Regione Umbria - Assemblea legislativa

QT 6 - “Gara per il trasporto pubblico in Umbria”

22 Novembre 2022
In sintesi

Interrogazione di Bianconi (Misto), l’assessore Melasecche risponde: “Vogliamo lavorare per mantenere tutti i dipendenti e tutti i chilometri. Gara su doppio lotto (ferro e gomma) illegale, ce ne sarà uno unico per la gomma”

(Acs) Perugia, 22 novembre 2022 - L’Assemblea legislativa dell'Umbria, nella odierna seduta di Question time, ha discusso l’interrogazione a risposta immediata “Gara per il trasporto pubblico in Umbria. Meccanismi per garantire la tutela dei lavoratori e il rispetto futuro dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio di trasporto pubblico locale, in particolare per studenti, pendolari, persone fragili e abitanti delle aree interne”, a firma di Vincenzo Bianconi (Misto).

Illustrando l’atto ispettivo, Bianconi ha evidenziato la necessità di “sapere esattamente in cosa consisteranno le ‘clausole sociali’ finalizzate alla tutela dei lavoratori nel prossimo bando per la gestione del trasporto pubblico locale in Umbria, specificando quali meccanismi verranno posti in essere per garantire che gli eventuali vincitori pagheranno interamente stipendi e oneri sociali di tutti i lavoratori, assicureranno qualità dei contratti di lavoro e livelli occupazionali e manterranno i livelli qualitativi e quantitativi del servizio pubblico di trasporto in tutto il territorio regionale e per l’intera durata dell’affidamento, indicando se saranno previste specifiche penali con depositi cauzionali a garanzia a tale finalità oppure chiarendo se e quali altri strumenti giuridici intenderà introdurre nel prossimo bando. Ferma restando la necessità di rispettare i principi europei e costituzionali di equilibrio dei bilanci pubblici, sostenibilità del debito pubblico, efficienza, efficacia e buon andamento della pubblica amministrazione (intesa in senso ampio), la ricerca del risparmio dovrebbe essere comunque limitata alla garanzia del rispetto dello standard minimo richiesto. In tale ottica e alla luce di alcuni deplorevoli fatti di cronaca avvenuti, sarebbe pertanto fondamentale porre in essere, compatibilmente con la normativa europea e nazionale vigente in tema di appalti, dei meccanismi finalizzati a garantire che gli eventuali vincitori di appalti per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico debbano poi rispettare tutti gli impegni assunti in termini di quantità (chilometri coperti, numero e orari delle corse, ecc.) e qualità del servizio prestato (benefici per gli utenti, pagamento degli stipendi dei lavoratori, regolarità rispetto a saldo imposte e oneri sociali, manutenzione dei mezzi, ecc.). Il rischio sarebbe altrimenti che un operatore potrebbe decidere di presentare offerte economicamente insostenibili soltanto nell’ottica di aggiudicarsi l’appalto, ma non essere poi in grado di far fronte agli impegni presi, lasciando le amministrazioni locali a dover far fronte al pagamento di stipendi, oneri sociali e altri costi significativi, in un'ottica emergenziale di mantenimento del servizio pubblico essenziale. Tale scenario, oltre che profondamente ingiusto e dannoso per l’intera società, finirebbe anche per determinare costi finanziari pubblici molto più alti alla fine di tutto. Tutto ciò poi determinerebbe anche un ulteriore peggioramento del servizio di trasporto pubblico umbro, già sotto pressione dopo anni di difficoltà e tagli, con danni particolarmente rilevanti per gli abitanti delle aree interne dell’Umbria e categorie come studenti, pendolari, anziani e persone fragili”.

L’assessore Enrico Melasecche ha risposto spiegando che “il sistema dei trasporti in Umbria era fradicio. La società Umbria mobilità non era più nemmeno in condizione di pagare gli stipendi. Sono stati necessari 45 milioni per coprire i debiti accumulati dalla Giunta Marini. La nostra responsabilità è oggi di affrontare questi problemi con serietà e impegno. Potevamo portare in tribunale i bilanci di Umbria Mobilità, abbiamo preferito salvare la società e i posti di lavoro, patrimonializzarla e trasformarla in Agenzia, a cui abbiamo trasferito i contratti in capo alla Regione, risparmiando 5 milioni all’anno che diventeranno 10. Il Paese è colpito da un’inflazione assurda, che già erode il 10% dell’Iva che abbiamo risparmiato. Vogliamo lavorare per mantenere tutti i dipendenti e tutti i chilometri. I sindacati hanno richiesto di indire una gara su doppio lotto (ferro e gomma) che non esiste perché è in corso la trattativa con Trenitalia e Busitalia per la gestione della ferrovia. Resta quindi un solo lotto, della gomma, che non può essere unico in tutta la Regione, in quanto illegale. La Regione Lazio di Zingaretti ha fatto una gara con 11 lotti, da 900mila a 3,8 milioni. L’Umbria frazionerà dunque i lotti molto meno di quanto avvenuto nel Lazio. I lavoratori che oggi lavorano nel settore dovranno essere tutti assunti dall’azienda che vincerà la gara, per i 9 anni previsti dal bando”.

Il consigliere Bianconi ha replicato che: “La Giunta regionale ha scelto di non mettere risorse nel trasporto pubblico locale, utilizzando solo i trasferimenti dello Stato. Mentre invece i soldi nell’aeroporto sono stati messi. Le clausole sociali, dice la legge, possono vincolare un appaltatore solo per un anno, se il bilancio dimostra che quella attività non è economicamente sostenibile”. MP/

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-6-gara-il-trasporto-pubblico-umbria*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/qt-6-gara-il-trasporto-pubblico-umbria