



*Spett.le*  
**Assessorato Regionale dell'Economia**  
**Dipartimento Bilancio e Tesoro**  
**Ragioneria Generale della Regione**

e p.c.

*Ill.mo*  
**Sig. Presidente della Regione**  
**Ufficio di Gabinetto**

*Ill.mo*  
**Sig. Assessore Regionale dell'Economia**  
**Ufficio di Gabinetto**

*Ill.mo*  
**Sig. Assessore Regionale delle Infrastrutture**  
**Ufficio di Gabinetto**

*Spett.le*  
**Dipartimento delle Infrastrutture**  
**Direzione Generale**

**SEDI PERIFERICHE:**

**Palermo**

Via Ugo La Malfa, 40  
Tel. 091.6800011  
Fax 091.6885935

**Catania**

Via S.G. La Rena, 25  
Tel. 095.7230511  
Fax 095.281132

**Messina**

Via San Cosimo, 8  
Tel. 090.662244  
Fax 090.719232

**Trapani**

Via Virgilio, 20  
Tel. 0923.21021  
Fax 0923.872939

**Siracusa**

S.P.14 Siracusa  
Canicattini Bagni, 8  
Tel. 0931.462711  
Fax 0931.61170

**Modica**

Via Sorda Sampieri, 57  
Tel. 0932.767301  
Fax 0932.762331

**Oggetto:** A.S.T. S.p.A. – quadro normativo di riferimento; criticità e limitazioni gestionali, soluzioni operative; politiche *corporate* ed adempimenti di legge sulle società controllate; pendenze con la Regione Siciliana.

Con riferimento a quanto in oggetto, facendo seguito alle precedenti interlocuzioni ed in particolare al recente incontro del 22 Gennaio scorso, presenti l'III.mo Sig. Assessore all'Economia, l'III.mo Sig. Ragioniere Generale ed il Presidente dell'A.S.T. S.p.A., la presente al fine di riassumere, ricostruire e quindi proporre soluzioni condivise finalizzate al superamento ed alla risoluzione di talune patologie, oramai insostenibili, determinatesi nel tempo, anche a ragione del quadro normativo di riferimento.

In particolare, si vuol qui innanzitutto rappresentare come i vincoli normativi riguardanti il divieto d'assunzione di nuovo personale e di progressione di carriera del personale già in forza abbiano oramai inciso in maniera fin troppo penetrante e negativa nella organizzazione aziendale, compromettendone il buon funzionamento e la capacità operativa.

Si intendono, altresì, rappresentare e/o riassumere talune scelte strategiche di politica *corporate*, coerenti alle linee regionali ed ai vincoli normativi, volte a massimizzare

le utilità producibili dal Gruppo A.S.T., anche nell'ambito delle politiche di dismissione delle partecipazioni societarie.

Ed infine, sottoporre all'attenzione l'opportunità – se non dovutezza – di un trasferimento di risorse economiche specifiche a copertura di investimenti effettuati, per l'ammodernamento del "parco mezzi aziendale", indispensabili al doveroso adempimento del contratto di servizi in corso, nonché di definire i risalenti (ed ingiustificabili nel rapporto organico) contenziosi in essere tra A.S.T. S.p.A. e Regione Siciliana, incoate per ottenere il riconoscimento di prestazioni effettuate e comprovate ma mai retribuite a causa della incapienza degli stanziamenti dei bilanci regionali, che, in uno alle coperture dei disavanzi degli anni precedenti attraverso espedienti contabili, hanno finito per ingessare ed appesantire la gestione societaria.

---

### **IN MERITO AI DIVIETI DI ASSUNZIONE E DI PROGRESSIONE DI CARRIERA**

La prolungata vigenza delle disposizioni regionali che hanno istituito il divieto di assunzione di nuovo personale e – nel rispetto del c.c.n.l. di categoria – di avanzamento di carriera, ha prodotto quei negativi effetti gestionali dapprima e sin dal 2013 solamente presagiti, ma in ultimo denunciati attraverso reiterate e dettagliate relazioni degli Organi Sociali (C.d.A. e Collegio Sindacale).

All'uopo, appare opportuno effettuare un sintetico richiamo agli atti, per il miglior inquadramento dei termini della questione – nel tempo, costantemente rappresentata al Socio – il cui superamento rappresenta oramai condizione indispensabile ed indifferibile per il buon andamento della gestione aziendale.

Ed invero, l'azione correttiva, razionalizzate, e risanatrice messa in capo dalla attuale *Governance e Management*, in termini economici, gestionali ed operativi, i cui effetti sono agli occhi di tutti sia rispetto alla qualità dei servizi, alla produttività aziendale ed ai risparmi di costo, che in termini di riduzione dell'indebitamento, trovano oramai il limite di azioni che solo il Socio Unico può decidere di mettere in campo per il futuro, strategico e prospettico, di A.S.T. S.p.A.

In particolare, su determinazione dell'Assemblea dei Soci del 4 Gennaio 2013, veniva dato mandato all'Organo di amministrazione *illo tempore* in carica di redigere un documento di indirizzo programmatico e di pianificazione strategica, teso alla definizione di processi di ottimizzazione industriale per la redazione del Piano Industriale di A.S.T. S.p.A.: in quel documento, denominato "Piano Strategico", poi trasmesso alla Regione nel mese di Febbraio 2013, veniva posta l'attenzione sugli effetti causati dai vincoli normativi che, a partire dall'anno 2007, avevano impedito di provvedere alla naturale sostituzione delle risorse fuoriuscite – per quiescenza o altro – dall'organizzazione aziendale; fin da allora vigeva, infatti, il divieto di assunzione e, dall'anno 2008, di effettuare le progressioni di carriera. Si assisteva (impotenti) al continuo e fisiologico depauperamento dei ranghi aziendali, in termini numerici e soprattutto di specializzazione, professionalità e direzione.

Le stesse criticità, dal 2014 ad oggi, sono state poi annualmente rappresentate al Socio Unico in tutti i documenti di Pianificazione Strategica (POS) e nei documenti di

Programmazione gestionale (PSP), oltre che nelle relazioni sulla gestione a corredo dei bilanci di esercizio.

Sintetizzando – e precisando che l'organizzazione aziendale non è mono-sede, ma deve coprire ed è quindi giocoforza distribuita e decentrata sull'intero territorio siciliano – sottoponiamo di seguito una fotografia della "forza organico" alla data del 31 Dicembre 2020, con le significative carenze strutturali in essere (rimandando al PSP 2021 l'analisi di dettaglio):

COMPARTO	IN ORGANICO	FORZA	DEFICIT
A. Direttore Generale e Dirigenza	9	3	6
B. Area Amministrazione e Servizi	118	76	42
C. Area Operativa Esercizio	698	512	186
D. Area Operativa Impianti, Manutenzione, Officina	76	25	51
E. Area servizi ausiliari	24	18	6
<b>TOTALE</b>	<b>925</b>	<b>634</b>	<b>291</b>

Le problematiche causate da una condizione tanto deficitaria hanno inciso ed incidono non solo sul corretto impiego della forza lavoro e sull'organizzazione aziendale e complessiva, che non riesce – tempestivamente e con adeguato livello di professionalità – a fare fronte agli adempimenti di competenza, ma innalza in modo esponenziale il livello di litigiosità (ed i costi) tra azienda e lavoratori che fanno abitualmente ricorso alle vie giudiziarie per ottenere il riconoscimento di mansioni superiori.

Stante la dimensione del fabbisogno di personale, per le figure riconducibili ai comparti di cui alle lettere C) ed D) è stato – da tempo – necessario (ma, per quanto ci riguarda, senza alcun afflato) fare ricorso alla somministrazione di lavoratori interinali, mentre nessun intervento è stato possibile effettuare a copertura del fabbisogno di cui alle lettere A) ed B).

Occorre invero sottolineare che, a parte le generali norme sul pubblico impiego, l'art. 7, comma 2, della L.R. n° 21 del 2006 impone, ai fini dell'accesso nei ruoli della Azienda Siciliana Trasporti, apposito espletamento di procedure ad evidenza pubblica ed ancora che, per la peculiare figura del Direttore Generale, alla luce delle norme statutarie, occorre altresì la nomina da parte del C.d.A.

Sicché, con la presente si intende sottoporre al Socio Unico una proposta di deroga ai vincoli sopraindicati, autorizzando A.S.T. S.p.A. ad indire pubbliche selezioni per la individuazione delle figure indispensabili alla – pur minima, ma funzionale – ricostituzione dei ranghi e dell'organico aziendale, per garantire il buon funzionamento dei processi gestionali, amministrativi ed operativi.

In particolare, appare indispensabile ricostituire le posizioni di: a) *Direttore Generale*; b) *Dirigenti*; c) *Funzionari e Specialisti* di livello professionale adeguato; e) *Operatori di Esercizio e Meccanici*, nei termini numerici che seguono:

<b>DIRIGENTI</b>	<b>IN ORGANICO</b>	<b>FORZA</b>	<b>SELEZIONE</b>	<b>RESIDUO</b>
Direttore Generale	1	-	1	-
Dirigenti di Area Amministrativa	5	2	1	2
Dirigente di Area Tecnica	1	-	1	-
Dirigente di Area Esercizio e Produzione	1	-	1	-
Dirigente Ufficio Legale	1	-	1	-
<b>TOTALE</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>

<b>AREA AMMINISTRAZIONE E SERVIZI</b>	<b>IN ORGANICO</b>	<b>FORZA</b>	<b>SELEZIONE</b>	<b>RESIDUO</b>
Responsabile U.O.C. AMM / TEC – Parametro 250	10	-		10
Professional AMM / TEC – Parametro 230	15	11	3	1
Coordinatore d'Ufficio – Parametro 205	11	5	3	3
Specialista TEC / AMM – Parametro 193	28	7	6	15
Collaboratore d'ufficio – Parametro 175	23	19	4	-
Operatore Qualificato d'ufficio – Parametro 140	24	20	4	-

<b>AREA ESERCIZIO E PRODUZIONE</b>	<b>IN ORGANICO</b>	<b>FORZA</b>	<b>SELEZIONE</b>	<b>RESIDUO</b>
Coordinatore d'esercizio – Parametro 210	7	1	4	2
Addetto all'Esercizio – Parametro 193	28	2	1	25
Operatore d'Esercizio – Parametro 140	649	499	150	-

<b>AREA MANUTENZIONE ED IMPIANTI</b>	<b>IN ORGANICO</b>	<b>FORZA</b>	<b>SELEZIONE</b>	<b>RESIDUO</b>
Capo Unità Tecnica – Parametro 205	6	1	-	5
Capo Operatori – Parametro 188	10	5	2	3
Operatore Certificatore – Parametro 180	14	6	1	7
Operatore Tecnico – Parametro 170	24	6	1	17
Operatore Qualificato – Parametro 140	14	2	-	12
Operatore di Manutenzione – Parametro 130	8	5	-	3

L'immissione delle suddette 34 unità, di cui alle superiori tabelle, corrispondenti riassuntivamente a:

- 1 = Direttore Generale;
- 4 = Dirigenti;
- 3 = Responsabili di Unità Operativa Complessa;
- 3 = Coordinatori di Ufficio;
- 6 = Specialisti Tecnico/Amministrativo;
- 4 = Collaboratori Ufficio;
- 4 = Operatori Qualificati d'Ufficio;
- 4 = Coordinatori di Esercizio;
- 1 = Addetto all'Esercizio;
- 2 = Capo Operatori;

- 1 = Operatore Certificatore;
- 1 = Operatore Tecnico;

corrispondono e tengono meramente a **sostituire le figure professionali andate in quiescenza negli ultimi due anni**, senza, pertanto, in relazione a tale ambito temporale, aggravio di spesa; e segnatamente:

⇒ AREA AMMINISTRAZIONE E SERVIZI:

- 1 / Parametro 250;
- 2 / Parametro 230;
- 3 / Parametro 205;
- 6 / Parametro 193;
- 2 / Parametro 175;
- 4 / Parametro 155;
- 2 / Parametro 130;

⇒ AREA ESERCIZIO E PRODUZIONE:

- 4 / Parametro 210;
- 1 / Parametro 193;

⇒ AREA MANUTENZIONE ED IMPIANTI:

- 2 / Parametro 188;
- 1 / Parametro 180;
- 1 / Parametro 170.

Si evidenzia altresì che l'immissione di 150 unità, per le figure di Operatore d'Esercizio (autisti), Parametro 140, di cui sopra dettagliato, corrisponde all'impiego medio annuo di personale interinale utilizzato da A.S.T. e dunque ad un fabbisogno minimo, il cui inserimento in pianta organica porterebbe ad un risparmio di costi (anche solo a volere considerare l'agio corrisposto alla società di somministrazione) e giammai a spese aggiuntive essendo pari, anzi inferiori, a quelle attualmente in essere, trattandosi, poi, di personale necessario al doveroso espletamento dei contratti di servizio in corso.

Si segnala, infine, che da quattro anni circa a questa parte, l'Azienda ha ritrovato la internalizzazione dei lavori di officina e manutenzione, impiegando circa 60 unità di personale Meccanico interinale, nei vari Parametri 130/140/170, già compreso nella pianta organica, che ha, ad oggi, comportato, unitamente alla centralizzazione degli acquisti, un significativo risparmio di spesa rispetto al precedente modello di esternalizzazione del servizio. In considerazione di ciò, sarebbe opportuno procedere alla indizione di pubblici concorsi anche per questo personale, posto che non si avrebbe alcun aggravio di costi, ma anzi, come sopra, un risparmio.

A questi, va infine aggiunto il personale rientrante nelle cd. "categorie protette", in misura proporzionale, pari a 6 unità, la cui carenza è stata oltretutto più volte segnalata dai competenti Uffici Regionali e per il cui reclutamento è già stata avanzata istanza a codesto Spett.le Assessorato, in ultimo, con nota prot.n. 157/P del 18.06.2020.

**In estrema sintesi: 34 + 150 + 60 + 6 nelle vari posizioni e categorie da reperire attraverso selezioni pubbliche.**

Il reclutamento di tali figure, seppure incapace numericamente a coprire l'intero fabbisogno e organico complessivo, rappresenterà comunque un significativo passo verso

la ricostituzione dei ranghi organizzativi aziendali, sia a livello di comando e professionale, che operativo, con particolare riferimento alle competenze tecniche e contabili in atto del tutto inadeguate, stante anche la necessità di impegnare parallelamente il Dirigente Amministrativo addetto presso la Società controllata AST Aeroservizi S.p.A.

Si richiamano, all'uopo, le precedenti note prot.n. 59/P del 14.02.2019, prot.n. 128/P del 04.04.2019, prot.n. 2728/P del 29.08.2019, prot.n. 03/P del 03.01.2020 ed prot.n. 157/P del 18.06.2020, nonché in ultimo – a seguito dell'intervento del Collegio Sindacale – la nota prot.n. 329/P del 31.12.2020, trasmesse all'Assessorato Regionale dell'Economia e relative alle questioni che ne occupano.

### **IN MERITO AGLI INTERVENTI SULLE SOCIETA' CONTROLLATE**

Con riferimento agli adempimenti riguardanti la dismissione delle partecipazioni, con la presente intendiamo ora rappresentare lo stato di avanzamento delle procedure in corso, siccome regolamentate, per l'anno 2020, dal D.P.R.S. 492 del 2019, predisposto in esecuzione dell'art. 20 del D.Lgs. n. 175 del 2016, il quale nulla stabilisce per la Società "AST Sistemi S.r.l. in liquidazione", mentre relativamente sia alla Società AST Aeroservizi S.p.A., interamente posseduta e titolare della gestione dell'Aeroporto di Lampedusa, sia alla "Jonica Trasporti & Turismo S.p.A.", al tempo partecipata solamente al 51%, ma da Febbraio 2020 al 100%, esso prevede la "vendita delle azioni a titolo oneroso".

Tali contesti hanno trovato *iter* e percorsi differenti e, stanti anche le differenti e mutate situazioni fatto, peraltro già nel tempo e di volta in volta rappresentate, meritano ulteriori, rinnovati e differenziati approcci e soluzioni.

#### **JONICA TRASPORTI & TURISMO S.p.A.**

Con riferimento alla "Jonica Trasporti & Turismo S.p.A." – Società parecchio discussa in passato – siamo ad evidenziare che A.S.T. S.p.A., fino al mese di Febbraio 2020, è stata titolare solo di una partecipazione di maggioranza, pari al 51% del capitale sociale, mentre il restante 49% delle azioni era posseduto dalla MSA S.p.A.

In ottemperanza ai vari D.P.R.S. succeduti nel tempo, A.S.T. S.p.A. ha avviato la procedura per la vendita delle azioni a titolo oneroso: in particolare, è stato dapprima affidato incarico ad un Advisor – BDO S.p.A. – per la valutazione del valore patrimoniale dell'azienda e per la definizione del valore di dismissione delle azioni; è stata poi, solo a partire dall'anno 2019, ritualmente attivata la procedura interna per sottoporre al Socio di minoranza l'esercizio del diritto d'opzione; è stata infine esperita la procedura ad evidenza pubblica per la vendita delle azioni di proprietà di A.S.T. S.p.A., a titolo oneroso, la quale, tuttavia, non ha individuato alcun potenziale acquirente essendo andata deserta.

Nel frattempo, per effetto del cumularsi di perdite di esercizio, il patrimonio netto aziendale andava via via azzerandosi, sicché, come già più volte rappresentato al Socio, al fine di garantire continuità all'azienda ed alla forza lavoro impiegata, nonché per opportunità ed evitare maggiori danni, A.S.T. ha provveduto alla ricostituzione del capitale

sociale della Jonica Trasporti & Turismo, divenendone poi, s'è detto, proprietaria al 100%; infatti, la procedura di ricapitalizzazione deliberata dall'Assemblea dei Soci ha visto A.S.T. S.p.A. sottoscrivere e versare le azioni di propria competenza, mentre il Socio di minoranza, nel frattempo interessato da procedure concorsuali, non ha sottoscritto le azioni relative alla propria quota, sicché A.S.T. S.p.A. è divenuta Socio Unico della Jonica Trasporti & Turismo S.p.A., quale titolare del 100% delle azioni.

Tali circostanze hanno determinato condizioni ed un quadro societario completamente nuovi, già più volte rappresentati e condivisi, che giustificano nuove e più adeguate soluzioni e, se del caso e/o necessario, anche una revisione della politica di razionalizzazione della partecipazione già indicata nel D.P.R.S. sopracitato: in particolare, stante l'indifferenza del mercato, come detto; le nuove condizioni societarie e proprietarie; la coincidenza del settore di appartenenza (TPL) con la capogruppo; il posizionamento strategico delle autolinee e la tipologia di servizi gestiti, in grado di determinare sinergie di posizione ed operative coi servizi A.S.T. svolti nel territorio messinese e parzialmente già attivati all'interno di politiche infragruppo; nonché, infine, i significativi risparmi di spesa e le sinergie possibili, già precedentemente descritti, A.S.T., seguendo criteri di razionalità, economicità e logica, ha già attivato una procedura di "fusione per incorporazione" di tale Società, che ne porterà alla cessazione e dismissione, operazione che, ovviamente, dovrà essere approvata in Assemblea da parte del Socio Unico Regione, salvi, ripetersi, gli eventuali e propedeutici adempimenti di legge.

#### **AST SISTEMI S.R.L., IN LIQUIDAZIONE**

Identica procedura – fusione per incorporazione – si intende effettuare per la AST Sistemi S.r.l., in liquidazione, considerati, viepiù, i risparmi di costo gestionali ed operativi già in precedenza rappresentati e stante che la responsabilità dei molti debiti accumulati negli anni, fino all'anno 2018, per cui è stata peraltro intrapresa azione di responsabilità, ricadrebbe comunque sul Socio, capogruppo, A.S.T. S.p.A.

#### **AST AEROSERVIZI S.p.A.**

Con riferimento alla società AST Aeroservizi S.p.A., che gestisce l'Aeroporto di Lampedusa, siamo ad evidenziare che A.S.T. S.p.A. è titolare di una partecipazione del 100% del capitale sociale.

In ottemperanza ai diversi D.P.R.S. che si sono succeduti negli anni, A.S.T. S.p.A. ha avviato la procedura per la vendita delle azioni a titolo oneroso: è stato affidato incarico ad un Advisor – sebbene al tempo in cui la concessione aeroportuale, costituente l'unico *asset* economicamente rilevante, non era ancora definitiva – il quale ha provveduto alla valutazione del valore patrimoniale aziendale al fine della definizione del valore di dismissione delle azioni. L'Advisor incaricato (BDO S.p.A.) ha effettuato una valutazione che, nell'anno 2018, quantificava un valore stimato di dismissione compreso all'interno di un *range* tra 3,8 ed 4,2 mln di euro; detta valutazione è stata poi confermata in sede di asseverazione del Piano Industriale 2018/2022 dalla Società di revisione (RIA Granth Thornton), che ha stimato il valore patrimoniale in 4,0 mln di euro, a fronte di un valore

patrimoniale nominale *illo tempore* pari ad euro 850.000. Sennonché, il tentativo di vendita delle azioni non poté esperirsi in quanto il decreto di concessione ventennale non era ancora definitivo.

Dopodiché, ad esito della procedura di aumento del capitale sociale, necessario per la concessione aeroportuale e più volte avvisato dal Collegio dei Revisori, sottoscritto per intero da A.S.T. S.p.A. nel mese di Settembre 2018, che l'ha portato ad euro 1,4mln, è stato ottenuto il decreto di concessione ventennale dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 1 Ottobre 2018, registrato alla Corte dei Conti il 14 Febbraio 2019, a cui, in fatto, è infine seguito il perfezionamento dell'*iter* di aumento del capitale sociale mediante il versamento (in data 5 Settembre 2019) della parte sottoscritta ed ancora non versata.

A questo punto, la procedura di dismissione della partecipazione attraverso la vendita delle azioni a titolo oneroso avrebbe potuto avviarsi, ma, a parte il maggior valore societario acquisito e la conseguente perdita economica che avrebbe causato, nonché la strategicità dell'Aeroporto di Lampedusa stante, vieppiù, la continuità territoriale, i recenti accadimenti relativi alla grave crisi di settore, determinata dal crollo del traffico a partire dal mese di Febbraio 2020, a causa della emergenza epidemiologica, ha reso non concretamente realizzabile oltre che estremamente sconveniente la conduzione di una procedura di dismissione della partecipazione tramite la vendita a titolo oneroso delle azioni.

In proposito, va segnalato come il repentino mutamento in senso critico della industria aeroportuale abbia determinato condizioni societarie nuove che, ad avviso della scrivente, possono costituire efficace e valido presupposto per una revisione della politica di razionalizzazione definita nel D.P.R.S. sopracitato, in termini di compartecipazione e/o sinergici o di accorpamento con altre realtà aeroportuali di proprietà regionale.

Si richiama in tal senso quanto già precedentemente comunicato a codesto Spett.le Assessorato Regionale dell'Economia con nota prot.n. 300/P del 20.11.2020, con la quale si sottoponeva alla valutazione dei competenti Uffici la possibilità di una revisione da effettuare in occasione della annuale riedizione del Piano di Razionalizzazione delle partecipazioni emesso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 175 del 2016.

### **INTERPORTI SICILIANI**

In ordine alla suddetta, minoritaria, partecipazione, A.S.T. S.p.A. ha già dichiarato di attendere ed adeguarsi alle strategie regionali già in corso.

---

### **IN MERITO AGLI INVESTIMENTI EFFETTUATI**

Con riferimento agli investimenti effettuati nel corso del biennio 2018/2020, per la sostituzione dei mezzi aziendali obsoleti e non più revisionabili, si rappresenta che già con nota prot.n. 302/DG del 23.09.2020 è stato chiesto il ristoro delle somme corrisposte per l'acquisto di 45 autobus nuovi, pari ad Euro 2.401.947,80, mentre, con altra nota

prot.n. 11/DG del 15.01.2021, è stato chiesto il rimborso per l'acquisto di 73 autobus usati pari ad Euro 4.015.000.

Si sottolinea, a tal proposito, che detti investimenti – parco mezzi – si sono resi indispensabili per adempiere doverosamente e correttamente al contratto di servizio in corso con la Regione, ma che, essendo A.S.T. soltanto società di gestione e strumentale, gli investimenti dovrebbero (normalmente) rientrare all'interno degli investimenti e della spesa regionali, quale Ente proprietario.

---

### IN MERITO ALLE PASSIVITA' DI BILANCIO PREGRESSE 2007/2018

In merito alle passività – cfr.: “perdite portate a nuovo” – maturate negli anni dal 2007 al 2018, il qual ultimo ha dovuto comunque recepire ed esporre ulteriori passività pregresse, pari a complessivi Euro 14.400.000, mai diversamente coperte, si rappresenta la necessità di una loro definizione attraverso puntuale intervento da parte del Socio Unico Regione in misura corrispondente.

---

### IN MERITO AI CONTENZIOSI IN CORSO CON LA REGIONE SICILIANA

In merito ai contenziosi pendenti con la Regione Siciliana – ossia, Assessorato Regionale Infrastrutture e Mobilità – a parte sottolinearne la irrazionalità intrinseca rispetto ai normali rapporti partecipativi tra Società e Socio Unico, con la presente si vuole evidenziare la coerenza ed opportunità di una loro definizione, al fine, vieppiù, di evitare il prolungarsi di estenuanti e costosi contenziosi legali e per il ripristino di una condizione di legalità ed efficacia.

Invero, A.S.T. S.p.A. ha in corso un contenzioso di Euro 9.455.579 riguardante il mancato rimborso delle “tessere anziani” degli anni 2009/2013, mai iscritto in bilancio regionale, ma in realtà dovuto, che, ripetesi, meriterebbe di essere definito.

---

Disponibili a fornire eventuali, ulteriori, informazioni e chiarimenti e ad ogni confronto in merito alle tematiche rappresentate, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

IL DIRIGENTE  
Area Controllo di Gestione e Qualità  
Ufficio Società Partecipate  
(Dott. Giovanni Amico)

IL DIRETTORE GENERALE F.F.  
(Dott. Andrea Ugo Fiduccia)

IL DIRIGENTE  
Area Personale  
(Dott. Giuseppe Carollo)

IL PRESIDENTE  
(Avv.to Gaetano Tafuri)