

Regione Umbria - Assemblea legislativa

CONSIGLIO REGIONALE (2) - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: VIA LIBERA DEL CONSIGLIO ALLA NUOVA LEGGE REGIONALE - SULL'ATTO DELLA GIUNTA VOTO FAVOREVOLE DELLA MAGGIORANZA E ASTENSIONE DELL'OPPOSIZIONE

29 Marzo 2012

(Acs) Perugia, 29 marzo 2012 – Con i voti favorevoli (19) dei consiglieri della maggioranza e l'astensione (9) di quelli dell'opposizione, l'Assemblea di Palazzo Cesaroni ha approvato il disegno di legge della Giunta regionale che detta nuove norme in materia di trasporto pubblico locale, modificando ed integrando la precedente legge 37/'98. Al testo originario erano già state apportate modifiche, alcune sostanziali, nel suo iter in Seconda Commissione. Con questa legge viene riordinato sostanzialmente il trasporto pubblico locale attraverso la creazione di un bacino unitario, un soggetto unico di gestione del sistema regionale dei trasporti, il biglietto unico regionale. Verrà dato inoltre maggiore peso alla mobilità alternativa, oltre alla ridefinizione dei criteri per l'individuazione dei servizi minimi. In Aula è stato presentato un solo emendamento (approvato con voto favorevole della maggioranza, contraria l'opposizione), da parte del capogruppo del Prc-Fds, **Damiano Stufara** relativo alla definizione dei compiti dell'istituenda Consulta degli utenti della mobilità. In sostanza, Stufara ha voluto delineare "il perimetro delle competenze" dell'organo per la quale viene così previsto un parere consultivo in ordine al Piano dei trasporti e di bacino, oltre alla possibilità di avanzare proposte relative al sistema dei trasporti evidenziando eventuali problematiche e proponendo soluzioni.

LE RELAZIONI.

PAOLO BRUTTI (IdV – Relatore di maggioranza) "VA PROMOSSO UN PROCESSO DI INTEGRAZIONE TRA LE VARIE MODALITÀ DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - Le integrazioni e le modifiche in questione si sono rese necessarie per gli importanti cambiamenti intervenuti nel sistema del trasporto pubblico locale e nazionale e per le continue erosioni del numero dei passeggeri trasportati a fronte di un aumento dei costi di gestione e all'incremento costante del traffico automobilistico che in Umbria occupa una posizione di assoluta prevalenza rispetto al trasporto pubblico su gomma e su ferro. Va promosso un processo di integrazione tra le varie modalità di trasporto pubblico locale, in modo da fornire maggiore servizio in termini di frequenza delle corse con l'utilizzazione di un unico titolo di viaggio. Tra le modalità da integrare viene introdotta dalla legge quella dei sistemi di trasporto in sede fissa a trazione su fune, le scale mobili, i tappeti scorrevoli, gli ascensori. A questo proposito la legge stabilisce che queste modalità debbano avere particolare rilevanza sulla mobilità urbana e riducano quindi l'uso degli altri sistemi di mobilità. La legge si propone di assicurare il monitoraggio della mobilità regionale, coordinando, attraverso l'Osservatorio di nuova istituzione, i flussi di informazione sull'offerta e sulla domanda. La legge demanda alla Regione non solo la programmazione, ma anche l'amministrazione dei servizi ferroviari regionali, tramite l'affidamento della gestione con contratti di servizio assegnati mediante gara ad evidenza pubblica.

I servizi di trasporto su ferro costituiscono la modalità preferita di trasporto. A tale scopo, oltre l'integrazione con il trasporto su gomma, la legge prevede il divieto di interferenza dei servizi su gomma rispetto a quelli su ferro. Poiché, però, il costo unitario per chilometro del ferro è superiore a quello della gomma, per non andare incontro ad una crescita dei costi unitari di gestione, il trasporto ferroviario deve realizzare coefficienti di occupazione delle carrozze abbastanza elevato. Una novità è costituita dalla definizione dell'ambito di traffico, che coincide con il bacino unico regionale, luogo dove viene definita la rete integrata dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. Sono definiti nella legge i nuovi contenuti e gli obiettivi del Piano regionale dei trasporti. Il piano regionale dei trasporti ha validità decennale e viene rinnovato alla scadenza della validità del piano di bacino. Per assicurare la partecipazione alla formazione del Piano, è prevista la Consulta regionale della mobilità, con la partecipazione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di difesa degli utenti".

RAFFAELE NEVI (PdL – Relatore di minoranza): "LA VERA PARTITA È RAPPRESENTATA DAL PROSSIMO PIANO DEI TRASPORTI E DA QUELLO DI BACINO - Anche oggi abbiamo dimostrato la nostra responsabilità permettendo a quest'Aula, con il nostro voto, di poter trattare e votare questa importantissima legge che doveva vedere la luce, stando anche agli impegni della maggioranza, da oltre due anni. La nostra convinzione è che le riforme vadano accelerate. Ma la vera partita, nell'ambito del trasporto locale, è rappresentata dal prossimo Piano dei trasporti e da quello di bacino, passaggi necessari per dare vita alle gare di affidamento dei servizi entro il 2012. Con questa legge si prende atto della reale situazione del settore trasporti e l'aver dato vita ad una Azienda unica del trasporto ci vede pienamente favorevoli. È necessario mettere insieme ferro e gomma. Il trasporto pubblico locale deve essere tutt'uno, scisso soltanto nella contabilità. Oggi, in un periodo di crisi come quello che anche l'Umbria sta attraversando, si rendono necessarie nuove e più incisive scelte. Bisogna fare in modo che la Ferrovia Centrale Umbra punti verso nuovi e ulteriori introiti puntando su

collegamenti extraregionali, incrementando al contempo il reddito attraverso un numero superiore di passeggeri. Il nostro auspicio è che nel prossimo Piano regionale dei trasporti vengano fatte scelte chiare, eliminando soprattutto ogni doppione rispetto alla ferrovia, puntando particolarmente l'attenzione sull'Alta Umbria e sui collegamenti con Terni. L'obiettivo deve essere quello di un maggiore caricamento dei treni. Per quanto riguarda la mobilità alternativa, non siamo contrari a definirla un pezzo reale della mobilità. La nostra preoccupazione riguarda però l'inserimento del minimetrò, e qui penso che se questa infrastruttura non fosse stata a Perugia, difficilmente la Regione avrebbe fatto questa scelta di intervento in un contesto dove non è stato raggiunto, come auspicato dal Comune di Perugia, il pareggio di bilancio. Rimaniamo quindi in attesa di capire cosa succederà quando si passerà alle concretezza dell'assegnazione delle risorse verso questa infrastruttura. La nostra astensione, al momento del voto, riguarda proprio questa situazione, per la quale avremmo auspicato maggiore chiarezza. Vogliamo capire se questa operazione sia mirata a salvare il bilancio del Comune di Perugia o per dare spazio realmente ad una nuova forma di mobilità. Vorremmo anche approfondire le preoccupazioni esternate, in sede di audizione, dal presidente di Umbria Mobilità, Giovanni Moriconi circa i fondi destinati dalla Regione al trasporto pubblico. Per quanto riguarda le modalità delle gare per l'affidamento dei servizi esprimiamo la nostra soddisfazione perché si è finalmente deciso di scegliere il mercato. È fondamentale competere in un mercato aperto, con l'obiettivo di raggiungere minori sprechi di risorse, minori costi e più qualità del servizio. Siamo d'accordo, infine, sulla interruzione della cumulabilità degli incarichi nei consigli di amministrazione (proposta di Brutti in Commissione) che porta spesso a compensi faraonici”.

IL DIBATTITO.

ANDREA LIGNANI MARCHESANI (PDL): “BENE INCENTIVARE IL TRASPORTO SU FERRO, MA IL MINIMETRO' E' IN CONTRADDIZIONE CON LA FCU. BASTA CON GLI SPRECHI - Seppure sia apprezzabile l'intento di privilegiare il trasporto su ferro si deve sottolineare come il minimetrò, che nasce non in sinergia con l'esistente ma addirittura in contraddizione con la Ferrovia centrale umbra, non rappresenti affatto un valore aggiunto nella partita del trasporto pubblico locale. Sarebbe opportuno investire, anche con i privati, su un progetto che renda competitiva la Fcu, non fare solo dei 'rattoppi' come sul tratto Massa Martana - Acquasparta per via degli incidenti. Per non parlare del raddoppio ferroviario del tratto Ponte San Giovanni-stazione di S.Anna, finanziato ma sprecato perché i lavori sono arrivati fino alla Pallotta e sono attualmente un 'ramo secco', inutilizzato. Vorrei anche aggiungere qualche considerazione sui compensi a chi amministra le aziende, e non mi riferisco solo ai trasporti: servono amministratori unici, selezionati sulla base delle competenze, che facciano anche da manager, mentre non serve la pletora di consiglieri dai compensi eccessivi chiamati solo a fare da contrappeso politico. No agli emolumenti faraonici a soggetti che già usufruiscono di una ricca pensione. Nessuno è indispensabile. Per aprire sul serio una nuova stagione di riforme occorre creare una nuova classe dirigente politica e tecnico-amministrativa”.

FRANCO ZAFFINI (Fare Italia): “IL MINIMETRO' DIVENTERA' MONUMENTO ALLA STUPIDITA' POLITICA DEGLI AMMINISTRATORI CHE LO HANNO REALIZZATO - Giusto e condivisibile preferire mobilità alternativa e ferro al trasporto su gomma, ma non deve essere un totem. L'imperativo deve essere il soddisfacimento degli utenti di tutta la regione. E se l'Umbria è la regione con il maggior numero di automobili in rapporto alla densità della popolazione, la ragione è che molti non hanno un comodo mezzo pubblico per raggiungere il posto di lavoro o tornare a casa. Non si può nemmeno costringere i cittadini del capoluogo di regione a prendere per forza il minimetrò perché gli hanno tolto gli autobus, perché i parcheggi sono rincarati e i vigili urbani sono sempre in agguato per fare le multe. E' una logica tutta sbagliata, quella di dire che si vuole incentivare la mobilità alternativa e il trasporto su ferro camuffando così la necessità di risolvere i problemi di bilancio del Comune di Perugia. Per un po' di tempo si riuscirà a tamponare, ma poi il minimetrò diventerà il monumento alla stupidità politica degli amministratori che lo hanno realizzato. Per queste ragioni mi astengo”.

RENATO LOCCHI (Pd): “UMBRIA PRIMA REGIONE AD AVER REALIZZATO L'AZIENDA UNICA. ORA RILANCIARE FCU, RIDARE DIGNITÀ ALLA FERROVIA E AFFRONTARE IL NODO DI PERUGIA - Il Pd condivide e appoggia questa legge, che contiene scelte molto importanti. Siamo l'unica Regione ad aver realizzato l'azienda unica del trasporto pubblico e ad aver espletato le gare. Da questo punto di vista la legge è perentoria e sarebbe importante rispettare i tempi previsti. Il provvedimento riconosce spazio a coloro che utilizzano il trasporto pubblico. L'interazione ferro-gomma è fondamentale, così come il ruolo, ad oggi non sufficiente, svolto dalla Ferrovia centrale umbra, malgrado i grossi investimenti realizzati fino ad ora. La legge introduce una dignità per il trasporto ferroviario, il più corretto e compatibile: un punto di grande importanza che dovrà avere anche risorse adeguate. Non so se la città di Perugia è una 'idrovora' per i fondi del trasporto pubblico, però Perugia attinge risorse per il 16 per cento del totale pur trasportando il 45 per cento degli utenti. Questo in ogni caso non può far venir meno le esigenze di trasporto pubblico dei piccoli Comuni. I criteri del Piano trasporti dovrebbero essere l'occasione per analizzare i fati sull'utenza del Tpl. Il minimetrò è importante ma non risolve, certamente dovrà essere meglio integrato con le altre forme di trasporto, evitando di sovrapporre il suo percorso con quello degli autobus. Un tema importante da affrontare sarebbe quello dell'accesso alla città e del nodo di Perugia. Il tema ferroviario non è stato riproposto, dato che nel 1876 è stato deciso che le dorsali ferroviarie dovevano essere altre. Sarebbe faticoso recuperare queste scelte dopo 140 anni”.

MASSIMO BUCONI(PSI): “SUPERARE ALCUNE DISEGUAGLIANZE NEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO E NELLA DISTRIBUZIONE DELLE RISORSE. INTRODURRE MECCANISMI DI VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO - La legge

sui trasporti fa seguito all'altra, egualmente importante, sull'azienda unica regionale. C'è stato un grande lavoro in questo anno e mezzo di legislatura regionale. Grandi questioni sono state affrontate, come la semplificazione, il piano per il lavoro, la riforma delle comunità montane. Importante non mettersi nell'ottica dei gestori dei singoli tratti di trasporto ma dalla parte del singolo cittadino che ha bisogno del servizio. Mi auguro che nella sua intelligente applicazione potranno essere superati alcuni gap che esistono, come qualche disegualianza nelle possibilità di accesso al trasporto pubblico e nella distribuzione delle risorse. Esistono flussi preferenziali per le persone, bisogna quindi tenere conto di dove l'utenza si muove. Nel momento in cui le risorse e la capacità progettuali ci permetteranno di dimostrare che il sistema di trasporto pubblico è più conveniente dell'auto privata il sistema sicuramente funzionerà, altrimenti esso continuerà a dover affrontare serie difficoltà. Un aspetto importante è quello delle maestranze e dei lavoratori. La mobilità alternativa urbana è un pezzo importante del ragionamento, con tutte le problematiche che esso porta. Il servizio minimo fa parte di un ragionamento sulla 'democrazia del servizio' e deve tenere conto della distribuzione delle risorse che andrebbe positivamente riordinato. La questione della partecipazione degli utenti alla definizione dei piani mi pare adeguatamente prevista dalla legge, anche se va chiarito chi ha davvero la potestà di rappresentarli. Non sarebbe male introdurre una sorta di meccanismo efficiente di valutazione, che oltre al confronto con gli utenti possa tenere costantemente sotto controllo la qualità del servizio erogato”.

SILVANO ROMETTI (Assessore regionale Trasporti): “**OBIETTIVO IMPORTANTE NELL'AMBITO DELLA LEGISLATURA** - Nel settore del trasporto pubblico locale l'Umbria è all'avanguardia rispetto ad altre Regioni. Siamo da sempre coscienti che la riorganizzazione e la razionalizzazione della mobilità regionale non si esaurisce con la creazione dell'Azienda unica regionale. La Regione sta seguendo un percorso assolutamente coerente, legato agli obiettivi fondamentali che ci eravamo insieme alle altre Istituzioni umbre. Il primo è quello di una pianificazione su base regionale, che è il presupposto per utilizzare meglio i vettori a nostra disposizione e metterli quindi in sinergia fra loro. L'unica possibilità di far vivere la Ferrovia Centrale Umbra è dentro un'impostazione unitaria della pianificazione dei servizi. La Fcu rappresenta un'asse centrale della regione, sulla quale sono stati spesi tanti soldi per rieletrificarla, per togliere tutti i passaggi a livello, sono stati fatti, in sostanza, investimenti importanti ed ora, come è stato fatto per l'aeroporto, dobbiamo far sì che questo vettore eserciti un ruolo vero ed importante nell'ambito della mobilità regionale. Le risorse di cui disponiamo per la Fcu (12 milioni da trasferimenti statali) vanno utilizzate al meglio come previsto in questa riprogrammazione legata ad una logica integrata. È necessario riequilibrare il sistema complessivo dei trasporti. L'obiettivo è che il nostro sistema di mobilità regionale venga utilizzato da un numero sempre maggiore di utenti. Per fare questo dobbiamo facilitare l'accesso al servizio, attraverso, ad esempio, la bigliettazione unica. Di particolare importanza è la valorizzazione del ruolo dei privati. In Umbria è stata creata un'azienda unica perché fosse un soggetto competitivo. Lo spezzatino di aziende, come avevamo prima, probabilmente, alla prova di una competizione vera, almeno due su tre non avrebbero retto. Nella legge sono previste garanzie molto forti per il personale. Abbiamo specificato chiaramente nella legge che, nel momento in cui subentra un nuovo gestore, il personale deve essere garantito sia nel numero che nei rapporti di lavoro maturati.

Il tema della mobilità alternativa non può essere visto come una questione perugina. Una regione come la nostra, che parla di riqualificazione urbana, di qualità urbana, di accessibilità migliore nelle città, è necessario aiutare quei Comuni che fanno investimenti sulla mobilità alternativa, che non può riguardare certamente la singola scala mobile. Nella legge vengono garantiti i ruoli dei Comuni e delle Province. L'Umbria ha garantito nel 2011 e nel 2012 l'intero l'intero importo dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale. L'anno scorso abbiamo avuto 30 milioni di euro in meno sul trasporto pubblico locale. Nonostante questo abbiamo garantito l'intero importo dei contratti di servizio. L'Umbria è una delle cinque Regioni che stanno lavorando con il Governo per il piano di efficientamento del trasporto nazionale. Con questo, cerchiamo di seguire anche le dinamiche e le scelte che si stanno facendo in ambito nazionale. Sono convinto che la Regione Umbria, in questo settore, sta portando avanti una buona operazione, alla quale seguirà il Piano regionale dei trasporti che coinvolgerà il Consiglio regionale”.

SCHEDA DELLA LEGGE(Estratto dalla relazione di maggioranza):

Il disegno di legge in esame apporta modificazioni e integrazioni alla legge regionale 18 novembre 1998, n. 37 (Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422)

Mira sostanzialmente e concretamente a rendere più integrate le procedure tra gli enti che sono chiamati a programmare ed amministrare i servizi pubblici di trasporto, che dovranno essere collegati ed opportunamente posti in coincidenza, avvantaggiando il sistema definito per il trasporto di massa. La legge introduce, tra i sistemi di trasporto pubblico regionale, anche la mobilità alternativa che si compone di sistemi che abbiano particolare rilevanza sulla mobilità urbana, quali quelli a fune su sede fissa, scale mobili, ascensori e tappeti mobili.

Rilievo viene quindi riservato all'integrazione tra tutte le modalità di trasporto, prediligendo l'uso dei servizi ferroviari per gli spostamenti caratterizzati da medio-lunghe distanze. I servizi su gomma interferenti con quelli ferroviari non verranno consentiti. Qualora l'utenza media servita in via ordinaria, monitorata per un significativo periodo, risulti inferiore ai trenta passeggeri, il servizio con autobus può essere preferito rispetto al treno. La legge definisce gli ambiti di traffico rafforzando il principio dell'unitarietà della rete integrata dei servizi con la previsione di un ambito di traffico coincidente con il bacino unico regionale in sostituzione degli attuali tre bacini. Il Piano di bacino diventa lo strumento per la programmazione, la pianificazione e l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico, da predisporre in collaborazione tra Regione, Province e Anci, in sinergia attraverso la sottoscrizione di uno o più accordi di programma. La Regione finanzia i

servizi minimi inseriti nel piano urbano della mobilità e in quello del traffico, se sono coerenti col piano di bacino. I comuni sopra i 12 mila abitanti devono predisporre il piano dei servizi minimi urbani, che possono rientrare nel finanziamento del fondo regionale trasporti. La Regione definisce i criteri di ripartizione delle risorse finanziarie destinate ai servizi minimi di cui sopra ed effettua la ripartizione. Alla Regione spetta l'affidamento dei servizi di trasporto anche di dimensione provinciale e di dimensione comunale, in accordo, per questi due ultimi, con province e comuni.

Analoga procedura è utilizzata per la sottoscrizione dei contratti di servizio. I Comuni sono stazioni appaltanti per le procedure concorsuali dei servizi aggiuntivi di propria competenza. I criteri per determinare i servizi minimi di trasporto pubblico locale, che sono gli unici che possono rientrare nella ripartizione delle risorse regionali, sono individuati dalla Giunta regionale, con un atto da sottoporre al parere della Commissione consiliare competente. I servizi di trasporto pubblico regionale sono affidati mediante procedure di evidenza pubblica che tengano conto non solo del prezzo, ma anche della qualità del servizio offerto. La Giunta regionale approva gli schemi dei contratti di servizio al fine di uniformare l'azione amministrativa, almeno fino a quando non entrerà in attività l'Autorità dei trasporti prevista nel decreto legge del Governo per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici. Sono rese più chiare le norme che regolano la disponibilità del materiale rotabile quando, a seguito di gara, c'è un nuovo aggiudicatario del servizio e questo faciliterà la concorrenza perché il materiale rotabile è un bene scarso ed essenziale. E' detto esplicitamente che l'istituzione del sistema tariffario integrato, cui la Regione è impegnata, la cosiddetta comunità tariffaria, si esprime attraverso la creazione di un unico titolo di viaggio valido in tutto il territorio regionale. Sono regolati i compensi e le indennità degli amministratori delle società di trasporto pubblico locale il cui capitale sociale sia posseduto, in modo maggioritario, dalla Regione, dalle sue agenzie, dagli enti locali e da società a loro volta controllate dalla Regione e dagli enti locali, in modo che le indennità non superino, come compensi lordi per il presidente e gli amministratori, l'80 per cento dell'indennità di carica dei consiglieri regionali e il 50 per cento, rispettivamente. A tale limite concorrono tutti i compensi percepiti dagli amministratori nelle società partecipate o controllate. AS/MP/PG

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/consiglio-regionale-2-trasporto-pubblico-locale-libera-del>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/consiglio-regionale-2-trasporto-pubblico-locale-libera-del>