



REGIONE SICILIANA

GIUNTA REGIONALE

Deliberazione n. 231 del 28 aprile 2022.

“Trasporto pubblico locale su gomma - Proroga contratti ”.

La Giunta Regionale

VISTO lo Statuto della Regione;

VISTE le leggi regionali 29 dicembre 1962, n. 28 e 10 aprile 1978, n. 2;

VISTA la legge regionale 16 dicembre 2008, n. 19 e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il D.P.Reg. 18 gennaio 2013, n. 6;

VISTO il D.P.Reg. 27 giugno 2019, n. 12 concernente: “Regolamento di attuazione del Titolo II della legge regionale 16 dicembre 2008, n. 19. Rimodulazione degli assetti organizzativi dei Dipartimenti regionali ai sensi dell'articolo 13, comma 3, della legge regionale 17 marzo 2016, n. 3. Modifica del decreto del Presidente della Regione 18 gennaio 2013, n. 6, e successive modifiche e integrazioni”;

VISTO il proprio Regolamento interno, approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 82 del 10 marzo 2020;

VISTO il DPR 17 dicembre 1953, n. 1113, “Norme di attuazione dello Statuto della Regione siciliana in materia di comunicazioni e trasporti” e successive modificazioni;

VISTO il decreto legislativo 11 settembre 2000, n. 296 “Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Siciliana recanti modifiche ed integrazioni al D.P.R. 17 dicembre 1953, n. 1113, in materia di comunicazioni e trasporti”;

VISTA la legge regionale 22 dicembre 2005, n. 19 “Misure finanziarie urgenti e variazioni al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 2005. Disposizioni varie” e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 27, comma 6, rubricato “Disposizioni relative al turismo”;

VISTO il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n.



REGIONE SICILIANA

GIUNTA REGIONALE

1107/70;

VISTO il decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 “Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42” e successive modificazioni;

VISTA la legge regionale 12 luglio 2011, n. 12 “Disciplina dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. Recepimento del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni e del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207...” e successive modificazioni;

VISTO il decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 17 dicembre 2012, n. 221 e successive modificazioni e, in particolare l'art. 34-octies rubricato “Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale”;

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 “Codice dei contratti pubblici” e successive modificazioni;

VISTA la legge regionale 17 maggio 2016, n. 8 “Disposizioni per favorire l'economia. Norme in materia di personale. Disposizioni varie” e, in particolare, l'art. 24 rubricato “Modifiche alla legge regionale 12 luglio 2011, n. 12 per effetto dell'entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”;

VISTO il decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56 “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50”;

VISTA la legge regionale 11 agosto 2017, n. 16 “Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2017. Legge di stabilità regionale. Stralcio I e successive modifiche e integrazioni e, in particolare, l'art. 14 rubricato “Continuità servizi di Trasporto Pubblico Locale passeggeri su strada”;

VISTO il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 marzo 2018,



REGIONE SICILIANA

GIUNTA REGIONALE

n. 157 “Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione”;

VISTA la legge regionale 19 luglio 2019, n. 13 “Collegato al DDL n. 476 Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2019. Legge di stabilità regionale” e successive modificazioni e, in particolare, l'art. 13 rubricato “Proroga contratti trasporto pubblico locale”;

VISTO il decreto legge 17 marzo 2020 n. 18 “Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19” convertito, con modificazioni, dall'art.1 della legge 24 aprile 2020, n. 27 e, in particolare, il comma 4-ter dell'art. 92, rubricato “Disposizioni in materia di trasporto marittimo di merci e di persone, nonché di circolazione di veicoli”, con il quale, relativamente agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, in atto al 23 febbraio 2020, viene attribuita la facoltà di proroga degli stessi fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza;

CONSIDERATO che, con sentenza dell'11 febbraio 2021, la Corte Costituzionale ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 17 della legge regionale 19 luglio 2019, n. 13, con il quale è stata disposta la proroga di 36 mesi dei contratti di affidamento di cui all'art. 27 della legge regionale 22 dicembre 2005, n. 19;

VISTA la legge regionale 15 aprile 2021, n. 9 “Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2021. Legge di stabilità regionale”;

VISTA la legge regionale 15 aprile 2021, n. 10 “Bilancio di previsione della Regione Siciliana per il triennio 2021/2023”;

VISTA la legge regionale 21 gennaio 2022, n. 1 “Autorizzazione all'esercizio provvisorio del bilancio della Regione per l'esercizio 2022”;

VISTO il decreto legge 27 gennaio 2022, n. 4 “Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse



REGIONE SICILIANA

GIUNTA REGIONALE

all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico”, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 28 marzo 2022, n. 25 e successive modifiche e integrazioni e, in particolare, l'art. 24, comma 5-bis, rubricato “Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e di trasporto di persone su strada”;

VISTO il decreto legge 24 marzo 2022, n. 24 “Disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell'epidemia da COVID-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza”;

VISTA la nota prot. n. 24677 del 13 aprile 2022, i cui contenuti si intendono integralmente richiamati, con la quale l'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità trasmette, per l'apprezzamento della Giunta regionale, la proposta afferente la proroga, sino al 30 marzo 2023, dei vigenti contratti relativi agli affidamenti dei servizi pubblici di trasporto extraurbani;

CONSIDERATO che l'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, nel richiamare la propria nota prot. n. 24677/2022 rappresenta, tra l'altro, che: anche nella considerazione che il Piano integrato delle infrastrutture e della mobilità è in corso di imminente aggiornamento e che, dalle valutazioni e monitoraggi in esso contenuti in ordine allo stato di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario che saranno previsti nel nuovo contratto di servizio con Trenitalia, discenderanno significative ricadute sul sistema del trasporto su gomma nell'ottica dell'integrazione modale, è preferibile differire la definizione delle rete dei servizi di trasporto pubblico extraurbano di cui alla legge regionale n.16/2017 e, di conseguenza, anche l'avvio delle procedure concorsuali per l'affidamento ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, riaprendo, su alcuni aspetti specifici, anche il confronto con gli stakeholders; a tal fine è necessario avvalersi dell'intero periodo di proroga di cui all'articolo 92, comma 4-ter del decreto legge n.18/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 27/2020, estendendo la proroga degli attuali affidamenti



REGIONE SICILIANA

GIUNTA REGIONALE

dei servizi pubblici di trasporto extraurbani, precedentemente fissata al 30 aprile 2022, fino alla data del 30 marzo 2023, in relazione agli ingenti investimenti già avviati per il rinnovo del materiale rotabile a seguito delle molteplici risorse, statali e comunitarie, attribuite;

UDITA la discussione svoltasi nel corso della seduta odierna, da cui emerge la condivisione, da parte della Giunta regionale, in ordine all'opportunità di avvalersi dell'intero periodo di proroga previsto dall'articolo 92, comma 4-ter, del decreto legge n.18/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 27/2020, con l'estensione degli attuali affidamenti dei servizi pubblici di trasporto extraurbani fino alla data del 30 marzo 2023;

RITENUTO di condividere la proposta nei termini sopra descritti;

SU proposta dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità,

D E L I B E R A

per quanto esposto in preambolo, di condividere la proposta dell'Assessore regionale per le infrastrutture e la mobilità, di cui alla nota prot. n. 24677 del 13 aprile 2022, costituente allegato alla presente deliberazione, di avvalersi dell'intero periodo di proroga previsto dall'articolo 92, comma 4-ter, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con l'estensione degli attuali affidamenti dei servizi pubblici di trasporto extraurbani fino alla data del 30 marzo 2023.

Il Segretario

GV/

BUONISI

Il Presidente

MUSUMECI



**Unione Europea
REPUBBLICA ITALIANA
Regione Siciliana**

Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità
Dipartimento delle Infrastrutture, della Mobilità
e dei Trasporti

Servizio 1 – Autotrasporto Persone
Trasporto Regionale Aereo e Marittimo

Prot. n. **24677** del **13** aprile 2022

Oggetto: Riorganizzazione del trasporto pubblico locale su gomma e proroga gestione

**Alla Segreteria
della Giunta regionale**

Si ritiene opportuno sottoporre all'attenzione la peculiare situazione in atto attraversata dal sistema regionale del trasporto pubblico locale su gomma al fine di addivenire a percorsi gestionali condivisi anche in termini di programmazione finanziaria.

Come è noto, gli affidamenti provvisori dei servizi di trasporto pubblico extraurbano di cui all'art. 27, comma 6, della legge regionale 22 dicembre 2005, n. 19 e ss.mm.ii., sono stati oggetto di molteplici proroghe intervenute nel tempo sia in via amministrativa che per effetto di specifici interventi legislativi regionali, tra i quali – da ultimo – quello disposto ai sensi dell'art. 13 della legge regionale 19 luglio 2019 n. 13.

La suddetta norma è stata poi dichiarata incostituzionale con sentenza della Corte Costituzionale n. 16 dell'11.2.2021, pubblicata in GU 1^a Serie Speciale n. 7 del 17.2.2021, per violazione dell' art. 117, comma 2 lett,e) della Costituzione, in quanto ritenuta in contrasto con la disciplina statale vigente in materia di tutela della concorrenza.

In relazione alla sopravvenienza dell'emergenza Covid 19 questa Amministrazione ha ritenuto di avvalersi della disposizione contenuta all'art. 92, comma 4-ter, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18¹ (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, in legge 24 aprile 2020, n. 27), differendo² la indizione delle procedure aperte per l'affidamento dei servizi di trasporto extraurbano al superamento della pesante crisi economica generata sul settore per effetto della pandemia ed al conseguimento anche della stabilizzazione della gestione economico-finanziaria dei servizi, occorrente sia ai fini di una attendibile formulazione dei Piani Economici Finanziari di gara che per un positivo riscontro dal mercato imprenditoriale.

E, conseguentemente, i vigenti affidamenti dei servizi pubblici extraurbani sono stati prorogati sino alla data del 30 aprile 2022.

¹ Che così recita :*"Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020"*.

² La preinformativa di gara per la procedura aperta per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico extraurbano passeggeri su autobus era stata pubblicata in GU S: 21/12/2020

Preliminarmente, già a far data dal 2019³, preve interloquzioni con le Associazioni di categoria e le rappresentanze dell'ANCI e delle Aree SNAI, è stata predisposta dal dipartimento la prima stesura della nuova rete dei servizi minimi extraurbani su gomma, ex art. 14 L.r. 11.8.2017 n. 16, in coerenza con le direttive contenute nel Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità⁴ e finalizzata:

- alla eliminazione delle sovrapposizioni esistenti tra i servizi di TPL,
- alla eliminazione dei servizi non direttamente funzionali al soddisfacimento della domanda di mobilità sistematica ed occasionale (quali ad. es. quelle caratterizzati da utenza prettamente turistica e svolgentesi specificamente in periodi "turistici")
- alla valorizzazione dell'interscambio negli specifici nodi della rete individuata,
- alla gerarchizzazione dell'offerta, nella quale il servizio ferroviario rappresenta l'asse portante del sistema di trasporto mentre il trasporto su gomma viene a svolgere la funzione di rete di adduzione dalle aree periferiche ai nodi di interscambio ferro/gomma.

Tale prima organizzazione⁵ dell'attuale rete dei servizi extraurbani, ad oggi ammontante a 62.241.380,42 vett-Km/anno, ricondurrebbe a complessivi 54.756.201,5 vett-km/anno il sistema complessivo di servizi extraurbani su gomma.

L'approccio operato in ordine alla sovrapposizione ferro/ gomma su identiche matrici O/D ha avuto riguardo specifico alla capacità dell'offerta ferroviaria, quale desunta dalla concreta operatività dell'allora vigente contratto di servizio ferroviario, di rispondere quali/ quantitativamente alle esigenze della mobilità locale in termini di:

- capacità "quantitativa" di trasporto passeggeri
- frequenza delle corse
- durata del viaggio

con conseguente mantenimento in specifiche matrici O/D di un livello adeguato di offerta di servizi su gomma da integrarsi con l'offerta ferroviaria esistente:

- a. nelle fasce orarie in cui essa non è presente,
- b. o è presente con un servizio con tempi di percorrenza significativamente maggiori,
- c. non è adeguata ad assorbire il volume di traffico ordinario registrato,
- d. anche per percorrenze superiori ai 30/50 Km qualora sussistano le condizioni di cui alle precedenti lettere.

In relazione a talune osservazioni pervenute dalle Associazioni di categoria in ordine a esigenze ulteriori di mobilità da soddisfarsi e non condivisione di alcune modalità di integrazione modale prospettate, la rete dei servizi minimi extraurbani è stata parzialmente rielaborata dall'ufficio e proposta nuovamente per la decretazione⁶, quale atto propedeutico alla indizione delle procedure di gara aperte previste dal Reg. 1370/2007 per l'affidamento dei servizi di tpl.

Pur non di meno, anche nella considerazione che il Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità è in corso di imminente aggiornamento e che dalle valutazioni e monitoraggi in esso

³ La proposta di riorganizzazione dei servizi minimi extraurbani è stata presentata con relazione n. 61537 del 10.12.2019,

⁴ Adottato con DA n. 1395 del 30 giugno 2017

⁵ Si precisa che, in ossequio a quanto previsto dalla L.r. 4 agosto 2015 n. 15 *Disposizioni in materia di liberi consorzi comunali e Città metropolitane*, il dipartimento ha cercato di avviare (rif. note 64223/2018, 14475/2019, 31149/2019 e 31310/2019), anche il confronto con i rappresentanti delle Città Metropolitane al fine di verificare l'intendimento di attivare le competenze loro attribuite in materia di mobilità e servizi pubblici locali nel territorio metropolitano.

Ad eccezione di un riscontro informale negativo pervenuto da parte del Comune di Catania, e nonostante le varie sollecitazioni effettuate anche per il tramite dell'Anci nel corso dei vari incontri occorsi, nessuna Città Metropolitana ha manifestato la volontà di dar corso alla gestione dei servizi pubblici locali nel proprio territorio metropolitano, avvalendosi delle competenze specifiche attribuite ex l.r. 15/15.

Pertanto, allo scopo precipuo di non creare disfunzioni per la mobilità dell'utenza ed in virtù del principio di *sussidiarietà verticale*, si è proceduto anche alla pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale a carattere extraurbano ricadenti in detti territori metropolitani i quali, in questa prima fase di mancata gestione da parte delle relative Istituzioni metropolitane, sono stati ricompresi nella rete regionale in argomento e saranno, quindi, oggetto anch'essi oggetto delle procedure concorsuali regionali di prossimo espletamento.

⁶ Con relazione n. 50742 del 30 ottobre 2020.

contenuti in ordine allo stato di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario che saranno prossimamente previsti nel nuovo contratto di servizio con Trenitalia discenderanno significative ricadute sul sistema del trasporto su gomma nell'ottica dell'integrazione modale, ritengo dovere differire la definizione della rete dei servizi di trasporto pubblico extraurbano di cui all'art. 14 della L.r 11.8.2017 n. 16 e, conseguentemente, anche l'avvio delle procedure concorsuali per l'affidamento ai sensi del Reg. 1370/2007, riaprendo su alcuni aspetti specifici anche il confronto con gli stakeholders.

A tal fine, è intendimento dello scrivente avvalersi dell'intero periodo di proroga assentito dal richiamato art. 92, comma 4-ter, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 procedendo ad estendere la proroga degli attuali affidamenti sino al 30 marzo 2023, fermo restando anche la eventuale applicabilità delle disposizioni contenute al comma 5 bis del D.L. 4/2022, convertito con L. 28.3.2022 n.25 ⁷ in relazione agli ingenti investimenti già avviati per il rinnovo del materiale rotabile a seguito delle molteplici risorse, statali e comunitarie, attribuite, che sarà comunque in prosieguo meglio e più approfonditamente valutata anche a seguito delle specifiche direttive attuative che saranno impartite dal Ministero della Mobilità Sostenibile, previo raccordo con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Tale estensione contrattuale dovrà trovare corrispondenza con la programmazione finanziaria sul prossimo esercizio 2023 mediante allocazione delle risorse occorrenti, onde evitare – come occorso negli ultimi anni – l'attesa di provvedimenti di variazione di bilancio incrementativi del capitolo di pertinenza che hanno dato luogo anche a incertezze gestionali.

Il fabbisogno per tali proroghe, comprensivo anche dei trasferimenti da operarsi ai Comuni e degli adeguamenti Ista da corrispondersi, è stimato in € 168.189.049 per l'anno 2023.

In tale lasso di tempo dovrebbero trovare anche soluzione e componimento alcune specifiche problematiche ⁸che hanno un impatto decisivo sia sulla ristrutturazione della citata Rete dei servizi minimi extraurbani che sulle concrete modalità di gestione operativa della stessa.

La riorganizzazione in itinere della rete regionale dei servizi di trasporto extraurbano, nell'ottica imprescindibile di sistema, ha avuto e dovrà avere riguardo anche ai servizi su gomma, non aventi carattere né "sostitutivo" né "integrativo" ai sensi dell'art. 34 octies del D.L. 179/2012, e ss.mm. ii,⁹ ancora impropriamente in capo a Ferrovia Circumetnea e da essa eserciti stabilmente nel comprensorio etneo, ed anche a quelli gestiti dalla società partecipata Azienda Siciliana Trasporti.

Con riguardo ai primi si rende necessario una più incisiva azione istituzionale volta al trasferimento di tali competenze alla regione, in uno anche alle connesse risorse finanziarie, atteso che non ha avuto seguito alcuno la richiesta¹⁰ già in tal senso inoltrata al Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità

⁷ 5-bis. Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n.1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico-finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento.

⁸ Segnalate nelle relazioni di servizio n. 61537/2019, 50742/2020, 1326/2022.

⁹ in quanto non aventi carattere temporaneo e resi necessari:

- per la provvisoria interruzione della rete ferroviaria o del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti o altre cause di forza maggiore,
- per un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto

¹⁰ Nota n. 48218 del 27.9.2019.

Sostenibili, ai sensi del D.lgs 11 settembre 2000 n. 296 “Norme di attuazione della Statuto Speciale della regione Siciliana recanti modifiche ed integrazioni al D.P.R. 17.12.1953 n.1113, in materia di comunicazioni e trasporti “.

Parimenti, si rende necessario delineare per tempo le scelte politico- istituzionali relative al futuro, eventuale ruolo che si intende attribuire alla società partecipata AST nell’ambito della gestione dei servizi di tpl regionali.

Si rammenta, infatti, che qualora vi fosse la determinazione dell’affidamento in house di parte dei servizi di tpl extraurbano in capo all’AST, dovrà procedersi preliminarmente alla ristrutturazione statutaria della società in modo conforme alle prescrizioni comunitarie fissate per la legittimità degli affidamenti in house providing e dovrà essere anche data adeguata evidenza della efficienza gestionale dell’eventuale modello di gestione in house postulato, a conferma della decisione di sottrazione dei servizi di trasporto al libero mercato.

In tal caso, dovrà essere data congrua dimostrazione della economicità del modello dell’autoproduzione dei servizi rispetto al ricorso al libero mercato e dei vantaggi per la collettività specificamente connessi al ricorso all’affidamento interno, conformemente a quanto previsto sia dalle disposizioni comunitarie che dall’art. 192 del Codice dei Contratti, che sottopone a vincoli stringenti la scelta di ricorrere agli affidamenti in house, attraverso la preventiva valutazione della congruità economica di tale scelta, che implica un confronto tra il corrispettivo della prestazione del servizio richiesto dal soggetto in house e quanto richiesto, piuttosto dagli operatori presenti sul mercato.

Valutazioni ed approfondimenti questi ultimi necessitanti termini non rapidi di elaborazione, anche in ragione delle urgenze connesse alle tempistiche di adeguamento alle prescrizioni del richiamato Reg. 1370/2007, sulle quali è fortemente impegnata l’attività del Dipartimento.

In difetto, i servizi in atto gestiti da AST, al pari di quelli su gomma eserciti da FCE, saranno anch’essi oggetto delle prossime procedure concorsuali di cui al Reg. 1370/2007, cui la predetta Azienda potrà, se del caso, partecipare come qualsivoglia operatore economico.

Con l’occasione, infine, si pone all’attenzione l’intendimento di riprogrammare, in modo coerente ad una strategia organica di mobilità sostenibile, gli interventi regionali a sostegno del trasporto pubblico locale a carattere urbano.

Attualmente la Regione interviene al concorso degli oneri finanziari per il tpl urbano, con una spesa annua complessiva che sia attestata a circa 92.000.000,00 €, ed è frutto di una mera sedimentazione di determinazioni occasionali maturate nel quarantennio precedente in favore di 86 Comuni, non supportata da alcuna valutazione in termini di densità demografica, esigenze di mobilità da soddisfare, di impatto ambientale e congestione da traffico connessi all’utilizzo dei mezzi di trasporto privati, cui sopperire attraverso la istituzione dei servizi pubblici di trasporto.

E’ appena il caso di evidenziare che, in atto, si annoverano interventi finanziari in favore di comuni con appena 3.500 abitanti, a fronte di comuni con popolazione superiore ai 30.000 ed anche 50.000 abitanti (vedasi a titolo esemplificativo Bagheria, Partinico, Misterbianco, Adrano, Mascalucia etc.) che non riescono a beneficiare di alcun sostegno finanziario regionale per l’approntamento dei servizi di trasporto pubblico urbano di cui necessitano, attesa la cristallizzazione degli interventi sopra richiamati, frutto anche della disposizione contenuta all’art. 27 della l.r. 19/2005.

Sulla necessità di tale riorganizzazione, che dovrà attuarsi nell’ambito della definizione dei servizi minimi di carattere urbano di cui al citato articolo 14 della L.r 11.8.2017 n. 16, è stata già da tempo sollecitata anche l’attenzione dell’ANCI¹¹ per l’acquisizione di proposte anche metodologiche¹².

L’attività di riprogrammazione che si intende proseguire sarà supportata da oggettivi indicatori trasportistici in tema di mobilità e comporterà verosimilmente un nuovo perimetro di interventi in favore dei Comuni, che dovrà essere supportato in fase attuativa con atti di programmazione

¹¹ Convocazioni n. 55651/2018, 9682/2019, 14479/2019

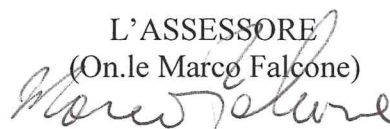
¹² Pur tuttavia mai pervenute

finanziaria coerenti a tale riorganizzazione, anche in relazione agli aggiornamenti dei costi standard per il tpl da applicarsi, in conformità a quanto disposto con D.M. 157/2018.

Quanto sopra esposto per la condivisione degli indirizzi gestionali sopra illustrati, primo tra tutti la estensione della proroga dei contratti di servizio pubblico per il residuo periodo previsto dall'art. 92, comma 4-ter, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, nonché per l'attivazione delle opportune riflessioni e determinazioni in ordine all'eventuale ruolo che si intende assegnare alla società partecipata AST nella prossima gestione dei servizi di trasporto pubblico su gomma e per le ulteriori iniziative finalizzate al trasferimento delle competenze sulla gestione dei servizi di trasporto su gomma ancora in capo alla FCE.

Il Dirigente Generale
Dott. F. Bellomo



L'ASSESSORE
(On.le Marco Falcone)


Il dirigente del Servizio
Dora Piazza

