



**ASSETTI ORGANIZZATIVO-GESTIONALI DEL
SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE
REPORT RILEVAZIONE**

SICILIA

Indice

HIGHLIGHTS	5
1. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN SICILIA	7
1.1. OFFERTA DI MOBILITÀ	7
1.2. DOMANDA DI MOBILITÀ	8
1.3. AREE A DOMANDA DEBOLE	8
1.4. RISORSE IN CONTO ESERCIZIO	9
1.5. RISORSE IN CONTO CAPITALE	11
2. ASSETTI ORGANIZZATIVI	15
2.1. GOVERNANCE ISTITUZIONALE	15
2.2. ATTORI ISTITUZIONALI E RELATIVE COMPETENZE	15
2.3. IL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	16
3. ANALISI CARATTERISTICHE DEI GESTORI	18

Indice tabelle

Tabella 1 - Autobus Tpl urbano per classificazione ambientale.....	7
Tabella 2 - Autobus Tpl extraurbano per classificazione ambientale	7
Tabella 3 - Treni in circolazione	7
Tabella 4 - Domanda di mobilità	8
Tabella 5 - Aree a domanda debole	9
Tabella 6 - Risorse in conto esercizio	10
Tabella 7 - Risorse in conto capitale.....	11
Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma	12
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	13
Tabella 10 – Ambito e tipologia di servizio	18
Tabella 11 - Analisi per classe dimensionale.....	20
Tabella 12 - Alcune dimensioni economiche del settore.....	21

Indice figure

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria.....	8
Figura 2 - Suddivisione risorse in conto esercizio per tipologia di servizio.....	11
Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio.....	12
Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma.....	13
Figura 5 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro	14
Figura 6 - Composizione azionaria.....	21

Il **Progetto ReOPEN SPL**¹, in continuità con l'esperienza svolta su impulso del Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie nel periodo 2011-2016, si pone la generale finalità di migliorare le competenze delle amministrazioni territoriali impegnate nei processi di organizzazione ed efficientamento dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete, caratterizzati da complessità sia di tipo **organizzativo-istituzionale**, sia connesse all'**efficienza gestionale** e alla **razionalizzazione della spesa pubblica**. In tale contesto, INVITALIA, soggetto attuatore dell'iniziativa, raccoglie, mette a sistema, elabora e analizza dati e informazioni riguardanti la dimensione organizzativo-territoriale dei servizi² e gli aspetti economico-gestionali delle aziende attive sul territorio.

Il rapporto è frutto dell'attività di monitoraggio e rilevazione del servizio di **Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, condotta analizzando la situazione in essere sul territorio di ciascuna regione italiana.

Gli assetti organizzativo-istituzionali della governance locale sono desunti dall'analisi della normativa regionale e dei principali atti amministrativi e pianificatori in materia di TPL adottati dagli enti territoriali competenti (regione, enti di governo per il TPL, enti di area vasta, altri enti locali). Particolare attenzione è dedicata alle caratteristiche del bacino territoriale di competenza e dei corrispondenti Enti di governo (costituzione, modelli organizzativi, operatività).

L'analisi degli assetti gestionali rappresenta, invece, la situazione degli operatori esercenti il servizio, che sono stati individuati consultando l'elenco degli associati (ASSTRA, ANAV e AGENS), i siti delle regioni italiane, i siti degli Enti di governo (se costituiti) e i siti dei comuni con più di 30000 abitanti.

Il presente documento è stato predisposto a ottobre 2019. I dati riferiti agli aspetti gestionali sono stati rilevati fra gennaio e maggio del 2019.

¹ Acronimo di **Regolamentazione, Organizzazione, Pianificazione, Efficienza Nei Servizi Pubblici Locali** di interesse economico generale a rete.

² I comparti di interesse del Progetto ReOPEN SPL sono: gestione rifiuti urbani, servizio idrico integrato, trasporto pubblico locale.

Highlights

Parco mezzi

Treni > 15 anni (%)		Autobus urbani euro 0 - euro 1 (%)		Autobus extraurbani euro 0 - euro 1 (%)	
Sicilia	Italia	Sicilia	Italia	Sicilia	Italia
58,9	40,5	5,2	2,7	13,1	5,6

Risorse disponibili per investimenti

Risorse Sicilia/Italia (%)	Risorse per abitante-mezzi su gomma		Risorse per abitante-mezzi su ferro	
	Sicilia	Italia	Sicilia	Italia
11,3	31	28	61,8	40

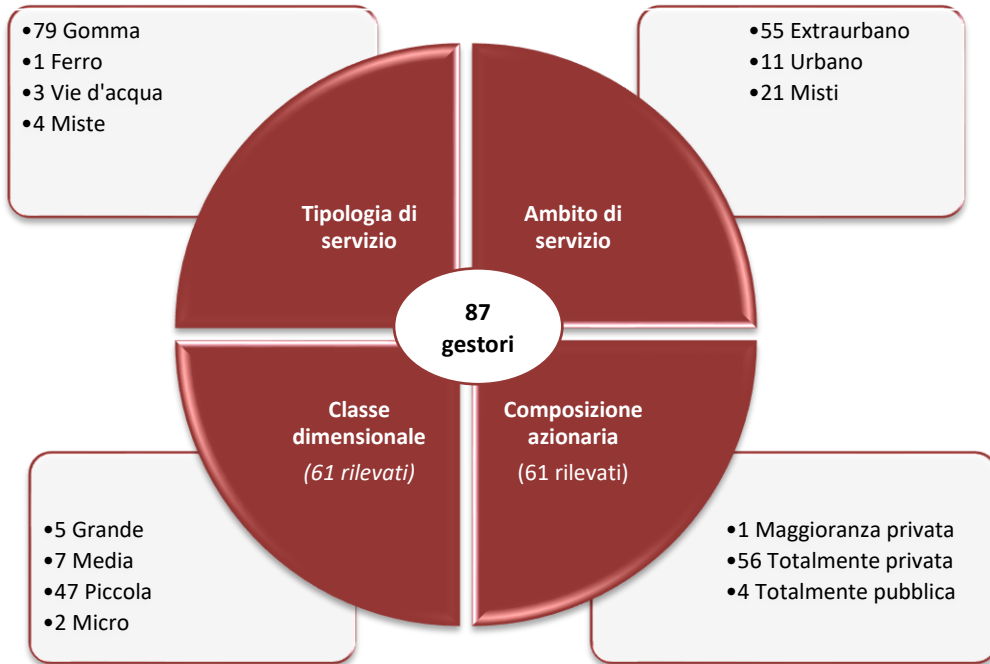
Risorse in conto esercizio

Risorse Sicilia/Italia (%)	Risorse per abitante		Risorse per km ²	
	Sicilia	Italia	Sicilia	Italia
4,1	66	132	12.940	26.339

Governance istituzionale

Con Decreto n.1395/2017 dell'Assessore delle infrastrutture è stata proposta la suddivisione del territorio regionale in 4 bacini, articolati nelle tre Città Metropolitane, con l'aggregazione di territori contigui e funzionalmente collegati (Palermo-Trapani; Catania-Siracusa-Ragusa e Messina) e nell'area del centro-sud dell'Isola (Agrigento-Caltanissetta-Enna).

Principali caratteristiche del settore



Alcune dimensioni del Settore

Valore produzione Sicilia/Italia (%)	Costo del personale/Valore della produzione (%)		Gestori in perdita (%)	
	Sicilia	Italia	Sicilia	Italia
5	47,9	46,3	18	18,1

1. Il trasporto pubblico locale in Sicilia

1.1. Offerta di mobilità

In Sicilia sono in circolazione 0,4 autobus ogni 1000 abitanti (per un totale di 2.490 autobus), dato poco al di sotto della media nazionale (0,7). Di questi, 936 effettuano il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) urbano, ripartiti per il 5,2% in mezzi altamente inquinanti³ e per solo il 33,6% a basso impatto ambientale.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)	Elettrico (%)
Sicilia	939	5,2	61,2	32,5	1,1
Sud e Isole	4.359	6,1	47,9	45,3	0,7
Italia	18.812	2,7	43,8	52,5	1

Fonte: PNMS (2018)

La tabella seguente evidenzia una flotta di autobus, per il servizio extraurbano, composta soltanto per il 22,3% da mezzi con una classe ambientale di categoria Euro 5 o Euro 6. La quota di bus delle classi ambientali più datate in circolazione si colloca invece molto al di sopra della media nazionale. Il quadro sintetizzato, nelle prime due tabelle, mostra una scarsa sostenibilità ambientale del materiale rotabile su gomma siciliano.

Territorio	Autobus	Euro 0 – Euro 1 (%)	Euro 2 – Euro 4 (%)	Euro 5 – Euro 6 (%)
Sicilia	1.554	13,1	64,6	22,3
Sud e Isole	9.380	8,7	61,2	30,1
Italia	23.986	5,6	57,8	36,5

Fonte: PNMS (2018)

Inoltre, secondo il Rapporto *Pendolaria* di Legambiente (2018), in Sicilia sono in circolazione 174 treni, con una età media pari a 19,5 anni, e una percentuale di treni con età superiore a 15 anni pari a 58,9%. I dati segnalano un elevato ritardo nell'ammmodernamento parco rotabile su ferro in questa Regione.

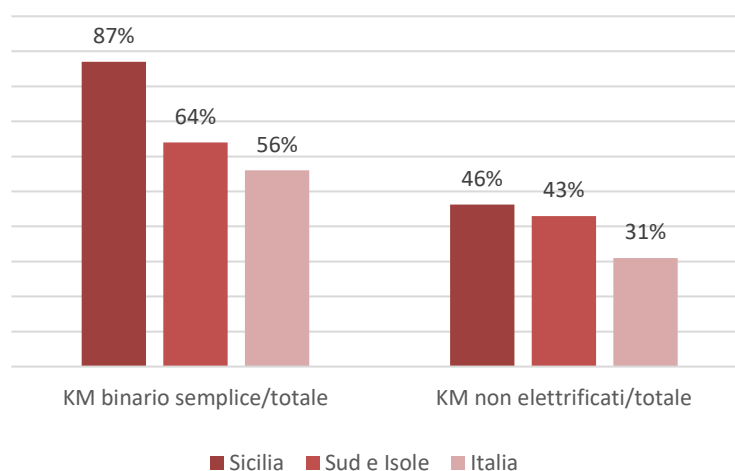
Territorio	Treni	Età media	Treni > 15 anni
Sicilia	174	19,5	58,9%
Sud e Isole	1.114	18,8	56,9%
Italia	3.056	15,4	40,5%

Fonte: Rapporto *Pendolaria* – Legambiente (2018).

In termini di qualità infrastrutturale sono state considerate le percentuali dei km di rete ferroviaria a binario semplice, anziché doppio, e dei km di rete non elettrificata. Sempre secondo il Rapporto *Pendolaria* la rete ferroviaria è di 1490 km, di cui il 87% è a binario semplice e il 46% a binari non elettrificati. Queste percentuali evidenziano un **forte ritardo rispetto alla media delle regioni italiane**.

³ Il dato va letto alla luce delle disposizioni riguardanti la circolazione di mezzi inquinanti, ed in particolare: la Legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 232, che vieta a partire dal 1° gennaio 2019 la circolazione di veicoli a motore categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0; il Decreto-Legge 2017, n. 50, art. 27, comma 11- bis, che disciplina i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro1. Questo dato è nettamente al di sopra sia della media nazionale (21,7%), sia della quota riferita all'area del Mezzogiorno (25,2%).

Figura 1 - Infrastruttura ferroviaria



Fonte: nostre elaborazioni su dati Legambiente 2018

1.2. Domanda di mobilità

Secondo i dati Istat e ACI (2017), in Sicilia il 12,4% della popolazione utilizza i mezzi di trasporto pubblico per motivi di studio e di lavoro. Il numero di autovetture e motocicli sul totale della popolazione, considerato come indicatore dell'utilizzo del mezzo privato in sostituzione del trasporto pubblico, è invece pari a 779 ogni 1000 abitanti. **I dati evidenziano come il TPL locale ricopra un ruolo subalterno rispetto alla mobilità individuale, anche rispetto alla già bassa media di utilizzo nel Mezzogiorno.**

Tabella 4 - Domanda di mobilità		
Territorio	Utilizzo TPL ⁴	Tasso di motorizzazione ⁵
Sicilia	12,4%	779
Sud e Isole	18,7%	714
Italia	20,4%	747

Fonte: ISTAT (2017)

1.3. Aree a domanda debole

La Delibera n. 48 del 30 marzo 2017, emessa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla Misura 2 propone i criteri di tipo territoriale che gli Enti competenti per la programmazione e pianificazione del TPL⁶ possono impiegare per l'identificazione delle aree a domanda debole. Ai sensi della Delibera, un'area può essere considerata a domanda debole se il suo territorio presenta:

⁴ La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più e gli studenti fino a 34 anni (inclusi i bambini che frequentano asilo nido, scuola dell'infanzia ed elementare) che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università, scuola e asilo. Sono considerati mezzi di TPL: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere (sono esclusi i pullman e le navette aziendali).

⁵ Autovetture + motoveicoli/Popolazione*1000 abitanti.

⁶ Ai sensi della delibera ART n. 48 del 30 marzo 2017, i soggetti competenti per l'individuazione dei parametri di definizione delle aree a domanda debole sono "gli Enti con competenze nella pianificazione e programmazione dei servizi, ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997", ovvero, salvo specifica delega a Province e Comuni, le Regioni.

- 1) bassa densità abitativa: densità abitativa pari o inferiore a 50 abitanti/km² (in alcuni 30 abitanti/km²);
- 2) basso grado di urbanizzazione: percentuale di popolazione residente in celle cosiddette rurali - ossia aventi densità inferiore a 300 abitanti/km² e 5.000 abitanti complessivi - maggiore del 50%;
- 3) popolazione di età elevata: percentuale di popolazione residente, stabilita dai suddetti enti, (di età maggiore o uguale a 70 anni);
- 4) quota altimetrica maggiore di 600 metri sopra il livello del mare.

Queste caratteristiche vanno inoltre considerate in combinazione con quelle così definite “temporali” e “socio-economiche”, più difficilmente e univocamente attribuibili ad un territorio. Inoltre, qualora il soggetto competente lo ritenga opportuno, può identificare e applicare eventuali ulteriori criteri di individuazione della domanda debole.

Rispetto ai quattro criteri di tipo territoriale sintetizzati nella tabella 5 non si registrano specifiche peculiarità, rispetto ai valori medi delle macro-aree di riferimento, tali da determinare un numero di aree a domanda debole superiore rispetto alla media italiana.

Territorio	Bassa densità ⁷ abitativa (% comuni)	Basso grado di urbanizzazione (%comuni)	Quota altimetrica 600 m + (%comuni)	Popolazione 70+ (% popolazione)
Sicilia	22,2%	62,3%	24,9%	15,4%
Sud e Isole	32,7%	72,7%	29,2%	12,8%
Italia	27,6%	67,7%	31,6%	14,4%

Fonte: ISTAT (2017)

1.4. Risorse in conto esercizio

Seppur in costante aumento negli ultimi anni, le tariffe applicate dalle aziende che operano nel settore del trasporto pubblico locale in Italia si collocano fra le più basse nell'intero territorio europeo, sia in termini nominali sia in relazione al reddito disponibile⁸. Ciò contribuisce in maniera significativa al persistere di un insufficiente **livello di copertura dei costi operativi con i ricavi da traffico, che si attesta mediamente poco sopra il 30%**⁹; fondamentale risulta di conseguenza il ruolo dei sussidi pubblici, che consentono la copertura della restante quota parte dei costi. Dal bilancio regionale di previsione¹⁰ risultano stanziati, per il 2018,

⁷ I dati si riferiscono al 2011, ultimo censimento Istat disponibile.

⁸ Ad esempio, secondo un'indagine ASSTRA, il costo del biglietto per il TPL urbano in media fra le città di Roma, Milano, Napoli e Torino è di 1,58€. In Spagna, la media fra Madrid, Barcellona e Valencia è di 1,73€; in Francia, fra Parigi e Lione, 1,90€; in Germania, in media fra Berlino, Amburgo, Colonia e Monaco di Baviera, circa 3€. La tariffa più elevata si registra nel Regno Unito: nella città di Londra il costo del biglietto si attesta a 5,50€. Cfr. Relazione annuale ASSTRA 2019, *Le aziende del Trasporto pubblico locale – Alla ricerca della giusta rotta*.

⁹ I dati disponibili al riguardo non sono univoci. Secondo quanto riportato dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto pubblico locale nella sua Relazione al Parlamento per l'anno 2016 (dati 2015), infatti, il grado di copertura medio dei costi operativi si attesta al 37%, ma la più recente Relazione annuale ASSTRA 2019 lo segnala al 33,3%.

¹⁰ Nel rispetto del principio cardine della programmazione della gestione, le Regioni adottano ogni anno il bilancio di previsione finanziario, le cui previsioni, riferite ad un orizzonte temporale almeno triennale, sono elaborate sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel Documento di economia e finanza regionale.

334.261.550¹¹ onnicomprensivi sia delle risorse proprie che statali (nello specifico 119.000.000 per il trasporto ferroviario e 151.000.000 per il trasporto pubblico locale),

Nella tabella seguente si può osservare che in relazione alle risorse per abitante, la Sicilia con 66 €/ab e 12.940 €/Km² evidenzia una condizione di scarso supporto finanziario pubblico per la mobilità collettiva.

Tabella 6 - Risorse in conto esercizio					
Territorio	FNT (Regioni a statuto ordinario)	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse per Km ²	Risorse per abitante/Km ²
Sicilia	-	334.261.550	66	12.940	1.717.683
Sud e Isole	1.400.872.691	2.584.425.443	125	20.877	1.931.244 ¹²
Italia	4.931.320.862	7.974.501.079	132	26.339	1.991.338 ¹³

Fonte: nostre elaborazioni su dati MIT e OpenBDAP (2018) – valori in euro.

La figura seguente evidenzia la suddivisione delle risorse, in termini percentuali, tra le diverse tipologie di servizio, come categorizzate nei bilanci di previsione delle Regioni:

- trasporto su ferro;
- trasporto pubblico locale;
- trasporto per vie d'acqua;
- altre modalità di trasporto¹⁴;

Dall'analisi emerge che il 45,2 % della spesa in conto esercizio è destinata al trasporto pubblico locale (gomma, autofiltranviario, metropolitano, tranviario e funiviario), rispetto ad una media italiana che si attesta al 57,9%.

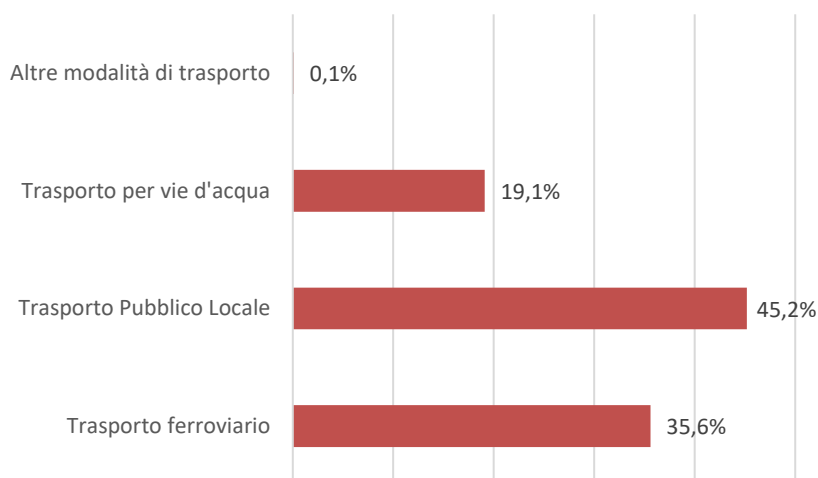
¹¹ I dati elaborati sono stati estratti dal bilancio di previsione 2017-2019. Essi si riferiscono alla sola spesa corrente per il trasporto pubblico locale e ferroviario onnicomprensivi sia delle risorse proprie che del trasferimento dello Stato.

¹² Il risultato è ottenuto dividendo il rapporto risorse/densità abitativa per il numero di regioni corrispondenti all'area di riferimento.

¹³ Vedi nota 13.

¹⁴ In altre modalità di trasporto rientrano i costi per l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, utilizzo, costruzione e manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per le altre modalità di trasporto, diverse dal trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e trasporto per vie d'acqua. Comprende le spese per sistemi di trasporto aereo. Comprende le spese per la vigilanza e la regolamentazione dell'utenza, delle operazioni dei relativi sistemi di trasporto (concessione di licenze, approvazione delle tariffe per il trasporto merci e passeggeri e delle frequenze del servizio, ecc.) e della costruzione e manutenzione delle relative infrastrutture, inclusi aeroporti. Comprende le spese per sovvenzioni, prestiti o sussidi a sostegno del funzionamento, della costruzione, della manutenzione o del miglioramento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto. Comprende le spese per la gestione e il monitoraggio dei contratti di servizio con gli enti e le società affidatarie dei servizi di trasporto e per il monitoraggio qualitativo e quantitativo dei relativi servizi.

Figura 2 - Suddivisione risorse in conto esercizio per tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni su dati OpenBDAP (2018).

1.5. Risorse in conto capitale

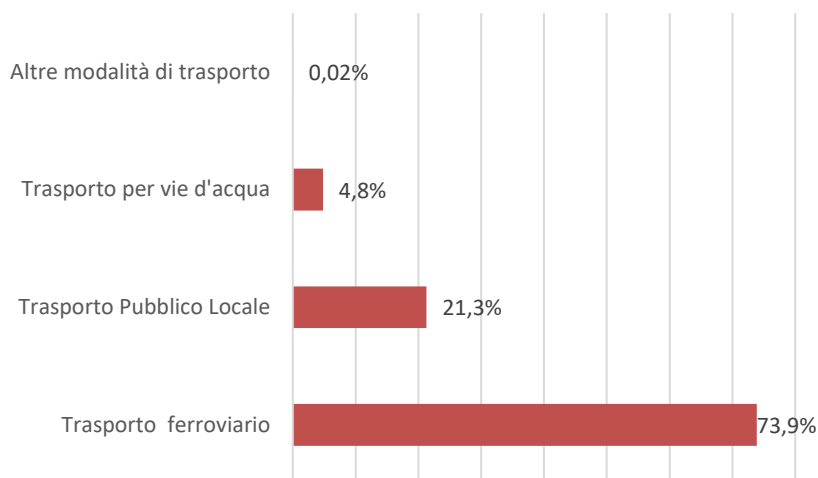
Come sottolineato nel primo paragrafo la Regione Sicilia presenta un parco rotabile e infrastrutturale vetusto se paragonata alla media italiana, malgrado ciò, dal bilancio di previsione (2018 per gli anni 2018-2019-2020) non emerge un cambio di passo al fine di recuperare il ritardo rispetto alla media delle altre regioni italiane. Complessivamente per il triennio 2018-2020 sono state previste **spese per investimenti pari 14 €/ab, rispetto ad una media italiana pari a 61 €/ab.**

Tabella 7 - Risorse in conto capitale		
Territorio	Risorse in conto capitale (2018-2020)	Risorse pro capite
Sicilia	70.750.527	14
Sud e Isole	671.005.315	32
Italia	3.692.832.850	61

Fonte: elaborazioni su dati OpenBDAP (2018) – valori in euro.

La figura seguente mostra la suddivisione delle risorse per investimenti, tra le diverse tipologie di servizio. Si sottolinea che **il 70% della spesa in conto capitale è destinata al trasporto pubblico locale.**

Figura 3 - Suddivisione risorse in conto capitale per tipologia di servizio



Fonte: nostre elaborazioni OpenBDAP (2018)

Per il trasporto pubblico locale su gomma sono stati considerati i contributi pubblici stanziati con:

- legge di bilancio 2016 (con il DM 345/2016 sono stati ripartiti fra le regioni 352,4 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016);
- legge di bilancio 2016 (con il DM 25/2017 sono stati ripartiti fra le regioni 150 milioni di euro per gli anni 2017-2019 per l'acquisto di mezzi adibiti al TPL);
- Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (con delibera CIPE 54/2016, sono stati ripartiti fra le regioni 200 milioni di euro, destinati per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno);
- Da due addendum (Dicembre 2017 e Febbraio 2018) al piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020, per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL;
- Si sottolinea che non è tenuta in conto la dotazione finanziaria (3,7 miliardi di euro per il periodo 2019-2033) stanziata con legge di bilancio 2017, ancora in attesa di essere ripartita con decreto interministeriale MIT di concerto con il MISE e il MEF, a favore di Regioni, Comuni capoluogo delle città metropolitane e Comuni capoluogo delle provincie ad alto inquinamento, così come definito dal Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

La Regione Sicilia, in termini di risorse pro capite disponibili per investimenti in materiale rotabile, si attesta poco al disopra della media nazionale, **tuttavia dispone di minori risorse rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno.**

Tabella 8 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma¹⁵

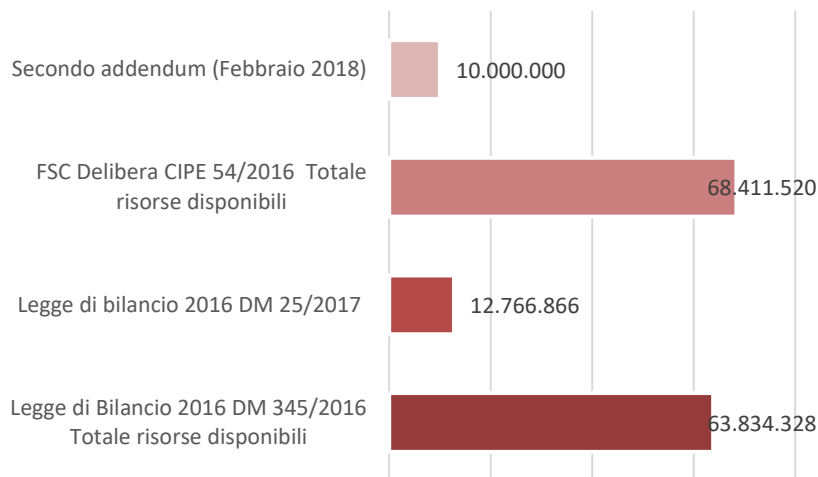
Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Sicilia	112.354.251	42.658.463	155.012.713	31	9%
Sud e Isole	742.879.832	197.143.833	940.023.665	45	61%
Italia	1.222.255.951	486.420.311	1.704.655.934	28	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019) – valori in euro.

¹⁵ Si noti che alcuni degli interventi pubblici, riportati in tabella, si riferiscono genericamente a mezzi adibiti per il TPL e non solo a quelli su gomma.

La quota principale di risorse utilizzabili per la Sicilia proviene dal FSC.

Figura 4 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su gomma



Fonte: nostre elaborazioni OpenBDAP (2018) - valori in milioni di euro

Per l'acquisto del materiale rotabile ferroviario sono stati considerati i contributi pubblici stanziati con:

- Legge di bilancio 2016 (con il DM 408/2017 sono stati ripartiti fra le regioni 640 milioni di euro per il periodo 2019-2022);
- Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (con delibera CIPE 54/2016, sono stati ripartiti fra le regioni 800 milioni di euro per il periodo 2017-2021, destinati per l'**80% alle Regioni del Mezzogiorno**);

Dalla tabella 9 si evince che la regione Sicilia ha a disposizione, per gli investimenti in materiale rotabile su ferro, **circa 62 euro per abitante**, a fronte dei 65 euro del media del Mezzogiorno.

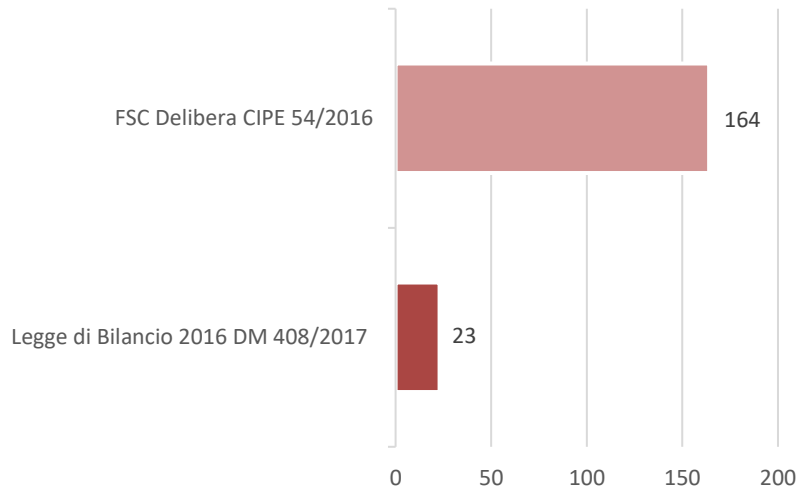
Tabella 9 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro

Territorio	Risorse derivate	Cofinanziamento	Risorse complessive	Risorse per abitante	Risorse derivate/ totale risorse derivate
Sicilia	187.570.064	124.722.789	312.342.853	61,8	13%
Sud e Isole	816.012.753	542.875.168	1.358.887.921	65	57%
Italia	1.440.100.000	985.666.667	2.398.766.667	40	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019).

Le risorse di cui sopra sono state stanziare prevalentemente con Delibera CIPE 54/2016.

Figura 5 - Risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile su ferro



Fonte: nostre elaborazioni su dati ASSTRA/Cassa Depositi e Prestiti (2019).

2. Assetti organizzativi

2.1. Governance istituzionale

L'analisi comparata della disciplina di settore prevista dalle leggi regionali consente di individuare **tre modelli** di articolazione della governance del servizio di trasporto pubblico locale, che si differenziano sulla base del grado di concentrazione/distribuzione delle funzioni e delle competenze fra i livelli di governo.

Il **modello accentrato** prevede che **un solo livello di governo** sia competente per la pianificazione, la programmazione, il monitoraggio e l'affidamento dei servizi: l'accentramento delle funzioni può avvenire in capo alla **Regione** o a un'**Agenzia regionale ad hoc**.

Nel modello **decentrato**, la Regione rimane titolare della competenza a pianificare, programmare e monitorare il servizio e a definirne gli indirizzi tariffari, mentre l'**affidamento dei servizi**, con la gestione dei relativi contratti, può spettare alle **Province**, ai **Comuni**, agli **Enti di governo delle unità territoriali di riferimento** (ATO/Bacini) o alle **Agenzie ad hoc**, su base provinciale o di aggregazioni di Province.

Nel modello **misto**, da ultimo, le competenze per la gestione del servizio di TPL sono variamente articolate fra i livelli di governo.

Nel piano integrato delle infrastrutture e della mobilità adottato con Decreto n.1395/2017 dell'Assessore delle infrastrutture e della mobilità vi è una **proposta di suddivisione del territorio regionale in quattro bacini ottimali del TPL** articolati nelle tre Città Metropolitane, con l'aggregazione di territori contigui e funzionalmente collegati ai poli principali (Palermo-Trapani; Catania-Siracusa-Ragusa e Messina) e nell'area del centro-sud dell'isola (Agrigento-Caltanissetta-Enna).

L'**Azienda Siciliana Trasporti**, istituita con la legge regionale 22 agosto 1947, n. 7, è persona giuridica pubblica. Ha lo scopo di provvedere a servizi di trasporti di persone e di cose, per il più efficiente soddisfacimento delle esigenze dei trasporti nella Regione. L'Azienda ha i seguenti organi: un Presidente, un Consiglio di Amministrazione, un Collegio di Sindaci, un Direttore generale. Il Governo della Regione ha poteri di vigilanza sull'attività dell'Ente.

La competenza della Regione in materia di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale è stabilita innanzitutto nello Statuto speciale e nelle relative norme di attuazione.

2.2. Attori istituzionali e relative competenze

Nella Regione Sicilia che in tale materia - per effetto dei principi costituzionali di autonomia dei poteri locali - ha competenza esclusiva, non è stata ancora emanata una Legge Regionale organica di riforma del Trasporto Pubblico Locale in attuazione dei principi stabiliti nel D.Lgs 19 novembre 1997, n. 422.

L'articolo 27, comma 6 della legge regionale 19 dicembre 2005, n. 19 (Misure finanziarie urgenti e variazioni al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 2005. Disposizioni varie, pubblicata nel supplemento ordinario G.U.R.S. 23 dicembre 2005 n. 56) disciplina i principi da osservare per la pianificazione del riassetto organizzativo e funzionale del trasporto pubblico locale della Regione.

Nelle more dell'approvazione del piano di "riassetto organizzativo" e "funzionale" del trasporto pubblico locale, al fine di assicurare la "continuità" del servizio pubblico, le concessioni in atto vigenti accordate dalla Regione e dai Comuni sono state trasformate in contratti di affidamento provvisorio della durata di cinque anni (i contratti sono stati stipulati con le stesse Aziende già concessionarie dei servizi).

La Regione Sicilia con Delibera di Giunta n. 1992009 e con successivo Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni del 14 agosto 2009 ha provveduto alla proroga della data di scadenza dei contratti di affidamento provvisorio al 31 dicembre 2015.

2.3. Il sistema di pianificazione e programmazione

Con la legge regionale n. 68 del 14 giugno 1983 la regione Sicilia si dota di una normativa che disciplina la predisposizione del **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)**, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali nel territorio siciliano e per il collegamento con le isole minori.

Il PRT deve definire anche la suddivisione del territorio regionale in bacini di traffico da individuare con i criteri di cui alla lett. a) dell'art. 2 della legge regionale 21 febbraio 1977, n. 7 che prevede come la suddivisione del territorio regionale in bacini di traffico viene individuata sulla base di reali ed omogenei indici di mobilità in rapporto agli insediamenti abitativi ed alle attività economiche e sociali, al fine di consentire, con criteri di gestione economica, lo sviluppo della imprenditoria pubblica in una armonica coesistenza con quella privata.

La programmazione della Regione Sicilia può essere descritta come un esempio di programmazione "a cascata", infatti da un Piano Direttore (1° livello), in cui sono rappresentati gli obiettivi globali e le scelte strategiche, si arriva alla Pianificazione di dettaglio (2° livello), che ha lo scopo di attuare le linee strategiche del Piano direttore attraverso diversi piani aventi oggetto le singole modalità di trasporto - Piani attuativi I- (3° livello).

Con. Decreto dell'Assessore del Turismo delle Comunicazioni e dei Trasporti n. 237/2002 è stato adottato il Piano Direttore¹⁶ che rappresenta il primo documento di inquadramento generale degli interventi nel settore dei trasporti. Esso individua le scelte strategiche di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione regionale dei sistemi di trasporto, in modo da renderla in linea con i riferimenti metodologici di livello nazionale. Il Piano Direttore, i Piani Attuativi e gli studi di fattibilità hanno costituito nel loro insieme il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM).

Con Decreto n.1395/2017 dell'Assessore delle infrastrutture e della mobilità viene adottato il Piano integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, il quale individua le opere strategiche da realizzarsi nel territorio della Regione Siciliana secondo gli orizzonti temporali in seguito definiti e, nel contempo, i principi per una gestione sostenibile del trasporto pubblico.

Atti e Documenti di Riferimento

- Legge Regionale n. 22 del 13 marzo 1950, Ordinamento dell'Azienda Siciliana Trasporti;
- L. R. n. 68 del 14 giugno 1983, stabilisce le linee del Piano Regionale dei Trasporti e le interrelazioni con la programmazione economica regionale;
- Legge regionale n 16 del 2017 (art. 14);
- L. R. n. 9 del 06/03/86. Istituisce le Province Regionali e affida ad esse compiti di intervento istituzionale sul sistema dei trasporti a livello infrastrutturale, organizzativo e gestionale;
- *Norme finanziarie e di programmazione economico finanziarie* L.R. n. 27 del 09/08/88. Interventi finanziari urgenti in materia di turismo, sport e trasporti;

¹⁶<http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/prt.htm>

3. Analisi caratteristiche dei gestori

L'analisi che segue classifica tutti i gestori rilevati per tipologia (gomma, ferro, per vie d'acqua) e ambito di servizio (urbano, extraurbano)¹⁷. Per alcuni di questi, inoltre, sono analizzati alcuni parametri di riferimento tenendo conto di quanto rilevato dalla piattaforma Aida Bureau Van Dijk per l'anno 2017¹⁸:

- Classe dimensionale¹⁹
- Composizione azionaria
- Dimensioni economiche del settore

In Sicilia sono stati individuati complessivamente 87 gestori. Di questi, come riportato nella seguente, 11 effettuano solo servizio urbano, 55 operano nell'ambito extraurbano la restante parte sono operatori misti. Trenitalia S.p.A. è l'unico operatore che opera unicamente su ferro.

Tabella 10 – Ambito e tipologia di servizio

Gestore	Settore di attività	
	Ambito di servizio	Tipologia
TRENITALIA S.p.A.	Extraurbano	Ferro
LIBERTY LINES S.P.A.	Extraurbano	Vie d'acqua
AMAT PALERMO S.P.A.	Urbano	Misto
AZIENDA METROPOLITANA TRASPORTI CATANIA S.P.A.	Urbano	Gomma
AZIENDA SICILIANA TRASPORTI S.P.A. ED IN BREVE: A.S.T. S.P.A.	Misto	Gomma
SAIS TRASPORTI SOCIETA' PER AZIONI IN SIGLA SAIS TRASPORTI S.P.A.	Extraurbano	Gomma
CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.P.A.	Extraurbano	Vie d'acqua
TRAGHETTI DELLE ISOLE S.P.A.	Extraurbano	Vie d'acqua
INTERBUS S.P.A.	Misto	Gomma
ETNA TRASPORTI S.P.A.	Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI SALEMI SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA	Misto	Gomma
SEGESTA AUTOLINEE S.P.A.	Extraurbano	Gomma
A.T.M. SPA TRAPANI (EX SAU/TRAPANI) SOCIO UNICO	Urbano	Gomma
PRESTIA E COMANDE' - S.R.L.	Extraurbano	Gomma
SALVATORE LUMIA S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE GALLO SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA	Extraurbano	Gomma
TRASPORTI URBANI AGRIGENTO T.U.A. S.R.L.	Misto	Gomma
JONICA TRASPORTI E TURISMO S.P.A.	Misto	Gomma

¹⁷ La tipologia di servizio fa riferimento a quanto stabilito nel l'art. 3, comma 2, della L.R. 22/98, che distingue e i servizi di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche dell'ambiente in cui si svolgono in: a) urbani: se si svolgono nell'ambito degli aggregati urbani, senza soluzione di continuità abitativa; b) extraurbani: se collegano l'aggregato urbano con il territorio e gli insediamenti limitrofi con soluzione di continuità abitativa.

¹⁸ I dati di bilancio disponibili sono relativi all'annualità 2017. Nello specifico sono stati rilevati 61 gestori per la classe dimensionale, la composizione azionaria e per le dimensioni economiche del settore (Trenitalia S.p.A. è stato escluso in quest'ultima analisi essendo presente sul tutto il territorio nazionale).

¹⁹ La ripartizione dei gestori per classe dimensionale è basata su tre parametri, ovvero numero di dipendenti, totale attivo e ricavi da vendite e prestazioni. Precisamente, per determinare la classe corrispondente devono essere rispettate almeno due delle tre condizioni elencate:

Classe dimensionale	N. Dipendenti	Ricavi	Totale attivo
Micro	< 5	< 350.000	< 175.000
Piccola	< 50	< 8.800.000	< 4.400.000
Media	< 250	< 40.000.000	< 20.000.000
Grande	>250	> 40.000.000	> 20.000.000

Tabella 10 – Ambito e tipologia di servizio

Gestore	Settore di attività	
	Ambito di servizio	Tipologia
AUTOLINEE MAGISTRO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
CUFFARO TOURS S.R.L.	Extraurbano	Gomma
S.A.L. SOCIETA' AUTOLINEE LICATA S.R.L.	Extraurbano	Gomma
ZAPPALA' E TORRISI S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE FRATELLI GIAMPORCARO VITTORIA S.R.L.	Extraurbano	Gomma
SICILBUS S.P.A.	Extraurbano	Gomma
GIUNTABUS S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI CUFFARO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE LOMBARDO & GLORIOSO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOTRASPORTI TUMINO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
CAMARDA & DRAGO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
SOMMATINESE VIAGGI S.R.L.	Extraurbano	Gomma
FRATELLI PATTI AUTOLINEE SRL	Misto	Gomma
ZUCCALA' GIOVANNI S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE REGIONALI S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI RUSSO S.R.L.	Misto	Gomma
GIARDINA VIAGGI S.R.L.	Urbano	Gomma
SOCIETA' COOPERATIVA AUTOTRASPORTI ADRANONE	Misto	Gomma
CAMPAGNA & CICCOLO S.R.L.	Misto	Gomma
AUTOSERVIZI SIBERIANA SOC. COOP.	Urbano	Gomma
AUTOSERVIZI TAORMINA S.R.L.	Misto	Gomma
F.LLI CAMILLERI E ARGENTO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE BUDA S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AGRIGENTINA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI A.T.A. SRL	Misto	Gomma
AUTOLINEE FRATELLI LATTUCA S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOTRASPORTI PARTANNA SOCIETA' COOPERATIVA	Misto	Gomma
IBLA EUROPE VIAGGI S.R.L	Misto	Gomma
ISEA VIAGGI S.R.L.	Extraurbano	Gomma
S.R.L. F.LLI CAMILLERI ARGENTO & LATTUCA	Extraurbano	Gomma
SBERNA VIAGGI SRL	Misto	Gomma
REGINELLA BUS S.R.L.	Urbano	Gomma
MOLINARO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTONOLEGGI RUSSO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
S.C.A.T. SOCIETA' COOPERATIVA AUTO TRASPORTI	Urbano	Gomma
CALATINA BUS SERVICE S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE GIUSEPPE CAVALERI SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA	Extraurbano	Gomma
S.A.G.SERVIZI AUTOMOBILISTICI GIARRE SRL	Extraurbano	Gomma
VINCENZO CUFFARO & C. SRL	Extraurbano	Gomma
ASTRA AUTOTRASPORTI STRADALI S.R.L.	Extraurbano	Gomma
COMPAGNIA ITALIANA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI C.I.T.A. S.R.L.	Extraurbano	Gomma
AUTOSERVIZI EMANUELE ANTONINO S.R.L.	Extraurbano	Gomma
BENITO LUPO AUTOSERVIZI S.R.L.	Urbano	Gomma
SOCIETA' COOPERATIVA AUTOTRASPORTI ARL AETERNAL	Urbano	Gomma
SAVIT (SERVIZI, AUTOLINEE, VIAGGI, INFORMAZIONI, TURISMO) SCICHILONE S.R.L.	Misto	Gomma
A.T.M. AZIENDA TRASPORTI DI MAIDA ANGELA & C. SAS	Extraurbano	Gomma
Anselmo Cacciatore & C. S.a.s.	Extraurbano	Gomma
ASM - Azienda Servizi Municipalizzati	Misto	Misto
ATIS snc		
ATM Messina	Misto	Misto
Autolinea Cancellieri Vincenzina A. & C. s.a.s	Urbano	Gomma
Autolinee F.Ili Ortolano & Puglisi S.n.c.	Extraurbano	Gomma
AUTOLINEE SCERRA MARIA & C. S.N.C.	Urbano	Gomma
Autonoleggi D'Amico di Nicosia Grazia & C. S.a.S.	Extraurbano	Gomma

Tabella 10 – Ambito e tipologia di servizio

Gestore	Settore di attività	
	Ambito di servizio	Tipologia
Autoservizi di Greco Pietro & C. S.n.c.	Misto	Gomma
Autoservizi Lo Iacono Salvatore e C. S.n.c.	Extraurbano	Gomma
Autoservizi Macaluso	Misto	Gomma
Autoservizi Matasso Giuseppe S.a.s.	Extraurbano	Gomma
Bevacqua & Vitanza Snc	Misto	Gomma
CARUSO MIDOLO PAOLO & C. SAS	Extraurbano	Gomma
Consorzio Intercomunale Trasporti Isola Salina	Extraurbano	Gomma
F.Ili Scionti S.n.c.	Extraurbano	Gomma
Federico Nicolò	Extraurbano	Gomma
Ferrovia Circumetnea	Extraurbano	Misto
Mercorillo Giacomo	Extraurbano	Gomma
Panepinto S.a.s. di Panepinto A. & C.	Extraurbano	Gomma
Pennisi Alfio	Extraurbano	Gomma
PINTAUDI Emanuele Andrea	Extraurbano	Gomma
Puleo Riccardo	Extraurbano	Gomma
Saverio Stassi S.n.c.	Extraurbano	Gomma

Fonte: nostre elaborazioni

Quanto alla classe dimensionale dei gestori censiti, si evidenzia **la prevalenza di società di piccole dimensioni (77%)**.

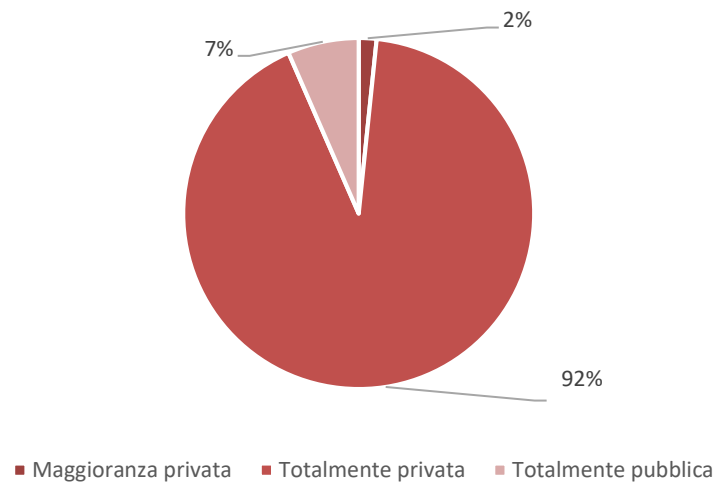
Tabella 11 - Analisi per classe dimensionale

	Valori assoluti	Valori percentuali
Grande	5	8,2
Media	7	11,5
Piccola	47	77
Micro	2	3,3
TOTALE	61	100

Fonte: elaborazioni su dati AIDA.

La composizione azionaria delle imprese rilevate è composta da 56 gestori a capitale totalmente privato, 4 a capitale totalmente pubblico ed 1 a maggioranza privata.

Figura 6 - Composizione azionaria



Fonte: elaborazioni su dati AIDA.

L'analisi che segue si propone di fornire alcuni utili elementi per dimensionare il mercato degli operatori del servizio sul territorio regionale, nel confronto con le medie nazionali. Nel complesso, i gestori analizzati impiegano 5.413 addetti, per un valore totale della produzione pari a circa 532 milioni di euro, **circa il 5% del valore nazionale**. Infine, è interessante notare come la percentuale di gestori in perdita sia perfettamente in linea con il dato nazionale (18%).

Tabella 12 - Alcune dimensioni economiche del settore²⁰

	N. gestori	N. dipendenti	Totale valore della produzione (migliaia di euro)	Costi totali (migliaia di euro)	Costo del personale (migliaia di euro)	Costo del personale/valore della produzione	Gestori in perdita
Sicilia	61	5.413	532.947	543.000	250.077	47,9%	18%
Italia	463	97.533	9.727.277	9.567.036	4.431.539	46,3%	18,1%

Fonte: elaborazioni su dati AIDA

²⁰ I dati di bilancio sono a lordo di eventuali altre attività svolte dai gestori al di fuori del settore TPL.