



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE APPROVATA DAL CONSIGLIO COMUNALE NELLA SEDUTA PUBBLICA  
DI PRIMA CONVOCAZIONE DEL 12/05/2026

**ATTO N. DCC 14**

**PIANO DI RISANAMENTO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI**

Presiede: il Presidente Claudio Villa

Assiste: il Segretario Generale Pasquale Criscuolo, nell'esercizio dei compiti di collaborazione e delle funzioni di assistenza giuridico- amministrativa in ordine alla conformità dell'azione amministrativa alle leggi, allo statuto ed ai regolamenti, ai sensi dell'art. 97 comma 2 del D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.

Presente il Vice Segretario Generale Cinzia Marino

Al momento della deliberazione risultano presenti (P), presenti da remoto (PR), ed assenti (A) i Signori:

1.	VILLA CLAUDIO	PRESIDENTE	P
2.	SALIS SILVIA	SINDACA	P
3.	ALFONSO DONATELLA ANITA	CONSIGLIERA	P
4.	AVVENENTE MAURO	CONSIGLIERE	P
5.	BEVILACQUA ALESSIO	CONSIGLIERE	P
6.	BIANCHI ALESSANDRA	CONSIGLIERA	P
7.	BORDILLI PAOLA	CONSIGLIERA	P
8.	BRUZZONE FILIPPO	CONSIGLIERE	P
9.	CANESSA CERCHI VITTORIA	CONSIGLIERA	P
10.	CAPUTO MARTINA	CONSIGLIERA	P

11.	CARAFFINI MARIO	CONSIGLIERE	P
12.	CASINI MARCO	CONSIGLIERE	P
13.	CAVO ILARIA	CONSIGLIERA	P
14.	CENTOFANTI MARIA LUISA	CONSIGLIERA	P
15.	CHIAROTTI CLAUDIO	CONSIGLIERE	P
16.	FALCONE VINCENZO	CONSIGLIERE	P
17.	FALTERI DAVIDE	CONSIGLIERE	P
18.	FINOCCHIO SERENA	CONSIGLIERA	P
19.	FRIGERIO ENRICO	CONSIGLIERE	P
20.	GAMBINO SERGIO	CONSIGLIERE	P
21.	GANDOLFO NICHOLAS	VICEPRESIDENTE	P
22.	GARZARELLI LORENZO	CONSIGLIERE	P
23.	GHIO FRANCESCA	VICEPRESIDENTE	P
24.	GREGORIO FABIO	CONSIGLIERE	P
25.	KAABOUR SI MOHAMED	CONSIGLIERE	P
26.	MACCAGNO PAOLA	CONSIGLIERA	P
27.	MARANGONI EDOARDO	CONSIGLIERE	P
28.	MARESCA FRANCESCO	CONSIGLIERE	P
29.	MASCIA MARIO	CONSIGLIERE	P
30.	MESMAEKER MARCO	CONSIGLIERE	P
31.	ORLANDO ANNA	CONSIGLIERA	P
32.	PELLERANO LORENZO	CONSIGLIERE	P
33.	PICIOCCHI PIETRO	CONSIGLIERE	P

34.	ROMEO MASSIMO	CONSIGLIERE	P
35.	RUSSO MONICA	CONSIGLIERA	P
36.	SICIGNANO LAURA	CONSIGLIERA	P
37.	STUPPIA ROSANNA	CONSIGLIERA	P
38.	TASSARA SARA	CONSIGLIERA	P
39.	VACALEBRE VALERIANO	CONSIGLIERE	P
40.	VASSALLO ENRICO	CONSIGLIERE	A
41.	VENTURINI ERIKA	CONSIGLIERA	P

Sono presenti (P) e assenti (A) gli Assessori:

1.	TERRILE ALESSANDRO LUIGI	Vicesindaco	P
2.	FERRANTE MASSIMO	Assessore	P
3.	MONTANARI GIACOMO	Assessore	P
4.	PATRONE DAVIDE	Assessore	P
5.	ROBOTTI EMILIO	Assessore	P
6.	BEGHIN TIZIANA	Assessora	A
7.	BRUZZONE RITA	Assessora	P
8.	COPPOLA FRANCESCA	Assessora	P
9.	LODI CRISTINA	Assessora	P
10.	PERICU SILVIA	Assessora	P
11.	VISCOGLIOSI ARIANNA	Assessora	P

Il Presidente pone in discussione la proposta della Giunta n.14 del 7 maggio 2026.

Il Segretario Generale, avv. Pasquale Criscuolo comunica che, a seguito dell'integrazione dei pareri tecnici, si rende necessario adeguare nelle premesse il paragrafo relativo all'acquisizione dei pareri come segue:

“Acquisiti i tre pareri di regolarità tecnica espressi dai responsabili dei servizi competenti, ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, primo comma del D. Lgs. 267/2000 e ss. mm. e ii. e successivamente integrati con note prot. n. 236058 del 08/05/2026, n. 236084 del 08/05/2026, n. 237183 del 11/05/2026;”

Conseguentemente, le suddette note integrative vengono allegate al presente provvedimento.

Su proposta del Vice Sindaco, Alessandro Terrile, con delega all'Indirizzo e controllo strategico sulle società partecipate, dell'Assessore alla Mobilità sostenibile, Emilio Robotti, con delega all'Indirizzo operativo di AMT S.p.A. e dell'Assessore alla Casa, Davide Patrone, con delega al Patrimonio.

Visti:

- l'art. 14 del d.lgs. n. 175/2016;
- gli artt. 42 e 194 del d.lgs. n. 267/2000;
- il d.lgs. n. 14/2019;

Premesso che:

- AMT S.p.A. (in avanti anche solo “AMT” o “la società”) è la società *in house* che gestisce il servizio di trasporto pubblico locale in ambito urbano ed extraurbano. L'Ente detiene il 94,94% del capitale sociale ed esercita sulla società il controllo analogo congiunto insieme agli altri Soci pubblici;
- l'ultimo bilancio approvato, relativo all'esercizio 2023, si è chiuso con un utile di 267.461 euro. Allo stato, non risulta ancora intervenuta l'approvazione del bilancio 2024 da parte dell'assemblea dei Soci, né delle Relazioni Previsionali Programmatiche per i periodi 2025-2027 e 2026-2028;
- in data 23/6/2025, il Collegio sindacale ha inoltrato alla società una segnalazione ai sensi degli artt. 250<sup>octies</sup> del d.lgs. n. 14/2019, 14, co. 2 del d.lgs. n. 175/2016 e 2423 e ss. c.c., con la quale ha invitato il Consiglio di Amministrazione a predisporre un piano di intervento idoneo ad affrontare tempestivamente la situazione di crisi rilevata;
- a seguito della segnalazione di cui sopra, anche il Socio ha richiesto alla società la predisposizione di un piano di intervento. A tal fine, nell'assemblea del 23/7/2025 il Consiglio di Amministrazione ha presentato le linee guida di un piano di intervento, approvate dai Soci come prodromiche alla predisposizione di un piano aziendale volto al superamento della crisi economico-finanziaria in atto. In tale occasione, il Socio ha richiesto che il piano sia conforme all'art. 14, co. 4 del d.lgs. n. 175/2016 e certificato da un professionista; ha altresì invitato gli amministratori ad assumere da subito i provvedimenti necessari a prevenire l'aggravamento della crisi;

- con nota datata 2/10/2025, il nuovo Consiglio di Amministrazione (nominato il 28/8/2025) ha trasmesso una relazione sullo stato patrimoniale al 31/8/2025, il *forecast* 2025, la situazione economico-patrimoniale provvisoria al 31/12/2024 e il piano industriale di risanamento 2025-2029, con i quali la società ha per la prima volta prospettato al Socio una chiusura in perdita per il 2024 e per il 2025. Detti documenti sono stati oggetto di discussione nella Commissione consiliare del 15/10/2025;
- il 14/10/2025 la società ha presentato istanza alla Camera di Commercio di Genova per la nomina di un Esperto ai sensi dell'art. 17 del d.lgs. n. 14/2019 nell'ambito di un percorso di composizione negoziata della crisi di impresa. L'istanza è stata corredata dalla richiesta di concessione di misure protettive verso l'intero ceto creditorio, salva l'esclusione dei crediti dei lavoratori, e dalla dichiarazione di sospensione degli obblighi e cause di scioglimento di cui agli artt. 2446, 2447 e 2484 c.c. In data 22/10/2025, l'Esperto designato ha accettato la nomina.

La procedura di Composizione negoziata della crisi di impresa, regolata dagli artt. 12 e seguenti del d.lgs. n. 14/2019, prevede che il debitore possa stipulare un accordo di ristrutturazione dei debiti con i propri creditori, basato su un piano economico-finanziario di cui un professionista indipendente è chiamato ad attestare la veridicità dei dati e la fattibilità. Ottenuta l'asseverazione del piano, l'accordo è soggetto a omologa giudiziale;

- il 24/11/2025, AMT ha richiesto alla Città Metropolitana di Genova, in qualità di Ente d'Ambito, e alla Regione Liguria la revisione dei contratti di servizio, alla luce delle sottocompensioni emerse nel corso della predisposizione del piano economico-finanziario di cui sopra;
- il 24/12/2025 il Tribunale di Genova ha accolto la richiesta di concessione delle misure protettive per 120 giorni, in seguito ulteriormente prorogate sino al 19/6/2026;
- con Decisione di Giunta n.1 del 24/11/2025, l'Amministrazione ha confermato l'impegno dell'Ente a sostenere il percorso di risanamento di AMT;
- a seguito della Decisione di cui sopra, con nota del 13/02/26, il Comune di Genova ha manifestato l'intenzione di proseguire in buona fede le interlocuzioni in corso con la stessa AMT, l'Esperto e gli altri Enti Pubblici interessati al fine di individuare e definire le modalità, l'entità e le tempistiche del proprio intervento a supporto del percorso di risanamento, nel rispetto del quadro normativo di riferimento, rinviando alle necessarie valutazioni di competenza del Consiglio Comunale. Anche Regione Liguria (con nota del 13/02/2026) e Città Metropolitana di Genova (con nota del 16/02/26) hanno espresso la propria disponibilità a sostenere la società nel suo processo di risanamento;
- in data 30/4/2026, la Giunta Regionale ha licenziato un disegno di legge a supporto del trasporto pubblico locale, da sottoporre all'approvazione del Consiglio Regionale, che dispone:

(i) all'art. 1: *"1. Al fine di sostenere gli investimenti previsti nel Piano industriale di risanamento dell'azienda di trasporto pubblico locale operante nell'Ambito territoriale della Città metropolitana di Genova, la Giunta Regionale concede un contributo agli investimenti, da realizzarsi anche mediante l'acquisto di beni strumentali all'erogazione del servizio, pari a 40 milioni di euro a favore del Comune di Genova.*

*2. Il contributo di cui al comma 1 è liquidato in un'unica soluzione previa omologazione da parte del Tribunale di Genova, ai sensi dell'articolo 48 del d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 "Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza", degli accordi di ristrutturazione dei debiti, definiti ai sensi degli articoli 57 e seguenti del medesimo decreto legislativo 14/2019, stipulati dalla azienda di cui al comma 1 con i propri creditori nell'ambito del percorso di ristrutturazione intrapreso.*

3. Il Comune di Genova, entro il 30 giugno di ciascun anno, procede alla rendicontazione alla Regione degli investimenti dell'anno precedente. La Giunta Regionale istituisce un Comitato di Sorveglianza, che monitora l'attuazione degli investimenti previsti nel piano industriale. I componenti del Comitato svolgono l'attività a titolo gratuito”;

(ii) e all'art. 2. “1. Al fine di consentire un intervento straordinario per l'efficientamento del servizio e la riorganizzazione delle aziende del trasporto pubblico locale su gomma, la Giunta Regionale concede contributi in conto esercizio fino all'importo massimo complessivo di euro 3.300.000,00, di cui 1.300.000,00 per l'anno 2026 e 2.000.000,00 per l'anno 2027 a favore della Città metropolitana di Genova e delle Province di Imperia, La Spezia e Savona, per attivare procedure di esodo anticipato del personale dipendente di tali aziende.

2. L'intervento straordinario è attivato a seguito della presentazione da parte degli Enti competenti di appositi Piani di efficientamento, compatibili con le normative vigenti ivi comprese quelle in materia di ammortizzatori sociali, e deve essere concluso entro il 31 dicembre 2027.

3. Le risorse sono ripartite tra gli Enti in misura proporzionale in funzione dei Piani di efficientamento presentati e validati dagli Enti e sono liquidate semestralmente secondo lo stato di avanzamento dei Piani”.

Rilevato che l'art. 14, co. 4 del d.lgs. n. 175/2016 prevede che in caso di crisi gli Enti soci possano intervenire a sostegno di una società in perdita solo sulla base di un piano di ristrutturazione aziendale predisposto dall'organo amministrativo dal quale risulti comprovata la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività svolte;

Dato atto che:

- in data 5 maggio 2026, il Consiglio di Amministrazione di AMT ha licenziato un Piano di risanamento (in seguito anche solo “il Piano”, allegato n. 1 al presente atto quale sua parte integrante) che rileva sia ai fini della procedura di composizione negoziata della crisi sia ai sensi del sopra richiamato art. 14, co. 4 del d.lgs. n. 175/2016;
- il Piano individua quattro direttrici strategiche prioritarie a supporto della sostenibilità economico-finanziaria nel medio periodo: (i) un percorso di efficientamento e di razionalizzazione della struttura industriale; (ii) la revisione dei contratti di servizio da parte della Città Metropolitana di Genova in coerenza con la delibera ART n. 154/2019; (iii) l'evoluzione della strategia tariffaria intrapresa a partire da novembre 2025; (iv) una strategia di rafforzamento patrimoniale tesa a riportare il patrimonio netto di AMT in area positiva nel 2026;
- con l'attuazione delle misure definite dall'organo amministrativo con il supporto degli *advisor*, il Piano prefigura una chiusura in utile già nell'esercizio 2026 e per tutte le annualità considerate, con il soddisfacimento dei creditori interessati dalla procedura di composizione negoziata secondo le modalità dallo stesso previste, e riguarda la scadenza dei contratti di servizio oggi in vigore, in prospettiva della quale sarà conseguentemente cura dell'Ente d'Ambito regolare l'affidamento del servizio;
- il percorso di risanamento prefigurato nel Piano richiede il coinvolgimento fattivo di più livelli istituzionali, con interventi da parte del Comune di Genova, della Città Metropolitana, della Regione Liguria e degli altri Comuni della Città Metropolitana;

Considerato che:

- il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) a livello nazionale sta attraversando, negli ultimi esercizi, una fase caratterizzata da significative discontinuità esterne e da profondi cambiamenti strutturali, che hanno determinato una progressiva e generalizzata pressione sugli equilibri economico-finanziari delle aziende di gestione;
- tale dinamica di crisi trae origine dagli impatti prolungati dell'emergenza pandemica da COVID-19, la quale ha generato un calo drastico e improvviso dei livelli di domanda della mobilità pubblica;
- anche nella fase post-emergenziale, i ricavi da traffico non hanno recuperato i volumi registrati nel 2019, a causa di un consolidato mutamento nelle abitudini di mobilità dell'utenza e di nuove modalità di organizzazione del lavoro e dello studio;
- a questo fattore di contrazione dei ricavi, si è sovrapposto un quadro macroeconomico inflattivo, aggravato dalle tensioni geopolitiche internazionali e dalle conseguenti ripercussioni sulle catene di fornitura globali;
- in tale contesto, le aziende di TPL hanno dovuto far fronte a rincari straordinari e imprevedibili dei costi operativi, subendo in particolare l'aumento vertiginoso dei costi delle materie prime e dei prodotti energetici (carburanti ed energia elettrica), in un quadro tariffario spesso non adeguato all'incremento dei costi;

Rilevato che:

- AMT esercita un servizio pubblico di fondamentale rilevanza, anche ai fini della transizione verso una mobilità sostenibile. La garanzia della continuità del servizio risponde quindi al pubblico interesse;

Considerato che:

- AMT opera come gestore multimodale che garantisce il trasporto pubblico su tutta l'area della Città Metropolitana di Genova;
- la Società assicura quotidianamente servizi essenziali di mobilità urbana, extraurbana e metropolitana, i quali risultano fondamentali a supporto della coesione sociale, dell'accessibilità territoriale e dello sviluppo economico locale;
- il servizio erogato si inquadra all'interno della più ampia categoria dei Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG) soggetti a obbligo di servizio pubblico (OSP), la cui tutela e continuità sono prioritarie per questa Amministrazione;
- AMT esercita un ruolo di preminente importanza ai fini della transizione verso una mobilità sostenibile, in quanto l'attuazione degli investimenti previsti dal Piano (tra cui l'acquisto di filobus, autobus elettrici e nuovi treni per la metropolitana) costituisce il pilastro delle politiche ecologiche e di modernizzazione del trasporto territoriale;

Ritenuto pertanto che:

- la garanzia della continuità aziendale e la prosecuzione nell'erogazione dei servizi per l'intera durata dei Contratti di servizio attualmente vigenti (urbano, extraurbano, impianti speciali e ferrovia Genova-Casella) rispondano a un interesse pubblico di primaria importanza per la cittadinanza;

- alla luce del quadro sopra delineato, il ripristino delle condizioni di equilibrio e di sostenibilità economico-finanziaria delineato nel Piano di Risanamento rappresenta un passaggio imprescindibile per tutelare il diritto alla mobilità della popolazione e il ruolo pubblico della Società;

Preso atto che:

- ai fini del legittimo esercizio della professione di operatore di trasporto su strada di passeggeri le disposizioni attuative del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Motorizzazione Civile) impongono alle aziende di TPL la dimostrazione annuale del requisito di idoneità finanziaria;
- tale idoneità è subordinata al possesso di un patrimonio netto aziendale minimo, calcolato in modo proporzionale alla consistenza del parco veicolare;

Considerato pertanto che, vista la considerevole consistenza della flotta aziendale necessaria ad AMT per garantire i livelli di servizio previsti contrattualmente su scala urbana ed extraurbana, il mantenimento di un patrimonio netto positivo e capiente costituisce un requisito di legge ineludibile per il rilascio e il rinnovo delle autorizzazioni ministeriali, senza il quale l'Azienda non potrebbe giuridicamente esercitare il trasporto pubblico;

Rilevato inoltre che:

- il Piano, a seguito delle modifiche che si renderanno necessarie od opportune, dovrà auspicabilmente individuare ulteriori azioni di contenimento dei costi e di incremento dei ricavi derivanti dallo svolgimento delle attività aziendali, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario e migliorare la marginalità;
- il Piano dovrà essere soggetto all'attestazione di un professionista indipendente, già individuato, per quanto riguarda la rispondenza dei suoi contenuti a quanto previsto dal Codice della crisi di impresa e alla certificazione della sua conformità al quadro normativo vigente (in particolare al sopra richiamato art. 14, co. 4 del d.lgs. n. 175/2016, come richiesto dal Socio in occasione della sopra citata assemblea del 23/7/2025) e alla normativa europea sugli aiuti di Stato, a garanzia della sussistenza dei requisiti per l'effettiva attuazione dell'intervento pubblico;
- l'accordo tra AMT e i propri creditori dovrà essere sottoposto all'omologa giudiziale nell'ambito della procedura di composizione negoziata della crisi già *in itinere*;

Ritenuto pertanto:

- sussistente l'interesse dell'Ente a sostenere il percorso di risanamento di AMT per le motivazioni di cui sopra;
- di dare mandato alla Giunta comunale a sostenere il percorso di risanamento di AMT S.p.A., anche come delineato nel Piano di risanamento approvato dal Consiglio di Amministrazione (allegato n. 1 al presente atto quale sua parte integrante), con le modifiche che si rendano necessarie od opportune, anche nell'ottica dell'individuazione di ulteriori azioni di contenimento dei costi e di incremento dei ricavi derivanti dallo svolgimento delle attività aziendali, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario e migliorare la marginalità;
- di dare corso all'attuazione degli interventi del Comune a sostegno della società, da adottarsi con successive deliberazioni consiliari, a seguito della conferma degli impegni assunti dagli altri Enti coinvolti, dell'avvenuta acquisizione delle attestazioni e certificazioni di cui in premessa e del conseguimento dell'omologa giudiziale degli stipulandi accordi tra AMT e i suoi creditori;

Acquisiti i tre pareri di regolarità tecnica espressi dai responsabili dei servizi competenti, ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, primo comma del D.Lgs. 267/2000 e ss. mm. e ii. e successivamente integrati con note prot. n. 236058 del 08/05/2026, n. 236084 del 08/05/2026, n. 237183 del 11/05/2026;

Acquisito il parere di regolarità contabile rilasciato dal Responsabile di ragioneria ai sensi dell'art. 49 e dell'art. 147 bis, comma 1, del d.lgs. 267/200 s.m.i, considerato che il presente provvedimento comporta effetti diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

La Giunta  
PROPONE  
al Consiglio Comunale

per le motivazioni di cui in premessa, che qui si richiamano integralmente, di:

1. Dare mandato alla Giunta comunale a sostenere il percorso di risanamento di AMT S.p.A., anche come delineato nel Piano di risanamento approvato dal Consiglio di Amministrazione (allegato n. 1 al presente atto quale sua parte integrante), con le modifiche che si rendano necessarie od opportune, anche nell'ottica dell'individuazione di ulteriori azioni di contenimento dei costi e di incremento dei ricavi derivanti dallo svolgimento delle attività aziendali, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario e migliorare la marginalità.
2. Dare corso all'attuazione degli interventi del Comune a sostegno della società, da adottarsi con successive deliberazioni consiliari, a seguito della conferma degli impegni assunti dagli altri Enti coinvolti, dell'avvenuta acquisizione delle attestazioni e certificazioni di cui in premessa e del conseguimento dell'omologa giudiziale degli stipulandi accordi tra AMT e i suoi creditori.
3. Dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, u.c. del TUEL.

Il Presidente ricorda che la pratica è già stata oggetto di trattazione in sede di Commissione.

(omessa la discussione)

Non essendo fatte altre osservazioni, il Presidente pone in votazione la proposta della Giunta.

La votazione, effettuata con l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei Consiglieri Canessa Cerchi, Marangoni, Bevilacqua, dà il seguente risultato:

Presenti	n. 40	
Votanti	n. 24	
Voti favorevoli	n. 24	Alfonso Donatella Anita, Bruzzone Filippo, Canessa

		Cerchi Vittoria, Caputo Martina, Caraffini Mario, Casini Marco, Centofanti Maria Luisa, Chiarotti Claudio, Finocchio Serena, Frigerio Enrico, Garzarelli Lorenzo, Ghio Francesca, Gregorio Fabio, Kaabour Si Mohamed, Maccagno Paola, Marangoni Edoardo, Mesmaeker Marco, Romeo Massimo, Russo Monica, Salis Silvia, Sicignano Laura, Tassara Sara, Venturini Erika, Villa Claudio
Voti contrari	n. 0	
Astenuti	n. 16	Avvenente Mauro, Bevilacqua Alessio, Bianchi Alessandra, Bordilli Paola, Cavo Ilaria, Falcone Vincenzo, Falteri Davide, Gambino Sergio, Gandolfo Nicholas, Maresca Francesco, Mascia Mario, Orlando Anna, Pellerano Lorenzo, Piciocchi Pietro, Stuppia Rosanna, Vacalebre Valeriano
Presenti non votanti (PNV)	n. 0	

Visto l'esito della votazione, il Presidente dichiara approvata dal Consiglio la proposta della Giunta.

Il Presidente propone di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

Al momento della votazione sono presenti, oltre alla Sindaca Salis, i Consiglieri: Alfonso, Avvenente, Bevilacqua, Bianchi, Bordilli, Bruzzone, Canessa Cerchi, Caputo, Caraffini, Casini, Cavo, Centofanti, Chiarotti, Falcone, Falteri, Finocchio, Frigerio, Gambino, Gandolfo, Garzarelli, Ghio, Gregorio, Kaabour, Maccagno, Marangoni, Maresca, Mascia, Mesmaeker, Orlando, Pellerano, Piciocchi, Romeo, Russo, Sicignano, Stuppia, Tassara, Vacalebre, Venturini, Villa, in numero di 40.

La dichiarazione di immediata eseguibilità della deliberazione in questione, mediante regolare votazione, effettuata con l'utilizzo del sistema elettronico di rilevazione dei voti e con l'assistenza dei Consiglieri Canessa Cerchi, Marangoni, Bevilacqua, viene approvata con 24 voti favorevoli (Sindaca Salis, Alfonso, Bruzzone, Canessa Cerchi, Caputo, Caraffini, Casini, Centofanti, Chiarotti, Finocchio, Frigerio, Garzarelli, Ghio, Gregorio, Kaabour, Maccagno, Marangoni, Mesmaeker, Romeo, Russo, Sicignano, Tassara, Venturini, Villa) e 16 astenuti (Avvenente, Bevilacqua, Bianchi, Bordilli, Cavo, Falcone, Falteri, Gambino, Gandolfo, Maresca, Mascia, Orlando, Pellerano, Piciocchi, Stuppia, Vacalebre).

IL PRESIDENTE

Claudio Villa  
Firmato digitalmente

IL SEGRETARIO GENERALE

Pasquale Criscuolo  
Firmato digitalmente



COMUNE DI GENOVA

<b>185</b> <b>Direzione Pianificazione e Controlli</b>	<b>PDL 126 DEL 07/05/2026</b>
---	-------------------------------

**OGGETTO:**

PIANO DI RISANAMENTO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI

**ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE**

ALL. 1 PIANO DI RISANAMENTO AMT S.P.A.

DOTT.SSA NADIA MAGNANI

***Piano industriale di  
risanamento di AMT***

***Genova, 5 Maggio 2026***



*Finché avremo delle passioni continueremo a scoprire il mondo..  
Cesare Pavese*



- 1 Contesto di riferimento
- 2 Azioni di stabile risanamento
- 3 Previsioni economico-finanziarie 2026-2031
- 4 Scenario di subentro
- 5 Confronto con i costi standard D.M. MIT 157/2018

1

Contesto di riferimento

# Il piano industriale 2026-2031 è orientato al recupero dell'equilibrio economico-finanziario e al rafforzamento della sostenibilità di lungo periodo

AMT - Azienda Mobilità e Trasporti S.p.A. opera come **gestore multimodale che garantisce il trasporto pubblico su tutta l'area della Città Metropolitana di Genova**, assicurando quotidianamente servizi essenziali di mobilità urbana, extraurbana e metropolitana a supporto della coesione sociale, dell'accessibilità territoriale e dello sviluppo economico locale.

Negli ultimi esercizi, in un contesto caratterizzato da **significative discontinuità esterne e da profondi cambiamenti strutturali del settore**, la Società ha registrato una **progressiva pressione sugli equilibri economico-finanziari** che rende oggi necessario avviare un percorso strutturato di riequilibrio e consolidamento.

Tale dinamica è riconducibile a una combinazione di fattori esogeni ed endogeni, tra cui:

- La **riduzione dei livelli di domanda** conseguente all'emergenza pandemica;
- L'introduzione di **politiche tariffarie a forte valenza sociale**, finalizzate a favorire l'accessibilità al servizio per specifiche fasce di popolazione;
- L'aumento dei **costi energetici** e l'adeguamento dei **contratti di lavoro**, in un quadro macroeconomico inflattivo.

Parallelamente, AMT ha perseguito negli ultimi anni un **importante programma di investimenti** volto al rinnovamento del parco mezzi, allo sviluppo infrastrutturale e al miglioramento delle condizioni operative delle rimesse, con l'obiettivo di elevare la qualità del servizio e la sicurezza per utenti e lavoratori. Tali investimenti, strategici per il futuro del servizio, hanno tuttavia comportato un **temporaneo assorbimento di risorse finanziarie**, contribuendo alla necessità di un riequilibrio complessivo della struttura economico - patrimoniale.

Il presente piano industriale di risanamento, redatto ai sensi art.14 comma 4 del D.Lgs. 175/16, si inserisce quindi come **strumento di accompagnamento responsabile e graduale**, finalizzato a **ripristinare condizioni di equilibrio e sostenibilità**, nel rispetto del ruolo pubblico della Società e in un'ottica di dialogo continuo con tutti gli stakeholder istituzionali, sociali e territoriali.



# AMT opera servizi di trasporto in virtù di tre contratti di servizio, con una produzione complessiva di oltre 30 mln di vetture-km



## I contratti di servizio TPL

AMT opera **servizi di trasporto pubblico locale** in forza di **3 contratti di servizio («CdS»)** distinti per i servizi di trasporto pubblico nell'area della Città Metropolitana di Genova, oltre all'attività di **prevenzione e accertamento in materia di sosta sulle fermate bus e di fermata e sosta sulle corsie e strade adibite al traffico dei veicoli di linea**. AMT eroga servizi su **5 diverse modalità di trasporto**, che determinano una notevole complessità a livello gestionale e necessitano di competenze tecnico-specialistiche di alto livello.

Contratto	Durata	Tipologia	Produzione [mln vett-km]
<b>CdS Urbano</b>	<b>10 anni</b> <i>affidamento dal 04/12/2019 al 03/12/2029, prorogabile per ulteriori 5 anni</i>	<b>Autobus Urbano</b>	<b>22,16</b> <i>+ 0,46 aggiuntivi</i>
		<b>Metropolitana</b>	<b>0,52</b> <i>+ 0,20 aggiuntivi</i>
		<b>Impianti ettometrici</b>	<b>0,55</b>
		<b>Principe – Granarolo</b>	<b>0,02</b> <i>+ 0,68 aggiuntivi</i>
<b>CdS Extra urbano</b>	<b>10 anni</b> <i>affidamento dal 01/01/2021 al 31/12/2030 prorogabile per ulteriori 5 anni</i>	<b>Autobus Extraurbano</b>	<b>7,68</b> <i>+ 0,56 aggiuntivi</i>
<b>CdS Genova - Casella</b>	<b>9 anni</b> <i>Affidamento dal 16/04/2010 al 15/04/2019 prorogato per ulteriori 6 anni ovvero sino al 15/04/2025 ed in seguito ulteriormente prorogato</i>	<b>Ferrovia</b>	<b>0,149</b>
<b>Ausiliari del traffico</b>	<b>5 anni</b> <i>Affidamento dal 01/01/2026 al 31/12/2030 prorogabile per ulteriori 3 anni</i>	<b>Ausiliari del Traffico</b>	

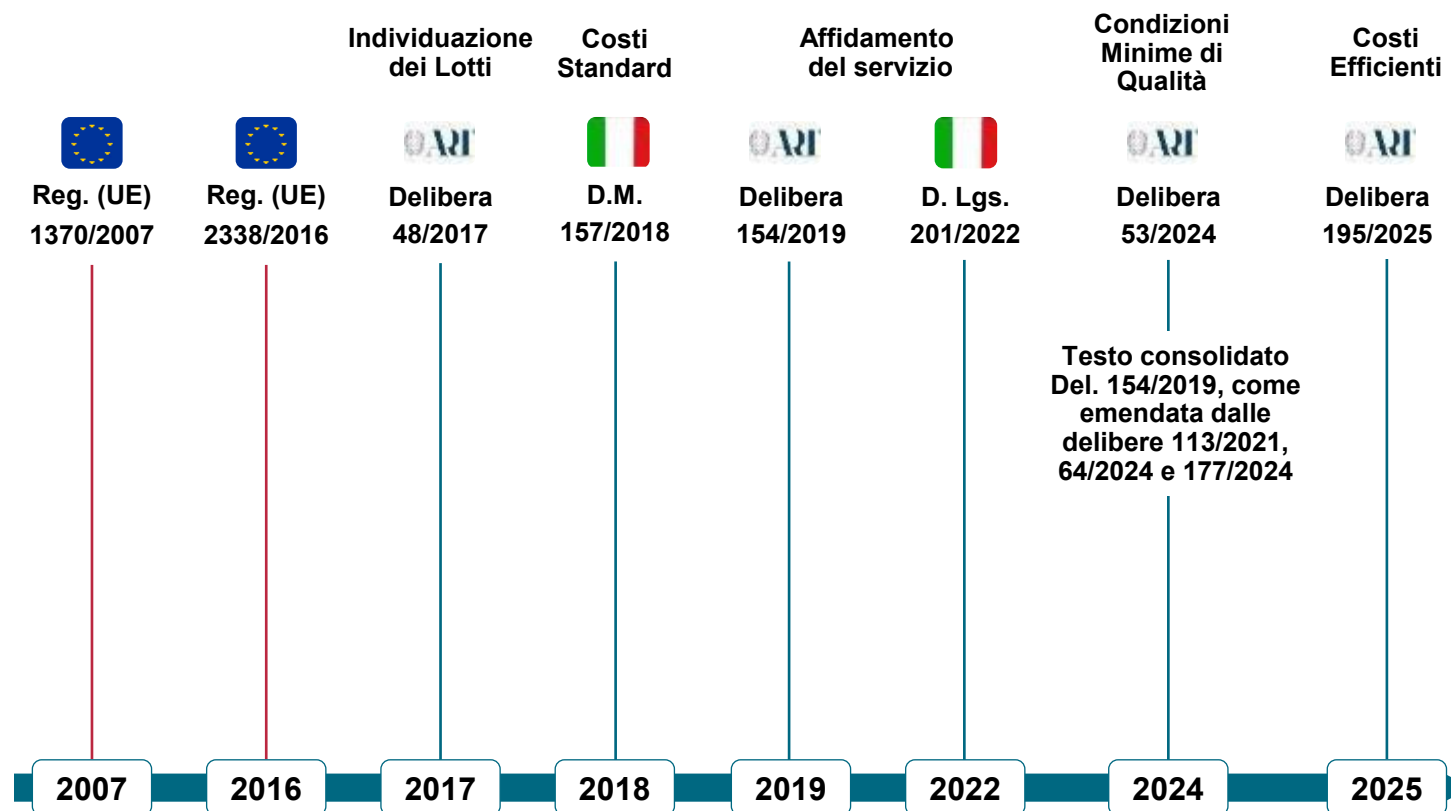
# I servizi di trasporto pubblico locale si inquadrano all'interno dell'ambito più ampio dei Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG)

Il Trasporto Pubblico Locale si inquadra all'interno dell'ambito più ampio dei **Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG)** soggetti a **obbligo di servizio pubblico (OSP)**. La normativa fissa obiettivi di efficacia ed efficienza per tali servizi, fornendo al contempo adeguati strumenti per **garantire l'equilibrio economico-finanziario** degli operatori esercenti servizi di tale livello di importanza da un punto di vista economico e sociale.

## Contesto regolatorio

	<b>Comunitaria</b>	La normativa Eurocomunitaria disegna l' <b>inquadramento generale dei servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia</b> e disciplina in maniera puntuale le modalità di affidamento e di calcolo di eventuali compensazioni al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario delle concessioni.
	<b>Nazionale</b>	La normativa nazionale italiana recepisce la disciplina europea e interviene in particolar modo <b>disciplinando la modalità di affidamento in house</b> , per la quale si prevede l'onere aggiuntivo in capo all'Ente Affidante di dimostrare il perseguimento di obiettivi di efficacia ed efficienza.
	<b>Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)</b>	L'ART è competente nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture. Tra i suoi compiti rientrano la definizione delle <b>condizioni minime di qualità</b> dei servizi di trasporto e la definizione delle misure per l' <b>assegnazione dei servizi di TPL</b> , nonché per la <b>gestione dei contratti di servizio</b>

## Principali riferimenti normativi





# La delibera 154/2019 prevede la verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto di servizio e la stima di sovra/sottocompensazioni



La normativa regolatoria disciplina le modalità di determinazione della compensazione che impedisca il verificarsi di situazioni di sovra o sotto-compensazione. A tal fine, si prevede a intervalli regolari il confronto tra i valori di PEF consuntivo e PEF preventivo, isolando l'incidenza di eventuali fattori esogeni. In particolare, la Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii. rappresenta l'elemento normativo di riferimento all'interno della quale vengono definite le modalità di verifica dell'equilibrio economico-finanziario.

## Normativa

 <b>Comunitaria</b>	Regolamento (CE) 1370/2007 modificato dal Regolamento (UE) 2338/2016	<p>L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico (...) per l'<b>effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari</b> stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva.</p> <p>Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.</p>
 <b>Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)</b>	Delibere: 154/2019 consolidata	<p>La <b>Misura 26</b> disciplina come l'Ente Affidante (EA) deve verificare periodicamente l'<b>equilibrio economico-finanziario</b> del contratto di servizio (<b>CdS</b>) e il raggiungimento degli obiettivi gestionali dell'Impresa Affidataria (IA):</p> <ol style="list-style-type: none"><li><b>1. Verifica periodica:</b> Il contratto deve essere suddiviso in <b>periodi regolatori</b> durante i quali si controlla l'equilibrio economico-finanziario e il rispetto degli obiettivi di efficienza e qualità (Misura 16).</li><li><b>2. PEF consuntivo:</b> Al termine di ogni periodo regolatorio, l'IA deve redigere un <b>PEF aggiornato (consuntivo)</b> con costi, ricavi e investimenti effettivi, per consentire il <b>confronto con il PEF preventivo</b> e individuare eventuali <b>sovra- o sotto-compensazioni</b>.</li><li><b>3. Applicazione:</b> La misura si applica principalmente ai <b>servizi affidati in concessione</b>, ma gli enti affidanti devono sempre garantire il mantenimento dell'equilibrio economico, anche in altre forme di affidamento.</li><li><b>4. Sovra-compensazione:</b> Se i risultati mostrano <b>costi inferiori o ricavi superiori</b> al previsto, l'EA:<ul style="list-style-type: none"><li>- recupera le somme pagate in eccesso e riduce il corrispettivo futuro;</li><li>- può riconoscere una <b>premialità</b> (una tantum) all'IA se i risparmi derivano da <b>maggior efficienza o rischi assunti dall'impresa</b>. In caso di <b>gara</b>, i maggiori ricavi o risparmi di costo derivanti da rischi a carico dell'IA sono <b>interamente riconosciuti all'impresa</b>.</li></ul></li><li><b>5. Sotto-compensazione:</b> Se invece si rilevano <b>costi maggiori o ricavi minori</b> non imputabili a rischi dell'IA, l'EA:<ul style="list-style-type: none"><li>- eroga le somme mancanti per il periodo trascorso,</li><li>- e adegua per il futuro il <b>corrispettivo</b>, il <b>perimetro del servizio</b> o il <b>sistema tariffario</b>,</li><li>- <b>senza prorogare la durata del contratto</b>.</li></ul></li></ol>

# I contratti di servizio sottoscritti da AMT ed attualmente in vigore prevedono misure finalizzate al mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario

8

I contratti di servizio stessi prevedono dei meccanismi a **garanzia dell'equilibrio economico-finanziario** rispetto a fattori esogeni; anche alla luce delle significative perdite riscontrate da AMT, si è proceduto quindi a stimare la **sovra/sotto-compensazione per il periodo 2020-2024**, isolando le componenti di causa esogena da quelle ascrivibili a scelte gestionali della Società.



## CdS Urbano ed Extraurbano

- Agli specifici fini di cui alla Misura 20.1 dell'Allegato A della Delibera ART 49/2015 (che prevede che i documenti contrattuali debbano disciplinare i presupposti e le modalità necessari per disporre le eventuali modifiche contrattuali tali da **non alterare la natura generale e l'equilibrio economico del contratto**), nel caso in cui finanziamenti regionali e degli Enti Locali non consentano di garantire il valore annuale dell'affidamento contrattualmente dovuto, poiché **deve essere garantito l'equilibrio economico-finanziario del contratto**, CM (...) chiederà al Gestore una proposta tecnico/economica di modifica che verrà valutata anche attraverso la richiesta di chiarimenti e modifiche (art. 4, c. 1).
- Le parti valuteranno eventuali criticità **da forza maggiore o terzi che possano compromettere l'equilibrio economico-finanziario** per decidere le azioni da intraprendere (art. 4, c. 4).
- Le variazioni di costi derivanti dal **rischio di impennate inflazionistiche**, in particolare per petrolio ed energia, saranno valutate per eventuali compensazioni volte a garantire il **mantenimento dell'equilibrio economico/finanziario** (art. 11, c. 2)



## CdS Ferrovia Genova - Casella

- L'Impresa Affidataria (IA) invia ogni anno alla Regione un **documento consuntivo di valutazione quantitativa e qualitativa** del servizio e dei risultati (art. 15 comma 3).
- La Regione può adottare **azioni correttive basate sul monitoraggio** al fine di pervenire agli obiettivi prefissati (art. 15 comma 7).
- In caso di mancato rispetto dei volumi di servizio, **l'importo viene ridotto proporzionalmente ai servizi non erogati** (art. 16 comma 3).

# Nel periodo 2020 - 2024 fattori in parte esogeni alla responsabilità dell'azienda hanno determinato una sotto-compensazione di ~84,6 mln €...



## Principali cause del deterioramento del risultato economico

**Calo del traffico** legato alla **Pandemia da COVID-19** rispetto a quanto stimato nel PEF di sottoscrizione



La **pandemia da COVID-19** ha inciso in maniera significativa sulla **domanda di mobilità pubblica** nel periodo 2020-2022, con riflessi sulle abitudini di mobilità anche nel periodo successivo: i ricavi da traffico non hanno infatti recuperato i livelli 2019.

Introduzione di **nuove politiche tariffarie** di incentivazione al trasporto pubblico mediante l'introduzione della **gratuità del servizio per giovani ed anziani**



La **sperimentazione tariffaria avviata nel 2024** ha avuto un **effetto riduttivo dei ricavi da traffico**, aumentando quindi il *gap* rispetto al PEF di sottoscrizione, e così contribuendo ulteriormente alla sotto-compensazione di AMT.

**Rincarì significativi** rilevati sui **costi operativi e rinnovo dei contratti di lavoro** non previsti in sede di definizione del PEF



L'impennata inflazionistica in seguito alla pandemia da COVID-19, gli impatti sulle catene di fornitura determinati dal conflitto russo-ucraino, nonché l'evoluzione del costo del lavoro legato alle dinamiche dei contratti di settore, hanno comportato un **significativo incremento dei costi rispetto a quanto previsto nei PEF**.

Avvio di **ingenti investimenti** per l'**ammodernamento dei mezzi di trasporto e per la realizzazione di nuove infrastrutture**



Gli **ingenti investimenti** effettuati negli ultimi esercizi hanno comportato un significativo assorbimento di risorse finanziarie a fronte della difficoltà di incassare tempestivamente i contributi ascrivibili a tali investimenti, comportando un **appesantimento dell'esposizione debitoria**.

## Stima della sotto-compensazione

€ milioni	2020-2024
Ricavi da traffico	-16,9
Contributi CCNL	0,0
Contributi CdS	36,6
Altri ricavi	-10,5
<b>Valore della produzione</b>	<b>9,1</b>
Materiali	-8,7
Servizi	-71,3
Beni Di Terzi	-3,0
Personale	-56,8
Altri Costi	-10,0
<b>Totale costi operativi</b>	<b>-149,8</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-140,6</b>
Ammortamenti	70,8
Accantonamenti	-9,2
<b>EBIT</b>	<b>-79,0</b>
Gestione finanziaria	-4,5
<b>EBT</b>	<b>-83,6</b>
Imposte	-0,4
<b>Utile d'esercizio</b>	<b>-83,9</b>
<b>Sotto-compensazione PEF Genova-Casella</b>	<b>-0,6</b>
<b>Sotto-compensazione consuntivata</b>	<b>-84,6</b>

Ai fini della determinazione della **sotto-compensazione**, si è proceduto al confronto tra il **Conto Economico consuntivo e il PEF**, valorizzando per ciascuna componente i criteri previsti dal quadro contrattuale e regolatorio. La competenza della sotto-compensazione complessiva risultante è stata successivamente distribuita tra le due parti contrattuali

# ...che è stata ripartita a seconda della responsabilità tra AMT e l'Ente Affidante in base alla natura dello scostamento, endogeno o esogeno

1

Raccolta e predisposizione dei dati di input

**PEF di sottoscrizione:** Riporta i valori di ricavi e costi previsti in fase di redazione Piano Economico – Finanziario alla base dei Contratto di Servizio Urbano ed Extraurbano sottoscritti tra AMT e Città Metropolitana di Genova (CM)

**Conto Economico Consuntivo:** Riporta i valori effettivamente realizzati di ricavi e costi rilevati a consuntivo

**Contratti di servizio:** I CdS contengono la ripartizione della responsabilità tra Ente Affidante (EA) e Impresa Affidataria (IA) e le modalità di garanzia dell'equilibrio economico-finanziario

2

Normalizzazione del PEF e determinazione del Conto Economico di chiusura

### **PEF Normalizzato**

Al fine di definire le variazioni il cui rischio risulta di competenza dell'Ente Affidante, ossia quello dovuto all'effetto prezzo, si è proceduto alla normalizzazione dei PEF adeguando le voci di conto economico previste nel PEF alle variazioni dovute all'andamento dell'indice inflattivo, all'effettivo volume di produzione erogata e alle oscillazioni di mercato dei costi del gasolio e dell'energia elettrica effettivamente registrate (maggior dettaglio a pag. 22)

### **Conto Economico di chiusura**

Sulla base della ripartizione dei rischi tra IA ed EA e a partire dal PEF normalizzato e dal Conto Economico Consuntivo si determina il conto economico di chiusura che vede, per ciascuna voce del conto economico, l'attribuzione del valore sulla base della responsabilità di AMT (rischio industriale) e dell'Ente Affidante (cause esogene).

3

Definizione della sovra/sotto-compensazione

### **Definizione della sovra/sotto compensazione**

La sovra/sotto-compensazione complessiva viene determinata calcolando la differenza tra conto economico consuntivo e PEF. Del valore complessivo così determinato, risulta attribuito all'Ente Affidante l'effetto legato esclusivamente alle componenti riconducibili alla variazione dei prezzi, nonché agli scostamenti dovuti alla variazione del volume di produzione effettivamente consuntivata.

Il delta rimanente risulterà a carico di AMT.

Quanto sopra vale per i perimetri di servizio urbano ed extraurbano, mentre relativamente ai perimetri Genova-Casella, Ausiliari del Traffico e Scolastici+Convenzioni la responsabilità dell'intera differenza tra i valori consuntivati e il PEF è stata attribuita non a carico di AMT considerando interamente esogeni i fattori che hanno caratterizzato gli scostamenti rispetto al PEF.

## Processo di confronto

Riclassifica del conto economico consuntivo

Normalizzazione del PEF di sottoscrizione

Verifica delle responsabilità per ogni voce di Conto Economico

Responsabilità AMT

Responsabilità Ente Affidante

Definizione del conto economico di chiusura

Confronto tra CE di chiusura e PEF di sottoscrizione

Determinazione della sovra/sotto compensazione in capo a AMT e a EA

# Tale stima ha determinato una sotto-compensazione 2020-2024 in capo ad AMT di 18,1 mln €, mentre 59,4 mln € legata ad eventi esogeni e in capo all'EA

Perimetro	Sovra/Sotto-compensazione complessiva	Di cui sovra/sotto-compensazione a carico dell'Ente Affidante (EA)	Di cui sovra/sotto-compensazione a carico di AMT
Urbano	-32,1 € mln	-23,7 € mln	-8,4 € mln
Extraurbano	-39,7 € mln	-30,1 € mln	-9,6 € mln
Genova-Casella	-5,6 € mln	-5,6 € mln	- € mln
Ausiliari del Traffico	-3,7 € mln		
Scolastici + Convenzioni	-3,5 € mln		
<b>Totale</b>	<b>-84,6 € mln</b>	<b>-59,4 € mln</b>	<b>-18,1 € mln</b>

2

Azioni di stabile risanamento

# Il piano individua quattro direttrici strategiche prioritarie a supporto della sostenibilità economico-finanziaria

1



## Percorso di efficientamento e razionalizzazione della struttura industriale

Azione principale del piano è un **progressivo efficientamento del modello industriale**, orientato a una **maggiore coerenza tra assetto produttivo, organizzazione del lavoro e risorse disponibili**.

La prevista razionalizzazione selettiva dei servizi di trasporto erogati da AMT sarà accompagnata da una serie di azioni di efficientamento progressivo della struttura aziendale: pertanto, man mano che le condizioni lo consentiranno, AMT si impegna, di concerto con l'Ente Affidante, ad **avviare un percorso di progressivo recupero della produzione chilometrica prevista contrattualmente**.

2



## Revisione dei Contratti di Servizio

Il processo di **revisione dei Contratti di Servizio**, in coerenza con quanto disposto dalla **Delibera ART n. 154/2019**, si rende necessario alla luce del **progressivo squilibrio registrato rispetto ai valori preventivati nei PEF di sottoscrizione**, determinato anche da fattori esogeni e strutturali che hanno inciso su costi e ricavi effettivi. L'intervento è finalizzato a **riallineare corrispettivi, perimetro dei servizi e assunzioni di rischio** alle condizioni economiche reali, garantendo la sostenibilità dei servizi nel rispetto del quadro regolatorio e del ruolo pubblico della Società.

3



## Evoluzione della strategia tariffaria

Il piano prevede la prosecuzione del **percorso di evoluzione graduale della strategia tariffaria** intrapreso a partire da novembre 2025, finalizzato a **rafforzare l'equità del sistema e a tutelare le categorie più vulnerabili**. Nel quadro complessivo del piano di risanamento, l'evoluzione della struttura tariffaria è considerata una possibile leva di supporto, **da valutare in via subordinata rispetto al pieno dispiegarsi delle azioni di efficientamento operativo e di ottimizzazione organizzativa** previste dal Piano.

4



## Strategia di rafforzamento patrimoniale

Al fine di **garantire la continuità aziendale** e il **ripristino di condizioni di sostenibilità** nel medio-lungo periodo, il Piano prevede un **rafforzamento della struttura patrimoniale**, attraverso **umenti di capitale**, nonché la **conversione di specifiche posizioni creditorie in strumenti finanziari partecipativi**, al fine di riportare il patrimonio netto in positivo a partire dall'autunno 2026. Parallelamente, vengono definiti modalità e termini per la ristrutturazione dei debiti della società.

# 2.1

Percorso di efficientamento e razionalizzazione della struttura industriale

# Il Piano fonda le proprie basi su una riorganizzazione dei servizi e su un rinnovo della flotta che consentirà di incrementare la qualità del servizio offerto

Si riportano di seguito le **principali azioni di efficientamento e razionalizzazione previste a Piano**. Nello specifico, queste si differenziano come segue:

- ✓ Azioni previste il cui impatto benefico risulta già stimato nell'entità e nelle tempistiche da parte della Società, ed è incluso all'interno del Piano
- ✳ Attività per le quali sono ancora in fase di valutazione la fattibilità, le tempistiche e la stima degli effetti

## Ipotesi

1

2

3

4

5



### Razionalizzazione ed efficientamento del servizio

- ✓ **1.1 Nuova organizzazione dei servizi** garantendo una produzione chilometrica complessiva di 19,2 milioni di km/anno per l'urbano e di 7,3 milioni di km/anno per l'extraurbano, attraverso l'integrazione tra servizi urbani e suburbani e l'adduzione al trasporto su ferro. Il Comitato tecnico previsto dal Contratto di servizio attualmente in essere, su convocazione del competente ufficio della Città Metropolitana di Genova, verificherà con cadenza semestrale lo stato di avanzamento e gli effetti economici delle misure di efficientamento previste a Piano al fine di definire, di concerto con l'Azienda, i relativi incrementi dei servizi da erogare.
- ✓ **1.2 Rinnovo della flotta Filobus:** attraverso l'utilizzo delle risorse messe a disposizione del PNRR l'Azienda sta procedendo all'acquisto di 138 nuovi filobus ed autobus elettrici *flash charging* che saranno messi in esercizio a partire dal 2026. Contestualmente si procederà alla dismissione della flotta filobus attualmente in esercizio e avente un'età media di 17,8 anni.
- ✓ **1.3 Rinnovo della flotta treni a servizio della linea metropolitana:** sono attualmente in corso le attività finalizzate alla messa in esercizio commerciale di 6 nuovi treni a servizio della linea metropolitana che sostituiranno i rotabili di vecchia generazione.
- ✳ **1.4 Incremento della velocità commerciale:** di concerto con il Comune di Genova e in linea con quanto previsto dal progetto "4 assi", si procederà alla creazione delle corsie preferenziali previste dal progetto stesso, anche nelle more della realizzazione della rete aerea per i filobus sulle strade attualmente servite con bus.
- ✳ **1.5 Potenziamento servizi a chiamata:** si intende potenziare i servizi a chiamata per le aree a domanda debole sia attraverso il potenziamento delle strutture interne dedicate che valutando forme di collaborazione con altri operatori del settore.



## Gestione delle risorse umane

- ✓ **2.1 Incentivo all'esodo:** al fine di contenere il costo del personale aziendale e di riequilibrare strutturalmente il rapporto tra diretti e indiretti di produzione, è stata avviata dalla azienda la procedura interna per individuare il personale interno che, su base volontaria, intende avvalersi di questa opportunità. Si stima, sulla base delle procedure interne già avviate dall'Azienda, che questa misura potrà interessare circa 200 unità di personale a partire dal luglio 2026 fino a dicembre 2027. Per l'attuazione di questa misura si prevede di utilizzare un finanziamento specifico stanziato da Regione Liguria per l'intero territorio regionale di importo complessivo pari a 3,3 milioni di €, di cui 1,3 milioni di € nel 2026 e 2,0 milioni di € per l'anno 2027.
- ✓ **2.2 Blocco selettivo del turnover:** Al fine di riequilibrare il rapporto tra diretti e indiretti di produzione, il piano prevede un blocco selettivo del turnover del personale operaio, impiegatizio e dirigenziale finalizzato all'allineamento progressivo degli organici ai valori definiti nei Piani Economico-Finanziari di sottoscrizione dei Contratti di Servizio
- ✓ **2.3 Gestione monte ferie e ferie solidali:** di concerto con le Organizzazioni Sindacali sono in corso di definizione le azioni finalizzate allo smaltimento del monte ferie pregresse ad oggi non utilizzate dal personale. Al fine di contenere il fenomeno per gli anni a venire, sono in corso di definizione precise regole di programmazione e termini perentori per la fruizione integrale della spettanza. Contestualmente è in fase di condivisione tra l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali la modalità di cessione fra lavoratori dipendenti di giorni di permesso in favore di colleghi in particolari condizioni.
- ✓ **2.4 Riduzione del ricorso al lavoro straordinario:** riduzione dello straordinario per circa l'80% in coerenza con una migliore programmazione delle attività operative.
- ✓ **2.5 Riduzione dell'assenteismo** attraverso interventi di natura organizzativa gestionale.
- ✓ **2.6 Internalizzazione delle attività di guardianaggio.**
- ✓ **2.7 Internalizzazione progressiva delle attività di manovra** che sarà parziale nel 2027 e totale a partire dal 2028, grazie al reimpiego di inidonei e personale autista.
- ✶ **2.8 Revisione dei criteri di assegnazione del premio di produttività:** I criteri di assegnazione del premio di risultato saranno oggetto di revisione al fine di individuare precisi indicatori di risultato, per ciascuna area aziendale e per singolo dipendente, e correlare la quantificazione del premio al raggiungimento di obiettivi chiari e misurabili. Tale attività sarà svolta di concerto con le parti sociali.

Ipotesi

1

2

3

4

5



## Incremento dei ricavi

### Ipotesi








1

2

3




4

5

-  **3.1 Valorizzazione degli spazi commerciali:** per quanto attiene la pubblicità all'interno delle stazioni della metropolitana sarà verificato l'interesse di operatori economici del settore all'installazione degli impianti e alla commercializzazione degli stessi. Uno specifico tavolo di lavoro con il Comune di Genova sarà dedicato alla verifica delle modalità di gestione delle pensiline autobus e dei relativi rapporti commerciali in essere.
-  **3.2 Dematerializzazione dei pagamenti** attraverso l'incentivo agli acquisti di titoli digitali e pagamenti diretti con carte bancarie, che consentirà un miglioramento dell'esperienza di viaggio grazie ad una maggior facilità di accedere al biglietto, oltre ad una riduzione dei costi di produzione e dei titoli di viaggio, nonché delle commissioni di vendita.
-  **3.3 Riconoscimento di un contributo aggiuntivo pari a 18,74 milioni di € nel periodo 2026–2028 da parte del MASE** a valere dello stanziamento complessivo di 500 milioni di € a livello nazionale per iniziative volte al potenziamento della mobilità sostenibile nelle aree urbane. Tale contributo sarà richiesto a copertura delle misure di gratuità Under 14 e Over 70 introdotte da novembre 2025. In caso di mancata assegnazione di tale fondo e contestuale assenza di un adeguamento del piano tariffario che consenta di compensare il mancato incasso dei contributi stimati, la responsabilità degli effetti economico-finanziari risulta in capo all'EA .
-  **3.4 Rimborso integrale dei costi del rinnovo del CCNL**, inclusivi degli incrementi successivi al 2024–2026. Nel caso di mancata copertura di tali costi, in coerenza con quanto previsto dall'art. 4 («Gestione dell'equilibrio economico del contratto») dei CdS urbano ed extraurbano in vigore, risulta in capo all'Ente Affidante la responsabilità del riequilibrio economico-finanziario dei contratti attraverso, ad esempio, un adeguamento del corrispettivo o dei servizi erogati.
-  **3.5 Potenziamento delle attività di verifica dei titoli di viaggio:** sono in corso interlocuzioni con le Organizzazioni Sindacali per la definizione di accordi specifici finalizzati alla riqualificazione del personale dichiarato inidoneo definitivo alle mansioni originarie verso attività di verificatore titoli di viaggio (VTV). Per accelerare detto processo si intende internalizzare i percorsi abilitativi a VTV. Al fine di conseguire risultati significativi in termini di riduzione dell'evasione si intende valutare la possibilità di abilitare anche il personale ausiliario del traffico (ADT) a questa attività.
-  **3.6 Attività di marketing per i grandi eventi:** creazione di iniziative commerciali finalizzate a promuovere il ruolo dell'Azienda nello svolgimento dei grandi eventi.
-  **3.7** Sarà verificato l'interesse di operatori economici del settore all'intero processo di riscossione dei verbali elevati dal personale VTV in forza all'Azienda.





## Efficientamento dei processi manutentivi

-  **4.1 Riorganizzazione degli orari relativi al magazzino centrale:** al fine dell'efficientamento logistico delle attività manutentive, con particolare riferimento al rapporto tra il magazzino centrale e le officine periferiche, si intende introdurre una nuova articolazione oraria di funzionamento del magazzino centrale garantendo l'apertura continuativa nella fascia oraria dalle 7 alle 17. Tale riorganizzazione porterà ad un efficientamento delle consegne e dell'interazione con le rimesse urbane ed extraurbane.
-  **4.2 Riorganizzazione attività di rimessa:** a partire dal mese di giugno 2026 l'azienda intende implementare una nuova struttura organizzativa in grado di efficientare la pianificazione e programmazione delle attività di manutenzione di rimessa con l'obiettivo di ridurre le tempistiche per le piccole manutenzioni d'urgenza, pronto intervento e correttiva, aumentando la disponibilità di autobus per l'esercizio. La nuova modalità operativa sarà adottata sulle rimesse del ponente cittadino (Cornigliano e Sampierdarena) creando un'area operativa dedicata alle attività di piazzale e deposito, con funzione di filtro tecnico-operativo e razionalizzazione dei flussi informativi verso la manutenzione.
-  **4.3 Nuova policy per gli approvvigionamenti:** l'azienda intende orientare strutturalmente le procedure di acquisto di nuovi bus verso fornitori che prevedano il Full Service manutentivo. Per quanto attiene la flotta attualmente in esercizio, si intende attivare una procedura interna di verifica e selezione dei fornitori.



## Gestione dei rischi connessi all'affidamento

-  **5.1 Definizione della ripartizione dei rischi connessi all'affidamento:** la revisione dei contratti di servizio sarà accompagnata dalla definizione di una matrice dei rischi ai sensi di quanto previsto dalla Misura 13 della Delibera ART n. 154/2019 che identifichi e valuti gli specifici rischi connessi all'esercizio del servizio oggetto di affidamento, allocandoli puntualmente tra ciascuna delle parti contrattuali a seconda della natura endogena o esogena di ciascuno dei rischi identificati. Tra i rischi che si prevede di allocare in capo all'Ente Affidante si segnalano le variazioni dei prezzi dei fattori produttivi legate all'inflazione e del prezzo dei prodotti energetici, in coerenza con quanto già previsto all'art. 4 degli attuali Contratti di servizio.
-  **5.2 Monitoraggio dei rischi:** in seguito all'approvazione della revisione del Contratto di Servizio sarà istituita un'apposita struttura aziendale finalizzata al monitoraggio puntuale e continuativo dei rischi e alla definizione di eventuali misure correttive, da adottare tempestivamente di concerto con gli Enti al fine di prevenire il verificarsi di future situazioni di squilibrio, in ottemperanza alle recenti norme sulla crisi aziendale.

# Le azioni di efficientamento messe in campo dalla Società consentiranno un graduale recupero del volume di servizi offerti



Razionalizzazione ed efficientamento del servizio offerto – Nuova organizzazione dei servizi

In relazione alle azioni di efficientamento che saranno attuate è stato elaborato dalla Società un **management case** per la stima dei servizi di trasporto che saranno erogati nell'arco di Piano.

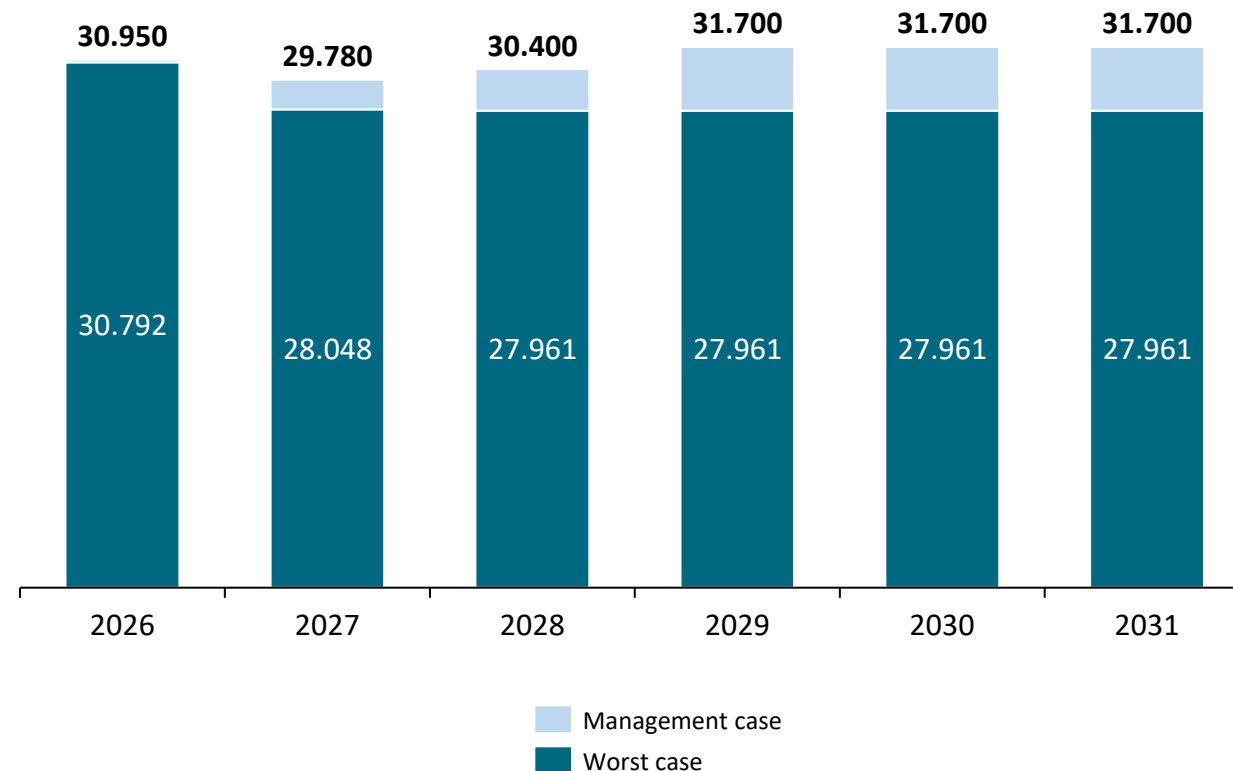
Da detta stima si evince che l'attuazione delle misure di efficientamento consentirà di ripristinare, al 2028, i livelli di produzione dell'anno in corso e di registrare, dal 2029, incrementi degli stessi.

Questa variazione negli anni dei servizi di trasporto offerti non è stata computata nel presente Piano in quanto connessa a misure di efficientamento ad oggi non completamente avviate.

Ai fini della stima delle grandezze economico-finanziarie, a garanzia della stabilità del Piano in termini di produzione lo scenario rappresentato di seguito costituisce il **worst case** e prevede l'implementazione delle seguenti misure a partire da giugno 2026:

- **rimodulazione dei servizi urbani autoprodotti** garantendo l'allineamento tra offerta e livelli di domanda effettiva;
- completamento del percorso di **razionalizzazione dei servizi subaffidati urbani**, inclusi servizi integrativi, navette, taxibus e servizi a chiamata, in un'ottica di semplificazione del modello operativo e maggiore integrazione del servizio;
- razionalizzazione dei **servizi extraurbani autoprodotti e subaffidati**.

## Evoluzione del volume di servizi offerti ('000 di km)



Ipotesi

1

1.1

1.2

1.3

1.4

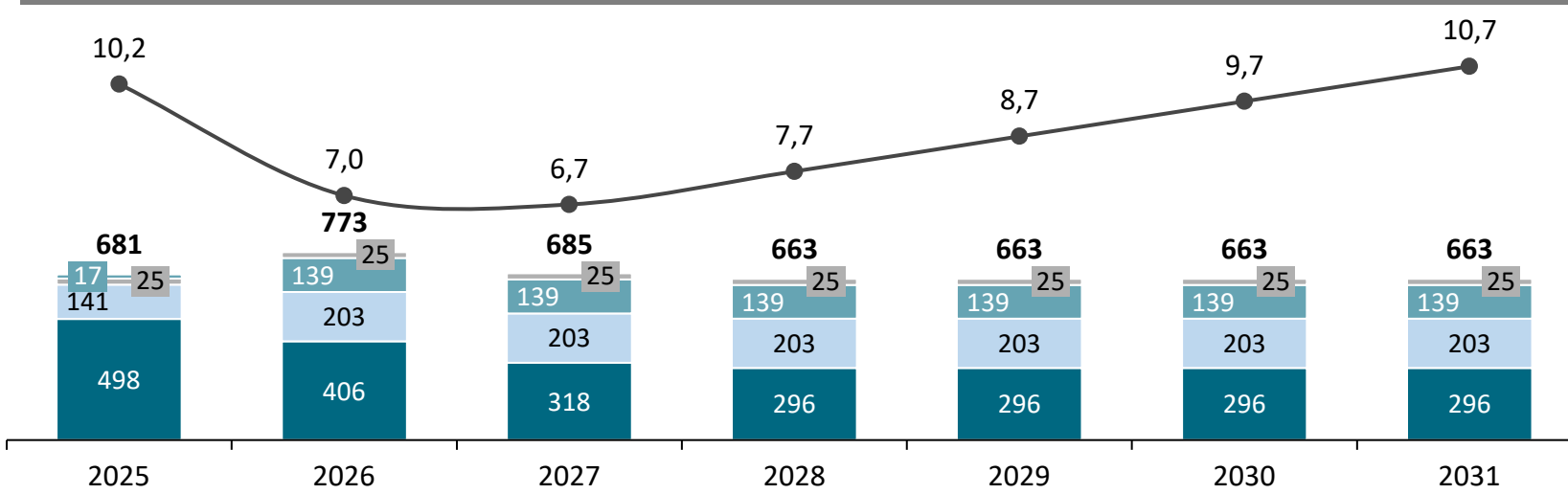
1.5

# Il rinnovo della flotta previsto consentirà la riduzione dell'età media della flotta urbana a vantaggio della qualità del servizio offerto

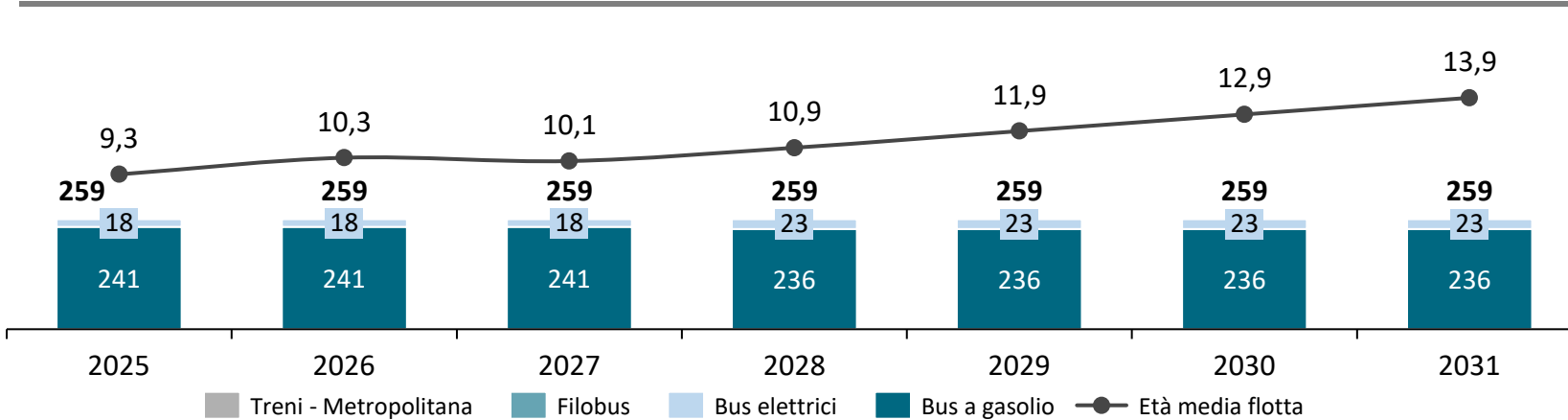


Razionalizzazione ed efficientamento del servizio offerto – *Rinnovo della Flotta*

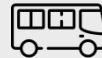


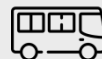
Evoluzione ed età media della flotta urbana



Evoluzione ed età media della flotta extra urbana



## Key Highlights

-  **+ 62**  
bus di medie e grandi dimensioni
-  **+ 138**  
di filobus e flash charging
-  **+ 6**  
treni di quarta generazione
-  **+ 22**  
bus di piccole e medie dimensioni

- Immissione in servizio di **62 nuovi autobus elettrici** per il servizio automobilistico urbano
- Immissione di **138 nuovi filobus e autobus elettrici flash charging** e dismissione di 16 filobus bimodali nel 2026.
- Immissione in servizio di **6 nuovi treni** di quarta generazione per la linea metropolitana in sostituzione a treni di prima generazione
- **Rinnovo della flotta extraurbana** mediante l'immissione in servizio di **22 nuovi autobus di piccole e medie dimensioni**, di cui 17 alimentati a gasolio e 5 a trazione elettrica, tra il 2027 ed il 2028.

- Ipotesi
- 1**
  - 1.1
  - 1.2
  - 1.3
  - 1.4
  - 1.5



# La gestione delle risorse umane sarà orientata su criteri di efficienza, nel pieno rispetto delle normative giuslavoristiche



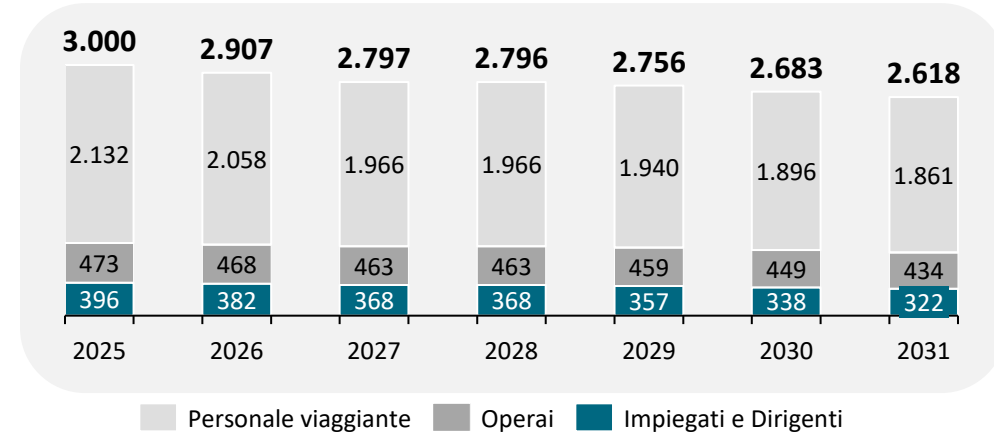
## Gestione delle risorse umane

Le gestione delle risorse umane vede una serie di azioni organizzative volte a migliorare l'efficacia della struttura industriale della Società nel rispetto della normativa giuslavoristica. In particolare, si prevedono le seguenti misure:

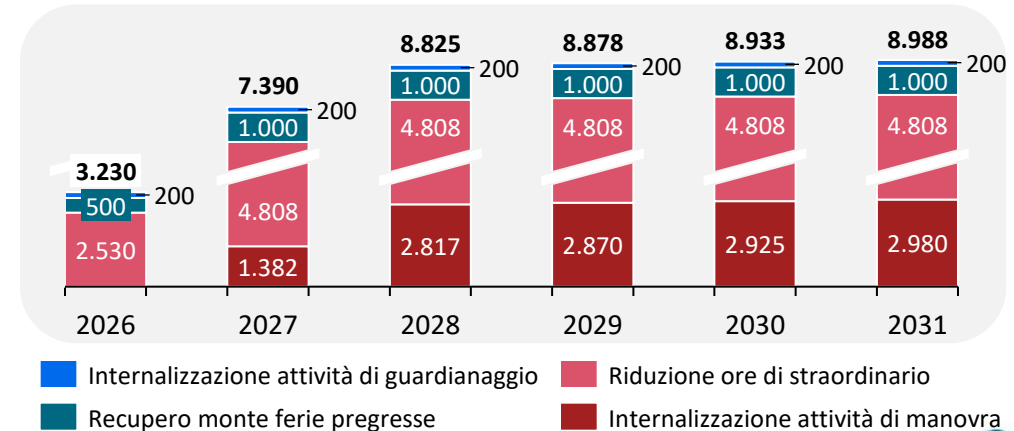
- Il **numero di autisti** vede una riduzione che tiene conto del processo di **razionalizzazione della produzione**;
- Il **personale viaggiante non autista**, con particolare riferimento alle funzioni di coordinamento, vede un parziale blocco del turnover che comporta una riduzione del 7% nel 2027, connesso al percorso di razionalizzazione della produzione autoprodotta e conseguente riallineamento dell'assetto organizzativo;
- Il personale **operaio, impiegatizio e dirigenziale** vede un **blocco selettivo del turnover**, finalizzato all'**allineamento progressivo degli organici** ai valori definiti nei Piani Economico-Finanziari di sottoscrizione dei Contratti di Servizio;
- Con riferimento alle **ore di lavoro straordinario**, a partire dal 2026 il ridotto volume di produzione autoprodotta consente una **significativa riduzione del ricorso allo straordinario**, stimata in circa l'**80%**, in coerenza con una migliore programmazione delle attività operative, con conseguente impatto sulla riduzione dei costi;
- **progressiva riduzione dell'assenteismo** attraverso interventi di natura organizzativa e gestionale;
- L'**internalizzazione delle attività di guardianaggio e delle attività di manovra**, quest'ultima parziale nel 2027 e totale a partire dal 2028, grazie al reimpiego di personale inidoneo e personale autista in sovrannumero per effetto della razionalizzazione della produzione, in un'ottica di **riqualificazione delle risorse interne**, continuità occupazionale e ottimizzazione dei costi esterni.
- E' infine considerato il progressivo **recupero del monte ferie non godute a partire dal 2026**.

Il Piano prevede, a partire dal 2026, l'attivazione di un **percorso di pre-pensionamento** per l'accompagnamento all'uscita di complessivi 248 FTE, il cui esodo è atteso entro il 2028. Il **costo di tale operazione non è stato ipotizzato a carico di AMT** ed è stimato in circa **2,1 milioni di euro**, con onere in capo al soggetto finanziatore dell'intervento, anche in considerazione del fatto l'anticipazione delle ulteriori uscite previste negli anni successivi al 2028 comporterebbe un aumento proporzionale degli oneri.

## Personale in forza (# FTE)



## Benefici economici delle azioni ('000 €)



# Le azioni volte all'incremento dei ricavi operativi interesseranno, oltre ai ricavi da traffico, i ricavi da marketing e da sanzioni

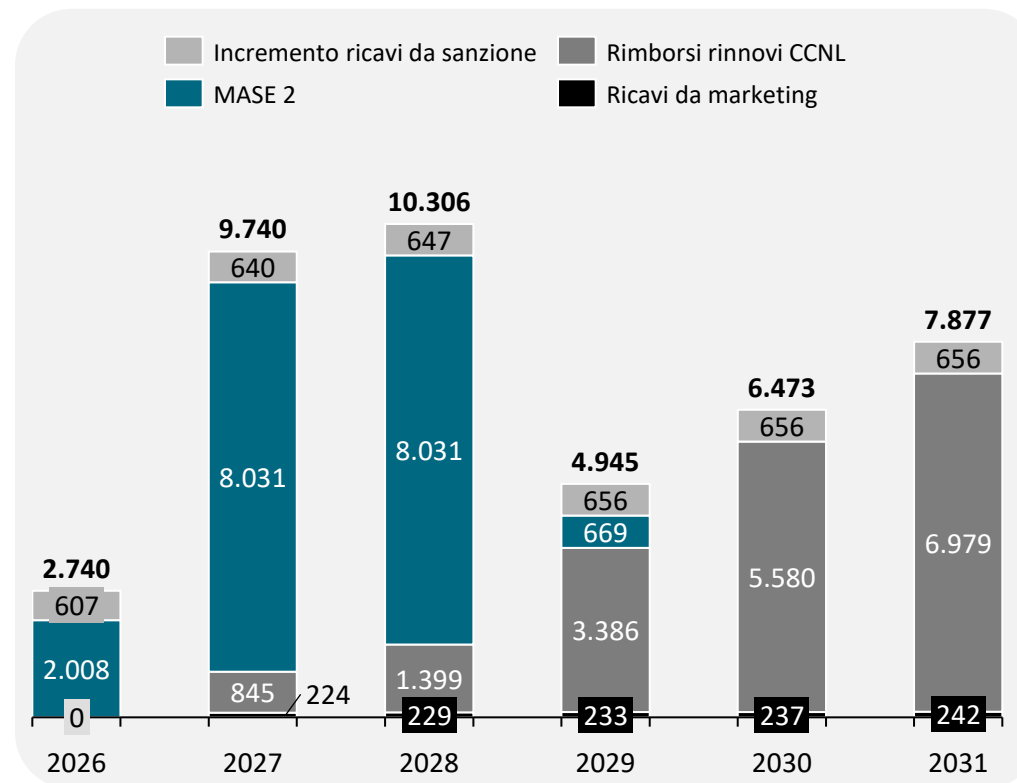


## Incremento dei ricavi

Relativamente alla componente dei ricavi, il Piano considera un insieme di **leve di rafforzamento della sostenibilità economica**, orientate a **diversificare le fonti di entrata** e a valorizzare strumenti già disponibili, nel rispetto del ruolo pubblico del servizio e del quadro contrattuale di riferimento. In particolare, il Piano contempla le seguenti ipotesi di intervento:

- Un **progressivo sviluppo dei ricavi da attività di marketing**, in coerenza con i **benchmark di settore**, quale leva complementare e non impattante sull'accessibilità del servizio per l'utenza;
- Un **incremento dei ricavi da sanzione** a seguito della **riconversione organizzativa di parte delle risorse attualmente non idonee alla guida**, attraverso il loro impiego in attività di **verifica dei titoli di viaggio**, con un impatto incrementale stimato pari a circa **0,6 milioni di euro annui**, senza effetti sull'occupazione complessiva;
- Il riconoscimento di un **ulteriore contributo pari a 18,74 milioni di euro nel periodo 2026–2029** da parte del **MASE**, connesso all'introduzione delle misure di gratuità per le categorie **Under 14 e Over 70** a partire da novembre 2025. In caso di mancata assegnazione di tale fondo e in assenza di un adeguamento del piano tariffario che consenta di compensare il mancato incasso dei contributi stimati, la responsabilità degli effetti economico-finanziari risulta in capo all'Ente Affidante<sup>1</sup>.
- L'ipotesi di **rimborso integrale dei costi connessi al rinnovo del CCNL**, inclusi gli incrementi successivi al rinnovo 2024–2026. Nel caso di mancata copertura di tali costi, in coerenza con quanto previsto dall'art. 4 dei CdS in vigore, risulta a carico dell'Ente Affidante<sup>1</sup> il riequilibrio economico-finanziario.

## Ricavi incrementali rispetto al 2025 ('000 di €)



<sup>1</sup> L'imputazione di tali rischi in capo all'Ente Affidante, **coerentemente con il quadro regolatorio di riferimento**, è necessaria al fine di consentire l'adozione di un livello di marginalità per il calcolo del corrispettivo **al di sotto dei parametri ordinariamente previsti da ART**.

Le azioni di risanamento previste dal Piano si articolano in un insieme coordinato di interventi di efficientamento, finalizzati al contenimento strutturale dei costi operativi e al rafforzamento dell'equilibrio economico-finanziario nel medio periodo. Tali interventi comprendono, in particolare, la rimodulazione dell'assetto dei servizi autoprodotti e subaffidati, il conseguente riallineamento progressivo del fabbisogno di personale e, qualora reso imprescindibile dalle circostanze, l'adeguamento mirato delle tariffe relative a specifici titoli di viaggio, in un'ottica di gradualità e sostenibilità complessiva del sistema.

È importante evidenziare che, nell'impostazione del Piano, **il rischio di eventuali scostamenti rispetto alle stime formulate è stato prevalentemente attribuito ad AMT**, in coerenza con un approccio prudentiale e responsabile. Fanno eccezione specifiche misure per le quali il Piano prevede che il rischio sia in capo all'Ente Affidante, secondo quanto disciplinato dal quadro contrattuale e regolatorio di riferimento. Si precisa che il trasferimento del rischio in capo all'Ente Affidante prevede che quest'ultimo dovrà, da un lato, compensare AMT per eventuali minori ricavi o maggior costi sopravvenuti con riferimento alle fattispecie di seguito riportate (c.d. «sottocompensazione»); di converso, tuttavia, un'evoluzione di tali componenti che dovesse determinare maggiori ricavi o minori costi andrebbe specularmente a beneficio dell'Ente Affidante (c.d. «sovracompensazione»).

## Ipotesi

1

2

3

4

5

Macroarea	Azione di risanamento	Impatto e descrizione del rischio	Responsabilità decisionale	Responsabilità Impatto
Razionalizzazione ed efficientamento del servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.1 Nuova organizzazione dei servizi</li> <li>1.2 Rinnovo della flotta Filobus</li> <li>1.3 Rinnovo della flotta treni a servizio della linea metropolitana</li> </ul>	Le azioni di razionalizzazione dell'offerta previste dal Piano comportano un <b>efficientamento dei costi operativi</b> , coerente con il <b>riassetto dei livelli di servizio</b> e con la conseguente ottimizzazione delle risorse impiegate nell'erogazione del servizio. Nell'impostazione del Piano, <b>il rischio di eventuali scostamenti rispetto alle stime formulate</b> con riferimento a tali effetti economici è <b>integralmente assunto da AMT</b> , in un'ottica di responsabilità gestionale e di presidio degli equilibri economico-finanziari.	Ente Affidante	AMT



Nella fase di implementazione del Piano di Risanamento si prevede di affidare al Comitato tecnico previsto dal CdS vigente il ruolo di verifica semestrale delle misure di efficientamento attuate. In relazione allo stato di avanzamento di queste ultime, e fermo restando l'equilibrio economico del contratto, verranno definite le possibili integrazioni all'offerta di servizi.

**Ipotesi**

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Macroarea	Azione di risanamento	Impatto e descrizione del rischio	Responsabilità decisionale	Responsabilità Impatto
Gestione delle risorse umane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.1 Incentivo all'esodo</li> </ul>	<p>Le misure previste comportano un <b>efficientamento complessivo del costo del personale</b>, conseguito attraverso interventi di natura organizzativa e strumenti di accompagnamento coerenti con il quadro normativo e contrattuale di riferimento. Si assume che il <b>costo dell'incentivo connesso a tali misure</b>, stimato in circa <b>2,1 milioni di euro</b>, non sia posto a carico di AMT, in quanto sostenuto dal soggetto finanziatore dell'intervento, secondo le modalità previste.</p>	Ente Affidante	Ente Affidante
Gestione delle risorse umane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.2 Blocco selettivo del turnover</li> <li>• 2.3 Gestione monte ferie e ferie solidali</li> <li>• 2.4 Riduzione del ricorso al lavoro straordinario</li> </ul>	<p>Le misure previste dal Piano determinano un <b>efficientamento del costo complessivo del personale</b> quale effetto conseguente degli interventi di natura organizzativa e di ottimizzazione dell'assetto produttivo, nel rispetto del quadro contrattuale e delle tutele vigenti. Nell'impostazione adottata, <b>il rischio di eventuali scostamenti rispetto alle stime formulate</b> con riferimento a tali effetti economici è <b>integralmente assunto da AMT</b>, in coerenza con un approccio prudentiale e di piena responsabilità gestionale.</p>	AMT	AMT
Gestione delle risorse umane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.5 Azioni mirate alla riduzione dell'assenteismo</li> <li>• 2.6 Internalizzazione delle attività di guardianaggio</li> <li>• 2.7 Internalizzazione progressiva delle attività di manovra</li> </ul>	<p>Tali interventi determinano una <b>riduzione strutturale dei livelli di assenteismo</b>, con effetti positivi sul <b>costo complessivo del personale</b>, nonché una <b>riduzione dei costi connessi al ricorso a servizi esternalizzati</b>, contribuendo al rafforzamento dell'equilibrio economico-finanziario complessivo. Nell'impostazione del Piano, <b>il rischio di eventuali scostamenti rispetto alle stime formulate</b> con riferimento a tali impatti è <b>integralmente assunto da AMT</b>, in coerenza con un approccio prudentiale e di piena responsabilità gestionale.</p>	AMT	AMT

- Ipotesi**
- 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5

Macroarea	Azione di risanamento	Impatto e descrizione del rischio	Responsabilità decisionale	Responsabilità Impatto
Incremento dei ricavi	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.3 Riconoscimento di un contributo aggiuntivo pari a 18,74 milioni di € nel periodo 2026–2029 da parte del MASE</li> </ul>	In caso di mancata assegnazione di tale fondo e in assenza di un adeguamento del piano tariffario che consenta di compensare il mancato incasso dei contributi stimati, la responsabilità degli effetti economico-finanziari risulta in capo all'Ente Affidante	Ente Affidante	Ente Affidante
Incremento dei ricavi	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.4 Rimborso integrale dei costi del rinnovo del CCNL</li> </ul>	Tale impostazione consente di <b>neutralizzare gli effetti economici degli incrementi contrattuali sul costo del personale</b> , preservando l'equilibrio complessivo della struttura dei costi. Qualora non vi fosse copertura integrale mediante fonti statali, in coerenza con quanto previsto dall'art. 4 dei CdS in vigore, risulta a carico dell'Ente Affidante <sup>1</sup> il riequilibrio economico-finanziario attraverso, ad esempio, un adeguamento del corrispettivo o della produzione erogata.	MEF	Ente Affidante
Incremento dei ricavi	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.2 Dematerializzazione dei pagamenti</li> <li>3.5 Potenziamento delle attività di verifica dei titoli di viaggio</li> </ul>	Il rischio di eventuali scostamenti rispetto agli effetti stimati delle azioni è in capo a AMT	AMT	AMT
Incremento dei ricavi	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.1 Valorizzazione degli spazi commerciali</li> </ul>	Il rischio di eventuali scostamenti rispetto agli effetti stimati delle azioni è in capo a AMT	AMT	AMT

Macroarea	Azione di risanamento	Impatto e descrizione del rischio	Responsabilità decisionale	Responsabilità impatto
<b>Azioni di Risk Management</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>5.1 Definizione della ripartizione dei rischi connessi all'affidamento</b>, con specifico riferimento al trasferimento all'Ente Affidante dei rischi connessi da un andamento dell'inflazione e del prezzo degli energetici difforme da quanto previsto a Piano.</li></ul>	<b>Incremento/riduzione dei costi di produzione</b> rispetto alle previsioni di Piano e trasferimento del rischio di eventuali incrementi a carico dell'Ente Affidante	<b>Ente Affidante</b>	<b>Ente Affidante</b>

- Ipotesi**
- 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5**

# 2.2

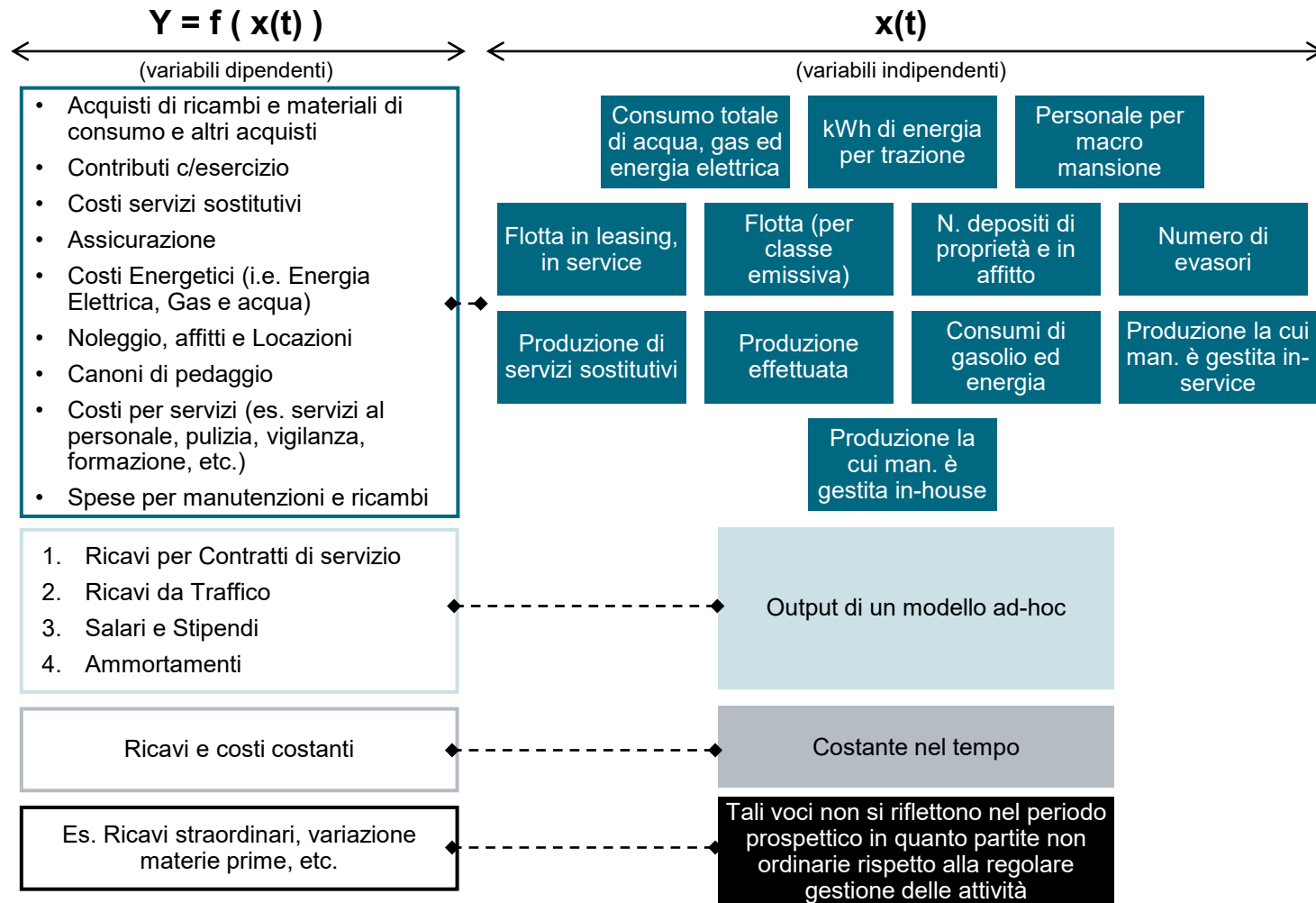
Revisione dei contratti di servizio

# Ai fini della stima del corrispettivo di equilibrio per il periodo 2026-2031 si è proceduto alla stima di costi e ricavi operativi prospettici

## Stima prospettica di costi e ricavi

### Metodologia

- La stima prospettica delle voci di ricavo e costo  $y(t)$ , **variabili dipendenti**, si basa su un **set specifico di variabili indipendenti  $x(t)$**  di natura industriale: dai consumi di materie prime fino al volume di produzione in-house / in-service.
- Per ciascuna voce di costo  $y(t)$ , si calcola il rapporto tra il valore registrato nell'anno di riferimento e il valore della variabile indipendente corrispondente. Tale rapporto viene poi applicato a  $x(t)$  per ciascun anno del piano, stimando così l'evoluzione dei costi.
- La stima dei ricavi segue invece un approccio specifico: per il Corrispettivo, ad esempio, il calcolo segue le linee guida degli schemi ART e le indicazioni della Del. 154/2024 e ss.mm.ii..
- Alcune voci di costo, infine, rimangono costanti nel tempo poiché derivano da contratti passivi, mentre altre, legate a eventi straordinari, si annullano nel corso del piano.



# Ai fini della stima del corrispettivo di equilibrio, si è considerato quale margine di utile ragionevole il 38,5% dell'EBIT margin definito da ART


## Metodologia di calcolo del corrispettivo

<b>A</b>	Ricavi generati dall'assolvimento degli OSP
<b>B</b>	Effetti positivi di rete indotti <sup>1</sup>
<b>C = A + B</b>	Ricavi + effetti positivi di rete
<b>D</b>	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP
<b>E</b>	Ammortamenti
<b>F=D+E</b>	Costi operativi generati dall'assolvimento degli OSP + Ammortamenti
<b>G</b>	<b>Utile ragionevole (WACC*CIN)</b>
<b>H=F+G</b>	Costi operativi + ammortamenti + utile ragionevole
<b>T</b>	WACC ART
<b>I</b>	Tasso di riferimento del settore ART ( <b>EBIT margin</b> medio)
<b>J</b>	Soglia di riferimento ART per verifica condizione (50%)
<b>K = I*J</b>	Tasso di riferimento del settore ART*soglia di riferimento ART per verifica condizione
<b>L = C + (H-C)</b>	Ricavi + effetti positivi di rete + compensazione variabile derivante da WACC*CIN
<b>M = G/L</b>	Rapporto utile ragionevole/(ricavi+effetti di rete+ compensazione)
	- <b>M ≥ K</b> -> <b>metodo standard (WACC*CIN)</b>
	- <b>M &lt; K</b> -> <b>metodologia alternativa (EBIT margin)</b>

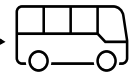
## Metodo di calcolo del ragionevole margine di utile

Il metodo standard di calcolo del ragionevole margine di utile è la **remunerazione del CIN** calcolata come WACC\*CIN regolatorio. Qualora la remunerazione del CIN non consenta di conseguire un EBIT margin pari ad almeno il **50% del tasso di riferimento ART**, quest'ultima prevede una metodologia alternativa di calcolo del ragionevole margine di utile basata sull'EBIT margin.

$$\frac{\text{utile ragionevole}}{(\text{ricavi} + \text{compensazione})} < 50\% * \text{EBIT margin}$$



**8,58%**  
(Del. 28/2026)



**9,88%**  
(Del. 30/2026)

In tale casistica, il ragionevole margine di utile è stabilito pari all'EBIT margin medio di mercato moltiplicato per:

- **50%** nel caso di appalti;
- Tra il **50% e l'80%** negli altri casi.

Ai fini del presente piano, per ridurre l'impatto sul corrispettivo in virtù della tipologia di affidamento, si è scelto di calcolare il ragionevole margine di utile considerando un **EBIT margin target pari al 35,9% del valore ART**. Tale scelta dovrà essere accompagnata da un'adeguata copertura dei rischi in capo ad AMT da parte dell'Ente Affidante.

# 2.3

Evoluzione della strategia  
tariffaria



Nel quadro complessivo del Piano di Risanamento, l'evoluzione della struttura tariffaria è considerata **una possibile leva di supporto**, da valutare in **via subordinata** rispetto al pieno dispiegarsi delle azioni di efficientamento operativo e di ottimizzazione organizzativa previste dal Piano. Ove infatti gli effetti delle azioni di efficientamento e/o il reperimento di ulteriori risorse da destinare ai contratti di servizio lo consentiranno, gli adeguamenti tariffari potranno essere sterilizzati senza compromettere l'equilibrio economico-finanziario del Piano.



La manovra tariffaria, qualora si rendesse necessaria, è concepita come **ipotesi tecnica di riequilibrio** da attivare esclusivamente nel caso in cui gli interventi di razionalizzazione della produzione, di contenimento dei costi e di miglioramento dell'efficienza gestionale **non risultassero, da soli, sufficienti** a garantire il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario nel medio periodo.



In tale contesto, l'eventuale adeguamento delle tariffe sarebbe:

- **graduale nel tempo**, distribuito su più annualità;
- **differenziato per tipologia di titolo di viaggio e fascia ISEE**, con l'obiettivo di preservare l'accessibilità al servizio;
- **coerente con le politiche di tutela delle categorie più fragili**, già previste e confermate dal Piano;
- **oggetto di valutazione istituzionale**, nel quadro del confronto con gli Enti competenti e gli stakeholder di riferimento.



L'impostazione adottata mira, pertanto, a **privilegiare il recupero di efficienza interna e la sostenibilità strutturale del modello industriale**, ricorrendo all'eventuale leva tariffaria **solo come strumento complementare e non prioritario**, a presidio della continuità e della qualità del servizio pubblico di trasporto.

In caso di **mancata assegnazione dei fondi MASE** previsti nel periodo 2026-2029, il **mancato incasso dei contributi** dovrà essere compensato attraverso un **incremento delle tariffe attualmente previste**.

# 2.4

Strategia di rafforzamento  
patrimoniale

# L'equilibrio economico-finanziario della Società sarà perseguito con una strategia patrimoniale e finanziaria basata su 5 pillar

1

## Composizione negoziata della crisi

Il percorso di composizione negoziata è stato avviato dalla società con l'obiettivo di **perseguire il risanamento con il supporto di un esperto indipendente**, che agevoli le trattative con i creditori e gli altri soggetti interessati. Il piano prevede che il percorso in questione si concluda con la stipula di accordi di ristrutturazione dei debiti ai sensi del combinato disposto degli artt. 23, lett. b, 57 e 61 CCII come meglio descritto nelle slide che seguono.

2

## Implementazione degli investimenti finanziati (PNRR, PSNMS e altre fonti)

La società si trova a dover gestire importanti volumi di investimenti legati in particolare al PNRR, il quale prevede una serie di scadenze cogenti nel corso del 2026. L'approvazione del presente Piano consentirà, tra l'altro, di presentare al Tribunale istanza ex art. 22 per la riattivazione della linea di credito BPER da utilizzare per il pagamento dei fornitori impegnati nei progetti PNRR, così da **consentire alla Società di portare a termine tali progetti** e beneficiare degli effetti in termini di incremento della qualità del servizio offerto all'utenza.

3

## Acquisto immobile di proprietà del Comune di Genova

Regione Liguria erogherà al Comune, previa omologa degli accordi di ristrutturazione di cui sopra, la somma di € 40 milioni destinata a sostenere gli investimenti di AMT (da realizzarsi anche mediante l'acquisto di beni strumentali all'erogazione del servizio). Tale somma sarà utilizzata per l'**acquisto di un immobile collegato all'esercizio del servizio metropolitano** attualmente di proprietà del Comune di Genova. Tale soluzione, se confrontata con il conferimento del bene, presenta dei benefici dal punto di vista fiscale che contribuiscono positivamente al riequilibrio economico e finanziario della società.

4

## Aumento di capitale

Lo strumento principale per il rafforzamento patrimoniale della Società sarà costituito da un **aumento di capitale da sottoscrivere e liberarsi post omologa da parte del Comune di Genova e della Città Metropolitana/altri comuni soci**, in parte per cassa e in parte tramite conversione a capitale di taluni crediti nei confronti della Società.

5

## Strategia finanziaria

Al fine di consentire alla Società di affrontare il percorso di risanamento delineato all'interno del presente Piano si prevede, tra l'altro, (i) l'attivazione di un'apertura di credito ipotecaria garantita dall'immobile di cui al punto 3 fino ad € 30 milioni, da rimborsare in 12 anni e (ii) la riattivazione della linea di credito IFIS per l'anticipo dei corrispettivi previsti dai contratti di servizio urbano ed extraurbano.

## Partite debitorie gestite nell'ambito della CNC– Debito verso Fornitori, tributari e verso controllante

Il Piano assume che gli accordi di ristrutturazione dei debiti vengano omologati (e divengano quindi efficaci) entro il 30 settembre 2026 ("Data di Efficacia"). La tempistica sopra ipotizzata potrebbe essere influenzata da una serie di variabili (es. tempistiche della definizione degli accordi e/o del Tribunale) ma, sulla base degli attuali dati, un'eventuale anticipazione e/o differimento non dovrebbe avere impatti differenziali significativi sulla tenuta finanziaria del Piano.

Il Piano prevede, allo stato e salve le eventuali modifiche da apportarsi all'esito delle interlocuzioni con i creditori e, più in generale, dell'andamento del percorso di composizione negoziata della crisi, i seguenti termini e modalità di rimborso dell'indebitamento pregresso:

### **Debiti verso fornitori**

- **Trenitalia (20,0 milioni di €)**: pagamento, previa stipula di accordi volti a favorire la migliore integrazione del trasporto combinato ferro-gomma, senza interessi in un'unica soluzione a gennaio 2027 dell'importo di 5 milioni di € e conversione dei restanti 15 milioni di € in Strumenti Finanziari Partecipativi con diritti patrimoniali.
- **Debiti tributari (1,6 milioni di €)**: pagamento al 100% senza interessi entro dicembre 2026.
- **Fornitori non finanziati (28,0 milioni di €)**: stralcio del 50% e pagamento del restante 50% senza interessi in un'unica soluzione a gennaio 2027.

### **Debiti verso fornitori «finanziati»**

- **Fornitori PNRR (43,1 milioni di €)**: pagamento al 100% senza interessi tra giugno e dicembre 2026 con i fondi PNRR, come meglio dettagliato nelle pagine che seguono.
- **Fornitori PSNMS (5,9 milioni di €)**: pagamento al 100% senza interessi entro dicembre 2026 con i fondi derivanti dal Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS).

### **Debiti verso Comune di Genova**

- **Comune di Genova (7,1 milioni di €)**: conversione a capitale del credito nell'autunno 2026.

## Partite debitorie gestite nell'ambito della CNC – Debito verso Fornitori, tributari e verso controllante



Debiti verso fornitori, tributari e verso controllante - CNC							
Migliaia di €	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031
<b>Debiti verso fornitori escl. Trenitalia</b>	<b>28.046</b>	<b>14.023</b>	-	-	-	-	-
<i>Stralcio</i>		-14.023	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-	-14.023	-	-	-	-
<b>Debiti commerciali - Trenitalia</b>	<b>20.000</b>	<b>4.944</b>	-	-	-	-	-
<i>Conversione in SFP</i>		-15.056	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-	-4.944	-	-	-	-
<b>Debiti gestione investimenti (PSNMS )</b>	<b>5.888</b>	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-5.888	-	-	-	-	-
<b>Debiti gestione investimenti PNRR - Solaris</b>	<b>35.096</b>	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-35.096	-	-	-	-	-
<b>Debiti gestione investimenti PNRR - Hitachi</b>	<b>7.996</b>	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-7.996	-	-	-	-	-
<b>Debiti gestione investimenti PNRR - Altro</b>	<b>5</b>	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-5	-	-	-	-	-
<b>Debiti tributari</b>	<b>1.600</b>	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-1.600	-	-	-	-	-
<b>Debito verso controllante</b>	<b>6.081</b>	-	-	-	-	-	-
<i>Incremento per canone metro 2026</i>		1.020	-	-	-	-	-
<i>Conversione a capitale</i>		-7.101	-	-	-	-	-
<b>Totale Debiti</b>	<b>104.713</b>	<b>18.966</b>	-	-	-	-	-

Ipotesi

1

2

3

4

5

## Partite debitorie gestite nell'ambito della CNC – Istituti di credito

Con riferimento ai debiti nei confronti degli istituti di credito, il Piano prevede, allo stato e salve le eventuali modifiche da apportarsi all'esito delle interlocuzioni con i creditori e, più in generale, dell'andamento del percorso di composizione negoziata della crisi, i seguenti termini di rimborso per le partite ancora aperte al 31/12/2025.

### Debiti pregressi verso Istituti di credito

- BNL mutuo ipotecario (11,8 milioni di €): rimborso al 100% a partire dal 2028 secondo rateizzazione già prevista, ipotizzando un preammortamento nel 2026 e 2027;
- BNL C/Anticipi (1,3 milioni di €): rimborso al 100% entro dicembre 2026.
- Banca Intesa - SACE (9,6 milioni di €): rimborso al 100% a partire dal 2028 secondo rateizzazione già prevista, ipotizzando un preammortamento nel 2026 e 2027;
- BPER (ex CaRiGe) (0,2 milioni di €): rimborso ipotizzato in 5 anni come da piano di ammortamento. La prima rata è prevista nel secondo semestre 2026;
- Banca IFIS linea di credito (20 milioni di €): rimborso tramite incasso diretto da parte di Banca IFIS delle ultime mensilità di corrispettivo dei contratti di servizio (si veda slide seguente);
- BPER (PNRR) (1,1 milioni di €): riattivazione della linea e rimborso al 100% entro dicembre 2026 mediante incasso del relativo contributo;
- Banco Desio (0,8 milioni di €): stralcio del 50% e pagamento senza interessi in un'unica rata prevista a gennaio 2027;
- Banca Intesa (2,4 milioni di €): stralcio del 50% e pagamento senza interessi in un'unica rata prevista a gennaio 2027;

Ipotesi

1

2

3

4

5

## Partite debitorie gestite nell'ambito della CNC – Istituti di credito

Debiti pregressi verso istituti di credito								
Migliaia di €	30/09/25	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031
<b>BNL mutuo ipotecario</b>	11.760	11.760	11.760	11.760	10.080	8.400	6.720	5.040
<i>Rimborso</i>		-	-	-	-1.680	-1.680	-1.680	-1.680
<b>Banca Intesa – SACE</b>	9.561	9.561	9.561	9.561	7.649	5.736	3.824	1.912
<i>Rimborso</i>		-	-	-	-1.912	-1.912	-1.912	-1.912
<b>Banca BPER ex Unipol</b>	10	3	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-7	-3	-	-	-	-	-
<b>Banca BPER ex CaRiGe</b>	354	239	215	168	120	72	24	-
<i>Rimborso</i>		-115	-24	-48	-48	-48	-48	-24
<b>Banca Ifis Linea di Credito (congelata)</b>	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	-
<i>Rimborso</i>		-	-	-	-	-	-	-20.000
<b>Banca Ifis Linea di Credito CdS (CNC)</b>	8.598	-	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-8.598	-	-	-	-	-	-
<b>Banca BPER PNNR</b>	1.148	1.148	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-	-1.148	-	-	-	-	-
<b>Banca Desio</b>	672	798	399	-	-	-	-	-
<i>Stralcio</i>		-	-399	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-	-	-399	-	-	-	-
<b>Bnl C/Anticipi – CNC</b>	2.372	1.326	-	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-2.372	-1.326	-	-	-	-	-
<b>Banca Intesa – CNC</b>	2.249	2.411	1.206	-	-	-	-	-
<i>Stralcio</i>		-	-1.206	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>		-	-	-1.206	-	-	-	-
<b>Totale Debiti</b>	<b>56.724</b>	<b>47.247</b>	<b>43.141</b>	<b>41.488</b>	<b>37.848</b>	<b>34.208</b>	<b>30.568</b>	<b>6.952</b>



Le previsioni di rimborso riferite alle annualità **2030 e 2031** sono formulate assumendo l'ipotesi di **proroga degli attuali Contratti di Servizio** fino al 2031. Nel caso di naturale scadenza dei contratti, gli istituti di credito saranno rimborsati come illustrato nel **Capitolo 4 «Scenario di subentro»**.





### Investimenti finanziati con la linea BPER

Gli ultimi anni hanno visto lo stanziamento di ingenti somme destinate all'implementazione di investimenti da parte di AMT. In considerazione dello scarto temporale tra il pagamento dei fornitori coinvolti nell'esecuzione dei progetti PNRR e l'incasso dei contributi, pari a circa 150 giorni, AMT si è avvalsa in passato di una linea di finanziamento *revolving* di BPER con un *plafond* pari a € 70 mln.

La linea è stata sospesa prima dell'avvio della CNC e si prevede venga riattivata per il medesimo importo, previa autorizzazione ex art. 22, c. 1 lett. a), CCII, come linea prededucibile, nel mese di giugno 2026. Si evidenzia che l'eventuale mancata riattivazione di tale linea comporterebbe un aggravio significativo del fabbisogno finanziario con conseguente necessità in tempi brevi di ulteriori risorse finanziarie esterne.

Più in particolare, al fine di consentire ad AMT di completare gli interventi finanziati e provvedere ai relativi pagamenti entro i termini previsti dalla normativa di riferimento, si è ipotizzato quanto segue:

- **riattivazione nel mese di giugno 2026 della linea dedicata BPER;**
- **pagamento entro la fine di dicembre 2026** dei debiti dei fornitori impegnati nell'esecuzione degli interventi PNRR;
- **pagamento entro la fine di dicembre 2027** dei debiti dei fornitori impegnati nell'esecuzione degli interventi finanziati coperti da fondi diversi dal PNRR;
- **incasso dei contributi a 150 giorni** dal pagamento del fornitore.

Più in particolare, il piano prevede che la linea BPER sia utilizzata per :

- **Rimborso dei debiti per investimenti PNRR effettuati prima del 30/9/2025** (*Investimenti Old PNRR CNC*): **21,0 milioni di €** dei 35,1 milioni di € di Solaris, per i quali 14,0 milioni di € di contributi sono già stati incassati e saranno pagati attraverso fonti proprie (cfr. sezione seguente);
- **Rimborso dei debiti per investimenti finanziati da fonti diverse dal PNRR effettuati prima del 30/9/2025** (*Investimenti Old NO PNRR CNC*): **1,7 milioni di €** degli 8,0 milioni di € di Solaris, per i quali 6,3 milioni di € di contributi sono già stati incassati e saranno pagati attraverso fonti proprie (cfr. sezione seguente);
- **Rimborso dei debiti per investimenti PNRR effettuati dopo il 30/9/2025** (*Investimenti Old PNRR post CNC*): **3,8 milioni di €;**
- **Rimborso dei debiti per investimenti finanziati da fonti diverse dal PNRR effettuati dopo il 30/9/2025** (*Investimenti Old NO PNRR post CNC*): **3,3 milioni di €;**
- **Pagamento delle fatture relative agli investimenti PNRR ancora da effettuare** (*nuovi investimenti PNRR*): **112,8 milioni di €.**
- **Pagamento delle fatture relative ai nuovi investimenti finanziati da fonti diverse dal PNRR ancora da effettuare** (*nuovi investimenti NO PNRR*): **9,5 milioni di €** nel 2027.

Sulla base dei flussi di pagamento e incasso ipotizzati, mediante la riattivazione della linea BPER entro giugno 2026 sarà possibile utilizzare la linea di finanziamento per due cicli completi. Il raggiungimento del *plafond* tra luglio e ottobre 2026 comporterà un lieve impiego di liquidità aziendale.



## Investimenti finanziati con la linea BPER

€ in migliaia	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	Totale
<b>Pagamento fatture (utilizzo linea BPER)</b>	-	-	-	-	-	54.362	26.355	-	1.691	663	24.403	35.160	142.633
<i>di cui investimenti Old PNRR CNC</i>	-	-	-	-	-	21.010	-	-	-	-	-	-	21.010
<i>di cui investimenti Old NO PNRR CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	1.691	-	-	-	1.691
<i>di cui investimenti Old PNRR post CNC</i>	-	-	-	-	-	3.817	-	-	-	-	-	-	3.817
<i>di cui investimenti Old NO PNRR post CNC</i>	-	-	-	-	-	3.319	-	-	-	-	-	-	3.319
<i>di cui nuovi investimenti PNRR</i>	-	-	-	-	-	26.214	26.355	-	-	663	24.403	35.160	112.795
<b>Incasso contributi (rientro linea BPER)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.362	26.355	80.716
<i>di cui investimenti Old PNRR CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.010	-	21.010
<i>di cui investimenti Old NO PNRR CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>di cui investimenti Old NO PNRR post CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.817	-	3.817
<i>di cui investimenti Old NO PNRR post CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.319	-	3.319
<i>di cui nuovi investimenti PNRR</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.214	26.355	52.569
<b>Utilizzo disponibilità liquide</b>	-	-	-	-	-	-	765	-	1.691	663	-	-	3.118
<b>Debiti verso BPER</b>	-9.952	-9.952	-9.952	-9.952	-9.952	44.410	70.000	70.000	70.000	70.000	40.042	48.846	

Ipotesi

1

2

3

4

5



### Ulteriori investimenti finanziati non coperti dalla linea BPER

Gli ulteriori investimenti finanziati, così come il rimborso dei restanti debiti per investimenti pregressi, saranno gestiti attraverso la liquidità della società. Nello specifico, si prevedono i seguenti pagamenti:

- **Rimborso dei debiti per investimenti PNRR effettuati prima del 30/9/2025** (*Investimenti Old PNRR CNC*): i restanti **14,1 milioni di €** di investimenti relativi alla fornitura Solaris il cui contributo risulta già incassato al 31/12/2025;
- **Rimborso dei debiti per gli investimenti finanziati da fonti diverse dal PNRR effettuati prima del 30/9/2025** (*Investimenti Old NO PNRR CNC*): i restanti **6,3 milioni di €** di investimenti relativi alla fornitura Hitachi il cui contributo risulta già incassato al 31/12/2025;
- **Rimborso dei debiti per gli investimenti PSNMS effettuati prima dopo il 30/9/2025** (*Investimenti Old PSNMS post CNC*): **5,9 milioni di €**;
- **Pagamento delle fatture relative ai nuovi investimenti finanziati da fonti diverse dal PNRR** (*nuovi investimenti NO PNRR*): **15,4 milioni di €** di cui **7,8 milioni di €** di investimenti il cui contributo risulta già incassato al 31/12/2025 e **7,6 milioni di €** di nuovi investimenti.

L'incasso dei contributi è previsto a 150 giorni dal pagamento del fornitore. Si evidenzia come **tra i contributi incassati sono previsti anche quelli relativi a investimenti le cui fatture risultano già pagate al 31/12/2025** (*Investimenti Old fatture pagate*): 2,0 milioni di € nel 2026 e 6,9 milioni di € nel 2027.

€ in migliaia	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	Totale
<b>Pagamento fatture</b>	-	-	-	-	-	-	188	550	35.360	1.930	325	3.326	41.680
<i>di cui investimenti Old PNRR CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	14.091	-	-	-	14.091
<i>di cui investimenti Old NO PNRR CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	6.306	-	-	-	6.306
<i>di cui investimenti Old PSNMS post CNC</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	5.888	-	-	-	5.888
<i>di cui nuovi investimenti NO PNRR</i>	-	-	-	-	-	-	188	550	9.075	1.930	325	3.326	15.395
<b>Incasso contributi</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000	-	-	188	2.188
<i>di cui nuovi investimenti NO PNRR</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	188	188
<i>di cui investimenti Old fatture pagate</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000	-	-	-	2.000

Il Piano prevede l'**acquisto di un immobile** di proprietà del Comune di Genova da parte di AMT e del valore di perizia di € 52,9 milioni. Tale investimento risulta **parzialmente finanziato** come meglio descritto qui di seguito:

**A**

Successivamente all'omologazione degli accordi di ristrutturazione da parte del Tribunale di Genova, prevista per la fine di settembre 2026, Regione Liguria erogherà al Comune di Genova la somma di **40 milioni di euro** destinata a sostenere gli investimenti previsti dal piano di AMT. La somma in questione verrà quindi erogata dal Comune ad AMT.

**+ € 40 mln**

Contributo in c/investimenti

**B**

L'importo di cui sopra verrà utilizzato da AMT per:

- pagare una parte (€ 37,9 milioni) del prezzo di acquisto **della rimessa di proprietà del Comune di Genova** (prezzo pari al valore di perizia € 52,9 milioni);

- di pagare le **imposte** relative a tale compravendita pari al **4% del valore del bene** (€ 2,1 milioni).

**- € 2,1 mln      - € 37,9 mln**Imposte  
ipocatastaliFlusso di cassa verso il  
Comune di Genova**C**

Per la restante parte del valore dell'immobile, pari a € 15,0 milioni di €, AMT si iscriverà un debito nei confronti della Controllante che sarà in seguito convertito in capitale sociale (cfr. slide seguenti).

**- € 15,0 mln**

Debito vs. Controllante

Ai sensi dell'OIC 16, paragrafo 52, l'**ammortamento dell'immobile** è stato calcolato applicando un'aliquota del 4% al 70% del valore complessivo, ritenuto rappresentativo della sola componente del fabbricato, in quanto la quota riferibile al terreno, non soggetta ad ammortamento, è stata esclusa dalla base di calcolo.

Il **contributo in conto investimenti** è stato iscritto, per la quota parte relativa al terreno (30%) a riduzione della relativa immobilizzazione, mentre per la quota parte relativa al fabbricato (70%) è stato iscritto a risconto passivo e viene gestito secondo le medesime logiche dell'ammortamento del fabbricato.



Ipotesi

1

2

3

4

5

Al 31/12/2025 la Società aveva un patrimonio netto negativo per € 64 milioni circa. Sulla base delle informazioni ad oggi in possesso della Società, si stima una **perdita cumulata nel periodo gennaio – settembre 2026 pari a 22,6 milioni di €**, che potrebbe essere in parte mitigata dall'incasso del contributo CCNL relativo al rinnovo 2024-2026 per la competenza 2024-2025 stimato in 6,4 milioni di €. Il risultato è un **patrimonio netto negativo per 80,1 milioni di €**

Al fine di adempiere alle disposizioni di legge e dotare la società della liquidità necessaria per far fronte, tra l'altro, al pagamento del debito ristrutturato all'esito della CNC, si prevede che l'assemblea dei soci deliberi un aumento di capitale (sospensivamente condizionato all'omologa degli accordi di ristrutturazione del debito prevista a fine settembre 2026) nei termini che seguono:

1. **Aumento di capitale per cassa**, da sottoscrivere e liberarsi da parte del Comune di Genova, per Euro 47,9 milioni;
2. **Aumento di capitale per cassa**, da sottoscrivere e liberarsi da parte di Città metropolitana di Genova e altri comuni soci, per Euro 1,5 milioni;
3. **Conversione in Strumenti Finanziari Partecipativi** di parte del credito di Trenitalia (Euro 15,1 milioni);
4. Conversione a capitale sociale del **credito del Comune di Genova per canoni di locazione** (Euro 7,1 milioni);
5. Conversione a capitale sociale del **credito residuo del Comune di Genova per il prezzo di acquisto dell'immobile** (15,0 milioni di €);

Componenti patrimonio netto	30/09/26
Patrimonio netto al 31/12/2025	- 64.019
Perdita cumulata gennaio - settembre 2026	- 22.550
CCNL nuovo rinnovo - Competenza 24-25	6.445
<b>Patrimonio netto ante AuCap</b>	<b>- 80.125</b>
Sopravvenienze attive da stralcio debiti CNC	15.627
Aumento di capitale Comune per cassa	47.884
Aumento di capitale Città Metropolitana e altri comuni per cassa	1.500
SFP Trenitalia	15.056
Conversione del credito del Comune per canini di locazione	7.101
Conversione credito residuo del Comune per il prezzo di acquisto dell'immobile	15.016
<b>Patrimonio netto post AuCap</b>	<b>22.059</b>
<b>Patrimonio netto escl. CCNL</b>	<b>15.615</b>

L'andamento stimato del patrimonio netto su base annuale (al 31/12 di ciascun anno) è rappresentato nella tabella che segue.

€ milioni	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Patrimonio Netto – Inizio periodo</b>	<b>-37,6</b>	<b>-64,0</b>	<b>29,9</b>	<b>34,1</b>	<b>40,6</b>	<b>41,0</b>	<b>43,0</b>
Utile/perdita d'esercizio	-26,5	7,3	4,3	6,4	0,4	2,0	4,8
Aumento di capitale Comune per cassa	-	47,9	-	-	-	-	-
Sottoscrizione aumento di capitale Città Metropolitana/Altri comuni per cassa	-	1,5	-	-	-	-	-
SFP Trenitalia	-	15,1	-	-	-	-	-
Conversione del credito del Comune per canini di locazione	-	7,1	-	-	-	-	-
Conversione credito residuo del Comune per il prezzo di acquisto dell'immobile	-	15,0	-	-	-	-	-
<b>Patrimonio netto – fine periodo</b>	<b>-64,0</b>	<b>29,9</b>	<b>34,1</b>	<b>40,6</b>	<b>41,0</b>	<b>43,0</b>	<b>47,8</b>

**Ipotesi**

1

2

3

**4**

5



Le previsioni di evoluzione del patrimonio netto riferite alle annualità **2030 e 2031** sono formulate assumendo l'ipotesi di **proroga degli attuali Contratti di Servizio** fino al 2031. Nel caso di naturale scadenza dei contratti, il patrimonio netto previsto è rappresentato nel **Capitolo 4 «Scenario di subentro»**.

La strategia finanziaria si fonda sulle seguenti azioni:

- **Riattivazione della linea di Credito (CdS) IFIS:** il ripristino della linea IFIS assistita da cessione del credito è previsto, previa autorizzazione ex art. 22 c.1 lett. a) CCII, a partire dal mese di luglio 2026.
- **Accensione di apertura di credito ipotecaria garantita dall'immobile acquistato dal Comune di Genova:** nel mese di dicembre 2026, si prevede l'accensione da parte di AMT di un'apertura di credito ipotecaria di **30,0 milioni di €** garantita dall'immobile acquistato dal Comune di Genova. Il finanziamento avrà durata pari a 12 anni, con avvio dei rimborsi da gennaio 2028 ed un tasso finito pari 3,39% (spread 0,95% + tasso Euribor 6m).

Si evidenzia come l'eventuale mancata attivazione delle linee indicate comporterebbe un aggravio significativo del fabbisogno finanziario con conseguente necessità di ulteriori risorse finanziarie esterne.

Con riferimento alla movimentazione della linea BPER dopo il 30/9/2025, se ne prevede il completo rimborso entro fine 2027, come previsto dai termini contrattuali della linea stessa.

## Debiti verso istituti di credito post CNC

Nuove partite debitorie	30/09/25	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031
<b>Banca Ifis Linea di Credito (CdS)</b>	-	-	20.733	20.733	20.733	20.733	20.733	20.733
<i>Incremento</i>				20.733	20.733	20.733	20.733	20.733
<i>Rimborso</i>				-20.733	-20.733	-20.733	-20.733	-20.733
<b>BPER PNRR</b>	-	-11.100	48.846	-	-	-	-	-
<i>Rimborso</i>	-			-48.846	-	-	-	-
<b>Nuova linea per mutuo ipotecario</b>	-	-	30.000	30.000	27.938	25.806	23.600	21.318
<i>Incremento</i>				30.000	30.000	27.938	25.806	23.600
<i>Rimborso (quota capitale)</i>	-			-	-2.062	-2.132	-2.206	-2.282
<b>Totale Debiti</b>	-	<b>-11.100</b>	<b>99.580</b>	<b>50.733</b>	<b>48.672</b>	<b>46.539</b>	<b>44.334</b>	<b>42.052</b>



# Previsioni economico-finanziarie 2026-2031

# 3.1

Ipotesi alla base del Piano  
Economico-finanziario



## Periodo di piano

Lo scenario rappresentato simula la **proroga degli attuali contratti di servizio fino al 31 dicembre 2031**.

In caso di **mancata proroga** dei contratti in questione, la società potrà provvedere al pagamento delle partite debitorie residue, ivi inclusa la parte residua dei debiti ristrutturati, tramite (i) la **liquidità presente in cassa al 31/12/2029**, anno di scadenza del contratto di servizio urbano, che rappresenta la frazione preponderante del valore della produzione di AMT, e (ii) l'**ulteriore liquidità generata grazie alle attività patrimoniali**, legate principalmente a crediti da corrispettivo, crediti verso clienti e crediti per il c.d. «valore di subentro».

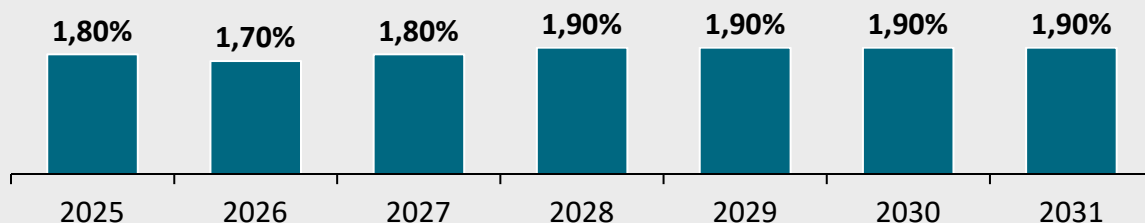
L'incasso del valore di subentro legato alle immobilizzazioni è previsto dalla Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii., la quale, alla Misura 9, paragrafo 3, prevede il subentro dell'eventuale nuovo affidatario del servizio nella proprietà dei beni ritenuti essenziali/indispensabili all'erogazione del servizio con la seguente valorizzazione:

- Per il materiale rotabile su strada e i sistemi tecnologici, valore più alto tra il valore netto contabile (VNC) e quello di mercato (VM), entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di  $VNC > VM$ ;
- Per il materiale rotabile ferroviario, VNC.

Si rimanda al capitolo 4 per un maggior dettaglio.

Di seguito si riportano gli andamenti di inflazione, incremento del costo del personale unitario e delle materie prime energetiche alla base della stima dell'evoluzione economica di AMT nell'arco di piano.

## Inflazione [%] - Indice IPCA da Aggiornamento DPF 2025



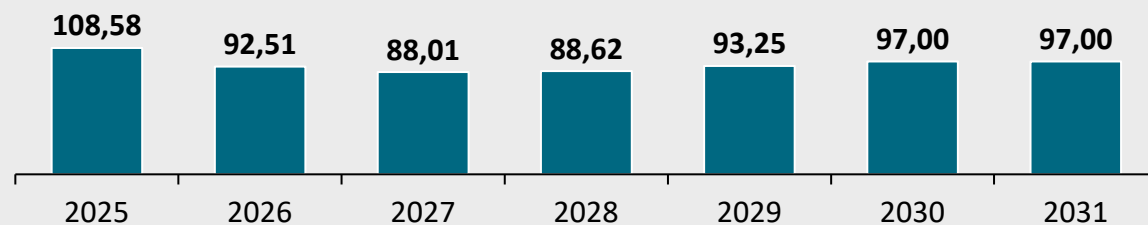
## Costo del personale

Il **costo del personale** incrementa in arco di piano in funzione dei **rinnovi del CCNL stimati** e a seguito degli **scatti di anzianità e altri istituti previsti da contratto**.

## Gasolio

L'andamento del **prezzo del Gasolio** è stato ipotizzato **costante nell'arco di piano**, con rischio di eventuali fluttuazioni in positivo e in negativo **a carico dell'Ente Affidante**.

## Energia elettrica [€/MWh] – Stime Afry Q2 2025 PUN



# Il piano investimenti prevede investimenti pari a 391,0 milioni di €, di cui circa 32,9 milioni di € in autofinanziamento

L'implementazione dei rilevanti investimenti previsti a Piano ha evidenziato **complessità tecniche ed amministrative** che consentiranno un pieno **completamento e dispiegamento degli effetti positivi ad essi connessi**, peraltro difficilmente quantificabili, solo nella parte finale del periodo di piano.

Area Investimenti [€ milioni]	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Importo Totale	Quota Finanziata	Quota Auto-finanziamento
Bus - Urbani	33,3	114,7	7,9	5,7	0,7	22,6	-	184,9	184,1	0,8
FGC	11,2	8,6	11,7	11,5	-	0,0	0,4	43,5	43,4	0,1
Metro	17,6	67,4	2,3	2,6	2,4	2,1	-	94,4	88,0	6,4
Infra e impianti - Urbane	1,2	1,6	3,8	2,0	7,0	-	-	15,7	15,7	-
Bus – Extraurbani	1,2	0,2	3,8	2,5	5,2	-	-	12,8	12,6	0,2
Infra e impianti – Impianti	0,6	3,1	4,8	1,7	3,8	-	-	14,0	4,0	10,0
Infra e impianti - Extraurbane	0,1	-	-	1,1	1,0	-	-	2,2	2,2	-
Innovazione	0,1	0,0	0,0	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Informatica	1,4	1,3	1,5	1,8	1,8	-	0,0	7,8	1,2	6,6
Infra e impianti – Imp. verticali	0,9	1,6	1,1	0,9	0,4	-	-	4,9	-	4,9
Infra e impianti - FPG	1,3	1,9	3,4	1,0	0,3	-	-	8,0	6,9	1,0
Manutenzione Urbana	0,4	0,4	0,5	0,3	0,7	-	-	2,4	-	2,4
Ricerca, Attrezzature e Veicoli	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	-	-	0,4	0,0	0,4
<b>Totale</b>	<b>69,3</b>	<b>201,1</b>	<b>40,9</b>	<b>31,3</b>	<b>23,3</b>	<b>24,7</b>	<b>0,4</b>	<b>391,0</b>	<b>358,1</b>	<b>32,9</b>
<i>Quota finanziata</i>	<i>65,0</i>	<i>141,8</i>	<i>33,2</i>	<i>24,7</i>	<i>15,4</i>	<i>24,7</i>	<i>0,4</i>	<i>305,2</i>		
<i>Quota autofinanziamento</i>	<i>4,3</i>	<i>6,4</i>	<i>7,8</i>	<i>6,6</i>	<i>7,9</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>32,9</i>		

# Il piano investimenti prevede rilevanti risorse per l'elettificazione della flotta e l'ammodernamento della ferrovia Genova Casella...

## Elettificazione della flotta

Importi in milioni di €

Importo totale

Finanziato

Autofinanziato



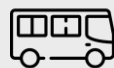
### Filobus

Acquisto di **nuovi filobus** nell'ambito del progetto 4 assi e aggiornamento delle paratie del posto guida, finanziati tramite PNRR

112,1 €

112,1 €

- €



### Autobus

Acquisto di **nuovi autobus elettrici** principalmente finanziati da Regione Liguria e Città metropolitana di Genova

45,8 €

45,0 €

0,8 €



### Depositi

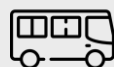
Installazione di **impianti elettrici** nelle rimesse di Mangini e Cornigliano, finanziato tramite PNRR

27,0 €

27,0 €

- €

## Rinnovo della flotta tradizionale



### Rinnovo flotta – extraurbano

Acquisto di **veicoli nuovi ed usati** e aggiornamento della **dotazione di bordo**, finanziati in buona parte tramite PSNMS

12,8 €

12,6 €

0,2 €

## Investimenti su ferrovia Genova - Casella



### Officine e depositi

Attrezzaggio (e.g. acquisto tornio in fossa) ed adeguamento officine e stazioni per nuovi treni

0,2 €

0,2€

0,0 €



### Infrastruttura

Ammodernamento dell'infrastruttura, posa nuove rotaie e traverse, ristrutturazione stazione di Casella e prevenzione dissesto idrogeologico

27,8 €

27,8 €

- €



### Acquisto e revamping rotabili

**Revamping** elettromotrici, acquisto di **5 treni usati** e acquisto prima dotazione veicoli

14,4 €

14,4 €

- €

## Investimenti su metropolitana

Importi in milioni di €

Importo totale

Finanziato

Autofinanziato



### Rotabili

Acquisizione di **nuovi rotabili, adeguamento normativa e revisione dei mezzi rotabili** di prima, seconda e terza generazione

31,2 €

28,9 €

2,3 €



### Infrastruttura

**Adeguamento normativo**, interventi su **gallerie**, e miglioramento degli impianti e della linea metropolitana

8,2 €

6,2 €

2,0 €



### Officine e Depositi

**Acquisto fabbricato di Via Adua e rifacimento SSE Principe e Brignole** e attrezzaggio officine della rete metropolitana

53,5 €

52,9 €

0,6 €

## Investimenti IT



### Trasformazione digitale

Upgrade sistema di **gestione turni** del personale viaggiante, nuova piattaforma risorse umane e aggiornamento sito internet

3,1€

1,0 €

2,1 €



### Dati e ottimizzazione processi

Sviluppo **cruscotti, reportistica, gestione multe** e sperimentazione **processi manutentivi**

0,8 €

- €

0,9 €



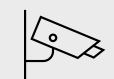
### Infrastruttura IT e cybersecurity

Sistemi di **sicurezza informatica**, gestione dei dati, controllo degli accessi di rete e cablaggio strutturato.

3,0 €

0,1 €

2,9 €



### Sicurezza e impianti tecnologici

Sistemi di **videosorveglianza** (TVCC, controllo accessi e antintrusione) e **ristrutturazione degli impianti**.

0,8 €

0,0 €

0,8 €

# I ricavi operativi cresceranno in arco di Piano per effetto dell'incremento dei ricavi da traffico e della revisione dei contratti di servizio

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

Ammortamenti

Gestione straordinaria

## Elementi principali

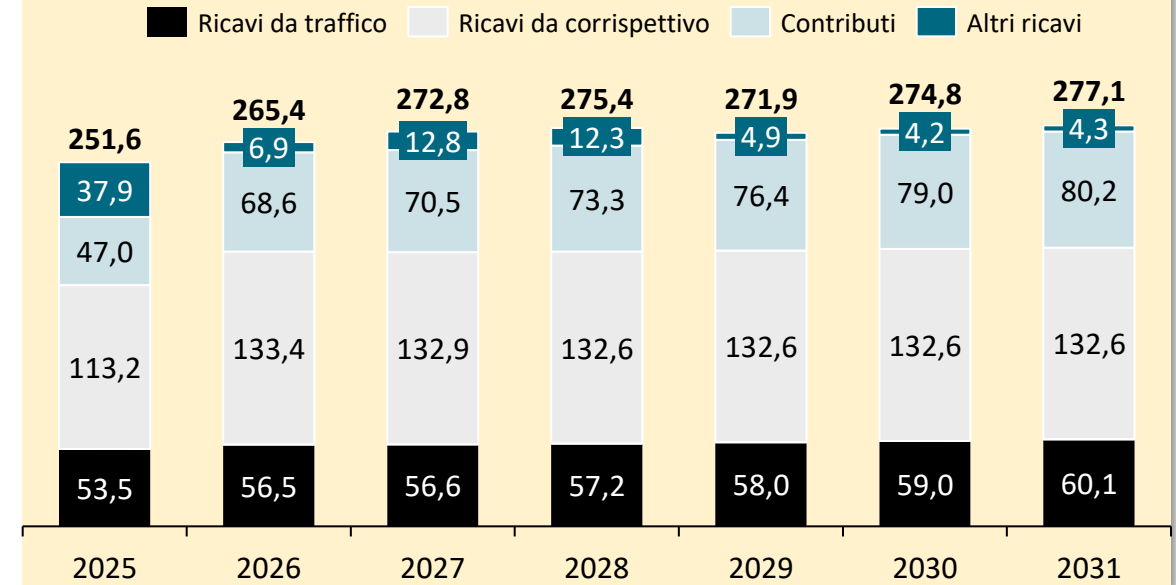
- **Ricavi da traffico:** includono la stima prospettica dei ricavi derivanti dai **titoli di viaggio** e i **ricavi da sanzioni per cassa**, che incorporano un incremento rispetto allo storico connesso alle **azioni di riconversione organizzativa del personale**. I ricavi sono rappresentati **al netto della quota da retrocedere a Trenitalia**, ipotizzata in misura coerente con quanto definito nell'ambito dell'**arbitrato Cieli**.

- **Ricavi da corrispettivo:** l'evoluzione di tale componente è approfondita nella **slide successiva**, in coerenza con l'analisi dei Contratti di Servizio.

- **Contributi:** l'evoluzione di tale componente è approfondita nelle **slide successive**.

- **Altri ricavi:** l'evoluzione di tale componente è approfondita nelle **slide successive**.

## Ricavi operativi (mln €)



L'evoluzione dei ricavi da traffico riflette l'ipotesi *worst case* di razionalizzazione e riduzione del volume di servizio prevista dal Piano (cfr slide 20) quale leva di efficientamento della struttura industriale.

In considerazione dell'impegno della Società nello sviluppo del *management case*, i **ricavi da traffico** **raggiungeranno valori più ambiziosi** e saranno oggetto di attento monitoraggio nelle fasi di implementazione del Piano.

# Il corrispettivo prevede un'integrazione a partire dal 2026 e pari a € 20,7 milioni di €, calcolato garantendo un EBIT margin attorno al 3,3%

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

Ammortamenti

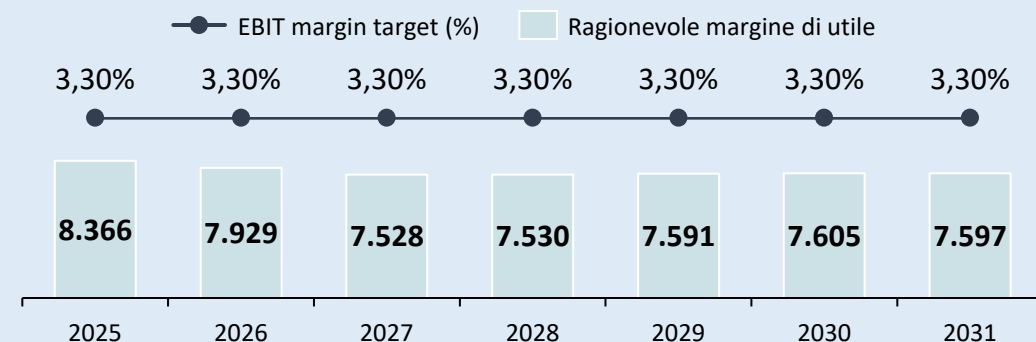
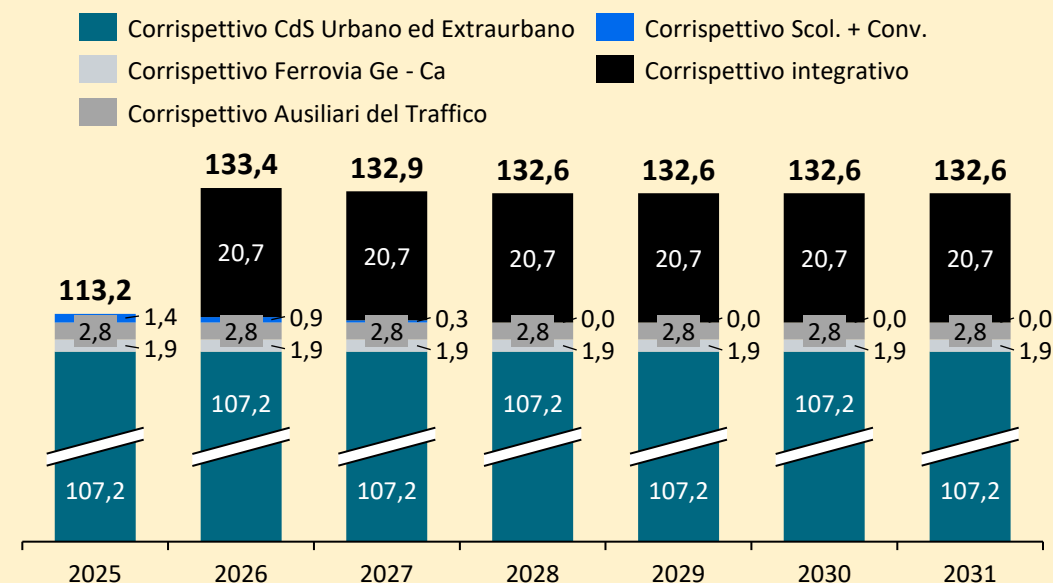
Gestione straordinaria

## Elementi principali

I **ricavi da corrispettivo** sono stati definiti in coerenza con i Contratti di Servizio e con il quadro regolatorio di riferimento e includono:

- l'importo previsto dagli attuali **Contratti di Servizio Urbano ed Extra urbano**, comprensivo degli incrementi intervenuti nel tempo e della quota pari a circa 3,5 milioni di euro relativa al rimborso IVA da parte di Genova Parcheggi. Tale componente è assunta costante lungo l'intero arco di Piano e pari a 107,2 milioni di euro;
- l'importo del corrispettivo relativo al corrispettivo relativo alla **ferrovia Genova – Casella**, previsto costante lungo l'intero arco di Piano e pari a 1,93 milioni di euro;
- l'importo del corrispettivo della convenzione relativa agli **Ausiliari del Traffico**, previsto costante lungo l'intero arco di Piano e pari a 2,77 milioni di euro;
- l'importo relativo ai contributi ricevuti per i **Servizi Scolastici e Convenzioni** è previsto in progressiva diminuzione nel 2026 e 2027, fino ad azzerarsi nel 2028 a seguito della cessazione di tali servizi.
- un **corrispettivo integrativo**, determinato sulla base dei criteri illustrati nel capitolo 2.2, calcolato al fine di garantire un **livello marginalità pari al 35,9% dell'EBIT margin** definito da ART per i servizi su strada dalla Delibera ART n. 30/2026 (9,88%), in deroga a quanto previsto dalla Del. ART 154/2019 e ss.mm.ii.;
- con riferimento al **recupero della sotto compensazione relativa al periodo 2020–2024**, non è stata iscritta alcuna posta contabile, in attesa della conclusione dell'istruttoria da parte dell'Ente Affidante. Allo stato attuale, l'importo oggetto di valutazione risulterebbe pari a circa 59,4 milioni di euro.

## Corrispettivo (mln €)



# La voce «contributi» include la quota annua dei contributi in c/impianti oltre al rimborso dell'effetto relativo al rinnovo del CCNL di settore

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

Ammortamenti

Gestione straordinaria

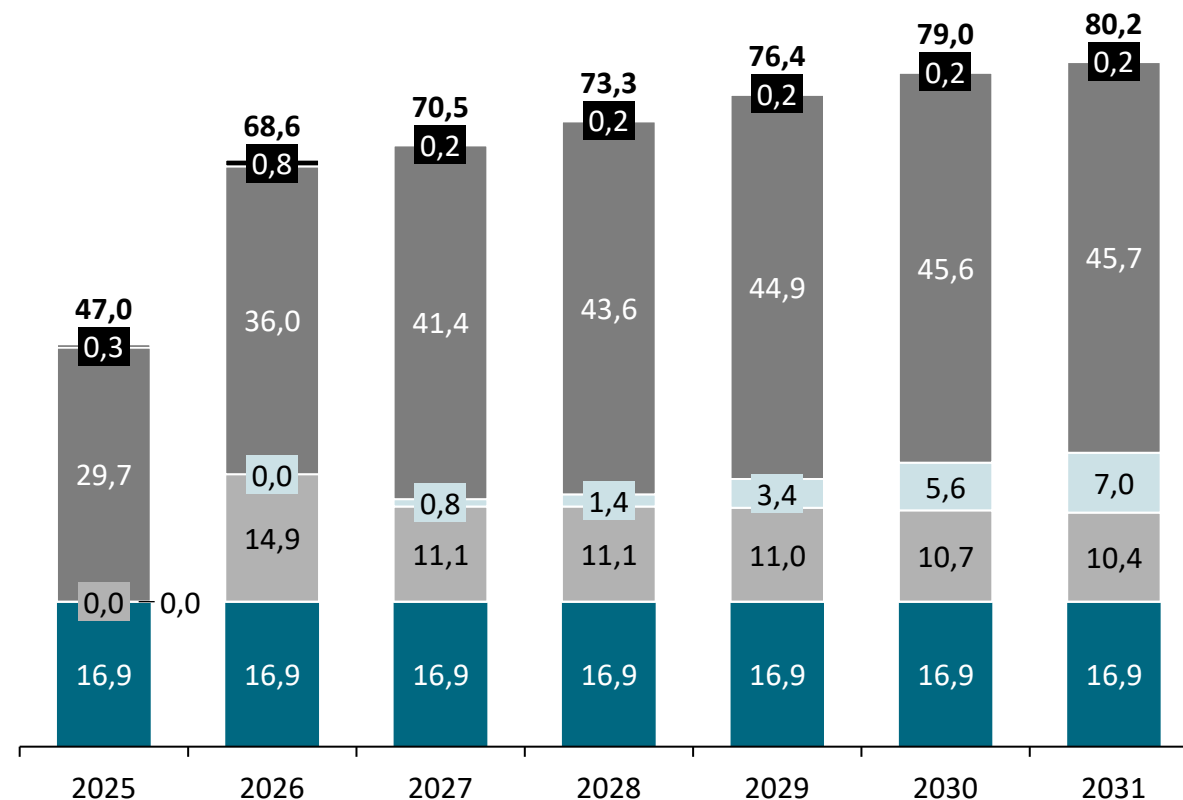
## Elementi principali

## Contributi (mln €)

■ Contributi CCNL pre rinnovo 2024   
 ■ Contributi CCNL rinnovo post 2026   
 ■ Altro  
■ Contributi CCNL rinnovo 2024-2026   
 ■ Contributi conto impianti

I **contributi** includono le seguenti **componenti di Piano**:

- **contributi CCNL relativi ai rinnovi contrattuali progressivi**, stimati in via prospettica assumendo un valore pari a quello registrato nel 2025 e mantenuto costante lungo l'arco di Piano;
- **contributi CCNL riferiti al rinnovo 2024-2026**, con il **2026** che include anche le quote di competenza degli anni **2024** (pari a €1,8 mln) e **2025** (pari a €4,6 mln). La quota di competenza del 2026 è prevista in incasso nel periodo **ottobre–dicembre 2026**, mentre le quote relative agli anni 2024 e 2025 sono attese in incasso nel mese di **luglio 2026**. Le annualità successive sono previste l'anno successivo a quello di competenza.
- **contributi CCNL relativi ai rinnovi successivi al 2026**, previsti in aumento in arco di piano ed incassati nell'annualità successiva a quella di competenza.
- **reversal annuale dei contributi in conto impianti**, in coerenza con l'approccio di contabilizzazione indiretta degli stessi adottato da AMT.



# Gli altri ricavi includono l'effetto del contributo «MASE 2» previsto per il triennio 2026-2028 oltre a rimborso accise e ricavi da pubblicità

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

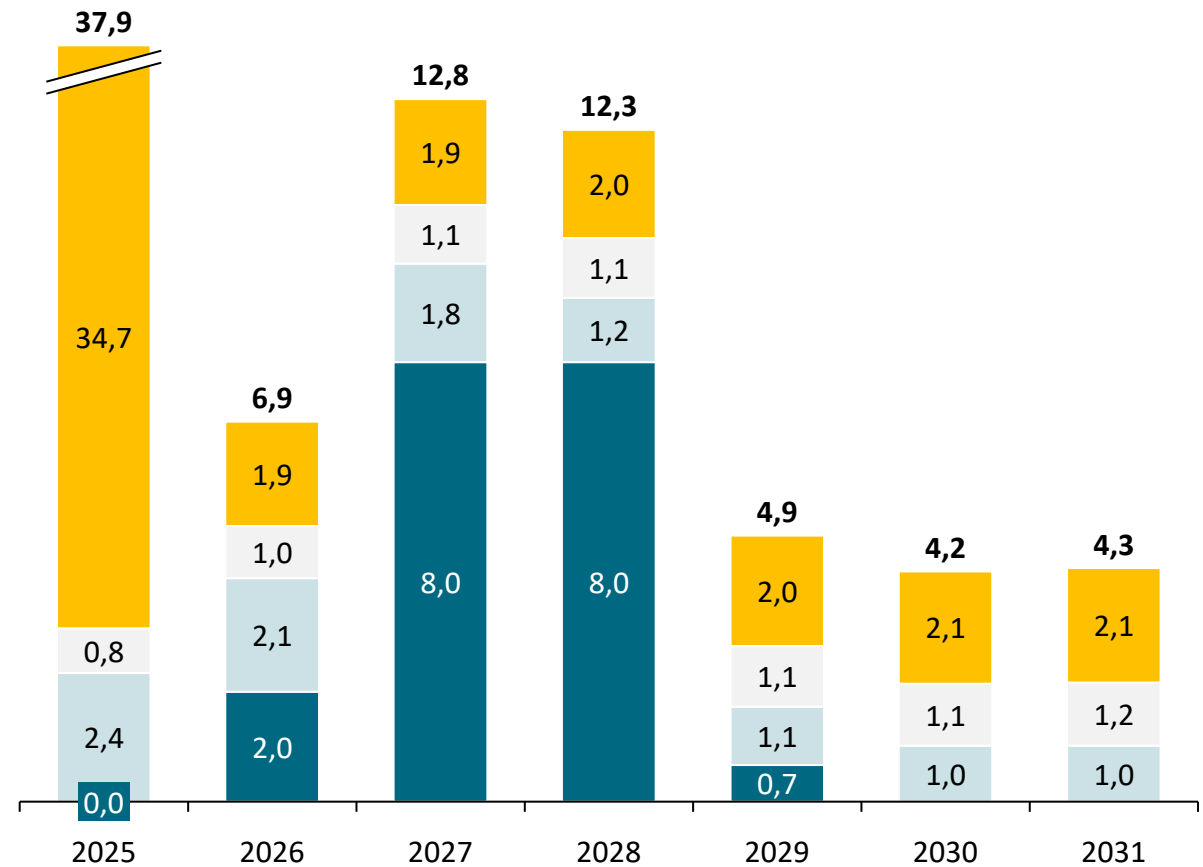
Ammortamenti

Gestione straordinaria

## Elementi principali

## Altri ricavi (mln €)

Contributi MASE 2   Rimborso accise   Ricavi da pubblicità   Altro



La voce Altri Ricavi include le seguenti componenti:

- i contributi “**MASE 2**” (nel periodo **2026–2029**), pari complessivamente a **18,8 mln di €**.
- il **rimborso delle accise**, previsto in diminuzione a causa della progressiva riduzione delle percorrenze svolte con autobus a gasolio, a fronte di un incremento della flotta elettrica;
- i **ricavi da pubblicità**, per i quali è previsto un incremento nei primi anni di piano, grazie alle azioni di valorizzazione degli spazi commerciali e promozione delle attività di marketing;
- la componente «Altro» include una serie di **componenti positive di reddito residuali**. La sua forte riduzione rispetto al 2025 è legata ad una serie di componenti straordinarie contabilizzate nel 2025, tra cui la quota di integrazione del corrispettivo da parte di Regione Liguria per un importo pari a circa 13,7 milioni di euro.

# I costi per materie prime riflettono il processo di progressiva elettrificazione della flotta attraverso un decremento dei costi per carburanti

Ricavi operativi

**Materie prime**

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

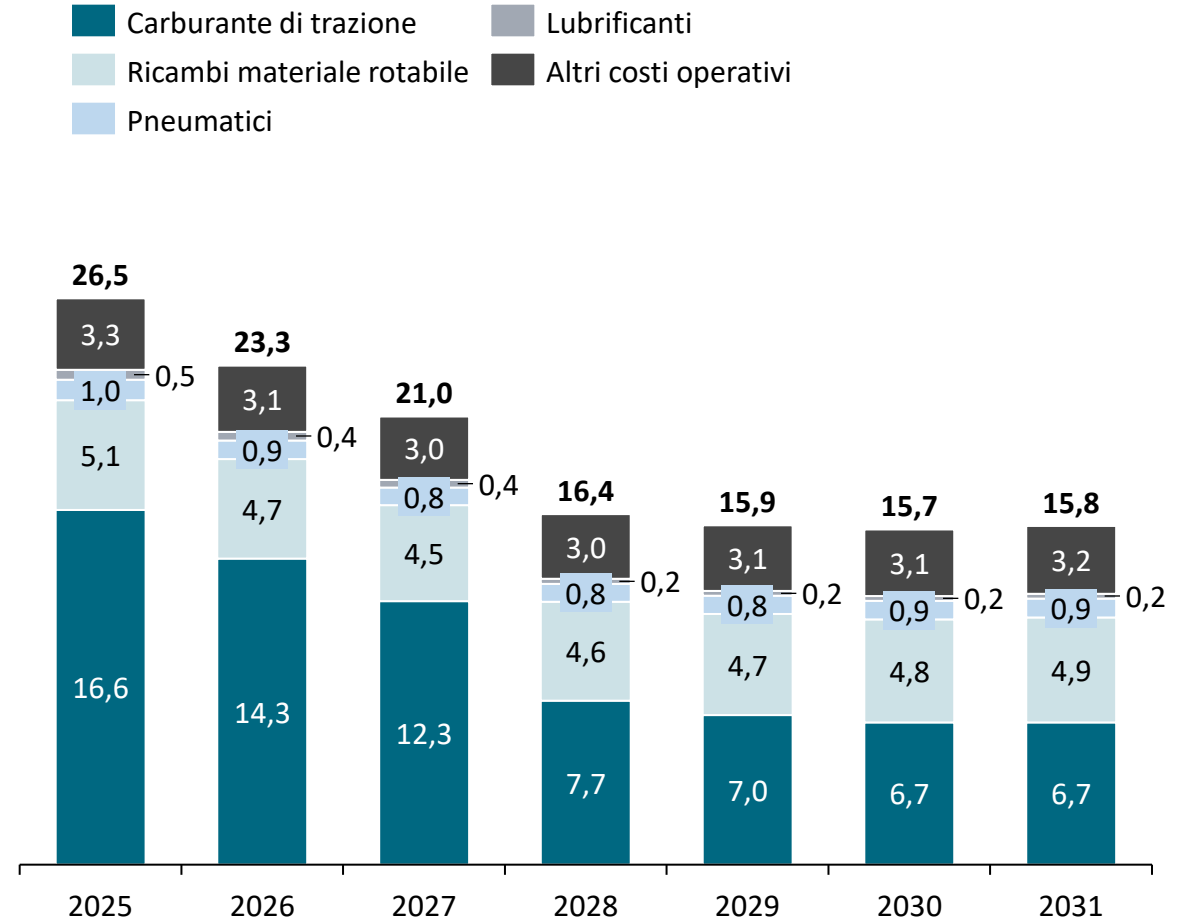
Ammortamenti

Gestione straordinaria

## Elementi principali

- L'andamento dei costi del **carburante di trazione** è legato all'andamento della produzione svolta con veicoli termici, in progressiva riduzione grazie alla graduale elettrificazione della flotta. Per quanto riguarda il costo unitario della materia prima si è ipotizzato un andamento costante, con rischio di eventuali fluttuazioni in capo all'Ente Affidante.
- I costi per i **materiali di ricambio** evolvono in funzione dell'indice inflattivo e della produzione specifica relativa alle singole modalità di trasporto e considerando l'eventuale esternalizzazione dell'attività manutentiva;
- I costi per **pneumatici** evolvono in base alla produzione chilometrica su gomma e all'inflazione;
- I costi per **lubrificanti** prospettici sono stimati in arco di Piano sulla base dell'inflazione e della produzione effettuata con mezzi a trazione diesel che vede un progressivo decremento;
- Gli **altri costi operativi** includono diverse partite minori tra cui combustibili e massa vestiaria, ed evolvono in funzione dell'evoluzione dei fattori produttivi del servizio e dell'inflazione.

## Costi per materie prime (mln €)



# Tale componente evidenzia la riduzione di servizi e manovra subaffidati, così come l'aumento dei consumi di energia per via dell'elettrificazione

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

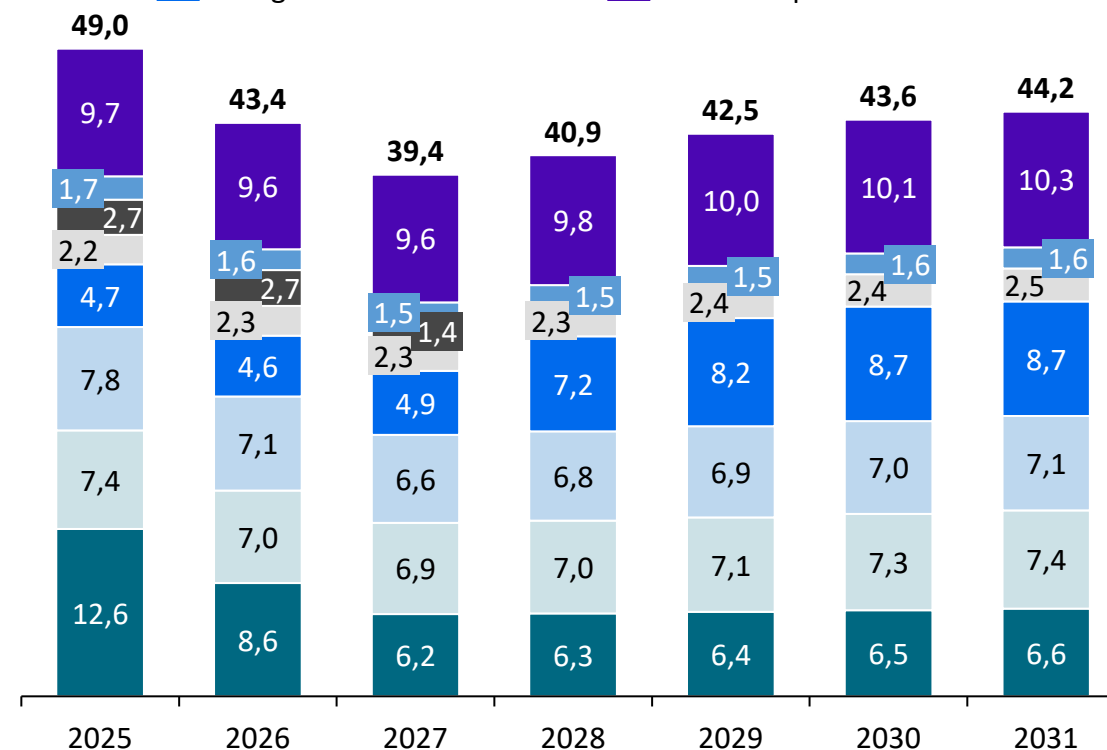
Ammortamenti

Gestione straordinaria

## Elementi principali

- I costi relativi ai **subaffidamenti** evolvono in funzione dei volumi di produzione esternalizzata previsti dal Piano e dell'andamento inflattivo, in coerenza con le dinamiche contrattuali e di mercato.
- L'andamento dei **costi assicurativi** è stimato sulla base dell'evoluzione della flotta in asset e delle ipotesi inflattive assunte a Piano.
- I **costi dell'energia elettrica per la trazione dei veicoli** sono stimati considerando sia l'evoluzione attesa del costo della materia prima, sia il progressivo processo di elettrificazione della flotta, in linea con le strategie di transizione energetica. Il rischio connesso a eventuali variazioni del costo unitario dell'energia elettrica è ipotizzato in capo all'Ente Affidante, coerentemente a quanto già previsto dai Contratti di Servizio urbano ed extraurbano attualmente in vigore.
- I costi relativi alla **pulizia del materiale rotabile** evolvono in funzione dei livelli di produzione prospettici previsti dal Piano.
- I servizi di **manovra dei bus** saranno progressivamente internalizzati a partire dal 2027, con conseguente azzeramento del relativo costo a regime a partire dal 2028
- La voce "**Altri costi per servizi**" comprende una pluralità di componenti di importo contenuto, tra cui commissioni sui titoli di viaggio, utenze e attività formative, la cui evoluzione è stimata in funzione dei fattori produttivi del servizio e dell'inflazione attesa.

## Costi per servizi di terzi (mln €)



# Il corrispettivo prevede un'integrazione a partire dal 2026 e pari a € 20,7 milioni di €, calcolato garantendo un EBIT margin attorno al 3,3%

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

Ammortamenti

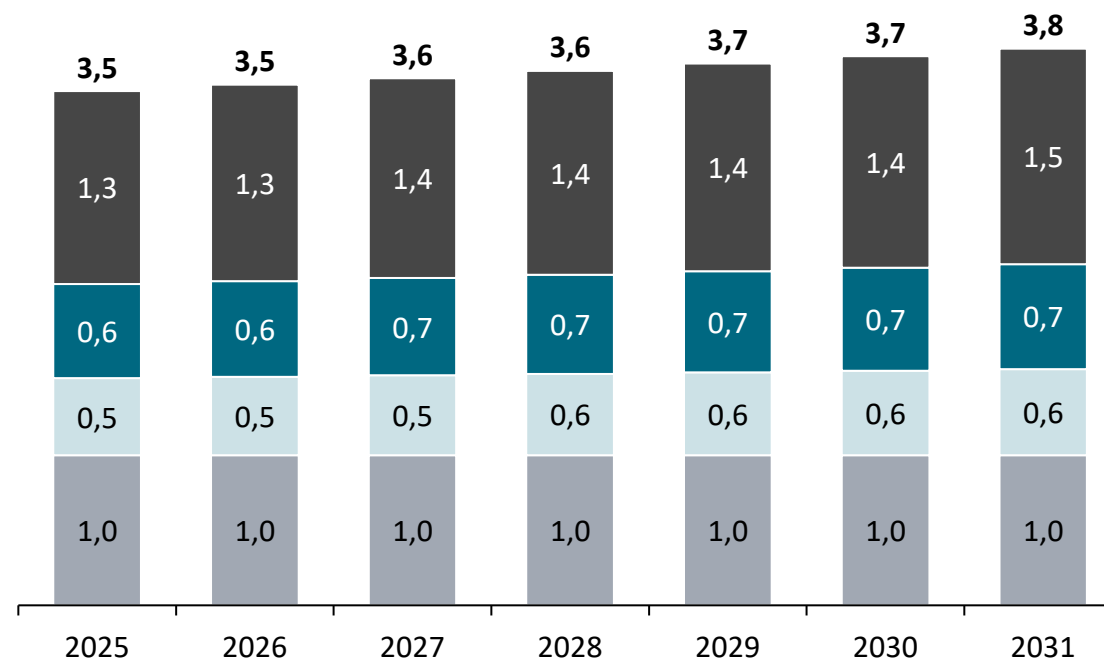
Gestione straordinaria

## Elementi principali

- In arco di Piano il **canone di utilizzo della infrastruttura metropolitana** ammonta a circa **1 milioni di Euro/anno** ed è ipotizzato in evoluzione costante;
- I **canoni di locazione dei fabbricati** rimangono pressoché invariati in arco di piano al netto degli effetti inflattivi;
- La voce «**Altri costi operativi**» include diverse voci minori tra cui leasing e noleggio automezzi, noleggio hardware e altri leasing che evolvono in funzione dell'inflazione.

## Godimento beni di terzi (mln €)

- Canone uso metro
- Noleggio automezzi
- Locazione fabbricati
- Altri costi operativi



# I costi del personale riflettono, da una parte, gli effetti del blocco del turnover, e dall'altra gli incrementi contrattuali previsti

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

**Personale**

Oneri diversi

Ammortamenti

Gestione straordinaria

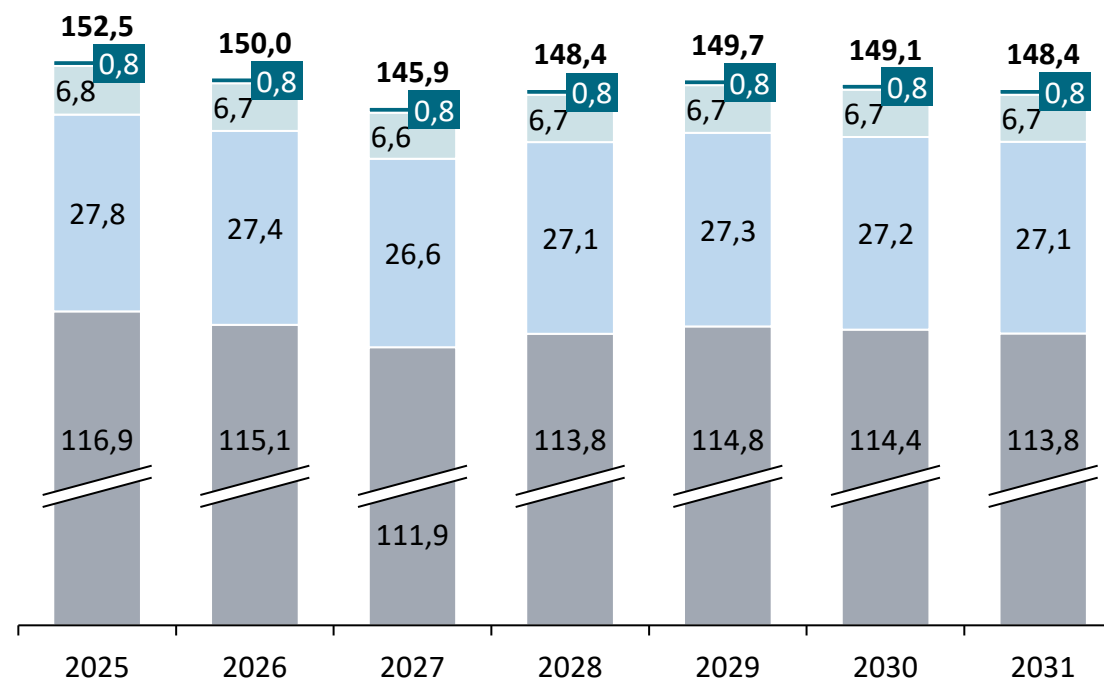
## Elementi principali

L'evoluzione del personale prevista dal Piano tiene conto di un insieme di **fattori organizzativi e produttivi**, coerenti con il percorso di razionalizzazione dell'offerta e con gli obiettivi di sostenibilità complessiva del sistema. In particolare, le ipotesi di Piano considerano:

- l'attivazione di una **manovra di pensionamento anticipato** prevista per il **secondo semestre del 2026**, quale strumento di accompagnamento non traumatico dell'evoluzione degli organici;
- una **riduzione del fabbisogno di nuove assunzioni di autisti**, conseguente al processo di razionalizzazione della produzione autoprodotta, con effetti progressivi lungo l'arco di Piano;
- un **efficientamento del personale viaggiante non autista**, connesso al medesimo percorso di razionalizzazione e orientato a un migliore allineamento dell'assetto organizzativo;
- l'applicazione di un **blocco selettivo del turnover** per specifiche categorie di personale, finalizzato all'**allineamento degli organici** ai valori definiti nei Piani Economico Finanziari dei Contratti di Servizio;
- una progressiva **riduzione del ricorso al lavoro straordinario**, in coerenza con una migliore programmazione delle attività operative;
- **azioni mirate alla riduzione dell'assenteismo**, finalizzate a migliorare la continuità del servizio e l'equilibrio organizzativo;
- il **recupero di parte del monte ferie non godute**, in un'ottica di più ordinata gestione degli istituti contrattuali.

## Costo del personale (mln €)

Salari e stipendi    TFR  
Oneri sociali    Altri costi del personale



# Se si esclude l'effetto degli incrementi contrattuali, il costo del personale mostra un significativo efficientamento nell'arco del Piano

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

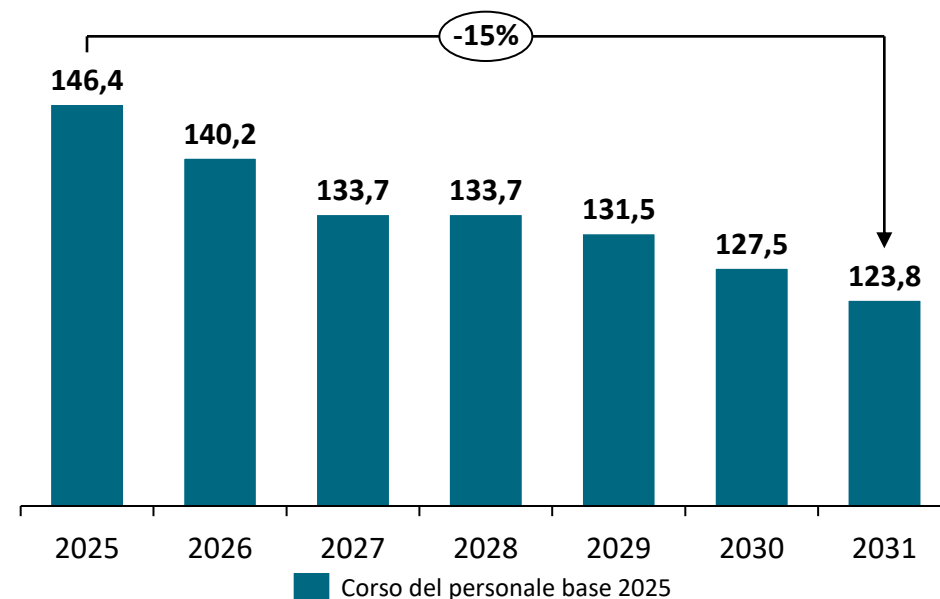
Ammortamenti

Gestione straordinaria

FTE	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Personale viaggiante autisti/macchinisti	1.883	1.809	1.735	1.734	1.708	1.665	1.630
Personale viaggiante altro	249	249	232	232	232	232	232
Operai	473	468	463	463	459	449	434
Impiegati e dirigenti	396	382	368	368	357	338	322
<b>Totale AMT</b>	<b>3.000</b>	<b>2.907</b>	<b>2.797</b>	<b>2.796</b>	<b>2.756</b>	<b>2.683</b>	<b>2.618</b>

Al netto di effetti esogeni quali il previsto incremento del CCNL e gli scatti di anzianità, se si osserva l'andamento del personale mantenendo a valori 2025 è possibile evidenziare un **significativo efficientamento legato alla forte riduzione degli organici** conseguente al blocco del turnover, che dovrà essere accompagnate da azioni di natura organizzativa finalizzate al mantenimento dell'efficacia produttiva.

Costo del personale [milioni di €]	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo base 2025	146,4	140,2	133,7	133,7	131,5	127,5	123,8
CCNL 2024-2026 incrementale vs. 2025	-	3,8	6,5	6,5	6,3	6,1	5,8
Recupero ferie e riduzione assenteismo	-	-0,5	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
Incremento costo ferie non godute (CCNL)	-	0,4	-	0,1	0,2	-	0,1
CCNL dal 2027	-	-	0,8	1,4	3,4	5,6	7,0
Costo straordinari	6,1	3,5	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Scatti di anzianità e altri istituti	-	2,6	4,5	6,4	8,1	9,7	11,4
<b>Totale costi del personale</b>	<b>152,5</b>	<b>150,0</b>	<b>145,9</b>	<b>148,4</b>	<b>149,7</b>	<b>149,1</b>	<b>148,4</b>



# Il Piano include la stima di costi e sopravvenienze attive legati alla procedura di composizione negoziata della crisi

Ricavi operativi

Materie prime

Servizi di terzi

Beni di terzi

Personale

Oneri diversi

Ammortamenti

Gestione straordinaria

## Elementi principali

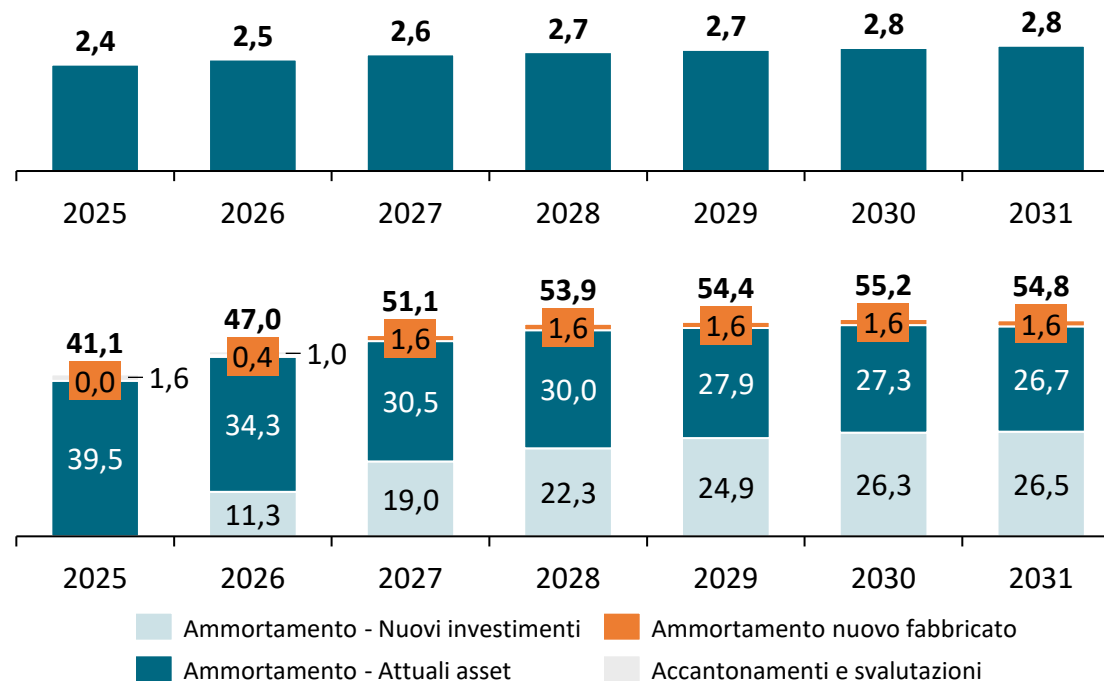
La voce «**oneri diversi di gestione**» comprende le voci relative a imposte, tributi, diritti di concessione, imposte sui rifiuti e altro, ed evolve secondo gli effetti inflattivi. A partire dal 2026 include l'importo IMU previsto sul fabbricato oggetto di conferimento beni da parte del Comune di Genova e stimato in circa 150.000 €.

Gli **ammortamenti** dei beni già capitalizzati e dei nuovi investimenti sono rappresentati **al lordo della quota annua finanziata**. In corrispondenza dell'anno di capitalizzazione del cespite è stata ipotizzata **un'aliquota di ammortamento al 50%**;

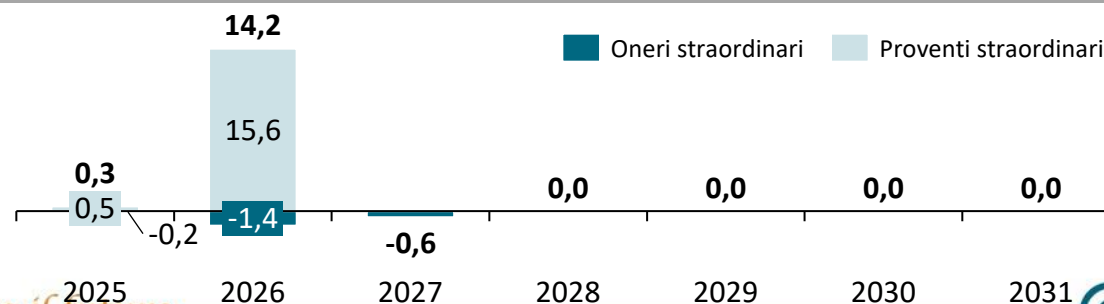
Il nuovo fabbricato acquisito dal Comune di Genova per un valore pari a € 52,9 milioni è ammortizzato per la quota fabbricato (70%) con un'aliquota pari al 4%:

Nel piano, per l'annualità 2026, sono rilevati **oneri e proventi straordinari** connessi alla CNC: i **proventi** derivano dalle **sopravvenienze attive generate dallo stralcio dei crediti dei fornitori inclusi nella CNC**, mentre gli **oneri straordinari** comprendono costi legali, consulenziali e amministrativi direttamente imputabili al processo di gestione della CNC.

## Oneri diversi e ammortamenti 2025-2031 (mln €)



## Gestione straordinaria 2025-2031 (mln €)



Rimanenze

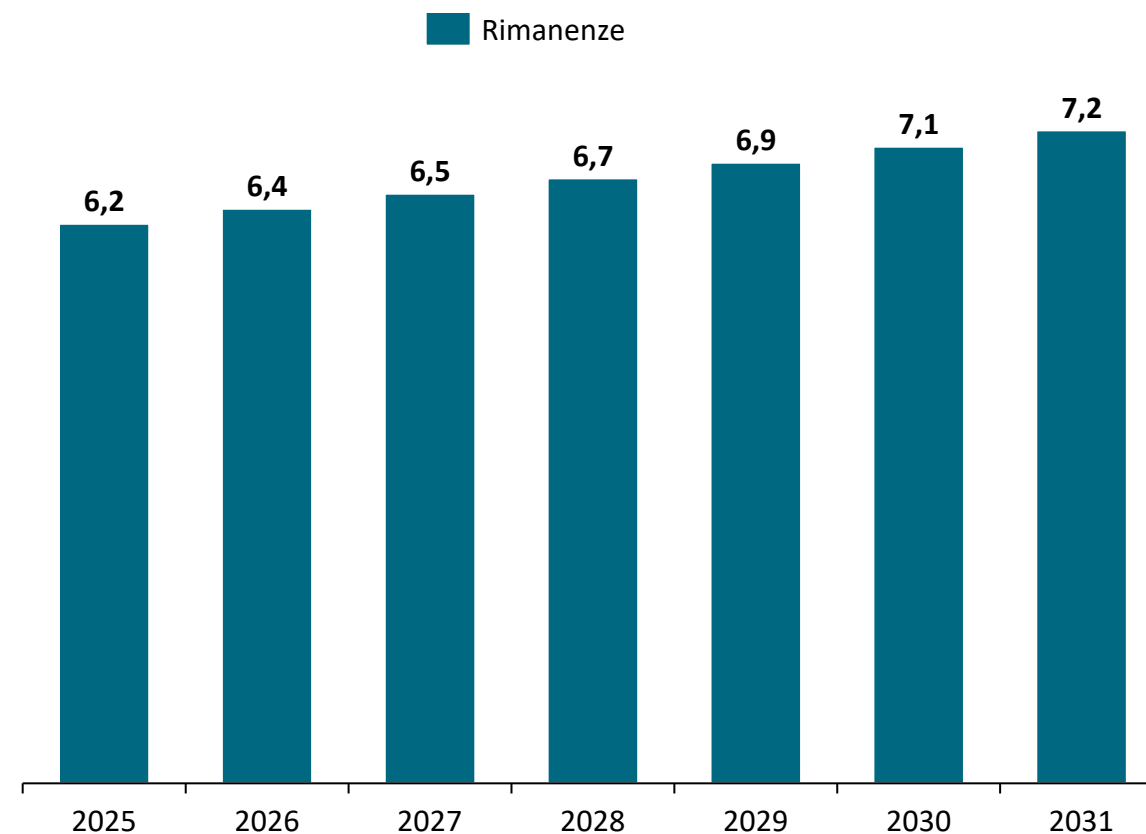
Crediti

Debiti commerciali

## Rimanenze

- Le rimanenze sono principalmente composte da **articoli di ricambio** ed **attrezzatura di manutenzione** per i mezzi di servizio. Il Management ritiene che la Società ad oggi disponga di una **gamma completa** di materiali di ricambio **sufficiente ad assicurare la regolare attività dei mezzi** di servizio.
- Il Piano dunque prevede l'**incremento del valore delle rimanenze in linea con il tasso d'inflazione** (2% annuo).
- I giorni di rotazione (DOI) impliciti del magazzino risultano sostanzialmente allineati a quanto registrato nel 2024 e pari a circa 45 giorni.

## Rimanenze (mln €)



Nota: i DOI sono stati calcolati come rapporto tra rimanenze e ricavi da traffico

# La proiezione dei crediti vede una significativa contrazione legata all'implementazione degli investimenti finanziati previsti a Piano

Rimanenze

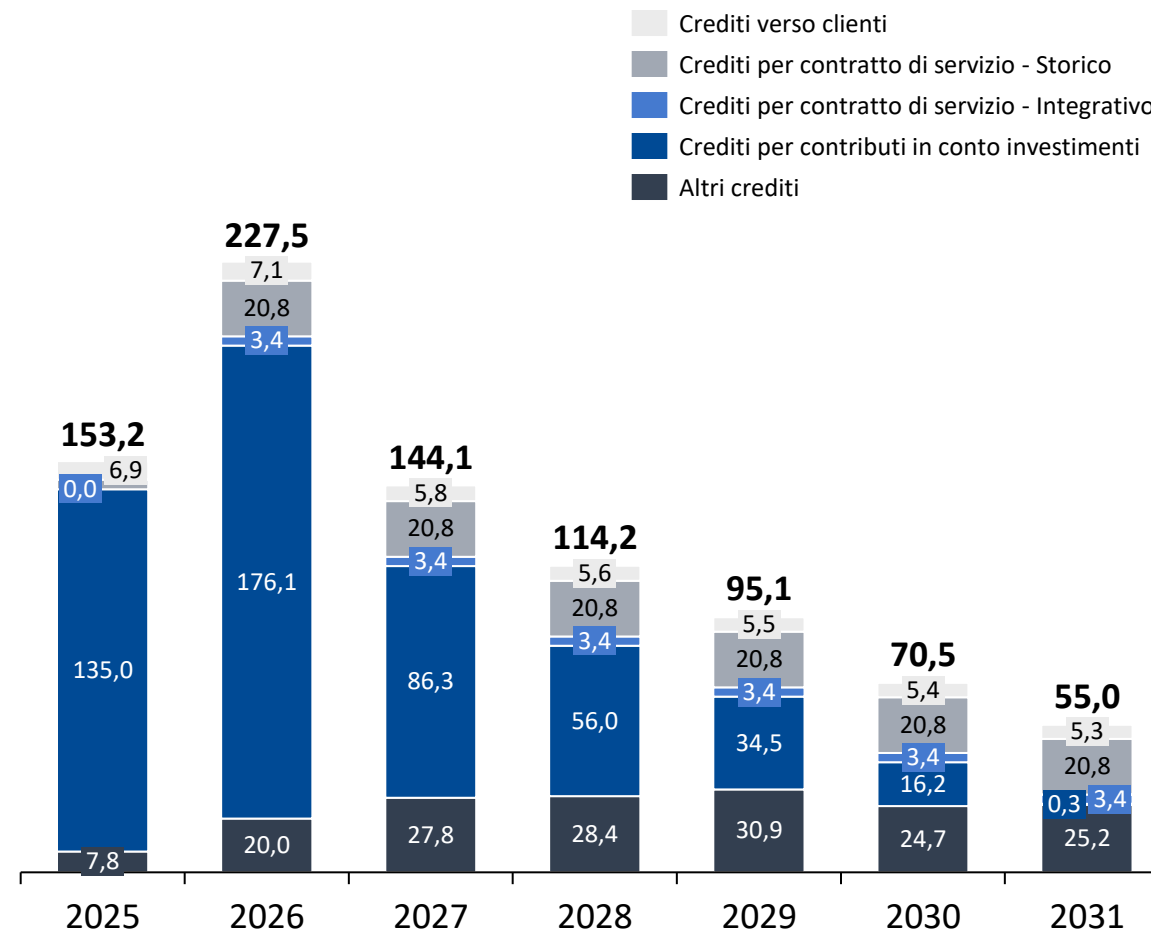
Crediti

Debiti commerciali

## Crediti

- La principale voce dei **crediti verso clienti** riguarda i crediti nei confronti di FIT (Federazione Italiana Tabaccai), pari al 31/12/2025 a circa € 4,0m. Sono ipotizzati in progressiva riduzione per effetto della digitalizzazione dei titoli di viaggio;
- I **crediti per contratto di servizio** prevedono incasso a 90 giorni, al netto della componente IVA (pari a circa € 3,5m) corrisposta da Genova Parcheggi nell'annualità successiva. Il credito da corrispettivo è coperto nella misura di due mensilità mediante la linea di *factoring* di Banca IFIS, attualmente sospesa e prevista in riattivazione a partire da luglio 2026 includendo la componente di corrispettivo integrativa. Al fine di garantire la continuità aziendale, il piano prevede la retrocessione del credito a Città Metropolitana da parte di Banca IFIS e l'incasso da parte di AMT nel mese di maggio di due mensilità del corrispettivo storico. Con riferimento al corrispettivo integrativo si prevede un anticipo di 5 milioni di € a giugno 2026 e a luglio 2026 l'incasso della restante quota di corrispettivo integrativo maturato nel periodo gennaio-giugno 2026.
- I **crediti per contributi c/investimenti** prevedono giorni di incasso pari a 150 dal pagamento della fattura del relativo investimento;
- Gli **altri crediti** includono principalmente i contributi per rinnovo CCNL e il credito per il contributo «MASE 2», previsti in incasso nell'annualità successiva alla competenza.

## Crediti (mln €)



# Il piano prevede di onorare già nel 2027 una significativa parte dei debiti CNC ripristinando una situazione di ordinarietà nelle tempistiche di pagamento dei fornitori

Rimanenze

Crediti

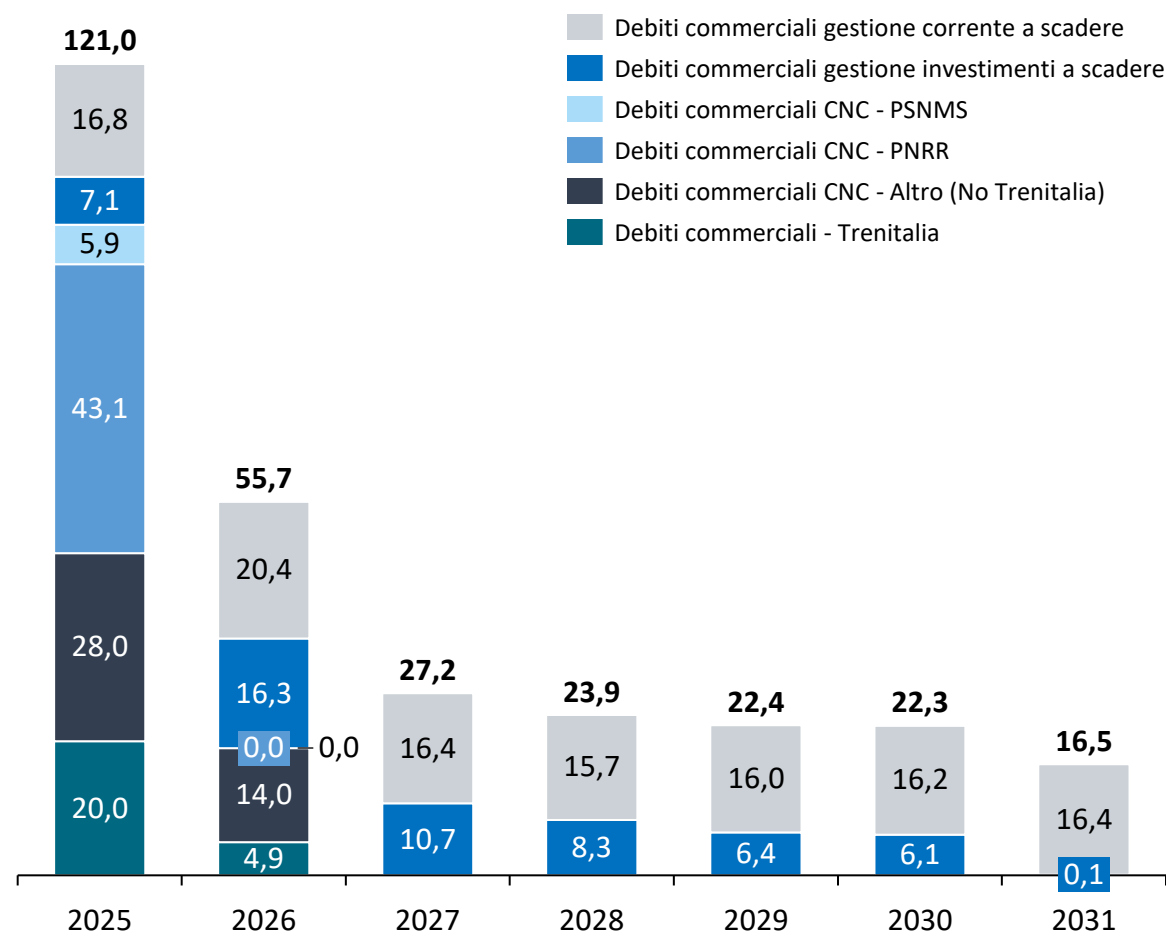
Debiti commerciali

## Debiti commerciali

Il Piano assume il **pagamento a 90 giorni** dei debiti commerciali per la gestione corrente, a 90 giorni per gli investimenti finanziati e a 120 giorni per gli investimenti autofinanziati;

Con riferimento ai debiti inclusi all'interno della CNC si rimanda alla relativa sezione.

## Debiti Commerciali (mln €)



# 3.2

Risultati di Piano

€ milioni	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ricavi da traffico	53,5	56,5	56,6	57,2	58,0	59,0	60,1
Ricavi da corrispettivo	113,2	133,4	132,9	132,6	132,6	132,6	132,6
<i>di cui CdS Urbano ed Extraurbano</i>	107,2	107,2	107,2	107,2	107,2	107,2	107,2
<i>di cui Ferrovia Genova – Casella</i>	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
<i>di cui Ausiliari del traffico</i>	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
<i>di cui Scolastici e Convenzioni</i>	1,4	0,9	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
<b><i>di cui corrispettivo integrativo</i></b>	<b>0,0</b>	<b>20,7</b>	<b>20,7</b>	<b>20,7</b>	<b>20,7</b>	<b>20,7</b>	<b>20,7</b>
Contributi	47,0	68,6	70,5	73,3	76,4	79,0	80,2
<i>di cui contributi CCNL pre rinnovo 2024</i>	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9	16,9
<i>di cui contributi CCNL rinnovo 2024-2026</i>	0,0	14,9	11,1	11,1	11,0	10,7	10,4
<i>di cui contributi CCNL rinnovo post 2026</i>	0,0	0,0	0,8	1,4	3,4	5,6	7,0
<i>di cui contributi conto impianti</i>	29,7	36,0	41,4	43,6	44,9	45,6	45,7
<i>di cui altro</i>	0,3	0,8	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Altri ricavi	37,9	6,9	12,8	12,3	4,9	4,2	4,3
<b>Valore della produzione</b>	<b>251,6</b>	<b>265,4</b>	<b>272,8</b>	<b>275,4</b>	<b>271,9</b>	<b>274,8</b>	<b>277,1</b>
Costi per materie prime, suss., di consumo e merci	-26,5	-23,3	-21,0	-16,4	-15,9	-15,7	-15,8
Costi per servizi	-49,0	-43,4	-39,4	-40,9	-42,5	-43,6	-44,2
Costi per godimento beni di terzi	-3,5	-3,5	-3,6	-3,6	-3,7	-3,7	-3,8
Costi del personale	-152,5	-150,0	-145,9	-148,4	-149,7	-149,1	-148,4
<i>di cui contributi CCNL rinnovo 2024-2026</i>	4,6	8,5	11,1	11,1	11,0	10,7	10,4
<i>di cui contributi CCNL rinnovo post 2026</i>	0,0	0,0	0,8	1,4	3,4	5,6	7,0
Oneri diversi di gestione	-2,4	-2,5	-2,6	-2,7	-2,7	-2,8	-2,8
<b>Costi della produzione</b>	<b>-233,8</b>	<b>-222,8</b>	<b>-212,4</b>	<b>-212,0</b>	<b>-214,5</b>	<b>-214,9</b>	<b>-215,0</b>
<b>EBITDA</b>	<b>17,9</b>	<b>42,7</b>	<b>60,4</b>	<b>63,4</b>	<b>57,3</b>	<b>59,9</b>	<b>62,1</b>
Ammortamenti	-39,5	-46,0	-51,1	-53,9	-54,4	-55,2	-54,8
Accantonamenti e svalutazioni	-1,6	-1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>EBIT</b>	<b>-23,2</b>	<b>-4,3</b>	<b>9,3</b>	<b>9,5</b>	<b>2,9</b>	<b>4,8</b>	<b>7,3</b>
Gestione finanziaria	-3,5	-2,9	-4,3	-2,9	-2,7	-2,6	-2,0
Gestione straordinaria	0,3	14,2	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>di cui Proventi Straordinari</i>	0,5	15,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>di cui Oneri Straordinari</i>	-0,2	-1,4	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>EBT</b>	<b>-26,5</b>	<b>7,0</b>	<b>4,3</b>	<b>6,6</b>	<b>0,2</b>	<b>2,2</b>	<b>5,2</b>
Imposte	0,0	0,3	-0,1	-0,2	0,2	-0,2	-0,5
<b>Utile</b>	<b>-26,5</b>	<b>7,3</b>	<b>4,3</b>	<b>6,4</b>	<b>0,4</b>	<b>2,0</b>	<b>4,8</b>

€ milioni	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031
Immobilizzazioni materiali	336,3	482,7	469,3	445,6	418,1	391,9	341,2
Immobilizzazioni immateriali	31,5	30,3	33,6	34,7	31,1	26,8	23,1
Immobilizzazioni finanziarie	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
<b>Attivo fisso</b>	<b>370,7</b>	<b>515,9</b>	<b>505,7</b>	<b>483,1</b>	<b>452,0</b>	<b>421,5</b>	<b>367,1</b>
Rimanenze	6,2	6,4	6,5	6,7	6,9	7,1	7,2
Crediti tributari	2,3	2,0	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8
Imposte anticipate	6,6	5,3	3,8	2,2	1,2	1,2	1,2
Crediti per CdS	3,5	20,8	20,8	20,8	20,8	20,8	20,8
Crediti per CdS integrativo	0,0	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
Crediti verso clienti	6,9	7,1	5,8	5,6	5,5	5,4	5,3
Crediti verso altri	142,6	196,0	114,0	84,3	65,3	40,8	25,4
<i>Crediti per contributi in c/investimenti</i>	<i>135,0</i>	<i>176,1</i>	<i>86,3</i>	<i>56,0</i>	<i>34,5</i>	<i>16,2</i>	<i>0,3</i>
<i>Altri Crediti</i>	<i>7,7</i>	<i>19,9</i>	<i>27,7</i>	<i>28,2</i>	<i>30,7</i>	<i>24,6</i>	<i>25,1</i>
Disponibilità liquide libere	2,7	24,4	1,5	7,2	3,2	6,9	2,8
Ratei e Risconti Attivi	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Totale Attivo</b>	<b>542,0</b>	<b>781,8</b>	<b>663,9</b>	<b>615,5</b>	<b>560,5</b>	<b>509,4</b>	<b>435,6</b>

€ milioni	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031
Patrimonio Netto	-64,0	29,9	34,1	40,6	41,0	43,0	47,8
Fondi Rischi e Oneri	17,2	16,6	14,8	12,7	11,5	11,5	11,5
Fondo TFR	19,1	15,8	16,2	16,7	15,5	14,5	13,6
Debiti pregressi verso istituti di credito - CNC	47,2	43,1	41,5	37,8	34,2	30,6	7,0
Debiti verso istituti di credito - post CNC	-11,1	99,6	50,7	48,7	46,5	44,3	42,1
<i>di cui Linea BPER</i>	<i>-10,0</i>	<i>48,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<i>di cui Linea IFIS anticipo fatture CDS</i>	<i>0,0</i>	<i>20,7</i>	<i>20,7</i>	<i>20,7</i>	<i>20,7</i>	<i>20,7</i>	<i>20,7</i>
Debiti commerciali Gestione Corrente	64,9	39,4	16,4	15,7	16,0	16,2	16,4
<i>Debiti commerciali Gestione Corrente a scadere</i>	<i>16,8</i>	<i>20,4</i>	<i>16,4</i>	<i>15,7</i>	<i>16,0</i>	<i>16,2</i>	<i>16,4</i>
<i>Debiti commerciali CNC escl. Trenitalia</i>	<i>28,0</i>	<i>14,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<i>Debiti commerciali - Trenitalia</i>	<i>20,0</i>	<i>4,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Debiti commerciali Gestione Investimento	56,1	16,3	10,7	8,3	6,4	6,1	0,1
<i>Debiti commerciali Gestione investimento a scadere</i>	<i>7,1</i>	<i>16,3</i>	<i>10,7</i>	<i>8,3</i>	<i>6,4</i>	<i>6,1</i>	<i>0,1</i>
<i>Debiti commerciali Gestione investimento PSNMS CNC</i>	<i>5,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<i>Debiti commerciali Gestione investimento PNRR CNC</i>	<i>43,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Debiti vs Altri	124,6	106,6	73,0	47,5	31,2	5,6	4,6
<i>Debiti per contributi in c/investimenti</i>	<i>117,3</i>	<i>99,6</i>	<i>66,4</i>	<i>41,8</i>	<i>26,3</i>	<i>1,9</i>	<i>1,9</i>
<i>Altri Debiti</i>	<i>7,3</i>	<i>7,0</i>	<i>6,6</i>	<i>5,7</i>	<i>4,8</i>	<i>3,7</i>	<i>2,7</i>
Debiti tributari	2,3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<i>Debiti tributari a scadere</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>	<i>0,7</i>
<i>Debiti tributari scaduto CNC</i>	<i>1,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Debiti previdenziali	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Debito verso controllante	6,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ratei e Risconti Passivi	279,3	413,5	405,3	386,5	357,2	336,5	291,5
<b>Totale Passivo</b>	<b>542,0</b>	<b>781,8</b>	<b>663,9</b>	<b>615,5</b>	<b>560,5</b>	<b>509,4</b>	<b>435,6</b>

€ milioni	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totale
Corrispettivo CdS urbano ed extraurbano	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	767,2
Ricavi da traffico e da sanzioni	56,3	57,4	57,2	57,8	58,9	59,9	347,5
Contributi CCNL	23,4	25,4	28,9	29,5	31,3	33,2	171,7
Contributo ausiliari del traffico e Genova-Casella	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	28,2
Altri ricavi e altri contributi in conto esercizio	7,0	7,8	12,9	4,9	12,9	5,6	51,1
Salari e contributi previdenziali	-149,8	-145,7	-148,8	-150,1	-149,8	-149,0	-893,2
TFR	-3,8	-	-0,0	-1,7	-1,4	-1,4	-8,3
Altri costi operativi	-68,3	-70,7	-64,5	-64,7	-65,7	-66,6	-400,5
Imposte	-1,5	1,5	-0,5	-0,0	-0,2	-0,5	-1,3
<b>Flusso da gestione corrente</b>	<b>-4,2</b>	<b>8,2</b>	<b>17,8</b>	<b>8,2</b>	<b>18,5</b>	<b>13,9</b>	<b>62,4</b>
Investimenti finanziati	-184,3	-38,6	-26,8	-17,7	-22,4	-6,4	-296,2
Investimenti autofinanziati	-3,6	-7,9	-7,0	-7,5	-2,6	-	-28,6
Contributi su investimenti finanziati	82,9	89,8	30,3	21,5	18,6	16,4	259,5
Linea BT BPER	58,8	-48,8	-	-	-	-	10,0
<b>Flusso da gestione investimento</b>	<b>-46,2</b>	<b>-5,6</b>	<b>-3,5</b>	<b>-3,7</b>	<b>-6,4</b>	<b>10,0</b>	<b>-55,4</b>
AuCap Comune/Città Metropolitana/Altri comuni	11,5	-	-	-	-	-	11,5
Contributo per acquisto immobile	40,0	-	-	-	-	-	40,0
AuCap Comune post acquisto immobile	37,9	-	-	-	-	-	37,9
Acquisto immobile	-37,9	-	-	-	-	-	-37,9
Oneri di ristrutturazione	-1,4	-0,6	-	-	-	-	-2,0
Imposta su acquisto immobile	-2,1	-	-	-	-	-	-2,1
<b>Flusso di cassa a servizio del debito</b>	<b>-2,4</b>	<b>2,0</b>	<b>14,4</b>	<b>4,5</b>	<b>12,1</b>	<b>23,9</b>	<b>54,4</b>
Debiti commerciali CNC - Altro (no Trenitalia)	-	-14,0	-	-	-	-	-14,0
Debiti commerciali Trenitalia	-	-4,9	-	-	-	-	-4,9
Debito tributario scaduto	-1,6	-	-	-	-	-	-1,6
Debiti pregressi verso istituti di credito – CNC	-2,5	-1,7	-3,6	-3,6	-3,6	-23,6	-38,7
Debiti verso istituti di credito – post CNC	31,1	-	-2,1	-2,1	-2,2	-2,3	22,5
Oneri finanziari	-2,9	-4,3	-2,9	-2,7	-2,6	-2,0	-17,6
<b>Flusso di cassa netto</b>	<b>21,7</b>	<b>-23,0</b>	<b>5,7</b>	<b>-4,0</b>	<b>3,7</b>	<b>-4,1</b>	<b>0,1</b>
<b>Disponibilità Liquide BoP</b>	<b>2,7</b>	<b>24,4</b>	<b>1,5</b>	<b>7,2</b>	<b>3,2</b>	<b>6,9</b>	
Flusso di cassa netto	21,7	-23,0	5,7	-4,0	3,7	-4,1	
<b>Disponibilità Liquide EoP</b>	<b>24,4</b>	<b>1,5</b>	<b>7,2</b>	<b>3,2</b>	<b>6,9</b>	<b>2,8</b>	

# Rendiconto Finanziario mensilizzato 2026

€ milioni	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	Dic	2026
Corrispettivo CdS urbano ed extraurbano	-	10,6	17,3	8,6	17,3	5,0	15,7	10,4	10,4	10,4	10,4	11,8	127,9
Ricavi da traffico e sanzioni	5,4	5,2	4,6	4,6	3,9	3,7	4,2	3,1	5,0	5,3	6,2	5,1	56,3
Contributi CCNL	16,0	-	-	-	-	-	6,4	-	0,9	-	-	-0,0	23,4
Contributo ausiliari del traffico e Genova-Casella	-	0,5	-	0,8	0,5	-	2,0	0,5	-	-	0,5	-	4,7
Altri ricavi e altri contributi in conto esercizio	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	7,0
Salari e contributi previdenziali	-11,9	-10,6	-11,8	-11,4	-11,8	-11,4	-17,2	-11,8	-11,4	-11,8	-11,4	-17,2	-149,8
TFR	-0,1	-0,6	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4	-0,3	-1,3	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-3,8
Altri costi operativi	-5,9	-5,9	-5,9	-2,8	-5,9	-3,0	-7,1	-3,0	-8,8	-5,9	-5,3	-8,8	-68,3
Imposte	0,2	-0,0	-0,0	-0,0	-4,9	-0,0	-0,0	-0,0	-1,8	-0,0	-0,0	4,9	-1,5
<b>Flusso da gestione corrente</b>	<b>4,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>4,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>-5,5</b>	<b>4,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>-5,2</b>	<b>-1,6</b>	<b>0,8</b>	<b>-3,7</b>	<b>-4,2</b>
Investimenti finanziati	-	-	-	-	-	-54,4	-26,5	-0,5	-37,1	-2,6	-24,7	-38,5	-184,3
Investimenti autofinanziati	-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,1	-1,0	-1,1	-0,6	-0,6	-3,6
Contributi su investimenti finanziati	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	54,4	26,5	82,9
Linea BT BPER	-	-	-	-	-	54,4	25,6	-	-	-	-30,0	8,8	58,8
<b>Flusso da gestione investimento</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,6</b>	<b>-36,0</b>	<b>-3,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-3,7</b>	<b>-46,2</b>
AuCap Comune, Città Metropolitana/Altri comuni	-	-	-	-	-	-	-	-	11,5	-	-	-	11,5
Contributo per acquisto immobile	-	-	-	-	-	-	-	-	40,0	-	-	-	40,0
AuCap post acquisto immobile	-	-	-	-	-	-	-	-	37,9	-	-	-	37,9
Acquisto immobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-37,9	-	-	-	-37,9
Oneri di ristrutturazione	-0,4	-0,4	-0,4	-0,2	-	-	-	-	-0,2	-	-	-	-1,4
Imposta su acquisto immobile	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,1	-	-	-	-2,1
<b>Flusso di cassa a servizio del debito</b>	<b>4,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>4,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>-5,5</b>	<b>3,0</b>	<b>-2,1</b>	<b>8,1</b>	<b>-5,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>-7,4</b>	<b>-2,4</b>
Debito tributario scaduto	-0,6	-0,5	-0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1,6
Debiti pregressi verso istituti di credito – CNC	-1,2	-	-	-	-	-	-	-0,0	-1,3	-	-	-	-2,5
Debiti verso istituti di credito – post CNC	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	31,1
Oneri finanziari	-	-	-0,7	-	-	-0,7	-	-	-0,7	-	-	-0,8	-2,9
<b>Flusso di cassa netto</b>	<b>3,3</b>	<b>-1,0</b>	<b>2,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>-6,2</b>	<b>3,0</b>	<b>-2,1</b>	<b>6,0</b>	<b>-5,3</b>	<b>-0,1</b>	<b>21,8</b>	<b>21,7</b>
<b>Disponibilità Liquide BoP</b>	<b>2,7</b>	<b>6,1</b>	<b>5,1</b>	<b>7,9</b>	<b>7,8</b>	<b>7,2</b>	<b>1,0</b>	<b>4,1</b>	<b>1,9</b>	<b>8,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,6</b>	
Flusso di cassa netto	3,3	-1,0	2,9	-0,1	-0,6	-6,2	3,0	-2,1	6,0	-5,3	-0,1	21,8	
<b>Disponibilità Liquide EoP</b>	<b>6,1</b>	<b>5,1</b>	<b>7,9</b>	<b>7,8</b>	<b>7,2</b>	<b>1,0</b>	<b>4,1</b>	<b>1,9</b>	<b>8,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,6</b>	<b>24,4</b>	



La disponibilità di cassa al termine dell'esercizio 2026 risulta sufficiente al fine dei pagamenti che, ai sensi degli accordi di ristrutturazione del debito, dovranno essere effettuati a gennaio 2027.

4

Scenario di subentro

## Tipologie di beni strumentali ai sensi della Misura 4 Del. 154/2019 e ss.mm.ii.

### Esempi di beni per AMT

#### Beni essenziali

Sono i **beni strumentali** all'effettuazione del servizio quei beni per i quali sono verificate **contemporaneamente le seguenti condizioni:**

- a) **Condivisibilità**
- b) **Non sostituibilità**
- c) **Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**
- d) **Dominanza**

#### Beni indispensabili

Sono i **beni strumentali** all'effettuazione del servizio quei beni per i quali sono verificate **contemporaneamente le seguenti condizioni:**

- a) **Condivisibilità**
- b) **Non sostituibilità**
- c) **Non duplicabilità a costi socialmente sostenibili**

#### Beni commerciali

Sono i **beni strumentali** all'effettuazione del servizio quei per i quali **non ricorrono contemporaneamente le caratteristiche dei beni essenziali ed indispensabili.**

Sono dunque quei **beni reperibili sul mercato o duplicabili a prezzi socialmente sostituibili**

- Materiale rotabile metro e ferro
- Veicoli per impianti verticali (veicoli per funicolari)
- Depositi, rimesse, officine e impianti manutentivi
- Sistemi tecnologici (Videosorveglianza, validatori, sistemi IT indispensabili)
- Autobus urbani ed extraurbani (classificati come commerciali in quanto reperibili sul mercato a costi sostenibili)
- Veicoli di servizio
- Attrezzature impianti

# La misura 9 della Del. 154/2019 indica i criteri per la stima del valore di subentro dei beni oggetto di trasferimento al subentrante



Al fine di calcolare il valore di subentro, per tutte e tre le tipologie di elementi in oggetto, si applicano le condizioni previste dalla Misura 9 della **Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii.** Il principio generale è che **tale valore si basi sul valore di mercato (VM)**, determinato secondo parametri oggettivi e verificabili, tuttavia si prevede la tutela del gestore uscente individuando il Valore Netto Contabile (VNC) iscritto a bilancio valore minimo a tutela degli investimenti effettuati.



## Materiale rotabile

**Misura 9.3.:** Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto su strada è determinato dall'EA con riferimento al **valore più alto tra il Valore Netto Contabile (VNC) certificato ed il VM**, entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di  $VNC > VM$ .

**Misura 9.7.:** Il valore di subentro del materiale rotabile per il servizio di trasporto ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato dall'EA con riferimento al **VNC certificato**



## Impianti

**Misura 9.2.:** Il valore di mercato di immobili, impianti o altra dotazione patrimoniale assimilabile è **determinato attraverso stime peritali**. La perizia **tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova**, nonché del **valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto** dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile.



## Sistemi tecnologici

**Misura 9.8.:** Per i sistemi tecnologici, il valore di subentro è stabilito con riferimento al **valore più alto tra il VNC certificato e il VM**.

# Si è quindi proceduto a simulare lo scenario di spegnimento dei CdS urbano ed extraurbano in corrispondenza della loro naturale scadenza

## Scenario di subentro

### Assumption

Nello **Scenario di subentro** si ipotizza lo spegnimento progressivo dei contratti di servizio, con la **cessazione del contratto urbano nel 2029** e degli altri contratti in essere nel 2030. Su tale base sono state definite le assunzioni utilizzate per il calcolo del **valore di subentro**, sia con riferimento al perimetro contrattuale sia al trattamento delle principali poste economico-patrimoniali. Coerentemente con tali ipotesi:

- A livello economico, negli esercizi successivi al 2029 sono state escluse le componenti riconducibili ai contratti via via cessati: in particolare, nel 2030 sono state eliminate le componenti riferibili al contratto urbano, mentre nel 2031 sono state escluse anche tutte le restanti.
- per quanto riguarda lo **stato patrimoniale** si assume che, a seguito della cessazione dei contratti, le partite creditore e debitorie in essere riferibili a questi siano rispettivamente incassate e pagate nell'esercizio successivo.

Ai fini del calcolo del valore di subentro:

- nel 2030 è stato considerato il valore di subentro delle **immobilizzazioni e rimanenze afferenti al contratto urbano**, valorizzate sulla base del loro VNC al 31/12/2029, al netto dei risconti passivi legati ai contributi in conto investimenti ricevuti;
- nel 2031 è stato considerato il valore di subentro delle **immobilizzazioni e rimanenze afferenti ai perimetri rimanenti**, valorizzate sulla base del loro VNC al 31/12/2030, al netto dei risconti passivi legati ai contributi in conto investimenti ricevuti.

Tale scenario è da ritenersi conservativo in quanto, come esplicitato alle slide precedenti, il criterio di riferimento è quello del valore di mercato (VM), che potrebbe essere superiore al valore netto contabile (VNC), individuato comunque quale valore di riferimento in caso di  $VM < VNC$ .

### Valore di subentro di immobilizzazioni e rimanenze

## Scenario di subentro

€ milioni	2030	2031
Valore di subentro immobilizzazioni	85.333	10.411
Valore di subentro rimanenze	5.497	1.408

# Lo scenario di subentro prevede la cessazione di tutte le attività al 31/12/2030 e la cessione di immobilizzazioni e rimanenze al valore di libro

Al fine di poter dimostrare la capacità della Società di onorare le partite debitorie nel caso di cessazione dei contratti di servizio urbano ed extraurbano alle loro naturali scadenze previste rispettivamente a fine 2029 e fine 2030, si è ipotizzato uno **scenario pessimistico** in cui al 2031 tutte le attività della Società cesseranno.

A livello di conto economico è quindi evidente la **progressiva riduzione del volume del business** della Società, che in questa simulazione è stato ipotizzato in totale spegnimento al 2031, con la cessazione di tutti i contratti in essere al 2030.

Conto economico (€ milioni)	2029	2030	2031
Ricavi da traffico	58,0	5,8	0,0
Ricavi da corrispettivo	127,9	27,5	0,0
Contributi	78,3	17,7	0,0
Altri ricavi	7,6	3,7	0,0
<b>Valore della produzione</b>	<b>271,9</b>	<b>54,8</b>	<b>0,0</b>
Costi per materie prime	-15,9	-3,0	0,0
Costi per servizi	-42,5	-10,1	0,0
Costi per godimento beni di terzi	-3,7	-0,9	0,0
Costi del personale	-149,7	-28,7	0,0
Oneri diversi di gestione	-2,7	-0,7	0,0
<b>Costi della produzione</b>	<b>-214,5</b>	<b>-43,4</b>	<b>0,0</b>
<b>EBITDA</b>	<b>57,3</b>	<b>11,4</b>	<b>0,0</b>
Ammortamenti	-54,4	-10,5	0,0
Accantonamenti e svalutazioni	0,0	0,0	0,0
<b>EBIT</b>	<b>2,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>
Gestione finanziaria	-2,7	-0,5	0,0
Gestione straordinaria	0,0	0,0	0,0
<b>EBT</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>
Imposte	0,2	0,0	0,0
<b>Utile</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>



Il Piano prevede la cessazione di tutte le attività relative al Contratto di Servizio urbano al 31/12/2029 e della totalità delle altre attività al il 31/12/2030

# Lo stato patrimoniale evidenzia come, nel 2031, si ipotizza la liquidazione integrale di tutte le partite creditorie e debitorie della Società

La presenza di un patrimonio netto positivo pari a € 41,3 milioni a fine 2030 garantisce la possibilità di onorare tutte le partite debitorie considerando le seguenti ipotesi:

- Incasso dei crediti verso terzi nel 2031;
- Pagamento delle partite debitorie nel 2031;
- Cessione di immobilizzazioni e rimanenze al valore di libro nel 2031.
- Liquidazione integrale dei fondi rischi e oneri nel 2031

La **cassa residua**, a valle della chiusura di tutte le partite patrimoniali aperte, **ammonterebbe a € 41,3 milioni**.

Stato patrimoniale (€ milioni)	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031
Immobilizzazioni materiali	412,7	45,5	0,0
Immobilizzazioni immateriali	36,5	24,3	0,0
Immobilizzazioni finanziarie	2,8	2,8	0,0
<b>Attivo fisso</b>	<b>452,0</b>	<b>72,6</b>	<b>0,0</b>
Rimanenze	6,9	1,4	0,0
Crediti tributari	3,0	0,6	0,0
Crediti commerciali	29,7	5,9	0,0
Crediti verso altri	65,3	21,1	0,0
Disponibilità liquide libere	3,2	61,9	41,3
Ratei e Risconti Attivi	0,5	0,1	0,0
<b>Totale Attivo</b>	<b>560,5</b>	<b>163,6</b>	<b>41,3</b>
Patrimonio Netto	41,0	41,3	41,3
Fondi Rischi e Oneri	11,5	2,3	0,0
Fondo TFR	15,5	2,9	0,0
Debiti finanziari	80,7	42,8	0,0
Debiti commerciali	22,4	9,3	0,0
Debiti vs Altri	31,2	2,7	0,0
Debiti tributari e previdenziali	1,1	0,2	0,0
Ratei e Risconti Passivi	357,2	62,1	0,0
<b>Totale Passivo</b>	<b>560,5</b>	<b>163,6</b>	<b>41,3</b>

# Il rendiconto finanziario risultante da tale scenario si mostra robusto, con una cassa a fine periodo pari a € 41,3 milioni

Lo Scenario di Subentro evidenzia come, nel periodo finale del Piano, la struttura finanziaria di AMT rimanga complessivamente presidiata, anche in ipotesi di cessazione dei Contratti di Servizio, grazie alla capacità dell'azienda di generare flussi di cassa industriali positivi.

Negli anni di subentro (2030–2031), a fronte della progressiva riduzione dei ricavi operativi, il modello finanziario si fonda principalmente su:

- **incasso del valore di subentro** delle immobilizzazioni al netto della quota contribuita, determinato secondo quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019;
- **incasso dei contributi su investimenti finanziati**, a mitigazione degli esborsi già sostenuti;
- Liquidazione integrale delle partite debitorie.

In particolare, nel 2030 il significativo valore di subentro consente di coprire integralmente gli impegni finanziari residui e generare un flusso di cassa netto positivo, con un rafforzamento della posizione di liquidità di fine esercizio.

Nel 2031, pur in presenza di un flusso netto negativo legato al completamento del servizio del debito e al venir meno dei ricavi ordinari, la dotazione di cassa accumulata risulta sufficiente a garantire la solvibilità finanziaria senza ricorso a ulteriori fonti esterne.

Rendiconto finanziario (€ milioni)	2029	2030	2031
Corrispettivo CdS urbano ed extraurbano	127,9	30,5	0,4
Ricavi da traffico e sanzioni	58,3	8,9	1,1
Altri ricavi e contributi	38,6	38,1	4,9
Salari, contributi previdenziali e TFR	-151,8	-45,7	-3,7
Altri costi operativi	-64,7	-36,2	-5,4
Imposte	0,0	1,8	0,5
<b>Flusso da gestione corrente</b>	<b>8,2</b>	<b>-2,6</b>	<b>-2,2</b>
Nuovi investimenti	-25,2	-1,3	-6,1
<b>Valore di subentro</b>	<b>0,0</b>	<b>90,8</b>	<b>11,8</b>
Contributi su investimenti finanziati	21,5	-6,1	14,3
Linea BT BPER	0,0	0,0	0,0
<b>Flusso da gestione investimento</b>	<b>-3,7</b>	<b>83,5</b>	<b>20,0</b>
<b>Flusso di cassa a servizio del debito pregresso</b>	<b>4,5</b>	<b>80,9</b>	<b>17,8</b>
Debiti commerciali CNC e Trenitalia	0,0	0,0	0,0
Debito tributario scaduto	0,0	0,0	0,0
Debiti vs. istituti finanziari incl. Oneri	-8,5	-22,1	-38,4
<b>Flusso di cassa netto</b>	<b>-4,0</b>	<b>58,8</b>	<b>-20,6</b>
<b>Disponibilità Liquide BoP</b>	<b>7,2</b>	<b>3,2</b>	<b>61,9</b>
Flusso di cassa netto	-4,0	58,8	-20,6
<b>Disponibilità Liquide EoP</b>	<b>3,2</b>	<b>61,9</b>	<b>41,3</b>

# 5

Confronto con i costi standard  
D.M. MIT 157/2018

# Il DM 157/2018 introduce il modello dei costi standard per misurare l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico

La normativa nazionale traduce in regole gli obiettivi di evoluzione del trasporto pubblico in termini di qualità ed efficientamento del servizio

Normativa		D.M. 157/2018	COSTI STANDARD
Comunitaria	Regolamento (CE) 1370/2007 modificato dal Regolamento (UE) 2338/2016		<p>Il <b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b>, attraverso il D.M. 157/2018, indica le <b>modalità di definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale</b> e regionale e dei relativi criteri di aggiornamento e applicazione.</p> <p>Il <b>costo standard</b> consiste nel <b>costo di produzione</b>, riferito a certi livelli di qualità, <b>sostenuto dall'impresa in condizioni operative efficienti</b>. <b>Un eventuale scostamento</b> da tale valore potrebbe essere imputato a un <b>processo produttivo inefficiente</b>.</p> <p>Nello specifico, il Decreto descrive la determinazione dei costi standard analizzando:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Il reperimento dei dati alla base del calcolo:</b> di natura economica e trasportistica registrati dalle aziende di TPL e dalle aziende esercenti servizi ferroviari regionali e locali.</li><li>• <b>I procedimenti di elaborazione del calcolo:</b> riguardano il metodo statico della regressione e il metodo analitico di calcolo per processi ed attività industriali. Si specifica come il calcolo consideri i costi industriali della produzione, i costi generali, l'equa remunerazione del Capitale Investito Netto, così come le tasse e le imposte non detraibili.</li><li>• <b>L'ambito di applicazione degli stessi:</b> i costi standard sono utilizzati dagli Enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi a base d'asta.</li></ul>
Nazionale	D.M.157/2018 D. Lgs.201/2022		<p>In riferimento ai modelli di costo standard per i servizi, è necessaria una suddivisione per modalità (autolinea, ferroviaria, metropolitana e tranvia). I modelli di costo sono basati su fattori esplicativi quali velocità commerciale, km di servizio e ammortamento/affitto/leasing per km di servizio.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La <b>metodologia di calcolo dei costi standard</b> è definito dal DM 157/2018 <b>unicamente per le modalità di trasporto tramite autolinea, metropolitana e tram e trasporto ferroviario regionale</b>. Non risultano definite le modalità di calcolo dei costi standard per i servizi di trasporto tramite filobus, impianti verticali e altre tipologie di servizi ferroviari (i.e. ferrovie a scartamento ridotto dove l'operatore del servizio svolge il ruolo di gestore dell'infrastruttura)</li><li>• I costi standard ex DM 157/2018 sono utilizzati come <b>elemento di riferimento</b> per la verifica della congruità delle compensazioni economiche. Sono integrati dalle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che <b>tengano conto della specificità del servizio</b> e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.</li></ul>
Autorità di Regolazione e dei Trasporti (ART)	Delibere: 48/2017 53/2024 154/2019 consolidata 73/2025		



## Costi standard unitari con il metodo della regressione:

$$+14,07855 - 0,59230 \cdot v. \text{ comm.} + 0,50837 \cdot V1 \cdot (v. \text{ comm.} - 17) + 0,06827 \cdot V2 \cdot (v. \text{ comm.} - 32) - 0,18583 \cdot K1 \cdot \text{quantità bus*km di servizio} + 0,01559 \cdot K2 \cdot \text{quantità bus*km di servizio} + 1,46083 \cdot \text{ammodernamento del mat. rot. per bus*km di servizio}$$

+14,07855	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 8, comma 5:</b> Per i CdS compresi tra 4 e inferiori o uguali a 10 mln di bus*km la costante della funzione di costo standard unitario (pari a 14,07855) è sostituita con un valore pari a 13,6656;</li> </ul>
- 0,59230 x v. comm.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 2, comma d:</b> Per il servizio di trasporto con la modalità autolinea è calcolata quale lunghezza in chilometri delle corse in servizio al pubblico effettivamente realizzate rapportata alla somma puntuale dei tempi di percorrenza, dalla partenza della corsa in servizio al pubblico all'arrivo della medesima, previsti dal programma di esercizio delle medesime corse e dei relativi tempi di sosta al capolinea (o alla fermata) di fine corsa; il tempo di ciascuna sosta è pari:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• a tre minuti per ogni corsa in servizio al pubblico urbano ovvero suburbano;</li> <li>• a trenta minuti per ogni corsa in servizio al pubblico interurbano il cui tempo di percorrenza tra i capolinea (o tra le fermate) di inizio e fine della corsa sia maggiore di duecento minuti;</li> <li>• al 15 per cento del tempo di percorrenza tra i capolinea (o tra le fermate) di inizio e fine corsa per ogni corsa in servizio al pubblico interurbano il cui tempo di percorrenza tra capolinea (o tra le fermate) di inizio e fine corsa sia al più duecento minuti;</li> </ul> </li> </ul>
+ 0,50837 x V 1 x (v. comm. - 17)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 6:</b> V1 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 17 km/h ed è pari a 1 se superiore.</li> </ul>
+ 0,06827 x V 2 x (v. comm. - 32)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 6:</b> V2 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 32 km/h ed è pari a 1 se superiore.</li> </ul>
- 0,18583 x K 1 x quantità bus*km di servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 6:</b> K1 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è inferiore o uguale a 4 milioni di km ed è pari a 0 se superiore.</li> </ul>
+ 0,01559 x K 2 x quantità bus*km di servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 6:</b> K2 è pari 1 se la quantità bus-km di servizio è superiore a 4 milioni di km è pari a 0 se uguale o inferiore.</li> <li>• <b>Art. 8, comma 5:</b> Per i CdS &gt; 4 e inferiori o uguali a 10 mln di bus*km il coefficiente della funzione di costo standard unitario relativo alla quantità di bus-km di servizio (pari a +0,01559) è sostituito con la seguente espressione: +(-0,16518 + 0,0206 x quantità bus-km di servizio)</li> <li>• <b>Art. 8, comma 6:</b> Per i CdS &gt; 10 mln di bus*km, il coefficiente della funzione di costo unitario relativo alla quantità di bus*km di servizio (pari a +0,01559) è sostituito con un valore pari a 0.</li> </ul>
+ 1,46083 x ammodernamento del mat. rot. per bus*km di servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 3, comma 8:</b> L'ammodernamento del materiale rotabile di cui all'art. 1, comma 84, della legge 147/2013, è calcolato come somma delle quote di ammortamento dei veicoli di proprietà, calcolati applicando la vita economico-tecnica indicata nell'Allegato n. 1, e dei canoni di noleggio e leasing per ulteriori veicoli eventualmente utilizzati, rapportata alla quantità complessiva di servizio espressa in corsa*km</li> </ul>

## Costi standard unitari:

$$CS_{tkms} = \frac{C_e + C_{m.inf} + C_{ene.sta} + C_{i.inf} + C_{gen.alt} + C_{cap}}{Treno - kms}$$

<b>C<sub>e</sub></b>	<b>Costo delle principali attività dell'area di esercizio</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Costo del personale di guida (C<sub>pg</sub>)</li> <li>Costo del personale di movimento/circolazione (C<sub>pm</sub>)</li> <li>Costo di energia di trazione (C<sub>ene.tra</sub>)</li> <li>Costo per i rotabili, tra ammortamenti e canoni di affitto/leasing (C<sub>rot</sub>)</li> <li>Costo per la manutenzione di esercizio, pulizia, vigilanza e sicurezza dei rotabili (C<sub>man</sub>)</li> </ul>	$C_e = C_{pg} + C_{pm} + C_{ene.tra} + C_{rot} + C_{man}$
<b>C<sub>m.inf</sub></b>	<b>Costo annuo per la manutenzione degli impianti fissi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di ore annue di apertura al pubblico per stazione (H<sub>staz</sub>)</li> <li>Numero complessivo di impianti di traslazione (NIT)</li> <li>Costo per ora di apertura per impianto di traslazione della manutenzione di esercizio per impianti infrastruttura e della pulizia, vigilanza e sicurezza per impianti infrastruttura.(C<sub>MesIFHT</sub>).</li> </ul>	$C_{m.inf} = H_{staz} * NIT * C_{MesIFHT}$
<b>C<sub>ene.sta</sub></b>	<b>Costo utilizzo (ammortamenti/canoni) impianti infrastruttura</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di ore annue di apertura al pubblico per stazione (H<sub>staz</sub>)</li> <li>Numero complessivo di impianti di traslazione (NIT)</li> <li>Costo dell'energia elettrica per ora di apertura per impianto di traslazione (C<sub>ESHT</sub>)</li> </ul>	$C_{ene.sta} = H_{staz} * NIT * C_{ESHT}$
<b>C<sub>i.inf</sub></b>	<b>Costo utilizzo (ammortamenti/canoni) impianti infrastruttura</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Numero complessivo di impianti di traslazione (NIT)</li> <li>Variabile che vale 1 se il costo della manutenzione straordinaria è incluso nel servizio, se no 0 (D<sub>ms</sub>)</li> <li>Costo di utilizzazione degli impianti dell'infrastruttura per impianto di traslazione (C<sub>IInfMs</sub>)</li> <li>Costo di utilizzazione degli impianti dell'infrastruttura per impianto di traslazione se il costo della manutenzione straordinaria non è incluso nel servizio (C<sub>IInf</sub>)</li> </ul>	$C_{i.inf} = NIT * C_{IInfMs} * D_{ms} + NIT * C_{IInf} * (1 - D_{ms})$
<b>C<sub>gen.alt</sub></b>	<b>Costo complessivo di tutti i costi generali e di altri costi industriali non considerati in altre voci</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di treno-km prodotti nell'anno, compresi gli invii (treno-kmp)</li> <li>Costo complessivo di tutti i costi generali e di altri costi industriali per treno-km prodotto (C<sub>GCI</sub>)</li> </ul>	$C_{gen.alt} = Treno - kmp * C_{GCI}$
<b>C<sub>cap</sub></b>	<b>Costo del capitale<sup>1</sup></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Costo medio ponderato del capitale investito netto (<b>Allegato n. 2</b>) modalità metropolitana (WACC)</li> <li>Numero di rotabili (NT)</li> <li>Numero di posti (tra seduti e in piedi a sei persone circa al mq) per singola corsa (N<sub>postiro</sub>)</li> <li>Ammortamento standard per posto, comprensivo del valore attuale della manutenzione programmata capitalizzata (AMMS<sub>posto</sub>)</li> </ul>	$C_{cap} = WACC * (NT * N_{Posti_{rot}} * AMMS_{Posto} * \left(\frac{30}{2} + 1\right))$

1) Nel caso in cui il costo standard sia determinato con riferimento ai valori storici rivalutati degli ammortamenti del materiale rotabile di proprietà, si utilizzano gli Allegati n. 1 e n. 2 ai fini della determinazione del costo del capitale investito netto, facendo riferimento ai dati relativi ai servizi di trasporto su metropolitana e al gruppo cespiti rotabili per il calcolo della rivalutazione.

■ Dato Standard

## Costi standard unitari con il metodo della regressione:

$$+14,07855 - 0,59230 \cdot v. \text{ comm.} + 0,50837 \cdot V1 \cdot (v. \text{ comm.} - 17) + 0,06827 \cdot V2 \cdot (v. \text{ comm.} - 32) - 0,18583 \cdot K1 \cdot \text{quantità bus*km di servizio} + 0,01559 \cdot K2 \cdot \text{quantità bus*km di servizio} + 1,46083 \cdot \text{ammodernamento del mat. rot. per bus*km di servizio}$$

Input	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inflazione <sup>1</sup>	1,7%	1,8%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%
v. commerciale standard [km/h] <sup>2</sup>	12,3	12,3	12,3	12,3	12,3	12,3
quantità bus*km di servizio (mln)	20,93	19,18	19,18	19,18	19,18	19,18

### Esempio anno 2026

$V1$  : pari a 0 in quanto v. comm. < 17 km/h

$V2$  : pari a 0 in quanto v. comm. < 32 km/h

$K1$  : pari a 0 in quanto produzione > 4 mln bus\*km

$K2$  : pari a 1 in quanto produzione > 4 mln bus\*km

$0,01559$  : pari a 0 in quanto produzione > 10 mln bus\*km

Ammodernamento mat. rot. = 0,57 €/km \* 16,2% = 0,09 €/km

Esempio di calcolo per l'anno 2026

$$+14,07855 - 0,59230 \cdot \underline{12,3} + 0,50837 \cdot \underline{0} \cdot (\underline{12,3} - 17) + 0,06827 \cdot \underline{0} \cdot (\underline{12,3} - 32) - 0,18583 \cdot \underline{0} \cdot \underline{20,93} + \underline{0} \cdot \underline{1} \cdot \underline{20,93} + 1,46083 \cdot \underline{0,09}$$

Costo standard a valori 2017: **6,92 €/bus\*km**

Il parametro di ammodernamento del materiale rotabile è composto da:

- **Ammortamento standard unitario AMT**: 0,57 €/km, calcolato sulla base della composizione della flotta e variabile in arco piano
- 16,2%: **coefficiente legato alla contribuzione degli investimenti**, calcolato come valore medio del rapporto tra gli ammortamenti netto contribuiti e gli ammortamenti lordo contribuiti dal 2026 al 2031

Il costo standard definito a valori 2017 deve essere successivamente inflazionato a valori 2026 applicando il valore cumulato dell'indice NIC 072 dal 2018 al 2025, così come indicato nell'Art. 10 del DM 175/2018, ed il valore dell'inflazione 2026 contenuto nel DPF 2025, pari a 1,7%

1) Indice IPCA, DPF - Documento Programmatico di Finanza Pubblica 2025

2) Fonte: Città Metropolitana di Genova

Stima del parametro di ammortamento medio sulla base della composizione della flotta AMT in arco piano

Rotabile	Amm. Standard	Fonte	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Diesel – 8m	0,26	Valori di mercato	73	59	56	56	56	56
Diesel – 12m	0,37	DM 157/2018	304	256	219	219	219	219
Diesel – 18m	0,52	DM 157/2018	121	91	43	21	21	21
Elettrico – 8m	0,74	Valori di mercato	35	35	35	35	35	35
Elettrico – 12m	0,77	Valori di mercato	106	168	168	168	168	168
Elettrico – 18m	0,83	Valori di mercato	17	139	139	139	139	139
<b>Totale</b>			<b>656</b>	<b>748</b>	<b>660</b>	<b>638</b>	<b>638</b>	<b>638</b>
<b>Valore medio</b>			<b>0,57</b>	<b>0,59</b>	<b>0,59</b>	<b>0,59</b>	<b>0,59</b>	<b>0,59</b>



Stima del parametro di riduzione legato alla contribuzione degli investimenti


Contributi e ammortamenti [€ mln]	Totale 26-31	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ammortamenti netto contributi*	33,6	6,2	5,5	5,7	5,4	5,5	5,3
Ammortamenti lordo contributi*	207,0	30,5	34,3	35,2	35,2	35,9	35,9
% riduzione	<b>16,2%</b>	20,3%	16,2%	16,3%	15,3%	15,3%	14,7%

\*Gli ammortamenti considerati non tengono conto dell'ammortamento del fabbricato oggetto di conferimento, non considerato ai fini del calcolo del corrispettivo

Tasso utilizzato per l'indicizzazione del Costo Standard (NIC072)

Tasso inflattivo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Indice NIC072	3,5%	3,7%	0,1%	-3,7%	6,8%	11,0%	1,5%	0,0%	-0,6%
Tasso cumulato (base 2017)	1,00	1,04	1,04	1,00	1,07	1,18	1,20	1,20	1,20

Tenendo conto dei parametri descritti in precedenza, si arriva alla determinazione del costo standard unitario per ciascun anno.



Bus Urbano	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo Standard DM (€/vett*km) – valori 2017	6,92	6,92	6,92	6,92	6,92	6,92
Coefficiente di adeguamento inflattivo	1,22	1,24	1,26	1,29	1,31	1,33
Costo standard DM inflazionato (€/vett*km) – valori nominali	8,41	8,57	8,73	8,90	9,07	9,24
Produzione commerciale (mln vett*km)	20,93	19,18	19,18	19,18	19,18	19,18
<b>Costo Standard (mln €)</b>	<b>176,2</b>	<b>164,4</b>	<b>167,5</b>	<b>170,7</b>	<b>173,94</b>	<b>177,24</b>

## Costi standard unitari con il metodo della regressione:

$$+14,07855 - 0,59230 \cdot v. \text{ comm.} + 0,50837 \cdot V1 \cdot (v. \text{ comm.} - 17) + 0,06827 \cdot V2 \cdot (v. \text{ comm.} - 32) - 0,18583 \cdot K1 \cdot \text{quantità bus*km di servizio} + 0,01559 \cdot K2 \cdot \text{quantità bus*km di servizio} + 1,46083 \cdot \text{ammmodernamento del mat. rot. per bus*km di servizio}$$

Input	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inflazione <sup>1</sup>	1,7%	1,8%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%
velocità commerciale standard [km/h] <sup>2</sup>	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
quantità bus*km di servizio (mln)	7,9	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3

### Esempio anno 2026

**14,07855:** pari a 13,6656 in quanto produzione compresa tra 4 mln e 10 mln bus\*km

**V1 :** pari a 1 in quanto v. comm. > 17 km/h

**V2 :** pari a 0 in quanto v. comm. < 32 km/h

**K1:** pari a 0 in quanto produzione > 4 mln bus\*km

**K2:** pari a 1 in quanto produzione > 4 mln bus\*km

**0,01559:** pari a  $(-0,16518 + 0,0206 \cdot \text{quantità bus*km di servizio})$  in quanto produzione compresa tra 4 mln e 10 mln bus\*km

Ammmodernamento mat. rot. =  $0,34 \text{ €/km} \cdot 18,5\% = 0,06 \text{ €/km}$

Esempio di calcolo per l'anno 2026

$$+13,6656 - 0,59230 \cdot \underline{22,0} + 0,50837 \cdot \underline{1} \cdot (\underline{22,0} - 17) + 0,06827 \cdot \underline{0} \cdot (\underline{22,0} - 32) - 0,18583 \cdot \underline{0} \cdot \underline{7,9} + (-0,16518 + 0,0206 \cdot \underline{7,9}) \cdot \underline{1} \cdot \underline{7,9} + 1,46083 \cdot \underline{0,06}$$

Costo standard valori DM 2017: **3,24 €/bus\*km**

Il parametro di ammodernamento del materiale rotabile è composto da:

- **Ammortamento standard unitario DM:** 0,34 €/km, come definito nell'allegato 4 del DM 157/2018
- 18,5%: **coefficiente riduttivo legato alla contribuzione degli investimenti**, calcolato come valore medio del rapporto tra gli ammortamenti netto contribuiti e gli ammortamenti lordo contribuiti dal 2026 al 2031

1) Indice IPCA, DPDFP - Documento Programmatico di Finanza Pubblica 2025

2) Fonte: Città Metropolitana di Genova

Tenendo conto dei parametri descritti in precedenza, si arriva alla determinazione del costo standard unitario per ciascun anno.

Bus Extraurbano	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo Standard DM (€/vett*km) – valori 2017	3,24	3,16	3,16	3,16	3,16	3,16
Coefficiente di adeguamento inflattivo	1,22	1,24	1,26	1,29	1,31	1,33
Costo standard DM inflazionato (€/vett*km) – valori nominali	3,94	3,92	3,99	4,07	4,14	4,22
Produzione commerciale (mln vett*km)	7,86	7,34	7,34	7,34	7,3	7,3
<b>Costo Standard totale (mln €)</b>	<b>31,0</b>	<b>28,7</b>	<b>29,3</b>	<b>29,8</b>	<b>30,4</b>	<b>31,0</b>

*Stima del parametro di riduzione legato alla contribuzione degli investimenti*

Contributi e ammortamenti [€ mln]	Totale 26-31	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ammortamenti netto contributi*	5,4	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Ammortamenti lordo contributi*	29,3	4,6	4,5	4,8	5,0	5,2	5,1
% riduzione	<b>18,5%</b>	20,0%	20,0%	19,8%	17,7%	17,2%	16,8%

\*Gli ammortamenti considerati non tengono conto dell'ammortamento del fabbricato oggetto di conferimento, non considerato ai fini del calcolo del corrispettivo

## Costi standard unitari:

$$CS_{tkms} = \frac{C_e + C_{m.inf} + C_{ene.sta} + C_{i.inf} + C_{gen.alt} + C_{cap}}{Treno - kms}$$

Input	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inflazione <sup>1</sup>	1,7%	1,8%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%
Velocità commerciale [km/h] <sup>2</sup>	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
quantità treni*km di servizio (mln)	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Posti – km (mln)	363,86	395,10	413,31	431,52	431,52	431,52

### Esempio anno 2026 (migliaia di €)

$C_e = 6.831$

$C_{m.inf} = 2.263$

$C_{ene.sta} = 727$

$C_{i.inf} = 150$

$C_{gen.alt} = 1.482$

$C_{cap} = 521$

**CMesIF** pari a 6,380 in quanto metro leggera con macchinista

**CESHT** pari a 2,0482 in quanto metro leggera con macchinista

**CIInfMs** pari a 34.324,44, **CIInf** pari a 2.736,26, metro leggera con macchinista

**CGCI** pari a 2,11 in quanto metro leggera con macchinista

WACC allegato 2 DM 157/2018, pari al 7,60%

Esempio di calcolo per l'anno 2026

$$CS_{tkms} = \frac{6.831 + 2.263 + 727 + 150 + 1.482 + 521}{702}$$

**Costo standard valori DM 2017:**  
**17,05 €/treno\*km**

All'interno della stima della componente C\_Cap, il valore di ammortamento Standard per posto, pari a 312,5 €/mr/a/posto, è stato decrementato di un **coefficiente riduttivo legato alla contribuzione degli investimenti**, calcolato come valore medio del rapporto tra gli ammortamenti netto contribuiti e gli ammortamenti lordo contribuiti dal 2026 al 2031, pari al 8,6%. Il parametro usato vale dunque 26,8 €/mr/a/posto

Il costo standard definito a valori 2017 deve essere successivamente inflazionato a valori 2026 applicando l'indice NIC 072 dal 2018 al 2025, così come indicato nell'Art. 10 del DM 175/2018, ed il valore dell'inflazione 2026 contenuto nel DPFP 2025, pari a 1,7%

1) Indice IPCA, DPFP -Documento Programmatico di Finanza Pubblica 2025

2) Fonte: Città Metropolitana di Genova

Tenendo conto dei parametri descritti in precedenza, si arriva alla determinazione del costo standard unitario per ciascun anno.

Metropolitana	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo Standard DM (€/vett*km) – valori 2017	17,05	18,68	19,32	19,47	19,46	19,46
Coefficiente di adeguamento inflattivo	1,22	1,24	1,26	1,29	1,31	1,33
Costo standard DM inflazionato (€/vett*km) – valori nominali	20,74	23,13	24,37	25,02	25,50	25,98
Produzione commerciale (mln vett*km)	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
<b>Costo Standard totale (mln €)</b>	<b>14,6</b>	<b>16,2</b>	<b>17,1</b>	<b>17,6</b>	<b>17,9</b>	<b>18,2</b>

*Stima del parametro di riduzione legato alla contribuzione degli investimenti*

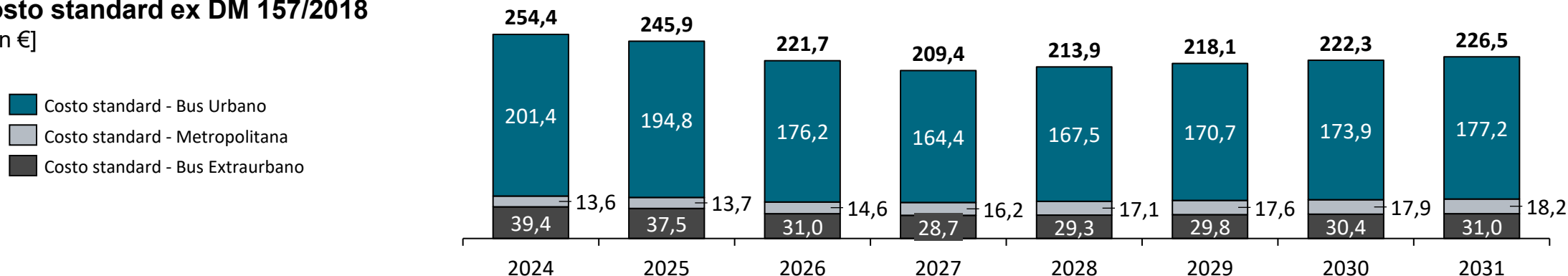
Contributi e ammortamenti [€ mln]	Totale 26-31	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ammortamenti netto contributi*	2,7	1,0	0,2	0,4	0,3	0,4	0,3
Ammortamenti lordo contributi*	31,5	5,0	5,0	5,3	5,3	5,4	5,4
% riduzione	<b>8,6%</b>	20,3%	4,6%	7,8%	6,5%	6,8%	5,9%

\*Gli ammortamenti considerati non tengono conto dell'ammortamento del fabbricato oggetto di conferimento, non considerato ai fini del calcolo del corrispettivo

Perimetro URBANO	Bus Urbano		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
	Costo Standard DM (€/vett*km)	A	8,20	8,25	8,41	8,57	8,73	8,90	9,07	9,24
	Produzione commerciale (mln vett*km)	B	24,6	23,62	20,93	19,2	19,2	19,2	19,18	19,18
	<b>Costo Standard totale (mln €)</b>	<b>C= A*B</b>	<b>201,4</b>	<b>194,8</b>	<b>176,2</b>	<b>164,4</b>	<b>167,5</b>	<b>170,7</b>	<b>173,9</b>	<b>177,2</b>
Perimetro Metropolitana	Metropolitana		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
	Costo Standard DM (€/treni*km)	D	18,68	18,28	20,74	23,13	24,37	25,02	25,50	25,98
	Produzione commerciale (mln treni*km)	E	0,7	0,75	0,70	0,70	0,70	0,70	0,7	0,7
	<b>Costo Standard totale (mln €)</b>	<b>F=D*E</b>	<b>13,6</b>	<b>13,7</b>	<b>14,6</b>	<b>16,2</b>	<b>17,1</b>	<b>17,6</b>	<b>17,9</b>	<b>18,2</b>
Perimetro Extraurbano	Bus Extraurbano		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
	Costo Standard DM (€/vett*km)	G	4,23	4,14	3,94	3,92	3,99	4,07	4,14	4,22
	Produzione commerciale (mln vett*km)	H	9,3	9,05	7,86	7,34	7,34	7,34	7,3	7,3
	<b>Costo Standard totale (mln €)</b>	<b>I=G*H</b>	<b>39,4</b>	<b>37,5</b>	<b>31,0</b>	<b>28,7</b>	<b>29,3</b>	<b>29,8</b>	<b>30,4</b>	<b>31,0</b>
<b>Costo Standard totale (mln €)</b>		<b>C+F+I</b>	<b>254,4</b>	<b>245,9</b>	<b>221,7</b>	<b>209,4</b>	<b>213,9</b>	<b>218,1</b>	<b>222,3</b>	<b>226,5</b>

## Costo standard ex DM 157/2018

[mln €]



1) La discontinuità del valore del costo standard unitario metro al 2026 è principalmente dovuta all'incremento del numero di posti chilometro offerti all'utenza

Il costo standard della Gomma Urbana, Extraurbana e della Metropolitana è stato poi confrontato con il costo previsto di ognuna delle linee di business

Calcolo costi operativi comparabili gomma urbana [ mln €]	2026	2027	2028	2029	2030	2031
(A) Costi operativi - netto ammortamenti	147,9	138,4	137,5	138,1	136,9	136,3
(B) Ammortamenti netto contributi	6,2	5,5	5,7	5,4	5,5	5,3
(C) Remunerazione del capitale	5,9	5,6	5,6	5,7	5,7	5,7
<b>(E=A+B+C) Costi totali perimetro gomma urbana</b>	<b>160,0</b>	<b>149,6</b>	<b>148,9</b>	<b>149,1</b>	<b>148,1</b>	<b>147,3</b>

Calcolo costi operativi comparabili gomma extra urbana [ mln €]	2026	2027	2028	2029	2030	2031
(A) Costi operativi - netto ammortamenti	35,4	33,6	34,1	34,2	34,0	33,8
(B) Ammortamenti netto contributi	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
(C) Remunerazione del capitale	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
<b>(E=A+B+C) Costi totali perimetro gomma extra-urbana</b>	<b>37,7</b>	<b>35,9</b>	<b>36,5</b>	<b>36,5</b>	<b>36,3</b>	<b>36,1</b>

Calcolo costi operativi comparabili metropolitana [ mln €]	2026	2027	2028	2029	2030	2031
(A) Costi operativi - netto ammortamenti	15,2	14,7	14,8	14,9	14,9	14,8
(B) Ammortamenti netto contributi	1,0	0,2	0,4	0,3	0,4	0,3
(C) Remunerazione del capitale	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
<b>(E=A+B+C) Costi totali perimetro metropolitana</b>	<b>16,8</b>	<b>15,5</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>	<b>15,9</b>	<b>15,7</b>

# Confronto preliminare tra Costo Standard e Costi del Piano di Risanamento comparabili

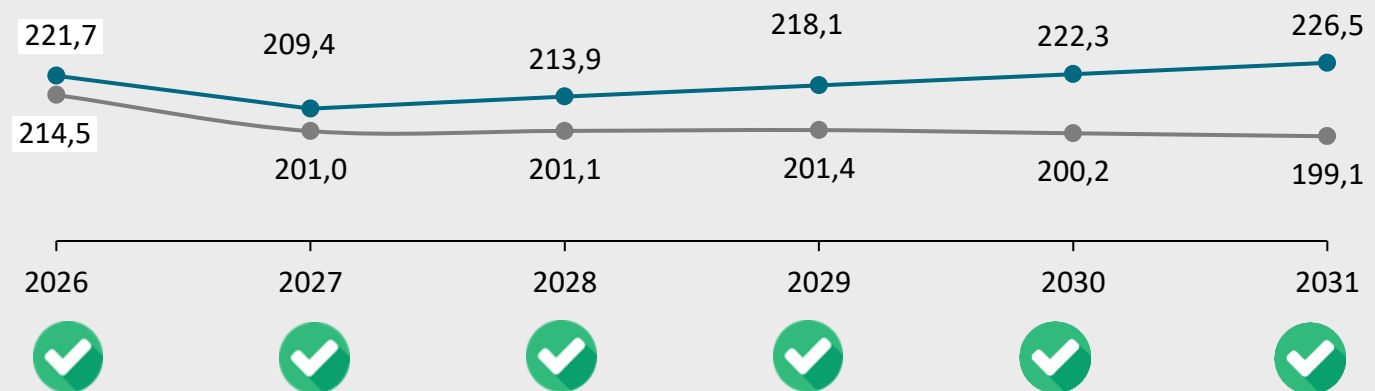
Nel confronto con i costi standard di riferimento, l'andamento dei costi operativi complessivi di AMT evidenzia un processo di efficientamento progressivo nel corso dell'arco di Piano. Le azioni di risanamento e di efficientamento strutturale previste a partire dal 2026 producono infatti effetti graduali ma crescenti nel tempo, che si consolidano nelle annualità successive.

Costo operativo AMT [mln €]	2026	2027	2028	2029	2030	2031
(A) Costo comparabile AMT	214,5	201,0	201,1	201,4	200,2	199,1
(B) Costo Standard Totale AMT [mln €]	221,7	209,4	213,9	218,1	222,3	226,5
(B-A) Delta Costi Standard vs Costo comparabile	7,1	8,4	12,8	16,7	22,0	27,4

Risparmio medio annuo 2026-2031 rispetto ai CS  
€ 15,7 mln

## Confronto tra costo operativo e costo standard [mln €]

● Costo Standard  
● Costo operativo Metropolitana







COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA AL CONSIGLIO  
185 N. 126 / 2026 DEL 07/05/2026 AD OGGETTO:

PIANO DI RISANAMENO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI

**PARERE TECNICO**  
**(Art. 49 c.1 e Art. 147 bis c.1 D.Lgs. 267/2000 )**

Si rinvia ad atti successivi, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi e delle azioni che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, descritti nella proposta di delibera.

07/05/2026

DOTT.SSA NADIA MAGNANI

Firmato digitalmente



COMUNE DI GENOVA

Protocollo informatico

il 11/5/2026

Al Presidente Consiglio Comunale

Al Segretario Generale

LORO SEDI

**OGGETTO: Proposta di Deliberazione "Piano di risanamento di AMT S.P.A – determinazioni":  
integrazione parere tecnico (art. 49 d.lgs. 267/2000)**

Ad integrazione del parere tecnico reso in data 07 maggio 2026 sulla proposta di deliberazione di Giunta al Consiglio n. 126/2026, avente ad oggetto "*Piano di risanamento di AMT S.P.A. – determinazioni*", si precisa che il rinvio ad atti successivi, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi e delle azioni che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, descritti nella proposta di delibera, è da intendersi riferito ai concreti e assumendi impegni del Comune ad esito dell'intero iter amministrativo.

Ciò premesso, allo stato attuale e sulla base degli elementi ad oggi disponibili, alla luce degli effetti e delle indicazioni contenuti nella proposta ed esplicitati dal dispositivo, considerato che gli interventi di sostegno di competenza dell'Ente sono demandati ai successivi atti consiliari di cui sopra, da adottarsi solo a seguito del verificarsi di tutte le condizioni legittimanti ai sensi della normativa nazionale di riferimento e di quella eurounitaria in materia di aiuti di Stato, il parere sulla proposta di cui in oggetto è favorevole.

IL DIRETTORE  
Dott.ssa Nadia Magnani



NADIA MAGNANI  
11/05/2026 08:32:36 UTC+0200



Comune di Genova | Direzione Pianificazione e Controlli  
Via Garibaldi, 9 - Palazzo Albini, 5° piano  
16124 Genova Tel. 010.5572804-72038-- Fax 010.5572238  
[direzionepartecipate@comune.genova.it](mailto:direzionepartecipate@comune.genova.it)



COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA AL CONSIGLIO 185 N. 126 / 2026 DEL 07/05/2026 AD OGGETTO:

PIANO DI RISANAMENO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI

**PARERE TECNICO**  
**(Art. 49 c.1 e Art. 147 bis c.1 D.Lgs. 267/2000 )**

Si rinvia ad atti successivi, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi e delle azioni che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, descritti nella proposta di delibera.

07/05/2026

DOTT: ALBERTO CAPPATO

Firmato digitalmente



COMUNE DI GENOVA

Genova, 8 maggio 2026

Al Presidente Consiglio Comunale  
Al Segretario Generale

LORO SEDI

OGGETTO: Proposta di Deliberazione "Piano di risanamento di AMT S.P.A – determinazioni":  
integrazione parere tecnico (art. 49 d.lgs. 267/2000)

Ad integrazione del parere tecnico reso in data 07 maggio 2026 sulla proposta di deliberazione di Giunta al Consiglio n. 126/2026, avente ad oggetto "Piano di risanamento di AMT S.P.A. – determinazioni", si precisa che il rinvio ad atti successivi, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi e delle azioni che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, descritti nella proposta di delibera, è da intendersi riferito ai concreti e assumendi impegni del Comune ad esito dell'intero iter amministrativo.

Ciò premesso, allo stato attuale e sulla base degli elementi ad oggi disponibili, alla luce degli effetti e delle indicazioni contenuti nella proposta ed esplicitati dal dispositivo, il parere sulla proposta di cui in oggetto è favorevole.

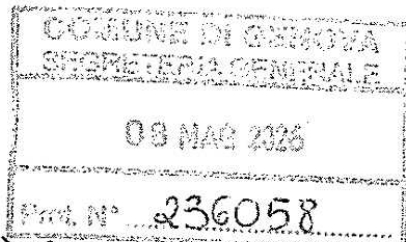
Copia conforme di  
Digitale e telematico

IL [redacted]

(Dott. Gianluca Bisso)

Direzione Mobilità Urbana

Dott. Alberto Cappato



DEPOSITATO PRESSO LA SEGRETERIA

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

[redacted]



| Direzione Mobilità Urbana | Area Gestione del Territorio |  
Via di Francia 11° piano 16149 Genova  
Tel +39 0105577499/77136  
e-mail: [direzionemobilita@comune.genova.it](mailto:direzionemobilita@comune.genova.it)  
pec: [comunegenova@postemailcertificata.it](mailto:comunegenova@postemailcertificata.it)





COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA AL CONSIGLIO 185 N. 126 / 2026 DEL 07/05/2026 AD OGGETTO:

PIANO DI RISANAMENO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI

**PARERE TECNICO**  
**(Art. 49 c.1 e Art. 147 bis c.1 D.Lgs. 267/2000 )**

Si rinvia ad atti successivi, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi e delle azioni che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, descritti nella proposta di delibera.

07/05/2026

DOTT.SSA GIORGIA MARIA CASABONA

Firmato digitalmente



COMUNE DI GENOVA

c\_d969.Comune di Genova - Prot. 08/05/2026.0236084.1

Al Presidente Consiglio Comunale

Al Segretario Generale

LORO SEDI

**OGGETTO: Proposta di Deliberazione "Piano di risanamento di AMT S.P.A – determinazioni":  
integrazione parere tecnico (art. 49 d.lgs. 267/2000)**

Ad integrazione del parere tecnico reso in data 07 maggio 2026 sulla proposta di deliberazione di Giunta al Consiglio n. 126/2026, avente ad oggetto "*Piano di risanamento di AMT S.P.A. – determinazioni*", si precisa che il rinvio ad atti successivi, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi e delle azioni che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, descritti nella proposta di delibera, è da intendersi riferito ai concreti e assumendi impegni del Comune ad esito dell'intero iter amministrativo.

Ciò premesso, allo stato attuale e sulla base degli elementi ad oggi disponibili, alla luce degli effetti e delle indicazioni contenuti nella proposta ed esplicitati dal dispositivo, il parere sulla proposta di cui in oggetto per gli aspetti di competenza della Direzione Demanio e Patrimonio è favorevole.

IL DIRETTORE  
Dr.ssa Giorgia Maria Casabona



Comune di Genova | Area Sviluppo del Territorio  
| Direzione Demanio e Patrimonio |  
| Via di Francia 1 16149 Genova | Tel 010 5573256  
Email: [direzionepatrimoni@comune.genova.it](mailto:direzionepatrimoni@comune.genova.it)  
PEC : [comunegenova@postemailcertificata.it](mailto:comunegenova@postemailcertificata.it)





COMUNE DI GENOVA

**ALLEGATO AL PARERE TECNICO**

ART. 7, COMMA 3, REGOLAMENTO DI CONTABILITA'

**PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA AL CONSIGLIO**

<b>PROPOSTA:</b>	126 / 2026
<b>OGGETTO:</b>	PIANO DI RISANAMENTO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI

a) La presente proposta di deliberazione **comporta l'assunzione di impegni di spesa** a carico del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

**NO**

Nel caso di risposta affermativa, indicare nel prospetto seguente i capitoli di PEG (e gli eventuali impegni già contabilizzati) ove la spesa trova copertura:

Anno di esercizio	Spesa di cui al presente provvedimento	Capitolo	Impegno Anno Numero		Crono

b) La presente proposta di deliberazione **comporta una modifica delle previsioni** di entrata o di spesa del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

**NO**

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda b)

compilare il prospetto seguente:

Anno di esercizio	Capitolo	Centro di Costo	Previsione e assestata	Nuova previsione	Differenza + / -

c. La presente proposta di deliberazione **comporta una modifica dei cespiti inventariati o del valore della partecipazione** iscritto a patrimonio?

**NO**

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda c) compilare il prospetto seguente (per i cespiti ammortizzabili si consideri il valore ammortizzato):

Tipo inventario e categoria inventariale	Tipo partecipazione e (controllata/collegata o altro)	Descrizione	Valore attuale	Valore post-delibera

d. La presente proposta di deliberazione, ove riferita a società/enti partecipati, è coerente con la necessità di assicurare il permanere di condizioni aziendali di solidità economico-patrimoniale dei medesimi, in relazione agli equilibri complessivi del bilancio dell'Ente?

**SI/NO**

nel caso in cui si sia risposto in modo negativo alla precedente domanda d) compilare il prospetto seguente:

Effetti negativi su conto economico	
-------------------------------------	--

Effetti negativi su stato patrimoniale	
--	--

Osservazioni del Dirigente proponente: trattasi di delibera di indirizzo che per l'attuazione necessita di successive deliberazioni consiliari.

I DIRIGENTI  
NADIA MAGNANI  
ALBERTO CAPPATO  
GIORGIA CASABONA



COMUNE DI GENOVA

E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA AL CONSIGLIO  
185 N. 126 / 2026 DEL 07/05/2026 AD OGGETTO:

PIANO DI RISANAMENO DI AMT S.P.A. - DETERMINAZIONI

**PARERE REGOLARITA' CONTABILE**

**(art. 49, comma 1, art. 153 D.Lgs. 267/2000 e art. 6 Regolamento di Contabilità)**

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, comma 1, dell'art. 153 T.U. D.lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e dell'art. 6 del Regolamento di Contabilità si rinvia ai successivi atti, subordinatamente al verificarsi di tutti i presupposti normativi che legittimino giuridicamente l'intervento del Comune, come anche da pareri tecnici di rinvio.

07/05/2026

Il Dirigente Responsabile  
dott.ssa Magda Marchese

Documento Firmato Digitalmente