

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2022

SOCIO UNICO: COMUNE DI CATANIA

SOCIETÀ SOGGETTA A DIREZIONE E COORDINAMENTO DEL COMUNE DI CATANIA

Catania, 30/03/2023

Organi sociali di AMTS Catania SpA	3
Relazione sulla gestione	4
<i>Andamento della gestione</i>	5
<i>Le relazioni con gli enti affidanti</i>	8
<i>Regione</i>	8
<i>Comune</i>	8
<i>Le linee di attività</i>	9
<i>I servizi di Trasporto Pubblico Locale</i>	9
<i>I servizi aggiuntivi di Trasporto Pubblico in ambito metropolitano</i>	11
<i>I servizi complementari al Trasporto Pubblico Locale e di mobilità sostenibile – Car & bike Sharing</i>	12
<i>I parcheggi gestiti da AMTS CT S.p.A</i>	13
<i>Gestione sosta</i>	15
<i>Gestione Rimozione</i>	17
<i>Manutenzione Segnaletica Verticale e Semaforica</i>	19
<i>Manutenzione Segnaletica Stradale Orizzontale</i>	20
<i>Gestione Varchi Elettronici Controllo Aree Pedonali e ZTL</i>	20
<i>Le risorse e l'organizzazione</i>	19
a) Le risorse umane	19
b) Il parco veicolare	19
<i>La gestione economica ed il risultato di esercizio</i>	21
<i>Principali Indicatori gestionali</i>	22
<i>Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale</i>	22
<i>Altre informazioni</i>	26
a) Informazioni ai sensi dell'art. 2427 del codice civile	30
b) Azioni proprie e azioni di società controllanti	30
c) Informativa sui rischi ex art. 2428 codice civile	31
d) Informazioni attinenti l'ambiente e il personale	31
e) Azioni in materia di sicurezza e igiene sul lavoro	32
f) Legalità, performance e trasparenza	33
g) Sistema di gestione della qualità	33
h) Informazione utilizzo maggior termine	33

ORGANI SOCIALI DI AMTS CATANIA SPA

Organo Amministrativo

Avv. Giacomo Enrico Bellavia	Amministratore Unico
------------------------------	----------------------

Collegio Sindacale

Dott. Nicolò Bonanno	Presidente
Dott.ssa Salvina Giovanna Calà	Sindaco effettivo
Dott. Alfredo Accolla	Sindaco effettivo

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Andamento della gestione

Il trasporto pubblico locale e la mobilità nel suo complesso hanno subito, come conseguenza della crisi epidemiologica e dei suoi posteriori effetti nell'anno in esame, profondi stravolgimenti. Secondo stimate indagini nazionali, si è evidenziato infatti, tra il 2019 e il 2020, una diminuzione del 21% degli spostamenti con l'auto e un crollo del 58% degli spostamenti con mezzi pubblici.

Anche per l'anno 2022 si evidenzia un livello della domanda ancora al di sotto dei livelli pre-Covid con una diminuzione rispetto al 2019 pari a -21% per il 2022 e stimata del -12% per il 2023. Il calo dei passeggeri trasportati ha, quindi, comportato minori entrate per la vendita dei titoli di viaggio, incidendo in maniera significativa sulla redditività delle imprese che operano nel settore del TPL.

Alle conseguenze negative del Covid-19, si aggiunge anche l'incremento esponenziale dei costi per l'energia di trazione, quali carburante ed energia elettrica, che sta incidendo in modo significativo sull'andamento del settore del trasporto pubblico locale. Basti pensare che i costi per materie prime rappresentano nei bilanci aziendali la seconda voce di costo dopo quella per il personale.

A differenza degli altri settori delle *public utilities*, il settore TPL non ha la possibilità di riversare l'aumento dei costi sull'utente, risentendone in pieno dell'aumento dei costi generali e, quindi, una minore profittabilità. A tal proposito, le risposte dell'Europa e dello stato italiano non si sono fatte attendere. Difatti, nell'anno 2022, attraverso appositi interventi legislativi (*Next Generation EU*), sono state stanziare risorse "straordinarie" sia sul fronte dei mancati ricavi covid-19, sia per ridurre il costo carburante attraverso l'abbattimento delle correlate aliquote delle accise sul gasolio ed il credito d'imposta metano.

In questo contesto normativo ed economico si inserisce l'attività svolta da AMTS Catania S.p.A. fornitore di servizi di mobilità urbana al Comune di Catania, proprio Socio Unico, notevolmente ampliata in conseguenza del processo di fusione con la ex Sostare srl realizzatosi nel giugno 2021.

L'AMTS nell'anno 2022 è stata soggetta ad interventi micro e macro organizzativi finalizzati a migliorare l'efficienza funzionale di ogni settore al fine di garantire e migliorare sempre più i servizi offerti. Gli interventi riguardano sia l'assunzione di nuovo personale attraverso i consueti concorsi pubblici che riguardato tutti i settore (dagli operatori di servizio, agli ausiliari, agli uffici di amministrazione) e sia ampliando il numero di aree dirigenziali (passato da due a tre, oltre alla direzione generale), introducendo nuovi settori come l'internal audit ed il controllo di gestione, per monitorare e migliorare i processi interni aziendali.

Dal punto di vista della gestione economico-finanziaria aziendale, in AMTS i risultati economici dell'esercizio 2022 appaiono soddisfacenti, in continuità con i risultati degli anni precedenti e vanno ricondotti prevalentemente alla capacità operativa e produttiva dell'Azienda che non ha subito rilevanti alterazioni: al contrario, le strutture aziendali – in particolare quella tecnica ed amministrativa – hanno saputo accompagnare le numerose iniziative di investimento che certamente contribuiranno nei prossimi anni al miglioramento dell'offerta aziendale.

In questo senso vanno apprezzate le iniziative assunte dal Comune di Catania – con il determinante contributo progettuale dell'Azienda – tra la fine dell'anno 2021 e l'inizio del 2022 per agire sul sistema della mobilità cittadina attraverso tre interventi fondamentali: il programma di forte incentivazione del trasporto collettivo, finanziato con risorse comunitarie e denominato CataniaTuGO; una rimodulazione delle tariffe della sosta finalizzata a zonizzare l'area urbana ed a riequilibrare le preferenze degli utenti mobili tra trasporto individuale e collettivo; la messa in opera di alcune aree pedonali ed a traffico limitato il cui controllo – attraverso specifici strumenti tecnologici – è stato affidato ad AMTS.

Altre iniziative importanti intraprese nell'anno 2022 dalla AMTS riguardano il Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020 (*PON-METRO 2014-2020*) che hanno la *mission* di promuovere strategie di bassa emissione di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare per le aree urbane, inclusa la

promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di misure di adattamento finalizzate all'attenuazione delle emissioni.

Il *PON-METRO* è un programma dedicato allo sviluppo urbano sostenibile che, in linea con le strategie dell'Agenda urbana europea e con gli obiettivi di Europa 2020, affronta le principali sfide territoriali e organizzative che interessano i contesti metropolitani.

In quest'ottica, i PON-Metro prevedono che le Città metropolitane italiane definiscano strategie di sviluppo urbano sostenibile e realizzino azioni integrate finalizzate al ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani secondo il paradigma "Smart city"; la promozione dell'inclusione sociale per la popolazione più fragile e i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio.

I *PON-Metro* sostengono la realizzazione di iniziative in linea con le priorità strategiche definite dal Piano d'azione nazionale ITS e da Agenda digitale e prevede, più in generale, l'ottimizzazione gestionale e operativa nell'ambito delle attività connesse alla regolazione del traffico e della mobilità, attraverso l'acquisizione e messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali.

I Programmi Operativi Nazionali Città Metropolitane adottati ad oggi dall'AMTS per il Comune di Catania sono i seguenti:

- **Smart park in città:** programma orientato alla riduzione della congestione del traffico veicolare mediante l'adozione di politiche di *traffic* e *parking management* e l'istituzione di aree di controllo tecnologiche degli accessi e della sosta, potenzialmente configurabili anche come ZTL, gestite attraverso una rete di sensori, telecamere e parcometri intelligenti ed interconnessi in grado orientare ed indirizzare opportunamente i flussi veicolari anche tramite app;
- **Riqualficazione del sistema di regolazione semaforica** della città ed efficientamento energetico degli impianti;
- **Bus Elettrici:** obiettivo del Piano è dunque quello di svecchiare le vetture e di migliorare la qualità dell'aria, ricorrendo a tecnologie innovative e rilanciando la filiera industriale di produzione di autobus.
- **BRT5:** garantire maggiore attrattività e competitività del servizio di trasporto pubblico rispetto al mezzo privato. Obiettivo specifico consiste nella realizzazione della infrastruttura (corsie protette da cordoli e priorità semaforica) di una delle linee della suddetta rete BRT e, in particolare, per la nuova linea BRT5, che si articola sulla importante direttrice centro – nord/ovest, Piazza Repubblica - Sanzio – Ospedale Cannizzaro.
- **BIKE SHARING:** diffondere la mobilità ciclistica tra agli utenti abituali della città, sia per gli spostamenti sistematici di tipo casa-scuola e casa-lavoro, sia per gli spostamenti occasionali, per i residenti nelle zone periferiche della città e in altri comuni, in combinazione con i principali sistemi di trasporto pubblico (ferrovia, autobus, metropolitana);
- **Conversione green** del parco mezzi AMTS: progetto per i lavori di realizzazione degli apprestamenti elettrici a servizio di n 45 punti per ricarica elettrica autobus e n. 20 per ricarica elettrica automobili, lavori di realizzazione dell'impianto fotovoltaico e della apposita pensilina in acciaio.

Si tratta di iniziative che dovranno nei prossimi mesi contribuire a modificare, sperabilmente, in modo strutturale, le abitudini di mobilità dei cittadini catanesi e dell'intera area metropolitana che gravita per i propri spostamenti sul capoluogo.

Le relazioni con gli enti affidanti

REGIONE

Si evidenzia preliminarmente che, pur essendo il Comune unico titolare del rapporto contrattuale con l'Azienda per l'espletamento del servizio di Tpl, una quota dei corrispettivi contrattuali di esercizio per il servizio espletato da AMTS Catania S.p.A. è direttamente finanziata dalla Regione Siciliana che, a norma dell'art. 27 della L.R. 19/2005, trasferisce le somme al Comune di Catania.

Alla luce di ciò, e per meglio rappresentare l'effettività dei rapporti creditorî dell'Azienda in relazione agli adempimenti contrattuali, si è preferito in bilancio rappresentare questa componente di credito tra i crediti verso la Regione.

Tanto evidenziato occorre precisare come le vicende connesse al contratto di affidamento provvisorio richiamato sono piuttosto articolate e rinviano ai provvedimenti di finanza regionale che, a partire dal 2012, hanno determinato la riduzione delle risorse stanziare per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale nella Regione Siciliana.

Effetto di tali decisioni è stata la diminuzione dei chilometri complessivamente finanziati con conseguente riduzione della quantità complessiva del servizio espletato e la inevitabile rivisitazione degli accordi contrattuali esistenti in ragione delle minori risorse.

COMUNE

Il 28 giugno 2021 è stato stipulato l'atto notarile di fusione della società Azienda Metropolitana Trasporti e Sosta Catania S.p.A. (in breve, AMTS Catania), risultante dalla fusione per incorporazione della società Sostare S.r.l. nella società AMT Catania S.p.A.

Trattandosi di fusione per incorporazione, gli effetti reali e civilistici, decorrono a partire dal primo giorno del mese successivo a quello in cui è stato iscritto l'atto di fusione nel registro delle imprese di Catania, quindi 1 Luglio 2021, ai sensi dell'art. 2504 bis, comma 2 c.c.. Invece, ai sensi dell'art. 2504-bis comma 3 c.c. e dell'art 172 comma 9 del TUIR, gli effetti fiscali e contabili sono retrodatati al 1 Gennaio 2022, così come stabilito nell'atto di fusione.

La nuova società nascente AMTS CT SPA svolge due distinte attività, quali il TPL e la Sosta, e pertanto gode di due distinti contratti di servizio entrambi sottoscritti con il Comune di Catania, e precisamente il REP. N° 417 del 27/12/2019 per l'espletamento del servizio TPL, e REP. N° 349 del 28/07/2016, successivamente integrato, per l'espletamento del servizio di Sosta e Servizi Accessori. Entrambi i contratti sono stati prorogati fino al 31 dicembre 2023, in attesa di completare le procedure per un nuovo affidamento in house che contempra tutti i servizi oggi affidati all'Azienda.

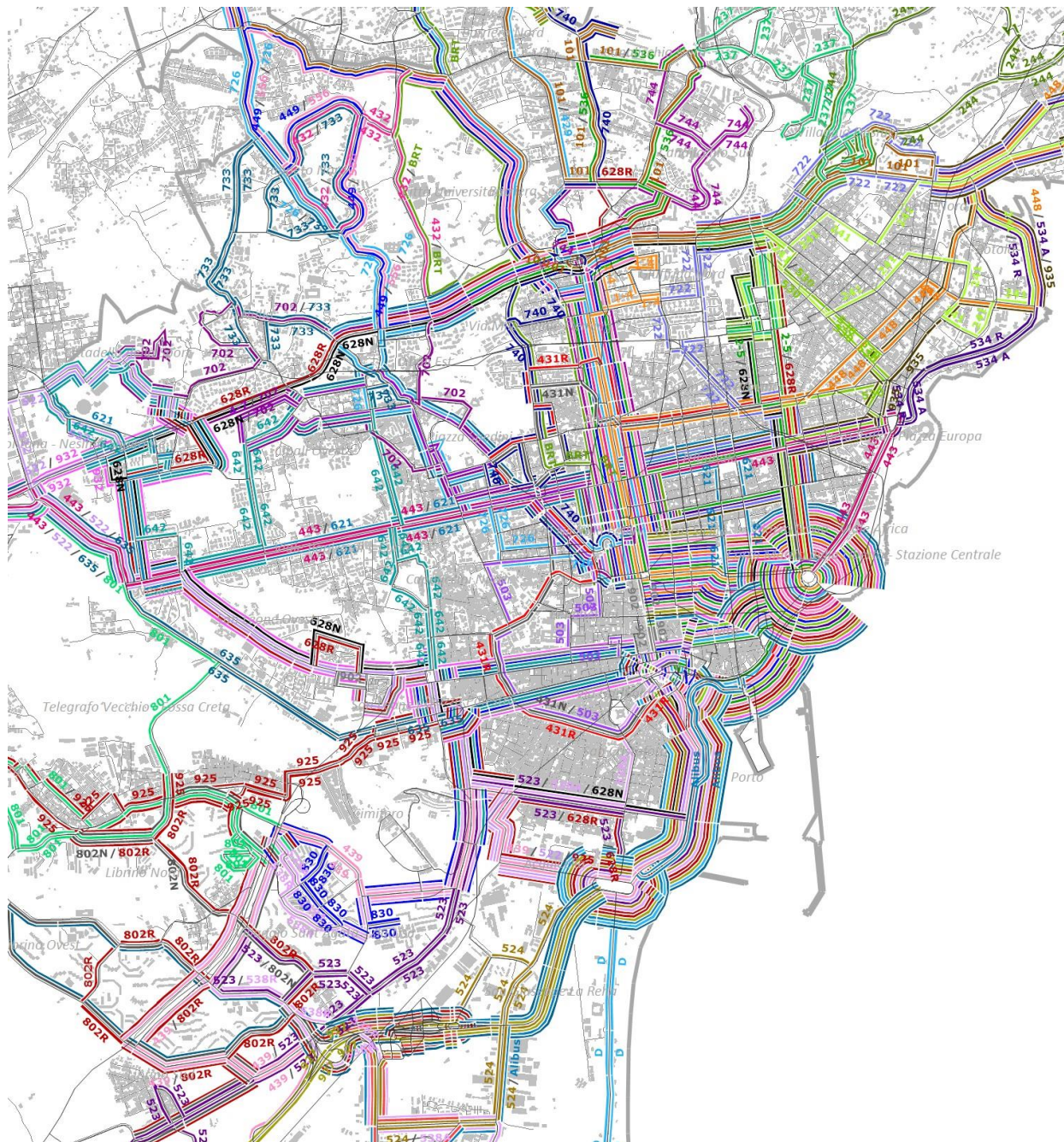
Nel corso degli anni 2020, 2021 e 2022 vi è stata da parte del Comune di Catania una sostanziale regolarità nell'erogazione di quanto di competenza dei citati periodi.

Per quanto, invece, riguarda gli aspetti relativi ai rapporti con il Comune di Catania fino al 31 dicembre 2018, si ricorda che con delibera di C.C. n. 37 del 12/12/2018 è stato formalmente dichiarato il dissesto finanziario del Comune di Catania. Allo stato attuale la Società vanta crediti verso il Comune di Catania, maturati a partire dall'anno 2014 e fino al 2018.

Il suddetto dissesto finanziario dell'Ente proprietario ha determinato la soggezione dei crediti vantati dalla Società alla procedura di liquidazione gestita dall'Organismo Straordinario di Liquidazione.

Alla fine dell'anno 2022, il Comune di Catania con provvedimento dirigenziale n° A04/274 del 19 Dicembre 2022, ha prorogato per l'anno 2023 gli impegni relativi al contratto di servizio in essere tra il Comune di Catania e l'AMTS, agli stessi patti e condizioni di quello precedente con scadenza al 31/12/2022.

I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



La rete AMTS 2022

La principale attività dell'AMTS è rappresentata dall'esercizio del servizio di Trasporto Pubblico Locale nella città di Catania. L'affidamento è regolato da un contratto di servizio stipulato con il Comune e finanziato sia dallo stesso sia dalla Regione.

La rete di autolinee urbane attualmente in esercizio possiede una struttura generale di tipo radiale, basata soprattutto su collegamenti diretti tra i quartieri periferici (o i Comuni limitrofi convenzionati) e le zone centrali

ritenute di maggior interesse in funzione delle zone di origine. La rete presenta anche collegamenti di tipo tangenziale e circolare, oltre che servizi espressamente dedicati per gli spostamenti interni al centro città.

Lo sviluppo dei percorsi, e la densità di fermate, sono il risultato di un'attenzione dedicata soprattutto alla copertura territoriale e alla facilità di accesso al sistema.

Il servizio erogato da AMTS ha subito, a partire dal 2019, una rimodulazione ed un efficientamento che lo ha portato, dalle 55 linee del 2018 (di cui 3 esercite a seguito di convenzione stipulata coi Comuni di S. Pietro Clarenza, Mascalucia e Aci Castello per il collegamento dei rispettivi territori comunali con il centro della città) alle seguenti 44 (di cui tre in convenzione), così da incrementare il numero di vetture disponibili per ogni linea, e conseguentemente rafforzare le frequenze di passaggio dei mezzi.

Linea	Denominazione della linea	Vetture
101	Parcheggio Due Obelischi - San Giovanni Galermo - Ognina	1
241	P.le Sanzio - Ognina	1
247	P.le Sanzio - Viale Delle Olimpiadi	1
421	Stazione C.le - Monte Po - Parcheggio Nesima	7
431N	Circolare Interna Destra	1
431R	Circolare Interna Sinistra	1
433	Stazione C.le - Cibali - San Nullo	3
439	Stazione C.le - Zona Industriale	2
442	Stazione C.le - Città Universitaria - San Giovanni Galermo	4
504M	Parcheggio Plebiscito - Centro Storico	2
523	P.zza Borsellino - Gelso Bianco	2
524	P.zza Borsellino - Santa. M. Goretti	1
524S	Parcheggio Fontanarossa - Santa Maria Goretti	2
525	Borsellino - S. Giorgio	4
530	P.zza Borsellino - Picanello.	1
534	Catania - Acicastello (piazza Delle Scuole Acitrezza)	2
538	P.zza Borsellino - Vaccarizzo	2
556	P.zza Borsellino – San Pietro Clarenza	2
601	Parcheggio Nesima - S. Giorgio - M. Po	2
602	Circolare Interna Cimitero	2
628N	Circolare Esterna Destra	1
628R	Circolare Esterna Sinistra	1
632	Parcheggio Nesima – Monte Po – Piazza Duomo	3
642	Parcheggio Nesima - Acquicella - Via S. Martino	1
701	Parcheggio Due Obelischi - San Giovanni Galermo	1

702	Piazza Borsa - Parcheggio Nesima	2
722	P.zza Borsa - Villaggio Dusmet	2
726	P.zza Borsa - S. G. Galermo	4
744	P.zza Borsa - Canalicchio	2
802N	Parcheeggio Fontanarossa - Librino	1
802R	Parcheeggio Fontanarossa - Librino	1
830	P.zza Borsellino - Villaggio S. Agata	2
901	Repubblica – Gravina di Catania	2
902	P.zza Della Repubblica - Mercati Storici- P.zza Risorgimento	2
927	P.zza Della Repubblica - Zona Industriale	2
929	Piazza Della Repubblica - Barriera	3
935	P.zza Della Repubblica - Scogliera	1
940	P.zza Della Repubblica - Leucatia - Canalicchio	3
948	P.zza Della Repubblica - Cannizzaro	1
ALIBUS	Alibus: Aeroporto - Centro	3
BRT1	Parcheeggio Due Obelischi - Piazza Stesicoro	8
BRT5	Repubblica – Gravina di Catania	2
D	P.zza Borsellino - Lidi Plaia	1
L-EX	Librino Express	6

La produzione chilometrica prevista dal contratto di servizio è pari a 7,2 milioni di km. Il servizio di trasporto pubblico erogato nell'esercizio in esame in termini di percorrenza chilometrica ha prodotto 7.196.032 di km pari a quelli concordati con il Comune di Catania.

I servizi aggiuntivi di Trasporto Pubblico in ambito metropolitano

La contiguità della rete urbana dei servizi con alcuni Comuni limitrofi al Comune di Catania ha storicamente indotto alcune delle Amministrazioni Comunali a richiedere servizi di prosecuzione delle linee concesse. Nel corso dell'anno 2022 si è registrato l'accordo e l'inizio di un ulteriore servizio aggiuntivo rispetto a quelli già presenti rispetto l'anno precedente, ovverosia presso il Comune di San Pietro Clarenza.

Comuni Limitrofi	Percorrenze
Gravina di Catania	Km 29.931
San Pietro Clarenza	Km 5.715
Acicastello	Km 40.944
TOTALE	Km 76.590

I servizi in parola, dimensionati in circa 70 mila km/vetture, hanno generato ricavi di competenza per poco più di 219mila euro.

È auspicabile che un sistema metropolitano finanziato da strutture sovracomunali possa sviluppare questo tipo di servizio, da noi ritenuto fondamentale, non solo per l'incremento dei clienti ma per incentivare la politica della mobilità sostenibile con un servizio di tipo urbano.

In questa prospettiva AMTS Catania S.p.A. si è fatta promotrice già di più tavoli di confronto con i Sindaci dei Comuni dell'area limitrofa alla Città di Catania, la Città metropolitana e la Regione Siciliana, per valutare possibili azioni comuni.

Resta inteso che in tale ambito è inoltre auspicabile un intervento del legislatore regionale capace di regolamentare la materia, definire i percorsi da attuare e predisporre le necessarie risorse.

CAR SHARING

Si tratta di una nuova attività progettata tra la fine dell'anno 2019 e la prima metà dell'anno 2020 ed avviata il 22 Giugno 2020.

Il nuovo servizio è stato sino ad ora un'esperienza molto apprezzata, bene utilizzata da cittadini e turisti, ed ha dimostrato anche la capacità dell'azienda di gestire una attività su un territorio non sempre semplice, anche laddove altri, più grandi di noi, hanno fallito. Si può, quindi, asserire che il servizio car-sharing ha ottenuto, ad oggi, nel suo complesso dei buoni risultati in termini di numero di utenti utilizzatori del servizio e di dati di utilizzo.

Il car sharing Amts-Amigo è attivo h24 e 7 giorni su 7, consente di viaggiare nelle corsie riservate, di lasciare l'auto all'interno delle strisce blu senza costi di ticket e non dà oneri di gestione del mezzo. Il noleggio comprende tutte le spese, inclusa la polizza Kasko, e non deve essere necessariamente pianificato in anticipo.

Il parco mezzi utilizzato, mediante contratto di noleggio a lungo termine, consiste in n. 50 vetture (Toyota Yaris ibride e Lancia Y benzina euro 6). Gli stalli disponibili sono 140, in 40 punti distribuiti in città.

Nel corso del 2022, grazie alla conclusione del periodo emergenziale legato al Covid-19, si si è registrato un incremento del numero di noleggi, che ha superato quota 8000 per un fatturato totale di € 167.780.

BIKE SHARING

Durante il 2022, grazie ai fondi del PON METRO, si è completato l'investimento legato al servizio bike sharing mediante la realizzazione di nuove ciclostazioni in diversi punti della città. Al 31.12.2022 le ciclostazioni realizzate erano 37 di cui 27 attive. Nel primo quadrimestre del 2023 si sta provvedendo ad attivare le restanti dieci.

Il servizio rivolto a cittadini e turisti consente, a fronte di una registrazione nel portale, di prelevare automaticamente una bicicletta presso una delle ciclostazioni, utilizzarla e riconsegnarla presso un'altra (o la stessa) ciclostazione, pagando una tariffa legata al tempo di utilizzo, contribuendo a ridurre l'uso delle autovetture private, e dunque, l'inquinamento. La prima mezz'ora di utilizzo è gratuita e, questo, considerato le brevi distanze da percorrere, consente la gran parte delle volte di utilizzare il servizio senza pagare.

Nel corso del 2022, si sono registrati circa 1600 noleggi per un fatturato totale di € 379, tenendo in considerazione la circostanza che il servizio per la prima mezz'ora è gratuito.

DATI CAR E BIKE SHARING AMTS

- Numero utenti iscritti al 31.12.2022: 1.078

CAR SHARING

(anno 2022):

- Numero noleggi autovetture AmiGo: 8.324
- Tempo di noleggio autovetture [hh]: 87.843 ore
- Km percorsi autovetture: 339.444 km
- Autovetture a disposizione (tra ibride e a benzina): 50
- Stalli a disposizione: 158

BIKE SHARING

(anno 2022):

- Numero noleggi biciclette: 1.661
- Numero biciclette a disposizione: 175 (di cui 100 con pedalata assistita e 75 muscolari)
- Numero stazioni a disposizione: 27

I PARCHEGGI GESTITI DA AMTS CATANIA S.P.A.

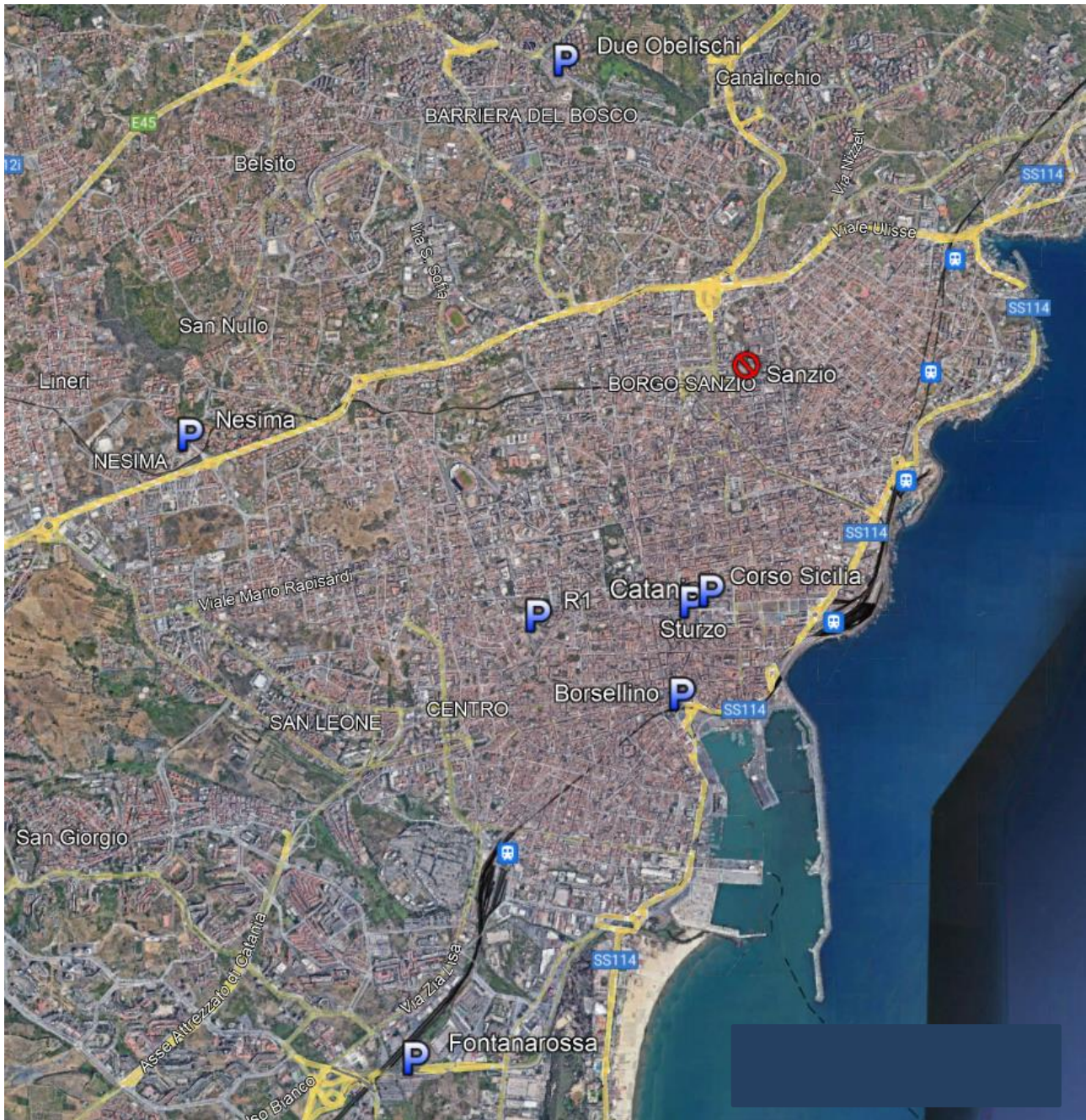
AMTS Catania S.p.a. continua a gestire in affidamento dal Comune di Catania alcune infrastrutture di parcheggio di proprietà comunale che, per caratteristiche e posizionamento territoriale, si prestano particolarmente a promuovere la funzione di scambio modale tra autovetture private e mezzi di trasporto pubblico, favorendo un approccio sostenibile per soddisfare le esigenze della mobilità urbana. Più in dettaglio, la convenzione riguarda tre parcheggi "scambiatori", collocati in diverse posizioni a margine della città ed in prossimità di importanti vie di accesso e che, complessivamente, offrono una capacità di circa 3.290 posti auto, così distribuiti:

- **Due Obelischi** (circa 730 posti), collocato a nord della città;
- **Nesima** (circa 360 posti), collocato a nord-ovest;
- **Fontanarossa** (circa 2.200 posti), collocato a sud.

Ai suddetti parcheggi scambiatori concessi in gestione ad AMTS dal Comune con la citata convenzione, se ne aggiungono altri cinque:

- **Sturzo**, una piccola area di proprietà AMTS accessibile da via Luigi Sturzo con capacità di circa 70 posti, in pieno centro;
- piazzale **Sanzio**, limitrofo al viale Raffaello Sanzio con capacità di circa 480 posti, collocato nella parte nord-est della città densa, concesso in uso ad AMTS con provvedimento del Sindaco – Commissario Delegato n°21 del 28.07.2003. Dal mese di maggio 2022 chiuso per lavori di riqualificazione da parte del Comune di Catania;
- piazzale **Borsellino**, sito centralissimo, a breve distanza da Piazza Duomo, con capacità di circa 100 posti, in adiacenza ad un importante capolinea aziendale, concesso in gestione dal Comune;
- **R1- AMTS**, realizzato nella ex rimessa di proprietà dell'Azienda sita in Via Plebiscito n°747, ha una capienza di circa 120 posti ed è collegato al centro storico cittadino da una apposita navetta;
- **Corso Sicilia**, si trova in una zona molto centrale e, precisamente, nel piazzale antistante il civ. 64 della strada da cui prende il nome (Corso Sicilia) ed ha una capienza di circa 90 posti auto.

Nella figura seguente, viene rappresentata una mappa con tutte le infrastrutture di parcheggio gestite da AMTS, con il relativo stato di funzionamento.



Considerato il fatto che la nuova struttura del servizio di trasporto urbano dell'AMTS in corso di attuazione è basata, tra l'altro, sui parcheggi di scambio e sul loro impiego come capisaldi delle linee di trasporto radiali (ad alta capacità e regolarità) dalla periferia al centro, sono stati adottati sistemi di tariffazione promozionali, particolarmente allettanti per l'utenza, che vengono sintetizzati a seguire (esempio tariffe Due Obelischi e Nesima):

- sosta gratuita, nell'arco di una giornata, per tutti gli utenti che acquistano presso il parcheggio almeno un titolo di viaggio AMTS
- sosta a pagamento per gli utenti non interessati all'acquisto di titolo di viaggio AMTS, con le seguenti regole:
- tariffa di 0,50 €/ora per le prime 3 ore, fino ad un massimo di 1,50 €
- 1,50 €/giorno fino allo scadere del giorno solare (ore 24:00)
- eventuale prolungamento oltre la giornata verrà tariffato secondo le stesse modalità

- titoli di viaggio AMTS a tariffe agevolate:
- n°1 titolo di viaggio a-r (2 biglietti da 90 minuti, validi nella giornata) a 1,50 €
- n°2 titoli di viaggio a-r (4 biglietti da 90 minuti, validi nella giornata) a 2,50 €
- n°3 titoli di viaggio a-r (6 biglietti da 90 minuti, validi nella giornata) a 3,00 €
- n°4 titoli di viaggio a-r (8 biglietti da 90 minuti, validi nella giornata) a 4,00 €
- n°1 titolo di viaggio giornaliero (1 biglietto valido nella giornata) a 2,50 €
- n°2 titoli di viaggio giornalieri (2 biglietti validi nella giornata) a 4,00 €
- n°3 titoli di viaggio giornalieri (3 biglietti validi nella giornata) a 6,00 €
- n°4 titoli di viaggio giornalieri (4 biglietti validi nella giornata) a 8,00 €

Per quanto riguarda i livelli di utilizzazione, il parcheggio **Due Obelischi**, capolinea della linea BRT1, linea di forza recentemente potenziata con ulteriori corsie riservate e protette da cordolo e nuovi semafori a priorità per il trasporto pubblico, ha un'utenza consolidata per i giorni feriali che si attesta su una percentuale di occupazione media pari a circa il 30% della capacità. Tale percentuale rappresenta un incremento, seppur limitato, rispetto agli anni precedenti, ragionevolmente dovuto agli effetti benefici del suddetto potenziamento della linea, nonché all'iniziativa "Catania Tu Go", titolo integrato AMTS-FCE, che permette anche l'utilizzo dei parcheggi scambiatori e di cui si dirà anche più avanti. Considerando i livelli molto bassi della tariffazione del parcheggio e gli ottimi livelli di prestazione ed affidabilità nel servizio di trasporto già ad oggi garantiti dalla linea BRT1, si ritiene che, per incrementare ulteriormente la percentuale d'utilizzo, siano necessari interventi strutturali ad ampio raggio a livello urbano sulle politiche di gestione della sosta (park pricing), per altro già previsti dal vigente Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) nonché dal più recente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), come, ad esempio, la zonizzazione con la differenziazione della tariffazione, con livelli più alti in centro o, comunque, nelle aree a bassa disponibilità di spazi.

Il parcheggio **Nesima** ha avuto quest'anno incrementi molto significativi del livello di utilizzazione grazie alla sempre crescente utenza della metropolitana FCE e grazie, soprattutto, alla già citata iniziativa "Catania Tu Go", che ha consentito l'utilizzo del parcheggio anche per lo scambio con la metropolitana. Negli orari della mattina, infatti, il parcheggio arriva talvolta a picchi di utilizzo che hanno portato alla saturazione dei posti disponibili. Ulteriori miglioramenti per l'utilizzazione del parcheggio potrebbero aver luogo qualora in tutta l'area limitrofa si procedesse a tariffare la sosta in carreggiata (attualmente non regolamentata) ed anche quando verrà realizzata, come previsto nei progetti di nuova rete di servizi di trasporto aziendale, la linea BRT2, per collegare Nesima al centro attraverso l'asse dei viali.

Per quanto riguarda il parcheggio **Fontanarossa**, esso funziona prevalentemente come parcheggio a servizio dell'aeroporto internazionale di Catania, il cui bacino d'utenza va ben oltre i limiti della Provincia. Il parcheggio, considerata la notevole concorrenza di servizi di questo tipo per utenza aeroportuale, è stato tariffato con prezzi molto concorrenziali sul mercato (0,50 €/ora fino ad un massimo di 2,50 €/giorno) e che comprendono anche il trasferimento da e per l'aerostazione per mezzo di un servizio di bus navetta ad alta regolarità e frequenza (5 minuti in quasi tutte le fasce orarie quotidiane). Oltre a questa funzione specifica a servizio dell'aeroporto, il parcheggio rappresenta anche un nodo di scambio modale non solo per i Catanesi residenti nei quartieri sud, ma anche per utenti provenienti da origini esterne alla città (Lentini, Siracusa, etc.), che possono lasciare la propria auto per utilizzare i mezzi pubblici (linee Librino Express, 524, 802 rossa, 802 nera), che garantiscono collegamenti con il centro e le altre destinazioni più importanti della città.

Il parcheggio aveva già raggiunto livelli di utilizzazione interessanti fino all'inizio del 2020 e negli anni immediatamente precedenti, situazione che, purtroppo, considerata anche la destinazione d'uso primaria, ha

inevitabilmente subito (più che in altri siti) una fase di regressione a causa delle restrizioni conseguenti alla pandemia da virus covid-19. Nel corso del 2022 si è finalmente registrata una netta ripresa che ha condotto a livelli di utilizzazione appena inferiori a quelli che si registravano pre-pandemia, con una media di percentuale di occupazione che varia tra un terzo e la metà dei posti disponibili, con picchi superiori in corrispondenza dei week-end e delle festività.

Vista la dimensione del parcheggio (2200 posti), le prospettive di sviluppo ed i margini di miglioramento sono ancora notevoli, e sono legate alla possibilità, da un lato, di incrementare ulteriormente l'utenza e, dunque, i ricavi anche attraverso campagne di promozione e/o azioni di marketing, ma anche ad alcuni progetti, già finanziati, che interverranno, nel medio-lungo periodo, in maniera molto significativa sulle infrastrutture di mobilità dell'area. Tra essi, un progetto del Comune di Catania prevede di creare all'interno del parcheggio un vero e proprio "hub" per i trasporti di linea extraurbani, mentre la Ferrovia Circumetnea vi realizzerà anche una stazione ferroviaria sotterranea della metropolitana (denominata "Santa Maria Goretti"), che esalterà notevolmente la già spiccata vocazione intermodale dell'infrastruttura.-

Per quanto riguarda il parcheggio **Sturzo**, si tratta di una infrastruttura di piccole dimensioni (circa 70 posti auto) situata in posizione strategica ai margini del centro storico ed in prossimità di molte attività commerciali, banche ed uffici pubblici, oltre che della tradizionale fiera di P.zza Carlo Alberto. I risultati dell'esercizio già soddisfacenti negli anni precedenti, nel corso del 2022 hanno confermato ricavi sostanzialmente stabili con un trend in leggera crescita. Le percentuali di occupazione, infatti, spesso raggiungono il 100% nelle mattine dei giorni feriali, ma raggiungono picchi interessanti anche nelle ore serali/notturne del venerdì, del sabato e della domenica, per la presenza dei numerosi locali del centro storico. Nel corso del 2022 è stato oggetto di rinnovamento infrastrutturale con l'introduzione di più moderni sistemi di automazione e gestionali.

Il parcheggio **Corso Sicilia** è situato in un piazzale in una zona molto centrale e relativamente vicina al parcheggio Sturzo, è molto utilizzato soprattutto dall'utenza del nuovo punto vendita di un operatore della GDO, con soste relativamente brevi ed una buona percentuale di ricambio.

Per quanto riguarda il parcheggio **Sanzio**, è chiuso dal mese di maggio 2022 per lavori di riqualificazione da parte del Comune di Catania. I primi mesi dell'anno, in cui l'infrastruttura era ancora aperta al pubblico, hanno fatto registrare livelli di utilizzazione stabili.-

Per quanto riguarda il parcheggio **Borsellino**, vista la notevole attrattività della zona, sono stati registrati, già dall'apertura, risultati molto soddisfacenti, con occupazioni quasi sempre pari o prossime al 100% nelle mattine dei giorni feriali, e grande afflusso serale e notturno anche nei week-end. Si registra anche un significativo ricambio con una media di 600-700 ingressi al giorno (per 107 stalli) e picchi superiori ai 1000. L'area è dotata di impianti automatici di emissione biglietti e per il pagamento del parcheggio, oltre ad un sistema di videosorveglianza. Nel corso del 2022 anche questo parcheggio è stato oggetto di rinnovamento infrastrutturale con l'introduzione di più moderni sistemi di automazione e gestionali.

Per quanto riguarda il parcheggio **R1**, esso è stato realizzato nell'area della ex Rimessa 1, sfruttando gli spazi distribuiti nei tre piazzali principali e nelle corsie di collegamento ed è completamente automatizzato. La potenzialità del sito appare notevole, essendo in posizione centrale e vicina a numerosi punti d'interesse (Monastero dei Benedettini dell'Università di Catania, diverse scuole tra cui il liceo Nicola Spedalieri, etc.) dove sussiste da anni una cronica carenza di adeguati spazi per la sosta, anche se il recente trasferimento dell'Ospedale Vittorio Emanuele e del S. Bambino ha certamente influenzato negativamente il bacino di utenza. A seguito della fusione tra AMT e Sostare, per eliminare i costi di affitto del piazzale di via Proserpina, il parcheggio è stato riorganizzato dedicando il terzo piazzale alle auto prelevate dal servizio di rimozione, con una conseguente riduzione degli spazi disponibili per il pubblico circa da 250 a 150. Inoltre, al fine di eliminare i costi di affitto della sede di via Aldebaran, sono stati realizzati all'interno nuovi uffici amministrativi,

ristrutturando immobili poco (o non) utilizzati. Le circostanze sopra descritte hanno determinato una saturazione quasi completa del parcheggio negli orari di ufficio.

GESTIONE SOSTA

L'esercizio 2022 ha fatto registrare una netta crescita del fatturato grazie all'aumento della domanda di sosta legata alla ripresa post pandemica di tutte le attività economiche. I ricavi in valore assoluto hanno di poco superato i livelli del 2019; la produttività, tuttavia, risulta ancora leggermente inferiore, se rapportata al numero degli stalli (circa 1000 in più) rispetto a quelli in esercizio al 31.12.2019.

	2022	2021	Variazione
Abbonamenti residenti	559.237	532.91	26.322
Schede prepagate	2.504	2.184	-33
Incasso Parcometri	3.706.567	3.740.319	- 33.753
Neos Park	205.375	232.391	- 27.017
Easy Park	2.131.148	1.618.852	512.295
A-Tono	125.456	128.852	- 3.395
Lenis (Phonzie)	7.765	4.314	3.451
TelepassPay	49.180	53.279	- 4.098
MyCicero	36.066	16.393	19.672
Sunhill-PaybyPhone	536	1.149	- 613
APP Sostare	174.751	116.306	58.445
Altri parcheggi	217.862	171.447	46.415
Proventi addebito multe	355.737	279.546	76.191

Totale fatturato SOSTA 7.572.184 6.897.949 673.584

	2022	2019	Variazione
Abbonamenti residenti	559.237	519.006	40.231
Schede prepagate	2.504	5.450	-3.597
Incasso Parcometri	3.706.567	4.826.235	- 1.119.668
Neos Park	205.375	354.531	- 149.156
Easy Park	2.131.148	1.073.773	1.057.375
A-Tono	125.456	75.064	50.392
Lenis (Phonzie)	7.765	3.710	4.055
TelepassPay	49.180	36.885	12.295
MyCicero	36.066	4.961	31.104
Sunhill-PaybyPhone	536	7.586	- 7.050
APP Sostare	174.751	-	174.751
Altri parcheggi	217.862	351.267	- 133.405
Proventi addebito multe	355.737	305.985	49.752
Totale fatturato SOSTA	7.572.184	7.564.453	7.080

Anche nel 2022 si è registrata una sempre maggiore e crescente propensione all'utilizzo delle applicazioni digitali per il pagamento della sosta. Sono otto le applicazioni in uso nella città di Catania per il pagamento della sosta: Neos Park, Easy Park, A-Tono, Phonzie, TelepassPay, MyCicero, PaybyPhone e dal mese di novembre 2020 l'APP di proprietà Sostare oggi AMTS.

I pagamenti tramite APP nel 2022 hanno toccato la percentuale del 41% sul totale dei pagamenti sosta, con un incremento del 23% rispetto allo stesso dato del 2021 e con un incremento del 75% rispetto al 2019 (anno-prepandemia).

Come previsto dalla convenzione, la fascia oraria giornaliera di sosta è stata di 10 ore (dalle ore 8,30 alle 13,30 e dalle ore 15,00 alle 20,00) con un tagliando orario pari ad € 0,87 (iva inclusa), ed un tagliando di ½ giornata pari ad € 2,90 (iva inclusa).

Con la delibera di Giunta Municipale n. 58 del 11.04.2022, mirante ad introdurre incentivazioni all'acquisto di servizi di mobilità sostenibile e riequilibrare la competitività del trasporto collettivo rispetto al trasporto privato, si è stabilito di agire sulle tariffe di sosta incrementandole nelle aree centrali. In particolare nelle aree a maggiore densità di traffico veicolare privato (2 –Benedettini, 8 – Lago di Nicito, 9 – Villa Bellini-Corso Sicilia, 17 – Corso delle Province, 18 – Tribunale e 19 – Corso Italia-Piazza Europa) il tagliando dal 11.04.2022 è pari ad 0,87€/h per la prima ora, 1,00 €/h dalla seconda in poi, 3,50 € per mezza giornata.

Dal 08 dicembre 2022, in coincidenza con periodo delle festività natalizie, nelle aree del centro a più alta vocazione commerciale, allo scopo di favorire la rotazione degli stalli, è stato sospeso il pagamento del tagliando di mezza giornata.

La domanda di sosta, durante l'esercizio 2022, ha fatto segnare un tasso di produttività degli stalli pari al 36,70%.

Il fatturato derivante dalla vendita dei tagliandi sosta (abbonamenti, tagliandi parcometri, schede prepagate) è risultato pari ad € 4.268.303 a fronte dell'importo di € 4.275.419 del 2021 e di 5.350.691 rilevato nel 2019. Come prima evidenziato una parte del minor introito rispetto all'esercizio precedente è stata assorbita dal maggiore utilizzo dei sistemi di pagamento elettronici (EasyPark, NeosPark, A-Tono, TelepassPay, MyCicero, Phonzie, PaybyPhone, App Sostare).

Gli introiti registrati con tali sistemi di pagamento nel 2022 sono risultati pari ad € 2.730.277 corrispondente ad una percentuale del 41% del totale vendite dei tickets sosta. Nello specifico gli introiti derivanti dalla vendita tramite Neos Park sono risultati pari ad € 205.375, quelli tramite l'applicazione Easy Park € 2.131.148, tramite A-Tono € 125.456, tramite l'applicazione Phonzie € 7.765, tramite TelepassPay € 49.180, tramite MyCicero € 36.066, tramite PaybyPhone € 536 e tramite APP Sostare € 174.751.

I ricavi provenienti dalla vendita dei tagliandi attraverso i parcometri sono risultati pari ad € 3.706.567 con una variazione in diminuzione, rispetto alla scorso esercizio, di € 33.752.

Il fatturato derivante dalla vendita degli abbonamenti residenti è risultato pari ad € 559.237. Si ricorda che in base alla convenzione si ha diritto ad un abbonamento per nucleo familiare da poter utilizzare esclusivamente all'interno della zona di residenza al prezzo di € 18,56 iva compresa. Il fatturato scaturente dalla vendita delle schede prepagate usa e getta, è risultato pari ad € 2.504. Anche nel corso del 2022 è proseguita la vendita delle schede prepagate da € 25,00, € 15,00 ed € 10,00 che, a scopo promozionale, sono state vendute all'utenza al prezzo finale rispettivamente di € 20,00, € 13,00 e € 9,00.

Il numero di verbali validi, redatti per le infrazioni ai sensi dell'art. 7 del codice della strada, è risultato pari a n. 118.579. Il fatturato derivante da tale attività è risultato pari ad € 355.737 con una variazione in aumento di € 76.191.

Gli importi generati dalla penale, applicata, ai sensi dell'art. 8 della convenzione, nei confronti degli utenti che evadono il pagamento della tariffa oraria, nel 2022 è risultato pari ad € 846.404. Bisogna rilevare che l'importo iscritto in bilancio è relativo alle penali incassate durante l'esercizio e non corrisponde al numero di penali elevate nell'anno. Pur essendo le medesime determinate nell'ammontare ed esigibili, si manifestano di dubbia riscossione e ne risulta antieconomica ogni azione di recupero, sicché, in base al principio della prudenza, queste tipologie di ricavo sono rilevate nell'esercizio in cui risultano effettivamente incassate.

L'applicazione della penale ha consentito, anche durante il 2022, di arginare in parte il fenomeno dell'evasione tariffaria, contenendo gli effetti sul tasso di produttività degli stalli. In base a quanto sancito dalla convenzione è pari a 30 volte il prezzo del tagliando orario, ma si riduce ad € 10,00 se pagata entro 30 giorni dalla notifica del verbale di accertamento della violazione alle norme di circolazione stradale o se il tagliando è esposto ma non rinnovato entro un'ora dalla scadenza del tagliando esposto.

L'altro introito, registrato nell'ambito della gestione della sosta, è stato quello derivante dalla sosta durante le ore notturne (dalle 21,00 alle 2,00) nell'area del centro storico, che è risultato pari ad € 112.615. Si rammenta che questo servizio, per il quale si applica la tariffa unica di € 1,00 per l'intera serata, nell'area del centro storico interessata dal fenomeno della movida, consente di disciplinare in maniera più corretta la sosta serale contrastando il fenomeno dei parcheggiatori abusivi.

Durante l'esercizio 2022 è proseguita la gestione delle due aree destinate a parcheggio, denominate del "Pino" e "Maddem", siti alle spalle del mercato di Piazza Carlo Alberto, che hanno generato un introito pari € 93.188.

GESTIONE RIMOZIONE

Sino a maggio 2022 presso l'unità locale di Via Proserpina 35 e successivamente presso il parcheggio R1 di Via Plebiscito 747 è proseguita l'attività di rimozione forzata auto.

Il settore nel 2022 ha registrato una diminuzione degli interventi con un fatturato che si è attestato ad € 236.198 con una differenza negativa rispetto all'esercizio precedente pari ad € 49.174.

Nella seconda parte dell'esercizio si è provveduto al rinnovo del parco carroattrezzi mediante l'acquisto di 6 nuovi automezzi IVECO che a step successivi, sono stati allestiti con gru ed attrezzature specifiche per la rimozione. Al 31.12.2022 era già operativi 3 carroattrezzi nuovi; nei primi mesi del 2023 sono stati allestiti ed entrati in esercizio i rimanenti 3.

Nel corso del 2022 (cosa che sta proseguendo anche nel 2023) si è registrato un crescente numero di interventi legati all'attività sanzionatoria svolta dagli ausiliari del traffico che, grazie all'introduzione, ad opera del D.L. 76 del 16.07.2020, dell'art.12 bis del Codice della Strada, possono adesso sanzionare tutte le violazioni in materia di sosta o di fermata nella strade oggetto di affidamento del servizio strisce blu e nelle corsie preferenziali riservate al TPL, disponendo, quando ne dovessero ricorrere le condizioni, anche la rimozione coatta dei veicoli.

Rimane indispensabile rivedere, comunque, il contratto, risalente al 2004, in modo da adeguarlo alle mutate esigenze intervenute nel corso degli anni.

	2022	2021	2020
Fatturato Rimozione	236.198	285.373	153.818

MANUTENZIONE SEGNALETICA VERTICALE E SEMAFORICA

E' proseguita, anche nel 2022, l'attività di manutenzione ed installazione della segnaletica stradale verticale e degli impianti semaforici.

La manutenzione ed installazione della segnaletica verticale è stata gestita con due squadre di 3 operai ciascuna, coordinate da un caposquadra, una operante nel turno antimeridiano e l'altra in quello pomeridiano. Numerosi sono stati gli interventi effettuati durante l'anno, sulla base degli ordini di servizio emanati dall'ufficio traffico urbano del Comune di Catania, sia durante il normale orario di servizio che in emergenza, durante le ore notturne e/o nei festivi.

La manutenzione ed installazione degli impianti semaforici è stata gestita con una squadra formata da tre operai ed un caposquadra, operante per sei ore al giorno nel turno antimeridiano.

Si rammenta che come previsto in convenzione, (artt. 19 e 20), la società è tenuta a garantire la manutenzione degli impianti, con a proprio carico l'acquisto dei materiali di consumo, e ad anticipare le forniture dei nuovi impianti segnaletici e/o semaforici, con possibilità di rivalsa nei confronti del Comune.

Si ricorda, altresì, come previsto dalla convenzione del 28/07/2016, che rientra tra le attività demandate all'Azienda quella inerente all'installazione, controllo e ripristino della segnaletica verticale ed orizzontale relativa agli stalli riservati ai disabili lungo le vie e piazze della città.

MANUTENZIONE ASEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE

Nel corso del 2022 è proseguito il servizio di manutenzione della segnaletica stradale orizzontale che aveva avuto inizio nel mese di Settembre 2020, dopo che in data 01.07.2020 era stato sottoscritto apposito addendum alla convenzione del 28.07.2016 relativa alle gestione degli stalli ex Sostare. Tale servizio, dapprima gestito da CataniaMultiservizi S.p.A., è stato affidato nel 2020 alla ex Sostare, dando seguito a quanto stabilito dal Consiglio Comunale con delibera n.35 del 02/12/2019. In seguito a tale affidamento, sono stati distaccati all'interno di Sostare, da CataniaMultiservizi s.p.a., nell'ambito del contratto di rete esistente tra le partecipate del Comune di Catania, n. 18 unità di personale che si occupavano di tale attività di cui n.17 operai e un'unità con le mansioni di coordinatore, e si è proceduto all'acquisto sempre da Catania Multiservizi degli automezzi ed attrezzature all'uopo utilizzati.

La copertura economica del servizio, i cui costi sono stati stimati in € 837.000/annui, è stata garantita mediante l'assegnazione a Sostare di n.1000 nuovi stalli blu che si sono aggiunti agli 8000 previsti dalla convenzione del 2016.

Nel corso del 2022, in seguito all'indizione ed espletamento di apposito atto di interpello tra le aziende partecipate del Comune di Catania si è proceduto all'assunzione a tempo indeterminato di n. 16 operai ed un'unità con la mansione di coordinatore, al fine di organizzare in via strutturale il servizio dato in affidamento all'Azienda.

GESTIONE VARCHI ELETTRONICI CONTROLLO AREE PEDONALI E ZONE A TRAFFICO LIMITATO

Nei primi mesi del 2022, dando seguito ad apposita delibera di Giunta Municipale n. 193 del 30.12.2021, istitutiva dei varchi elettronici di controllo degli accessi nelle aree pedonali e ZTL, l'azienda, affidataria di tale ulteriore servizio, si è occupata dell'acquisto ed installazione dei sistemi di controllo elettronici e del rilascio dei pass di accesso, attraverso apposito software all'uopo implementato accessibile direttamente dall'esterno da parte dell'utenza previa registrazione. I primi varchi di accesso ad entrare in funzione sono stati quelli dell'area pedonale di San Giovanni Li Cuti, e poi a seguire l'area pedonale di Piazza Duomo, Piazza Università,

Via Etna, Via Michele Rapisarda. A partire dal mese di Luglio 2022 sono entrati in funzione anche i varchi di accesso alla ZTL siti in Via Sant'Agata angolo Via santa Maria del Rosario e Via Leonardi angolo Via Pulvirenti.

In totale, tra aree pedonali e ZTL, l'azienda gestisce n. 9 varchi elettronici a fronte dei quali, come previsto dalla delibera di affidamento viene riconosciuto, a copertura dei costi di installazione, gestione tecnica-operativa e manutenzione, un corrispettivo di euro 5,00 per ogni verbale correttamente elevato ed incassato da parte della Polizia Municipale. Il fatturato al 31.12.2022 è risultato pari ad euro 142.285.

Le risorse e l'organizzazione

a) Le risorse umane

Per ciò che riguarda l'organico aziendale, nel corso del 2022 si sono verificati n. 51 assunzioni, di cui

- 3 Collaboratori d'ufficio amministrativi appartenenti alle categorie protette,
- 1 Coordinatore d'ufficio a seguito bando di selezione pubblica,
- 1 Specialista tecnico a seguito bando di selezione pubblica
- 28 Operatori d'esercizio a seguito di bando di selezione pubblica
- 1 Dirigente della produzione in sostituzione di un dirigente pensionato a seguito di selezione pubblica
- 17 Operatori di manutenzione a seguito di cessione di contratto tra società partecipate
- 49 cessazioni rapporto di lavoro per pensionamenti
- 3 cessazioni rapporto di lavoro per decesso.

Riportiamo, nella tabella seguente, l'evoluzione del personale nell'anno 2022 e la relativa media.

	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	N. MEDIO
Dirigenti	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Quadri ed impiegati	77	76	78	78	80	80	78	78	78	76	76	78	78
Grad. Autisti e operai	480	474	473	473	469	485	485	489	490	492	491	496	483
Attività aus. e diverse	183	183	182	181	181	181	179	179	176	175	174	173	179

Dipendenti di ruolo	743	736	736	734	732	748	745	749	747	746	744	750	743
----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

b) Il parco veicolare

A partire dal 2018 l'Azienda, con il supporto del Comune di Catania, ha potuto avviare un programma di rinnovo di carattere strutturale grazie ad un robusto contributo pubblico derivante dalle risorse PON Metro, POC Metro e c.d. Decreto Del Rio. Questo programma è finalizzato a realizzare l'acquisto di oltre 100 nuovi autobus: di questi, 42 sono stati già acquistati nel corso del 2018, 27 nel corso del 2019, 11 elettrici nel corso del 2022, 7 elettrici nei primissimi giorni del 2023 ed infine altri 18 elettrici nel corso del 2023.

Oltre al programma di acquisto di nuovi 110 bus elettrici ed a idrogeno che verranno finanziati con i fondi del PNRR. L'inserimento di questi mezzi, unitamente alle progressive rottamazioni dei mezzi più vecchi ed ormai non più utilizzati, comporta una rilevante riduzione dell'età media del parco veicolare aziendale. Va d'altronde sottolineato che l'età media delle vetture andrebbe considerata anche in ragione delle percorrenze realizzate, in modo da rappresentare l'effettiva vetustà dei mezzi in esercizio.

Così, considerando i dati complessivi, riferiti ai soli veicoli non accantonati per la futura dismissione, alla

fine del 2022 gli autobus presenti nel parco veicolare ed ancora utilizzabili per il servizio erano 165 e l'età media era di 8,9 anni. Su tale valore incide la presenza di 62 mezzi con età superiore ai 9 anni, con punte fino ai 22 anni. L'età media dei 103 veicoli rimanenti, che realizzano la parte prevalente delle percorrenze chilometriche, è invece di 4,15 anni.

Occorre, però, considerare che le vetture più anziane non effettuano servizi o, comunque, ne effettuano una quantità marginale: basti pensare che i 69 autobus acquistati dopo il 2018 sviluppano il 60% circa delle percorrenze complessive. Considerando, dunque, l'età media in funzione delle percorrenze effettive, l'età 20 media dei mezzi in circolazione scende drasticamente e si attesta sui 6,4 anni, parametro che la pone tra le eccellenze nazionali.

La gestione economica ed il risultato di esercizio

Al fine di rappresentare tali effetti, si può utilizzare una riclassificazione gestione del conto economico che riporti i contributi a diretta riduzione dei costi cui si riferiscono e che esponga talune partite, di natura non operativa o non ricorrente, al di fuori dei saldi della gestione operativa.

CONTO ECONOMICO GESTIONALE

Descrizione	2022		2021		2020	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Valore della produzione	48.715.718,94	1,00	49.112.256,00	100%	38.485.419	100,0%
Costo del personale (al netto dei contributi)	-27.346.928	-56%	-25.776.224	-52%	22.177.777	-57,6%
VALORE AGGIUNTO	21.368.791	44%	23.336.032	48%	16.307.642	42,4%
Altri costi operativi della gestione corrente (al netto dei contributi)	-18.989.308		-15.880.542	0	10.965.038	29,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO	2.379.483	5%	7.455.490	15%	5.342.603	13,9%
Ammortamenti (al netto di contributi)	-1.219.739		-1.145.698	0	-983.248	-2,6%
RISULTATO OPERATIVO	1.159.744	2%	6.309.792	13%	4.359.355	11,3%
Gestione finanziaria	-1.172.722		-2297883		-1.845.115	-4,8%
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0		0		-1.673.216	
Proventi ed oneri straordinari	2492001		-333.543		3.804.802	9,9%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	2.479.023		3.678.366	0	4.645.826	12,1%
Imposte dell'esercizio	-175.578		-912.317		-508.277	-1,3%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	2.303.445		2.766.554	0	4.137.549	10,8%

Al di là del dato di redditività netta, giova sottolineare che nel corso del triennio citato il processo di stabilizzazione e consolidamento dei risultati economici ha consentito di determinare una significativa generazione finanziaria primaria che, unita ad una regolarizzazione dei flussi di capitale circolante, ha consentito di ridurre in modo significativo lo stock del debito aziendale.

Principali Indicatori gestionali

INDICI DI BILANCIO	2022	2021	2020
Stato Patrimoniale			
Margini			
Margine di tesoreria (* /1000)	15.204	28.737	13.987
Margine di struttura	<0	<0	<0
Margine di disponibilità (* /1000)	15.013	28.737	13.831
Indici			
Indice di liquidità	1,45	2,34	1,53
Indice di disponibilità	1,44	2,34	1,52
Indice di copertura delle immobilizzazioni	0,69	0,79	0,64
Indipendenza finanziaria	0,31	0,31	0,29
Leverage	3,25	3,22	3,42
Conto economico			
Margini			
Margine operativo lordo (MOL)	5,6%	15%	16,7%
Risultato operativo (EBIT)	3,1%	13%	11,40%
Indici			
Return on Equity (ROE)	8,4%	10,8%	18,98%
Return on Investment (ROI)	1,71%	7,65%	5,85%
Return on sales (ROS)	2,66%	11,48%	8,95%

Dalla suddetta tabella si evidenzia un sostanziale decremento degli indici patrimoniali generalizzato rispetto l'esercizio precedente. Tale diminuzione è da imputare soprattutto all'aumento del passivo corrente (debiti di funzionamento a breve termine, con scadenza entro i 12 mesi), che è stato determinato principalmente dai numerosi investimenti effettuati dalla AMTS nel 2022 per i progetti PON-METRO; basti pensare agli acquisti degli autobus elettrici che hanno generato una notevole spesa nell'esercizio di competenza.

Inoltre, la diminuzione del MOL e dell'EBIT è da attribuire alla consistente diminuzione degli sgravi degli oneri sociali dell'esercizio corrente (es. Decontribuzione Sud e Io Lavoro) rispetto all'esercizio precedente che, congiuntamente all'aumento dei costi del carburante (es. metano e gasolio), influiscono sull'aumento generico dei costi di produzione e quindi, conseguentemente, anche sulla diminuzione del risultato operativo d'esercizio e degli indicatori ad esso strettamente correlati (es. ROI e ROS).

Tuttavia, è opportuno specificare che la comparazione tra gli indicatori-valori patrimoniali pregressi deve tenere conto della circostanza degli anni precedenti, che a seguito della fusione per incorporazione di Sostare srl in Amt Catania spa avvenuta nel 2021, la nuova AMTS ha incorporato il patrimonio delle due ex società, a differenza degli esercizi precedenti laddove, invece, si prendono in analisi i valori patrimoniali della sola (ex) AMT Ct Spa.

Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale

Ai fini della previsione della gestione e della continuità aziendale per AMTS Catania SpA occorre considerare il contesto complessivo nel quale si è svolta la gestione nel corso del 2022, le scelte gestionali che l'azienda ha posto in essere a fronte di tale contesto e, con riferimento al periodo immediatamente successivo (l'esercizio 2022), i principali fattori di perturbazione che possono apportare un deterioramento delle condizioni di gestione.

Per questi ultimi, infine, occorre ponderarne la capacità di interferire negativamente sugli equilibri economico-finanziari sino all'emergere di rischi per la continuità aziendale.

In particolare, gli elementi da considerare ai fini della previsione della gestione futura, occorre considerare alcuni aspetti rilevanti tra cui l'equilibrio finanziario di breve termine e la scadenza dei contratti di gestione della sosta e del TPL (dicembre 2023).

Si evidenzia che a fine anno è stato prorogato il contratto di servizio con AMTS comprendente sia il servizio TPL che la gestione della sosta fino al 31 Dicembre 2023, in attesa del nuovo affidamento così come stabilito dall'art.71 del Codice degli appalti e dal Regolamento Europeo n. 13700/2007.

Con riferimento all'equilibrio finanziario, occorre considerare che la fusione ha permesso di garantire dei regolari flussi di cassa positivi in entrata maggiori in quanto una parte dei ricavi della società è incassata anticipatamente o al momento della vendita. Più precisamente, l'incorporazione delle attività connesse alla sosta ha modificato in senso favorevole il rapporto tra ricavi da vendite diretta all'utenza ed i ricavi da corrispettivi contrattuali: il peso dei primi è passato dal 10% al 20% e ciò ha contribuito al miglioramento della generazione finanziaria corrente considerando i tempi di incasso notevolmente più accelerati.

Inoltre, con riferimento all'equilibrio finanziario di breve termine, va sottolineato che, in continuità con quanto già avvenuto nell'esercizio 2022, anche nei primi mesi del 2023 gli incassi da corrispettivi dal Comune e dalla Regione sono avvenuti regolarmente, questo ha consentito di migliorare ulteriormente l'equilibrio finanziario e di ridurre i tempi di dilazione nel pagamento delle proprie posizioni debitorie.

In generale, dunque, si è assistito ad un generalizzato miglioramento delle condizioni di equilibrio di tesoreria che mitiga la rischiosità connessa alla concomitanza di due condizioni strutturali: da un lato, la prevalenza, tra le componenti degli incassi operativi, dei corrispettivi di provenienza pubblica (segnatamente, Comune di Catania e Regione Siciliana); dall'altro, la difficoltà di accedere al finanziamento bancario corrente non già per una negativa valutazione di merito dell'Azienda quanto, piuttosto per la valutazione del principale finanziatore che, sia pur anche solo nominalmente, è il Comune di Catania, attualmente in situazione di dissesto.

Gli aspetti riportati sono stati considerati nella redazione del piano finanziario 2023, che è stato redatto nell'aspettativa, ritenuta ragionevole stante il recente trend, che il Comune di Catania e la Regione Sicilia continuino a pagare con regolarità i corrispettivi dovuti, garantendo dunque l'equilibrio finanziario di breve periodo.

Va poi considerato il ruolo – necessariamente di lunga durata – che nel corso dell'ultimo biennio e già nel corso dell'anno 2022 l'Amministrazione Comunale ha assegnato all'Azienda, con riferimento a diversi progetti di investimento nazionali e comunitari, rendendola soggetto attuatore. Similmente, la stessa Amministrazione ha condiviso con l'Azienda obiettivi e strategie di intervento nell'ambito delle risorse del Pon Metro e del PNRR.

Tutto ciò lascia concludere che il livello di rischio connesso alle scadenze degli affidamenti, pur permanendo formalmente sino al rinnovo degli stessi, possa essere contenuto in relazione al complesso di interessi e di iniziative intraprese e condivise da Amministrazione Comunale ed Azienda.

Venendo alle condizioni di contesto più vicine all'operatività, è possibile identificare alcuni elementi che potranno incidere già nei prossimi mesi e con differente segno sulla redditività aziendale e, dunque, sulla capacità di generazione finanziaria corrente.

Si riducono notevolmente gli effetti negativi dell'emergenza sanitaria che comporta maggiori costi a fronte dei quali occorre attendere i periodici interventi ancora ad oggi compensativi del Governo, nello scenario dell'esercizio 2023 si prospettano alcuni elementi di maggiore onerosità della gestione ed altri suscettibili di incrementare o comunque stabilizzare i ricavi operativi.

Deve segnalarsi in primo luogo, anche per i riflessi tragici della guerra in Ucraina, che nell'anno 2022 si è verificato un significativo aumento dei costi dei carburanti e segnatamente del gas naturale, ad oggi il carburante più utilizzato per i mezzi di AMTS.

A fronte degli impatti sul fronte dei costi va segnalato che, per il biennio 2022-2023 l'Amministrazione Comunale, nel quadro di alcune iniziative per favorire la sostenibilità nel sistema della mobilità cittadina e metropolitana, ha messo in campo alcune misure di sicuro impatto che, oltre a determinare probabilmente un riequilibrio dell'utenza e, dunque, un miglioramento delle performance nel medio termine, assicurano anche nel breve periodo risorse per l'Azienda.

In primo luogo, attraverso il progetto "CataniaTuGo", finanziato con risorse comunitarie (euro 7,5 milioni nel biennio), è stata realizzata un'integrazione tariffaria con FCE per i servizi metropolitani che viene offerta agli utenti ad un importo poco più simbolico: ciò ha sollecitato una rilevante risposta dell'utenza e, contemporaneamente, un significativo flusso di ricavi per le aziende coinvolte in virtù della compensazione del differenziale tra tariffa nominale e tariffa effettivamente pagata dall'utente (per AMTS ciò equivale, per gli abbonamenti annuali, ad un valore di circa 400 euro a fronte di 5.800 titoli venduti a queste condizioni).

Ad accompagnare il progetto "Catania TuGO", poi, è stata varata con deliberazione della Giunta Comunale, a partire da aprile 2022, una rimodulazione delle tariffe della sosta in alcune delle aree del centro cittadino che, nelle stime sviluppate preventivamente, dovrebbe comportare un incremento dei ricavi da sosta nell'ordine di 1 milione di euro circa.

Sono state attivate nel corso del 2022 le aree a traffico limitato e le aree pedonali la cui gestione è affidata ad AMTS: oltre a determinare un impatto indiretto sui flussi di mobilità e, quindi, sull'utenza dei servizi offerti dall'Azienda, questo servizio potrà determinare un'ulteriore linea di ricavo aggiuntiva rispetto a quelle attivate sino al 2021.

Vanno infine considerati gli effetti positivi della ripresa dei ricavi derivanti dal servizio Alibus (a sua volta legato alla ripresa del traffico aeroportuale) e dagli incrementi dei ricavi commerciali derivanti dai servizi condivisi (car e bike sharing).

Nella pianificazione pluriennale realizzata sulla base di questi assunti si evidenzia per il 2023 (ed anche per il biennio successivo aggiungendo l'assunto di un rinnovo a pari condizioni degli attuali affidamenti) un margine operativo lordo (EBITDA, ossia la base della generazione finanziaria corrente) sostanzialmente stabile ed in linea con quanto registrato nel 2022, ossia una dimensione pari al 10% circa dei ricavi operativi.

Pur nella difficoltà di effettuare proiezioni pluriennali in questa specifica fase storica, caratterizzata da un contesto socio-economico instabile e fortemente variabile, può dirsi che gli elementi di rischiosità che pure connotano la gestione aziendale risultano chiaramente individuati e sia pur parzialmente mitigati.

Si rende utile evidenziare che in merito ai ristori nel settore TPL relativi alla compensazione dei minori ricavi tariffari negli esercizi 2020, 2021 e 2022 si rileva che l'associazione datoriale Agens, su nostra specifica richiesta, ha fornito i seguenti chiarimenti:

”- si è provveduto alla ripartizione e all'erogazione definitiva delle risorse 2020 (DM n. 289 del 20 settembre 2022) pari a euro 1.626.100.195,91, di cui euro 47.783.328,58 assegnati alla Regione Siciliana;
- si è provveduto alla ripartizione dell'anticipazione delle risorse 2021 (con il medesimo suindicato DM) pari a euro 724.178.085,74, di cui euro 16.083.382,49 assegnati alla Regione Siciliana.

Si ricorda, altresì, che le anticipazioni 2021 possono essere erogate nel limite massimo del 90% sino a quando non saranno completate le verifiche di cui al DM MIMS 489 del 2021 (correzioni anomalie rispetto dati osservatorio) e l'istruttoria sulla verifica dei minori ricavi tariffari registrati nell'esercizio 2020 dalle aziende che non hanno esercito i servizi nell'intero biennio precedente.

Con riferimento al fabbisogno definitivo per la CMRT 2021, le stime prudenziali (dati non ufficiali AGENS) mostrano un andamento pressoché simile al 2020, probabilmente in leggera decrescita, ma comunque non lontano da 1 miliardo e 600 milioni complessivi.

Con la legge di bilancio 2023 (art. 1, commi 477 e 478) sono stati stanziati, a copertura del periodo 1° gennaio 2021 – 31 marzo 2022, 100 milioni (in competenza 2023) e 250 milioni (in competenza 2024) a copertura della CMRT 2021 (al momento in cui si scrive non ancora ripartiti ed erogati).

Volendo conteggiare tali stanziamenti (al di là delle possibili limitazioni sull'erogazione dei fondi appostati sul 2024), risulta un impegno complessivo (al momento relativo a 2021 e al periodo 1° gennaio-31 marzo 2022) pari a circa 1.074 milioni, con conseguente deficit stimato di circa 525 milioni sul 2021.

Per quanto riguarda la CMRT 2022, invece, non esistono al momento stime sufficienti a garantire il dato sull'ammontare delle perdite. Una stima approssimativa - sui dati 2020/2021 - potrebbe far emergere un ammontare di perdite non compensate pari a circa 400 milioni per il primo trimestre 2022 (trattasi sempre di stime non ufficiali AGENS).

Con riferimento ai contributi per l'incremento di costo, al netto IVA, sostenuti nel 2° e 3° quadrimestre 2022 (rispetto all'analogo periodo del 2021) per l'acquisto del carburante destinato all'alimentazione dei mezzi di trasporto destinati al TPLR, risulta che:

con il DL AIUTI BIS (115/2022 - Art. 9, co. 1) sono stati stanziati inizialmente 40 milioni per 2° quadrimestre 2022;
con il DL AIUTI TER (144/2022 - Art. 6) sono stati stanziati altri 100 milioni per il 3° quadrimestre 2022;
con il DL AIUTI QUATER (176/2022 - Art. 3-bis) sono stati stanziati ulteriori 320 milioni per il 2° quadrimestre 2022, di cui solo 80 per i carburanti (240 per energia).

Con il decreto interministeriale 28 dicembre 2022, n. 418 (v. circolare Agens n. 2 del 2023) sono stati individuati i fabbisogni (118,5 milioni per quadrimestre) e sono stati ripartiti alle regioni 120 milioni, di cui tutti i 40 (AIUTI BIS) per il 2° quadrimestre 2022 (di cui euro 4.630.321,14 alla Regione Siciliana) e 80 milioni (l'80% dei 100 milioni dell'AIUTI TER) per il 3° quadrimestre 2022 (di cui euro 9.260.642,28 alla Regione Siciliana).

Attualmente è al vaglio della Conferenza unificata, che si riunirà nella seduta del 2 marzo p.v., lo schema di decreto di ripartizione dei 320 milioni (DL AIUTI QUATER). L'articolo 3 della bozza di decreto effettua il riparto dell'80% degli 80 milioni ulteriori per il 2° quadrimestre 2022 (64 milioni - quota Regione Siciliana pari a euro 7.408.513,82).

In definitiva, è stata stanziata la copertura dell'intero fabbisogno relativo al 2° quadrimestre 2022 (120 milioni su un fabbisogno di 118,5 milioni), ma solo 40 milioni sono stati già ripartiti.

Sul 3° quadrimestre 2022, invece, è stata stanziata la somma di 100 milioni (su un fabbisogno di 118,5) e in questo caso sono stati tutti e 100 già ripartiti.

Si segnala altresì che sempre il DL AIUTI BIS (art. 9, comma 3) ha previsto un contributo per l'acquisto di carburante destinato all'alimentazione di autobus ad alta sostenibilità a favore di imprese che erogano servizi di trasporto di persone non soggetti a obblighi di servizio pubblico (15 milioni complessivi). Con decreto MIMS del 13 settembre 2022 sono stati individuate le modalità di attuazione della misura e recentemente è stata attivata la piattaforma consap per l'inoltro delle domande di contributo (valide fino alle ore 12.00 del 13 marzo p.v.)."

Il progetto di MaaS (Mobility as a Service): Smart Moving

Il nuovo ruolo di AMTS SpA come soggetto erogatore di più servizi di mobilità costituisce il presupposto per l'implementazione – in qualità di soggetto attuatore – del progetto di MaaS promosso dall'Amministrazione Comunale e denominato Smart Moving, che vede il coinvolgimento di tutti i principali attori della mobilità di scala urbana e sovracomunale: Trenitalia, Ferrovia Circumetnea, Autorità di Sistema Portuale, Società di gestione aeroportuale.

L'Obiettivo generale di progetto è rafforzare la competitività del territorio, dotando la città di un sistema integrato per l'erogazione di servizi di mobilità e infomobilità.

Tra le azioni di progetto, rilevano le seguenti:

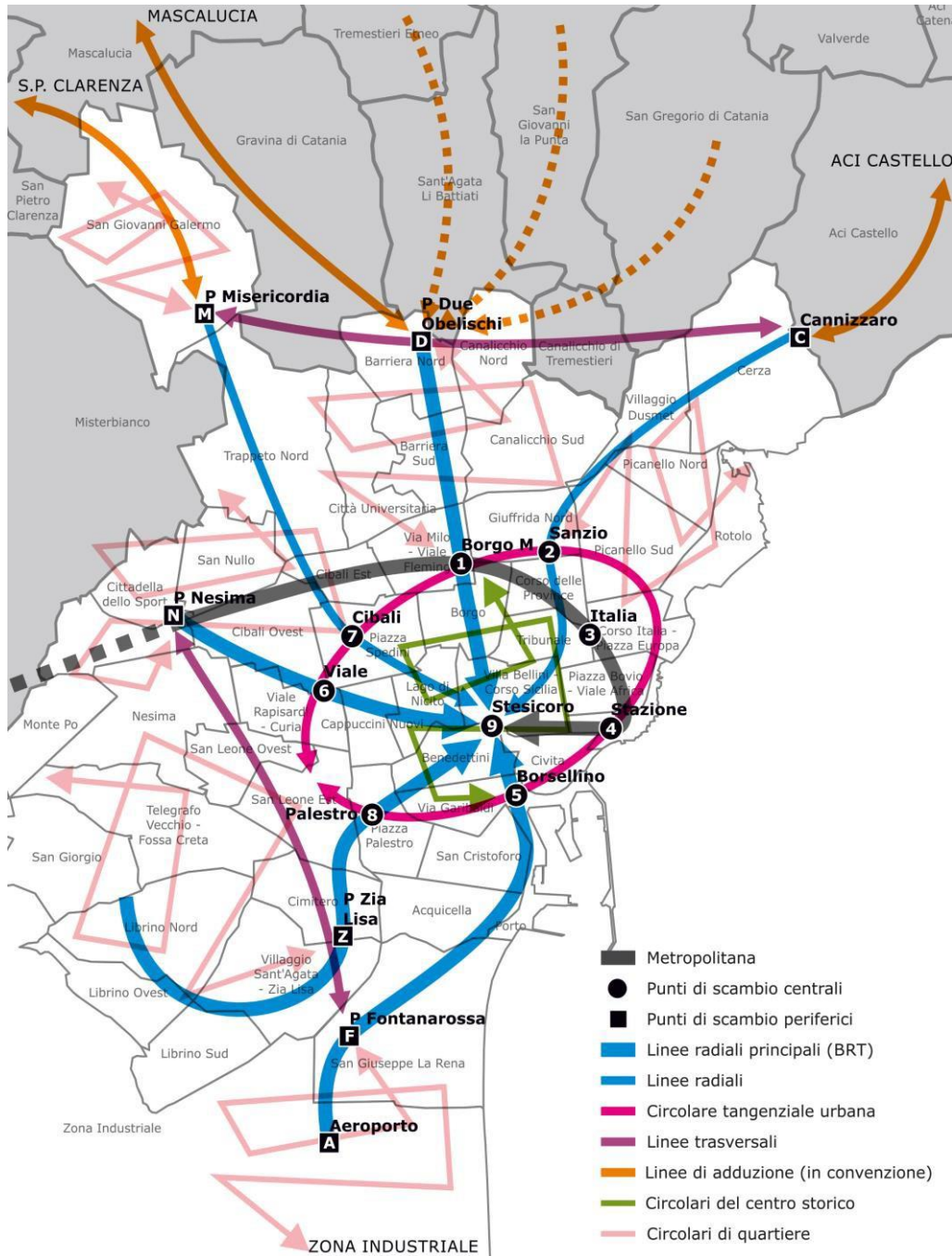
- Sviluppo di una applicazione mobile di tipo MaaS (Mobility as a Service) per l'acquisto di soluzioni integrate di mobilità e per fruire di informazioni in tempo reale per la pianificazione e l'accompagnamento dell'utente lungo il tragitto intermodale. Sulla base degli affidamenti in essere, si prevede di poter disporre di una prima revisione della suddetta applicazione entro la fine del 2023, o inizio del 2024.
- Realizzare una nuova centrale di Bigliettazione Elettronica, integrandola con quella di AVM, in grado di erogare nuovi servizi di ticketing e infomobilità; sulla base degli affidamenti in essere, si prevede di poter disporre di una disporre del nuovo sistema di bigliettazione elettronica entro la fine del 2023, o inizio del 2024.
- Dotare la flotta di Computer di Bordo, Validatrici e dispositivi per l'informazione a bordo degli utenti che permettano agli utenti di pagare a bordo i titoli di viaggio mediante nuove forme di pagamento (App, carta di credito bancario, Account Based) e di avere sempre anche alle fermate informazioni in tempo reale sulla regolarità del servizio. Per quanto riguarda il sistema di localizzazione di bordo e la relativa centrale di elaborazione dati, l'azienda ha avviato nel corso del 2022 un importante investimento di ammodernamento, che sarà ulteriormente esteso nel 2023 ed, in funzione delle disponibilità, nei 2-3 anni a seguire fino all'aggiornamento dell'intera flotta. Parallelamente, tramite alcune fonti di finanziamento a destinazione vincolata rese disponibili dalla Regione Siciliana e dal Comune di Catania, verranno acquisiti i dispositivi hardware di bordo (emettitrici e validatrici di titoli di viaggio) da integrare nel sistema di bigliettazione elettronica.
- Creare una connessione bidirezionale tra i sistemi informativi dei parcheggi con la Bigliettazione Elettronica e l'Infomobilità per l'erogazione di servizi integrati.
- Creare una connessione con il sistema informativo dell'aeroporto che permetta di visualizzare sulle navette i voli in arrivo e partenza e nell'aeroporto gli orari di partenza delle navette.
- Integrazione dei servizi offerti all'interno dell'applicazione mobile con il Travel Planner del Comune di Catania (in fase di rilascio all'interno del progetto CUM – Centrale Unica della Mobilità) con nuovi servizi intermodali, per una mobilità sempre più "green".

Rimodulazione della rete di servizi urbani – medio periodo

Nel medio periodo, AMTS intende intervenire sulla rete di servizi in maniera più strutturale, con un progetto di nuova rete.

La nuova struttura di rete è basata sulla possibilità per gli utenti di un utilizzo combinato delle linee e dunque sull'istituzione di "nodi" o punti di scambio, sulla riduzione della densità delle fermate e sulla

“gerarchizzazione” delle linee: ogni servizio ha dunque una funzione prevalente (le radiali collegano i poli periferici al centro, le circolari distribuiscono l’utenza all’interno dei singoli quartieri, ecc.) e ciò consente una migliore “leggibilità” della rete anche per l’utente meno esperto (oggi magari prevalentemente automobilista) e la possibilità di comporre il proprio itinerario con maggiore libertà rispetto all’attualità, pur ricorrendo ad un numero tendenzialmente superiore di cambi di linea (trasbordi).



A percorrenza complessiva inalterata, l’istituzione un numero minore di linee di trasporto urbano caratterizzate da percorsi molto più brevi degli attuali, consente di massimizzare il numero di corse e dunque la frequenza media dei servizi, riducendo drasticamente i tempi di attesa alle fermate, oltre che regolarità e puntualità di passaggio.

In definitiva, tale struttura di rete consente di conseguire ulteriori vantaggi, così sintetizzabili:

- Maggiore leggibilità e comprensibilità del sistema di trasporto urbano, grazie alla struttura- zione della rete con poli centrali ed esterni e linee «funzionali»;
- Aumento della regolarità di esercizio, legata alla riduzione della lunghezza delle linee e all'in- cremento della separazione con il traffico veicolare privato;
- Incremento della frequenza delle corse (oltre il 50% della percorrenza su linee ad intertempo < 15 min);
- Rete pensata per la velocizzazione dei percorsi (BRT)
- Integrazione con Metro FCE e Trenitalia
- Completamento del sistema di linee di forza (BRT)

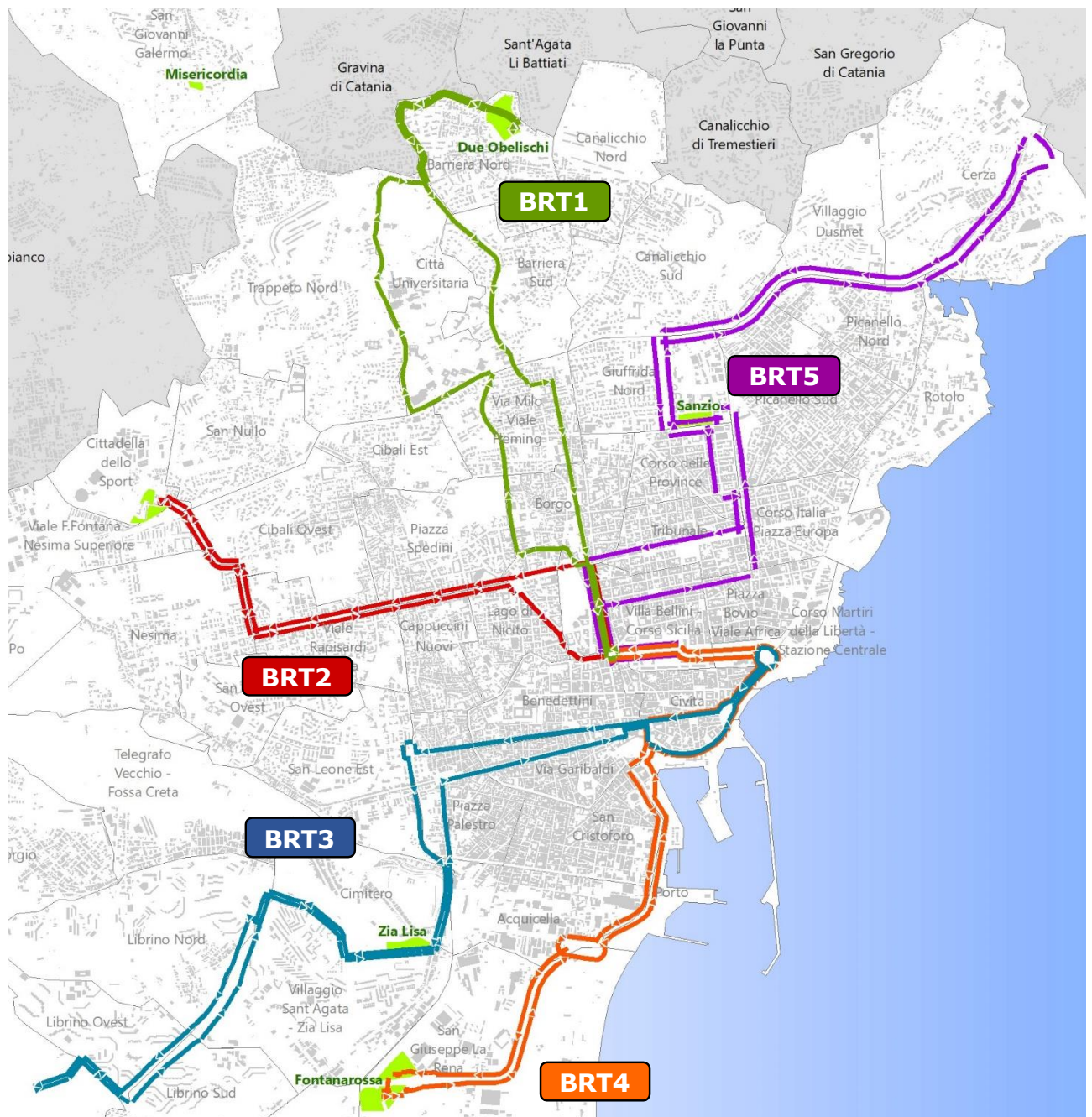
Il Bus Rapid Transit (BRT) è un sistema di trasporto collettivo che integra autobus specifici con una infrastruttura separata (corsia riservata e protetta) caratterizzata da una significativa assenza di interferenza con altro traffico, ottenuta anche grazie a sistemi di priorità alle intersezioni. Il BRT possiede velocità, affidabilità e sicurezza molto superiori rispetto ad una linea bus convenzionale. Generalmente, le fermate sono attrezzate per fornire un'adeguata protezione dei passeggeri ed hanno una distanza media compresa almeno tra 300 e 600 m nelle aree urbane centrali e maggiore in quelle suburbane. I veicoli hanno un aspetto distintivo e la tecnologia ITS è usata per il monitoraggio e controllo delle flotte, l'informazione ai passeggeri e la bigliettazione.

La linea BRT 1 "Due Obelischi-Stesicoro", attestata in corrispondenza del parcheggio di interscambio "Due obelischi", rappresenta ormai il servizio di punta AMT e giornalmente trasporta circa 5.000 passeggeri, con un livello di servizio, ed un grado di apprezzamento da parte dell'utenza notevolmente superiori alla media degli altri servizi. Nel corso del 2021, grazie ad appositi finanziamenti del PON Metro erogati dall'Agenzia della Coesione Territoriale per il tramite dell'Organismo Intermedio – Autorità Urbana del Comune di Catania, si è proceduto ad un potenziamento e riqualificazione del percorso che ha portato all'estensione della percentuale di indipendenza dal traffico veicolare privato ed al conseguente miglioramento della prestazione e dell'affidabilità del servizio.

La linea BRT5, Stazione Centrale – Centro – Sanzio - Ospedale Cannizzaro, è stata realizzata grazie ad appositi finanziamenti del PON Metro erogati dall'Agenzia della Coesione Territoriale per il tramite dell'Organismo Intermedio – Autorità Urbana del Comune di Catania, ed è stata inaugurata alla fine del 2022. L'avvio di questo nuovo servizio, supportato da corsie riservate protette da cordolo e da semafori a priorità per il trasporto pubblico, ha certamente attratto nuova utenza lungo questa importante direttrice di accesso/uscita alla/dalla città garantendo livelli di affidabilità sinora irraggiungibili, per le linee che avevano servito detto bacino sino a quel momento. Ulteriori sviluppi di accessibilità a questa linea di trasporto interverranno quando saranno completati i lavori di riqualificazione del parcheggio Sanzio, già avviati dal Comune, ed avviati i lavori del parcheggio "Acicastello", prossimo all'Ospedale Cannizzaro.

AMTS ha in programma la realizzazione di un sistema di linee di forza per il collegamento "espresso" dei parcheggi di interscambio in periferia verso il centro città, che comprende gli ulteriori servizi:

- BRT2 - Linea veloce Parcheggio Nesima – Centro
- BRT3 - Linea veloce Ospedale S. Marco - Librino – Centro
- BRT4 - Linea veloce Parcheggio Fontanarossa – Centro



Nell'ambito della vigente Convenzione con il Comune di Catania mediante la quale AMTS ha assunto il ruolo di soggetto attuatore e beneficiario di alcuni progetti relativi alla mobilità sostenibile inseriti nei finanziamenti PON/POC Metro, l'Azienda ha già completato la progettazione esecutiva del BRT2 che verrà presto sottoposta all'approvazione degli organi competenti.

a) Informazioni ai sensi dell'art. 2427 del codice civile

Ai sensi dell'articolo 2427 del Codice Civile si precisa che:

- la Società non possiede contratti che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine;
- la ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica non è significativa pertanto non viene inserita in Nota integrativa
- la Società non possiede azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni e titoli, o valori simili, emessi dall'azienda;
- con riferimento invece alle informazioni di cui al comma 22 bis dell'art. 2427 del Codice Civile si rappresenta che, oltre a quanto già indicato, con riferimento ai rapporti intrattenuti con l'ente proprietario Comune di Catania, l'AMTS CATANIA SPA ha ulteriori rapporti con la società Catania Multiservizi inerenti l'igienizzazione e la sanificazione dei locali aziendali e del parco rotabile.
- La Società non detiene partecipazioni, possedute direttamente o per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, in imprese controllate o collegate;
- Ai sensi dell'art. 2427, n. 6 bis, si precisa che al 31.12.2022 non esistono crediti e debiti in bilancio non espressi in moneta di conto;
- la Società non ha emesso nel corso dell'esercizio strumenti finanziari di cui agli artt. 2346 sesto comma e 2349 secondo comma del Codice Civile;
- al 31.12.2022 non esistono finanziamenti effettuati dai soci alla Società iscritti in bilancio alla voce D – Debiti;
- la Società nel corso dell'esercizio non ha costituito alcun patrimonio destinato in via esclusiva ad uno specifico affare per cui nessuna indicazione viene fornita in merito al comma 21 dell'art. 2427 C.C.;
- in riferimento a quanto previsto al punto 22 ter dell'art. 2427 C.C. si precisa che nell'esercizio 2022 non sono stati sottoscritti o preventivati accordi, non risultanti dallo stato patrimoniale, di importanza significativa che possano esporre la società a rischi e benefici significativi;
- La Società è soggetta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 del codice civile da parte del Comune di Catania, socio unico.
- Il socio unico, Comune di Catania, ha deliberato nel mese di Gennaio 2021 il progetto di Fusione per incorporazione della società Sostare Srl nella società Azienda Metropolitana Trasporti Catania Spa. Allo stato attuale la relativa documentazione è stata già trasmessa al Consiglio del Comune di Catania, quale organo preposto a deliberare in merito all'adeguamento statutario, condizione indispensabile per poter procedere al vero e proprio atto di fusione.

b) Azioni proprie e azioni di società controllanti

La Società non possiede, direttamente o indirettamente, quote proprie o azioni o quote di controllanti, né le stesse sono state acquisite, o alienate, durante l'esercizio sociale, anche per tramite di società fiduciarie.

c) Informativa sui rischi ex art. 2428 codice civile

La Società è esposta ai **rischi di variazione dei flussi finanziari** esclusivamente riconducibili alle dinamiche di incasso dei crediti vantati nei confronti del Comune di Catania, della Regione Sicilia e dello Stato.

La Società non è esposta al **rischio di mercato** connesso all'oscillazione del prezzo dei titoli di vendita.

Il **rischio di credito**, connesso al normale svolgimento dell'attività caratteristica, è monitorato dagli amministratori. I crediti in essere alla chiusura dell'esercizio sono prevalentemente verso Comune di Catania e Regione Sicilia e sono rilevati al netto di eventuali svalutazioni calcolate sulla base del rischio di inadempienza della controparte determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente.

Allo stato attuale, la Società è esposta al **rischio di liquidità** connessa alla dinamica degli incassi e dei pagamenti nonché alla difficoltà di accesso a fonti di finanziamento esterne sufficienti a soddisfare le prevedibili necessità finanziarie per le finalità di gestione operativa corrente.

Le aree di rischio relative alla tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori sono gestite nel rigoroso rispetto delle norme di legge e regolamentari.

La Società è coinvolta in significativi procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali, legate al normale svolgimento della propria attività.

Inoltre, è opportuno segnalare in primo luogo, anche per i riflessi tragici della guerra in Ucraina, nei primi mesi del 2022 si è verificato un significativo aumento dei costi dei carburanti e segnatamente del gas naturale, ad oggi il carburante più utilizzato per i mezzi di AMTS.

d) Informazioni attinenti l'ambiente e il personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, si forniscono le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e il personale.

Personale

Nel 2022 i dipendenti in forza sono stati in media n. 743, ricoprendo i posti previsti dall'organigramma. L'azienda dispone di personale qualificato per l'attuazione degli obiettivi previsti.

Le aree di rischio relative alla tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori sono gestite nel rigoroso rispetto delle norme di legge e dei regolamenti. Nel corso dell'esercizio 2022 non si sono registrati: infortuni mortali sul lavoro, infortuni che abbiano comportato lesioni gravi al personale dipendente, addebiti in ordine a malattie professionali afferenti dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società sia stata dichiarata responsabile.

La Società, in riferimento alla sicurezza degli ambienti di lavoro ed al fine di poter tutelare la salute dei propri dipendenti, ha individuato:

- Fattori di rischio che caratterizzano l'attività;
- Misure di sicurezza obbligatorie per lo svolgimento dell'attività lavorativa;
- Programma per la prevenzione dei rischi sul lavoro.

Ambiente

In relazione all'ambiente in cui la Società opera, nel corso dell'esercizio 2022, non si segnalano danni

causati al territorio, così come non si segnalano sanzioni e pene definitive inflitte all'impresa per reati o danni ambientali.

e) Azioni in materia di sicurezza e igiene sul lavoro

Nel corso del periodo di riferimento l'AMTS ha proseguito nell'opera di progressivo miglioramento delle condizioni di sicurezza sul lavoro per tutto il personale e di prevenzione e protezione dagli infortuni sul lavoro. Il Servizio Prevenzione e Protezione ha svolto la normale funzione di controllo e verifica degli audit di conformità dei luoghi di lavoro presso tutte le sedi aziendali.

Si è svolta la Riunione Periodica della Sicurezza così come previsto dalla normativa vigente (art.35 D. Lgs. 81/08), in presenza del Datore di lavoro, del RSPP, degli RLS e del Medico Competente. Durante la stessa si sono affrontate le varie tematiche in materia di sicurezza e igiene sui luoghi di lavoro, di concerto con tutte le figure presenti.

Il Medico Competente ha relazionato sull'aspetto relativo alla sorveglianza sanitaria, evidenziando che i dati sono confortanti. Difatti dall'esito delle visite e dal numero di infortuni si è rilevato un calo delle assenze dei lavoratori e delle prescrizioni.

È stata realizzata una massiccia attività di formazione per i lavoratori su più livelli: formazione generale e specifica, corsi per gli addetti al Primo Soccorso e all'Antincendio (art.36 D. Lgs. 81/08), corsi di formazione e aggiornamento per gli RLS (artt. 37, 47,50 D. Lgs. 81/08), corsi di formazione per i Preposti (art.37 D. Lgs. 81/08), Corsi PES PAV PEI (art. 81/82/83/84/85/86/117 D. Lgs.81/08) e corsi volti a formare il personale per il corretto utilizzo dei veicoli elettrici.

Si è proseguito nell'opera di sorveglianza sanitaria su tutto il personale, ai sensi del D.Lgs. 81/08 attraverso il Medico competente, Dott. Salvatore Bellia e del DM 88/99, attraverso la società incaricata della sorveglianza sanitaria Direzione Sanità R.F.I.

Il responsabile del servizio prevenzione e protezione nominato dall'azienda è il funzionario aziendale Arch. Chiara La Spina.

f) Legalità, performance e trasparenza

Nell'anno 2022 si può affermare che il piano triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza di AMT Catania S.p.A. ha ricevuto un livello positivo di attuazione. A tal proposito è risultato evidente, già nella vigenza del precedente piano, che tra i settori esposti maggiormente a rischio vi è l'area "contabilità e finanza" nonché il settore "paghe".

La Società ha previsto specifici accorgimenti finalizzati al contenimento delle spese ed all'ottimizzazione delle risorse umane, rivolgendo la propria attenzione verso l'implementazione di sistemi informatici in grado di monitorare il corretto svolgimento di alcune attività poste in essere dal personale come la predisposizione delle buste paga e dei conseguenti pagamenti.

Il RPCT ha vigilato sulla corretta applicazione dei vari regolamenti interni, applicabili ai funzionari apicali ed a tutto il personale delle diverse Unità Organizzative ed adottati dall'Azienda come misure ulteriori ed applicabili con più immediatezza, rispetto alle previsioni generali del PTPC. Ha, inoltre, verificato il rispetto delle norme in materia di inconfiribilità ed incompatibilità di cui all'art. 1 della L. 190/2012 e dell'art. 15 del D. Lgs.

39/2013. Ha, altresì, curato la tempestiva pubblicazione di tutti i documenti ai sensi del D. Lgs. 33/2013, garantendo l'assolvimento, da parte della Società, di tutti gli obblighi di trasparenza, inteso come ulteriore e necessaria misura di prevenzione del rischio di corruzione.

g) Sistema di gestione della qualità

L'AMTS gestisce il servizio di trasporto pubblico urbano sia nel territorio del Comune di Catania che in alcuni Comuni limitrofi che ne hanno fatto richiesta, e offre tale servizio con l'obiettivo principale di soddisfare e risolvere qualsiasi tipo di esigenza in tema di trasporto pubblico, mettendo a disposizione esperienza e professionalità.

Con il termine "Sistema di gestione Qualità" si intende l'insieme delle responsabilità, delle procedure, delle azioni, delle verifiche e monitoraggi, delle strutture e delle risorse necessarie per mettere in atto una politica di gestione del servizio che punti ad elevati standard di qualità, nel modo più efficiente ed efficace possibile, puntando al miglioramento continuo di tutti i processi aziendali e dei servizi forniti al cliente.

L'AMTS ha definito ed implementato un sistema di gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2015, con l'auspicio di strutturare l'azienda verso sempre più elevati standard qualitativi. Il sistema di gestione della qualità aziendale è certificato da RINA.

IL BILANCIO E' VERO E REALE E CORRISPONDE ALLE SCRITTURE CONTABILI
F.TO AVV. GIACOMO ENRICO BELLAVIA