

## **Deliberazione n.16 /2001**

REPUBBLICA ITALIANA

CORTE DEI CONTI

Sezione di controllo per la Regione Siciliana, nell'adunanza del 13 novembre 2001, composta dai seguenti magistrati:

PETROCELLI	dott. Giuseppe	- Presidente
PAGLIARO	dott. Luciano	- Consigliere relatore
FASO	dott. Ignazio	- Consigliere
GRAFFEO	dott. Maurizio	- Consigliere
CHIAZZESE	dott. Salvatore	- Referendario

\* \* \* \* \*

Vista la deliberazione di questa Sezione n. 9/2001 con la quale è stato approvato il programma del controllo successivo sulle gestioni delle Amministrazioni regionali da svolgersi nel 2001;

vista la relazione in data 31 ottobre 2001 del competente Consigliere delegato sull'esito dell'indagine sul sistema dei trasporti in Sicilia;

vista la nota della Segreteria della Sezione del controllo per la Regione siciliana n. 427/S.C. del 5 novembre 2001 con la quale l'anzidetta relazione è stata comunicata agli Uffici di Gabinetto, all'Assessore ed al Dirigente generale del Dipartimento Trasporti dell'Assessorato regionale Turismo Comunicazioni e Trasporti ed all'Assessorato regionale del Bilancio e delle Finanze;

vista l'ordinanza n. 20/A.S.C. in data 5 novembre 2001 con la quale la Sezione del Controllo è stata convocata per il giorno 13 novembre 2001 per la discussione della menzionata relazione;

vista la nota della Segreteria della Sezione del controllo per la Regione siciliana n. 430/S.C. in data 5 novembre 2001 con la quale è stata data comunicazione della fissazione dell'adunanza all'Amministrazione interessata;

visto l'art. 3, commi 4 e 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 e successive modificazioni;

visto l'art. 2 del decreto legislativo 6 maggio 1948, n. 655, nel testo sostituito dal decreto legislativo 18 giugno 1999, n.200;

uditi, all'odierna adunanza il relatore, consigliere Luciano Pagliaro, nonché l'avv.to Giovanni Lo Bue, in rappresentanza dell'Assessorato regionale del Turismo Comunicazioni e Trasporti, e il dott. Mariano Pisciotta, in rappresentanza dell'Assessorato regionale Bilancio e Finanze, che hanno condiviso le risultanze dell'indagine svolta ed hanno assicurato sia l'avvio di un'attività conforme alle osservazioni formulate dalla Corte, sia la massima disponibilità per il proseguimento dell'indagine;

vista la nota n. 1724 del Dirigente generale del Dipartimento Trasporti con cui vengono confermate le contro deduzioni orali;

#### D E L I B E R A

di approvare ai sensi dell'art. 3, comma4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 l'unita relazione sull'esito dell'indagine sul sistema del trasporto pubblico in Sicilia

#### O R D I N A

che, a cura della segreteria, copia della presente deliberazione e dell'allegata relazione siano trasmesse al Presidente della Assemblea Regionale Siciliana, al Presidente della Regione siciliana all'Assessore ed al Dirigente generale del Dipartimento Trasporti dell'Assessorato regionale Turismo Comunicazioni e Trasporti, ed all'Assessore regionale del Bilancio e delle Finanze.

#### D I S P O N E

che, a cura del competente Ufficio di controllo, siano acquisite le comunicazioni che, ai sensi dell'art.3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994 n.20, l'Amministrazione interessata deve rendere circa le misure conseguenzialmente adottate in ordine alle osservazioni contenute nella relazione allegata.

IL RELATORE

(Avv. Luciano Pagliaro)  
Petrocelli)

IL PRESIDENTE

(Avv. Giuseppe

Depositata in Segreteria il 27 novembre 2001

**CORTE DEI CONTI**  
**Sezione di controllo per la Regione siciliana**

UFFICIO II

Controllo sugli atti e sulle gestioni della Presidenza della Regione  
e degli Assessorati Regionali Beni culturali, ambientali e P.I.-Sanità- Turismo, Comunicazioni e  
Trasporti

**RELAZIONE SULL'INDAGINE RELATIVA AL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO  
LOCALE IN SICILIA**

PALERMO – novembre 2001

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>1</b>
<b>1. RIFERIMENTI NORMATIVI .....</b>	<b>1</b>
<b>2. L'ATTUALE SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO IN SICILIA .....</b>	<b>2</b>
<b>2.1. I SERVIZI DI TRASPORTO REGIONALI.....</b>	<b>2</b>
<b>2.2. LE AUTOLINEE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.3. LE CONCESSIONI .....</b>	<b>4</b>
<b>2.4. LE TARIFFE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.5. LE AZIENDE DI TRASPORTO .....</b>	<b>5</b>
<b>3. ORGANIZZAZIONE DELL'ASSESSORATO REGIONALE TURISMO, COMUNICAZIONI E TRASPORTI .....</b>	<b>7</b>
<b>4. ANALISI FINANZIARIA .....</b>	<b>8</b>
<b>5. CONTRIBUTI PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO .....</b>	<b>11</b>
<b>6. IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI .....</b>	<b>14</b>
<b>7. LA RIFORMA DEL SISTEMA .....</b>	<b>16</b>
<b>8. LE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO .....</b>	<b>20</b>
<b>8.1.1. A.S.T.- AZIENDA SICILIANA TRASPORTI .....</b>	<b>20</b>
<b>8.1.2. AZIENDA SPECIALE A.M.A.T. di PALERMO .....</b>	<b>25</b>
<b>8.1.3. AZIENDA MUNICIPALE TRASPORTI-AMT di CATANIA .....</b>	<b>30</b>
<b>8.1.4. A.T.M. AZIENDA TRASPORTI MESSINA .....</b>	<b>36</b>
<b>8.1.5. S.A.U. SERVIZI AUTOFILOVIARI URBANI-TRAPANI.....</b>	<b>40</b>
<b>8.1.6. A.S.M.- AZIENDA SERVIZI MUNICIPALIZZATI DI TAORMINA .....</b>	<b>42</b>
<b>8.1.7. S.M.A. SERVIZIO MUNICIPALE AUTOTRASPORTI DI MARSALA .....</b>	<b>43</b>
<b>8.1.8. C.I.T.I.S. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI ISOLA DI SALINA .....</b>	<b>44</b>
<b>8.1.9. AUTOPARCO DELL'ISOLA DI USTICA.....</b>	<b>45</b>
<b>8.2. LE AZIENDE PRIVATE .....</b>	<b>46</b>
<b>8.2.1. SAIS AUTOLINEE s.p.a. DI ENNA .....</b>	<b>46</b>
<b>8.2.2. SAIS TRASPORTI s.p.a. DI PALERMO .....</b>	<b>49</b>

Allegati :

1. D.A. 1 giugno 1999 – Determinazione tariffe
2. D.A. n° 14/3TR – Determinazione costi economici standardizzati
3. Mod. A per la liquidazione dei contributi
4. Nota Dirigente generale Dipartimento Trasporti n.1724
5. Prospetti vari relativi alle aziende private

## **Il sistema del trasporto pubblico in Sicilia**

Con deliberazione n.9 depositata il 22 maggio 2001 la Sezione del controllo ha deciso l'attivazione di un'indagine sul sistema del trasporto pubblico locale in Sicilia.

L'Ufficio competente ha, pertanto, predisposto dei questionari specifici da sottoporre all'Amministrazione regionale, ai Comuni ed alle Aziende, che, per la quasi totalità, hanno assicurato un'apprezzata collaborazione, fornendo una serie di dati e notizie elaborati nella presente relazione.

Previa una ricognizione delle normativa di settore - comunitaria, statale e regionale-, sono stati analizzati il grado di funzionamento dell'attuale sistema, l'organizzazione del competente Assessorato regionale, l'entità e le modalità di spesa dei fondi stanziati per il comparto, lo stato dell'attività programmatica della Regione, anche in relazione alle riforme intervenute in sede comunitaria e statale.

E' stata, inoltre effettuata un'analisi "micro" sull'organizzazione e l'attività di tutte le aziende pubbliche e private operanti nella Regione, utilizzando degli indicatori tecnici idonei ad evidenziarne il grado di efficienza.

Si ritiene, in tal modo, di poter fornire delle indicazioni utili sia alla Regione per l'esercizio dei propri compiti di programmazione e regolazione, sia alle aziende stesse, ai fini del loro riassetto organizzativo e finanziario, in vista della prossima apertura del mercato alla concorrenza.

I risultati dell'indagine, limitata, per l'anno in corso, al trasporto su gomma, possono così sintetizzarsi: assenza di una politica regionale di settore; mancanza di una legislazione organica; insufficienza qualitativa e quantitativa dell'organico del competente Assessorato regionale; discrasie nel finanziamento pubblico e mancanza di trasparenza nella determinazione dei contributi di esercizio; mancanza sia di un Piano Regionale dei Trasporti, che delle iniziative dirette all'acquisizione degli elementi propedeutici alla redazione del Piano stesso; inerzia legislativa ed amministrativa nell'attuazione della riforma disposta dalle normative comunitaria e statale.

### **1. Riferimenti normativi**

In ambito comunitario non esiste ancora per il settore del trasporto pubblico una normativa uniforme e vincolante.

Il Trattato di Amsterdam all'art.70 (ex art.75) impegna gli Stati membri al perseguimento degli obiettivi del Trattato nel quadro di una politica comune dei trasporti.

Principio ispiratore della politica comunitaria nel settore è la realizzazione della libertà di concorrenza, con l'eliminazione di qualsiasi discriminazione o disparità di trattamento tra gli operatori, nazionali e stranieri (artt.72 e 75).

La normativa specifica è contenuta nei Regolamenti n.1191/69 e n.1893/91, che non contengono disposizioni immediatamente e direttamente precettive, in quanto è stato consentito agli Stati membri di escludere dal campo di applicazione le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali.

Le norme più rilevanti riguardano:

- la soppressione degli obblighi di servizio pubblico, di cui è stato consentito il mantenimento solo in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficienti;
- la definizione sia dei servizi urbani, extraurbani e regionali, che dei suddetti obblighi di servizio pubblico (cioè quelli che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni);
- la sostituzione della concessione con il contratto di servizio pubblico, di cui viene determinato il contenuto, al fine di assicurare anche servizi conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;
- la corresponsione di una compensazione per gli oneri derivanti dagli obblighi di servizio pubblico.

Riconosciuta l'inadeguatezza del suddetto quadro normativo per affrontare il nuovo e mutevole contesto economico, la Commissione ha elaborato una proposta di Regolamento, in corso di approvazione, contenente numerose e significative innovazioni descritte al paragrafo 7 della presente relazione.

In conformità agli obiettivi della politica comunitaria diretti alla massimizzazione degli spazi di concorrenza ed alla minimizzazione del volume dei sussidi, **lo Stato**, con la legge 15-3-1997, n.59 e con i decreti legislativi n.422/97 e n.400/1999, ha recepito alcune disposizioni dei suddetti Regolamenti comunitari.

In particolare, l'art.17 del d.lgs. n.422 dispone che le Regioni, le Province ed i Comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, debbono definire gli **obblighi di servizio pubblico**, prevedendo nei **contratti di servizio**, la corrispondente compensazione economica.

L'art.18, integrato dal d.lgs. n.400, stabilisce che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico, regionale e locale, deve essere regolato mediante **contratti di servizio pubblico** di durata non superiore a nove anni e deve rispondere a principi di economicità ed efficienza.

Allo scopo di incentivare il superamento degli attuali assetti monopolistici ed introdurre regole di concorrenzialità conformi alla normativa comunitaria, è stato stabilito il **ricorso alle procedure concorsuali** per l'affidamento dei servizi, da espletarsi entro il termine del 31 dicembre 2003, mentre è stato fissato al 31 dicembre 2000 il termine per la **trasformazione in società di capitali delle attuali aziende speciali**.

E' stato determinato il contenuto dei contratti di servizio pubblico, che debbono avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio; è stato previsto un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di modo che, al netto dei costi di infrastruttura, esso fosse pari almeno allo 0,35% a partire dall'1/1/2000.

Nel settore dei trasporti la competenza legislativa della **Regione siciliana** è concorrente con quella dello Stato (art.17 dello Statuto).

Le leggi fondamentali che regolano la materia sono le seguenti:

- D.P.R. 17-12-1953, n.1113, modificato ed integrato dal D.L.vo 11-9-2000, n. 296, con cui sono state emanate le norme di attuazione dello Statuto in materia di comunicazioni e trasporti;
- Legge 28-9-1939, n.1822, che disciplina la concessione dei servizi di trasporto pubblico;
- Legge regionale 4-6-1964, n.10, concernente il decentramento di attribuzioni regionali in materia di trasporti e provvidenze per favorire la municipalizzazione degli autoservizi comunali di linea;
- Legge regionale 14-6-1983, n.68, contenente norme per la predisposizione del Piano Regionale Trasporti, per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali nel territorio siciliano e per il collegamento con le isole minori.

Nel corso degli anni sono state approvate numerose "leggine" per apportare modeste modifiche alla legge n.68 o per finanziare il sistema.

## **2. L'attuale sistema del trasporto pubblico in Sicilia**

### **2.1. I servizi di trasporto regionali.**

Nel settore del trasporto pubblico locale è riscontrabile un esempio di come, in Sicilia, i provvedimenti provvisori possano assumere i caratteri della definitività.

Successivamente al D.P.R. 17-12-1953, n.1113, con cui vennero emanate le prime norme di attuazione, tutte le leggi regionali dell'ultimo cinquantennio evidenziano espressamente come i vari interventi venissero adottati "**nelle more di una legge organica di riforma**".

I servizi di autolinee vengono, da sempre, affidati in concessione ai sensi della legge 28 settembre 1939, n.1822. Benché l'art.2 della suddetta legge preveda anche le concessioni definitive, nella Regione le concessioni sono state accordate sempre in via provvisoria con

proroga annuale, dietro istanza del concessionario e previ avvenuto versamento della relativa tassa e giudizio positivo dell'organo di sorveglianza.

Ai sensi dell'art.4 del D.P.R. n.1113/1953, erano da considerare regionali i pubblici servizi di comunicazione e trasporti, ad eccezione di quelli esercitati dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che si svolgessero esclusivamente nell'ambito della Regione.

Il nuovo testo dell'art.4, come sostituito dall' art.6 del D.L.vo 11-9-2000, n.296, considera regionali tutti i servizi pubblici di comunicazione e di trasporto, di persone e merci, di interesse regionale e locale, compresi quelli di cui all'art,1 comma 3.Essi riguardano l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, navali ed aerei che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e ad accesso generalizzato, con qualsiasi modalità o tecnologia espletati ed in qualsiasi forma affidati, con esclusione dei servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale, quali risultano tassativamente individuati dalla normativa statale di settore.

Con la legge regionale 4 giugno 1964, n.10 è stata devoluta alle Amministrazioni comunali la potestà in ordine alla concessione di autolinee,filovie,funivie,slittovie e sciovie, quando la linea si svolga integralmente nell'ambito del territorio del Comune.

## 2.2. Le autolinee

Le autolinee si suddividono in:

- linee di tipo "regionale" che collegano fra loro i capoluoghi provinciali, utilizzando al massimo la grande viabilità (autostrade e strade a scorrimento veloce);
- linee di tipo "interprovinciale" che collegano Comuni o gruppi di Comuni delle province di Trapani, Agrigento, Caltanissetta ed Enna con Palermo e delle province di Messina,Ragusa, Enna e Caltanissetta con Catania;
- linee di tipo "provinciale o di bacino" che si esauriscono in genere nell'ambito strettamente provinciale e collegano i singoli Comuni con il capoluogo provinciale;
- linee di tipo "locale" che collegano fra loro uno o più Comuni, non capoluogo, per diverse esigenze di mobilità con prevalenza di utenza scolastica, ovvero un singolo Comune con la stazione ferroviaria;
- linee di tipo "operaio" al servizio degli stabilimenti industriali raggruppati nelle apposite aree.

Mentre i gruppi di linee "provinciali" e "locali" rappresentano i classici collegamenti assicurati con autolinee e costituiscono il gruppo di concessioni di più antica origine, l'Amministrazione ha fatto presente che le linee "regionali" ed "interprovinciali" sono una peculiarità della Regione siciliana..

Dal punto di vista numerico non è possibile distribuire le linee nelle classi suddette, in quanto sovente in una concessione, ad esempio " interprovinciale", sono inserite corse intensificative che si esauriscono nell'ambito provinciale, così come in una linea "provinciale" sono inserite corse intensificative di interesse prettamente locale. Ciò comporta una sovrapposizione di linee ed un aumento dei costi, per cui, quando si addiverrà alla revisione generale della rete, nel quadro di un sistema organico e razionale, se ne dovrà valutare l'effettiva utilità in un corretto rapporto costi-benefici.

Attualmente le autolinee di tipo "regionale" presentano programmi diffusi nell'intero arco della giornata, mentre i collegamenti di tipo "interprovinciale" fra più Comuni sono in genere caratterizzati da traffico unidirezionale che viene soddisfatto con una o al massimo due coppie di corse spesso limitate ai giorni feriali.

Le linee che si esauriscono nell'ambito provinciale si suddividono a loro volta in linee suburbane e linee extraurbane.

Le prime collegano i Comuni più vicini alle grandi aree urbane col polo attrattore e sono caratterizzate da brevi percorsi (10-15 km.) e intensi programmi di esercizio diffusi nell'intero arco della giornata lavorativa con frequenza fino a 30 minuti .

Le linee extraurbane collegano, invece, vari Comuni col capoluogo. Il maggior numero di corse è concentrato nelle fasce orarie 6.00-9.00 e 17.00-21.30.

Le linee minori, infine, si rivolgono ad un'utenza specifica, di apporto ad altre autolinee, per cui gli orari delle corse sono adeguati strettamente alle esigenze prospettate dall'utenza.



### 2.3. Le concessioni

Le concessioni di competenza regionale riguardano 1.044 autolinee, mentre ammontano a 78 i Comuni che, ai sensi della citata legge n.10/64, hanno istituito servizi di autolinee nell'ambito territoriale di competenza.

I provvedimenti concessori di competenza regionale vengono emanati dal Direttore compartimentale M.C.T.C. per la Sicilia .

Per quanto concerne le concessioni di competenza comunale, le modalità attuative della legge regionale n.10/1964 sono state regolate dalla circolare assessoriale n.4712 del 23/7/1964, successivamente integrata con la circolare n.580 del 29/2/1996.

La procedura prevista ricalca sostanzialmente quella definita dalla legge n.1822/1939 e prevede una riunione istruttoria preventiva del Sindaco con i rappresentanti dell' Assessorato regionale e della M.C.T.C., al fine di valutare, ai fini dell'istituzione del servizio, la proposta tecnica predisposta e di procedere, anche nella stessa sede, all'affidamento del servizio stesso.

Resta di competenza regionale la vigilanza sullo svolgimento dei servizi.

Ai sensi dell'art.3 della legge regionale 14 giugno 1983, n.68, la Regione, entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge e **nelle more dell'approvazione del Piano regionale dei Trasporti**, avrebbe dovuto provvedere a disciplinare con legge, nel quadro dei principi e delle finalità della legge 10 aprile 1981, n.151, la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale, compreso quello urbano, secondo una concezione unitaria dei servizi per ambiti territoriali, con lo scopo di favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi. In particolare la suddetta legge avrebbe dovuto disciplinare la durata e modalità delle concessioni, i criteri di attribuzione, le forme di esercizio, i casi di risoluzione, revoca e decadenza.

Al pari di altre disposizioni della legge n.68/83, **l'art.3 non ha avuto applicazione** e la normativa di riferimento è sempre la legge 1822/1939, cui bisogna riconoscere il merito, essendo ben fatta, come tante altre vecchie leggi, di essere in grado di assicurare il buon funzionamento del sistema.

L'inerzia del legislatore regionale non è stata, invece, priva di conseguenze per la mancata realizzazione dell'altro intervento previsto dal succitato art.3 e diretto alla razionalizzazione dei servizi. La emananda legge, oltre alla nuova disciplina delle concessioni, allo scopo di realizzare un'organica e bene articolata rete di trasporti pubblici locali che, con criteri di gestione economica, corrispondesse alle esigenze della mobilità nel territorio della Regione, avrebbe dovuto dettare norme per la razionalizzazione dei servizi mediante il loro riassetto tecnico economico, favorendo la costituzione e lo sviluppo di forme associative tra piccole e medie aziende private, nonché l'estensione nei Comuni vicini ai capoluoghi di provincia dei servizi gestiti dalle aziende municipalizzate di trasporto pubblico urbano.

**In tutti questi anni è mancata nel settore qualsiasi forma di regolamentazione programmata corrispondente ad una visione strategica e razionale diretta a favorire la migliore mobilità dei cittadini con contenimento dei costi.**

L'unico strumento embrionale di programmazione è costituito dalla riunione compartimentale, che prevede la partecipazione, oltre ai rappresentanti dell'Amministrazione, dei concessionari di autolinee, dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e delle organizzazioni produttive siciliane (Camere di commercio, Sicindustria, etc.). In tale riunione vengono esaminate le istanze di nuove concessioni, vengono verbalizzate le eventuali opposizioni, richieste di chiarimenti, richieste di prescrizioni e/o domande in contrapposizione. Sulla base delle risultanze della riunione e delle valutazioni di ordine tecnico, dirette ad accertare l'esistenza della pubblica utilità, e cioè il bisogno dell'istituzione di una nuova linea, nonché l'esistenza o meno delle condizioni fisiche per l'espletamento del servizio, l'Amministrazione assume le proprie determinazioni. La pubblica utilità viene rilevata dalle richieste dei Comuni, delle istituzioni scolastiche, di gruppi di cittadini, di organizzazioni produttive, etc. Per quanto concerne l'aspetto tecnico, il principale elemento preso in considerazione è la sicurezza del collegamento, accertata dall'Ufficio V della M.C.T.C. di Palermo o Catania.

A prescindere che l'impulso alla riunione proviene dall'istanza dell'aspirante concessionario, è di tutta evidenza che l'ambito territoriale preso in considerazione è molto limitato, per cui la revisione della rete viene effettuata a piccoli stralci senza una visione unitaria.

Il disciplinare, annesso alla concessione, regola le condizioni, le modalità e le prescrizioni per ogni singola autolinea.

La normativa che regola la materia non rivolge particolare attenzione al problema della **qualità del servizio**, se non nella misura correlata alla soglia di sicurezza dell'esercizio, prevista, peraltro, dal Codice della Strada.

I disciplinari fanno riferimento a tale normativa e non contengono alcuna prescrizione ulteriore per assicurare elevati livelli standard di qualità; in particolare non sono previste né l'adozione di una Carta dei servizi, né l'obbligo per i gestori di presentare una sintesi periodica sulla qualità dei servizi offerti, né rilevazioni del grado di soddisfazione dell'utenza.

I controlli effettuati dal Gruppo VII Vigilanza dell'Assessorato, attivati per lo più da esposti dei Comuni o di privati, hanno riguardato la verifica della revisione degli autobus, la validità di efficacia degli estintori, la regolarità degli orari e dei percorsi. Non è mai stato effettuato alcun controllo sul numero di utenti complessivo, distinti per linea, fruitori del servizio.

In sostanza può affermarsi che l'elemento della qualità, che, eppure, costituisce uno degli obiettivi primari della politica comunitaria, non viene assolutamente preso in considerazione dalla politica regionale. L'adozione della Carta di servizi da parte di qualche concessionario costituisce una autonoma iniziativa aziendale.

La concessione viene revocata quando l'azienda incorre in due provvedimenti di diffida, comminati ai sensi della legge n.1822/1939.

#### **2.4. Le tariffe**

Le tariffe sono strettamente rapportate per fasce chilometriche con riscontri dimensionali di 5 km. per servizi di linea fino a 100 km., di 10 km. per servizi da 101 a 200 km., di 20 km. per servizi oltre 200 km.

Le tariffe relative ai servizi autostradali adottano lo stesso criterio dimensionale e sono maggiori rispetto alle altre.

Il principio che governa la determinazione delle tariffe consiste nella progressiva riduzione delle stesse con l'aumentare della distanza chilometrica da percorrere. Sono, inoltre, previste particolari tariffe per gli abbonamenti per 50 corse.

Per i servizi urbani l'Amministrazione regionale fissa la misura minima del prezzo del biglietto di corsa semplice riferito alla popolazione delle aree servite, mentre la determinazione finale è di competenza dell'Amministrazione comunale.

Le tariffe in atto in vigore sono state fissate con l'allegato decreto n.66/2 TR dell'1-6-1999 (all.1).

La determinazione della tariffa non ha alcuna relazione con il costo del servizio ed è piuttosto influenzata da motivi sociali o di consenso politico. Ogni aggiustamento, anche per il mero recupero dell'erosione inflazionistica, diventa difficile e fonte di polemiche, per cui la via più praticabile per un miglioramento del rapporto costi-ricavi sembra quello di un incremento della qualità del servizio con conseguente aumento dell'utenza

Per quanto riguarda l'integrazione tariffaria l'Assessorato ha comunicato che, unitamente all'Amministrazione comunale di Palermo e all'Ente Ferrovie di Palermo, ha fin dal 1996 introdotto un'integrazione tariffaria fra tutti i servizi urbani su gomma gestiti dall'Azienda Municipalizzata Autotrasporti ed i servizi di metropolitana ferroviaria gestiti dall'Ente Ferrovie.

Analoga iniziativa sarà attivata nelle città di Catania e Messina, non appena verranno ultimati i lavori in corso nel tratto metropolitano della Ferrovia Circumetnea di Catania e della costruzione della Tranvia di Messina.

Il fenomeno della scarsa diffusione dell'integrazione tariffaria si spiega agevolmente con l'assoluta mancanza di intermodalità nel complessivo sistema dei trasporti.

#### **2.5. Le aziende di trasporto**

Nel 2000 le aziende operanti in Sicilia nel settore dei trasporti urbani ed extraurbani su gomma erano 140, di cui n.130 private e n.10 pubbliche, con uno sviluppo, in funzione dei programmi

d'esercizio svolti sulla rete concessionale, di km. 137.122.266. Il materiale rotabile adibito all'esercizio è di circa 3.300 autobus, in prevalenza di grande capacità, mentre la forza di lavoro del comparto ammonta a circa 7.000 unità.

L'elevato numero di aziende, la maggior parte delle quali è di modeste dimensioni, costituisce sicuramente un ostacolo alla revisione ed al riordino della rete. Finora non risultano assunte iniziative per favorire la ottimizzazione dimensionale delle aziende gerenti; al riguardo l'Amministrazione ha fatto presente che il blocco delle percorrenze chilometriche ammesse a contributo di esercizio, ex legge regionale n.68/83, ha di fatto costretto le aziende ad adottare criteri di ottimizzazione gestionale in funzione dell'esercizio dei propri servizi in concessione.

Poiché nella Regione non sono ancora stati definiti i servizi minimi, la rete dei servizi discende dal vigente sistema concessionale attuato attraverso i relativi programmi di esercizio.

Parecchie aziende che gestiscono servizi automobilistici di linea in concessione esercitano anche servizi privati o attraverso l'istituto del servizio fuori-linea, debitamente autorizzato, o in quanto titolari di licenze di noleggio da rimessa con conducente rilasciate dai Comuni.

Il vigente sistema concessionale non consente di subaffidare i servizi e l'Amministrazione ha fatto presente che tale possibilità non dovrebbe essere prevista neanche nella nuova normativa di riforma del settore, mentre lo jus variandi dell'affidatario verrà regolamentato con l'attivazione dei contratti di servizio.

In virtù dell'art.1 della legge n.1822/1939 i mezzi sono di proprietà del concessionario, in quanto, oltre ai requisiti morali e finanziari, per accedere all'ottenimento della concessione, l'aspirante deve possedere anche il requisito tecnico che si configura nella proprietà del materiale rotabile da adibire all'esercizio.

Delle 10 aziende pubbliche, una, l'A.S.T.- Azienda Siciliana Trasporti, è stata istituita direttamente dalla Regione e svolge un servizio diffuso su tutto il territorio regionale.

Le altre nove, di emanazione comunale, gestiscono il servizio di trasporto pubblico urbano nelle città più grandi e nelle isole minori.

I programmi di esercizio di tutte le aziende pubbliche, compresa l'AST-Azienda siciliana trasporti, ammontano a:

<b>-1995</b>	<b>km. 65.013.739</b>	<b>con una percentuale sul totale pari al 51,07%</b>
<b>-1998</b>	<b>km. 73.189.644</b>	<b>" " " 52,74%</b>
<b>-1999</b>	<b>km. 70.943.596</b>	<b>" " " 51,81%</b>
<b>-2000</b>	<b>km. 71.187.440</b>	<b>" " " 51,91%</b>

Le aziende private rappresentano una realtà importante nel sistema complessivo. Delle 130 concessionarie soltanto 3 sono di grandi dimensioni (+ di cinque milioni di chilometri), 11 sono medie (+ di un milione di chilometri), 11 sono piccole (tra 500.000 e un milione di chilometri), 105 sono a conduzione familiare. La più grande ha un programma di esercizio di oltre 7 milioni di chilometri, la più piccola di 666.

I programmi di esercizio di tutte le aziende private ammontano a:

<b>- 1995</b>	<b>km. 62.286.696</b>	<b>con una percentuale sul totale pari al 48,92%</b>
<b>- 1998</b>	<b>km. 65.579.989</b>	<b>" " " 47,25%</b>
<b>-1999</b>	<b>km. 65.970.130</b>	<b>" " " 48,18%</b>
<b>-2000</b>	<b>km. 65.934.826</b>	<b>" " " 48,08%</b>

Le percorrenze chilometriche nel 1995 ammontavano a 127.300.436 km.

Tale dato è rilevante perché ad esso bisogna fare riferimento per la determinazione dei contributi, ai sensi dell'art. 4 della legge regionale n. 31 del 4 aprile 1995.

Nella seguente tabella 1 vengono indicate anche le percorrenze chilometriche dichiarate dalle Aziende per il triennio 1998-2000.

TABELLA 1

Km complessivi percorsi nel 1995 e nel triennio 1998 - 2000 distinti per tipologia di azienda				
Denominazione Azienda	Anno			
	1995	1998	1999	2000
A.S.T. Azienda Siciliana Trasporti	23.830.367	25.646.134	26.712.522	25.943.010
Altre Aziende Pubbliche	41.183.372	47.543.510	44.231.074	45.244.430

Aziende private	62.286.617	65.579.989	65.970.130	65.934.826
<b>Totali</b>	<b>127.300.436</b>	<b>138.769.633</b>	<b>136.913.726</b>	<b>137.122.266</b>

Nella tabella 2 il dato viene disaggregato, distinguendo tra trasporti urbani, suburbani ed extraurbani nell'anno 1995 e nella tabella 3 relativamente al triennio 1998 - 2000.

TABELLA 2

AZIENDE	Percorrenze effettive al 1995 (D.A. 457 del 02.10.1997 e successive modifiche)			
	Urbani	Suburbani	Extraurbani	Totale
A.S.T. Azienda Siciliana Trasporti	4.741.821	3.336.820	15.751.726	23.830.367
Altre Aziende pubbliche	40.886.472	287.848	9.052	41.183.372
Aziende Private	6.821.713	2.402.436	53.062.548	62.286.697
<b>Totali</b>	<b>52.450.006</b>	<b>6.027.104</b>	<b>68.823.326</b>	<b>127.300.436</b>

TABELLA 3

AZIENDE	Totale Km urbani			Totale Km suburbani			Totale Km extraurbani		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
A.S.T	4.647.525	4.705.915	4.446.963	3.192.393	3.353.496	3.297.588	17.806.216	18.653.111	18.198.459
Altre Aziende pubbliche	47.248.126	42.552.999	44.947.558	287.820	287.820	287.820	7.564	7.589	9.052
Aziende private	7.203.834	8.609.137	6.791.548	2.574.476	2.564.567	2.500.920	55.801.679	56.179.092	56.642.358
<b>Totali</b>	<b>59.099.485</b>	<b>55.868.051</b>	<b>56.186.069</b>	<b>6.054.689</b>	<b>6.205.883</b>	<b>6.086.883</b>	<b>73.615.459</b>	<b>74.839.792</b>	<b>74.849.869</b>

### 3. ORGANIZZAZIONE DELL'ASSESSORATO REGIONALE TURISMO, COMUNICAZIONI E TRASPORTI

Presso l'Assessorato il settore dei trasporti era di competenza di un'apposita Direzione regionale, organizzata nei seguenti Gruppi:

- Gruppo 0-Ufficio di direzione
- Gruppo I-Comunicazioni e statistica
- Gruppo II -Autolinee in concessione
- Gruppo III - Contributi alle aziende esercenti il trasporto pubblico locale
- Gruppo IV - Motorizzazione civile - Autonoleggi-Autotrasporti merci
- Gruppo V- Piano Regionale trasporti -Trasporti marittimi aerei e ferroviari
- Gruppo VI - Parcheggi-Traffico e circolazione
- Gruppo VII -Vigilanza tutela e sicurezza autolinee
- Gruppo VIII - Vigilanza A.S.T.

Organi periferici dell'Amministrazione sono la Direzione compartimentale M.C.T.C. di Palermo, la Sezione di Catania e gli Uffici provinciali della M.C.T.C .

In forza della legge regionale 15 maggio 2000, n.10 l'Amministrazione ha assunto una diversa connotazione organizzativa articolata in "Strutture di massima dimensione" (denominate "Dipartimenti"), "Strutture di dimensione intermedia" (denominate "Aree e Servizi"), "Unità operative di base" e "Uffici semplici".

Il Dipartimento Comunicazioni e Trasporti ha preso il posto della Direzione regionale. L'art.4 della citata legge regionale n.10 rimette allo strumento regolamentare l'individuazione delle strutture intermedie e degli ambiti di competenza. La bozza di Regolamento, relativo alle "strutture intermedie" di cui all'art.4, commi 1,2,3,4, della legge regionale 10 è stato apprezzato in via definitiva dalla Giunta regionale nella seduta del 30 aprile 2001. Come comunicato dall'Amministrazione, in forza dell'art.57, comma 3, della legge regionale 3 maggio 2001, n.6, tale assetto assume provvisoriamente carattere definitivo, "nelle more dell'adozione del regolamento.....e fino a quando non saranno definite le relative procedure..."

Il nuovo assetto organizzativo del Dipartimento, apprezzato dalla Giunta regionale ed in corso di attuazione, è il seguente:

#### **AREE**

- Affari generali e comuni del Dipartimento
- Osservatorio sui Trasporti-Programmazione di settore
- Coordinamento degli interventi finanziari extraregionali e comunitari

#### **SERVIZI**

- Trasporto regionale su gomma
- Trasporto regionale aereo
- Trasporto regionale marittimo
- Trasporto regionale ferroviario
- Settore delle comunicazioni
- Coordinamento attività motorizzazione civile
- Servizi provinciali motorizzazione civile

L'Amministrazione ha fatto presente che il rinnovato assetto organizzativo tiene conto dei nuovi compiti di programmazione che il Dipartimento è chiamato a svolgere sia con riferimento agli adempimenti già attribuiti in virtù della normativa meno recente, sia per effetto del D.L.vo n.296/2000, che ha trasferito alla Regione tutte le attribuzioni degli organi centrali e periferici dello Stato nelle materie concernenti le comunicazioni e i trasporti.

Non essendo in grado, per la genericità delle informazioni fornite, di poter condividere il giudizio dell'Amministrazione sulla funzionalità dell'organigramma previsto, di cui non si conosce ancora l'ulteriore articolazione in "unità operative di base" e "uffici semplici", ci si limita a formulare alcune brevi considerazioni.

La riforma dell'organizzazione coincide temporalmente con la riforma del sistema dei trasporti, per cui è necessario che venga effettuata in tempi rapidissimi per consentire all'Amministrazione di far fronte ai gravosi compiti ad essa attribuiti con scadenze ravvicinate.

Appare, inoltre, oltremodo opportuna, se non necessaria, anche se l'Assessorato intenda avvalersi di professionalità esterne, una revisione delle dotazioni organiche con l'inserimento di tecnici esperti in programmazione, statistica, ingegneri, etc.

Occorre, infine, una concreta volontà politica, operativa e riformatrice, dopo anni di assoluto disinteresse, in cui i vertici dell'Assessorato hanno privilegiato gli interventi specifici in favore del turismo (contributi per alberghi, manifestazioni, mostre, etc.), ritenuti politicamente più paganti, rispetto ad una modifica dello status quo nel settore del trasporto con la conseguenza delle odierne difficoltà per raggiungere l'Isola e per spostarsi al suo interno, a prescindere dall'ostacolo allo sviluppo economico costituito dall'esistenza di una obsoleta e fatiscente rete infrastrutturale.

Un evidente sintomo del suddetto disinteresse risulta dalla constatazione che solo di recente, dopo anni di vacanza, è stato ricoperto l'incarico di titolare della Direzione Trasporti, e che nell'organico degli attuali Gruppi di lavoro solo il Dirigente coordinatore appartiene alla carriera direttiva.

Di minima rilevanza è risultata l'attività dell'Osservatorio regionale dei Trasporti, istituito nel 1996 e affidato in gestione all'AST-Sistemi.

#### **4. ANALISI FINANZIARIA**

Fino al 1989 la Regione ha usufruito dei finanziamenti, sia in conto esercizio che per investimenti, costituiti da quote del Fondo nazionale trasporti. Dal 1990 tutti gli oneri sono stati trasferiti alla Regione, che provvede quindi con i fondi del proprio bilancio.

Sarebbe stata opportuna la creazione di un apposito Fondo regionale, con assegnazione in sede di redazione del bilancio preventivo di uno stanziamento adeguato alle necessità del settore; esso avrebbe costituito un elemento di certezza sia per l'Amministrazione, che per le aziende, le quali avrebbero avuto un chiaro punto di riferimento per l'organizzazione e lo svolgimento della loro attività.

La legge di finanziamento viene, invece, approvata in corso d'esercizio e spesso in prossimità della scadenza e per importi insufficienti, per cui è necessario provvedere ai conguagli nell'anno successivo, con **violazione del principio dell'annualità del bilancio**.

Nel seguente prospetto viene indicata la spesa nell'ultimo triennio per contributi alle aziende pubbliche e private, ai Comuni e ai loro consorzi esercenti servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano per il ripiano dei disavanzi di esercizio (cap.478104 ex 48629) con indicazione delle leggi di copertura finanziaria.

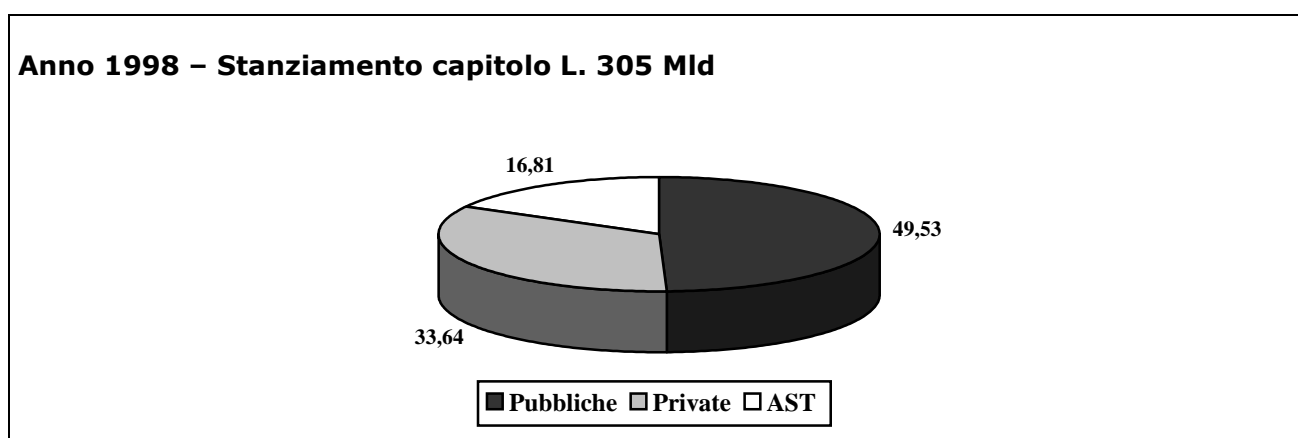
Anno	Legge di copertura finanziaria	Importi -mld-	Importi Totali -mld-
1998	LEGGE REGIONALE 22 del 02.09.98	225	305
	LEGGE REGIONALE 19 del 19.08.99 (parte)	80	
1999	LEGGE REGIONALE 19 del 19.08.99 (parte)	120	305
	LEGGE REGIONALE 4 del 04.01.00	15	
	LEGGE REGIONALE 8 del 17.03.00	170	
2000	LEGGE REGIONALE 8 del 17.03.00 (parte)	30	330
	LEGGE REGIONALE 26 del 18.12.00	270	
	LEGGE REGIONALE 6 del 20.04.01 (parte)	30	

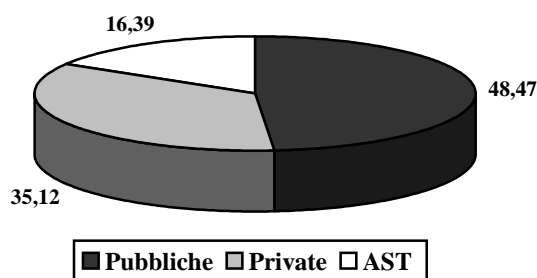
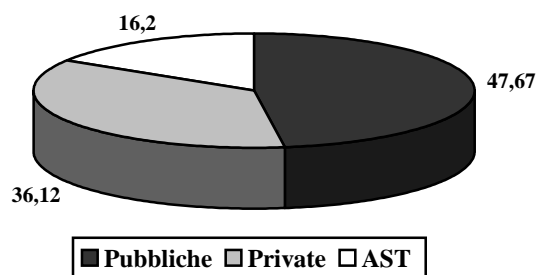
Nella tabella n. 4 viene indicata la ripartizione del suddetto stanziamento per tipologia di aziende (AST- altre aziende pubbliche - aziende private).

TABELLA 4

**CONTRIBUTI EROGATI NEGLI ANNI 1998-1999-2000 PER TIPOLOGIA DI AZIENDE  
ex Legge regionale n° 68/83.**

AZIENDE	ANNO	TOTALE CONTRIBUTI	PERCENTUALE SULLO STANZIAMENTO
PUBBLICHE	1998	<b>151.092.165.635</b>	<b>49,53</b>
PRIVATE		<b>102.622.178.609</b>	<b>33,64</b>
A.S.T.		<b>51.285.655.756</b>	<b>16,81</b>
PUBBLICHE	1999	<b>147.858.796.392</b>	<b>48,47</b>
PRIVATE		<b>107.145.004.551</b>	<b>35,12</b>
A.S.T.		<b>49.996.199.057</b>	<b>16,39</b>
PUBBLICHE	2000	<b>157.319.831.425</b>	<b>47,67</b>
PRIVATE		<b>119.217.945.374</b>	<b>36,12</b>
A.S.T.		<b>53.462.223.201</b>	<b>16,20</b>



**Anno 1999 – Stanziamento capitolo L. 305 Mld****Anno 2000 – Stanziamento capitolo L. 330 Mld**

Complessivamente tutte le aziende pubbliche hanno avuto i seguenti finanziamenti regionali sul capitolo 478104 (ex 48629):

- 1998	<b>L. 202.377.821.391</b>	<b>pari al 66,36% dello stanziamento</b>
- 1999	<b>L. 197.854.995.449</b>	<b>" 64,88% "</b>
- 2000	<b>L. 190.782.054.626</b>	<b>" 63,88% "</b>

Oltre ad attingere al suddetto stanziamento, l'AST usufruisce anche del contributo di gestione, previsto dall'art. 11 della legge regionale n.19/65 e finanziato con i fondi del cap. 48620, ammontante a:

-1998	<b>L. 42 mld</b>
-1999	<b>L. 38 mld</b>
-2000	<b>L. 32 mld</b>

Le altre aziende pubbliche usufruiscono, invece, di contributi ulteriori a carico dei bilanci comunali di cui si darà conto nella seconda fase dell'indagine.

Complessivamente le aziende pubbliche ricevono il 70% circa dei fondi stanziati dalla Regione e dai Comuni per il trasporto pubblico locale a fronte di una copertura di circa il 52% del programma generale di esercizio (v. Tabella 5)

TABELLA 5

<b>INDICE DI COPERTURA DEL SERVIZIO DA PARTE DI TUTTE LE AZIENDE PUBBLICHE COMPRESA L'A.S.T.</b>			
	1998	1999	2000
Km complessivi	138.769.633	136.913.726	137.122.266
Km Aziende pubbliche	73.189.644	70.943.596	71.187.440
% di copertura	52,74	51,81	51,91

Ciò dipende dal fatto che le aziende pubbliche svolgono prevalentemente un servizio di trasporto urbano per il quale sono previsti per i singoli parametri valori di importo superiore rispetto a quelli previsti per i servizi suburbani ed extraurbani in sede di calcolo del costo

standard del lavoro e di trazione, diretto alla determinazione del contributo per il ripiano dei disavanzi di esercizio, come evidenziato nel successivo paragrafo 5.

Oltre al trasporto su gomma, la Regione finanzia anche i collegamenti marittimi con le isole minori con una spesa annua di circa 21 miliardi.

Non esistono stanziamenti per favorire l'ammmodernamento del parco automezzi. E' auspicabile che venga utilizzata la somma di L. 9.899.600.000 messa a disposizione dal Ministero dei Trasporti con decreto 3-4-2001 per la sostituzione degli autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre 15 anni.

Negli scorsi anni le spese per investimenti più rilevanti hanno riguardato la realizzazione di un piano parcheggi e del sottoprogramma 3-misura5-Trasporti urbani su rotaia compreso nel POP Sicilia 1994/1999.

## 5. CONTRIBUTI PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO

I contributi hanno la finalità di garantire la continuità e l'efficienza dei servizi pubblici di trasporto di persone attraverso il conseguimento dell'equilibrio economico dei bilanci delle aziende. Ne sono beneficiari:

- le autolinee extraurbane in concessione di competenza regionale, gestite da aziende pubbliche, private e loro consorzi;
- le autolinee urbane ed extraurbane di competenza comunale gestite in regime di concessione da aziende pubbliche o private o gestite direttamente, in economia o a mezzo di azienda speciale, dagli enti locali o dai loro consorzi;
- le autolinee sostitutive di linee ferroviarie in concessione e di linee delle Ferrovie dello Stato definitivamente soppresse a norma del R.D. 21-12-1931, n.1575;
- gli impianti di funivia dei comuni di Erice e Taormina.

Annualmente, al fine di determinare la misura del contributo, l'Assessore regionale, sentite una Conferenza di servizio (di cui è stata nel 1998 modificata la composizione) e le organizzazioni sindacali del settore maggiormente rappresentative, stabilisce il costo economico standardizzato del servizio ed i ricavi presunti per chilometro di percorrenza.

La misura annua dei contributi d'esercizio è determinata, sulla base del consuntivo dell'anno precedente, dal prodotto delle percorrenze chilometriche delle autolinee in concessione, effettuate in conformità ai disciplinari di concessione o agli atti autorizzativi degli enti locali, per la base di valori standard del costo e del ricavo, determinati secondo le modalità di cui agli artt.6, 8 e 9 della legge regionale n.68/1983 e successive modifiche.

Tutte le leggi di modifica intervenute negli anni contengono la precisazione che si tratta di interventi provvisori **"nelle more della nuova disciplina degli autoservizi pubblici locali per il trasporto di persone"**.

Da ultimo la legge regionale n.19/1999 ha confermato per gli anni 1998 e 1999 i costi economici standardizzati determinati per l'anno 1997 e analoga conferma per l'anno 2000 è stata prevista dalla legge regionale n.8/2000.

Nel calcolo del costo economico standardizzato vengono presi in considerazione il costo del lavoro e di trazione, quello dell'ammortamento e quello per spese generali. Ai fini del calcolo viene fatto riferimento alle percorrenze chilometriche nell'anno 1995, ai sensi dell'art.18, commi 3 e 4, della legge regionale n.16/97.

Per la determinazione del contributo, dal costo standard totale viene sottratto il ricavo presunto pari al 45% del costo standard stesso per i servizi urbani, al 50% per servizi suburbani ed extraurbani con Vc inferiore a 60 km/h ed al 60% per i servizi extraurbani con Vc superiore a 60 km/h.

Il meccanismo di calcolo del costo economico standardizzato è molto complesso come risulta dall'allegato decreto assessoriale n.14/3 Tr del 16/2/1999 con il quale sono stati determinati i costi per il 1997, confermati poi fino al 2000 (all.2).

L'allegato Mod.A, relativo ad un'azienda, espone le concrete modalità di determinazione del contributo (all.3).

I punti sensibili del sistema, sottoposto negli scorsi anni a pesanti critiche, politiche e giornalistiche, sono costituiti dall'effettività ed esattezza del chilometraggio percorso dagli



automezzi delle aziende e dall'eventuale sovradimensionamento del valore dei parametri assunti per la determinazione dei costi.

Non si hanno elementi per accertare fino a che punto il costo economico standardizzato corrisponda alla realtà o se il chilometraggio, certificato dalle aziende, sia o meno esatto, per cui ci si limita a formulare alcune considerazioni ed a evidenziare qualche perplessità.

Quanto ai ricavi, appaiono fuori dalla realtà le percentuali dal 45 al 60% del ricavo presunto con cui viene abbattuto il costo standard totale, in quanto, anche per le aziende più efficienti, è difficile che i ricavi da traffico coprano più del 30% delle spese.

A differenza delle aziende pubbliche, che usufruiscono di finanziamenti aggiuntivi, i contributi costituiscono, unitamente ai ricavi, l'unica fonte di finanziamento delle aziende private e, ove non fossero stati sufficienti, sarebbe stato pregiudicato il regolare svolgimento del servizio.

La sufficienza del finanziamento continua a persistere anche in presenza del blocco al 1997 del costo economico standardizzato, per cui le aziende hanno dovuto sopportare gli effetti della svalutazione, anche se modesta, verificatasi in questi ultimi anni.

I contributi dovrebbero essere erogati a rate trimestrali anticipate, ma tale norma non viene osservata con la conseguenza che le aziende per assicurare la regolarità del servizio, ove non dispongano di rilevanti disponibilità finanziarie, sono costrette a ricorrere alle anticipazioni bancarie. Il fenomeno è particolarmente grave sia per le aziende private, onerate di un costo aggiuntivo addebitabile all'inosservanza della legge da parte dell'Amministrazione, sia per le aziende pubbliche, in quanto il costo dell'anticipazione, alla fine, va sempre a gravare sui bilanci della Regione o dei Comuni con un evidente danno erariale.

Gli stanziamenti sul cap.478104 ex 48629 del bilancio di competenza della Regione ormai da qualche anno non sono sufficienti a coprire il fabbisogno dell'esercizio, per cui è diventata normale la corresponsione di acconti con conguaglio nell'anno successivo.

Infine, in seguito alle difficoltà economiche in cui versa la Regione la legge o le leggi che annualmente stanziavano i fondi per i contributi prevedono che il contributo per ciascuna azienda debba essere proporzionalmente ridotto ove l'ammontare complessivo dei contributi spettanti superi lo stanziamento previsto dalla legge stessa.

Nell'anno 2000 la riduzione per l'insufficiente copertura è stata pari allo 0,9765%.

E' di tutta evidenza l'assoluta inconciliabilità di una norma del genere con il futuro sistema fondato su contratti di servizio remunerati con un corrispettivo, ma anche nell'attuale sistema concessorio la disposizione in questione è causa di incertezze per le aziende i cui equilibri di bilancio dipendono dalle disponibilità finanziarie di una Regione, i cui bilanci sono sempre più ingessati per la crescita delle spese correnti.

In conclusione il sistema vigente presenta chiari caratteri di ambiguità ed è una conseguenza dell'inerzia del legislatore e dell'Amministrazione nel procedere a quella razionalizzazione del settore, sempre annunciata, ma mai realizzata.

Un'ultima notazione riguarda la mancata applicazione, da diversi anni, dell'art.12 della legge regionale n.68/83, che prevedeva l'obbligo per l'Assessore regionale di compiere annualmente, a mezzo dei propri Uffici e con la collaborazione degli enti locali e loro consorzi per i servizi di trasporto di loro competenza, la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto beneficiari dei contributi di esercizio. Le risultanze della rilevazione dovevano essere comunicate alla Conferenza di servizio per fornire alla stessa utili elementi di raffronto in sede di determinazione del costo economico standardizzato.

L'adempimento di tale obbligo avrebbe potuto favorire il graduale superamento del sistema fondato sul tradizionale interventismo pubblico, che, in assenza di un meccanismo spontaneo di incontro tra domanda e offerta, non è in grado di determinare autonomamente se si stia producendo servizi in quantità insufficiente o eccessiva, a livelli di qualità troppo elevati o troppo bassi.

La sistematica rilevazione dei costi effettivi e la conseguente maggiore chiarezza e trasparenza dei contributi di esercizio avrebbero potuto agevolare il passaggio alle nuove logiche imposte dal legislatore comunitario, che individua come fondamentale la distinzione degli "oneri impropri", conseguenti a tariffe sociali o agevolative, dai "costi da inefficienze di servizio".

E' questa distinzione, infatti, che dà la possibilità di fissare nel nuovo strumento del "contratto di servizio" tariffe e condizioni per particolari categorie e, in genere, obblighi di servizio, in una logica di parità contrattuale, che elimina a priori la possibilità di interventi di ripianamento di eventuali perdite subite dai gestori, come fin qui avvenuto.

In mancanza di dati certi la conclusione empirica che può trarsi dalle suesposte considerazioni è che, in passato, i contributi erano ampiamente remunerativi; ora consentono la sopravvivenza delle aziende, probabilmente a scapito della qualità del servizio, ove si consideri che le aziende di trasporto della Toscana (regione comparabile con la Sicilia per dimensioni e caratteristiche orografiche, anche se con una popolazione numericamente inferiore) nel 1998 hanno percepito contributi in conto esercizio per 382,7 miliardi a fronte di percorrenze per km.113.706.000.

A titolo meramente indicativo, nella seguente tabella 6 viene indicato il rapporto tra lo stanziamento del cap. 478104 (ex 48629) ed il numero complessivo di chilometri percorsi.

TABELLA 6

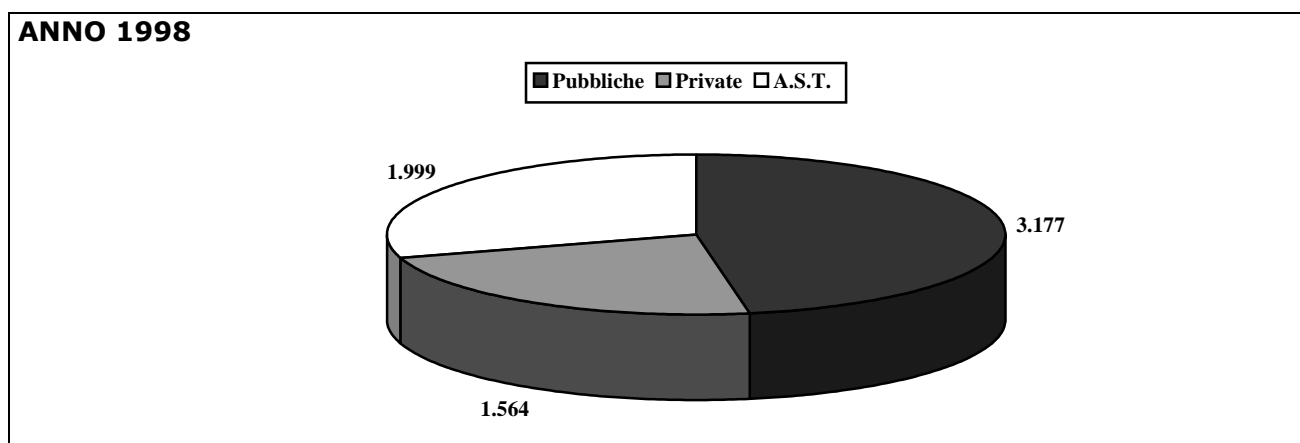
RAPPORTO STANZIAMENTO / KM NEL TRIENNIO 1998-2000			
	1998	1999	2000
STANZIAMENTO	305.000.000.000	305.000.000.000	330.000.000.000
TOTALE KM	138.769.633	136.913.726	137.122.266
RAPPORTO L./KM	2.197	2.227	2.406

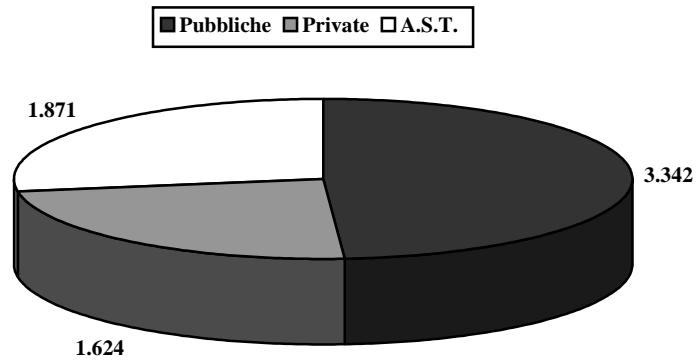
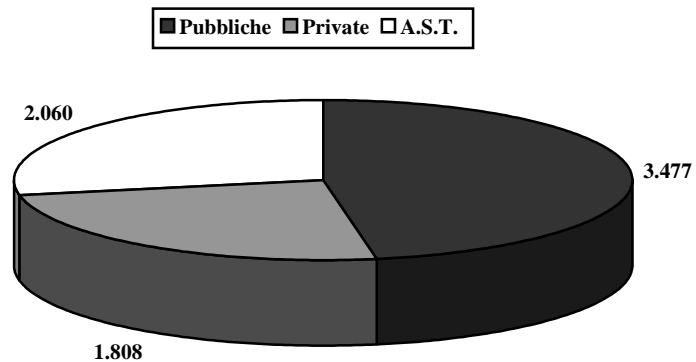
Distinguendo per tipologia di aziende il rapporto £/km. si hanno i seguenti dati:

TABELLA 7

**PROSPETTO RIEPILOGATIVO DISTINTO PER TIPOLOGIA DI AZIENDE RELATIVO A TOTALE KM – TOTALE CONTRIBUTO – RAPPORTO £./Km.**

AZIENDE		1998	1999	2000
PUBBLICHE	TOTALE KM	47.543.510	44.231.074	45.244.430
	TOTALE CONTRIBUTO	151.092.165.635	147.858.796.392	157.319.831.425
	<b>RAPPORTO £./Km</b>	<b>3.177</b>	<b>3.342</b>	<b>3.477</b>
PRIVATE	TOTALE KM	65.579.989	65.970.130	65.934.826
	TOTALE CONTRIBUTO	102.622.178.609	107.145.004.551	119.217.945.374
	<b>RAPPORTO £./Km</b>	<b>1.564</b>	<b>1.624</b>	<b>1.808</b>
A.S.T.	TOTALE KM	25.646.134	26.712.522	25.943.010
	TOTALE CONTRIBUTO	51.285.655.759	49.996.199.057	53.462.223.201
	<b>RAPPORTO £./Km</b>	<b>1.999</b>	<b>1.871</b>	<b>2.060</b>



**ANNO 1999****ANNO 2000**

Anche questo rapporto è scarsamente significativo, considerata la pluralità di parametri presi in considerazione nella determinazione del costo economico standardizzato, per cui ogni azienda avrà un proprio rapporto £/km.

Analizzando, ad esempio, solo il parametro "costo standard del lavoro e di trazione" si rileva l'esistenza di diversi indici £/km, a seconda se trattasi di servizi urbani per i quali ha rilievo la popolazione della città servita, od oppure di servizi extraurbani per i quali viene presa in considerazione la velocità commerciale:

- servizio urbano	centri fino 30.000 abitanti	£/km. 4.625
- " " "	" da 30.000 a 100.000 abitanti	£/km 5.492
- " " "	" da 100.001 a 300.000 "	£/km. 5.956
- " " "	" da 300.001 a 650.000 "	£/km. 6.552
- " " "	" oltre 650.000 "	£/km. 6.850
- " suburbano		£/km 4.755
- servizio extraurbano	con velocità fino a 45 km/h	£/km. 3.276
- " " "	" da 45 a 60 km/h	£/km. 2.948
- " " "	" oltre 60 km/h	£/km. 2.074

Poiché le aziende pubbliche esercitano prevalentemente servizi urbani e le aziende private servizi extraurbani, diventano comprensibili gli scostamenti dalla media sopra evidenziati.

Sono già stati rilevati i motivi che inducono a ritenere inattendibili i livelli dei parametri finora adottati, per cui non può che ribadirsi l'assoluta necessità di un'esatta rilevazione dei costi, unitamente a quella della redditività della linea messa in gara, ai fini di un'equa determinazione dei corrispettivi per i futuri contratti di servizio.

## 6. IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

La legge regionale n.68 del 14-6-1983 aveva individuato nel Piano Regionale dei Trasporti, che avrebbe dovuto essere redatto in armonia con le previsioni di assetto territoriale e dello

sviluppo economico della Regione entro due anni dall'entrata in vigore della legge stessa, lo strumento programmatico "per fare assumere alla Sicilia, in relazione alla sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo ed alla sua perifericità e marginalità rispetto alle aree socio-economiche nazionali ed europee, una dimensione ed una funzione euromediterranea nei flussi di traffici nazionali ed internazionali, in modo da conferire competitività all'economia siciliana".

A tali ambiziosi propositi non sono, purtroppo seguiti i fatti concludenti e, a distanza di 18 anni dalla legge n.68, la Sicilia è ancora priva di un Piano.

Invero con la legge regionale 9 agosto 1988, n.27, venne autorizzata la spesa di tre miliardi di lire per la redazione del P.R.T., affidata ad una Società di ingegneria di Roma (L.2.850.000.000), mentre lo studio conoscitivo venne predisposto dal CE.RE.S.T. (L.120.000.000). I lavori vennero regolarmente consegnati all'Amministrazione, che, però, non diede seguito al progetto, per cui non furono mai iniziate le procedure di approvazione.

Nella scorsa legislatura una bozza predisposta da tecnici esterni all'Amministrazione è stata esitata negativamente dalla competente Commissione legislativa dell'A.R.S., che, rilevando l'incompletezza dei contenuti rispetto alle previsioni della legislazione regionale, ha evidenziato che il documento proposto costituiva un mero studio preliminare privo di coerenza, dell'indicazione di obiettivi, indirizzi e priorità e della specificazione delle fonti di finanziamento.

Invero la stessa bozza, anche se conteneva considerazioni ed analisi utili per la determinazione degli indirizzi regionali in materia, evidenziava i suoi limiti quando riconosceva che nella sua redazione, per i ritardi registrati nella programmazione degli Enti locali, non erano state osservate le prescrizioni e le indicazioni contenute nella legge ( "...nessuna delle Province siciliane ha finora ottemperato al disposto dell'art.36 del D. L . n. 258/92, come, peraltro, molti Comuni non hanno predisposto il P.U.T.").

Sono di tutta evidenza i danni provocati dall'inerzia e dall'inesistenza di qualsiasi visione strategica diretta a razionalizzare il sistema dei trasporti ed a programmare la realizzazione delle infrastrutture ecocompatibili.

La rete autostradale è insufficiente ed a circa 30 anni dall'inizio dei lavori non è stata ancora completata l'autostrada Palermo - Messina.

La rete stradale ordinaria abbisogna di ammodernamenti e si trova in pessime condizioni di manutenzione.

La rete ferroviaria è la stessa degli inizi del Novecento; la Palermo - Messina, che dovrebbe essere una linea ad alta capacità secondo le previsioni del Master Plan europeo approvato il 17 novembre 1990 dal Consiglio dei Ministri della Comunità europea, è solo in parte fornita di un doppio binario e non è certo in grado di consentire l'impiego di treni veloci. La fatiscenza della rete fa, inoltre, porre in discussione l'utilità della costruzione del ponte sullo Stretto.

Restano meri argomenti di discussione il potenziamento degli aeroporti di Palermo e Catania, la costruzione di un nuovo aeroporto nella Sicilia meridionale, l'utilizzazione di quelli di Trapani e Comiso, la creazione di interporti, il potenziamento e la migliore utilizzazione di numerosi porti quali Augusta, Milazzo, Pozzallo, lo sviluppo della portualità turistica e da diporto, la realizzazione delle autostrade del mare per alleggerire il traffico terrestre, i problemi connessi al miglioramento della mobilità nelle aree metropolitane, la scelta tra trasporti urbani su rotaia di superficie o sotterranei, i limiti di ecocompatibilità.

Si tratta di problemi che non possono più essere accantonati e richiedono, ormai, una sollecita soluzione, onde evitare la completa emarginazione dell'Isola e un blocco dello sviluppo economico e sociale.

A tal fine è utile rammentare la necessità, evidenziata nel paragrafo relativo all'organizzazione dell'Assessorato, che il Dipartimento si fornisca di un'adeguata struttura, professionalmente valida, atteso che non appare sufficiente affidare la redazione del Piano a tecnici esterni, ove questi non possano usufruire di un qualificato supporto amministrativo e considerato anche che nelle decisioni programmatiche debbono essere coinvolti numerosi altri enti pubblici e privati, i quali debbono trovare nell'Assessorato il punto di riferimento.

Propedeutica alla redazione del Piano, strumento programmatico di tutto il sistema, è infatti la redazione da parte dei Comuni dei **Piani urbani di mobilità** e da parte delle Province dei **Piani di bacino**.

Non risulta che sia in corso, né a livello comunale, né quindi, tanto meno, a livello regionale alcuna rilevazione delle domande di mobilità di persone e merci.

D'altronde non risulta che l'Assessorato abbia attivato gli enti locali e le rappresentanze delle varie realtà produttive per l'acquisizione di tutti gli elementi necessari alla redazione del Piano.

Si tratta di procedure complesse e delicate, che richiedono tempo e professionalità specifiche; da ciò la necessità di un immediato avvio concreto ed operativo.

In altre Regioni, che hanno da tempo acquisito una cultura dei trasporti, l'Ufficio traffico dei grandi Comuni dispone di un organico superiore a quello dell'intero Dipartimento regionale siciliano.

Nella vecchia organizzazione amministrativa dell'Assessorato, ancora in funzione in attesa della riforma, la competenza sul P.R.T., oltre ad altre incombenze, era affidata al gruppo V, composto soltanto da un dirigente coordinatore, due assistenti amministrativi, due assistenti tecnici, una dattilografa ed un archivist!

Non certo migliore è la situazione a livello di enti locali: la maggior parte dei Comuni interpellati (quelli in cui operano aziende pubbliche o che hanno rilasciato concessioni comunali) è priva di uffici che si occupano esclusivamente del traffico. I grandi Comuni non hanno fornito alcuna notizia.

## **7. LA RIFORMA DEL SISTEMA**

E' evidente come la specialità dello Statuto siciliano, in presenza della persistente inerzia legislativa ed amministrativa, invece che produttiva di benefici, abbia costituito un ostacolo allo sviluppo ed alla modernizzazione del settore.

Come verificatosi in altri campi, un salutare scossone verrà dalla necessità di adempimento degli obblighi imposti dalla Comunità europea, in quanto l'art.70 (ex 75) del Trattato di Amsterdam impegna gli Stati membri, ivi comprese naturalmente le articolazioni regionali, al perseguimento degli obiettivi del Trattato nel quadro di una politica comune dei trasporti.

Il fondamentale principio ispiratore della politica comunitaria è la realizzazione della libertà di concorrenza, con l'eliminazione di qualsiasi discriminazione o disparità di trattamento tra gli operatori, nazionali e stranieri.

Nel paragrafo relativo ai riferimenti normativi sono state indicate le disposizioni più rilevanti contenute nei Regolamenti n.1191/69 e n.1893/91, dirette ad eliminare l'attuale sistema monopolistico ed a sostituire la concessione con un contratto di servizio pubblico, che preveda la corresponsione di un corrispettivo per gli oneri derivanti dagli obblighi di servizio pubblico.

Il testo di un nuovo Regolamento, in corso di approvazione, nel riconoscere l'inadeguatezza del suddetto quadro normativo per affrontare il nuovo e mutevole contesto economico, si propone le seguenti finalità:

- garantire una migliore qualità del servizio ed un miglior rapporto costo/qualità nel settore dei trasporti pubblici;
- garantire che gli operatori che esercitano il diritto di stabilimento possano effettivamente accedere al mercato mediante procedure eque, aperte e non discriminatorie per la concessione di compensazioni finanziarie e di diritti esclusivi;
- armonizzare gli aspetti fondamentali delle procedure di aggiudicazione esistenti nei vari Stati membri;
- promuovere la certezza del diritto con riguardo agli obblighi e ai diritti degli operatori e delle autorità in relazione alla normativa comunitaria in tema di aiuti di Stato e di diritti esclusivi nel settore dei trasporti.

Anche se il Regolamento non è ancora operativo, è opportuno che il legislatore e l'Amministrazione regionale tengano ben conto, nella rispettiva attività, dei seguenti orientamenti comunitari, in modo da non essere poi costretti alla mortificante ricerca della proroga per l'applicazione della normativa comunitaria..

Il sistema di una concorrenza controllata è stato preferito a quello dei mercati chiusi e alla deregolamentazione. I servizi debbono essere affidati a mezzo di procedure concorsuali, a meno che il valore del contratto sia modesto (nella proposta viene previsto il limite di 400.000 euro) o che si tratti di un servizio limitato ad una determinata linea e per il quale non sia ammessa alcuna compensazione finanziaria o quando vi siano rischi per le norme di sicurezza nella prestazione di servizi ferroviari.

Lo sviluppo di norme di qualità il più possibile elevate costituisce uno degli obiettivi prioritari e deve essere conseguito a mezzo della stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, la concessione agli operatori di diritti esclusivi e la determinazione di prescrizioni minime per l'esercizio dei trasporti pubblici.

La qualità deve essere presa in considerazione in sede di aggiudicazione, non essendo sufficiente la migliore convenienza dell'offerta economica.

Le concessioni debbono essere sostituite da contratti di servizio pubblico ordinariamente della durata massima di cinque anni (la legge statale prevede un massimo di nove anni).

La libertà di stabilimento, definita pilastro fondamentale della politica comune dei trasporti, impone che agli operatori di uno Stato membro, stabiliti in uno Stato membro diverso, sia garantito un accesso effettivo al mercato dei trasporti pubblici di tale Stato, secondo modalità trasparenti e senza discriminazioni. Le procedure adottate per la gara pubblica o per il controllo della qualità debbono essere aperte, eque e non discriminatorie.

Le sovvenzioni pubbliche sono ammesse perché un sistema che assicuri un minimo di qualità, è, in genere, antieconomico per motivi sociali o territoriali. Esse, però, debbono essere eque e a livelli tali che, da un lato, non venga compromessa la qualità del servizio e, dall'altro, non sostituiscano surrettiziamente gli aiuti di Stato, vietati dall'art.87, paragrafo 1 del Trattato, in quanto suscettibili di falsare la concorrenza.

Per quanto riguarda la legislazione statale essa non è stata applicata dalla Regione, né è stato legiferato autonomamente, benché ormai sia trascorso un anno dall'emanazione delle nuove norme di attuazione dello Statuto (D.L.vo 11 settembre 2000, n.296), che hanno completato il trasferimento di tutte le competenze e funzioni.

Particolare rilevanza, ai fini della presente indagine, riveste, l'art 4 -ter, inserito nel D.P.R. n.1113/1953 dall'art.7 del citato D.L.vo n.296.

Merita sottolineare che anche tale articolo indica, come al solito, che le disposizioni in esso contenute sono emanate **"nelle more di una organica legge regionale di riforma del settore"**. Date l'evoluzione della normativa comunitaria e statale e l'assoluta necessità di una riforma e dopo che, per la scadenza della precedente legislatura, non ha avuto corso il disegno di legge predisposto dall'Assessore pro-tempore, non sembra che i nuovi Governo ed Assemblea regionale possano ancora soprassedere all'adozione dei provvedimenti di competenza.

L'art.4/ter, comma 1, dispone che, per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale la Regione deve adottare il metodo della programmazione intermodale dell'offerta di trasporto collettivo e determinare il livello dei servizi minimi.

Esso recepisce la normativa statale che ha attribuito alle Regioni il compito di **programmazione e di amministrazione** del sistema integrato dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale (compresi i trasporti ferroviari, marittimi ed aerei), favorendo le modalità a minore impatto ambientale.

Operativamente la Regione deve finalmente approvare il P.R.T. di cui è già stata evidenziata l'urgenza.

La bozza, esitata negativamente dall'A.R.S. nella scorsa legislatura, prevedeva la scelta strategica di ripensare il Piano stesso come un progetto che modellasse i collegamenti terrestri in funzione di quelli marittimi ed aerei, privilegiati in quanto capaci di rompere le condizioni di perifericità e marginalità dell'Isola con investimenti strutturali contenuti. Nell'ambito della mobilità terrestre veniva rivalutato e potenziato il trasporto ferroviario, che rappresenta la modalità di movimentazione di persone e merci più ecologica rispetto a quella su gomma, anche se quest'ultima continuerà ad essere, almeno per il prossimo decennio, la spina dorsale del sistema, dati i costi ed i tempi di realizzazione di una valida rete ferroviaria.

Anche la bozza, predisposta ed accantonata alla fine degli anni '80, contiene spunti ed analisi ancora validi ed attuali.

Acquisito il materiale conoscitivo prodotto dagli enti locali e dalle realtà produttive, ciò che si chiede alla nuova Amministrazione è di **decidere di decidere; è indispensabile operare una scelta ed operare in conformità.** Gli aggiustamenti in corso d'opera sono senz'altro da preferire all'inerzia ed in proposito il Piano deve essere visto non come uno strumento che ingessa il sistema, ma come un provvedimento amministrativo flessibile ed adattabile alle nuove esigenze che dovessero via via manifestarsi.

L'altro compito attribuito alla Regione dal 1° comma dell'art.4/ter è la **determinazione dei servizi minimi**, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, tenendo conto dell'integrazione delle reti di trasporto, del pendolarismo scolastico e lavorativo, della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali, delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

La determinazione deve essere effettuata d'intesa con gli enti locali; debbono essere soddisfatte le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini; debbono essere osservati **i criteri** sia del ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria, sia della scelta, tra più soluzioni di pari efficacia, di quella più economica, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità, tenendo in considerazione nella determinazione dei costi del trasporto su gomma dell'incidenza della congestione del traffico e dell'inquinamento (art.16 del D.L.vo n.422/1997, applicabile in virtù del rinvio operato dall'art.4/ter, 1° comma).

Operativamente, il punto di partenza è costituito dall'attuale rete concessionale, di cui bisogna, da un lato, verificare la capacità o meno di rispondere ad una domanda di mobilità individuata sulla base degli elementi forniti dalla legge (sufficienza quantitativa e qualitativa, soddisfacimento delle esigenze, etc.), dall'altro, procedere al riordino con l'eliminazione della sovrapposizione dei servizi e delle linee poco utili, da sostituire eventualmente con servizi alternativi più economici.

Sono evidenti la delicatezza e la complessità dell'operazione, ove si tenga conto che il servizio minimo risulterà dall'incontro tra la domanda sopra delineata e le limitate disponibilità economiche. L'efficienza, l'efficacia e l'economicità della nuova rete dei trasporti dipenderanno dall'oculatazza dell'attività di rilevazione e valutazione degli organi regionali e locali.

In atto non risulta che l'Assessorato abbia avviato le procedure d'intesa con gli Enti locali. In un disegno di legge, che non ha avuto corso per la scadenza della legislatura, era previsto che, provvisoriamente e fino al 31 dicembre 2003, i servizi esistenti dovessero considerarsi minimi. Per l'esperienza dei trascorsi cinquant'anni di attività legislativa e amministrativa, non può non esprimersi una viva preoccupazione per l'ulteriore mantenimento di un sistema ingessato.

Altro compito attribuito alle Regioni dall'art.14, comma 3 del d.lgs. 422 è l'approvazione di **programmi triennali per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale**, sentite le organizzazioni confederali e le associazioni dei consumatori. Anche in questo caso non si ha notizia di un avvio delle procedure.

Il secondo comma dell' art.4/ter prevede la sostituzione delle concessioni con **contratti di servizio**, ribadisce la rilevanza dell'economicità, dell'efficacia e della integrazione modale, prevede il riassetto organizzativo e la **trasformazione delle aziende pubbliche**.

Vengono in sostanza recepite le relative norme della legge statale (art.19 d.lgs 422/1997), che aveva, a sua volta, recepito la normativa comunitaria (art.14 del Regolamento n.1191/69, come emendato dal Regolamento n.1893/91).

Le concessioni debbono essere sostituite da contratti conclusi tra le autorità competenti di uno Stato membro ed un'impresa di trasporto allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti.

Il contenuto dei contratti è stato determinato sia dalle norme comunitarie che da quelle statali.

I contributi e le sovvenzioni vengono sostituiti da un corrispettivo a titolo di compensazione economica degli obblighi di servizio pubblico assunti dalle aziende; i contratti debbono assicurare la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari; è prevista la nullità dei contratti per i quali al momento della stipula non sia assicurata la completa corrispondenza tra quanto dovuto dall'ente pubblico all'azienda e le risorse effettivamente disponibili, in modo da assicurare la certezza finanziaria e la copertura di bilancio; i contratti debbono prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di modo che esso, al netto dei costi di infrastruttura, raggiunga almeno lo 0,35% a decorrere dal 1 gennaio 2000 (quest'ultima norma aggiunge un'ulteriore

conferma all'inattendibilità del ricavo presunto- dal 45 al 60 %- previsto in Sicilia per la determinazione del contributo d'esercizio).

A differenza che nelle altre Regioni il sistema continua ad essere rigidamente concessionale: **nessun Ente pubblico siciliano ha finora stipulato un contratto di servizio** (quello stipulato dal Comune di Palermo con l'AMAT non ha il contenuto sopradescritto).

Altra riforma prevista dall'art.4/ ter, 2° comma è la **trasformazione delle aziende pubbliche in società di capitali.**

L'art.18 del d.lgs. n.422/97, come emendato dal d.lgs. n.400/1999, ha fissato per il riassetto e la trasformazione delle aziende il termine del **31 dicembre 2000.**

In Sicilia **nessuna azienda pubblica di trasporto si è finora trasformata**, né si prevede che ciò possa avvenire a breve, non essendo stato effettuato alcun riassetto tale da consentire la sopravvivenza di una società per azioni.

Per tutte è ancora lontano il raggiungimento del rapporto pari al 35% tra costi e ricavi da traffico.

Questi ultimi possono essere aumentati solo con il miglioramento della qualità dell'offerta e con un'oculata e moderata revisione tariffaria.

Quanto ai costi le voci più rilevanti su cui incidere sono costituite, da un lato, dall'esubero di personale e dal costo del lavoro (su cui è difficile intervenire dato l'elevato tasso di sindacalizzazione del settore) e , dall'altro, dalle spese di manutenzione, atteso che per anni non è stato adottato alcun intervento per il rinnovo del materiale rotabile e che la Sicilia, a differenza delle altre Regioni, non ha usufruito degli appositi fondi statali.

Sarà necessaria l'adozione di misure impopolari, ma è certo che il risanamento delle aziende è ormai ineludibile, anche perché **la Comunità europea, al di fuori dei corrispettivi contrattuali, non consentirà l'erogazione di altri aiuti che possano falsare la concorrenza.**

L'ulteriore riforma, introdotta in Sicilia dall' art.4/ter, 3° comma, riguarda, infatti, **il ricorso alle procedure concorsuali**, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi, **per la scelta dei gestori dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale.**

Il sistema monopolistico deve essere sostituito da un sistema aperto alla concorrenza di tutti gli operatori, nazionali e comunitari.

L' art.18, comma 3-bis, del d.lgs. n.422/1997, come emendato dal d.lgs. 400/1999, ha previsto un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il **31 dicembre 2003**, nel corso del quale le Regioni hanno facoltà di mantenere gli affidamenti ai concessionari, ma con l'obbligo di affidare quote di servizio mediante procedure concorsuali.

In Sicilia anche **la suddetta norma non ha ancora avuto alcuna applicazione.**

E' da dire che l' art.4/ter non contiene i termini fissati nella legge statale per l'attuazione della riforma, ma l'Amministrazione, in sede istruttoria, ha manifestato l'intendimento di rispettarli ugualmente.

Si tratta di un compito arduo (basti pensare alla complessità e delicatezza delle procedure - bandi di gara, determinazione dei corrispettivi, etc.-, nonché alla rilevanza degli interessi di ordine politico ed economico che gravitano attorno al mondo delle municipalizzate, per cui, anche in sede nazionale, ove è già avvenuta la trasformazione in società per azioni, cominciano a manifestarsi dubbi sull'ulteriore passaggio alla privatizzazione) il cui adempimento richiede all'Amministrazione uno sforzo straordinario sorretto da una lucida e decisa volontà politica.

Riassumendo l'attività pianificatoria della Regione deve estrinsecarsi nelle seguenti operazioni:

- definizione degli indirizzi alle Province ed alle città metropolitane per la redazione dei piani di bacino;
- acquisizione dei suddetti piani e dei Piani urbani di mobilità redatti dai Comuni;
- rilevazione sul campo della domanda di mobilità e dei flussi del traffico;-
- approvazione del Piano Regionale Trasporti, nella cui predisposizione debbono essere coinvolti le altre Amministrazioni interessate (Agricoltura, Industria, Lavori pubblici, Territorio, etc.), gli enti locali, le organizzazioni produttive, l'Ente Ferrovie, l'ENAS;
- determinazione, d'intesa con gli enti locali, dei servizi minimi;
- approvazione dei programmi triennali per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, sentite le organizzazioni confederali e le associazioni dei consumatori;



-programmazione degli investimenti ex art.15 d.lgs.n.422;  
 -istituzione di un Fondo Regionale Trasporti;  
 -definizione dei criteri per la determinazione dei corrispettivi dei contratti;  
 -fissazione di termini certi per la trasformazione delle Aziende pubbliche in società per azioni, per la sostituzione delle concessioni con contratti di servizio e per l'apertura alla concorrenza dei servizi di trasporto.

Alcuni adempimenti sono immediatamente attivabili; per altri occorre un provvedimento legislativo, che ci si augura non contenga più l'indicazione " nelle more di un'organica legge di riforma", ove non si voglia correre il rischio di un isolamento della Sicilia dal resto dell'Europa.

## **8. LE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO**

### **8.1. Le aziende pubbliche.**

In Sicilia operano le seguenti aziende pubbliche:

- 1) A.S.T.- Azienda Siciliana Trasporti
- 2) AMAT- Azienda speciale di Palermo
- 3) AMT- Azienda municipalizzata trasporti di Catania
- 4) ATM- Azienda trasporti di Messina
- 5) SAU- Servizi autofiloviari di Trapani
- 6) ASM di Taormina
- 7) CITIS - Consorzio Intercomunale Trasporti Isola di Salina
- 8) S.M.A. Città di Marsala
- 9) Autoparco comunale di Ustica
- 10) Autoparco comunale di Pantelleria.

Tutte le Aziende hanno collaborato all'indagine, fornendo una serie di dati e notizie, che sono state elaborati dall'Ufficio, al fine di accertare il grado di efficienza e lo stato del processo di risanamento in vista della trasformazione in società per azioni.

#### **8.1.1. A.S.T.- AZIENDA SICILIANA TRASPORTI**

L'A.S.T. venne istituita con legge regionale n.7 del 22-8-1947, in un momento in cui, inesistente la motorizzazione privata, la mobilità dei cittadini era quasi esclusivamente assicurata dai servizi pubblici.

L'attività dell'Azienda ha sempre avuto una valenza sociale e ad essa vengono, tra l'altro, affidati:

-i servizi extraurbani a breve raggio (suburbani) caratterizzati da una elevata pendolarità, con evidente alta intensità di utenza limitata a due sole fasce orarie, a prevalenza unidirezionale ed il cui costo è di gran lunga superiore a quello di altri servizi extraurbani. Tali tipi di servizi hanno oggi una percorrenza complessiva di circa 3.400.000 km.

-i servizi urbani in 18 centri medi e piccoli ( per complessivi 4.600.000 km.), che per la loro dislocazione richiedono un'organizzazione distaccata con notevoli costi economici;

-i servizi che, per l'elevata antieconomicità, non sono di interesse delle aziende private.

Una conferma del contenuto sociale del ruolo dell'A.S.T. proviene dall'obbligo di trasporto gratuito sulle linee extraurbane dei portatori di handicap ( art.21 legge regionale n.69/81) e, fino al 15/5/2001, degli anziani compresi nelle fasce di reddito più basse.

Gestisce il trasporto pubblico urbano in 18 Comuni e 143 autolinee extraurbane con concessione regionale per un programma di esercizio complessivo, nell'anno 2000, di 25.943.010 km.

Il parco autobus, al 31 dicembre 2000, presentava una consistenza di 767 unità con un'età media di 12,57 anni, rispetto a 11,75 anni dell'esercizio 1999.

E' evidente la necessità di un ammodernamento del parco sia per incrementare le percorrenze, coerentemente alle richieste di intensificazione avanzate dagli Enti locali, sia, specialmente, per contenere le elevate spese di manutenzione (nel bilancio di previsione 2001

è prevista per manutenzione e riparazione autobus la spesa di 11 miliardi), ma l'Azienda non è in grado di provvedere al rinnovo con i propri mezzi.

Per quanto concerne la limitazione dell'impatto ambientale dei veicoli adibiti a trasporto urbano, l'Azienda, non potendo usufruire dei finanziamenti che i Comuni concedono a tal fine alle municipalizzate, sta provvedendo alla graduale trasformazione di alcuni autobus da gasolio ad alimentazione mista, gasolio o metano.

La consistenza del personale, alla fine dell'esercizio 2000, è risultata di 1.010 unità, con un decremento di 42 unità rispetto al 1999 per effetto di collocamenti in quiescenza.

Malgrado l'assunzione negli anni 1998 e 1999 di 120 autisti con contratti di formazione e lavoro (C.F.L.), permane l'esigenza di un potenziamento del personale viaggiante.

Venuta meno, sia per la deliberazione della Commissione europea relativa alle agevolazioni sugli oneri sociali relativi ai C.F.L., sia per la normativa intervenuta con la legge regionale n.19/99, la possibilità dell'assunzione di altri 70 autisti con contratti di formazione lavoro (che avrebbe comportato per l'Azienda un costo annuo di solo 30 milioni per ogni unità assunta), è stato bandito un pubblico concorso per titoli e prova di idoneità al profilo professionale per 170 unità.

Il rapporto km/dipendenti è passato da 26.258 km del '98 a 25.755 nel '99 ed a 25.584 nel 2000, mentre il rapporto km/personale viaggiante è passato da 33.468 km del '98 a 35.123 km. nel '99 ed a 37.587 nel 2000 .

L'Azienda ha in corso un programma di riorganizzazione delle linee ed ha conferito un incarico di consulenza per il coordinamento tecnico-scientifico del progetto di ottimizzazione dell'esercizio concessionale nel breve termine, nonché per la riorganizzazione funzionale in vista della trasformazione in società per azioni.

Tale trasformazione e la successiva eventuale privatizzazione sono state previste espressamente dall'art.23 della legge regionale n.10/1999; la Giunta di Governo, con deliberazione n.221 del 22/7/2000, ha sciolto il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda ed ha incaricato un Commissario straordinario di porre in essere tutti gli adempimenti per la trasformazione in s.p.a.

Per quanto riguarda i proventi delle autolinee, nel 2000 i ricavi (comprensivi di circa 83 milioni per noleggi) sono stati accertati in lire 53.264.735.227, di cui lire 13.930.210.471 derivanti dal rilascio delle tessere agli anziani, ai sensi della legge regionale 87/1981.

E' in corso di elaborazione la Carta dei servizi, mentre il controllo delle attività aziendali è limitato al rispetto dei programmi di esercizio riportati nei disciplinari di concessione.

Le notizie sulla produzione del servizio, chilometri percorsi, incassi, prestazioni lavorative, passeggeri trasportati, etc. vengono raccolte dal C.E.D. presso la Direzione Generale, che, mensilmente, provvede alla stampa dei tabulati e li trasmette alle competenti Direzioni aziendali per le attività di controllo.

Non è stata avviata alcuna rilevazione sul grado di soddisfazione dell'utenza.

Per il ripiano del disavanzo di esercizio, ai sensi della legge n.68/83, nell'ultimo triennio l'AST ha percepito i seguenti contributi:

**-1998            L.51.285.655.756**  
**-1999            L.49.996.199.057**  
**-2000            L.53.462.223.201**

Ai sensi dell'art.11 della legge regionale n.19/65, ha, altresì, usufruito dei seguenti contributi di gestione finanziati con lo stanziamento del cap. 48620 del bilancio regionale:

**-1998            L.42 mld**  
**-1999            L.38 mld**  
**-2000            L.32 mld**

Nei seguenti prospetti vengono indicati i più rilevanti dati e rapporti tratti dal conto economico e da notizie fornite dall'Azienda:

	valore della produzione	Costi della produzione	Differenza tra valori e costi	Utile o perdita di esercizio
1998	121.702.525.488	133.150.723.900	-11.448.198.412	-17.680.180.638
1999	132.523.169.587	136.081.436.103	-3.558.266.586	6.653.691.874
2000	126.954.004.243	130.547.436.915	-3.593.432.672	-7.458.253.711

**Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico**

	costi di gestione	Ricavi da traffico <sup>1</sup>	rapporto
1998	138.264.798.543	49.721.367.974	35,96%
1999	139.916.872.697	51.640.786.695	36,90%
2000	135.897.692.216	53.264.735.227	39,19%

**RAPPORTO TRA IL TOTALE DEI COSTI DI PRODUZIONE, QUELLO DELLA SPESA PER MATERIE PRIME, DI CONSUMO E MERCI E PER SERVIZI E QUELLO DELLA SPESA PER IL PERSONALE**

	Totale costi di produzione	Costi per materie prime, di consumo e merci e per servizi	%	Costi per il personale	%
1998	133.150.723.900	45.365.510.107	34,07	77.950.315.938.	58,54
1999	136.081.436.103	49.112.548.507	36,09	76.197.950.676	55,99
2000	130.547.436.915	50.116.298.000	38,39	70.089.800.690	53,68

**INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA**

			1998		1999		2000	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/		1.074	1,37	1.052	1,37	1.010	1,31
	Numero complessivo autobus		780		764		767	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/		721	0,92	707	0,92	675	0,88
	Numero complessivo autobus		780		764		767	
Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) /		2.149.579	2.007	2.074.830	1972,27	2.005.715	1985,85
	Numero complessivo dipendenti		1.074		1.052		1.010	
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/		136	12,66%	132	12,54%	149	14,75%
	Numero complessivo dipendenti		1.074		1.052		1.010	
Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/		144	13,40%	142	13,49%	138	13,66%
	Numero complessivo dipendenti		1.074		1.052		1.010	
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/		721	67,13%	707	67,20%	675	75,74%
	Numero complessivo dipendenti		1.074		1.052		1.010	
Incidenza degli addetti al movimento	N°addetti al movimento/		73	6,79%	71	6,74%	48	4,75%
	Numero complessivo dipendenti		1.074		1.052		1.010	

**INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI**

		1998		1999		2000	
Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	26.573.954	24.743	27.326.180	25.975	26.198.630	25.939
	Numero complessivo dipendenti	1.074		1.052		1.010	
Produttività oraria	Autobus Km./	26.573.954		27.326.180		26.198.630	

<sup>1</sup> Tra i ricavi da traffico è inserito l'importo di L.10.000.000.000 corrisposto dalla Regione sullo stanziamento del capitolo 48631 per rimborso del costo delle carte di libera circolazione rilasciate agli anziani.

del lavoro	Numero ore lavorate	2.149.579	12,36	2.074.830	13,17	2.005.715	13,06
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/ Numero medio mezzi utilizzati in servizio	26.573.954 550	48.316	27.326.180 550	49.683	26.198.630 550	47.633

### INDICATORI DI COSTO

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/ Costi totali di gestione	77.950.938.000 138.264.798.000	56,37%	76.197.950.000 139.916.872.000	54,45	70.089.800.690 135.897.692.000	51,5%
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/ Autobus Km.	138.264.798.000 26.573.954	5.203	139.916.872.000 27.326.180	5.120	135.897.692.000 26.198.630	5.187
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/ Posti km.	138.264.798.000 1.594.572.240	86,70	139.916.872.000 1.639.570.680	85,33	135.897.692.000 1.571.889.000	86,45
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/ Numero complessivo dipendenti	77.950.938.000 1.074	72.580*	76.197.950.000 1.052	72.431*	70.089.800.690 1.010	69.395*
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/ Numero ore lavorate	77.950.938.000 2.149.579	36.273	76.197.950.000 2.074.830	36.725	70.089.800.690 2.005.715	34.945
Costo medio del personale amministrativo compresi i dirigenti	Costo del personale amministrativo/ N° dipendenti amministrativi	13.203.573.484 136	97.085*	12.443.239.084 132	94.266*	12.582.228.784 149	84.444*
Costo medio del personale addetto al movimento compreso gli autisti	Costo del personale addetto al movimento/ N° dipendenti addetti al movimento	54.345.368.865 794	68.445*	53.956.522.682 778	69.352*	49.531.887.595 723	68.508*
Costo medio del personale addetto alla manutenzione	Costo del personale addetto alla manutenzione/ N° addetti alla manutenzione	10.401.995.966 144	72.236*	9.798.188.910 142	69.001*	8.773.918.568 138	63.759*

\* in migliaia

### INDICATORI DI RICAVO

Indicatori	Metodo di calcolo	1998	1999	2000
------------	-------------------	------	------	------

Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	49.724.660.000 26.573.954	1.871	51.468.786.695 27.326.180	1.883	53.264.735.227 26.198.630	2.033
Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km.	49.724.660.000 1.594.572.240	31,18	51.468.786.695 1.639.570.680	31,39	53.264.735.227 1.571.889.000	33,88
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	49.724.660.000 24.290.637	2.047	51.468.786.695 22.540.627	2.283	53.264.735.227 20.603.411	2.585

### INDICATORI DI ECONOMICITA' \*

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza contributi	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	51.285.665		49.996.149		53.462.223	
			50,04%		48,54%	108.589.300	49,23%
		102.478.923		102.992.089			
Incidenza contributi	Contributi regionali complessivi/ (ricavi totali +contributi regionali complessivi) **	93.285.665		87.996.199		85.462.223	
			64,56%		62,41%	140.589.301	60,78%
		144.488.923		140.992.089			
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi regionali complessivi / costi totali di gestione %	93.285.665		87.996.199		85.462.223	
			67,46%		62,89%	135.897.692	62,88%
		138.264.798		139.916.872			
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	49.724.660		51.468.786		53.264.753	
			35,96%		36,78%	135.897.692	39,19%
		138.264.798		139.916.872			
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	51.193.258		52.995.890		55.127.077	
			37,02%		37,87%	135.897.692	40,56%
		138.264.798		139.916.872			

\* in migliaia

### INDICATORI DI EFFICACIA

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Percorso medio di un viaggiatore	Viaggiatori Km/ N° viaggiatori	291.611.076		287.517.552		324.646.502	
			12		12,75	20.603.411	15,75
		24.290.637		22.540.627			
Numero viaggiatori per autobus Km	N° viaggiatori trasportati/ Autobus Km	24.290.637		22.540.627		20.603.411	
			0,91		0,82	26.198.630	0,78
		26.573.954		27.326.180			
Rapporto fra utilizzo e offerta del servizio	Posti Km/ Viaggiatori Km	1.594.572.240		1.639.570.680		1.571.889.000	
			5,46		5,70	324.646.502	4,84
		291.611.076		287.517.550			
Quantità media servizio offerto per viaggiatore trasportato	Posti Km/ N° viaggiatori trasportati	1.594.572.240		1.639.570.680		1.571.889.000	
			65,64		72,73	20.603.411	76,29
		24.290.637		22.540.627			
Volume di servizio per Km di rete esercitata	Posti Km/ Km di rete	1.594.572.240		1.639.570.680		1.571.889.000	
			138.501		144.992	10.676	147.236
		11.513		11.308			

### **8.1.2. AZIENDA SPECIALE A.M.A.T. di PALERMO**

L'AMAT, nella sua attuale forma giuridico-economica di azienda speciale ex legge regionale n.48/1991 (recepimento degli artt. 22 e 23 L.142/90), quale ente strumentale per la mobilità del Comune di Palermo, gestisce, come attività principale, il servizio pubblico urbano di trasporto di linea, servendo una popolazione di circa 700.000 abitanti e 300.000 non residenti e coprendo, con 90 linee ordinarie e 500 autobus, 324 chilometri di rete di trasporto pubblico che attraversano l'intera area urbana.

Inoltre, l'Azienda offre il servizio di collegamento, in convenzione, fra il Comune di Palermo e i comuni vicini di Monreale, Villabate ed Isola delle Femmine.

In accordo con il Comune di Palermo gestisce anche alcuni servizi di trasporto "speciali" (trasporto studenti della scuola dell'obbligo, collegamenti con le località balneari di Mondello e Sferracavallo, servizio di gestione di autovetture ecologiche per il nuovo trasporto pubblico a domanda individuale, etc.).

Nell'ambito del territorio comunale si occupa della gestione di servizi aggiuntivi concernenti la mobilità urbana e complementari al trasporto pubblico, quali l'installazione e la manutenzione della segnaletica stradale, i parcheggi urbani a sosta tariffata (c.d. zone blu), l'accertamento, a mezzo di personale ausiliario del traffico, delle violazioni in materia di sosta.

Al fine di agevolare la trasformazione in società per azioni, di competenza del Consiglio comunale di Palermo, l'AMAT ha autonomamente costituito un proprio Gruppo di lavoro per preparare l'Azienda, sotto il profilo dell'organizzazione e della predisposizione del piano industriale.

Negli scorsi anni si è impegnata in un costante processo di ristrutturazione onde presentarsi, al momento dell'apertura del settore alla concorrenza, in termini competitivi.

I rapporti con il Comune di Palermo sono regolati essenzialmente dallo Statuto comunale, dallo Statuto dell'AMAT (approvato dal Consiglio comunale) e dal contratto di servizio, di validità triennale, modificabile nel corso della sua validità, contratto che non ha però i contenuti previsti dalla legge di riforma.

Gli atti fondamentali (bilancio preventivo, consuntivo, piano programma e bilancio pluriennale di previsione) sono approvati dal Consiglio comunale.

Per quanto riguarda i beni di proprietà, con la deliberazione di costituzione dell'Azienda speciale (deliberazione comunale n.132 del 13 maggio 1999) è stato conferito il capitale di dotazione consistente in beni immobili (depositi, etc.) e mobili (impianti, macchinari, attrezzature d'officina, parco rotabile, mobili, macchine contabili e attrezzature informatiche).

Il contratto di servizio prevede un dettagliato allegato che stabilisce, linea per linea, percorsi, lunghezza di esercizio, numero di corse programmate, la fascia oraria di copertura del servizio, le frequenze del passaggio degli autobus e la tipologia dei mezzi impiegati. Tali obblighi di standard di servizio sono determinati in base al programma di esercizio stilato dall'AMAT ed approvato dal Comune.

Gli standard di servizio sono soggetti a tre tipologie di controllo: report semestrali sui servizi resi dall'Azienda trasmessi all'Amministrazione comunale; eventuali indagini ed analisi esterne ad hoc, inerenti il livello qualitativo e quantitativo del servizio offerto all'utente; relazione di una commissione di controllo comunale, che avrebbe dovuto avere il compito di formulare una dettagliata relazione sul livello delle prestazioni e dei servizi resi in termini di efficacia, efficienza ed economicità (il Comune non ha ancora provveduto alla nomina e sembra essersi orientato verso la costituzione di un'Autorità per la vigilanza sui servizi pubblici locali).

L'attuale contratto di servizio non determina obiettivi di efficienza legati ad un sistema premiale di raggiungimento di specifici risultati, né prevede nulla in ordine al materiale rotabile.

Nell'ambito della realizzazione del programma pluriennale degli investimenti, il Comune di Palermo ha stanziato per l'AMAT circa 67 miliardi, che hanno consentito l'immatricolazione di 133 nuovi autobus, per cui, al dicembre 2000, l'età media del parco veicoli è scesa a 7,4 anni.

In fase di rinnovo del parco rotabile vengono effettuate delle valutazioni sull'impatto ambientale degli autobus, al fine di determinare le caratteristiche di cui devono essere dotati i mezzi aziendali. Con le recenti acquisizioni di autobus ecologici, oggi l'AMAT dispone di 239 autobus Diesel rispondenti alle specifiche Euro 2 in materia di emissioni atmosferiche, 21 bus ecologici ibridi e 38 bus a metano.

L'Azienda ha predisposto ed è in fase di approvazione la Carta dei servizi, che identifica nei seguenti parametri fondamentali gli elementi di valutazione della qualità: rete, mezzi, frequenza, velocità commerciale, regolarità ed affidabilità del servizio, comfort, servizi per disabili ed abbattimento delle barriere architettoniche, relazioni con il pubblico, documentazione informativa, sicurezza, biglietterie ed ufficio abbonamenti, pulizia ed igiene, rispetto dell'ambiente.

Sono stati individuati indicatori caratteristici del servizio di trasporto, che sono oggetto di riscontro interno costante e vengono riepilogati in report mensili, valutati dalla dirigenza.

In base al contratto di servizio, nel caso di mancato rispetto, oltre determinati limiti di percorrenza chilometrica, degli standard di servizio concordati con il Comune, sono previste sanzioni con penalizzazioni di carattere economico nei confronti dell'AMAT.

L'Azienda non ha ancora effettuato direttamente rilevazioni per determinare il grado di soddisfazione dell'utenza, mentre sembra che tali indagini vengono svolte dall'Amministrazione comunale. E' stato attivato un servizio di Call-Service, che consente un'elaborazione statistica dei motivi di doglianza dell'utenza.

Il controllo di gestione aziendale è stato attivato a partire dal mese di ottobre dell'anno 2000 e prevede sistemi di alert sulla base dei dati che vengono raccolti ed elaborati. Per il report è prevista una cadenza mensile.

I sistemi di monitoraggio dei servizi di trasporto effettuati avvengono tramite riscontro delle reali corse effettuate, accertate tramite i fogli di servizio compilati dagli autisti e verificati dai coordinatori del traffico. E' in corso di sperimentazione un sistema di controllo satellitare dei mezzi, che, a regime, consentirà una verifica in tempo reale delle condizioni del servizio.

I sistemi approntati dall'Azienda sono in grado di monitorare tutti gli indicatori della produzione, la manutenzione dei mezzi, i passeggeri trasportati, il rapporto costi-ricavi.

Non esiste un obbligo per l'AMAT di adottare un sistema informativo di controllo di gestione compatibile con quello comunale.

Nell'ultimo triennio non si sono verificate vertenze legali con l'utenza per motivi che attengono l'esercizio del servizio di trasporto. Sussistono, invece, vertenze per danni causati da incidenti e danneggiamenti, anche di trasportati, danni per i quali l'AMAT è fornita di adeguate coperture assicurative, che includono la gestione delle controversie

Occasionalmente vengono forniti servizi di trasporto per privati, di solito per visite di istruzione degli studenti. In ogni caso viene tenuta una contabilità analitica separata per i diversi servizi gestiti.

In complesso le somme attribuite all'AMAT dalla Regione nell'ultimo triennio, a titolo di contributi per il ripiano dei disavanzi di esercizio, ammontano a:

**-1998      L.72.406.923.478**  
**-1999      L.70.842.948.660**  
**-2000      L.77.169.121.257**

Il Comune di Palermo ha invece corrisposto i seguenti contributi:

	Integrazione per differenza prezzo biglietto orario	Copertura costi sociali ex art.23 legge n.142/90	Totale
<b>1998</b>	-	<b>39.427.871.530</b>	<b>39.427.871.530</b>
<b>1999</b>	<b>4.045.798.771</b>	<b>39.396.071.266</b>	<b>43.441.870.037</b>
<b>2000</b>	<b>3.000.000.000</b>	<b>49.014.937.879</b>	<b>52.014.937.879</b>

Nei seguenti prospetti vengono indicati i dati e i rapporti più rilevanti tratti dal conto economico e da notizie fornite dall'Azienda:

	Valore della produzione	Costi della produzione	Differenza tra valori e costi	Utili o perdita dell'esercizio
<b>1998</b>	169.361.250.426	173.382.941.062	-4.021.420.636	-0
<b>1999</b>	168.250.992.087	175.124.801.071	-6.873.806.984	-0
<b>2000</b>	180.921.280.663	177.090.194.480	+3.831.096.183	-0

### Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
<b>1998</b>	170.755.294.000	41.561.377.000	24,33%
<b>1999</b>	172.199.100.000	40.164.970.000	23,32%
<b>2000</b>	172.976.638.000	39.664.829.000	22,93%

Aggiungendo ai ricavi da traffico i corrispettivi per i servizi di trasporto denominati privati, per trasporto studenti, per pubblicità e per i collegamenti con i Comuni limitrofi e detraendo dai totali dei costi di gestione gli oneri finanziari e quelli di gestione straordinaria, si ottiene il seguente rapporto:

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
<b>1998</b>	168.090.410.000	46.248.118.000	27,51%
<b>1999</b>	166.884.186.000	46.083.577.000	27,61%
<b>2000</b>	164.613.655.000	47.126.472.000	28,62%

### Rapporto tra il totale dei costi di produzione, quello della spesa per materie prime, di consumo e merci e per servizi e quello della spesa per il personale

	Totale costi della produzione	Costi per materie prime, di consumo e merci e per servizi	%	Costi per il personale	%
1998	173.382.941.062	26.665.874.760	15,38	133.966.307.853	77,26
1999	175.124.801.071	25.113.359.544	14,34	134.733.960.558	76,94
2000	177.090.194.480	30.987.072.583	17,49	132.519.791.299	74,83

### INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA

		1998		1999		2000	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/	1.978	3,73	2.025	4,32	2.103	3,69
	Numero complessivo autobus	530		468		569	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/	1.297	2,44	1.349	2,88	1.415	2,48
	Numero complessivo autobus	530		468		569	
Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) /	3.272.238	1.654	3.159.512	1.560	3.312.995	1.573
	Numero complessivo dipendenti	1.978		2.025		2.103	
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/	262	13,24%	258	12,74%	262	12,45%
	Numero complessivo dipendenti	1.978		2.025		2.103	
Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/	363	18,35%	363	17,92%	373	17,73%
	Numero complessivo dipendenti	1.978		2.025		2.103	
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/	1.297	65,57%	1.349	66,61%	1.415	67,28%
	Numero complessivo dipendenti	1.978		2.025		2.103	



Incidenza addetti al movimento	N°addetti al movimento/ Numero complessivo dipendenti	56 1.978	2,83%	55 2.025	2,71%	53 2.103	2,52%
--------------------------------	--	-------------	-------	-------------	-------	-------------	-------

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI

		1998		1999		2000	
Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	23.318.799	11.789	21.608.237	10.670	22.813.613	10.848
	Numero complessivo dipendenti	1.978		2.025		2.103	
Produttività oraria del lavoro	Autobus Km./	23.318.799	7,12	21.608.237	6,83	22.813.613	6,88
	Numero ore lavorate	3.272.238		3.159.512		3.312.995	
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/	23.318.799	70.449	21.608.237	68.164	22.813.613	70.630
	Numero medio mezzi utilizzati in servizio	331		317		323	

### INDICATORI DI COSTO

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/	133.966.307*	78,45%	134.733.960*	78,24%	132.519.791	76,61%
	Costi totali di gestione	170.755.294*		172.199.100*		172.976.638	
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/	170.755.294*	7.320	172.199.100*	7.960	172.976.638*	7.582
	Autobus Km.	23.318.799		21.608.237		22.813.613	
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/	170.755.294*	77,18	172.199.100*	84,25	172.976.638*	81,34
	Posti km.	2.212.174		2.043.866		2.126.352	
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/	133.966.307*	67.728.000	134.733.960*	66.535.000	132.519.791*	63.014.000
	Numero complessivo dipendenti	1.978		2.025		2.103	
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/	133.966.307*	40.940	134.733.960*	42.643	132.519.791*	40.000
	Numero ore lavorate	3.272.238		3.159.512		3.312.995	
Costo medio del personale amministrativo	Costo del personale amministrativo/	18.090.873*	69.049.000	18.047.357*	69.950.000	17.497.170*	66.783.000
	N° dipendenti amministrativi	262		258		262	
Costo medio del personale addetto al movimento compresi gli autisti	Costo del personale addetto al movimento/	89.601.750*	66.224.000	88.189.421*	62.812.000	85.214.140*	58.047.000
	N° addetti al movimento	1.353		1.404		1.468	
Costo medio del personale	Costo del personale	21.715.598*	59.822.000	20.982.008*	57.801.000	20.084.812*	

addetto alla manutenzione	addetto alla manutenzione/ N° addetti alla manutenzione	363		363		373	53.846.000
---------------------------	--	-----	--	-----	--	-----	------------

**\* in migliaia**

### INDICATORI DI RICAVO

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	41.561.377*	1.782	40.164.970*	1858	39.664.829*	1.738
		23.318.799		21.608.237		22.813.613	
Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km.	41.561.377*	18,78	40.164.970*	19,65	39.664.829*	18,65
		2.212.174.417		2.043.866.070		2.126.352.778	
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	41.561.377*	571	40.164.970*	580	39.664.829*	556
		72.701.864		69.183.187		71.315.065	

**\*in migliaia**

### INDICATORI DI ECONOMICITA'

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza contributi	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	72.406.923	55,17%	70.842.948	55,53%	77.169.121	55,92%
		131.238.567		127.557.142		137.975.473	
Incidenza contributi	Contributi regionali comunali/ (ricavi totali +contributi regionali comunali complessivi)	111.834.795	65,52%	114.284.818	66,83%	129.184.059	67,99%
		170.666.439		170.999.012		189.990.411	
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi regionali comunali complessivi / costi totali di gestione %	111.834.795	65,49%	114.284.818	66,36%	129.184.059	74,68%
		170.755.294		172.199.100		172.976.638	
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	41.561.377	24,33%	40.164.970	23,32%	39.664.829	22,93%
		170.755.294		172.199.100		172.976.638	
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	58.831.644	34,45%	56.714.194	32,93%	60.806.352	35,15%
		170.755.294		172.199.100		172.199.100	

\* in migliaia

### INDICATORI DI EFFICACIA

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Percorso medio di un viaggiatore	Viaggiatori Km/	290.807.456		276.732.748		285.260.258	
	N° viaggiatori	72.701.864	4	69.183.187	4	71.315.065	4
Numero viaggiatori per autobus Km	N° viaggiatori trasportati/	72.701.864	3,11	69.183.187	3,20	71.315.065	3,12
	Autobus Km	23.318.799		21.608.237		22.813.613	
Rapporto fra utilizzo e offerta del servizio	Posti Km/	2.212.174.417	7,60	2.043.866.070	7,38	2.126.352.778	7,45
	Viaggiatori Km	290.807.456		276.732.748		285.260.258	
Quantità media servizio offerto per viaggiatore trasportato	Posti Km/	2.212.174.417		2.043.866.070		2.126.352.778	
	N° viaggiatori trasportati	72.701.864	30,42	69.183.187	29,54	71.315.065	29,81
Volume di servizio per Km di rete esercitata	Posti Km/	2.212.174.417	3.331.587	2.043.866.070	3.078.111	2.126.352.778	3.236.305
	Km di rete	644		644		657	

#### 8.1.3. AZIENDA MUNICIPALE TRASPORTI - AMT di CATANIA

L'AMT è, a tutt'oggi, un'azienda municipalizzata, ma sono in corso le procedure per la sua trasformazione.

Allo scopo di costituire un'AMT S.p.a. sufficientemente solida e competitiva, l'ipotesi in corso di valutazione è quella di scorporare dall'attuale municipalizzata il ramo di azienda che svolge l'attività di puro esercizio, che rappresenta di fatto il "core business". La futura S.p.a. dovrebbe

quindi gestire soltanto il servizio di trasporto urbano, che si identifica con il programma di esercizio finanziato dalla Regione.

Le attività connesse alla manutenzione dei mezzi, alla gestione dei parcheggi ed alle altre eventuali attività diversificate verrebbero, invece, svolte da un Ente pubblico economico, denominato Polo manutentore, anch'esso costituito mediante scorporo di altri settori dell'attuale municipalizzata.

Non essendo stati ancora individuati i servizi minimi ed essendo stato fissato come tetto massimo di chilometri ammessi a finanziamento regionale i chilometri percorsi dalle aziende nell'anno 1995, l'AMT ha dimensionato il proprio programma di esercizio, avendo come riferimento i chilometri finanziabili pari a 13.760.000, oltre ai chilometri percorsi per i prolungamenti nei Comuni limitrofi e per il servizio non deambulanti (circa 400-500 mila km).

Per quanto riguarda i rapporti con il Comune, i bilanci preventivi e consuntivi sono sottoposti all'approvazione del Consiglio comunale e tutti gli atti deliberativi vengono inviati dall'Azienda al Comune per i controlli del caso.

Nel bilancio preventivo sono indicate le somme destinate all'AMT a titolo di integrazione finanziaria (studenti, pensionati, etc.), rimborso per il servizio non deambulanti, contributo di socialità in c/esercizio, contributo di socialità in c/esercizio da erogare tramite assunzione di mutuo da parte del Comune.

L'Azienda è proprietaria dei mezzi circolanti, di attrezzature varie per l'autofficina, autoveicoli, costruzioni leggere (box per il servizio ai nodi) e di un sistema di radiolocalizzazione.

Essendo ancora una municipalizzata, non esiste un "contratto di servizio" con il Comune con i relativi obblighi e diritti delle parti. L'AMT si è però dotata di una "Carta dei servizi", adottata nel 1997 e riformulata e aggiornata nel 1999, in cui sono stabiliti degli standard di prestazione relativi sia al comfort ed alle informazioni da offrire agli utenti, sia al rispetto dell'ambiente intermini di riduzione dell'inquinamento acustico e da scarichi.

Per quanto riguarda il comfort vengono monitorati i seguenti aspetti:

- i siti di fermata attrezzati con tabelle di segnalazione di moderna ideazione, che consentono all'utente un'agevole lettura delle informazioni di interesse, ponendo come obiettivo l'incremento del numero di dette tabelle;
- il numero di fermate attrezzate con pensilina e panchine, ponendo come obiettivo l'incremento dei siti di fermata attrezzati;
- l'igiene delle vetture, ponendo come obiettivo l'incremento del numero di vetture che vengono giornalmente lavate all'interno e all'esterno;
- il servizio ai disabili non deambulanti, monitorando il numero di veicoli adibiti esclusivamente a tale servizio.

L'Azienda controlla i parametri sopra indicati costantemente e, nel caso della pulizia delle vetture con un report giornaliero.

Per quanto riguarda le informazioni ai clienti, sono disponibili presso i nodi di scambio avvisi ed opuscoli relativi a tutte le linee urbane, agli orari, alla linea turistica. Altre informazioni vengono pubblicate sulle pagine di "Tutto Città". Ulteriori canali di informazione sono rappresentati da: l'ufficio centrale presso la sede dell'azienda, l'URP-Sportello AMT (ufficio relazioni pubbliche) presso il Comune di Catania a Palazzo degli Elefanti, il sito internet [www.amt.ct.it](http://www.amt.ct.it), la posta elettronica e il numero verde.

Per quanto riguarda il rispetto dell'ambiente, l'azienda ha adeguato l'intero parco vetture alle normative in materia di emissione di gas e fumi di scarico (il bollino blu), effettuando altresì un continuo controllo programmato sugli scarichi medesimi. Di recente sono stati immessi in servizio 7 minibus elettrici e 30 autobus a metano e nel corso del 2001 saranno consegnati altri 6 autobus a metano.

Gli obiettivi di efficienza stabiliti nella Carta dei Servizi sono determinati con riferimento al servizio offerto. In particolare si intende per "efficienza del servizio" la percentuale dei chilometri giornalmente percorsi in linea rispetto a quelli programmati. Altro parametro di efficienza stabilito è quello della "frequenza" che viene intesa come l'intervallo medio tra due passaggi consecutivi di ogni circolare o linea.

Nel 2001 sono già stati acquistati con finanziamento da parte del Comune di Catania 118 nuovi bus ed altri 41, di cui 4 per disabili, saranno consegnati entro l'anno in corso.

Per il triennio 2002-2004 si prevede un ulteriore piano di rinnovo con l'acquisizione di 35 nuovi bus per anno, con spesa a carico del Comune e/o Regione.

L'età media del parco rotabile al 31/12/00 era pari a 15,24 anni. Con l'immissione in servizio dei nuovi 118 bus, al 30/06/00 l'età media si è abbassata a 12,2 anni; con la consegna degli altri 37 nuovi bus (esclusi i 4 minibus handicap) l'età media sarà ulteriormente ridotta a 11,34 anni. Dal 2002, ove si disponga di un nuovo parco rotabile definitivo di 380 bus, le anzianità medie tenendo conto del piano di rinnovo di cui al punto 8, saranno le seguenti: al 31/12/2002, età media 7,22; al 31/12/2003, età media 6,49; al 31/12/2004, età media 6,12.

Sono state fatte valutazioni sull'impatto ambientale dei bus e, come detto, si è proceduto all'acquisto di 30 nuovi bus a metano nel 2001 e di 7 minibus elettrici nel 1999. Inoltre sono stati acquistati, con il finanziamento parziale del Ministero dell'Ambiente, complessivamente 22 autovetture e veicoli sussidiari a trazione elettrica. Sono in fase di consegna ulteriori 6 bus a metano.

Quanto alle procedure di riscontro degli standard, è stato informatizzato il sistema di rilevazione del servizio offerto, per cui sono disponibili quotidianamente, per i diretti responsabili del settore, report riepilogativi sui chilometri programmati e quelli effettivamente percorsi con l'indicazione delle cause dei chilometri perduti; mensilmente i dati riepilogativi sul servizio offerto vengono inseriti nel report generale.

La pulizia dei mezzi viene, invece, costantemente monitorata con report giornalieri.

Gli standard fissati sono oggetto di valutazione da parte degli uffici aziendali al fine di pervenire al loro miglioramento, compatibilmente con le risorse disponibili, ma non sono previste sanzioni per il loro mancato rispetto.

La rilevazione del grado di soddisfazione degli utenti viene effettuata attraverso un sistema di raccolta delle istanze e degli esposti, tramite canali diretti rappresentati dall'Ufficio Relazioni con il Pubblico e dall'ufficio interno aziendale e canali istituzionali rappresentati dai Consigli di quartiere. Esiste anche un Numero verde per raccogliere i suggerimenti dell'utenza.

Le osservazioni degli utenti riguardano principalmente la richiesta di fermate aggiuntive, variazioni di percorso, miglioramento delle frequenze. L'azienda, nel caso di richieste individuali pervenute agli uffici informativi, risponde ai clienti in senso positivo o negativo, Nel caso di richieste provenienti dai Consigli di quartiere, le stesse vengono, invece, discusse in apposite riunioni con la partecipazione dei rappresentanti dell'azienda.

Relativamente al monitoraggio del servizio, esiste dal 1997 un sistema di radiolocalizzazione di tipo odometrico per il controllo del servizio effettuato. E' in corso l'implementazione del sistema esistente con un altro di tipo satellitare grazie ad un finanziamento concesso dal MURST.

A supporto del sistema di radiolocalizzazione sono previste segnalazioni da parte dei graduati di movimento e dei conducenti di linea sulle anomalie riscontrate e sulle loro cause.

Per quanto riguarda la rendicontazione del servizio svolto, viene effettuato quotidianamente l'inserimento dei dati raccolti dai documenti di viaggio nel sistema informatico, che consente poi l'elaborazione di un report giornaliero e mensile sui chilometri programmati-percorsi-perduti.

Non esiste un obbligo di adozione di un sistema di controllo di gestione compatibile con quello del Comune. L'Azienda dispone al suo interno di un "sistema di raccolta dati" che, consentendo l'elaborazione mensile di un rapporto di gestione sui principali dati produttivi, km. percorsi e titoli di viaggio, rappresenta una fonte di informazioni storiche importante per verificare l'andamento della gestione negli anni. Inoltre, viene effettuato un report di tipo economico bimestrale, che si sostanzia nell'elaborazione di un conto economico analitico che comprende le voci di costo e di ricavo con gli importi consuntivi e da budget.

Il report economico evidenzia eventuali scostamenti significativi sia nelle voci di costo che in quelle da ricavo, consentendo al management di verificarne le cause ed apportare le eventuali correzioni. Il report di gestione è previsto con cadenza mensile per quanto riguarda i dati produttivi e con cadenza bimestrale per i dati economici.

Esistono, inoltre, report giornalieri sulla pulizia delle vetture, sui consumi di carburante, sulla situazione del parco mezzi, sulla presenza del personale, sugli incidenti avvenuti. Tutti i predetti dati vengono riepilogati in un report mensile.

Non si sono verificati casi di vertenze legali con l'utenza per inadempienze.

Oltre al servizio pubblico di trasporto urbano nella città di Catania e suburbano (collegamenti con alcuni Comuni contigui), l'AMT gestisce, per conto del Comune, i parcheggi a tempo

("strisce blu"). Sono state stipulate convenzioni anche con alcuni ospedali per la gestione dei parcheggi a pagamento all'interno delle aree ospedaliere.

Non viene tenuta una contabilità analitica relativa alla gestione dei diversi tipi di servizio; vengono, invece, elaborati appositi conti economici relativi alla gestione delle singole attività svolte, rappresentate nel caso specifico dai parcheggi.

I contributi della Regione nell'ultimo triennio per il ripiano del disavanzo di esercizio sono i seguenti:

<b>-1998</b>	<b>L.49.815.590.350</b>
<b>-1999</b>	<b>L.49.855.968.870</b>
<b>-2000</b>	<b>L.49.028.645.800</b>

Nel triennio il Comune di Catania ha corrisposto la somma annua di L.**6.600.000.000** per la copertura dei costi sociali ex art. 23 legge n.142/90.

Nei seguenti prospetti vengono indicati i dati e i rapporti più rilevanti tratti dal conto economico e da notizie fornite dall'Azienda:

	Valore della produzione	Costi della produzione	Differenza tra valori e costi	Utili o perdite di esercizio
<b>1998</b>	87.802.748.970	108.016.777.184	-20.214.028.208	-26.173.260.258
<b>1999</b>	90.276.649.175	108.186.436.014	-17.909.786.839	-19.517.819.295
<b>2000</b>	88.460.403.450	108.640.294.722	-20.179.891.263	-18.883.884.288

Le perdite di esercizio vengono coperte dal Comune di Catania con l'assunzione di un mutuo.

#### Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
<b>1998</b>	105.759.000.000	28.349.419.895	26,80%
<b>1999</b>	101.849.000.000	29.277.617.914	28,74%
<b>2000</b>	104.921.000.000	28.870.589.420	27,51%

#### Rapporto tra il totale dei costi di produzione, quello della spesa per materie prime, di consumo e merci e per servizi e quello della spesa per il personale

	totale costo della produzione	Costo materie prime, di consumo e merci e per servizi	%	Costo per il personale	%
1998	108.016.777.184	20.029.195.848	18,54	83.795.565.094	77,57
1999	108.186.436.014	19.724.691.796	18,23	71.327.099.489	65,92
2000	108.640.294.722	21.092.029.454	19,41	75.016.486.007	69,05

#### INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA

		1998		1999		2000	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/	1.267		1.233		1.204	
	Numero medio autobus disponibili		5,43		6,10		6,08
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/	837		798		778	
	Numero medio autobus disponibili		3,59		3,59		3,93
Indice di disponibilità degli autobus %	N° medio autobus disponibili/	233		202		198	
	N° medio autobus in dotazione		57,67%		47,42%		43,90%
Indice di intensità di impiego delle vetture disponibili %	N° medio autobus utilizzati in servizio/	210		187		184	
	N° medio autobus disponibili		90,13%		92,57%		92,93%
Indice di intensità di impiego delle vetture in dotazione %	N° medio autobus utilizzati in servizio/	210		187		184	
	N° medio autobus in dotazione		51,98%		43,90%		40,80%

Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) / Numero complessivo dipendenti	2.088.667 1.267	1649	1.878.201 1.233	1523	1.885.355 1.204	1566
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/ Numero complessivo dipendenti	84 1.267	6,63%	83 1.233	6,73%	82 1.204	6,81%
Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/ Numero complessivo dipendenti	224 1.267	17,68%	235 1.233	19,06%	227 1.204	18,85%
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/ Numero complessivo dipendenti	837 1.267	66,06%	798 1.233	64,72%	778 1.204	64,62%
Incidenza del personale addetto al movimento	N° addetti al movimento/ N° complessivo dipendenti	72 1.267	5,68%	65 1.233	5,27%	63 1.204	5,23%

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI

		1998		1999		2000	
Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/ Numero complessivo dipendenti	15.605.434 1.267	12317	14.169.421 1.233	11492	13.909.218 1.204	11553
	Autobus Km./ Numero ore lavorate	15.605.434 2.088.667	7,47	14.169.421 1.878.201	7,54	13.909.218 1.885.355	7,38
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/ Numero medio mezzi utilizzati in servizio	15.605.434 210	74312	14.169.421 187	75772	13.909.218 184	75594

### INDICATORI DI COSTO

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/ Costi totali di gestione	83.795.565* 105.759.000*	79,23%	71.327.099* 101.849.000*	70,03%	75.016.486* 104.921.000*	71,50%
	Costo per unità di servizio prodotto	105.759.000* 15.605.434	6.778	101.849.000* 14.169.421	7.188	104.921.000* 13.909.218	7.544
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/ Posti km.	105.759.000* 1.638.570.570	64,54	101.849.000* 1.487.789.205	68,45	104.921.000* 1.460.467.890	71,84
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/ Numero complessivo dipendenti	83.795.565* 1.267	66.137*	71.327.099* 1.233	57.848*	75.016.486* 1.204	62.306*
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/ Numero ore lavorate	83.795.565* 2.088.667	40.119	71.327.099* 1.878.201	37.976	75.016.486* 1.885.355	39.789
Costo medio del personale amministrativo	Costi personale amministrativo/ N° dipendenti amministrativi	7.336.000* 84	87.333*	6.644.000* 83	80.048*	6.646.000* 82	81.048*
Costo medio del personale addetto alla	Costi personale addetto alla	15.291.000* 68.263*	14.569.000* 61.995*	15.551.000* 68.506*			

addetto alla manutenzione	manutenzione/ N° addetti alla manutenzione	224		235		227	
Costo medio del personale addetto al movimento compresi gli autisti	Costi personale addetto al movimento/ N° addetti al movimento compresi gli autisti	60.119.000*	66.137*	50.897.000*	58.976*	52.427.000*	62.338*
		909		863		841	

\* in migliaia

**INDICATORI DI RICAVO**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	28.349.000*	1.816	29.278.000*	2.066	28.871.000*	2.075
		15.605.434		14.169.421		13.909.218	
Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km	28.349.000*	17,30	29.278.000*	19,67	28.871.000*	19,76
		1.638.570.000		1.487.789.205		1.460.467.890	
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	28.349.000*	633	29.278.000*	630	28.871.000*	644
		44.802.727		46.452.905		44.802.171	

\*in migliaia

**INDICATORI DI ECONOMICITA' \***

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza contributi	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	49.815.590	62,30%	49.855.968	61,68%	49.028.645	61,73%
		79.956.590		80.827.968		79.422.645	
Incidenza contributi	Contributi regionali e comunali complessivi/ (ricavi totali +contributi regionali complessivi) %	82.588.850	73,26%	75.973.787	71,03%	74.512.449	71,02%
		112.729.850		106.945.787		104.906.449	
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi regionali e comunali complessivi / costi totali di gestione %	82.588.850	78,10%	75.973.787	74,59%	74.512.449	71,01%
		105.759.000		101.849.000		104.921.000	
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	28.349.000	26,80%	29.278.000	28,74%	28.871.000	27,51%
		105.759.000		101.849.000		104.921.000	
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	30.141.000	28,49%	30.972.000	30,40%	30.394.000	28,92%
		105.759.000		101.849.000		104.921.000	

\* in migliaia



\*\* Oltre al contributo regionale, vengono compresi l'importo del contributo comunale per la copertura di costi sociali ex art. 23 Legge 142/90 e l'importo del mutuo contratto dal comune per la copertura delle perdite d'esercizio.

### INDICATORI DI EFFICACIA

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Percorso medio di un viaggiatore	Viaggiatori Km/	201.612.271		209.038.072		201.609.769	
	N° viaggiatori	44.802.727	4,49	46.452.905	4,49	44.802.171	4,49
Numero viaggiatori per autobus Km	N° viaggiatori trasportati/	44.802.727		46.452.905		44.802.171	
	Autobus Km	15.605.434	2,87	14.169.421	3,27	13.909.218	3,22
Rapporto fra utilizzo e offerta del servizio	Posti Km/	1.638.570.570		1.487.789.205		1.460.467.890	
	Viaggiatori Km	201.612.271	8,12	209.038.072	7,11	201.609.769	7,24
Quantità media servizio offerto per viaggiatore trasportato	Posti Km/	1.638.570.570		1.487.789.205		1.460.467.890	
	N° viaggiatori trasportati	44.802.727	36,57	46.452.905	32,02	44.802.171	32,59
Volume di servizio per Km di rete esercitata	Posti Km/	1.638.570.570		1.487.789.205		1.460.467.890	
	Km di rete	296	5.535.711	296	5.026.314	296	4.934.013

#### 8.1.4. A.T.M. AZIENDA TRASPORTI MESSINA

Con delibera di G.M. n.44/c del 21 maggio 1996 l'Azienda municipalizzata è stata trasformata in Azienda speciale.

Il Comune ha affidato ad esperti esterni lo studio per l'ulteriore trasformazione in società per azioni e, nelle more, non sono state assunte iniziative di ristrutturazione in vista della prossima apertura alla concorrenza della gestione del servizio, né è allo studio la revisione delle attuali autolinee per la determinazione dei servizi minimi.

L'A.T.M. ha la proprietà dei mezzi e degli impianti.

Non sono previsti particolari obblighi di qualità nella prestazione del servizio, mentre sono determinati, solo all'interno dell'Azienda, gli obiettivi di efficienza fissati nel c.d. "Accordo sul premio di risultato" stipulato tra azienda ed organizzazioni sindacali.

Sono previsti investimenti per l'ammodernamento dell'autoparco (in atto l'età media è 10 anni), nonché l'entrata in esercizio della realizzanda tranvia.

Non è stata adottata la Carta dei servizi, ma sono stati comunque fissati degli standard, il cui mancato rispetto comporta delle penalizzazioni economiche per il personale dipendente.

Le rilevazioni sul grado di soddisfazione dell'utenza sono effettuate attraverso ciclici incontri con i 14 Consigli di quartiere del Comune di Messina.

L'A.T.M. non dispone di un sistema informativo di controllo di gestione compatibile con quello del Comune.

E' previsto un report con cadenza mensile e vengono monitorati la regolarità delle corse, il personale utilizzato, i proventi e i costi, gli incidenti, le prestazioni di lavoro straordinario.

Nell'ultimo triennio non si sono verificati casi di vertenze legali con l'utenza, mentre i risarcimenti dei danni provocati da sinistri in linea vengono liquidati direttamente dalle Compagnie assicuratrici.

L'Azienda gestisce solo servizi pubblici.

Per il ripiano del disavanzo di esercizio ha ricevuto i seguenti contributi regionali:

**-1998: L. 19.466.191.000**

**-1999: L. 20.387.202.768**

**-2000: L.20.375.718.000**

I contributi del Comune di Messina per la copertura dei costi sociali ex art.23 L.n.142/90 ammontano, invece, a :

**-1998: L.24.560.937.000**  
**-1999: L.25.704.904.000**  
**-2000: L.26.992.578.000**

Nei seguenti prospetti vengono indicati i dati e i rapporti più rilevanti tratti dal conto economico e da notizie fornite dall'Azienda:

	Valore della produzione	Costi della produzione	Differenza tra valori e costi	Utili o perdite di esercizio
<b>1998</b>	56.838.119	54.884.463	1.953.656	/
<b>1999</b>	56.123.706	50.901.689	5.222.017	/
<b>2000</b>	55.222.718	55.400.967	-178.249	/

**In migliaia**

### Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
<b>1998</b>	53.211.000.000	9.049.000.000	17%
<b>1999</b>	51.272.000.000	9.417.000.000	18,36%
<b>2000</b>	56.254.000.000	6.919.000.000	12,29%

### Rapporto tra il totale dei costi di produzione, quello della spesa per materie prime, di consumo e merci e per servizi e quello della spesa per il personale

	totale costo della produzione	Costo materie prime, di consumo e merci e per servizi	%	Costo per il personale	%
1998	54.884.463	10.056.801	18,32	40.092.202	73,04
1999	50.901.689	9.514.812	18,69	39.296.257	77,20
2000	55.400.967	10.621.962	19,17	42.177.253	76,13

### INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA

		1998		1999		2000	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/	590		579		614	
	Numero medio autobus disponibili		3,68		4,45		4,38
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/	426		408		445	
	Numero medio autobus disponibili	160	2,66	130	3,13	140	3,17
Indice di disponibilità degli autobus %	N° medio autobus disponibili/	160		130		140	
	N° medio autobus in dotazione		82,05%		66,66%		62,78%
Indice di intensità di impiego delle vetture disponibili %	N° medio autobus utilizzati in servizio/	130		110		110	
	N° medio autobus disponibili		81,25%		84,61%		78,57%
Indice di intensità di impiego delle vetture in dotazione %	N° medio autobus utilizzati in servizio/	130		110		110	
	N° medio autobus in dotazione		66,66%		56,41%		49,32%
Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) /	994.000		979.000		1.038.000	
	Numero complessivo dipendenti		1684		1.690		1690
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/	43		41		41	
	Numero complessivo dipendenti		7,28%		7,08		6,67

Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/ Numero complessivo dipendenti	93 590	15,76%	94 579	16,23%	93 614	15,14%
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/ Numero complessivo dipendenti	426 590	72,20%	408 579	70,46%	445 614	72,47%
Incidenza del personale addetto al movimento	N° addetti al movimento/ N° complessivo dipendenti	26 590	4,40%	36 579	6,21%	35 614	5,70%

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI

		1998		1999		2000	
Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	7.328.000	12.420	7.153.000	12.354	7.248.000	11.804
	Numero complessivo dipendenti	590		579		614	
Produttività oraria del lavoro	Autobus Km./	7.328.000	7,37	7.153.000	7,30	7.248.000	6,98
	Numero ore lavorate	994.000		979.000		1.038.000	
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/	7.328.000	56.369	7.153.000	65.027	7.248.000	65.890
	Numero medio mezzi utilizzati in servizio	130		110		110	

### INDICATORI DI COSTO \* in migliaia

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/	40.092.202*	75,34 %	39.298.257*	76,64%	42.177.253*	74,97%
	Costi totali di gestione	53.211.000*		51.272.000*		56.254.000*	
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/	53.211.000*	7.261	51.272.000*	7.168	56.254.000*	7.761
	Autobus Km.	7.328.000		7.153.000		7.248.000	
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/	53.211.000*	n.d.	51.272.000*		56.254.000*	
	Posti km.	n.d.					
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/	40.092.202*	67.952.000	39.298.257*	67.872.000	42.177.253*	68.692.000
	Numero complessivo dipendenti	590		579		614	
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/	40.092.202*	40.334	39.298.257*	40.191	42.177.253*	40.633
	Numero ore lavorate	994.000		979.000		1.038.000	
Costo medio del personale amministrativo	Costi personale amministrativo/ N° dipendenti amministrativi	5.641.000*	131.186*	5.529.000*	134.853*	5.934.000*	144.731*
		43		41		41	
Costo medio del personale addetto alla manutenzione	Costi personale addetto alla manutenzione/ N° addetti alla manutenzione	5.821.000*	62.591.000	5.706.000*	60.702.000	6.124.000*	65.849.000
		93		94		93	
Costo medio del personale addetto al movimento compresi gli autisti	Costi personale addetto al movimento/ N° addetti al movimento compresi gli autisti	28.630.000*	63.340.000	28.063.000*	63.204.000	30.119.000*	62.748.000
		452		444		480	

**INDICATORI DI RICAVO**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	9.049.000*	1.234	9.417.000*	1.316	6.919.000*	954
		7.328.000		7.153.000		7.248.000	
Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km	9.049.000*		9.417.000*		6.919.000*	
		n.d.					
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	9.049.000*	361	9.417.000*	365	6.919.000*	267
		26.056.000		25.771.000		25.914.000	

\*in migliaia

**INDICATORI DI ECONOMICITA'**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza contributi	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio)	19.466.000*	67,72%	20.387.000*	67,80%	20.376.000*	73,49%
		28.743.000*		30.065.000*		27.724.000*	
Incidenza contributi totali	Contributi regionali e comunali **/ Ricavi totali+contributi regionali e comunali**	44.126.000*	82,62%	46.091.000*	82,64%	46.368.000*	86,32*
		53.403.000*		55.769.000*		53.716.000*	
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi regionali e comunali in conto esercizio/ Costi totali di gestione	44.126.000*	82,92%	46.091.000*	89,90%	46.348.000*	82,39%
		53.211.000*		51.272.000*		56.254.000*	
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	9.049.000*	17,05%	9.417.000*	18,36%	6.919.000*	12,29%
		53.211.000*		51.272.000*		56.254.000*	
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	16.375.000*	30,77%	15.350.000*	29,93%	13.590.000*	24,15%
		53.211.000*		51.272.000*		56.254.000*	

\* in migliaia

**INDICATORI DI EFFICACIA ( anno 2000)**

Indicatori	Metodo di calcolo		
Percorso medio di un viaggiatore	Viaggiatori Km/ N° viaggiatori	nd	
		25.914.000	
Numero viaggiatori per autobus Km	N° viaggiatori trasportati/ Autobus Km	25.914.000	3,57
		7.248.000	

Rapporto fra utilizzo e offerta del servizio	Posti Km/ Viaggiatori Km	nd	
Quantità media servizio offerto per viaggiatore trasportato	Posti Km/ N° viaggiatori trasportati	25.914.000	
Volume di servizio per Km di rete esercitata	Posti Km/ Km di rete	6.360.000 792	8030

### 8.1.5. S.A.U. SERVIZI AUTOFILOVIARI URBANI-TRAPANI

La S.A.U. gestisce il servizio di trasporto urbano nel Comune di Trapani.

Non è stato ancora affrontato il problema della trasformazione in s.p.a., né vi è allo studio la revisione delle attuali autolinee per la determinazione dei servizi minimi.

I rapporti con il Comune sono regolati da un contratto di servizio, che non ha però i contenuti previsti dalla legge di riforma.

Dispone di 56 autobus, di cui uno per handicappati, nella quasi totalità intestati all'azienda, mentre gli impianti sono di proprietà del Comune.

Nel contratto sono inseriti generici obblighi di qualità del servizio, la cui osservanza è controllata dagli uffici comunali.

Non sono determinati obiettivi di efficienza, né vengono effettuate valutazioni sull'impatto ambientale degli autoveicoli.

Non è stata adottata la Carta dei servizi e non vengono effettuate rilevazioni sul grado di soddisfazione degli utenti.

Riguardo al monitoraggio e rendicontazione dei servizi svolti, viene redatta una relazione sui chilometri percorsi nelle linee.

L'Azienda non dispone di un sistema informativo di controllo di gestione compatibile con quello del Comune; non è previsto alcun report e non esistono parametri di monitoraggio.

Nell'ultimo triennio non si sono verificati casi di vertenze legali con l'utenza

L'Azienda gestisce solo servizi pubblici.

Nell'ultimo triennio ha usufruito dei seguenti finanziamenti regionali:

- **1998: L. 3.075.306.269**
- **1999: L. 3.007.397.297**
- **2000: L. 3.157.605.473**

Nei seguenti prospetti vengono indicati i dati e i rapporti più rilevanti tratti dal conto economico e da notizie fornite dall'Azienda:

	valore della produzione	Costi della produzione	Differenza tra valore e costi	Utile o perdita dell'esercizio
1998	4.580.488.322	7.538.408.096	- 2.957.919.774	-1.650.464.736
1999	5.763.291.428	6.675.359.326	- 912.067.898	+22.450.809
2000	8.801.645.804	7.747.122.148	+ 1.054.523.656	+833.746.925

### Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico (anno 2000)

	costi di gestione	Ricavi da traffico	rapporto
1998	7.538.408.096	1.426.477.210	18,91%
1999	6.675.359.326	3.738.976.466	56,00%
2000	7.747.122.148	3.678.531.819	47,47%

N.B. Le risorse derivanti dalla pubblicità sono incluse nei ricavi.

### Rapporto tra il totale dei costi di produzione, quello della spesa per materie prime, di consumo e merci e per servizi e quello della spesa per il personale (anno 2000)

	totale costo della produzione	Costo materie prime, di consumo e merci e per	%	Costo per il personale	%
--	-------------------------------	---	---	------------------------	---

		servizi			
1998	7.538.408.096	1.754.337.000	23,26	4.780.431.460	63,41
1999	6.675.359.326	1.808.823.000	27,08	4.675.091.014	70,03
2000	7.747.122.148	1.963.441.000	25,33	5.143.648.000	66,38

### INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA (anno 2000)

Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/	71	1,26
	Numero complessivo autobus	56	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/	41	0,73
	Numero complessivo autobus	56	
Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) / Numero complessivo dipendenti	99.190 71	1397
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/	12	16,90%
	Numero complessivo dipendenti	71	
Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/	12	16,90%
	Numero complessivo dipendenti	71	
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/	41	57,74%
	Numero complessivo dipendenti	71	

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI (anno 2000)

Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	1.366.000	19.239
	Numero complessivo dipendenti	71	
Produttività oraria del lavoro	Autobus Km./ Numero ore lavorate	1.366.000 99.190	13,73
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/	1.366.000	34.150
	Numero medio mezzi utilizzati in servizio	40	

### INDICATORI DI COSTO (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/	<b>5.143.648.000</b>	<b>66,39%</b>
	Costi totali di gestione	<b>7.747.122.000</b>	
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/ Autobus Km.	<b>7.747.122.000</b> <b>1.366.000</b>	<b>5.671</b>
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/ Posti km.	<b>7.747.000.000</b> <b>n.d.</b>	
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/ Numero complessivo dipendenti	<b>5.143.648.000</b> <b>71</b>	<b>72.445.000</b>
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/ Numero ore lavorate	<b>5.143.648.000</b> <b>99.623</b>	<b>51.631</b>

### INDICATORI DI RICAVO (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		Indici
Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	3.678.531.819 1.366.000	2.692,92
	Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km.	
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri	3.678.531.819 1.411.000	2.607

	trasportati		
--	-------------	--	--

### INDICATORI DI ECONOMICITA' (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		Indici
Incidenza contributi *	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	3.157.605.473	44,33%
		7.122.890.987	
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi *	Contributi regionali in conto esercizio/ costi totali di gestione %	3.157.605.473	40,75%
		7.747.122.148	
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	3.678.531.819	47,48%
		7.747.122.148	
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	3.965.285.514	51,18%
		7.747.122.148	

\*Non si conosce l'importo di eventuali contributi comunali.

### INDICATORI DI EFFICACIA (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		
Percorso medio di un viaggiatore	Viaggiatori Km/ N° viaggiatori	n.d.	
		1.411.000	
Numero viaggiatori per autobus Km	N° viaggiatori trasportati/ Autobus Km	1.411.000	1,03
		1.366.000	
Rapporto fra utilizzo e offerta del servizio	Posti Km/ Viaggiatori Km	377.016.000	
		n.d.	
Quantità media servizio offerto per viaggiatore trasportato	Posti Km/ N° viaggiatori trasportati	377.016.000	267,19
		1.411.000	
Volume di servizio per Km di rete esercitata	Posti Km/ Km di rete	377.016.000	1.204.524
		313	

#### 8.1.6. A.S.M.- AZIENDA SERVIZI MUNICIPALIZZATI DI TAORMINA

L'A.S.M. svolge il servizio di trasporto pubblico sia su fune, che urbano a mezzo bus.

E' un'azienda speciale ed è in corso la procedura per la trasformazione in s.p.a.

E' in fase avanzata di studio un piano per la revisione delle attuali linee con l'istituzione di prolungamenti per collegare i comuni confinanti ed è in corso la ristrutturazione dell'impianto funiviario e l'ammodernamento del parco autobus.

Non è stata adottata la Carta dei servizi, non esistono procedure di riscontro degli standard di qualità, non viene rilevato il grado di soddisfazione dell'utenza, ma a tali deficienze l'Azienda intende sopperire con l'assunzione, in corso, di personale qualificato.

Attualmente vengono monitorati i passeggeri trasportati, i ricambi utilizzati, gli incidenti dei mezzi, i costi ed i ricavi.

L'A.S.M. offre un servizio gratuito di navetta di collegamento tra il centro della città ed il parcheggio multipiano denominato LUMBI, usufruito annualmente da circa 1.500.000 utenti.

Dispone di 5 autobus, con un'età media di 9 anni, e sta provvedendo all'acquisto di altri quattro autobus per sopperire alle carenze che si manifestano nei periodi di maggiore afflusso turistico con la necessità di ricorrere al noleggio di bus da parte di altre Aziende di trasporto.

Nel 2000 sono stati rilevati 889.705 passaggi nel settore funivia, 163.234 presenze di auto e 10.816 presenze di bus nel settore parcheggi e 79.552 passeggeri nel settore trasporto su gomma.

Nell'ultimo triennio ha usufruito dei seguenti contributi regionali:

**-1998: L.169.225.055**

**-1999: L.165.488.224**

**-2000: L.173.753.738**

Per la prima volta, nell'anno 2000, ha chiuso il bilancio con un utile di esercizio di circa 500 milioni (nel 1997 il deficit era stato di 1,1 miliardi, nel 1998 di 830 milioni e nel 1999 di 650 milioni), sintomo di un processo di risanamento in corso, che dovrebbe consentire la sollecita trasformazione in s.p.a.

Nel seguente prospetto vengono indicati i dati e i rapporti più rilevanti tratti da notizie fornite dall'Azienda:

	1998	1999	2000
Ricavi da traffico	206.000*	303.000*	187.000*
Ricavi fuori traffico e diversi	3.778.000*	4.180.000*	5.041.000*
Totale ricavi ordinari	3.985.000*	4.484.000*	5.229.000*
Totale costi di gestione	5.608.000*	5.623.000*	5.355.000*
Autobus km.	100.000	100.000	100.000
Numero autobus in dotazione	6	6	6
Età media autoparco			9 anni
Numero complessivo dipendenti	50	50	50
"    "    autisti			15
"    "    amministrativi			5
"    "    addetti manutenzione			4
"    "    altri servizi			26
Costi per il personale	3.616.865*	3.588.133*	3.282.508*
Incidenza del personale sui costi di gestione	64,47%	63,80%	61,28*
Contributi regionali per trasporto su gomma	169.225*	165.488*	149.238*
"    "    per la funivia	557.536*	593.776*	535.467*
Rapporto ricavi ordinari-costi di gestione	71,05%	79,74%	97,64%
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	12,95%	13,50%	12,78%

\* in migliaia

### 8.1.7. S.M.A. SERVIZIO MUNICIPALE AUTOTRASPORTI DI MARSALA

Il Comune di Marsala gestisce in economia, in forma diretta, il servizio di trasporto urbano, ad eccezione della linea Marsala -Mandriglie concessa alla Ditta "Autoservizi Salemi".

Il servizio dispone di 30 autobus con un'età media di 12 anni e di 49 addetti, di cui 29 autisti. I mezzi e gli impianti sono di proprietà comunale ed è in corso il rinnovo del parco macchine.

Per limitare l'impatto ambientale sono stati acquistati alcuni veicoli a trazione elettrica.

Viene curata con personale idoneo la qualità del servizio ed è stata adottata la Carta dei servizi.

Le infrazioni dei dipendenti comportano delle penalizzazioni economiche.

E' previsto un report con frequenza bimestrale.

Viene tenuta una contabilità analitica anche se l'azienda gestisce solo servizi pubblici di trasporto locale.

Nell'ultimo triennio ha usufruito dei seguenti contributi regionali:

- 1998:           **L.1.701.784.339**
- 1999:           **L.1.664.205.505**
- 2000:           **L.1.760.486.087**

Le notizie fornite dall'Azienda e riferite all'anno 2000 sono espone nel seguente prospetto:

<b>Autobus km.</b>	<b>553.127</b>
<b>Km.di rete</b>	<b>358</b>
<b>Numero autobus in dotazione</b>	<b>30</b>
<b>Numero autobus utilizzati in servizio</b>	<b>16</b>
<b>Numero autobus disponibili</b>	<b>22</b>
<b>Età media autobus</b>	<b>12 anni</b>



<b>N° complessivo dipendenti</b>	<b>49</b>
<b>N° autisti</b>	<b>29</b>
<b>N° dipendenti amministrativi</b>	<b>13</b>
<b>N° addetti alla manutenzione</b>	<b>4</b>
<b>N° addetti ad altri servizi</b>	<b>3</b>
<b>Rapporto km./autobus</b>	<b>26.231</b>
<b>Rapporto km./dipendenti</b>	<b>16.059</b>
<b>Rapporto km./autisti</b>	<b>27.135</b>
<b>N° ore lavorate</b>	<b>97.162</b>
<b>N° viaggiatori trasportati</b>	<b>2.127.408</b>
<b>Costi personale movimento</b>	<b>2.770.503.013</b>
<b>Costi personale manutenzione</b>	<b>221.640.220</b>
<b>Costi personale amministrativo</b>	<b>282.704.385</b>

### 8.1.8. C.I.T.I.S. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI ISOLA DI SALINA

Il CITIS è un consorzio intercomunale facente capo ai tre Comuni dell'Isola, dotato di autonomia gestionale e patrimoniale. E' diretto da un Consiglio di amministrazione nominato dall'Assemblea, costituita dai sindaci.

La trasformazione in società di capitali è di difficile attuazione, in quanto, nonostante siano state fatte diverse indagini, non ci sono al momento soci privati che intendono partecipare alla costituzione di una società mista con capitale maggioritario pubblico.

Il Consorzio svolge il servizio di trasporto pubblico nei tre Comuni e le corse effettuate sono l'indispensabile per le esigenze della popolazione.

Poiché la particolare situazione insulare in cui opera il CITIS rende inverosimile una situazione di concorrenza, l'Amministrazione intende ammodernare, almeno in minima parte il parco automezzi, attualmente composto da 7 autobus.

E' in fase di istituzione un Nucleo di valutazione della qualità del servizio. Non è stata ancora adottata una Carta dei servizi e non sono previste procedure di riscontro degli standard, anche perché i servizi essenziali vengono comunque garantiti. Periodicamente vengono svolte rilevazioni sul grado di soddisfazione degli utenti.

Tenuto conto delle modeste dimensioni del Consorzio, non si è finora reso necessario un reale sistema di monitoraggio, anche perché, con le attuali disponibilità economiche, possono essere garantiti solo i servizi minimi essenziali.

Nell'ultimo triennio sono stati corrisposti i seguenti contributi regionali:

**-1998: L.578.133.422**

**-1999: L.663.158.867**

**-2000: L.696.281.156**

Il rapporto costi di gestione/ricavi da traffico è il seguente:

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
1998	<b>885.000.000</b>	<b>252.000.000</b>	<b>28,47%</b>
1999	<b>967.000.000</b>	<b>256.000.000</b>	<b>26,47%</b>
2000	<b>902.000.000</b>	<b>305.000.000</b>	<b>33,81%</b>

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI (anno 2000)

Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	287.000	15.944
	Numero complessivo dipendenti	18	
Produttività oraria del lavoro	Autobus Km./	287.000	1.85
	Numero ore lavorate	15.500	
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/	287.000	41.000
	Numero medio mezzi utilizzati in servizio	7	

**INDICATORI DI COSTO** (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/ Costi totali di gestione	519.000.000 902.000.000	57.53%
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/ Autobus Km.	902.000.000 287.000	3.142
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/ Numero complessivo dipendenti	519.000.000 18	28.833*
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/ Numero ore lavorate	519.000.000 15.500	33.483

\* in migliaia

**INDICATORI DI RICAVO** (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		Indici
Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	305.000.000 287.000	1.062
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	305.000.000 110.000	2.772

**INDICATORI DI ECONOMICITA'** (anno 2000)

Indicatori	Metodo di calcolo		Indici
Incidenza contributi	Contributi in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	595.000.000 903.000.000	65,89%
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi in conto esercizio/ costi totali di gestione %	595.000.000 902.000.000	65,96%
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	305.000.000 902.000.000	33,81%
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	308.000.000 902.000.000	34,14%

**8.1.9. AUTOPARCO DELL'ISOLA DI USTICA**

L'Autoparco gestisce il servizio di trasporto pubblico nell'isola.  
Ha fornito le seguenti notizie:

	1998	1999	2000
Ricavi da traffico	59.000.000	70.000.000	82.000.000
Totale costi di gestione	193.000.000	180.000.000	197.000.000
Contributi in conto esercizio	186.642.000	182.521.000	191.637.000
Autobus km.	82.412	81.884	81620
Km di rete	12	12	12
N° autisti	11	11	11
N° dipendenti amministrativi	1	1	1
N° addetti alla manutenzione	1	1	1
N° autobus	4	4	4
N° viaggiatori trasportati	48.326	57.330	67.161

### 8.1.10. AUTOPARCO DELL'ISOLA DI PANTELLERIA

Il servizio è in gestione diretta del Comune, che ha fornito le seguenti notizie:

	1998	1999	2000
Ricavi da traffico	101.000.000	127.000.000	111.000.000
Ricavi totali	101.000.000	127.000.000	111.000.000
Costo personale movimento	211.000.000	233.000.000	204.000.000
Costo personale manutenzione	145.000.000	147.000.000	141.000.000
Costo personale amministrativo	78.000.000	76.000.000	72.000.000
Totale costo di gestione	769.000.000	742.000.000	655.000.000
Autobus km.	217.000	218.000	218.000
Km.di rete	54	54	54
Numero autobus in dotazione	5	5	5
N° autobus utilizzati in servizio	4	4	4
N° addetti manutenzione	3	3	3
N° dipendenti amministrativi	1	1	1
N° addetti al movimento	4	4	4
Costo medio addetti manutenzione	48.300.000	49.000.000	47.000.000
Costo medio addetti movimento	52.700.000	58.000.000	51.000.000
Costo personale amministrativo	78.000.000	76.000.000	72.000.000
N° viaggiatori trasportati	135.000	135.000	135.000
Rapporto km./autobus	54.000	54.000	54.000
Rapporto km./ conducenti	54.000	54.000	54.000
Contributi in conto esercizio	556.630.850	505.383.476	575.794.302
Rapporto contributi/costi di gestione	72,38%	68,11%	87,90%
Rapporto ricavi/costi di gestione	13,13%	17,11%	16,94%

### 8.2. LE AZIENDE PRIVATE

Nei precedenti paragrafi nn. 2.5, 4 e 5 sono state fornite notizie di carattere generale sul ruolo e sulla rilevanza delle aziende private nel sistema del trasporto pubblico.

La quasi totalità ha collaborato all'indagine fornendo dettagliate notizie sulla organizzazione e sull'attività svolta.

L'Ufficio ha proceduto ad una prima elaborazione dei dati, ma si riserva di proseguire l'indagine con una semplificazione dei quesiti, atteso che la maggioranza delle aziende, a carattere familiare, è priva di una valida organizzazione amministrativa.

Al riguardo appare oltremodo opportuno che la Regione, in coerenza a quanto previsto nella propria legislazione rimasta inattuata, adotti finalmente iniziative idonee a favorire la creazione, a mezzo di fusioni o accordi cooperativi, di aziende di dimensione adeguata ad affrontare al meglio il nuovo mercato.

In questa fase dell'indagine vengono fornite dettagliate notizie sulle due maggiori aziende private.

#### 8.2.1. SAIS AUTOLINEE s.p.a. DI ENNA

E' la più grande azienda privata di trasporto con 175 dipendenti ed una percorrenza nel 2000 di 7.864.000 km.

Nei seguenti prospetti vengono evidenziati i dati ed i rapporti più interessanti.

#### Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
<b>1998</b>	23.090.000.000	14.250.000.000	61,71%
<b>1999</b>	22.030.000.000	15.014.000.000	68,15%

<b>2000</b>	25.617.000.000	15.505.000.000	60,52%
-------------	----------------	----------------	--------

### INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/	169	2,28	169	2,22	172	2,23
	Numero medio autobus disponibili	74		76		77	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/	113	1,52	111	1,46	115	1,49
	Numero medio autobus disponibili	74		76		77	
Indice di disponibilità degli autobus %	N° medio autobus disponibili/	74	100%	76	100%	77	100%
	N° medio autobus in dotazione	74		76		77	
Indice di intensità di impiego delle vetture disponibili %	N° medio autobus utilizzati in servizio/	67	90,54%	67	88,15%	67	87%
	N° medio autobus disponibili	74		76		77	
Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) /	331.867	1.963	315.919	1.869	317.544	1.846
	Numero complessivo dipendenti	169		169		172	
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/	28	16,56%	29	17,15%	28	16,27%
	Numero complessivo dipendenti	169		169		172	
Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/	28	16,56%	29	17,15%	29	16,86%
	Numero complessivo dipendenti	169		169		172	
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/	113	66,86%	111	65,68%	115	66,86%
	Numero complessivo dipendenti	169		169		172	

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	7.742.000	45.810	7.766.000	45.952	7.864.000	45.720
	Numero complessivo dipendenti	169		169		172	
Produttività oraria del lavoro	Autobus Km./	7.742.000	23,32	7.766.000	24,58	7.864.000	24,76
	Numero ore lavorate	331.867		315.919		317.544	
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/	7.742.000	115.552	7.766.000	115.910	7.864.000	117.373
	Numero medio mezzi utilizzati in servizio	67		67		67	

**INDICATORI DI COSTO**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
		Incidenza del costo personale del	Costi totali del personale/	12.825.000*		12.280.000*	
	Costi totali di gestione	23.090.000*	55,54%	22.030.000*	55,74%	25.617.000*	48,49%
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/ Autobus Km.	23.090.000*	2.982	22.030.000*	2.836	25.617.000*	3.257
		7.742.000		7.766.000		7.864.000	
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/ Posti km.	23.090.000*		22.030.000*		25.617.000*	
		n.d.		n.d.		n.d.	
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/ Numero complessivo dipendenti	12.825.000*	75.887.000	12.280.000*	72.662.000	12.422.000*	72.220.000
		169		169		172	
Costo orario del lavoro medio	Costi totali del personale/ Numero ore lavorate	12.825.000*	38.644	12.280.000*	38.870	12.422.000*	45.417
		331.867		315.919		317.544	
Costo medio del personale amministrativo	Costi personale amministrativo/ N° dipendenti amministrativi	2.426.000*	86.642.000	2.377.000*	81.965.000	2.676.000*	95.571.000
		28		29		28	
Costo medio del personale addetto alla manutenzione	Costi personale addetto alla manutenzione/ N° addetti alla manutenzione	1.872.000*	66.857.000	1.783.000*	61.482.000	1.754.000*	60.482.000
		28		29		29	
Costo medio del personale addetto al movimento compresi gli autisti	Costi personale addetto al movimento/ N° addetti al movimento compresi gli autisti	8.527.000*	75.460.000	8.120.000*	73.153.000	7.992.000*	69.495.000
		113		111		115	

\* in migliaia

**INDICATORI DI RICAVO**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
		Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	14.250.000*	1.840	15.014.000*	1.933
		7.742.000		7.766.000		7.864.000	
Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km	14.250.000*		15.014.000*		15.505.000*	
		n.d.		n.d.		n.d.	
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	14.250.000*	5.178	15.014.000*	5.672	15.505.000*	5.811
		2.752.000		2.647.000		2.668.000	

\*in migliaia

**INDICATORI DI ECONOMICITA'**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza contributi	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	8.965.783.114	37,49%	9.214.820.136	36,76%	10.083.973.311	38,56%
		23.910.742.000		25.061.408.000		26.145.178.000	
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi regionali / costi totali di gestione %	8.965.783.114	38,82%	9.214.820.136	41,82%	10.083.973.311	39,36%
		23.090.000.000		22.030.000.000		25.617.000.000	
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	14.250.000.000	61,71%	15.014.000.000	68,15%	15.505.000.000	60,52%
		23.090.000.000		22.030.000.000		25.617.000.000	
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	14.483.000.000	62,72%	15.153.000.000	68,78%	15.818.000.000	61,74%
		23.090.000.000		22.030.000.000		25.617.000.000	

### 8.2.2. SAIS TRASPORTI s.p.a. DI PALERMO

L'Azienda dispone di 176 dipendenti e nel 2000 ha effettuato percorrenze per 6.173.542 Km. Nei seguenti prospetti vengono evidenziati i dati e le notizie più interessanti:

#### Rapporto costi di gestione/ricavi da traffico

	Costi di gestione	Ricavi da traffico	Rapporto
<b>1998</b>	22.519.357.000	13.241.972.000	58,80%
<b>1999</b>	22.074.070.000	13.226.464.000	59,91%
<b>2000</b>	24.530.545.000	15.498.842.000	63,18%

#### INDICATORI DI STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto al numero dei dipendenti)	Numero complessivo dipendenti/ Numero medio autobus disponibili	152	1,38	154	1,40	176	1,6
		110		110		110	
Coefficiente di utilizzo delle risorse (rispetto agli autisti)	Numero complessivo autisti/ Numero medio autobus disponibili	112	1,01	115	1,04	137	1,24
		110		110		110	
Indice di disponibilità degli autobus %	N° medio autobus disponibili/ N° medio autobus in dotazione	110	95,65%	110	95,65%	110	95,65%
		115		115		115	

Indice di intensità di impiego delle vetture disponibili %	N° medio autobus utilizzati in servizio/ N° medio autobus disponibili	99 110	90%	99 110	90%	99 110	90%
Ore lavorate per dipendente	Numero ore lavorate (ord. e straor) / Numero complessivo dipendenti	486.866 152	3.203	413.354 154	2.684	442.920 176	2.516
Incidenza del personale degli uffici	Numero complessivo dip.amministrativi/ Numero complessivo dipendenti	11 152	7,23%	11 154	7,14%	11 176	6,25%
Incidenza del personale addetto alla manutenzione	Numero comp.addetti manutenzione/ Numero complessivo dipendenti	17 152	11,18%	16 154	10,38%	16 176	9,09%
Incidenza degli autisti	Numero complessivo autisti/ Numero complessivo dipendenti	112 152	73,68%	115 154	74,67%	137 176	77,84%

### INDICI DI PRODUTTIVITA' DEI FATTORI

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Produttività media del lavoro (rispetto ai Km.percorsi)	Autobus Km/	6.108.034		6.191.554		6.173.542	
	Numero complessivo dipendenti	152	40.184	154	40.204	176	35.076
Produttività oraria del lavoro	Autobus Km./	6.108.034		6.191.554		6.173.542	
	Numero ore lavorate	486.866	12,54	413.354	14,97	442.920	13,93
Produttività dei mezzi utilizzati rispetto ai km.percorsi	Autobus Km/	6.108.034		6.191.554		6.173.542	
	Numero medio mezzi utilizzati in servizio	99	61.697	99	62.140	99	62.359

### INDICATORI DI COSTO

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza del costo del personale	Costi totali del personale/	n.d.		n.d.		n.d.	
	Costi totali di gestione	22.519.357*		22.074.070*		24.530.545*	
Costo per unità di servizio prodotto	Costi totali di gestione/	22.519.357*		22.074.070*		24.530.545*	
	Autobus Km.	6.108.034	3.686	6.191.554	3.565	6.173.542	3.973
Costo per posto km.	Costi totali di gestione/	22.519.357*		22.074.070*		24.530.545*	
	Posti km.						
Costo medio del lavoro per dipendente	Costi totali del personale/	n.d.		n.d.		n.d.	
	Numero complessivo dipendenti	152		154		176	
Costo orario medio del lavoro	Costi totali del personale/	n.d.		n.d.		n.d.	
	Numero ore lavorate	486.866		413.354		442.920	
Costo medio del personale amministrativo	Costi personale amministrativo/ N° dipendenti	n.d.		n.d.		n.d.	

	amministrativi	11		11		11	
Costo medio del personale addetto alla manutenzione	Costi personale addetto alla manutenzione/ N° addetti alla manutenzione	1.170.000.000	68.823.000	787.603.000	49.225.000	780.286.000	48.767.000
		17		16		16	
Costo medio del personale addetto al movimento compresi gli autisti	Costi personale addetto al movimento/ N° addetti al movimento compresi gli autisti	10.450.039*	84.274.000	9.691.450*	76.307.000	10.329.977*	69.322.000
		124		127		149	

\* in migliaia

**INDICATORI DI RICAVO**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Ricavo medio per unità di servizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ Autobus km.	13.241.372*	2.167	13.226.464*	2.136	15.498.842*	2.510
		6.109.034		6.191.554		6.173.542	
Ricavo per posto km.	Ricavi da traffico viaggiatori/ Posti km	13.241.372*		13.226.464*		15.498.842*	
		n.d.		n.d.		n.d.	
Ricavo per viaggiatore trasportato	Ricavi da traffico viaggiatori/ Numero passeggeri trasportati	13.241.372*	5.820	13.226.464*	5.806	15.498.842*	6.694
		2.275.000		2.278.000		2.315.000	

\*in migliaia

**INDICATORI DI ECONOMICITA'**

Indicatori	Metodo di calcolo	1998		1999		2000	
Incidenza contributi	Contributi regionali in conto esercizio/ (ricavi totali+contributi in conto esercizio) %	8.684.184.913	39,60%	8.987.722.571	40,45%	9.151.108.638	37,12%
		21.925.556.000		22.214.186.000		24.649.950.000	
Grado di copertura dei costi di gestione con contributi	Contributi regionali / costi totali di gestione %	8.684.184.913	38,56%	8.987.722.571	40,71%	9.151.108.638	37,30%
		22.519.357.000		22.074.070.000		24.530.545.000	
Indice parziale di esercizio	Ricavi da traffico viaggiatori/ costi totali di gestione %	13.241.372.000	58,79%	13.226.464.000	59,91%	15.498.842.000	63,18%
		22.519.357.000		22.074.070.000		24.530.545.000	
Indice di esercizio	Ricavi totali/ Costi totali di gestione %	13.462.344.000	59,78%	13.298.351.000	60,24%	15.613.796.000	63,65%
		22.519.357.000		22.074.070.000		24.530.545.000	

Alla presente relazione vengono allegati i prospetti riassuntivi relativi all'organizzazione di quasi tutte le altre aziende private ed i quadri di raffronto dei dati e dei rapporti più interessanti.



Palermo 31 Ottobre 2001

I funzionari istruttori

Il consigliere delegato  
(dott. Luciano Pagliaro)

Dott.ssa Vita Alamia

Sig. Giuseppe Flaccomio

Sig. Andrea Mesiti