenti e della privacy. Allo stato attuale, fatte le dovute valutazioni, non è possibile prevedere l'evoluzione che potrà avere tale fenomeno, anche in Italia, e, di conseguenza, gli impatti che potrebbe avere sull'economia, in funzione dell'esito delle misure di contenimento previste dai governi e dalle banche centrali dei paesi colpiti dalla diffusione del virus.



**Rilievi e richiami di informativa contenuti nella relazione della Società di revisione.**

L'incarico di revisione legale dei conti è affidato alla società Deloitte & Touche S.p.A sino all'approvazione del bilancio al 31/12/2019.

Il Collegio Sindacale ha vigilato, per quanto di competenza, sulla revisione legale dei conti annuali.

Il Revisore ha quindi provveduto, in relazione al progetto di bilancio d'esercizio riferito al 31 dicembre 2019, all'accertamento della corrispondenza dello stesso alle risultanze dei libri e delle scritture contabili, e della conformità del medesimo alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, concludendo in merito il proprio lavoro con l'evidenziazione del giudizio professionale espresso nella relazione datata 17 giugno 2020 ai sensi degli artt. 14 e 19 bis del D. Lgs. 39/2010.

La relazione del Revisore presenta il seguente giudizio professionale senza rilievi:

*"A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a. al 31 dicembre 2019, 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, incluse le disposizioni previste dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n.23 convertito nella L. 5 giugno 2020 n. 40"*

e richiama l'attenzione sui paragrafi "Continuità Aziendale" e "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione in cui l'Amministratore Unico informa di non aver tenuto conto degli eventi occorsi in data successiva al 31 dicembre 2019, avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020 n.23 convertito nella L. 5 giugno 2020 n.40 indicando peraltro i fattori di rischio, le assunzioni effettuate e le incertezze significative identificate nonché i piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze. Al riguardo il Collegio condivide i richiami di informativa sopra esposti e ritiene di non formulare proposte in merito.



Si richiama altresì quanto esposto in nota integrativa circa i fondi rischi esposti a bilancio e specificatamente:

- 1) Il fondo rinnovo CCNL periodo 2018-2020 è stato incrementato di Euro 1.900.000 in conformità a quanto fatto nel passato esercizio e ciò a seguito della quantificazione dei maggiori costi per il nuovo contratto CCNL nazionale ferrotranvieri, scaduto a fine 2017.
- 2) Il fondo rischi partecipazioni appostato nel 2016 per fronteggiare il rischio inerente alla situazione finanziaria di ATP S.p.A. è stato mantenuto anche a seguito dell'incorporazione della stessa società in AMT per tenere conto dei rischi inerenti alla nuova controllata ATP S.r.l. (già controllata da ATP S.p.A.) ed è stato incrementato per Euro 1.700.000 per l'incremento del valore assoluto della partecipazione in seguito all'aumento di capitale sottoscritto nell'esercizio.
- 3) Il fondo rischi ex DPCM 11/3/2013 e legge regionale 25/2015, costituito nel 2016 per coprire i rischi che possono derivare da un'eventuale decurtazione dei contributi in conto esercizio è stato decurtato di Euro 1.500.000 a seguito comunicazione della Regione Liguria avente ad oggetto il rischio potenziale.
- 4) Il fondo rischi franchigie assicurative è stato incrementato per la quantificazione della copertura della quota di rischio a carico dell'Azienda contrattualmente prevista in caso di rimborso danni.
- 5) Il fondo rischi per responsabilità contrattuale è stato decrementato a seguito della relativa sentenza di risarcimento.

In conformità con le relazioni dei passati esercizi, il Collegio Sindacale evidenzia altresì che è in essere un contenzioso con l'Amministrazione finanziaria avente per oggetto la fruibilità della deducibilità dalla base imponibile IRAP del cosiddetto "cuneo fiscale" di cui all'art. 11 comma 1 lett. a) num.2 e 4 del d.lgs. 446/1997.



Le sentenze di secondo grado relative alle annualità 2007 e 2008 hanno sancito la debenza delle imposte a carico di AMT e la non debenza delle sanzioni. La società ha presentato ricorso in Cassazione.

Con riferimento al 2009 la sentenza di secondo grado ribaltando totalmente quella di primo grado che aveva riconosciuto le ragioni dell'azienda, ha sancito la debenza delle imposte e delle sanzioni a carico di AMT. La società ha presentato ricorso in Cassazione.

Infine le richieste di rimborso per gli anni 2010-2011,2012,2013 e 2014 sono state respinte in primo grado ed è stato presentato il relativo ricorso.

Il fondo rischi appostato in bilancio è stato incrementato alla luce della sentenza di secondo grado per il 2009 ed è stato ritenuto congruo dai legali che assistono la Società.

### **Conclusioni**

In base alle verifiche effettuate direttamente ed in considerazione di quanto in precedenza evidenziato, nonché tenuto conto delle risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nella relazione di revisione del bilancio il Collegio propone all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31.12.2019 portante un risultato positivo pari ad Euro 96.822, così come redatto dall' Amministratore Unico e Vi invita a deliberare in merito alla destinazione del risultato d'esercizio.

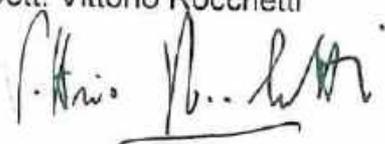
Vi segnala infine, che, con l'approvazione del presente bilancio, lo scrivente Organo di Controllo viene a scadenza per compiuto triennio e, nel ringraziare per la fiducia accordata, Vi invita a deliberare in merito.

Genova, 18.06.2020

Per il Collegio Sindacale

Il Presidente

Dott. Vittorio Rocchetti



**AZIENDA MOBILITÀ  
E TRASPORTI S.p.A.**

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019

**Relazione della Società di Revisione  
Indipendente**

## RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

**Agli Azionisti della  
Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.**

### RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2019, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2019, 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, incluse le disposizioni previste dall'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 convertito nella L. 5 giugno 2020 n. 40.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della Società di Revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Applicazione dell'art. 7 del D.L. 8 aprile 2020, n. 23 convertito nella L. 5 giugno 2020 n. 40 e incertezze significative relative alla continuità aziendale

Richiamiamo l'attenzione sui paragrafi "Continuità Aziendale" e "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione, in cui l'Amministratore Unico indica che, a causa degli effetti connessi all'epidemia da Covid-19, il bilancio d'esercizio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale avvalendosi della facoltà di deroga prevista dall'art. 7.

Ai fini dell'esercizio di tale deroga, e coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 6 dell'OIC, l'Amministratore Unico indica di aver valutato, sulla base delle informazioni disponibili alla data del 31 dicembre 2019, sussistente il presupposto della continuità aziendale a tale data in applicazione del paragrafo 21[22] dell'OIC 11. A tale riguardo, l'Amministratore Unico informa di non aver tenuto conto, nell'ambito di tale valutazione, degli eventi occorsi in data successiva al 31 dicembre 2019.

Nei medesimi paragrafi della relazione sulla gestione, l'Amministratore Unico fornisce informazioni aggiornate alla data di preparazione del bilancio circa la propria valutazione in merito alla sussistenza del presupposto della continuità aziendale, indicando inoltre i fattori di rischio, le assunzioni effettuate e le incertezze significative identificate, nonché i piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi con riferimento agli aspetti sopra riportati.

#### **Altri aspetti – applicazione del principio di revisione ISA Italia 570**

Come indicato nel precedente paragrafo, l'Amministratore Unico, nel valutare l'applicabilità della deroga prevista dal citato art. 7, riporta nella relazione sulla gestione di aver valutato sussistente il presupposto della continuità aziendale al 31 dicembre 2019, senza tener conto degli eventi occorsi successivamente a tale data, coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento Interpretativo n. 6 dell'OIC.

Conseguentemente, non si è tenuto conto di tali eventi nell'applicazione del principio di revisione ISA Italia 570 "Continuità aziendale" con riferimento alla valutazione del presupposto della continuità aziendale effettuata dall'Amministratore Unico al 31 dicembre 2019 sulla base delle informazioni disponibili a tale data.

#### **Responsabilità dell'Amministratore Unico e del Collegio Sindacale per il bilancio d'esercizio**

L'Amministratore Unico è responsabile 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 dallo stesso ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

L'Amministratore Unico è responsabile 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.

L'Amministratore Unico utilizza il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbia 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 dall'Amministratore Unico, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte dell'Amministratore Unico del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

## RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

### Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

L'Amministratore Unico della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della Società al 31 dicembre 2019, 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 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

  
Carlo Lagana  
Socio

Genova, 17 giugno 2020



---

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

---

**LA PRESENTE RELAZIONE SI RIFERISCE  
ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019**

---

Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A.

Sede legale in Genova, Via Montaldo 2

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

Capitale sociale Euro 29.521.464,00 interamente versato

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

## INDICE

<i>PREMESSA</i> .....	3
1. <i>PROFILO DELLA SOCIETA'</i> .....	3
2. <i>INFORMAZIONI SUGLI ASSETTI PROPRIETARI ALLA DATA DEL 31/12/2016</i> .....	5
3. <i>SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE RISCHI</i> .....	5
4. <i>CODICE ETICO</i> .....	6
5. <i>VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI CRISI AZIENDALE</i> .....	6
6. <i>ATTESTAZIONI EX ART. 6 COMMA 5 DLGS 175/2016</i> .....	7

## **PREMESSA**

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

### **1. PROFILO DELLA SOCIETÀ**

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

La struttura di governo societario prevede un Amministratore Unico al quale è rimessa la gestione operativa ordinaria della Società.

L'Amministratore Unico 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.

L'Amministratore unico dura in carica tre esercizi ed è rieleggibile. L'Amministratore Unico 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, l'Amministratore Unico 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 2019

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

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

- **Restrizioni all'esercizio dell'attività d'impresa:** Ai sensi dell'art 4 dello Statuto sociale, la Società è vincolata ad effettuare oltre l'ottanta per cento del proprio fatturato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dagli enti pubblici soci.

- **Restrizioni al trasferimento di titoli:** Ai sensi dell'art. 6 dello Statuto sociale, non è permessa la partecipazione di capitali privati e la maggioranza assoluta del capitale sociale dovrà essere detenuta dal Comune di Genova.
- **Partecipazioni rilevanti nel capitale:** Ai sensi dell'art. 6 dello Statuto sociale, la maggioranza assoluta del capitale sociale dovrà essere detenuta dal Comune di Genova.
- **Titoli che conferiscono diritti speciali:** Non sono previsti dallo Statuto titoli che conferiscono diritti speciali di controllo né esistono soggetti titolari di poteri speciali ai sensi delle disposizioni normative e statutarie vigenti.
- **Partecipazione azionaria dei dipendenti:** Non prevista.
- **Restrizioni al diritto di voto:** Lo Statuto non prevede restrizioni al diritto di voto. Ogni azione dà diritto ad un voto.
- **Accordi tra azionisti:** In data 8 maggio 2018 gli Enti Soci di AMT hanno stipulato tra loro patti parasociali che sono conservati agli atti della Società. Non ne sono stati stipulati nel corso del 2019.
- **Clausole di change of control:** Non sussistono.
- **Deleghe ad aumentare il capitale sociale e autorizzazioni all'acquisto di azioni proprie:** non presenti nel corso del 2019.
- **Attività di direzione e coordinamento (ex art. 2497 e ss. c.c.):** AMT 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.

L'Amministratore Unico definisce le linee di indirizzo del sistema di controllo interno, in modo che i principali rischi risultino identificati e misurati sul piano quali-quantitativo, 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 dall'AU in tema di controllo interno e gestione dei rischi.
- il Dirigente Preposto al controllo di gestione e alla redazione dei documenti contabili;
- il Collegio Sindacale, che vigila sull'efficacia del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.
- La Società di Revisione.

- L'Organismo di Vigilanza<sup>1</sup> ex Dlgs 231/01 e la relativa funzione audit;

#### 4. CODICE ETICO

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

Il Codice, aggiornato nel corso del 2018 e da ultimo in data 3 febbraio 2020, 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.

#### 5. VALUTAZIONE DEL RISCHIO 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

---

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

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 31/12/2019 per la descrizione di tali azioni.

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

Il livello della liquidità aziendale è quotidianamente monitorato dagli organi sociali con valutazione prospettica di breve e medio periodo sulla base delle scadenze. Le linee di affidamento presenti attualmente coprono un'eventuale "blocco" e/o ritardo degli incassi delle compensazioni pubbliche mensili per un tempo massimo di 3 mesi.

Il livello del patrimonio netto aziendale è monitorato mensilmente mediante "chiusure" del conto economico operativo e straordinario volte a misurare il risultato economico netto infrannuale.

#### Margini ed indici

	2019	2018	2017	2016	2015
Valore Aggiunto (Euro)	130.272.607	126.868.468	129.718.330	125.319.168	124.394.756
Margine Operativo Lordo (Euro)	20.582.485	17.500.939	14.503.717	13.884.600	15.828.295
Risultato Operativo (Euro)	788.355	735.277	427.232	424.479	593.441
ROE NETTO	0,003	0,01	0,03	0,02	0,01
ROI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ROS	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Margine primario di struttura (Euro)	-119.619.168	-92.402.297	-90.470.654	-96.483.104	-101.141.470
Quoziente primario di struttura (Euro)	0,2	0,25	0,1	0,09	0,08
Margine secondario di struttura (Euro)	-52.851.669	-21.637.839	-17.943.033	-13.731.696	-12.982.438
Quoziente secondario di struttura (Euro)	0,65	0,82	0,82	0,87	0,88
Liquidità primaria	0,56	0,66	0,72	0,8	0,82
Liquidità secondaria	0,59	0,7	0,77	0,84	0,86
Indebitamento	4,02	3,19	10,98	11,39	13,28
Tasso copertura immobilizzi	0,53	0,68	0,66	0,71	0,71

## 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,..."	AMT non ha ritenuto di fare tale integrazione in quanto la Città Metropolitana di Genova, con Delibera del Consiglio Metropolitan 44/2018 del 30/11/2018, ha affidato "in-house" ad AMT il servizio di trasporto pubblico urbano per il periodo 2020-2029 con opzione fino al 2034.
b)	Un ufficio di controllo interno, che collabora con l'organo di controllo statutario,...."	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; Amministratore Unico
c)	Codici di condotta propri, aventi ad oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti, ....)	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.  Peraltro, l'Azienda ha adottato un Codice Etico implementando un modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs n. 231/2001 atto a prevenire e/o ridurre il rischio che vengano poste in essere condotte illecite <sup>2</sup> .  L'Azienda è inoltre soggetta alla disciplina ex d. lgs 33/2013 in materia di obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni favorendo in questo modo un

<sup>2</sup> L'Assemblea dei Soci del 2 Agosto 2013 ha approvato il modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lett. a) del D.Lgs. 231/2001 (il "Modello"), disponibile anche sul sito internet della Società ([www.amt.genova.it](http://www.amt.genova.it)) nella sezione Amministrazione Trasparente. Tale modello è stato aggiornato nel corso del 2019.

		controllo sociale da parte di tutti i portatori di interesse nella Società.
d)	Programmi di responsabilità sociale di impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell'Unione Europea	L'Azienda al momento non ha attivato programmi di responsabilità sociale. Per contro, a seguito del rinnovo del CCNL si prevede vengano adottati Piani di <i>Welfare</i> aziendali al fine di migliorare la qualità della vita lavorativa ed extra lavorativa dei propri dipendenti e loro familiari.

Nel corso dell'Esercizio l'Amministratore Unico ha riferito in Assemblea sull'attività svolta e programmata e si è adoperato per assicurare agli azionisti un'adeguata informativa circa gli elementi necessari perché esso potessero assumere, con cognizione di causa, le decisioni di competenza assembleare.

La società ritiene che le disposizioni di cui agli artt. 2391 e 2391-bis del c.c. nonché quelle dello Statuto sociale contengano una disciplina sufficiente a tutelare gli interessi degli azionisti e dei creditori.

Non vi sono pratiche di governo societario ulteriori rispetto a quelle già indicate nei precedenti punti.

AMT SPA  
L'Amministratore Unico  
Marco Beltrami

