

VIII LEGISLATURA

LXXXII SESSIONE STRAORDINARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 28 ottobre 2008

(antimeridiana)

Presidenza del Presidente Mauro TIPPOLOTTI

Vice Presidenti: Mara GILIONI – Raffaele NEVI

INDICE

Oggetto n. 1

Approvazione processi verbali di precedenti sedute

Presidente

pag. 1

pag. 1

Oggetto n. 2

Comunicazioni del Presidente del Consiglio Regionale

Presidente

pag. 1

pag. 1

Oggetto n. 3

Trasporti pubblici locali: holding TPL e mobilità alternativa

Presidente

Cintioli, *Relatore*

Zaffini

Modena

Melasecche Germini

Girolamini

pag. 2

pag. 2, 5, 33

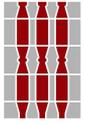
pag. 2, 26

pag. 5

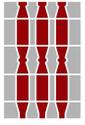
pag. 9

pag. 11, 28

pag. 13, 31



Dottorini	pag. 16
Lignani Marchesani	pag. 18
Ass. Rometti	pag. 20
Ass. Mascio	pag. 24
De Sio	pag. 29
Fronduti	pag. 32



VIII LEGISLATURA LXXXII SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

La seduta inizia alle ore 10.43.

PRESIDENTE. Colleghi, se prendiamo posto, possiamo iniziare, grazie. Constatata la presenza del numero legale, dichiaro aperta la seduta.

OGGETTO N. 1

APPROVAZIONE PROCESSI VERBALI DI PRECEDENTI SEDUTE.

PRESIDENTE. Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria del Consiglio, a norma dell'articolo 57 – comma secondo - del Regolamento interno, del processo verbale relativo alla seduta del 21 ottobre 2008. Non essendoci osservazioni, detto verbale si intende approvato ai sensi dell'articolo 48 - comma terzo - del medesimo Regolamento.

OGGETTO N. 2

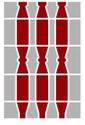
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha dato notizia, ai sensi dell'art. 20/bis, comma terzo, della legge regionale 21/3/95, n. 11 e successive modificazioni ed integrazioni, di aver emanato i seguenti decreti:

N. 102 del 21/10/2008, concernente: "Costituzione del Comitato tecnico scientifico ai sensi dell'art. 6 della legge regionale 14 dicembre 200, n. 34".

N. 103 del 22/10/2008, concernente: "Commissione di controllo degli studenti, ai sensi dell'art. 7 della legge regionale 28/3/2006, n. 6. Sostituzione componente".

Con questo abbiamo terminato le comunicazioni. Non ho notizia di assenze istituzionali,



per cui direi di procedere subito a chiamare l'atto n. 1261.

OGGETTO N. 3

TRASPORTI PUBBLICI LOCALI: HOLDING TPL E MOBILITA' ALTERNATIVA

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Cintioli, Rossi Gianluca, Masci, Baiardini, Bracco, Brega, Gilioni, Ronca e Tomassoni

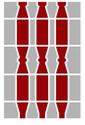
Atto numero: 1261

PRESIDENTE. Relatore della mozione è il Consigliere Cintioli. Prego, Consigliere.

CINTIOLI, Relatore. L'argomento che viene affrontato con la presente mozione, ossia quello dei trasporti pubblici locali e della mobilità alternativa, è di grande attualità ed è uno degli elementi che sicuramente contribuisce a garantire la competitività delle imprese e l'efficienza dei servizi resi ai cittadini. È di grande attualità anche perché, negli ultimi tempi, sono emerse le difficoltà che le aziende pubbliche umbre, al pari di quelle di altre regioni, registrano per la carenza strutturale di risorse al punto che gran parte di esse segnano uno squilibrio economico a causa dell'incremento dei costi legato non solo all'aumento del prezzo del carburante ma anche ai costi del personale, agli interessi e alle spese per le manutenzioni.

In Umbria, a nostro avviso, proprio per contribuire concretamente nel favorire lo sviluppo sociale ed economico dei territori, è fondamentale continuare a lavorare anche nel comparto dei servizi pubblici locali, nel cui ambito, quello dei trasporti, è uno dei settori che maggiormente e celermente ha bisogno di una sua riorganizzazione a fronte di una frammentazione delle imprese che non si riscontra, invece, nel resto dell'Europa.

Attualmente, le aziende che coprono i servizi di trasporto pubblico locale su gomma in Umbria sono 24, di cui le tre principali sono società per azioni a capitale pubblico, l'APM, la società Spoletina Trasporti e l'ATC, e tutte le altre private; ad esse va riconosciuto sia il ruolo strategico che il valore economico: nella nostra Regione, tanto per fare qualche esempio, ne usufruiscono 50 milioni di passeggeri all'anno e vi operano ben 1.300 addetti. L'insieme dei servizi effettuati con autobus a livello regionale è costituito da circa 31 milioni di chilometri, di cui quasi 17 milioni di competenza comunale per i servizi urbani e 12,4 extra urbani provinciali, oltre a 1,6 milioni regionali ed interregionali. A questi dati, tra



l'altro, vanno anche aggiunti, ovviamente, quelli dell'azienda regionale trasporto su ferro, che è l'FCU.

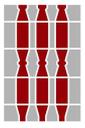
Proprio per razionalizzare e integrare il sistema ed essere più competitivi in un mercato sempre più globale siamo convinti della necessità di arrivare quanto prima alla creazione di una nuova organizzazione societaria per la mobilità che sia in grado di perseguire l'obiettivo dell'accrescimento delle opportunità e dell'offerta del trasporto pubblico locale, assicurando oltre al mantenimento degli attuali livelli occupazionali anche qualità, efficienza ed integrazione dei servizi, potenziando forme di mobilità alternativa, della pedonalità e ciclabilità, incrementando la diffusione della rete informatica, ivi comprese la necessaria rivisitazione dei servizi minimi e compartecipazione ai servizi di trasporto pubblico locale di tutti gli enti locali, necessarie per eliminare lo squilibrio attuale.

A nostro avviso, i processi di sviluppo del sistema delle infrastrutture dei trasporti pubblici locali non possono non coniugare le esigenze di accresciuta e rapida mobilità degli studenti, dei lavoratori, degli anziani con quelle di preservazione dei valori ambientali e paesaggistici nel quadro di una loro sostenibilità. Anche attraverso queste iniziative siamo convinti che possano essere liberate ulteriori risorse da destinare al sostegno di progetti tesi a realizzare interventi per un accresciuto sviluppo di politiche di mobilità alternativa.

Ed è proprio partendo da queste considerazioni che da alcuni mesi era già stata sottoscritta da tutti i Consiglieri del Partito Democratico la mozione che passo velocemente a illustrare, nella ferma convinzione che il potenziamento delle forme di mobilità alternative, della pedonalità e ciclabilità, delle innovative politiche di gestione trasporti pubblici locali, nonché della diffusione delle reti informatiche, abbia un ruolo fondamentale per il superamento delle problematiche legate all'inquinamento acustico ed atmosferico che grava sui centri storici delle più importanti città della nostra regione.

Non a caso la Giunta regionale, nell'approvare lo schema del protocollo d'intesa riguardante la riorganizzazione dei servizi trasporto pubblico locale regionale, avvenuto con la delibera del 3 maggio 2006, n. 275, ha inteso promuovere l'istituzione di una struttura organizzativa per la gestione di alcuni comparti dai servizi trasporto pubblico, che sviluppasse e diffondesse sistemi di trasporto collettivo ottimizzando l'utilizzazione delle risorse, assicurando sicurezza, qualità ed efficienza, operando nel rispetto dell'ambiente e favorendo lo sviluppo sociale ed economico del territorio.

Inoltre, in questo atto viene evidenziata la necessità di coordinare un'offerta del servizio di trasporto pubblico locale che sostenga l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto



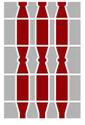
possibili attraverso la creazione di una holding, dove andranno a confluire le partecipazioni delle singole società esercenti l'attività di trasporto pubblico nella nostra Regione.

Queste politiche relative al trasporto pubblico e alla mobilità alternativa sono riconfermate anche nel DAP 2008/2010 e nel Patto per lo Sviluppo nella seconda fase, dove si prevede di operare in piena continuità con i programmi già definiti e le iniziative già intraprese dalla Regione Umbria, al fine di assicurare l'atteso sviluppo del collegamenti infrastrutturali nel territorio regionale, nonché di sviluppare e qualificare i servizi integrati di trasporto per le persone, le merci e la logistica.

Va anche ricordato che da tempo il governo della nostra Regione lavora per liberare i centri storici e le città dalle macchine rendendoli, però, più accessibili e fruibili dai cittadini attraverso l'utilizzo di mezzi pubblici, mobilità alternativa, trasporto collettivo su ferro e su gomma, uso condiviso e plurimo dell'auto privata, pedonalità e ciclabilità. Inoltre, in numerose città della nostra regione da molti anni sono stati realizzati o si stanno realizzando importanti progetti di mobilità alternativa al fine di garantire notevoli benefici per l'ambiente in quanto tali sistemi garantiscono una notevole riduzione di emissioni di anidride carbonica e vengono incontro alle esigenze dell'utenza debole.

Non va nemmeno dimenticato che il Governo Prodi, con la finanziaria approvata nel dicembre 2007, tra le misure adottate a sostegno del trasporto pubblico locale, aveva reso strutturale il trasferimento delle risorse inserite nel Fondo nazionale trasporti istituendo anche il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale con ingenti dotazioni. E' opportuno, però, anche ricordare che tali risorse sono ripartite tenendo conto dei principi di premialità che incentivano accorpamenti, fusioni, integrazioni, efficienza, efficacia e qualità nell'erogazione dei servizi, mobilità pubblica e tutela ambientale. Purtroppo, però, nel contempo, venivano esclusi interventi a sostegno delle mobilità alternative.

Con questa mozione, per le ragioni sopra illustrate, chiediamo all'Esecutivo regionale di confrontarsi quanto prima con il Governo nazionale affinché vengano destinate ulteriori risorse al Fondo nazionale trasporti e soprattutto a far sì che nuove risorse vengano destinate allo sviluppo e al completamento dei progetti di mobilità alternativa e del sistema integrato della mobilità sostenibile, volti a migliorare l'accessibilità e la qualità della vita delle città umbre, a diminuire l'impatto ambientale, a favorire lo sviluppo economico del territorio e a sostenere l'intermodalità creando una sinergia per il trasporto su gomma-ferro, la mobilità alternativa, la pedonalità e la ciclabilità.



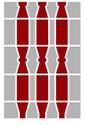
Chiediamo poi alla Giunta regionale di procedere velocemente a istituire una struttura organizzativa, la holding o qualsiasi altra struttura societaria o associativa, per il trasporto pubblico locale entro la vigenza degli attuali contratti di servizio e soprattutto di lavorare celermente per la creazione di una nuova organizzazione societaria regionale per la mobilità in grado di perseguire gli obiettivi allo scopo di accrescere l'opportunità e l'offerta di trasporto pubblico locale e la sua integrazione con pedonalità e ciclabilità, trasporto privato collettivo nell'ambito di politiche di *mobility management* e di regolazione del traffico, assicurando, nello stesso tempo, la sicurezza, la qualità e l'efficienza, operando nel rispetto dell'ambiente per favorire lo sviluppo sociale ed economico del territorio. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere, anche per il rispetto dei tempi. Ricordo ai signori Consiglieri che il tempo di intervento è di quindici minuti per ogni gruppo, la replica non può superare i cinque minuti e le dichiarazioni di voto attorno ai due minuti, poi naturalmente c'è la possibilità di gestirci questi tempi.

Ha chiesto di intervenire il Consigliere Zaffini, ne ha facoltà. Prego, Consigliere.

ZAFFINI. Ringrazio anche i colleghi della maggioranza che con il loro atto portano in aula, questa mattina, questo argomento del trasporto pubblico locale, argomento sul quale, con meno successo e con meno fortuna dei colleghi della maggioranza, ho avuto modo di intervenire con un primo atto del giugno 2008, peraltro molto dettagliato e circostanziato e con un secondo atto dell'ottobre 2008, meno dettagliato, ma ritengo non meno importante perché riguarda, in particolare, la situazione di una delle tre aziende di cui si faceva cenno nella mozione della maggioranza. Sono, quindi, in un certo senso soddisfatto di poter confrontarmi questa mattina con i colleghi su questo argomento.

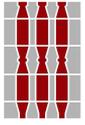
Vede, Presidente, io credo che l'Umbria, per la vicenda del trasporto pubblico locale, stia attraversando un momento molto particolare: c'è una realtà aziendale devo dire sostanzialmente sana, perché i costi/chilometro di questa realtà aziendale sono pienamente nella media dei costi/chilometro nazionali. Quindi, se vogliamo parlare di efficienza dei gestori, noi possiamo affermare che - dico in generale, a parte le eccezioni che vanno valutate caso per caso - se vogliamo attenerci ai numeri, i costi/chilometro delle nostre aziende sono in linea con la media nazionale. Abbiamo un problema relativo ai ricavi, che è quello che vede una realtà regionale molto variegata, molto, come si dice, "a



macchia di leopardo”, dove alcune aziende (vedi l’azienda del capoluogo) beneficiano di linee più redditizie, più vantaggiose con un ricavo/chilometro più vantaggioso. Ci sono aziende, in parte quella del ternano ma soprattutto quella dell’area dello spoletino, che invece pagano la circostanza di dover gestire territori meno antropizzati, meno urbanizzati, più polverizzati, con un’incidenza del trasporto scolastico che arriva a punte dell’85%, come nel caso della Spoletina, e questo, se andiamo a vedere come si traduce sui ricavi da bigliettazione, mentre per APM e ATC c’è un ricavo di 0,80 a chilometro. Per la Spoletina, ad esempio, c’è un ricavo per bigliettazione di 0,36 a chilometro. Questo è il quadro economico che sta a monte di una situazione che, però, oggi è assolutamente allarmante, deficitaria.

Allora i nostri atti prima, e quello della maggioranza di oggi ben venga, credo che debbano richiamare l’attenzione della Giunta ad intervenire rapidamente in un settore che ha tutti i requisiti per diventare un settore emergenziale. È evidente che se una delle aziende porta i libri in Tribunale, l’intero sistema ne risente, l’intera credibilità del sistema ne risente; è altrettanto evidente che il sistema dei costi, con l’andamento e la vicenda dei prezzi delle materie prime, del petrolio in primis, deve trovare un riscontro da parte dell’Amministrazione regionale; è anche altrettanto evidente - e questo era molto dettagliato e circostanziato nella mia prima interrogazione Assessore - che avendo la Regione incassato risorse aggiuntive - e qui mi permetto, colleghi, di correggere un attimo la mozione della maggioranza - avendo la Regione beneficiato di risorse aggiuntive straordinarie, rinvenienti dal gettito straordinario dell’accisa sui carburanti che, come già detto, dal 2008, dalla finanziaria del 2007, fa parte del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, queste risorse non sono state girate completamente alle aziende.

Allora, da un lato, c’è la necessità di riconoscere che c’è un quadro di gestione generalmente e genericamente sostenuto e sostenibile; dall’altro, c’è un quadro di crisi territoriale, soprattutto circostanziata al territorio dello spoletino, folignate e delle relative montagne, Valnerina e folignate. C’è la necessità di dover porre l’attenzione su un atteggiamento della Regione che da qualche anno è distratto, è disattento, meno puntuale, e questo si riflette con assoluta immediatezza nei risultati economici delle aziende. Denuncia che non faccio io, peraltro l’ha fatta prima di me un certo personaggio di non sospette strumentalizzazioni politiche, perché il Presidente Moriconi dell’APM non è certo “uno dei nostri” - come in gergo calcistico si dice - ma è “uno dei vostri”, se dice



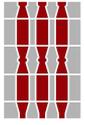
giustamente che l'APM non quadra i conti perché la Regione non gira le risorse ricevute per il trasporto pubblico locale. Figuriamoci quanto ha motivo di dirlo il Presidente, per esempio, della Spoletina, anche lui non sospettabile di essere un uomo di Destra né di Centrodestra, dice che la Spoletina porta rapidamente, se continua di questo passo, i libri in Tribunale perché non ce ha fa più, perché quest'anno il consuntivo ha la perdita di quasi 3 milioni di euro.

Davanti a questo stato di cose ben venga la mozione della maggioranza, ben venga la discussione stamattina, ben venga un progetto di holding, di razionalizzazione, un progetto che tiene salde due attenzioni: una la qualità del servizio e la disponibilità del servizio; l'altra il mantenimento e la tutela dei livelli occupazionali. E' questo il senso delle attenzioni che io, personalmente, e tutto il Centrodestra ha fino ad oggi riservato a questo argomento; è questo il senso dell'allarme che oggi lanciamo nei confronti, ripeto, di un atteggiamento della Giunta che sembra star lì ad aspettare di vedere che cosa accade.

Ora, colleghi, un secondo problema: da più parti, e dalla relazione del collega Cintioli, viene ventilata questa necessità di poter disporre con maggiore "elasticità" delle risorse vincolate per legge nazionale - e su questo prego di essere tutti molto attenti e chiari: la legge nazionale impone che le risorse provenienti dal Fondo dei trasporti siano destinate al trasporto pubblico locale, punto. Senza virgole o punti e virgole, punto - da più parti ho sentito la necessità di poter gestire con maggiore elasticità queste risorse. Ora, da un lato, queste risorse non bastano, e l'abbiamo detto e lo ribadiamo, non bastano; dall'altro, ci dite anche che volete gestire con maggiore elasticità quelle risorse.

Noi sappiamo peraltro che cosa c'è dietro a questa partita, c'è dietro tutta la vicenda della cosiddetta "mobilità alternativa".

Ora, un punto chiaro e fermo: il trasporto pubblico locale assolve a una funzione sociale, è del tutto evidente che il servizio scolastico, per dire quella che viene in mente a getto, ma anche il servizio di aree come la montagna o come anche le aree meno antropizzate deve essere comunque garantito, sono i cosiddetti "servizi minimi" che il trasporto pubblico deve assolvere, per cui se e quando la mobilità alternativa dimostra di suo - di suo, Assessore - di saper riuscire a trasferire utenza reale dalla gomma alla mobilità alternativa, allora benissimo, ben venga il trasferimento delle risorse, è del tutto evidente che noi si preferisce la mobilità alternativa alla gomma, ci mancherebbe! Non siamo così ciechi da non vedere l'autobus che "sfumacchia" dentro i centri storici, che impatta, quanto impatta non solo dal punto di vista ambientale la gomma, però, attenzione, la mobilità alternativa,



se tale è e deve essere, deve essere da sola capace di spostare utenze.

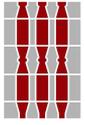
Pertanto, lo spostamento di risorse non deve avvenire prima e neanche contestualmente, deve avvenire a posteriori, dopo che si sia verificato l'effettivo spostamento di utenza, dopo cioè che si possono, in poche parole, togliere gli autobus nel momento in cui gli autobus non sono più utilizzati dall'utenza; perché se è il contrario, è una sorta di obbligo ad utilizzare la mobilità alternativa e in quel caso non è alternativa, è coatta, è coattiva più che alternativa, quello che sta accadendo esattamente a Perugia con il Minimetrò.

Noi non vogliamo che accada questo. Se la mobilità è veramente alternativa, se è progettata per essere tale, se è efficace ed efficiente, come piace a noi della politica definirla, da sola riesce a spostare utenza, da sola riesce ad attrarre utenza perché è utile, necessaria, perché è meglio della gomma, perché viaggia meglio della gomma, con minori tempi, con minore impatto, se questo non lo riesce a fare evidentemente non è alternativa. Allora qual è il problema? E chiudo, Presidente, volendo risparmiare un po' del tempo per lasciarlo al collega De Sio che farà la dichiarazione di voto.

Il problema è capirci. Noi questa mozione, a parte tutto il 'riempiticcio' preliminare della politica, che evidentemente non ci piace, la guardiamo con attenzione negli impegni, se ci capiamo bene. Allora ben venga l'azienda unica, ben venga anche l'azienda unica della mobilità, per capirci, con dentro il ferro e l'alternativa, ma a patto che non si facciano operazioni a tradimento, che non si facciano operazioni a ginocchio. Le aziende vanno tutelate perché assolvono ad un servizio, lo fanno con una sostenibilità di costi decente, vanno tutelate, ci si deve capire. Non si possono accettare ed avallare decisioni come quelle prese nel PUM di Perugia che impediscono l'uso della gomma e costringono coattivamente l'uso del Minimetrò e poi le si spaccia per decisioni coerenti con una nuova idea di città e bla bla bla..., no, questo non c'è.

Allora chiudo. Due attenzioni: 1) tutelare chi ci lavora dentro queste aziende, è evidente che vanno tutelati, con un futuro e con un piano industriale che li garantisca; 2) tutelare i servizi, il reale servizio. Dietro a queste esigenze il Centrodestra non si nasconde, non si nasconderà per cui, se dal dibattito verranno fuori, chiaramente, risposte adeguate a questi livelli di attenzione, noi ragioneremo in conseguenza. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Sig.ra Modena, ne ha facoltà, prego.

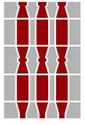


MODENA. Noi abbiamo guardato e letto con attenzione questa mozione, anche perché a parte quelle che sono state le valutazioni fatte ora dal Capogruppo di AN, qui c'è un problema di fondo, secondo noi, che è il problema dell'ennesima mozione su queste fantomatiche riforme di cui questa maggioranza è solo capace di parlare, firmare protocolli, scrivere nei documenti di programmazione, inserire nel Patti per lo Sviluppo e poi non fare assolutamente niente, perché questa è la sintesi e la realtà di una maggioranza che ha passato una legislatura firmando protocolli che non attua, atti di programmazione che non realizza, annunci spot che non corrispondono mai a fatti concreti!

Noi stiamo discutendo della holding dal 2006, anno in cui fu firmato un protocollo dove tutte gli Enti pubblici (la Regione, la Provincia di Perugia e di Terni, il Comune di Perugia, di Terni e di Spoleto) firmarono un'intesa; ci fu un grande dibattito anche in quest'aula perché di questo si andò a ragionare e la conseguenza è che dal luglio 2006 all'ottobre 2008 la stessa maggioranza ci riporta in aula a ridiscutere di una cosa che semplicemente non ha realizzato, e questo va spiegato. Perché quando noi parliamo anche del ruolo che deve svolgere quest'aula, e che si svolge da un punto di vista politico, e quando il collega Zaffini, giustamente, parla delle tutele, voi mi dovete dire che razza di tutele può garantire una maggioranza politica che va avanti a protocolli e a documenti di programmazione non privi solo di contenuto, per il resto sarebbe anche semplice, ma privi sempre e comunque di un'attuazione concreta in quelle che sono le cose e in quella che è poi la realtà dei fatti! Questo è il punto reale di cui si deve discutere oggi, perché ci vuole un gran coraggio da parte dei colleghi della maggioranza a portare in aula la discussione della holding dopo che sono anni che noi discutiamo di cose annunciate e che poi regolarmente non vengono fatte dalla maggioranza di Centrosinistra.

Questo è il dato vero e va stigmatizzato perché noi continuiamo a essere chiamati a discutere di linee guida che discutono della riforma delle agenzie, non si vede uno straccio di riforma, di riforma di comunità montane che si dice che passano da 9 a 5 ed ancora sono 9, ed oggi di una cosiddetta "holding", che dovrebbe realizzare una chiamiamola così semplificazione e che poi, in realtà, diventa solo ed esclusivamente un momento di discussione e di dibattito sostanzialmente vuoto. Questo è il punto.

Allora io vorrei ricordare ai colleghi della maggioranza che lo citano che il Documento Annuale di Programmazione, ossia l'ultimo che ci siamo approvati, prevede addirittura, così sempre in modo vacuo, l'obiettivo di procedere verso una sempre maggiore



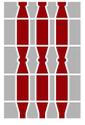
integrazione tra le diverse modalità di trasporto, nell'ambito del trasporto pubblico locale, sottoscritto nel luglio del 2006; ed allora il quesito di oggi è: ma che cosa è successo dopo due anni e mezzo, se noi continuiamo oggi ancora una volta a riproporre un tema che poi non ha uno sbocco e in realtà non ha poi nei fatti uno sviluppo?

Che è lo stesso ragionamento che vi facevo con riferimento al protocollo che è stato firmato e che citavo prima nel luglio del 2006, ma che è lo stesso ragionamento che uno coglie se si va a leggere il Piano dei trasporti, discusso, partecipato, di cui abbiamo ragionato una vita ed ancora oggi noi non sappiamo esattamente se i servizi poi minimi sono in questa Regione garantiti o non garantiti, perché questo è il senso vero della realtà che noi dobbiamo andare a vedere, oltre a tutte le questioni di bilancio, su cui non torno; perché è vero quello che si diceva prima, perché è vero che ci sono in realtà delle risorse che non vengono trasferite alle aziende, con tutte le conseguenze, ovviamente, del caso in termini di rapporti con i dipendenti e di gestione delle aziende stesse.

Poi se il Governo nazionale..., anche qui due parole, scusate, perché l'ho letta perché l'hanno trasmessa gli uffici della Giunta regionale a tutti i Consiglieri, è stata riformata l'intesa generale quadro dalla Lorenzetti unitamente al Presidente del Consiglio, c'è un articolo 2 chiaro, devo dire chiarissimo, che riguarda tutto quello che attiene il sistema intermodale. Quindi io credo che anche qui, unito alla questione che attiene il Fondo dei trasporti, il Governo nazionale abbia abbondantemente fatto quella che era la propria parte, riferendosi nello specifico a questa vicenda e riferendosi, ovviamente, a tutto quello che riguardava il settore dei trasporti; cioè mentre qui è un'aula che si riempie di ordini del giorno, dove si auspica che qualcosa venga fatto dal Governo nazionale perché comunque si parte sempre dal presupposto che il Governo nazionale è deficitario in qualcosa, poi uno va a leggere le carte e scopre che in realtà il Governo nazionale le cose le ha fatte e le ha già trattate. E' successo pure con gli agenti di Perugia.

(Intervento fuori microfono dell'Assessore Rometti: "L'altra volta...") L'altra volta, Rometti non c'entra niente, perché questa è stata firmata il primo agosto, quindi l'altra volta, il primo agosto...*(Intervento fuori microfono dell'Assessore Rometti: "Confermato quello che c'era")* Confermato quello che c'era, di che? Di quello che c'era ancora prima, nel 2002? Perché sempre dei governi nostri parliamo.

Allora noi vorremmo mettere un punto nel senso che siamo disponibili a discutere di tutto, però a due condizioni fondamentali: 1) noi dobbiamo capire che cosa significa una riorganizzazione in termini effettivi di diminuzione dei costi e dei servizi ai cittadini; 2) noi



non siamo disponibili a discutere di cose che diventano degli spot propagandistici e che poi in realtà non si traducono in fatti amministrativi concreti. Poi a voi può dare fastidio quanto vi pare, ma siccome questa è la vera problematica della legislatura di quest'aula, su questo noi continueremo comunque sia a svolgere quello che è il ruolo dei gruppi del Centrodestra. Io chiudo, anche perché se c'è del tempo avanzato, eventualmente, lo utilizzeranno i colleghi del gruppo anche per dichiarazione di voto, grazie.

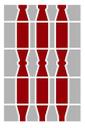
ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE RAFFAELE NEVI

PRESIDENTE. Grazie, Presidente Modena. Ha chiesto di parlare il Consigliere Melasecche Germini. Prego, Consigliere.

MELASECCHES GERMINI. Io credo che, tutto sommato, la mozione esprime in sé cose abbastanza ovvie e condivisibili. Si può discutere su qualche passaggio, però è il sintomo in qualche modo di uno stimolo nei confronti della Giunta regionale che evidentemente ha problemi nel produrre concretezza, intanto questo è il primo dato di tipo politico.

Ringrazio anche il Consigliere Cintioli per avermi dato la possibilità di analizzare punto per punto quello che è stato il suo intervento. In effetti, sono tutte cose che noi condividiamo, la cosa vera però è un po' quello che diceva la Modena prima, cioè passare da ordini del giorno ad atti di indirizzo, discutere, discutere, ma poi alla fine ci rendiamo conto che c'è la difficoltà politica nell'innovare l'Umbria e nel cambiare: è accaduto in altri settori, sta accadendo anche qui. Parlare oggi, ormai siamo verso la fine della legislatura, ancora di holding e non di azienda unica - quindi ancora non si è riusciti a concretizzare il primo passaggio -, la dice lunga sulle difficoltà, più che tecniche secondo noi politiche, di accordo all'interno della maggioranza, per arrivare a ridurre queste strutture, che sono sedi, che sono consigli di amministrazione, che sono collegi di revisione sindacale, che sono tutte strutture elefantache che costano, sono officine meccaniche per arrivare a ridurre e razionalizzare i costi.

Quando si dice, ad esempio: "è opportuno anche ricordare che tali risorse sono ripartite tenendo conto dei principi di premialità che incentivino accorpamenti, fusioni, integrazioni, efficienza, efficacia e qualità nell'erogazione dei servizi, mobilità pubblica e tutela ambientale"; io credo che non si possa non essere d'accordo, il problema è mettere date, imporre alla Giunta concretezza, onde evitare che, ripeto, rimangano documenti, come

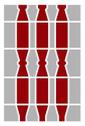


tanti altri, parole al vento. Anche perché vorrei ricordare che questo lo si dice a livello in qualche modo di enunciazione teorica, ma sui territori molto spesso le situazioni sono ben diverse, ci sono esperienze specifiche che lasciano, in effetti, presagire e immaginare comportamenti esattamente opposti rispetto a quelli che in qualche modo si enunciano in quest'Aula.

Io vorrei ricordare la vicenda, purtroppo annosa, ad esempio, del trasporto scolastico a Terni per cui ci sono indagini della Magistratura contabile, della Procura della Repubblica, su gare avvenute, da parte della Provincia di Perugia, volte, in maniera palese, a mantenere sacche di inefficienza, di non qualità, per mantenere il potere locale di alcune cooperative della Lega delle cooperative, che è esattamente il contrario, invece, di fare entrare privati, ridurre i costi e gestire con trasparenza il sistema. Quelle sono l'esempio, evidentissimo, del fatto che ci sono anni luce che separano questi documenti rispetto ai concreti comportamenti sui territori, e talvolta l'opposizione deve giungere con difficoltà a chiedere documenti per capire cosa avviene, con difficoltà a fare esposti e non è il ricorso alla via giudiziaria la via che noi amiamo, ma di fronte all'opacità di queste situazioni si è costretti indubbiamente anche ad agire su quel fronte.

Quindi siamo un po' perplessi rispetto ad un documento che condividiamo nelle sue enunciazioni, ma che nella concretezza dell'azione di questa maggioranza, obiettivamente, lascia molto molto a desiderare.

Anche per quanto riguarda l'assegnazione delle risorse da parte della Regione alle aziende, ci vorrebbe anche da questo punto di vista maggiore disponibilità, perché ci costa. Abbiamo raccolto opinioni anche da parte delle aziende, di esponenti locali che fanno parte di questa maggioranza e che denunciano, invece, la resistenza. ...Consigliere Brega, sto parlando del suo territorio, non so se le interessa l'argomento... (*Intervento fuori microfono del Consigliere Brega*) lo immagino, e quindi anche su questo tema specifico vorrei che la sua sensibilità e la concretezza del suo agire sul territorio appoggi..., abbiamo certezze da questo punto di vista, anzi, io vorrei che l'Assessore Mascio ci dica qualcosa in ordine all'argomento specifico di cui parlavo prima. E in ordine alla mobilità alternativa devo ricordare - ma sa bene l'Assessore Mascio a cosa mi riferisco - che in merito a questo argomento furono giunte di Centrodestra che aprirono progetti importanti sul fronte della mobilità alternativa, mi riferisco alla FCU nel tratto urbano Terni-Cesi, e dopo undici, dodici anni, con tempi incredibili, ancora non è stata inaugurata quell'opera, con il grosso rischio che ormai l'urbanistica e l'edilizia della città veda

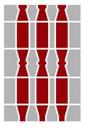


ampiamente superato in quel progetto e rischi che diventi un dispendio inutile di energie. Noi dobbiamo impegnare le risorse celermente su progetti validi, però con tempi ragionevoli, diversamente anche lì siamo al ridicolo. Volevo ricordare il Minimetrono a Terni: anche lì il primo finanziamento si ottenne a Terni, poi la Giunta di Centrosinistra non è stata in grado, non ha avuto il coraggio di fare quello che comunque, a torto o a ragione, ci sono diverse opinioni sul Minimetrono di Perugia, ma su questo devo dire il primo finanziamento ufficiale dall'allora Governo di Centrosinistra l'ottenne – incredibile, ma vero – una Giunta di Centrodestra su Terni, poi, purtroppo, anche lì si rinviarono fondi al Ministero e non si utilizzò, utilizzati peraltro sembra proprio da Perugia. Quindi, dicevo, questi dieci anni di politica dei trasporti a livello regionale sono stati anni di politica di grande incertezza, di enunciazioni. Noi vorremmo, speriamo che questa svegli - e comunque l'atto della maggioranza di Centrosinistra non tutti, mi sembra, che l'abbiano firmato, mi sembra comunque del PD, - svegli un attimo la Giunta, la richiami ai propri doveri e soprattutto - io aggiungo - richiami agli obiettivi che nel documento e nello stesso intervento di Cintioli sono stati enunciati; mi auguro che non siano solo, e chiudo, enunciazioni così banali per passare il tempo e vedere altri anni di insussistenza e di non concretezza. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Melasecche. Prego i colleghi di fare un minimo di silenzio in più quando ci sono gli interventi in modo che ogni collega possa avere la possibilità di svolgerlo in modo non faticoso. Ha chiesto la parola la Consigliera Girolamini. Prego, Consigliera Girolamini.

GIROLAMINI. Ringrazio i colleghi del Partito Democratico per avere posto all'attenzione di questo Consiglio il tema del trasporto pubblico in Umbria. Ora, siccome questo è uno dei temi sui quali, per la verità, il Consiglio torna e, a volte, ripete come ci accade questa mattina con dibattiti e discussioni, cercherò di focalizzare in pochissimi punti alcune questioni.

Il primo punto: noi oggi ci troviamo in un quadro di difficoltà oggettive, di difficoltà in Umbria su questo settore delle aziende. Noi tutti abbiamo visto i dati, abbiamo visto la situazione di preoccupazione delle aziende, a fronte di una capacità di gestione, di una storia di gestione delle aziende dell'Umbria che è sicuramente tra le migliori d'Italia, questo dobbiamo dirlo; abbiamo avuto dei dirigenti, degli amministratori che certamente hanno



dato degli ottimi risultati. E gli ottimi risultati di gestione li si vedono mettendo a confronto un parametro: uno è quello dei costi a chilometro, che grosso modo è lo stesso per quanto riguarda le tre grandi aziende dell'Umbria, ed è un costo a chilometro tra i più bassi d'Italia; l'altro quello dei disavanzi.

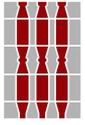
Ora, sui disavanzi è chiaro che poiché il trasporto pubblico locale ha come obiettivo quello di costruire, di offrire a tutti i cittadini una rete di servizi a tutti i cittadini, anche a quelli, e soprattutto direi a quelli, che vivono nelle aree marginali, nelle aree più lontane, nelle zone montane, perché l'obiettivo nostro è quello che tutta la regione venga vissuta, anche per la tutela del territorio. E' ovvio che i costi a chilometro di una società, come la Spoletina, sono costi diversi, molto più pesanti rispetto a quelli di aziende che, invece, servono aree di maggiore concentrazione di popolazione, ma questo, ovviamente, nella realtà era previsto.

Ma lo sottolineo perché io voglio arrivare ad un altro ragionamento che è questo: se noi nella gestione della mobilità non riusciamo a mettere tutto, e quando dico il tutto dico ciò che è di massima previsione e ciò che è di massimo guadagno, viene ridato, o lo lasciamo ai privati o lo lasciamo ai comuni e ciò che invece rimette va nel peso, nel calcolo della Regione, non ci siamo, cioè siamo proprio fuori dal mondo!

Io qui non voglio citare alcune operazioni, perché altrimenti sembra che cito soltanto un certo territorio, ma è gravissimo quello che accade, e devo dire che è accaduto, e devo dire che mi pare anche grave che oggi qualcuno dica che rispetto all'azienda unica della mobilità c'è difficoltà perché non ci si vuole accollare dei debiti della Spoletina. Ora, questo sarebbe un dibattito che ci porterebbe davvero lontano, ma davvero molto lontano.

Noi dobbiamo mettere insieme ciò che è più positivo e ciò che è meno positivo nel settore del trasporto pubblico locale, altrimenti, cari colleghi, nel giro di poco tempo, di pochi mesi, massimo due anni, il settore del trasporto pubblico locale salta, fa saltare proprio il sistema regionale. Allora questo è un settore dove o c'è un governo forte, convincente, ma di vero governo, oppure rischiamo che le difficoltà aumentino.

Quindi la preoccupazione nel futuro c'è, è forte, prima di tutto dei cittadini, delle organizzazioni sindacali, dei lavoratori, delle amministrazioni. Poi voglio dirlo: a Terni, nella provincia di Terni, devo dire, da tantissimi anni anche, c'è stato un elemento molto positivo che è stato il coinvolgimento di tutte le amministrazioni comunali all'interno della società dell'ATC. Questa cosa nella provincia di Perugia non si è verificata, anche perché all'epoca c'era qualcuno che pensava di far pagare le azioni ai comuni, quindi ci fu anche

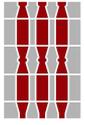


una discussione un po' vivace, è ovvio che se le amministrazioni comunali tutte fossero state dentro, sarebbe stata, a mio parere, anche un'altra stagione, un altro senso di responsabilità. Però così è.

Allora io penso che noi, nel fare le discussioni e gli ordini del giorno, dobbiamo tenere conto di un tema sul quale l'Umbria è oggettivamente all'avanguardia, ed è quello della compatibilità ambientale. Perché progetti innovativi ci sono stati e sono davvero partiti dall'Umbria. Dall'altra, però c'è il tema della compatibilità economica, per la quale bisogna che ci sia uno stretto legame tra servizi messi a disposizione, domanda degli utenti, perché io le proteste che ho visto in questi periodi non mi ricordo di averle viste da parte dei presidi, delle scuole, in alcune realtà, in alcune città. Quindi bisogna che il servizio, l'offerta e la domanda si incontrino e non è che noi possiamo pensare soltanto ad un aumento degli stanziamenti regionali, come qualche soggetto anche dell'Umbria chiede, perché siamo in un quadro di compatibilità, di difficoltà di carattere generale, per cui anche se la Regione dovesse fare e dovrà fare sicuramente un maggiore sforzo, e dovrà fare i conti con le ristrettezze progressive delle nostre risorse finanziarie.

Allora nel protocollo d'intesa io penso che ci siano elementi assolutamente positivi, come quelli della riduzione da 8 soggetti giuridici a 2, come quello ancora della holding, però ci vedo anche nei limiti. E pensando al primo protocollo d'intesa del 4 luglio 2006 dico che oggettivamente o diamo una sterzata in termini di tempo o altrimenti non so. Noi abbiamo previsto entro il 2011 che si faccia prima la holding e poi la società unica di mobilità, con questo passaggio intermedio di oggi non mi pare, se io facessi le proiezioni direi oggettivamente non ci arriviamo entro il 2011, anche perché sappiamo che o facciamo queste cose entro il 2010 - nel 2010 c'è la campagna elettorale, nuovi assessori che arrivano, nuova Giunta, nuova cosa - oppure resteranno gli stessi problemi di prima. Però non è che queste scelte si riescano a fare in pochi mesi; o riusciamo a mettere le basi ora, e la vera scommessa quindi si vince, altrimenti diventa solo un'enunciazione di principio, visto che, appunto, sono passati due anni nei quali avremmo dovuto fare la holding. Oggi la holding è nel protocollo d'intesa e quindi è anche nella mozione che è presentata dal Partito Democratico, però è una holding che ha ancora due separatezze: Perugia che mette insieme il trasporto pubblico locale con il ferro; Terni che rimane ancora da sola con il trasporto pubblico locale.

Quindi, oggettivamente, non mi pare un passo avanti piuttosto una rimessa, un momento di sosta ed una rimessa. Quindi, per questo, la mozione che hanno presentato i colleghi



del Partito Democratico mi pare assolutamente utile. Evidenzia comunque tra le righe una difficoltà, spinge perché si vada avanti velocemente, non solo verso ciò che è contenuto nel protocollo d'intesa di questa holding di transizione. Nel protocollo d'intesa non c'è in maniera chiara ed evidente di mettere mano ad organizzare la società regionale per la mobilità in maniera tale che quello che dicevo all'inizio, che chi guadagna di meno o di più e chi perde di meno e di più stiano insieme e possano rendere maggiormente compatibile economicamente ciò che è di sicura rimessa.

In questo senso, con un'ulteriore precisazione e rafforzamento dell'azienda unica della mobilità, senza perdere ulteriore tempo e fasi intermedie, esprimerò poi una dichiarazione di voto. Grazie.

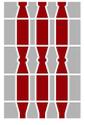
ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

PRESIDENTE. Grazie, Consigliera. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Dottorini. Prego, Consigliere.

DOTTORINI. Oggi, dopo più di un anno, torniamo a parlare di trasporto pubblico locale e, nello specifico, della holding unica dei trasporti. Il tema è importante per un duplice motivo: il primo è di carattere economico societario e riguarda la sostenibilità del sistema dei trasporti in Umbria; il secondo è di carattere più generale e riguarda l'idea di mobilità che è da sempre parte fondamentale dell'azione politica dei Verdi Civici in questa Regione.

Per quanto riguarda l'aspetto economico societario riteniamo ormai urgente accelerare il percorso che porta a un'aggregazione policentrica e che non si traduca nel solo fondersi di aziende, ma nell'ottimizzazione delle risorse per ottenere economia ed efficienza e per attuare una migliore programmazione ed integrazione dei servizi. Dobbiamo per questo elaborare politiche dei trasporti e pretendere risposte che siano al passo con esigenze sovraregionali e sovranazionali, che garantiscano un ritorno per il tessuto economico, industriale e turistico del nostro territorio.

In Umbria stiamo vivendo una stagione politica di profonde riforme volute fortemente per snellire e rendere funzionale la macchina istituzionale regionale. In questo contesto è importante evitare sovrapposizioni tra le diverse aziende e la duplicazione dei servizi per evitare, da un lato, il rischio di creare carrozzoni che alimentino ulteriori costi per la Pubblica Amministrazione e, dall'altro, che l'efficacia dell'azione riformatrice venga



vanificata dalle resistenze degli apparati burocratici o dalla volontà di semplificazioni accentratrici. Per questo bisogna essere chiari fin da subito per individuare le modalità in cui avverrà il processo di riorganizzazione societaria delle aziende umbre e chi ne sarà coinvolto.

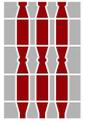
Un aspetto fondamentale per noi è l'inclusione nel processo di riforma di tutti i soggetti interessati al tema dei trasporti pubblici: dalle associazioni degli utenti ai lavoratori direttamente interessati e alle associazioni ambientaliste, perché non c'è integrazione tra tutte le forme di trasporto se non c'è sostenibilità ambientale. A questo proposito occorre trarre lezioni dagli errori, è il caso del Piano Urbano della Mobilità della città di Perugia, emblematico di come buoni intendimenti non sempre si trasformino in politiche bene accolte.

Il secondo aspetto che come Verdi Civici teniamo particolarmente a sottolineare è quello di un'idea di mobilità sostenibile che sia in grado di liberare gradualmente i centri storici e le città dalle auto rendendoli più accessibili e fruibili dai cittadini attraverso l'utilizzo di mezzi pubblici, trasporto collettivo su ferro o su gomma, uso condiviso plurimo dell'auto privata, pedonalità e ciclabilità, con particolare attenzione all'utenza debole. Una mobilità che sia in grado di sfruttare al meglio le caratteristiche e le peculiarità del territorio che promuova l'intermodalità e si doti di strumenti moderni di gestione integrata. Anche perché, per essere onesti fino in fondo, dobbiamo ricordare che la nostra Regione ha ancora molta strada da fare su questo campo.

L'Umbria è tra le regioni a più elevato consumo energetico nel settore dei trasporti e detiene un record nazionale proprio invidiabile: quello del più alto rapporto tra auto ed abitanti; d'altra parte, sono note le difficoltà che incontrano esperienze come quello dell'Unico Perugia o della mancata attivazione delle motrici elettriche FCU.

In questa ottica noi Verdi Civici proponiamo da tempo la creazione di una tariffa sociale che preveda una forte integrazione tra le varie modalità di trasporto e che permetta un sistema come quello dei trasporti pubblici locali, che noi crediamo essere in una preoccupante crisi di utenza, di risollevarsi ed essere punto di riferimento utile per le nuove generazioni e le classi sociali più deboli.

Riteniamo che uno degli obiettivi principali dell'azione di governo su questo settore sia, innanzitutto, quello di liberare i nostri centri storici e le nostre città dalle auto, rendendole al tempo stesso più accessibili e fruibili ai cittadini e ai turisti. Per perseguire questo obiettivo è necessario dotare i principali centri umbri di un sistema di mobilità sostenibile mediante



mezzi di trasporto alternativi, mediante interventi di *car sharing* e *car pooling*.

Altro sistema sul quale la nuova holding regionale dovrà puntare è quello della pedonalità e della ciclabilità, la creazione di percorsi riservati e sicuri casa-scuola, oltre al miglioramento del livello di accessibilità, vivibilità e sicurezza del territorio per i bambini e i ragazzi e percorsi rivolti a turisti cicloamatori che uniscano rispetto dell'ambiente ed attrazione di turisti, con ricadute economiche nei territori. Per realizzare tutto questo dovrebbero essere presi in considerazione gli strumenti a disposizione del *mobility manager*, figura introdotta nel 1998 con il compito di ottimizzare gli spostamenti promuovendo tutti i modi innovativi e alternativi all'utilizzo dell'automobile, che servano a decongestionare il traffico e a contenere l'inquinamento atmosferico. L'obiettivo rimane quello di ridurre il traffico veicolare privato e le sue nocive conseguenze in termini di consumo di energia, inquinamento atmosferico ed acustico, emissione di gas serra, aumento della congestione stradale e calo della sicurezza stradale.

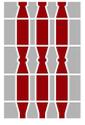
Presidente, colleghi, per questi motivi e con le priorità individuate, noi diamo il nostro convinto sostegno alla mozione presentata dal Gruppo del Partito Democratico. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA LA VICE PRESIDENTE MARA GILIONI

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Dottorini. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Lignani.

LIGNANI MARCHESANI. Al contrario del collega Dottorini, invece, esprimo molti dubbi e molte problematiche inerenti ad un atto di indirizzo che mette al proprio interno molta carne al fuoco, ma che di fatto non dà alcun tipo di risoluzione concreta, mischia problematiche inerenti la mobilità alternativa con quella che è invece la grande partita di oggi all'interno della Regione, e cioè la creazione di un'azienda, di una holding unica di trasporti che invece sta segnando pesantemente il passo.

Non sono un mistero, è notizia di oggi, le grandi problematiche che ci sono intorno al Piano Urbano di Mobilità del capoluogo regionale. E non è un mistero neanche il fatto che ci siano notevoli intrecci e notevoli interconnessioni e confusioni sulla centralizzazione nel capoluogo regionale di quello che potrebbe essere una holding unica, un'azienda unica: la confluenza delle varie problematiche aziendali all'interno di contesti che oggi riguardano esclusivamente il capoluogo regionale, ma che domani potrebbero riguardare, invece,

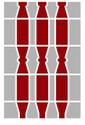


l'intera regione, chiaramente creeranno numerosi tipi di problematiche.

Mi limito nel mio intervento, anche perché i colleghi sono stati esaustivi, a criticare il merito della mozione, a fare riferimento ancora una volta a quello che è stato un accordo commerciale tra la Regione dell'Umbria e tutte le principali aziende di mobilità regionali, escluse, ovviamente, le aziende ternane e la Spoletina Trasporti per quanto riguarda il capoluogo regionale. Un accordo commerciale che fa acqua da tutte le parti, un accordo commerciale che è basato sulla virtualità dei passeggeri del Minimetrò, un accordo commerciale che per quanto riguarda alcune aziende fa inasprire agli utenti di dette aziende la pressione tariffaria che opera su di loro, cioè pagano biglietti più alti con il biglietto Unico di mobilità perugina, ma, al tempo stesso, non vedono per questo motivo riconosciuti maggiori introiti al loro interno, creando chiaramente una discrepanza tra quelle che sono le aziende che operano principalmente nel capoluogo regionale e quelle che invece operano in tutto il territorio provinciale.

Questa che dovrebbe essere la prima pietra, che ha portato già alla prima denuncia, a quella di Trenitalia di questo tipo di accordo, di fatto non sta funzionando e non funzionando questo che doveva essere il primo mattone non si comprende come possa funzionare l'intero architrave, non solo per quanto concerne le questioni trasportistiche, ma anche per quanto concerne quella mobilità alternativa che per sciacquarsi la bocca molti hanno richiamato e che voleva essere l'architrave di questa mozione.

In questo contesto, chiaramente, noi vediamo un rischio, un rischio forte, che è quello di vedere molti territori ancora più penalizzati con la creazione di una holding, con la creazione di una società che vede la capitalizzazione esclusiva e il potere decisionale esclusivamente basato sul capoluogo e che vede, invece, alcuni capoluoghi regionali, alcuni grandi centri, che sono già stati esclusi nella primitiva ripartizione di bacini, che rischiano un ulteriore depauperamento e un'ulteriore periferizzazione del tutto. E' un contesto critico, è un contesto che non dà sicuramente possibilità per il futuro per un'armonica razionalizzazione, perché questo dovrebbe essere il fine della creazione di una holding unica; è un contesto che ci fa ritenere questo tipo di mozione nient'altro che un'ulteriore "aria fritta" per prendere tempo, un qualche cosa che serve semplicemente a fare una politica antigovernativa gettando in capo al Governo nazionale potenziali responsabilità che oggi non può avere e non si agisce, invece, nel contesto di semplificazione, di razionalizzazione, che dovrebbe decapitare alcune aziende, decapitare dei consigli di amministrazione e portare a una vera e seria razionalizzazione che sia poi



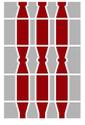
al servizio degli utenti. In particolar modo di quegli utenti che stanno in zone periferiche e che rendono difficoltoso il bilancio - notizia anche questa di oggi riguardo le criticità della Spoletina Trasporti - che rendono difficoltoso per aziende periferiche portare a rendimento e a frutto quello che può essere, appunto, la gestione di una rete di trasporti che ha pochi utenti e molto sparsi su un territorio magari di vocazione montana.

Per questo motivo annuncio voto contrario alla mozione ritenendo, invece, di dover dare maggiore attenzione per quelli che saranno i passaggi futuri nella creazione di questa holding regionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Io non ho nessun altro iscritto a parlare, quindi do la parola all'Assessore Rometti.

ASSESSORE ROMETTI. Quando la Giunta regionale ha avviato questo percorso e si è data questo obiettivo, sapeva bene che era un obiettivo di grande complessità ed anche di grande difficoltà. Ho anche qualche esperienza in questo settore avendo seguito operazioni di semplificazione al Comune di Perugia, ma qui ce n'erano alcune di più. Però credo che noi, d'altronde se ne parlava da quindici anni di aggregare il sistema del trasporto in questa Regione quindi, evidentemente, se se ne parlava da tanto tempo e non si era riusciti a produrre nessun risultato, qualche dubbio già questo lo poteva mettere. Potevamo continuare a rincorrere le esigenze delle aziende, che comunque hanno indici di costo buoni se paragonati a quelli che abbiamo in giro per l'Italia. Potevamo non tener conto che la normativa nazionale ormai va verso dei criteri di premialità per quel che riguarda la distribuzione delle risorse e quindi incentiverà le realtà che si aggregano. Potevamo non tenere conto che una pianificazione unitaria dei servizi, un'analisi sui servizi minimi che in ogni territorio significano cose diverse ed una gestione unitaria di tutta una serie di aspetti poteva produrre e produrrà economie di scala.

Quindi si sapeva che era un obiettivo complesso, anche per un altro motivo: mentre quando parliamo di comunità montane o agenzie regionali c'è una legge istitutiva del Consiglio regionale e cambiando quella legge si cambia anche il sistema, qui è stata fatta la riforma perché c'è una legge delle comunità montane che vengono istituite per legge regionale, e quindi il Consiglio regionale ha la titolarità e ha la potestà di decidere in materia. In questo caso noi, come vedete – ed è importante, ritengo, che il Consiglio regionale di questa mattina dia un forte input politico che può transitare anche da una

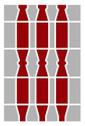


discussione – ci limitiamo a fare mozioni, ma chi poi decide sono altri soggetti, sono i consigli di amministrazione di 8 società, i cui soci non sono la Regione.

Quindi, cari colleghi, dobbiamo inserire le nostre discussioni e i nostri ragionamenti nella concretezza di quelli che sono i nostri strumenti, e i nostri strumenti sono quelli. Anch'io sono uno di quelli che ha detto più volte che bisogna fare presto e che bisognava fare prima, bisogna fare presto e bisognava fare prima, siccome le discussioni le conoscete e le sapete, io qui non entro, a me quello che interessa in questo momento è dire a che punto siamo.

Innanzitutto, noi produrremo una semplificazione molto forte rispetto alla discussione che c'è stata un anno fa credo in Consiglio regionale in cui vennero forti dubbi sulla holding, il fatto che era un'operazione più di facciata che di sostanza. Con l'ultimo accordo che noi abbiamo sottoscritto con tutti gli enti e che sta andando avanti, in questo momento sono in corso da parte dei tecnici e dei nostri consulenti la pesatura economica delle aziende, perché si tratta di un'operazione economica e quindi le aziende vanno valutate per il loro valore. E domani pomeriggio c'è una riunione con le due Province e i tre Comuni per valutare le proposte che vengono fatte in ordine al valore economico delle singole aziende e in ordine al piano industriale della holding. Dicevo, rispetto a quella ipotesi, la holding, come avete visto, semplifica molto: nel senso che si passa da 8 soggetti, - che in questo momento gestiscono il sistema del trasporto pubblico locale in questa nostra Regione, 8 soggetti, che peraltro a loro volta erano raggruppati in altre holding -, si passa a 2 soggetti, a 2 bracci operativi che vengono coordinati da una holding molto forte che possiede la totalità delle partecipazioni di queste due società, che quindi ha tutti gli strumenti per andare a una gestione di fatto coordinata ed unitaria. Di fatto un'azienda unica perché con il nuovo diritto societario una holding così forte è una società per azioni, quindi di fatto è un'azienda unica. Però negli incontri che abbiamo fatto con rappresentanti autorevoli quali i Presidenti delle Province e i Sindaci, hanno tutti dichiarato che di fatto ci troviamo nell'anticamera della azienda unica. Prima della scadenza dei contratti di servizio, dovremmo andare all'azienda unica e anch'io ritengo, come è scritto nella mozione e come in qualche intervento è stato detto, che sia opportuno fare un'azienda unica della mobilità, mettendo insieme... *(Intervento fuori microfono del Consigliere Sebastiani)*

Caro Sebastiani, c'è l'arte del possibile, c'è l'arte delle cose che si possono fare e ci sono gli obiettivi. È chiaro che poi gli auspici o le sollecitazioni sono importanti, ma bisogna tenere conto di volontà, come ho detto prima, che sono frammentate, che rispondono a



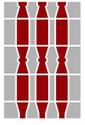
logiche territoriali, che rispondono a patrimoni aziendali che vanno avanti da decenni, che rispondono a una serie di interessi “buoni”, che sono legittimi e che noi non abbiamo la possibilità di cancellare facendo né una legge regionale né un provvedimento della Giunta regionale.

Quindi adesso dovremmo accelerare, io ne sono consapevole, speriamo che questa consapevolezza ci sia da parte di tutti. Noi vogliamo mandare questi atti che debbono passare in tutti i consigli comunali e provinciali degli enti proprietari entro gennaio così da riuscire ad utilizzare i tre mesi ancora che hanno i comuni per l'ultimo scorcio della legislatura, e quindi fare gli atti che devono fare loro per arrivare alla holding.

La mozione poi affronta un altro punto fondamentale che è quello delle risorse. Il precedente Governo, dopo un po' di indecisione per la verità nei mesi iniziali, aveva prodotto risultati positivi, probabilmente non risolutivi, ma sicuramente positivi, perché veniva per la prima volta adottato un provvedimento che dava garanzie strutturali al sistema, nel senso che questi finanziamenti, che l'Umbria ha, e che non sono 11 milioni di euro, come leggo da qualche parte, ma sono 5,5 milioni di euro l'anno, ammesso che i consumi... (*Intervento fuori microfono del Consigliere Zaffini: "...Aggiuntivi del 2008"*)

Io parlo di finanziamenti per sviluppare servizi e per recuperare l'inflazione perché poi ci sono altre poste nella finanziaria, ma solo per acquistare nuovi automezzi, per la mobilità alternativa, quindi sono altre partite; io parlo delle risorse che andranno indirizzate allo sviluppo dei servizi e al recupero dell'inflazione programmata.

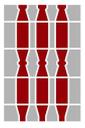
Queste risorse sicuramente non sono sufficienti. Questo Governo, dopo un po' di tergiversamenti in cui non siamo riusciti ad avere un confronto, ora il ministro Matteoli si è impegnato ad aprire un tavolo e vedremo quello che ne verrà fuori. Queste risorse, quindi, sono disponibili, vanno al sistema dei trasporti. Noi siamo una delle poche regioni che hanno dato già i soldi per recuperare l'inflazione programmata, siamo una delle poche regioni che dobbiamo ancora versare alle aziende 870.000 euro che riguardano il rinnovo del contratto di lavoro, e lo faremo; quindi noi abbiamo versato tutti i soldi al trasporto pubblico. Quelli che ci arrivano da finanziamenti statali, tenendo conto che abbiamo una partita non secondaria per la quale, purtroppo, il Governo non ha dato risposta: quando la Regione dell'Umbria confermò i contratti di servizio con le aziende pensava che invece questa voce fosse stata disponibile e che invece è l'IVA sul trasporto. Noi siamo costretti, perché il Governo non ce li dà, a pagare tutta l'IVA alle aziende di trasporto, un costo aggiuntivo di milioni di euro complessivamente, al quale dobbiamo far fronte.



Io credo che con queste risorse strutturali che arriveranno ogni anno alla Regione avremo la possibilità di restituire equilibrio al sistema, perché anch'io mi rendo conto che nel momento in cui faremo l'aggregazione dovremo per forza di cose ricreare quell'equilibrio economico che le aziende debbono avere sapendo che non può esserci più una logica del piè di lista. Noi, cari colleghi, facendo le gare vere l'Umbria ha assunto alcune regole, nel senso che ci sono i contratti di servizio, il rapporto economico è regolato dal contratto di servizio, l'inflazione è quella che emerge dagli indici dell'inflazione, quindi non si può ripianare tout-court in base a richieste, ma ci sono regole appunto che disciplinano. Però su questo c'è stata già una prima riunione con le aziende, con le due Province e faremo un altro incontro nei prossimi giorni, perché questo tema delle risorse è ovvio che è un tema fondamentale del quale siamo consapevoli e che cercheremo di affrontare in piena collaborazione, sapendo, come diceva il Consigliere Cintioli, che in questa regione la compartecipazione ai costi del trasporto, se andiamo a vedere i bilanci degli enti locali dell'Umbria, è un discorso che ci porterebbe lontano perché sono pochi i Comuni e le Province non ne parliamo che compartecipano realmente, e di fatto i costi sono tutti sul Fondo regionale dei trasporti, a parte quei Comuni che hanno dato servizi aggiuntivi alla propria comunità e che quindi chiaramente aggiungono risorse.

Per quel che riguarda poi la questione Spoletina, che non fa parte della mozione, ma che è stata sollevata nella discussione, è ovvio che la Spoletina non dobbiamo mettere in capo a mala gestione o a situazioni che sono legate alla conduzione dell'azienda questo fatto che vede la Spoletina in una situazione di sofferenza economica. La Spoletina sappiamo bene che è in una condizione oggettiva di bassa utenza nelle proprie linee, ma d'altronde il trasporto pubblico locale è un mix - io dico - tra un servizio di carattere imprenditoriale e un servizio di carattere sociale. Ci sono zone intere della nostra regione che non possono essere lasciate senza servizio; quindi la Spoletina è in una condizione oggettiva territoriale di meno utenti che crea questa situazione di difficoltà economica.

Noi, giovedì pomeriggio, avremo un incontro con la Provincia di Perugia per esaminare attentamente questa situazione e per valutare insieme con i soci, appunto i soci che sono la Provincia di Perugia e il Comune di Spoleto, come far fronte a questa situazione perché è chiaro che vogliamo portare a termine le operazioni di cui ho parlato all'inizio, con un quadro di aziende che sono nella piena operatività. Quindi non metto neanche in considerazione il fatto che ci possano essere situazioni in cui la Spoletina non possa continuare in una situazione di continuità gestionale. Sapevamo bene che questi erano



problemi, non a caso la Spoletina è la realtà che ha spinto di più anche in una logica di integrazione dei servizi e delle società, in questi mesi.

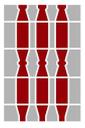
Quindi io penso che non sia “aria fritta”, come ha detto qualcuno, io penso che noi ci troviamo di fronte ad atti precisi, ci troviamo di fronte a impegni precisi firmati dai responsabili delle istituzioni che sono le dirette interessate e che sono socie di queste aziende.

Io l’ho detto all’inizio: è un’operazione complessa, lo sapevo, lo sapevamo, per tutte le motivazioni che ho detto e che tutti conoscono, quindi ritengo molto utile questa discussione in Consiglio regionale, perché è una discussione che aumenta il livello di consapevolezza di tutti. Perché parte dal massimo consenso democratico di questa Regione, aumenta la consapevolezza di tutti sull’esigenza, sull’urgenza di andare in questa direzione perché ne va, se volete, anche del futuro di queste aziende. Qualcuno prima diceva che questo è un pezzo di economia della nostra Regione: 1.300 dipendenti; io penso che, quando la prossima volta si faranno le gare, siccome questo sistema oramai va verso la totale liberalizzazione, la Spoletina, l’ATC, può darsi che forse l’APM se la sarebbe cavata meglio, a presentarci con un sistema così frammentato rischieremmo di vedere anche su questi servizi qualche gestore che magari viene da Torino, da Milano o forse da qualche paese non Italiano. Quindi credo che anche da questo punto di vista dobbiamo guardare con favore a questa operazione perché è una garanzia anche per il mantenimento in Umbria di questo patrimonio aziendale anche economico che questa Regione ha e ha costruito nei decenni scorsi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Rometti. Ha chiesto di intervenire l’Assessore Mascio, prego.

ASSESSORE MASCIO. Io vorrei solo aggiungere alcune notazioni a quanto già Silvano Rometti a nome della Giunta regionale ha comunicato e ha dichiarato al Consiglio regionale stesso. Come sapete, appunto, nella ripartizione delle deleghe le competenze relative alla mobilità su ferro la Presidente le ha attribuite a me, quindi in questo lavoro della holding noi, io e Silvano Rometti, lavoriamo di comune accordo ormai da oltre due anni per raggiungere questo obiettivo.

Mi corre l’obbligo, tuttavia, proprio in Consiglio regionale, portare un contributo, proprio perché - Silvano l’ha detto in maniera molto articolata e completa - la posizione della



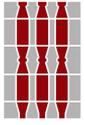
Regione dell'Umbria è sicuramente quella di ente che promuove questa holding che, ovviamente, noi come Giunta regionale abbiamo sempre spinto. Già la holding è un punto di mediazione avanzato per quanto riguarda il nuovo diritto societario, ma noi da sempre abbiamo parlato di azienda unica del trasporto. La Regione dell'Umbria partecipa con una sua azienda che è la Ferrovia Centrale Umbra, che al 100% è di proprietà della Regione dell'Umbria e in questo Consiglio regionale si più volte si è gridato, da parte soprattutto dell'opposizione, anzi, esclusivamente dell'opposizione, e fatto alcune dichiarazioni da questi banchi verso l'amministratore unico della Ferrovia Centrale Umbra, dichiarazioni spinte solo a propaganda.

Io mi sento di ringraziare sia l'amministratore unico della Ferrovia Centrale Umbra, Vannio Brozzi per il lavoro fatto in questi anni, che il Comitato dei Pendolari, che sempre ci ha spinto in una direzione forte per aumentare il servizio che davamo agli umbri. Oggi noi ci troviamo con una ferrovia completamente diversa e rinnovata a tal punto che quando anche nella mozione ci si invita a lavorare per la creazione della nuova organizzazione societaria associativa regionale per la mobilità in grado di perseguire gli obiettivi e con lo scopo di accrescere le opportunità, noi abbiamo semplificato la nostra stessa azienda regionale.

Noi arriviamo all'appuntamento della holding con una società di fatto asciugata perché già siamo convinti che alcune attribuzioni le potrà svolgere la holding. E lo notiamo anche da quanto, appunto, i pendolari ci dicono, e ai quali rivolgo un ringraziamento perché ci stimolano sempre di più a fare servizi migliori, perché sempre di più il ferro viene preso dai nostri concittadini umbri. Oggi, addirittura, abbiamo interrogazioni – io mi rivolgo anche a Lignani Marchesani che l'ha fatta su tutte e due le tratte – sul sovraffollamento nei nostri treni, cosa che era impensabile due anni fa, quindi significa che sempre di più la comunità umbra si aspettano da noi un servizio migliore.

Questo è per dire che, anche sul tema che lo stesso Lignani Marchesani ha sollevato e che non fa parte dell'oggetto della mozione ma della volontà da parte di Trenitalia di uscire dall'Unico Perugia, noi, ovviamente, questo problema l'affronteremo anche in altre situazioni.

La situazione di Trenitalia, come tutti voi sapete, è devastante, i libri contabili dicono di una situazione che è non solo prossima e simile, ma è peggiore di quella dell'Alitalia, sapendo che di fronte ad un fallimento di Trenitalia, non c'è, come ci sarebbe stato nel caso di Alitalia, nuove flotte che potrebbero acquisire quelle rotte, ma ci sarebbe il deserto. Qui c'è



una volontà da parte di Trenitalia di rimettere in discussione tutti i contratti di servizio a partire anche dai biglietti unici, che non solo attraverso questa lettera inviata dalla Guzzi è stata rivolta all'Umbria, e in particolare alla città di Perugia dove noi stiamo sperimentando l'Unico Perugia, ma è stata inviata a tutte le regioni d'Italia, a tutte le Città Metropolitane che utilizzano lo stesso schema.

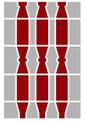
Si apre, quindi, un confronto serrato anche con Trenitalia perché noi sappiamo che la sperimentazione che stiamo facendo a Perugia la dovremmo estendere nel giro di due anni, e per questo noi stiamo dentro questa sperimentazione anche con risorse aggiuntive, a tutto il territorio regionale. Quindi non è un'uscita certa da parte di Trenitalia, ma è un momento di contrattazione che fa con le regioni e anche con il Governo nazionale. Su questo già un'interlocuzione si è aperta anche con il Ministro Matteoli, un'interlocuzione attenta, ovviamente, da parte delle regioni, ma anche dal Ministro stesso, e su questo noi ci auguriamo nelle prossime settimane di arrivare a raggiungere qualcosa di buono.

Però il punto è proprio questo: Silvano Rometti non ne ha accennato, ma in questo lavoro che stanno facendo i tecnici per vedere con quali quote entrare dentro la holding, la Regione dell'Umbria, con questa modesta ferrovia regionale, rischia, se entrasse con tutto l'asset, di avere oltre il 50%. Questo a testimonianza che il patrimonio che noi ancora oggi abbiamo attraverso la nostra ferrovia regionale è di tutto rispetto, proprio perché con 200 dipendenti abbiamo un patrimonio che sarebbe più del 50% di un'azienda, del resto di aziende che hanno 1.300 dipendenti.

Quindi va questa annotazione al Consiglio regionale per sapere che la Regione dell'Umbria, che promuove il processo della holding, entrerà ovviamente con l'FCU, a pieno titolo e si farà promotrice nel corso delle prossime settimane, perché i tempi li ha dettati anche molto bene l'Assessore Rometti: non possiamo andare oltre le prossime dieci settimane. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Chiedo al Consigliere Cintioli se intende replicare. Sì, ha cinque minuti.

CINTIOLI, Relatore. Cinque minuti, forse anche meno, brevemente perché intanto vorrei partire dagli interventi fatti dai due assessori, dall'Assessore Rometti e dall'Assessore Mascio, i quali non hanno mancato di evidenziare comunque la complessità dell'operazione. Diciamo da molti colleghi della minoranza in qualche modo era stato



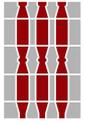
avanzato il dubbio che questa discussione di oggi fosse soltanto una discussione accademica, in realtà ci siamo accorti che la complessità del problema - vorrei ricordare quello che diceva adesso l'Assessore Mascio - che devo dire soltanto l'aggregazione societaria ha bisogno di un approfondito esame perché 200 dipendenti dell'FCU contro i 1.300 del sistema trasporto su gomma, però, dal punto di vista patrimoniale verrebbe a circa il 50%.

Quindi è anche un'operazione complessa perché oltre a coinvolgere le aziende, per quanto riguarda la parte legata al Consiglio di Amministrazione, c'è anche il coinvolgimento dei Comuni e quindi è un'operazione abbastanza complessa. Però devo dire che le parole di Rometti in qualche modo dovrebbero servire ad eliminare i dubbi e a tranquillizzare un po' anche i colleghi della minoranza perché lui stesso ha ribadito che questo processo, questo progetto ormai dovrebbe arrivare a conclusione prima del 2010. Non soltanto, ma Rometti auspicava che gli enti proprietari delle aziende, anche in considerazione della prossima scadenza elettorale, quindi l'avvicinarsi delle elezioni sia comunali che provinciali, in qualche modo accelerino questi processi.

Io lo devo anche ringraziare, venendo tra l'altro da quel territorio, per l'impegno che si è preso come Giunta insieme con l'Assessore Riommi di avviare quanto prima, credo, se non sbaglio e se non ho capito male, giovedì prossimo, questo incontro proprio per cercare anche di risolvere un problema che in qualche modo è strutturale, sicuramente non legato a una cattiva gestione, ma, come ricordava lui, ad una bassa presenza di utenza. Voglio soltanto ricordare che percentuale più percentuale meno credo che il ricavo dei biglietti della Spoletina copra a malapena il 30% dei costi compressivi che l'azienda ha. In un momento particolare, come quello che si ricordava all'inizio legato all'aumento del gasolio, ci rendiamo conto di come i problemi di questa società debbano essere affrontati e risolti probabilmente in maniera diversa rispetto alle altre aziende che hanno comunque bacini diversi, hanno territori molto più concentrati, molto più piccoli e quindi hanno anche dei costi di percorrenza sicuramente più bassi.

Io prendo anche atto di quello che lui sosteneva rispetto alle risorse che dal Governo sono arrivate alla Regione e che tranne 800 mila euro, che devono essere erogati per il rinnovo dei contratti, ci diceva che sono stati tutti quanti versati, però bisogna ricordare che anche qui, purtroppo, una parte di queste risorse, anziché essere destinate all'aumento dei costi, in realtà, sono state destinate al mancato trasferimento dell'IVA da parte del Governo.

Io non voglio sicuramente polemizzare con i colleghi della minoranza, prendo atto, tra



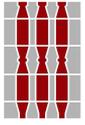
l'altro, degli interventi positivi sia della collega Girolamini che del collega Dottorini; vorrei, però soprattutto ricordare al collega Zaffini, che all'inizio del suo intervento faceva riferimento ad alcune cose che, secondo me, non trovano sicuramente riscontro nella nostra mozione: noi non vogliamo assolutamente che le risorse legate al trasporto pubblico locale siano gestite in maniera discrezionale né dalle aziende né dagli enti, e che soprattutto quelle risorse non vengano trasferite alla mobilità alternativa.

Proprio per essere ancora più chiaro e preciso, rileggo quello che io avevo sostenuto: e noi chiediamo, intanto, alla Regione, e quindi non è vero che non chiediamo alla Giunta di non adoperarsi, perché noi chiediamo alla Giunta regionale, come dicevo prima, di procedere velocemente a costruire l'azienda, la holding dei trasporti e poi passare all'azienda unica. Noi chiediamo, tra l'altro, alla Giunta che si adoperi presso il Governo nazionale perché, intanto, venga incrementato il Fondo nazionale dei trasporti, e che vengano destinate nuove risorse alla mobilità alternativa. Siamo anche convinti che, se non ci sono nuove risorse sicuramente quei progetti che devono essere integrativi e funzionali ad un corretto sviluppo del trasporto pubblico locale, non possano essere realizzati. Grazie.

ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE MAURO TIPPOLOTTI

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Dichiarazioni di voto, colleghi. Ha chiesto di intervenire il Consigliere Melasecche. Prego, Consigliere.

MELASECCHÉ GERMINI. Dichiaro il mio voto di astensione su questo documento, perché il documento in sé, come detto prima, è tutto sommato condivisibile. Devo sottolineare le mie perplessità dopo gli interventi degli assessori e, in modo particolare, del Consigliere Cintioli, perché ho il dubbio che in effetti questo documento serva a ben poco, è servito oggi a discutere e a parlare. In sé è valido, ma se rimarrà lettera morta, se come dice l'assessore non entriamo nella nuova azienda per la mobilità ferro-gomma, cosa che noi auspicheremmo, entriamo nell'anticamera; inoltre, non so se c'è un lapsus freudiano, quando dl'assessore Rometti parla che le prossime saranno "gare vere", vorrei ricordare che in merito a gare avvenute c'è la Magistratura che sta indagando, vuol dire che le gare fatte adesso non erano poi vere... (*Intervento fuori microfono dell'Assessore Rometti*)... Appunto, ma ci sono delle ragioni tecniche perché c'è stato un solo partecipante, e lei



dovrebbe saperlo, vedremo in futuro come andrà a finire.

La verità è che ad oggi sembra che non ci sia minimamente il coraggio di andare avanti. La logica del piè di lista rimane tutta, ho portato un esempio concreto: il trasporto scolastico a Terni. Soprattutto nel dibattito è mancato completamente un tema, che ogni tanto ricorre, almeno nei discorsi della Destra, e cioè quello della sussidiarietà.

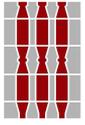
Qui sembra che si vada verso un'unica azienda, ma pubblico su pubblico i privati anche oggi hanno una marginalità assoluta, quindi il tema dell'efficienza è così enunciato ma non ci si crede. Io ricordo i principi enunciati dai Ministri Lanzillotta e Bersani, non so se questo Governo poi andrà a concretizzare, in passato non l'ha fatto il Governo di Centrodestra, ci auguriamo che, al di là di questa discussione, qualche passo avanti si faccia.

Questa è l'unica ragione per la quale il documento in sé non è negativo e quindi con buona volontà mi astengo, ma con un pizzico di delusione verificheremo le scadenze prossime. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. La parola al Consigliere De Sio. Prego, Consigliere.

DE SIO. Presidente, per dichiarazione di voto, per annunciare il voto contrario di AN in merito ad un atto che per quello che è stato il dibattito può anche avere fornito una sorta di tappa di aggiornamento rispetto ai lavori in corso, ma che proprio, però, emana da una mozione che, francamente, non sappiamo quanto fosse opportuna proprio in questo momento di aggiornamento e di *work in progress* che vi è intorno alla costituzione della holding, che appare, anche per le cose dette dall'assessore e i pensieri espressi, in qualche modo anche esplicitati in alcuni documenti, essere un qualche cosa che deve accompagnare verso la creazione di questa azienda unica.

Noi diciamo che nella mozione si va un po' oltre perché c'è un po' di tutto, c'è dall'inquinamento ai parcheggi, alla tariffa urbana, al traffico; viene richiamata la delibera 725/2006 che sappiamo oggi dobbiamo in qualche modo registrare come qualcosa che è rimasta ferma e inattuata; perché se oggi siamo nel 2008, - così come è stato ricordato anche dalla collega Modena - viene rinviato al DAP 2008/2010, la realizzazione di quello che era uno degli obiettivi, ce lo dobbiamo dire, perché poi alla fine le difficoltà lo sappiamo che esistono, ma nel momento in cui uno si candida a governare, fa un programma, un programma di legislatura, dice che nei primi due anni dovrebbe fare delle cose e poi non vengono fatte; uno dal punto di vista della maggioranza sarà

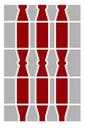


maggiormente indulgente, dal punto di vista dell'opposizione non crediamo di poterlo essere, quindi dobbiamo registrare che per due anni non si è riusciti a creare quel percorso, che non è l'approdo definitivo, perché abbiamo detto l'approdo definitivo è la possibilità di fare un'azienda unica, ma era il percorso mediano che doveva poi portare a una valutazione. E credo che questo sia un elemento, che ricordava anche la Consigliera Girolamini, essere troppo lungo e che, rischiando di essere troppo lungo, rischia poi di far diventare definitivo quello che in qualche modo doveva essere provvisorio.

Poi per entrare anche nel merito della mozione, che è cosa diversa dalle comunicazioni che comunque danno una lettura di ciò che sta accadendo e di come le varie amministrazioni locali e le varie aziende si stanno muovendo sull'argomento, dicevo, nella mozione viene sottolineato un punto che è in qualche modo in difformità da quanto previsto dalla finanziaria del 2008, al comma 305, laddove prevede che le risorse destinate al trasporto pubblico locale devono escludere interventi sulla mobilità alternativa. Nella mozione viene chiesto, invece, che questo aspetto venga in qualche modo cambiato, destinando, quindi, i fondi del trasporto pubblico locale anche alla mobilità alternativa.

Noi su questo aspetto siamo contrari, l'ha detto prima il collega Zaffini, per due motivi: prima di tutto perché i progetti, che sono stati fatti sulla mobilità alternativa e che possono essere progetti utili anche a snellire, a favorire un aumento di quello che è l'offerta del trasporto pubblico locale, sono progetti nati da programmi delle amministrazioni, non sono stati progetti che sono stati costruiti con il consenso, se vogliamo, della Regione dell'Umbria e degli altri soggetti interessati alla mobilità, è qualcosa che può essere integrato, ma deve essere integrato, innanzitutto, una volta che sarà stata verificata l'efficienza di tutto questo, e soprattutto non togliendo risorse essenziali - e qui c'è una ripetizione - al mantenimento dei servizi minimi.

Il discorso sulla mobilità alternativa è importante, interessante, deve essere integrato, ma il richiamarlo in questa mozione, nel momento in cui si va a costituire la holding, diventa un passaggio delicatissimo, perché è stato ricordato che addirittura ci arriviamo con un approccio diverso tra aziende e istituzioni. Tant'è che c'è chi entra direttamente come istituzione e chi - proprio per una sua natura anche solida della compagine societaria - entra direttamente con il proprio ramo d'azienda; essendoci già queste difficoltà aggiungere che qualcuno, oltre a conferire patrimoni, capitali, anche in potenza di quello che sarà lo sviluppo, e che ci siano altri che magari conferiscono i debiti, io credo che questo aspetto, proprio per la costruzione di questo passaggio, debba essere ben



monitorato.

Quindi il fatto che la mozione metta tra i pochissimi punti della sua deliberazione, nel dispositivo, il fatto che vi debba essere lo spostamento delle risorse del trasporto pubblico locale alla mobilità alternativa credo che questo sia un aspetto che andava almeno derubricato dalla mozione. Anche perché, e concludo, io credo che sia fondamentale, prima di arrivare alla costituzione della holding, procedere alla rivisitazione dei servizi minimi essenziali, e questo deve avvenire attraverso il Piano dei trasporti, ma non dopo. Dopo si costruisce un vestito che è calibrato su quelle che sono le esigenze delle proprietà, delle società, della nuova holding.

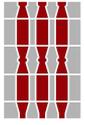
Noi, invece, dobbiamo come Regione dell'Umbria e come servizio pubblico, individuare, proprio nella visione del bacino unico regionale, che siamo noi, con il Piano regionale trasporti, individuare quali sono i servizi minimi essenziali e quali saranno quindi le condizioni per le quali le aziende private, che verranno semplificate in due aziende, dovranno attenersi ai profili che noi abbiamo individuato.

Credo che questo dovrà essere il contenuto di una discussione sulla costituzione della holding. La mozione va al di là perché in qualche modo ha introdotto - e su questo possiamo cogliere l'aspetto positivo - la possibilità di un aggiornamento, ma, francamente, va ben al di là di quelle che erano, appunto, le possibilità di avere un'informazione, ma senza introdurre elementi che, anzi, rischiano di confondere ancora di più il quadro intorno a questo problema.

Quindi anche per questo noi voteremo contro la mozione proposta dai firmatari del Partito Democratico ed altri.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola alla Consigliera Girolamini, prego. Colleghi, chiedo da parte dell'aula un po' di attenzione, siamo in dirittura di arrivo dell'atto. Prego, Consigliera.

GIROLAMINI. Siamo in dirittura di arrivo. La mozione ovviamente ha consentito di fare una discussione molto importante, ma a mio parere, e così come ho cercato di dire prima, ha una parte di insufficienza che è quella di dire: noi chiediamo al Governo ulteriori risorse, come è giusto che sia e il mantenimento degli impegni da parte del Governo. Altrettanto però chiediamo a noi e alla nostra Regione di fare la nostra parte, quindi di accelerare rispetto alla questione della holding, ma soprattutto di accelerare rispetto all'azienda unica



regionale, di accelerare i tempi perché, ovviamente, dobbiamo definirli in maniera realistica e non nelle buone intenzioni, e su questo io credo che avrebbe dovuto spingere un po' di più.

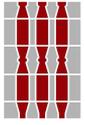
Dopodiché, vorrei semplicemente sottolineare una perplessità, e cioè: io credo che noi dobbiamo nelle discussioni rimettere un po' a posto i vari soggetti, i vari protagonisti.

La Regione approva gli atti di programmazione e mette le risorse al pari dei soci delle aziende che sono le istituzioni provinciali e comunali e che sono quelle che mettono le risorse. Non esiste - e quindi questo veramente mi preoccuperebbe grandemente - consiglio di amministrazione nominato dagli enti, dalle istituzioni che possa avere un'autonomia diversa da quelli che sono gli atti di programmazione delle istituzioni tutte. Sarebbe davvero un disastro perché qui non parliamo di società private, qui parliamo di società che comunque gestiscono risorse pubbliche su input di programmazione di scelte e priorità che sono di carattere pubblico.

Quindi noi dobbiamo continuare a chiedere che la Regione, per la parte di sua competenza, possa dare risposte più incisive e più immediate. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consiglieria. La parola al Consigliere Fronduti.

FRONDUTI. Nel ribadire quanto affermato e dichiarato dal nostro Capogruppo Fiammetta Modena, esprimo il nostro voto contrario. Prendiamo atto della valenza politica di questa mozione, che in pratica costituisce un'interrogazione importante nei confronti della Giunta, e che, a differenza di quello che ha detto l'assessore, è in ritardo notevole sull'attuazione del programma previsto dalla 422 e che prevedeva, oltre l'iniziativa del privato, anche la concorrenza. Ricordiamoci bene che su alcuni dei punti fondamentali – decentramento amministrativo, superamento degli assetti monopolistici, integrazione modale tariffaria, miglioramento, salvaguardia dell'ambiente – siamo profondamente indietro. Ma è curioso quello che è stato detto di variegato tra le città chiuse, etc., è curioso anche il senso della mozione, cioè: da un lato, si parla della holding, sulla quale ancora dobbiamo approfondire moltissimo perché da quello che ho capito diventano holding, mantenendo però le società attuali con gli stessi consigli di amministrazione, con le stesse indennità, con la stessa potenzialità degli addetti e dei dipendenti; dall'altro, come intermodale, c'è una richiesta al primo punto relativa al Governo dei contributi per il discorso della mobilità alternativa. Mobilità alternativa, che purtroppo in certe situazioni, quelle già attuate, tipo Perugia, - il



PUM di Perugia come ricordava il Consigliere Lignani Marchesani è stato un fallimento completo fino ad oggi -, parliamo di Minimetrò, delle rotonde senza le corsie di accelerazione, e quindi questo discorso non si può attuare se non con l'autonomia piena degli enti locali.

Non dimentichiamo anche le gare, noi abbiamo gare, ad esempio: abbiamo da due mesi la Villa Pitignano con l'FCU che ha bloccato i lavori, una gara di 6 milioni e mezzo con il 34% di ribasso a una ditta campana, comunque sia questa crea delle profonde difficoltà nella zona di Villa Pitignano e Ponte Felcino.

Quindi io credo che ancora occorra riflettere su questa mozione, soprattutto sui riferimenti emersi in questo dibattito e non credo che chiedere soldi al Governo sia un obiettivo così importante, come la mobilità alternativa possa richiedersi senza dei progetti approvati e senza convergenze e parametrizzazioni con gli enti locali, che saranno i veri protagonisti di questa attuazione. Quindi il voto nostro di Forza Italia è un voto contrario a questa mozione. Grazie.

PRESIDENTE. Colleghi, grazie, prendiamo posto. Votiamo.

Metto in votazione l'atto 1261: mozione legata ai trasporti pubblici locali, holding trasporto pubblico locale e mobilità alternativa. Colleghi, previo aggiustamento della propria postazione, votare.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Con questo atto abbiamo concluso il dibattito di oggi. Signori Consiglieri, ricordo che la prossima convocazione è prevista per l'11 novembre, grazie. La seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 12.38.