

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021

SOCIO UNICO: COMUNE DI CATANIA

SOCIETÀ SOGGETTA A DIREZIONE E COORDINAMENTO DEL COMUNE DI CATANIA

Catania, 19 Maggio 2022

Organi sociali di AMTS Catania SpA	3
Relazione sulla gestione	4
<hr/>	
<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>	18
<i>Manutenzione Segnaletica Stradale Orizzontale</i>	18
<i>Le risorse e l'organizzazione</i>	19
a) Le risorse umane	19
b) Il parco veicolare gulinio	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

Consiglio di Amministrazione dal 01/01/2021 (AMT Catania S.p.A.) al 10/08/2021

Avv. Giacomo Bellavia	Presidente
Sig. Alessio Zizzo	Consigliere
Dott.ssa Agata Parisi	Consigliere

Organo Amministrativo dal 10/08/2021 (AMTS Catania S.p.A.)

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

Collegio Sindacale dal 01/01/2021

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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Andamento della gestione

L'andamento dell'esercizio 2021 è stato caratterizzato da fenomeni ed eventi di notevole impatto sugli assetti aziendali che hanno influito sulle performance aziendali e che, ancor di più negli anni successivi, potranno incidere sulla stessa configurazione dell'Azienda.

Sullo sfondo di quest'anno va sottolineato il protrarsi, sia pur con una severità variabile, dell'emergenza sanitaria provocata dalla pandemia SARS-COVID19. A differenza di quanto era accaduto nel corso del 2020, nel corso dell'anno vi sono stati periodi nei quali l'allentamento della pressione pandemica ha suggerito l'adozione, in sede istituzionale, di misure di prevenzione meno stringenti. In verità, per il trasporto pubblico locale ciò ha provocato poche modifiche visto che nel corso dell'anno sono state sostanzialmente sempre confermate le restrizioni alla capienza dei mezzi e l'obbligatorietà per gli utenti dell'utilizzo dei dispositivi individuali. In questo senso, lo scenario del 2020 (produzione massima, offerta dimezzata e comunque fortemente limitata) non è mutato e di ciò hanno risentito i ricavi tariffari che nel 2021 si sono attestati su una dimensione di circa il 60% inferiore rispetto al 2019 (anno pre-pandemia).

Tuttavia, se il trasporto collettivo ha continuato a soffrire la vicenda pandemica, il resto del sistema della mobilità urbana ha mostrato segnali di ripresa che hanno fatalmente premiato il trasporto individuale privato: e di questo si sono potuti cogliere segnali di ripresa in alcuni dei segmenti di offerta dell'Azienda, sia quelli consolidati (parcheggi) che quelli di nuova acquisizione.

Sotto quest'ultimo profilo, infatti, il 2021 ha visto realizzarsi la fusione per incorporazione con Sostare Srl, la partecipata del Comune di Catania cui erano affidate la gestione della sosta e di alcuni servizi di mobilità (manutenzioni della segnaletica e degli impianti semaforici; servizio di rimozione).

La fusione ha spiegato i suoi effetti a partire dal 1° luglio, anche se gli effetti contabili sono stati retrodatati al 1° gennaio 2021, ed ha comportato diversi cambiamenti, sia sotto il profilo formale, sia dal punto di vista sostanziale.

In primo luogo, con la fusione è stata modificata la denominazione sociale che è divenuta quella attuale, Azienda Metropolitana Trasporti e Sosta Catania S.p.A.. Nel contempo, è stato aggiornato l'organo amministrativo, avendo il socio unico determinato la nomina di un Amministratore Unico al posto della precedente configurazione collegiale.

Sotto il profilo sostanziale, con la fusione l'Azienda si è arricchita di nuove linee di business e nuove competenze che, oltre ad aumentarne la dimensione economica e finanziaria, contribuiscono a formare una diversa configurazione destinata a consolidarsi nel tempo, a partire dai primi mesi del 2022. Attraverso il processo di fusione, infatti, l'Azienda passa da essere sostanzialmente mono-servizio ad un'azienda che occupa l'intero spettro dell'offerta di servizi di mobilità: condivisa e privata, collettiva ed individuale. In questo senso, AMTS ha immediatamente assunto una maggiore centralità rispetto alle iniziative intraprese dal Comune di Catania per la graduale uscita dall'emergenza sanitaria.

Nel 2021 sono stati confermati ed incrementati gli incarichi dal Comune di Catania ad AMTS quale soggetto attuatore e beneficiario di diversi progetti di investimento tesi al rinnovo del parco veicolare, alla digitalizzazione dei servizi ed al completamento degli interventi di natura infrastrutturale e di servizio. A tali progetti, assistiti da finanziamenti comunitari, si sono aggiunti, tra la fine del 2021 ed i primi mesi del 2022, i progetti di investimento finanziati nell'ambito del PNRR e destinati prevalentemente al rinnovo strutturale del parco veicolare nell'ottica della decarbonizzazione.

Oltre a determinare un incremento dello spettro dei servizi offerti, la fusione ha comportato l'acquisizione del personale operante in Sostare s.r.l. (175 unità al momento della fusione) che, in linea con quanto

previsto dalle norme e ribadito nel progetto di fusione, hanno conservato i pregressi trattamenti retributivi transitando, però, nel contratto collettivo autoferrotranvieri.

Il processo di fusione e la conseguente acquisizione di tale personale ha comportato la necessità di ridefinire la struttura organizzativa aziendale, ampliando il numero di aree dirigenziali (passato da due a tre, oltre alla direzione generale), sulla base di un disegno complessivo teso a favorire la progressiva integrazione delle attività e del personale.

Il nuovo disegno organizzativo ha consentito di effettuare una nuova ricognizione dei fabbisogni di personale che è stata sottoposta al vaglio ed alla successiva approvazione dell'Organismo di Controllo Analogo del Comune di Catania. Così, se da un lato nel corso del primo semestre 2021 sono state portate a compimento alcune procedure già incardinate nel 2020 ma rallentate dall'emergenza sanitaria, nel secondo semestre sono state poste le basi per nuovi adeguamenti della struttura e dell'organico che sono stati concretamente realizzati nel primo semestre del 2022.

Per quanto riguarda le prime procedure, deve segnalarsi che sono stati completati i concorsi per le progressioni interne relative alle aree professionali 1 (responsabili delle unità organizzative) e 2 (coordinatori ed addetti per l'esercizio; capi tecnici e capi operai per l'area manutenzione). Ciò ha consentito di individuare, attraverso procedure concorsuali, le graduatorie da utilizzare per procedere – come poi concretamente fatto nei primi mesi del 2022 – al completamento dei quadri e delle linee di comando aziendali attraverso attribuzioni stabili e di ruolo. Al tempo stesso, al termine del primo semestre, l'Azienda ha realizzato il reclutamento dei venti operatori di esercizio per cui aveva ricevuto autorizzazione a fine 2020. Si è trattato di un'esperienza di grande rilievo che, in qualche misura, può divenire un'esperienza pilota a livello nazionale visto che è stata realizzata attraverso un concorso per soli titoli (formativi ed esperienziali) e svolto in via esclusivamente telematica. I tempi di realizzazione, l'elevato numero di candidature (circa 1500), l'assenza di ricorsi e, infine, la qualità dei partecipanti contribuiscono senz'altro a comporre un'esperienza di notevole successo.

L'integrazione con le strutture di Sostare s.r.l., oltre che per l'organico, ha impegnato l'Azienda nel riassetto logistico: Sostare s.r.l. era localizzata in sedi di terzi e, immediatamente all'indomani della fusione, sono stati disdettati i contratti di locazione e sono stati completati i lavori di ristrutturazione della Rimessa di Via Plebiscito per insediarvi alcuni gruppi funzionali che hanno gradualmente lasciato le precedenti localizzazioni. Tale risistemazione logistica, oltre che rilevante sotto il profilo funzionale, ha consentito una razionalizzazione ed una riduzione dei costi di locazione.

Sotto il profilo dei ricavi operativi l'apporto di Sostare s.r.l. può misurarsi in circa 7,5 milioni di euro di fatturato e va sottolineato, per quanto detto in precedenza, che in questo ambito, prima e più di quanto accaduto nel trasporto collettivo, si sono avvertiti i primi segnali di ripresa connessi all'allentamento delle misure di prevenzione.

I risultati economici dell'esercizio appaiono soddisfacenti 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 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.

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.

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 2021, 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. Quest'ultimo è stato prorogato fino al 30 Giugno 2022.

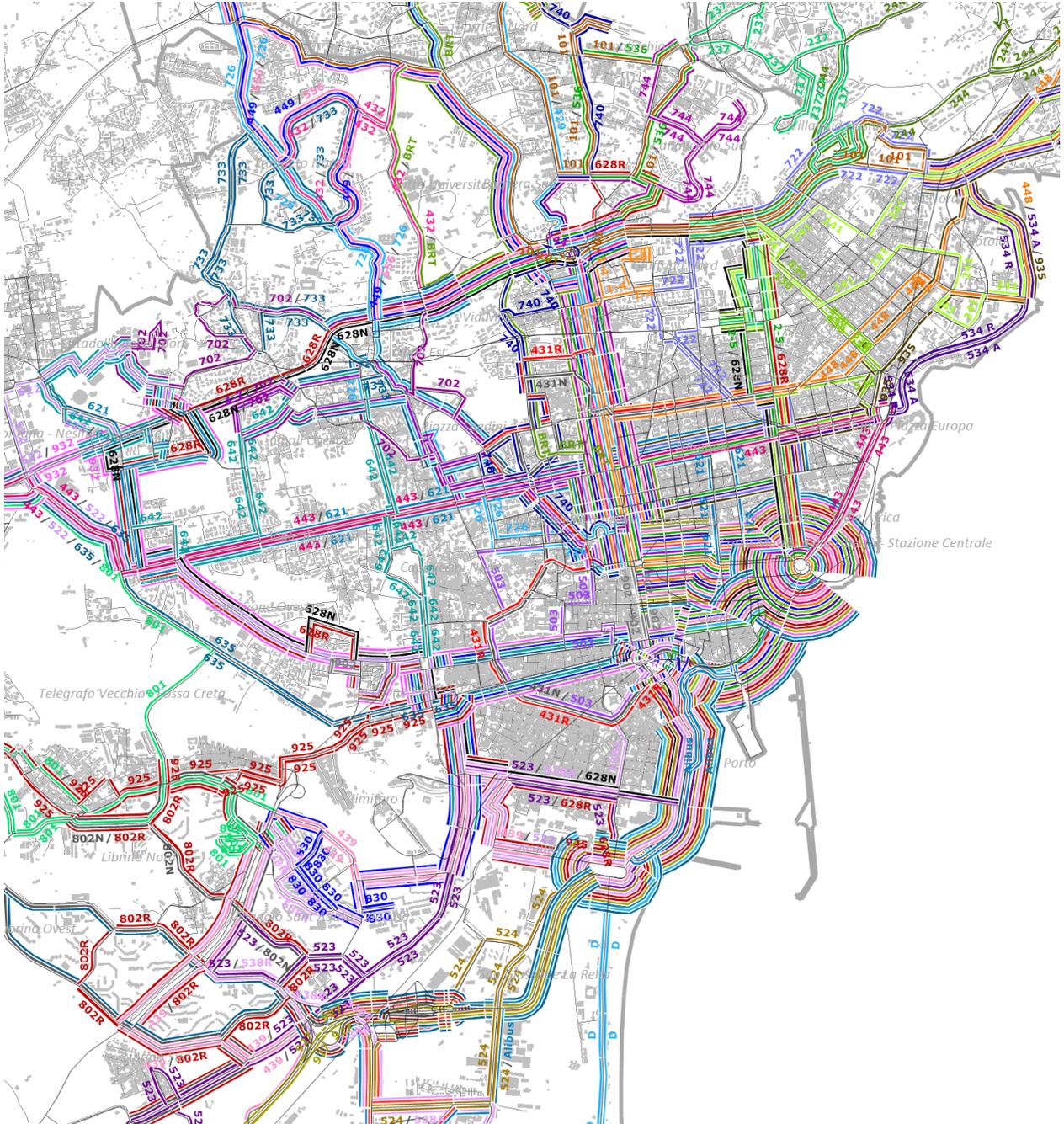
Nel corso degli anni 2019, 2020 e 2021 vi è stata da parte del Comune di Catania una sostanziale regolarità nell'erogazione di quanto di competenza dei citati periodi.

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.

Le linee di attività

I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



La rete AMTS 2021

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 affidamento dell'esercizio, 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, Mascacchia e Aci Castello per il collegamento dei rispettivi territori comunali con il centro della città) alle seguenti 44 (di cui due 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	2
2-5	P.le Sanzio - P.zza Borsellino	7
421	Stazione C.le - Monte Po - Parcheggio Nesima	9
429	Stazione C.le - Barriera Del Bosco	3
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
448	Stazione C.le - Cannizzaro	2
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.	2
534	Catania - Acicastello (piazza Delle Scuole Acitrezza)	2
538	P.zza Borsellino - Vaccarizzo	2
601	Parcheggio Nesima - S. Giorgio - M. Po	1
602	Circolare Interna Cimitero	2
628N	Circolare Esterna Destra	2
628R	Circolare Esterna Sinistra	2

Linea	Denominazione della linea	Vetture
632	Parcheeggio Nesima – Monte Po – Piazza Duomo	1
642	Parcheeggio Nesima - Acquicella - Via S. Martino	1
701	Parcheeggio Due Obelischi - San Giovanni Galermo	1
702	Piazza Borsa - Parcheeggio Nesima	2
722	P.zza Borsa - Villaggio Dusmet	2
726	P.zza Borsa - S. G. Galermo	4
744	P.zza Borsa - Canalicchio	3
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
935	P.zza Della Repubblica - Scogliera	1
940	P.zza Della Repubblica - Leucatia - Canalicchio	3
ALIBUS	Alibus: Aeroporto - Centro	3
BRT1	Parcheeggio Due Obelischi - Piazza Stesicoro	8
D	P.zza Borsellino - Lidi Plaia	1
L-EX	Librino Express	8
S2	P.zza Borsellino - Scuole Nord Est	2

La produzione chilometrica prevista dal contratto di servizio è pari a 7,2 milioni di km. Tuttavia, su espressa richiesta del Comune di Catania, al fine di assicurare un maggior numero di corse e quindi un minore affollamento sui mezzi pubblici, in ottica di contenimento del rischio pandemico in corso, sono stati effettuati maggiori Km rispetto a quanto previsto, attestandoci ad una percorrenza complessiva pari a 7.470.501 km, con uno scostamento in positivo di 270.501 km.

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.

Non si registrano nell'anno 2021 modifiche rispetto ai servizi effettuati nell'anno 2020.

Comuni Limitrofi	Percorrenze
Gravina di Catania	Km 24.929
Acicastello	Km 34.883
TOTALE	Km 59.812

I servizi in parola, dimensionati in circa 60 mila km/vetture, hanno generato ricavi di competenza per poco più di 192mila euro. Questa attività ha creato in un recente passato problematiche con le amministrazioni comunali d'ordine finanziario, legate alla mancanza di risorse in linea con la crisi del sistema nazionale e regionale.

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.

I SERVIZI COMPLEMENTARI AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E DI MOBILITÀ SOSTENIBILE – CAR & BIKE 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, a seguito anche della chiusura del servizio esercito da Eni Enjoy.

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, superiori alle aspettative previste nel business-plan, risentendo evidentemente di una certa flessione nell'ultimo trimestre dell'anno per effetto delle misure di contenimento conseguenti alla crisi epidemiologica covid-19 pur mantenendo un equilibrio tra costi e ricavi.

Il car sharing Amt-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 giugno 2021 è stata avviata anche l'attività di bike sharing rivolto a cittadini e turisti e che consente, a fronte di una registrazione al servizio, la possibilità 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.

DATI CAR E BIKE SHARING AMTS
Numero utenti complessivo: 2.935

- **CAR SHARING**

(dati registrati dal 22 giugno 2020 al 31 dicembre 2021):

Numero noleggi autovetture AmiGo: 14.147

Tempo di noleggio autovetture [hh]: 113.847 ore

Km percorsi autovetture: 483.539 km

Autovetture a disposizione (tra ibride e a benzina): 50

Stalli a disposizione: 158

- **BIKE SHARING**

(dati registrati dal 23 giugno 2021 al 31 dicembre 2021):

Numero noleggi biciclette: 1.621

Numero biciclette a disposizione: 50 (con pedalata assistita)

Numero stazioni a disposizione: 5

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

AMTS Catania S.p.a., grazie al protocollo d'intesa siglato in data 28.02.2018 con il Comune di Catania, continua a gestire in affidamento 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 AMT dal Comune con la citata convenzione, se ne aggiungono altri quattro:

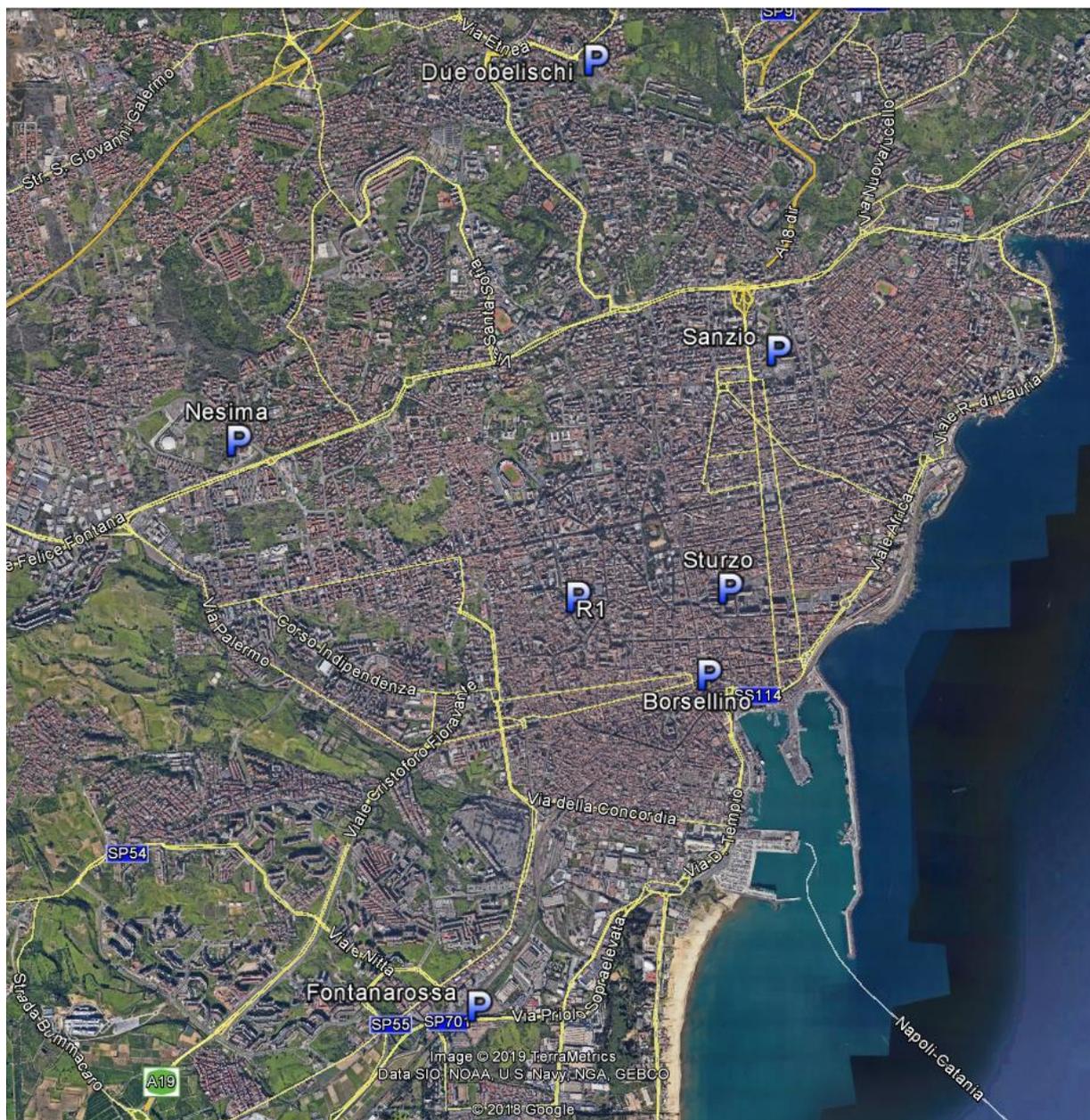
- **Sturzo**, una piccola area di proprietà AMT accessibile da via Luigi Sturzo con capacità di circa 70 posti, in pieno centro;

- **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 AMT con provvedimento del Sindaco – Commissario Delegato n°21 del 28.07.2003;

- **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- AMT**, realizzato nella ex rimessa di proprietà dell'Azienda sita in Via Plebiscito n°747, ha una capienza di circa 220 posti ed è collegato al centro storico cittadino da una apposita navetta.

Nella figura seguente, viene rappresentata una mappa con tutte le infrastrutture di parcheggio gestite da AMT, 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, tesi ad incoraggiare l'intermodalità ed al contrario scoraggiare l'uso del mezzo privato per raggiungere il centro cittadino.

Per quanto riguarda i livelli di utilizzazione, il parcheggio **Due Obelischi**, capolinea della linea BRT1, ha già un'utenza consolidata per i giorni feriali che si attesta su una media di 150-180 vetture al giorno. Un miglioramento nel livello di utilizzazione del parcheggio è atteso già a partire dal 2022 grazie all'avvenuto completamento dei lavori di "potenziamento della linea BRT1", con un significativo incremento della qualità del servizio di trasporto e, dunque, dell'appetibilità complessiva del parcheggio scambiatore.

Il parcheggio **Nesima** ha avuto anche quest'anno incrementi di utilizzazione grazie alla sempre crescente utenza della metropolitana FCE. Ulteriori miglioramenti per l'utilizzazione del parcheggio potrebbero aver luogo 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.

Il parcheggio **Fontanarossa** funziona prevalentemente come parcheggio a servizio dell'aeroporto internazionale di Catania, il cui bacino d'utenza va ben oltre i limiti della Provincia. In seguito al calo del traffico aereo dovuto alla pandemia COVID-19 ed alla conseguente flessione dell'utenza, allo scopo di ri-partire e fronteggiare la concorrenza, per quasi tutto l'anno 2021 è stata applicata la tariffa di 1,50 €/giorno. Da metà dicembre 2021 è stata riapplicata la precedente tariffa (0,50 €/ora fino ad un massimo di 2,50 €/giorno) che comprende 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).

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 nel corso del 2021 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.

Il parcheggio **Borsellino**, vista la notevole attrattività della zona, registra, 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.

Il parcheggio **Sanzio**, limitrofo al capolinea aziendale, ha registrato un trend stabile di occupazione. A partire dal mese di maggio 2022 il parcheggio sarà al centro di un importante intervento di ristrutturazione e riqualificazione dell'area da parte del Comune di Catania con la realizzazione di 315 stalli per le auto e 12 per i bus extraurbani. Tali interventi accompagnati dal potenziamento delle linee veloci BRT consentiranno nei prossimi anni di incrementare il tasso di occupazione e conseguentemente i correlati ricavi.

Il parcheggio **R1**, realizzato nell'area della ex Rimessa 1, è costituito da circa 220 posti auto distribuiti nei tre piazzali principali e nelle corsie di collegamento. Il parcheggio è completamente automatizzato. L'occupazione media si è attestata intorno al 35-40% nei giorni feriali, per cui sussistono ancora importanti margini di crescita.

GESTIONE SOSTA

L'esercizio 2021 ha fatto registrare una ripresa del fatturato grazie ad una costante crescita della domanda, in particolare nel secondo semestre dell'anno, sebbene non sia stato raggiunto il livello dei ricavi pre-pandemia del 2019.

Nel primo semestre dell'esercizio, sebbene non più in lockdown, si è assistito al prosieguo di molte prestazioni lavorative in smart working ed al ricorso alla didattica a distanza per gli istituti di scuola superiore, università ed enti di formazione, che hanno comportato una ripresa lenta del traffico veicolare con una conseguente flessione della domanda di parcheggi ed un aumento della sosta "passiva" da parte dei residenti abbonati che hanno drasticamente limitato l'utilizzo delle proprie autovetture lasciandole posteggiate sugli stalli blu per intere giornate.

Nella seconda metà dell'anno, in particolare dopo la pausa estiva, si è registrato un deciso aumento del traffico veicolare e della domanda di sosta che ha favorito una crescita del fatturato.

	2021	2020	Variazione
Abbonamenti residenti	532.915	418.999	113.915
Schede prepagate	2.184	1.900	284
Incasso Parcometri	3.740.319	3.208.764	531.554
Neos Park	232.391	222.713	9.678
Easy Park	1.618.852	995.901	622.950
A-Tono	128.851	84.091	44.760

Lenis (Phonzie)	4.314	7.765	-3.451
TelepassPay	53.278	24.590	28.688
MyCicero	16.393	6.557	9.836
Sunhill-PaybyPhone	1.149	2.354	-1.205
APP Sostare	116.306	8.972	107.334
Altri parcheggi	171.447	181.045	-9.597
Proventi addebito multe	279.546	216.147	63.399
Totale fatturato SOSTA	6.897.949	5.379.801	1.518.147

	2021	2019	Variazione
Abbonamenti residenti	532.915	519.005	13.909
Schede prepagate	2.184	5.450	-3.266
Incasso Parcometri	3.740.319	4.826.234	-1.085.915
Neos Park	232.391	354.531	-122.139
Easy Park	1.618.852	1.073.772	545.079
A-Tono	128.851	75.063	53.787
Lenis (Phonzie)	4.314	3.710	603
TelepassPay	53.278	36.885	16.393
MyCicero	16.393	4.961	11.432
Sunhill-PaybyPhone	1.149	7.585	-6.436
APP Sostare	116.306	-	116.306
Altri parcheggi	171.447	351.267	-179.820
Proventi addebito multe	279.546	305.985	-26.439
Totale fatturato SOSTA	6.897.949	7.564.453	-666.503

Anche nel 2021 si è assistito ad 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 2021 hanno toccato una percentuale vicina al 36% sul totale dei pagamenti sosta con un incremento del 40% rispetto allo stesso dato del 2019 (anno pre-pandemia). E' sempre maggiore l'utenza che preferisce questi sistemi di pagamento al posto dei parcometri il cui utilizzo da quasi il 72% del 2019 è sceso nel 2021 al 61%.

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). La domanda di sosta, durante l'esercizio 2021, ha fatto segnare un tasso di produttività degli stalli pari al 34,55%.

Il fatturato derivante dalla vendita dei tagliandi sosta (abbonamenti, tagliandi parcometri, schede prepagate) è risultato pari ad € 4.275.419 a fronte dell'importo di € 3.629.665 del 2020 e di 5.350.691 rilevato nel 2019. Come prima evidenziato, una parte del minor introito rispetto all'esercizio 2019 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 2021 sono risultati pari ad € 2.171.537 corrispondente ad una percentuale del 36% del totale vendite dei tickets sosta. Nello specifico gli introiti derivanti dalla vendita tramite Neos Park sono risultati pari ad € 232.391, quelli tramite l'applicazione Easy Park € 1.618.852, tramite A-Tono € 128.852, tramite l'applicazione Phonzie € 4.314, tramite TelepassPay € 53.279, tramite MyCicero € 16.393, tramite PaybyPhone € 1.149 e tramite APP Sostare € 116.306.

I ricavi provenienti dalla vendita dei tagliandi attraverso i parcometri sono risultati pari ad € 3.740.319 con una variazione in aumento, rispetto allo scorso esercizio, di € 531.555. Il fatturato derivante dalla vendita degli abbonamenti residenti è risultato pari ad € 532.915. 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 € 2.184. Anche nel corso del 2021 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. 93.182. Il fatturato derivante da tale attività è risultato pari ad € 279.546 con una variazione in aumento di quasi € 63.500.

Così come previsto dall'art. 15 della convenzione del 28/07/2016 tale importo, riconosciuto a Sostare a titolo di rimborso spese per ogni verbale correttamente compilato, è stato differenziato in base all'elevazione dei verbali mediante sistemi informatici o mediante supporto cartaceo. Nello specifico, per il primo anno di vigenza della convenzione (dal 28/07/16 al 27/07/17), è stato riconosciuto a Sostare l'importo di € 4,00 per ciascun verbale trasmesso con modalità informatiche ed € 2,00 per ciascun verbale trasmesso su supporto cartaceo; a partire dal secondo anno, quindi dal 27/07/17, gli importi si sono ridotti ad € 3,00 per ciascun verbale trasmesso con modalità informatiche ed € 1,00 per ciascun verbale trasmesso su supporto cartaceo. Grazie alla dotazione a tutti gli ausiliari del traffico in servizio di smartphone e palmari i verbali già dal 2020 sono elevati solo in modalità informatica senza più ricorso al cartaceo.

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 2021 è risultato pari ad € 594.162. 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, sicchè, 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 2021, 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 € 69.436. Tale attività in seguito alle misure restrittive che hanno interessato nei primi mesi del 2021 i ristoranti ed i locali della movida è ripartita alla fine del mese di maggio. Il fatturato realizzato, pertanto, concerne solo 7 mesi di attività. 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 2021 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 € 76.941.

GESTIONE RIMOZIONE

Presso l'unità locale di Via Proserpina 35 è proseguita l'attività di rimozione forzata auto.

Il settore nel 2021, grazie ad una maggiore sinergia con il Comando della Polizia Locale, ha registrato un aumento significativo degli interventi con una crescita del fatturato che si è attestato ad € 285.373

con una differenza positiva anche rispetto all'esercizio 2019 anno nel quale si era registrato un fatturato pari ad € 218.622.

Anche nei primi mesi del 2022 si sta registrando un crescente numero di interventi grazie anche 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.

	2021	2020	2019
Fatturato Rimozione	€ 285.373	€ 153.818	€ 218.622

MANUTENZIONE SEGNALETICA VERTICALE E SEMAFORICA

E' proseguita, anche nel 2021, 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 ad AMTS quella inerente l'installazione, controllo e ripristino della segnaletica verticale ed orizzontale relativa agli stalli riservati ai disabili lungo le vie e piazze della città.

MANUTENZIONE SEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE

Nel corso del 2021 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 Catania Multiservizi 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 Catania Multiservizi 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.

Le risorse e l'organizzazione

a) Le risorse umane

Per ciò che riguarda l'organico aziendale, nel corso del 2021 si sono verificati:

- n.166 incrementi di personale, di cui 130 part-time 82.50%, 4 part-time 90%, 32 full-time, 1 dirigente, provenienti dalla fusione per incorporazione della società Sostare s.r.l. nella società Azienda Metropolitana Trasporti Catania S.p.A.
- n. 17 assunzioni, di cui 4 specialisti tecnico amministrativi appartenenti alle categorie protette, 13 operatori d'esercizio a seguito di bando di selezione pubblica.
- n. 56 pensionamenti, di cui 3 per decesso,

Riportiamo, nella tabella seguente, l'evoluzione del personale nell'anno 2021 e la relativa media.

	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	N. MEDIO
Dirigenti	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Quadri ed impiegati	51	51	54	53	53	52	88	87	86	88	87	85	70
Grad. Autisti e operai	484	486	487	488	488	487	521	520	520	516	513	510	502
Attività aus. e diverse	76	73	73	72	71	71	165	165	166	165	164	158	118

Dipendenti di ruolo	611	610	614	613	612	610	774	772	772	769	764	753	690
----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

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, 18 elettrici in arrivo entro la fine del 2022. 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 titoli di proprietà, alla fine del 2021 gli autobus presenti nel parco veicolare erano 259 e l'età media era di 14 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

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

La gestione economica dell'esercizio 2021 evidenzia gli effetti della fusione tra le due società.

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	2021		2020		2019	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Valore della produzione	49.112.256	100%	38.485.419	100,0%	42.887.719	100,0%
Costo del personale (al netto dei contributi)	-25.776.224	-52%	-22.177.777	-57,6%	-23.961.769	-55,9%
VALORE AGGIUNTO	23.336.032	48%	16.307.642	42,4%	18.925.950	44,1%
Altri costi operativi della gestione corrente (al netto dei contributi)	-15.880.542	0	-10.965.038	29,0%	-10.593.554	-24,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO	7.455.490	15%	5.342.603	13,9%	8.332.395	19,4%
Ammortamenti (al netto di contributi)	-1.145.698	0	-983.248	-2,6%	-1.369.830	-3,2%
RISULTATO OPERATIVO	6.309.792	13%	4.359.355	11,3%	6.962.566	16,2%
Gestione finanziaria	-2297883		-1.845.115	-4,8%	-1.044.215	-2,4%
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0		-1.673.216		-5.316.576	
Proventi ed oneri straordinari	-333.543		3.804.802	9,9%	2.373.176	5,5%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	3.678.366	0	4.645.826	12,1%	2.974.950	6,9%
Imposte dell'esercizio	-912.317		-508.277	-1,3%	-386.275	-0,9%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	2.766.049	0	4.137.549	10,8%	2.588.675	6,0%

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			
INDICATORI FINANZIARI E PATRIMONIALI			
	2021 AmtS	2020 (Amt + Sostare)	
Margini			
Margine di tesoreria (* /1000)	28.737	15.881,00	
Margine di struttura	<0	<0	
Margine di disponibilità (* /1000)	28.737	15.735,00	
Indici			
Indice di liquidità	2,34	1,43	
Indice di disponibilità	2,34	1,42	
Indice di copertura delle immobilizzazioni	0,79	0,67	
Indipendenza finanziaria	0,31	0,26	
Leverage	3,22	3,27	
INDICI DI REDDITIVITA'			
Margini		AMT CT SPA	SOSTARE SRL
Margine operativo lordo (MOL)	15,0%	16,7%	-100,8%
Risultato operativo (EBIT)	13,0%	11,40%	-112,5%
Indici			
Return on Equity (ROE)	10,8%	18,98%	-6,50%
Return on Investment (ROI)	7,65%	5,85%	-0,70%
Return on sales (ROS)	11,48%	8,95%	-1,60%

Dalla suddetta tabella si evidenzia un sostanziale incremento generalizzato di diversi indicatori rispetto l'esercizio precedente, tra cui Margini di Tesoreria e Disponibilità, indici di liquidità e disponibilità. Tale aumento è determinato sia dalla diminuzione della passività corrente dovuto alla diminuzione dei debiti verso i fornitori, estinzione dei debiti bancari, notevole riduzione dei debiti previdenziali conseguentemente all'adempimento delle rateizzazioni, sia grazie al rallentamento delle restrizioni epidemiologiche da covid-19 che hanno permesso di aumentare le liquidità immediate.

Alcuni indici rimangono non confrontabili. Ad esempio il MOL ed EBIT del 2020, che in Amt Ct Spa sono pari rispettivamente al 16,7% e 11,40%, invece nella ex Sostare Srl entrambi hanno un valore negativo (-100,8% e -112,5%), dovuto sia ad un calo del fatturato che ad un complessivo peggioramento delle incidenze dei costo operativi.

Altri indici non confrontabili sono quelli di Redditività, quali Roe, Roi e Ros. Nel 2020 la ex Sostare Srl presenta un ROE negativo pari a -6,5%, ROI pari a -0,7% e ROS pari a -1,60%. Suddetti valori sono determinati da una perdita netta di € 73.617, di cui i ricavi ammontano a €5.613.750 e il Risultato Operativo (EBIT) risulta negativo e pari ad € -89.788. Invece, la ex AMT Ct presenta gli stessi valori del tutto positivi, di cui un Utile di fatturato pari a €4.137.549, ricavi pari a €35.998.991 e un Risultato Operativo positivo pari a € 4.359.355.

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 2021, 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 (giugno 2022) e del TPL (dicembre 2022).

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 2021, anche nei primi mesi del 2022 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 2022, 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. È opportuno, a tal proposito, sottolineare che dei circa 44,7 milioni di euro, 14,8 sono direttamente riconducibili a stanziamenti del bilancio comunale, mentre 18,8 derivano da stanziamenti regionali, 0,2 da stanziamenti di comuni limitrofi e, come detto, circa 11 derivano da ricavi da utenti. Il citato piano finanziario è stato inoltre redatto assumendo che il contratto di servizio relativo alla sosta sia rinnovato o quantomeno prorogato alle medesime condizioni contrattuali. Tale scelta rappresenta la miglior stima possibile sulla base degli elementi a oggi disponibili. Come anticipato, attualmente l'Azienda opera in base a due distinti affidamenti diretti, resi secondo lo schema di affidamento "in house": uno, quello dei servizi di trasporto collettivo, andrà a scadenza il 31 dicembre 2022; l'altro, quello della sosta, scadrà il 30 giugno 2022.

Al di là delle scadenze nominali, sino ad oggi è stata manifestata dal Comune di Catania l'intenzione di allineare ed unificare le scadenze dei due contratti (presumibilmente attraverso la proroga del contratto della sosta) e procedere ad un nuovo affidamento unificato per il complesso dei servizi di mobilità.

Naturalmente, ad oggi non esistono atti formali che testimoniano l'indirizzo politico dell'Amministrazione Comunale: esistono tuttavia alcuni elementi concreti che possono far ipotizzare una continuità di affidamento e sono riconducibili innanzitutto al processo di fusione che, avviato nel corso del 2021, dovrà essere portato a compimento nel prossimo triennio per poter dar luogo con completezza ai benefici ed ai vantaggi attesi in termini di efficienza, di efficacia e di qualità dei servizi resi.

Va poi considerato il ruolo – necessariamente di lunga durata – che nel corso dell'ultimo biennio e già nel corso del primo semestre del 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 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.

Scontati – anche se non in modo definitivo – gli effetti negativi dell'emergenza sanitaria che comporta maggiori costi a fronte dei quali occorre attendere i periodici interventi compensativi del Governo, nello scenario dell'esercizio 2022 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 tra la fine del 2021 e, soprattutto, 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. Fortunatamente, almeno per tutto il 2022, le condizioni di acquisto realizzate con le procedure realizzate a fine 2020 consentono di acquistare quantomeno il fabbisogno di gas naturale ad un prezzo prestabilito e questo (al netto di eventuali revisioni straordinarie delle condizioni di fornitura) consente di assorbire per buona parte dei carburanti utilizzati le oscillazioni verso l'alto del mercato. Tuttavia, per i consumi di gasolio e, a partire dal 2023 per i consumi di gas naturale, andrà certamente scontato un incremento dei costi connessi e che oggi incidono per circa il 6% dei ricavi operativi.

Se gli incrementi di costo per i carburanti costituiscono un elemento di incertezza e variabilità, legati come sono agli andamenti di mercato, a partire dal secondo semestre 2022 dovranno essere acquisiti gli esiti del rinnovo del contratto collettivo nazionale (scaduto già da più di tre anni) raggiunto nel mese di maggio: le condizioni economiche del rinnovo comporteranno un incremento del costo del personale di AMTS valutabile in circa il 4% del costo netto (1,2 milioni di euro annui).

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.

Entro l'estate, inoltre, saranno attivate 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 2022 (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 2021, 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.

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, Ferrovie 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.

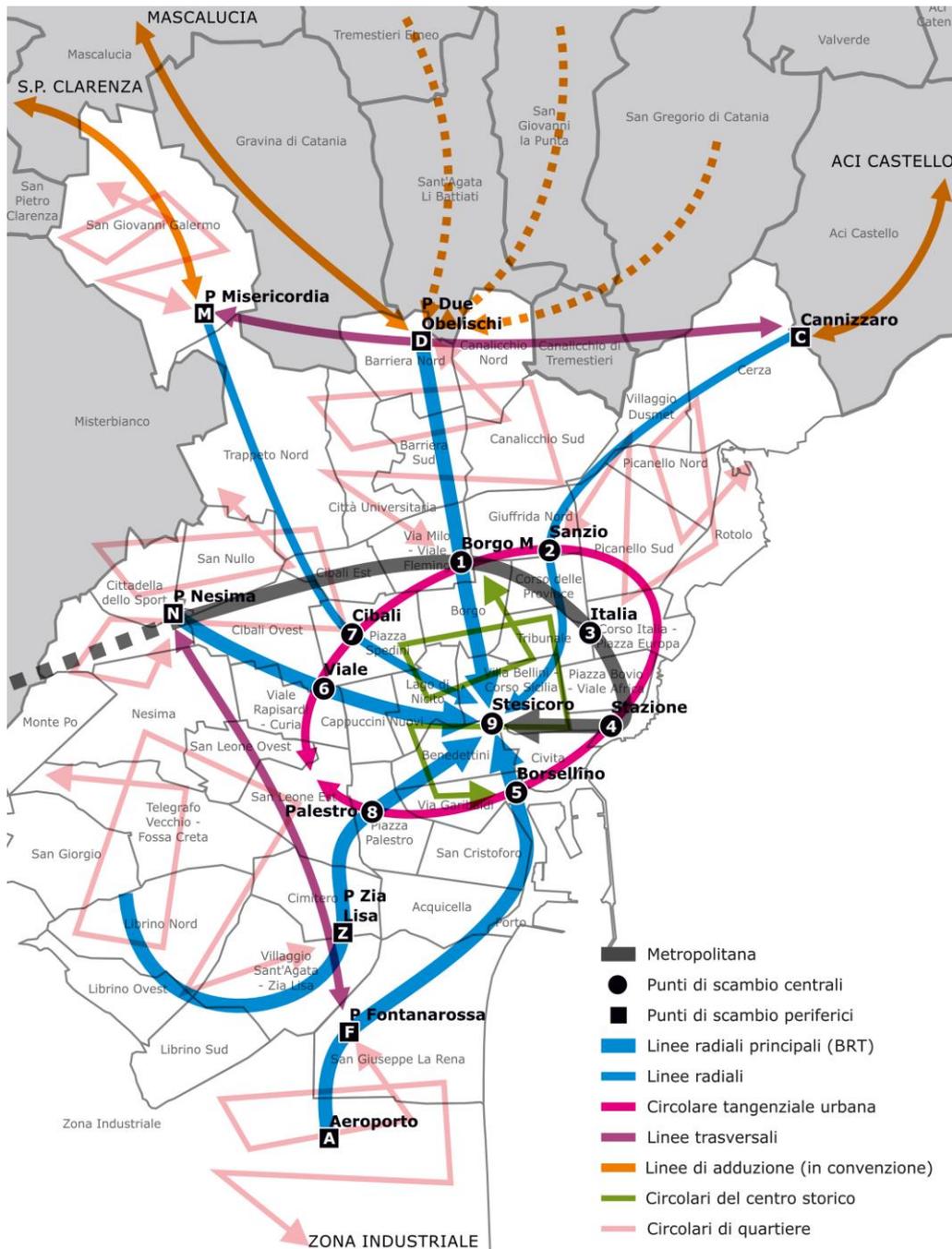
Tra le azioni di progetto, rilevano le seguenti:

- 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.
- 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.
- Realizzare una nuova centrale di Bigliettazione Elettronica, integrandola con quella di AVM, in grado di erogare nuovi servizi di ticketing e infomobilità;
- 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 strutturazione della rete con poli centrali ed esterni e linee «funzionali»;
- Aumento della regolarità di esercizio, legata alla riduzione della lunghezza delle linee e all'incremento 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

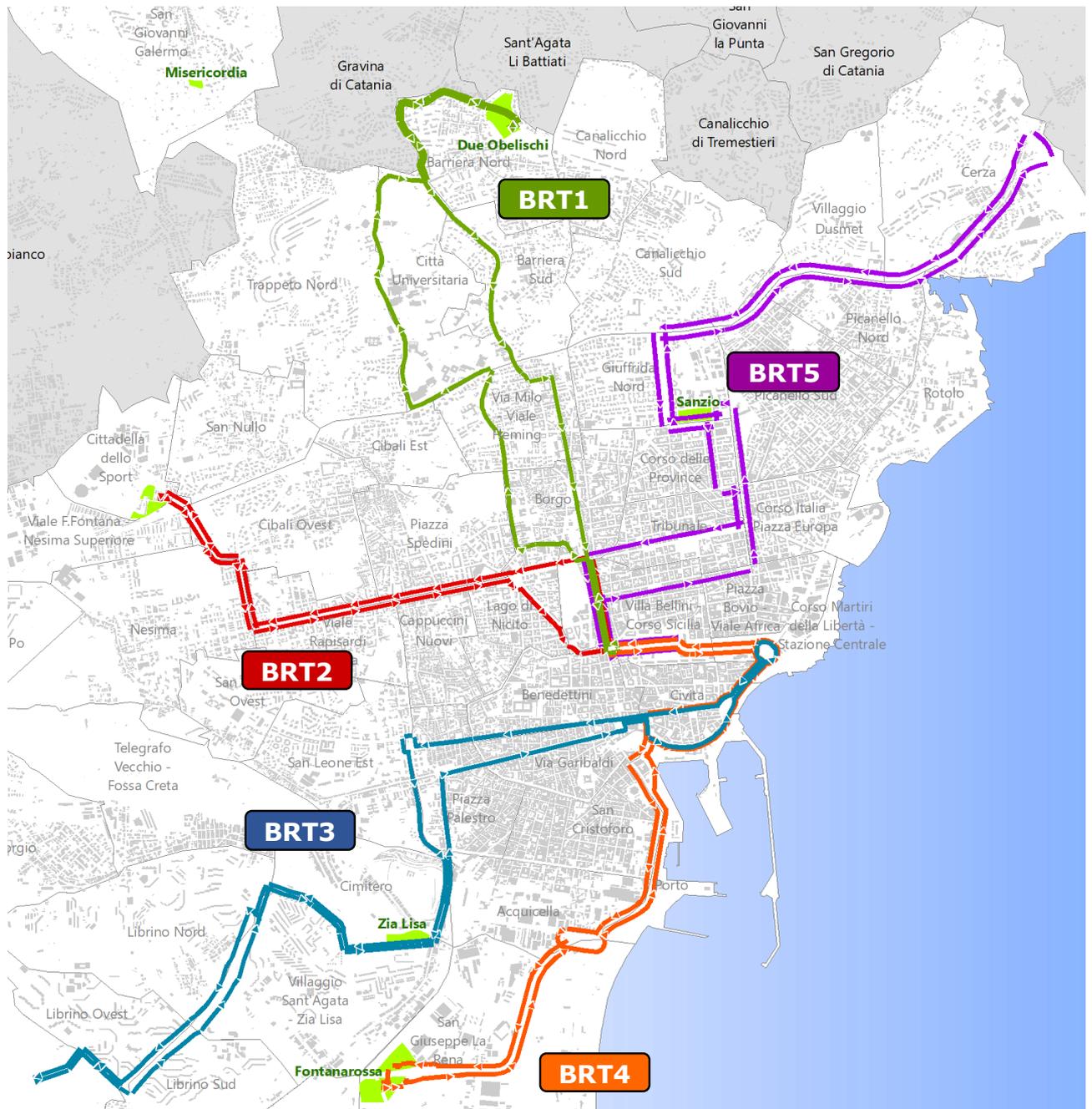
Completamento del sistema di linee di forza (BRT)

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 2001 si è proceduto ad una riqualificazione del percorso che ha portato all'estensione della percentuale di indipendenza dal traffico veicolare privato.

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
- BRT5 – Linea veloce Cannizzaro – Sanzio – 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 esperito le procedure di gara ed affidato i lavori di realizzazione della nuova linea BRT5, che sarà completata, secondo cronoprogramma, nel luglio 2022.

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

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

- la Società non ha operato rivalutazioni delle immobilizzazioni;
- 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 e 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 31.12.2021 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 31.12.2021 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 2021 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 inadempimento 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, che tra la fine del 2021 e, soprattutto, 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. Fortunatamente, almeno per tutto il 2022, le condizioni di acquisto realizzate con le procedure realizzate a fine 2020 consentono di acquistare quantomeno il fabbisogno di gas naturale ad un prezzo prestabilito e questo (al netto di eventuali revisioni straordinarie delle condizioni di fornitura) consente di assorbire per buona parte dei carburanti utilizzati le oscillazioni verso l'alto del mercato. Tuttavia, per i consumi di gasolio e, a partire dal 2023 per i consumi di gas naturale, andrà certamente scontato un incremento dei costi connessi e che oggi incidono per circa il 6% dei ricavi operativi.

Se gli incrementi di costo per i carburanti costituiscono un elemento di incertezza e variabilità, legati come sono agli andamenti di mercato, a partire dal secondo semestre 2022 dovranno essere acquisiti gli esiti del rinnovo del contratto collettivo nazionale (scaduto già da più di tre anni) raggiunto nel mese di maggio: le condizioni economiche del rinnovo comporteranno un incremento del costo del personale di AMTS valutabile in circa il 4% del costo netto (1,2 milioni di euro annui).

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 2021, in conseguenza della fusione per incorporazione della Società Sostare Srl nella Società AMT CT Spa, i dipendenti in forza sono stati in media n. 690, 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 2021 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 2021, 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.

Questa attività è stata svolta tramite periodici sopralluoghi accompagnati da verbali e Relazioni Tecniche ove sono state riportate le Misure di Prevenzione da attuare per migliorare la sicurezza nei luoghi di lavoro.

In particolare, nella Rimessa 1 sono state mantenute in sicurezza le coperture ed effettuati regolari lavori di normale manutenzione (servizi igienici ed uffici).

E' stata tenuta la Riunione Periodica della Sicurezza, così come previsto dalla normativa vigente, nella quale si è affrontato ogni specifico tema, rilevando, secondo quanto esposto dal Medico competente, che i dati sono confortanti. Difatti dall'esito delle visite non vi sono particolari prescrizioni o limitazioni di mansione.

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 2021 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 più elevati standard qualitativi. Il sistema di gestione della qualità aziendale è certificato da RINA.

h) Informazione utilizzo maggior termine

Ai sensi dell'art. 20, comma 2 dello statuto sociale si informa che l'Amministrazione Unico ha determinato, con parere favorevole del Collegio Sindacale, l'utilizzo del maggior termine e ciò ai sensi della normativa vigente, in considerazione, soprattutto della fusione per incorporazione della società Sostare Srl nella società AMT Catania Spa che è avvenuta il 1° Luglio 2021, di cui effetti contabili sono decorsi a far data 1° Gennaio 2021.