

VIII LEGISLATURA

XXVI SESSIONE STRAORDINARIA

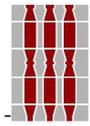
RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 5 dicembre 2006
(antimeridiana)

Presidenza del Presidente TIPPOLOTTI MAURO
Vice Presidenti: Mara GILIONI - Enrico MELASECCHIE GERMINI

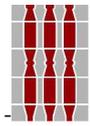
INDICE

Oggetto n. 1	
Approvazione processi verbali di precedenti sedute	pag. 1
Presidente	pag. 1
Oggetto n. 2	
Comunicazioni del Presidente del Consiglio Regionale	pag. 1
Presidente	pag. 1
Comunicazioni della Giunta Regionale sulla questione della holding dei trasporti	pag. 2
Presidente	pag. 2, 7, 9, 13 15, 18, 22 24, 28, 32 38, 41, 43
Assessore Rometti	pag. 2, 38
Sebastiani	pag. 7, 9
Bracco	pag. 8
Modena	pag. 9
Dottorini	pag. 13
Vinti	pag. 16
De Sio	pag. 18



Nevi
Girolamini
Zaffini
Masci

pag. 22
pag. 24, 43
pag. 28, 41
pag. 33



VIII LEGISLATURA

XXVI SESSIONE STRAORDINARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Martedì 5 dicembre 2006

(pomeridiana)

Presidenza del Presidente TIPPOLOTTI MAURO

Vice Presidenti: Mara GILIONI - Enrico MELASECCHE GERMINI

INDICE

Oggetto n. 123

Precariato presso l'Azienda Ospedaliera di Perugia
– Adozione di iniziative finalizzate alla stabilizzazione
dei rapporti di lavoro

Presidente

pag. 44
pag. 44, 45, 49,
50, 52, 54,
55, 56, 57
58

Carpinelli

pag. 44, 52,
55, 58

Vinti

pag. 45

Nevi

pag. 49

Modena

pag. 50, 57

Laffranco

pag. 52, 58

Bracco

pag. 54, 59

Sebastiani

pag. 55, 58

Baiardini

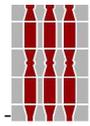
pag. 56

Tracchegiani

pag. 57

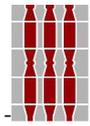
Oggetto n. 202

Manovra finanziaria 2007 – Penalizzazione dell'Umbria –
Rispetto degli impegni già assunti dal precedente Governo



**riguardanti gli investimenti nei settori delle infrastrutture, dei servizi sociali,
dell'economia, della ricostruzione post terremoto e della salvaguardia
dei beni culturali**

Presidente	pag. 60 pag. 60, 61, 62 63, 64, 65
Dottorini	pag. 60, 62, 63
Zaffini	pag. 60
Vinti	pag. 60, 62, 65
Laffranco	pag. 61
De Sio	pag. 61, 64, 65
Bracco	pag. 65



VIII LEGISLATURA XXVI SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO

La seduta inizia alle ore 10.25.

PRESIDENTE. Constatata la non presenza del numero legale si sospende la seduta.

La seduta è sospesa alle ore 10.27.

La seduta riprende alle ore 10.50.

PRESIDENTE. Collegli, prendiamo posto. Bene, collegli, se prendiamo posto, possiamo cominciare. Constatata la presenza del numero legale, dichiaro aperta la seduta.

OGGETTO N. 1

APPROVAZIONE PROCESSI VERBALI DI PRECEDENTI SEDUTE

PRESIDENTE. Do notizia del deposito presso la Segreteria dei processi verbali relativi alle sedute del 28.11 e del 29.11, se non vi sono osservazioni, questi verbali si intendono approvati.

OGGETTO N. 2

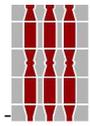
COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE

PRESIDENTE. Comunico l'assenza per motivi istituzionali della Presidente Lorenzetti.

Comunico che l'Ufficio di Presidenza, sentiti i Presidenti dei Gruppi Consiliari, ha deciso, ai sensi dell'art. 69 – comma terzo – del Regolamento interno, di iscrivere all'ordine del giorno il seguente argomento:

OGGETTO N. 202

Manovra finanziaria 2007 – Penalizzazione dell'Umbria – Rispetto degli impegni già assunti dal precedente Governo riguardanti gli investimenti nei settori delle infrastrutture, dei servizi sociali, dell'economia, della ricostruzione post terremoto e della salvaguardia dei beni culturali.



Mozione dei consiglieri Lafranco, Modena, Sebastiani e Zaffini

Atto n. 640

(Intervento fuori microfono del consigliere Lafranco)

PRESIDENTE. Consigliere Lafranco, la richiamo perché non c'è discussione sulle comunicazioni e lei conosce meglio di me il regolamento in quanto ha fatto parte del precedente Ufficio di Presidenza; se continua, sarò costretto a richiamarla.

Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha dato notizia, ai sensi dell'art. 20/bis, comma terzo, della legge regionale 21/03/95, n. 11 e successive modificazioni ed integrazioni, di aver emanato i seguenti decreti:

- N. 220 del 24/11/2006, concernente: "Commissione provinciale per la determinazione delle indennità di esproprio di Perugia ai sensi del D.P.R. 327/2001 e della l.r. 52/98";
- N. 221 del 24/11/2006, concernente: "Nuova composizione del Consiglio delle Autonomie locali";
- N. 222 del 24/11/2006, concernente: "Legge 29/12/1993, n. 580 e decreto ministeriale U 24/07/1996, n. 501. Sostituzione di un componente dimissionario del Consiglio della Camera di Commercio di Perugia".

Comunico che il consigliere Vinti ha apposto la propria firma alla mozione presentata dai consiglieri Carpinelli, Bracco, Dottorini e Girolamini (Atto n. 383 – oggetto 123).

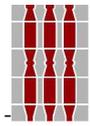
COMUNICAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE SULLA QUESTIONE DELLA HOLDING DEI TRASPORTI

PRESIDENTE. Prego, assessore Rometti.

ASSESSORE ROMETTI. Grazie, Presidente. Questa richiesta del Consiglio regionale ci consente di illustrare un provvedimento che altrimenti non sarebbe arrivato...

PRESIDENTE. Per favore!

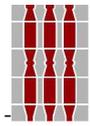
ASSESSORE ROMETTI. ... Non sarebbe arrivato in Consiglio regionale perché, dicevo..., questa richiesta del Consiglio regionale consente di illustrare un atto che altrimenti non sarebbe arrivato in



questa sala, sul quale noi non dobbiamo fare provvedimenti legislativi, né tantomeno deliberare di Giunta regionale perché è un percorso che in buona sostanza è in mano ai soggetti proprietari delle società e che non coinvolge direttamente decisioni degli organi dell'Amministrazione regionale. Com'è nell'ordine del giorno, si tratta di riorganizzare il nostro sistema di trasporto regionale: la mobilità e i trasporti sono in questo momento, credo, in tutte le città, insieme al tema della sicurezza, i due temi più importanti, più rilevanti che riguardano la vita e il funzionamento delle città in genere, e quindi è un tema di grande importanza, è un tema sul quale, anche come Regioni, nell'interlocuzione con il Governo abbiamo posto come questione prioritaria di inizio Legislatura, il Governo si è impegnato progressivamente a far sì che vengano recuperate anche alcune disattenzioni, chiamiamole così, riscontrate nell'ultimo periodo, una per tutte il fatto che non c'è stata nel 2005 neanche la corresponsione dell'IVA sui contratti di servizio, questo per il bilancio dell'Amministrazione regionale ha riguardato un'uscita assolutamente importante, circa 7.000.000,00 euro. Quindi un fatto di grande rilevanza e che incide sull'economia complessiva anche di una comunità, che incide sulla qualità ambientale delle città, sulla congestione e su tanti fatti di grande rilievo.

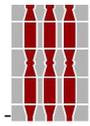
C'è un problema che riguarda il trasporto che a livello nazionale è di un crescente costo dei servizi per dinamiche di costi che aumentano, pensiamo al gasolio: solo quest'anno c'è stato un incremento notevole. Nell'assestamento di bilancio che avete approvato qualche giorno fa, avete visto che sotto la voce trasporti c'era una previsione che in gran parte era legata proprio all'aumento del costo dei combustibili, quindi c'è un problema di sostenibilità finanziaria di lungo periodo legata al trasferimento dello Stato di cui dobbiamo porci il problema. C'è un sistema a livello nazionale che comunque non è stato ancora liberalizzato, noi in Umbria abbiamo fatto le gare, ma in giro per l'Italia questo ancora non è avvenuto, c'è un problema più generale insomma di qualità dei servizi che devono essere sempre più aderenti alla domanda di mobilità che gli utenti pongono e che esiste oramai in tutte le città.

In Umbria la situazione è migliore. Il sistema umbro dei trasporti è composto da 4 aziende che sono proprietarie, delle quali sono proprietari gli Enti locali, una la Regione, la Ferrovia Centrale Umbra, tre che riguardano diciamo il trasporto su ferro, tre deputate al trasporto su gomma, che sono l'APM di Perugia, l'ATC di Terni e l'Azienda Spoletina, appunto nell'area dello spoletino. Poi nell'ambito di questi bacini, di questi sistemi ci sono aziende private che concorrono all'attuazione e all'esecuzione dei servizi, e poi abbiamo il sistema delle Ferrovie dello Stato che comunque in parte svolgono una funzione di trasporto pubblico locale. Parliamo di oltre 1.500 addetti, di 36 milioni di chilometri nell'ambito della nostra Regione, fra gomma e ferro, parliamo di 80.000.000,00 euro del fondo regionale che viene destinato al trasporto pubblico locale. Noi in Umbria, come abbiamo detto, diversamente da altre Regioni abbiamo iniziato a liberalizzare il sistema, ci sono tante gare e i servizi sono stati affidati proprio l'anno scorso. Gli indici di costo del trasporto della



nostra Regione sono più bassi a livello nazionale. Noi spendiamo in Umbria 1,6 euro a chilometro, mentre i costi in altre realtà superano anche di molto in alcuni casi i 2,00 euro a chilometro. Però sono costi destinati a crescere per le dinamiche, per le questioni che dicevo prima, sui costi del personale, il costo dei carburanti, l'ammmodernamento dei mezzi e tutto quello che è necessario fare per mantenere e migliorare la qualità dei servizi. Quindi è un sistema in Umbria che ha già dato buona prova di sé, pensiamo all'APM che ha vinto gare fuori dalla nostra Regione, quindi vuol dire che è un'azienda competitiva che è stata in grado di acquisire servizi in altre zone del nostro Paese, è un sistema quindi che ha dato buona prova di sé, che funziona bene, abbastanza bene, ma che ha margini di miglioramento, come sempre peraltro, infatti le cose si possono sempre migliorare. E quindi noi abbiamo, dopo aver affrontato due-tre questioni, diciamo, di prima emergenza, con le aziende che erano appunto quelle legate al pagamento dell'IVA, legate a vicende che riguardavano i contratti di lavoro, abbiamo condiviso con i soggetti proprietari che sono le due Province, che sono il Comune di Perugia, il Comune di Terni e il Comune di Spoleto, un accordo, e insieme a me ha lavorato a questo progetto, e sta lavorando a questo percorso il collega Masci – che questa mattina è a Roma per altri impegni istituzionali –, abbiamo condiviso con questi Enti e anche con le aziende, un percorso che potesse seguire due direttrici: la prima è quella di migliorare e integrare la gestione di queste aziende, andando sempre di più verso una semplificazione dell'assetto delle aziende stesse, questo appunto può consentirci di avere risparmi sotto il profilo della gestione, pensiamo a tante funzioni che possono essere svolte unitariamente, che invece in questo momento ogni azienda organizza per conto proprio gli acquisti, le manutenzioni, i servizi tecnici, i servizi commerciali, i servizi amministrativi, i servizi informativi, la tesoreria. Sono tutte funzioni e attività che ogni azienda, pur riferendosi agli Enti pubblici, agli Enti locali della nostra Regione, ogni azienda organizza per conto proprio. E credo che da questo punto di vista si possano ottenere benefici ed economie di scala che possono consentire anche risparmi, soprattutto appunto se vogliamo dare una - come dire - sostenibilità di lungo periodo a questo settore dei nostri servizi. C'è poi tutta un'altra parte che potremmo conseguire in una logica di integrazione di queste aziende che è una migliore programmazione dei servizi, noi qui ancora scontiamo alcune situazioni che debbono essere affrontate.

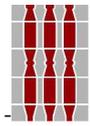
Ci sono raddoppi di servizi nelle tratte ferro-gomma, se noi pensiamo alla zona nord del Comune di Perugia, L'FCU viene da Perugia, da tante frazioni del nord del Comune di Perugia, tanti pullman vengono a Perugia da quella parte del territorio comunale, e sono sempre servizi che alla fine paga il sistema degli Enti locali umbro, così come penso che da Ponte San Giovanni abbiamo innumerevoli corse di treni e di autobus, che quotidianamente servono la città ma che sono sicuramente dei doppioni che si possono razionalizzare. Penso anche che nell'area urbana ci sono situazioni da affrontare, ogni mattina vediamo in Piazza Italia centinaia di pullman, abbiamo la scala mobile che parte da Piazza Partigiani, quindi una programmazione unitaria di questi servizi



in ambito regionale - ci sono esempi che poi valgono per tutti i bacini della nostra Regione - può consentirci di affrontare in modo unitario, appunto, in una dimensione regionale, eliminando sovrapposizioni e anche competizioni tra aziende perché le aziende sono portate – come dire – a servire al meglio il proprio bacino anche se magari l'azienda che effettua il servizio nel territorio confinante svolge servizi che poi vanno a toccare quelle stesse realtà. Quindi, una organizzazione unitaria di questo sistema, di queste aziende può sicuramente consentirci di affrontare e di pianificare meglio tutta la gestione e l'erogazione dei servizi.

E da questo punto di vista, nel protocollo è appunto previsto questo obiettivo che noi cercheremo di aiutare anche con un'analisi precisa della situazione che i nostri uffici stanno facendo. Quindi, il primo obiettivo è quello di unificare il più possibile questo sistema. Nel protocollo, come avete visto, c'è scritto holding o altra struttura societaria. Non abbiamo parlato di azienda unica perché in questo momento non vediamo esserci le condizioni, abbiamo oltre tutto dei contratti di servizio in essere con le singole aziende che hanno una loro scadenza e che quindi in buona sostanza impedirebbero anche formalmente di poter eliminare questo tipo di assetto che abbiamo in questo momento. Però, una holding, altro strumento in questo momento, i nostri tecnici non lo hanno individuato: una holding regionale può accorpare, può aggregare queste aziende in maniera tale che progressivamente quando gli Enti locali saranno convinti e saranno - diciamo - d'accordo si potrà perseguire anche qualcosa di più ambizioso che appunto un'azienda unica regionale. L'altro obiettivo contenuto nel protocollo è quello di fare una verifica anche sui servizi minimi che vengono erogati nei singoli bacini e come viene ripartito il fondo regionale ai vari bacini, alle varie aziende di trasporto.

Da questo punto di vista anche qui è partito un lavoro che si porterà avanti nelle prossime settimane. Complessivamente credo che noi con questa operazione dobbiamo anche avere l'obiettivo di prepararci in futuro a rendere più competitivo il nostro sistema, l'anno scorso abbiamo fatto le gare per l'affidamento dei servizi, il sistema era parzialmente liberalizzato, credo che in prospettiva quando ci sarà la scadenza delle gare degli affidamenti attuali dovremo fare i conti con una competizione anche più agguerrita. Quindi se in futuro noi avremo un'azienda che avrà la dimensione, la forza e la qualità gestionale per essere realmente competitiva, potremmo evitare quello che è già successo in altri servizi dove, attraverso – diciamo – le gare, poi ci siamo trovati a perdere una parte anche importante della nostra economia, perché poi sono aziende che rappresentano un prezzo dell'economia umbra e sulle quali gli Enti pubblici hanno investito. Quindi, un'operazione insomma che tende a recuperare la sostenibilità economica di questo sistema, tende a investire sulla qualità e sui costi del servizio, un'operazione vera, non di facciata, senza creare sovrastrutture, questa holding dev'essere uno strumento che non aggiunge sovrastrutture o non aggiunge consigli d'amministrazione, io penso che gli stessi Presidenti delle società possano far parte di un organismo unitario che coordina l'attività e dà un governo al

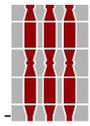


sistema dei trasporti.

Ci possiamo proporre e preparare per la fase in cui arriverà – come dicevo – anche in questo settore dei servizi, una competizione più agguerrita magari da soggetti che vengono anche da altre parti e anche dall'estero come è avvenuto appunto per altri servizi pubblici. È un atto, questo, che ha già avuto alcuni momenti di confronto e di passaggio. Al tavolo del patto generale addirittura ci è stato chiesto più coraggio, di essere addirittura più decisi verso una semplificazione del sistema, i sindacati stessi, e noi abbiamo avuto confronti con il mondo sindacale sia di categoria che con quelli a livello confederale, mi sembra di avere riscontrato una condivisione perché dal loro punto di vista, ma che dev'essere anche il nostro, si rendono conto che la sostenibilità economica di lungo periodo è anche una garanzia per i dipendenti, per i lavoratori che possono – come dire – non trovarsi di fronte ad una situazione di precarietà, di crisi economica di un sistema, sul quale sicuramente non avremo in futuro disponibilità di risorse illimitate. Lo vediamo anche dal nostro bilancio regionale.

Credo che, perseguendo questa strada, possiamo raggiungere questi obiettivi, possiamo liberare risorse, è un'espressione questa che ha dato adito a qualche – diciamo così – riflessione o valutazione. Quando parliamo di liberare risorse non significa che tali risorse, che vengono spese o utilizzate in qualche bacino, magari vanno a finanziare nuove infrastrutture presenti in altri territori. Ogni bacino, facendo economie - le ho elencate prima - libera risorse che poi possono essere riutilizzate per migliorare e potenziare i servizi in quella realtà; quindi non debbono esserci dubbi o riserve sul fatto che si debbano operare trasferimenti da una zona della Regione a un'altra. È un'operazione, come ho detto, che non possiamo imporre per legge, perché non è con una legge regionale che noi possiamo riorganizzare questo sistema, in quanto come accennavo prima, c'è l'autonomia organizzativa e decisionale di Enti, delle Province, dei Comuni che hanno la piena titolarità di queste scelte. E' del tutto evidente che una posizione forte del Consiglio regionale, come è una posizione forte - mi sembra di aver visto delle categorie sociali - e chiara quella del mondo sindacale, può rafforzare, può aiutarci a portare avanti questo percorso anche difficile, perché avete letto anche voi, c'è un dibattito, quando si parla di riforme che vanno a incidere in maniera così importante su assetti, su situazioni preesistenti, anche su interessi, non è che troviamo sempre la strada spianata, ci sono difficoltà, ci sono ostacoli che dobbiamo superare. E' evidente che un pronunciamento chiaro del Consiglio regionale può darci una mano per poter raggiungere i risultati, gli obiettivi che ci proponiamo in questo documento.

È un documento iniziale, non dobbiamo pensare che tutto è facile o sia stato conseguito, è un accordo tra Enti, si sta lavorando nella fase istruttoria, c'è già una bozza di Statuto che dobbiamo sottoporre agli Enti che sono coinvolti, però insomma, siamo nel mezzo di questa strada ed è appunto importante che questa mattina, da questa discussione ci possa essere anche un sostegno che rafforza questa scelta che noi come Giunta regionale abbiamo voluto fare, inserita



per altro in un quadro più complessivo di riforme che tutti conoscete, e anche sui servizi pubblici locali, anche se il trasporto nella partita dei servizi pubblici locali ha una sua peculiarità perché, mentre gli altri servizi si sostengono e si finanziano con la tariffa, oramai con – diciamo – la nuova normativa di settore acqua, la tariffa deve corrispondere al costo del servizio, nei rifiuti lo stesso, e anche negli altri servizi, nel trasporto non è così perché il costo del biglietto, quanto pagano gli utenti, copre poco più di un terzo del servizio stesso, però anche in questo servizio, come negli altri, voi avete visto che l'input che si cerca di dare a tutta questa parte dell'Amministrazione regionale è una dimensione regionale, per poi essere magari anche più - come dire - aperti alle alleanze extra regionali. Credo che qui il localismo e il municipalismo sia un fatto che dobbiamo un po' mettere da parte perché altrimenti, e lo stiamo vedendo in altre realtà che dove le cose stanno andando avanti, dove altrimenti noi rischiamo di perdere un patrimonio di aziende, di professionalità, anche di economia, perché rappresentano un'occasione di lavoro, dei posti di lavoro per tanti lavoratori, rischieremmo appunto di perdere una parte importante, costruita in anni, del nostro assetto amministrativo e gestionale umbro. Quindi, non aggiungo altro, eventualmente poi se ci saranno chiarimenti, intervengo nella fase di replica.

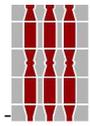
PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Ha chiesto la parola il consigliere Sebastiani.

SEBASTIANI. Vorrei fare una pregiudiziale nel senso che ho ascoltato con attenzione quello che ha detto l'Assessore, però io non ho un atto che dica quello che lui ha cercato di illustrare questa mattina... (*Intervento fuori microfono del consigliere Vinti*)... non ho capito, non si può mettere il Consiglio regionale di fronte al fatto compiuto. Un minimo di rispetto verso il Consiglio. Che ci dia l'Assessore, la Giunta un atto per poter seguire perché io non ho niente. L'Assessore ci ha raccontato che è stato sulla luna questa mattina, perché io non ho niente.

PRESIDENTE. Consigliere, era il suo intervento questo? Lo considero come il suo intervento?

SEBASTIANI. Chiedo la sospensione del Consiglio tre minuti per capire che cosa dobbiamo fare.

PRESIDENTE. Scusate, io richiamo tutti i Consiglieri a un minimo di correttezza e di esposizione a norma di Regolamento della discussione consiliare. Quindi con tranquillità non c'è nessun nervosismo, se c'è qualche equivoco da chiarire, lo chiariamo. Ricordo a tutti che, a seguito di una richiesta dei capigruppo dell'opposizione la Conferenza dei Presidenti e l'Ufficio di Presidenza hanno deciso di porre in discussione in questo Consiglio regionale le comunicazioni da parte della Giunta regionale sulla questione della holding dei trasporti, che a seguito di notizie apparse sulla



stampa, a seguito di una convenzione firmata tra la Regione, la Provincia, Perugia e Terni, il Comune di Terni, Perugia e Spoleto pone - protocollo d'intesa, non è convenzione - poneva la questione politica della holding dei trasporti, su questa materia e con questa tipologia di discussione abbiamo concordato la discussione.

Quindi non c'era né un documento di programmazione, come normalmente avviene o si richiede per altri atti da sottoporre al Consiglio. C'erano le comunicazioni richieste da parte della Giunta su questa materia a seguito del protocollo d'intesa. Questo è il quadro di riferimento, quindi qualsiasi cosa richiesta fuori da questo quadro non è pertinente alla discussione. Richiamo tutti i consiglieri sull'ordinamento della discussione, quindi possiamo intervenire o sul merito o sull'ordine dei lavori. C'è una richiesta di sospensione, che comunque valuteremo, del consigliere Sebastiani. Consigliere Bracco.

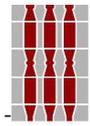
BRACCO. Presidente, sull'ordine dei lavori. Sono un po' sorpreso dell'intervento del collega Sebastiani perché esiste un atto che credo sia stato all'origine della convergente richiesta di dedicare una parte della seduta di oggi al tema dei trasporti, e quell'atto era il protocollo d'intesa siglato dalla Regione con gli enti proprietari delle aziende trasporti nel maggio 2006, quindi nel maggio scorso. Io avevo capito che la richiesta che veniva dall'opposizione, che è stata sollecitata anche dalla maggioranza e peraltro credo anche dalla Giunta, era a discutere – diciamo - il protocollo d'intesa e le linee che in qualche modo lì erano sintetizzate, quindi il documento di partenza, accanto alle comunicazioni dell'assessore Rometti, credo che sia il protocollo d'intesa, cioè non c'è bisogno di un atto aggiuntivo perché il protocollo d'intesa... *(Intervento fuori microfono del consigliere Sebastiani)* ...il protocollo d'intesa...

PRESIDENTE. Per favore!

BRACCO. Scusa, ma io sono sorpreso perché il protocollo d'intesa è del 3 maggio 2006, è una delibera della Giunta regionale, credo che tutti i consiglieri che hanno chiesto la discussione ne fossero in possesso, come lo siamo noi, perché lo conosciamo dai giorni successivi alla sua approvazione. Quindi è un atto pubblico, non è un atto privato, e come tale credo che sia reperibile per tutti.

PRESIDENTE. Quindi lei interviene contro la sospensione.

BRACCO. Io credo che il punto di partenza sia un atto che ha sei mesi di vita quindi non è nemmeno una cosa avvenuta l'altro ieri, per cui semmai potrei dire altro, che noi dobbiamo



discutere questa mattina mozioni che abbiamo visto solo adesso, questo è un altro problema.

PRESIDENTE. Se possiamo risolverla così: tenendo conto delle cose che cercavo di dire io rispetto alla conoscenza dell'argomento che discende da questo protocollo d'intesa, davamo per scontato che la richiesta fatta a suo tempo per discutere di questa cosa fosse contenuta anche nella conoscenza dell'atto stesso. Comunque stiamo provvedendo per ulteriore elemento di informativa al Consiglio regionale alla fotocopiatura dell'atto per ulteriore conoscenza, lei ce l'ha certo, lo davvo per scontato, per ulteriore atto di cortesia. E se va bene... allora, se va bene così, consigliere Sebastiani, può ritirare la richiesta di sospensione e distribuiamo l'atto per conoscenza che è già ampiamente a conoscenza dei consiglieri?

SEBASTIANI. Ritiro la mia proposta.

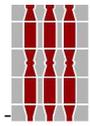
PRESIDENTE. La parola al consigliere Modena.

MODENA. Non vorrei adesso impegnare parte dell'intervento in una difesa del collega Sebastiani, però credo che a fondo della sua richiesta ci sia poi nella sostanza un problema che la minoranza si è posta, non solo quando è apparsa la delibera della Giunta con il protocollo che era stato firmato, ma poi successivamente quando i giornali locali hanno dedicato un paio di pagine alla vicenda della holding e ci siamo detti a questo punto che forse era il caso che il Consiglio regionale di questa vicenda parlasse, non fosse altro perché rientra in alcune questioni fondamentali che attengono da una parte a tutto quello che riguarda la programmazione regionale in termini di trasporti, in secondo luogo che riguarda anche tutto quello che ha chiesto...

PRESIDENTE. Scusi, Consigliere. Io capisco che c'è anche un po' di disattenzione, invito tutti i Consiglieri..., per favore scusate... invito ad un minimo di attenzione. Grazie, Consiglieri.

MODENA. Dicevo, e dall'altro lato c'è sicuramente tutta una partita che riguarda, in linea generale, le strumentazioni che naturalmente vedono una attenzione da parte della minoranza. C'è anche un altro aspetto che io ricordo, quando mi è possibile, soprattutto ai colleghi capigruppo della maggioranza, che riguarda il fatto che il Consiglio regionale deve dare degli atti d'indirizzo quando si tratta di andare a discutere di questioni che attengono la programmazione generale che passano attraverso quelli che sono i tavoli di concertazione. Presidente, io mi interrompo.

PRESIDENTE. Lei fa bene, ma io dovrei richiamare i suoi colleghi di schieramento. Zaffini, Nevi,



Laffranco...

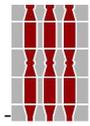
MODENA. Io smetto di parlare.

PRESIDENTE. Smetta di parlare pure. Fa bene.

MODENA. Fino a quando non avete deciso di stare dentro o fuori... quindi dicevo, c'è un problema di fondo secondo noi, cioè che quando si va a discutere di quelli che sono gli atti che passano attraverso i tavoli della concertazione, noi dobbiamo necessariamente immaginare dei passaggi all'interno del Consiglio regionale. Altrimenti, è ovvio, che la Giunta si trova nelle condizioni di poter determinare tutto ciò che vuole senza che il Consiglio sia messo in condizioni di esprimere degli atti di indirizzo. Allora, noi quello che l'assessore Rometti ha detto oggi, poca cosa devo dire in più rispetto al protocollo che è stato firmato, che abbiamo tra l'altro letto ormai un paio di mesi fa mi pare sulla stampa, crediamo che debba essere oggetto di alcune puntualizzazioni, perché questa è una Regione che ha una normativa in materia di trasporti, una programmazione, e soprattutto un mondo che secondo noi non si ferma alle aziende tipo, per intendersi, quelle che sono citate nel protocollo e che riguardano la FCU, l'APM, l'ATC e la Spoletina.

Noi crediamo innanzitutto che il percorso che è stato scelto non coinvolge completamente quelle che sono, non solo le aziende stesse, perché poi parliamo di un protocollo che è stato firmato dalla Regione, dalle Province e dai Comuni, e che si rivolge a delle aziende che dovranno in qualche modo essere messe nelle condizioni di dire che cosa pensano, quindi ci pare ci sia una prima questione. La seconda questione riguarda che ci sono degli attori non citati, immagino, e penso, e rifletto Trenitalia, tra l'altro ha anche degli accordi con la FCU che nei piani aziendali presenta, nel tentativo vano di risalire la china, viste le condizioni economiche in cui si trova, parla anche di ipotesi di accordi con Trenitalia, ma questi scompaiono nel quadro del protocollo d'intesa, quindi anche su questo vorremmo capire, e poi ci sarebbero, ma questi naturalmente in questa Regione notoriamente non esistono, cioè il mondo dell'autotrasporto privato, che è una vita che chiede di avere una possibilità di essere messo almeno in condizioni di concorrenza nei confronti di quello che è il trasporto pubblico, del quale ovviamente nel protocollo non si parla nel modo più assoluto.

E allora noi ci chiediamo, siccome tutti quanti sappiamo perfettamente che si deve partire da un ragionamento che attiene anche la rivisitazione dei servizi minimi e che naturalmente deve tener conto di riuscire a contemperare concorrenza, questione relativa ai costi-benefici per gli utenti, ambiti territoriali, eccetera, eccetera, noi riteniamo che in questa partita il mondo di tutto quello che è l'autotrasporto, per capirsi, non municipalizzato, debba poter entrare e comunque essere messo

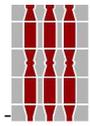


nelle condizioni di dire la propria.

Noi ci fermiamo a dire "essere messo nelle condizioni di dire la propria" perché da questo benedetto protocollo noi anche qui, alcune cose non sono chiare, esce sui giornali la notizia che andiamo verso una holding, va beh, poi uno va a leggere le carte e trova che c'è scritto e si parla di una nuova organizzazione societaria o associativa, quindi non è che si è convenuto di fare una holding, si è convenuto di fare un coordinamento di alcune delle attività di trasporto pubblico locale. Allora anche su questo non prendiamoci in giro, perché se io devo andare a dire, come dicono per esempio i sindacati, anche nella piattaforma che hanno presentato prima dell'estate le tre confederazioni, andiamo a fare una società unica rispettando il personale, eccetera, però andando in qualche maniera a una semplificazione delle situazione e poi io nel protocollo, quello che leggo, è una cosa completamente diversa e cioè in buona sostanza leggo che siamo dinanzi a una organizzazione societaria o associativa, messa tra virgolette, quindi non si sa che è di coordinamento di alcune attività delle aziende, io mi chiedo anche qua in realtà dove vuole andare a parare la Giunta regionale, se effettivamente siamo di fronte a una semplificazione oppure a un marchio che si mette holding, sotto il quale rimangono tutte le contraddizioni che caratterizzano questo settore anche in materia di costi.

Ci sarebbe poi un altro problema: la Regione, cioè tutti si impegnano a metterci un po' di soldi, perché poi il senso mi pare ultimo di questo protocollo è sempre il solito, cioè noi purtroppo quando parliamo di trasporto pubblico locale parliamo di un settore all'interno del quale i costi sono non indifferenti da tollerare e da sopportare. Allora noi qui leggiamo che da una parte i Comuni si impegnano a intervenire, ma la Regione inoltre, io parlo del mio, nell'ambito della programmazione di nuovi servizi si impegna a reperire le risorse necessarie a coprire i maggiori costi determinatisi per lo sviluppo della mobilità alternativa.

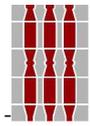
Allora io qua chiedo: noi stiamo predisponendo un ordine del giorno che poi presenteremo, dove chiediamo intanto chiarezza in ordine a tutta quella che è la partita della programmazione, che ci pare non ci sia sotto - diciamo - come elemento sottostante al protocollo che è stato firmato. Ma a fianco di questo, chiediamo anche chiarezza in ordine a quelli che sono i costi e che la Regione va a sopportare in un quadro complessivo. Perché insomma qui, tanto siamo pochi interessati a questo tema, ce lo possiamo anche dire con molta franchezza, qualcuno sostiene che poi dietro a questa magnifica operazione della holding ci sia in realtà la volontà di indirizzare delle risorse verso la mobilità alternativa, in modo particolare qui a Perugia, a discapito di quelle che sono, invece, esigenze di altre zone. È chiaro che se noi ci infogniamo in un ragionamento di questo genere, non è che andiamo a fare una holding di semplificazione del quadro dei trasporti, ma rivivere per l'ennesima volta una riproposizione di competizione tra territori, aziende, interessi di carattere economici, che nulla hanno a che fare con la necessità di andare a una semplificazione, soprattutto a un risparmio e a un rispetto di tutto quello che riguarda gli utenti del trasporto



pubblico locale, quindi su questo è importante avere dei punti di chiarezza e noi crediamo che questa chiarezza la si possa avere esclusivamente attraverso un atto di programmazione con riferimento a tutto quello che è previsto dalla normativa e anche dal piano regionale dei trasporti, sia in termini - dicevo - di atti di programmazione sia anche in termini di scelte che vengono fatte e che sono di natura squisitamente gestionale.

Allora, quando la minoranza ha chiesto, e vedo positivamente il fatto che la richiesta sia stata accolta, di poter mettere il Consiglio regionale in condizione di discutere questa partita l'ha fatto perché è come se il Consiglio regionale per capirsi, non si mette a discutere di come si andrà a riformare, che ne so io, Sviluppo Umbria, o l'APT o cose di questo genere, a fronte tra l'altro di costi e di rapporti con quella che è l'utenza decisamente maggiore rispetto a quelle che possono essere altri enti strumentali della Regione stessa. Poi, altri punti interrogativi - anche se l'Assessore non è entrato molto nello specifico - una riorganizzazione di questo genere, naturalmente a noi non sfugge il beneplacito delle tre sigle sindacali però comporterà o dovrebbe comportare, a seconda di quello che si vuole fare, una rivoluzione sul piano anche di tutto quello che riguarda l'utilizzo del personale. Ed è ovvio, perché poi anche qua, se uno si va a rileggere i piani aziendali che vengono fatti dalle varie aziende, dalla FCU in poi, c'è un ragionamento complessivo che parte sempre da un fatto che c'è un numero talmente alto di personale che solo con rottamazioni, prepensionamenti, eccetera, si può arrivare ad una compressione dei costi stessi. Allora, io non credo che sia sufficiente, da questo punto di vista, indipendentemente ripeto, dai passaggi che so la Giunta ha fatto perché li ho letti sui giornali ma non so poi esattamente cos'è stato detto, non siano sufficienti due o tre righe per tutto quello che riguarda - diciamo - il riposizionamento del personale stesso, e anche su questo secondo noi un punto di chiarezza dev'essere messo, cioè non è che si può lasciare nell'ambiguità il fatto che da un lato vanno ridotti gli sprechi e le linee che non servono e dall'altro non sappiamo bene dove mettiamo quelli che sono i dipendenti delle aziende oppure della FCU. Quindi, noi riteniamo, e poi colleghi entreranno anche nello specifico dell'ordine del giorno, che anche su questo è necessario un ragionamento che sia però chiaro e che non può non essere fatto, se non si ragiona nei termini della programmazione regionale, così come noi chiediamo nel nostro ordine del giorno.

Altra e ultima questione che riteniamo, a questo riguardo, vada chiarita, l'ho accennata ma la ribadisco, è che un processo di questo genere deve avere anche qua certezza con riferimento a tutta la partita che riguarda l'utenza, cioè noi viviamo in una Regione dove con linee più o meno, diciamo sovrapposte, tra trasporto su gomma, trasporto su ferro, quotidianamente o per un verso o per un altro noi ascoltiamo quelle che sono le proteste degli utenti, che si riuniscono in comitati che possono essere cittadini, possono essere collegati alle Ferrovie, comunque sia..., e sono talmente forti queste proteste che si è arrivato addirittura a chiedere un bonus per i disservizi che ha il trasporto pubblico locale, cioè ti dicono, siccome quelli che magari ci vanno sempre in



autobus o in treno, dicono: “Fatemi l’abbonamento che costa di meno perché io sopporto dei ritardi e dei disservizi tali per cui mi devi fare pagare di meno”.

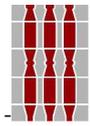
Allora dico io, se uno va a fare una holding o a fare un ragionamento così complesso, secondo noi quattro parole su metodologie che riguardano i contratti di servizio e in linea generale la tutela dell’utente, devono essere messi al centro dell’attenzione, altrimenti rischiamo di fare un’operazione - questo è il nostro timore, temo fondato - ingegneristica, che non c’entra niente con le esigenze degli utenti, non c’entra niente con la razionalizzazione del personale, anzi lo va solo a comprimere, non c’entra niente con le esigenze dei servizi minimi, non parte assolutamente dalla programmazione regionale ma riesce a sistemare qua e là dei pacchetti di risorse a seconda di quelle che sono le esigenze del momento. Allora su questo noi vi diciamo: non siamo d’accordo, siamo d’accordo su un discorso serio che parte - come dicevo - dai presupposti che riguardano programmazione regionale della Regione, e gestione delle risorse medesime. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola al consigliere Dottorini, prego.

DOTTORINI. Grazie, Presidente. Oggi facciamo appena un assaggio di ciò che affronteremo nei prossimi mesi, quando andremo a mettere mano al piano di riforma endoregionale per la nostra Regione. Noi sappiamo che il trasporto pubblico locale è uno dei cardini della politica di mobilità e sappiamo anche l’importanza che riveste in un quadro di trasformazioni regionali in cui la sostenibilità finanziaria dei servizi dev’essere costantemente monitorata e verificata alla luce dei benefici prodotti all’ambiente e alla collettività.

Già in sede di approvazione del D.A.P. 2006–2008 la maggioranza si è posta il problema di avviare una strategia unitaria di aggregazione, senza sovrapposizione, tra le diverse aziende che operano nel trasporto pubblico locale. Un’aggregazione capace di divenire volano di sviluppo e competitività sul mercato regionale. La costituzione della holding dovrebbe rispondere a quello che ebbe a dire a questo proposito l’ex Presidente di APM, Marcello Panettoni, oggi presidente di Astra, l’Associazione Nazionale delle Aziende di Trasporto Pubblico locale, pensare globalmente ed agire localmente. Uno slogan caro a noi Verdi che ci impone di trovare delle soluzioni specifiche su un problema che va inserito nel contesto più ampio della mobilità sostenibile per un territorio come l’Umbria. Siamo consapevoli delle conseguenze a cui ci ha portato il continuo sbilanciamento tra investimenti per il trasporto privato su gomma rispetto a quelli sui sistemi pubblici, magari a basso impatto ambientale. Trasporto su rotaia, mobilità alternativa, trasporto collettivo e flessibile richiedono scelte politiche coerenti e lungimiranti. L’Umbria, è giusto ricordarlo, è tra le Regioni a più elevato consumo energetico nel settore dei trasporti e detiene un record nazionale poco invidiabile, quello del più alto rapporto tra auto e abitanti.

Per affrontare questo tema di non facile soluzione, oggi abbiamo uno strumento in più, se

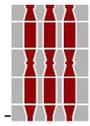


verranno confermate le norme contenute nella finanziaria che ora è al Senato, le Regioni e gli Enti locali avranno a disposizione risorse aggiuntive per migliorare e potenziare il trasporto pubblico locale, con una particolare attenzione all'incentivazione della mobilità sostenibile per la mobilità urbana e pendolare, per un'integrazione tra le varie modalità di trasporto, oltre che incentivi per migliorare l'efficienza e il risparmio energetico nel campo dei trasporti. Il protocollo d'intesa tra Regione, Province e Comuni di Perugia, Terni e Spoleto, città in cui risiedono le aziende di trasporto pubblico locale, riconosce che l'attuale modello di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale non dà la possibilità di programmare in modo unitario e coordinato la globalità dei servizi di trasporto su ferro e gomma che molto spesso non tengono conto...

PRESIDENTE. Colleghi... assessore Rosi. Laffranco..., siamo tutti a seguire la vostra conversazione. Io invito tutti di nuovo, non credo che il compito della Presidenza sia quello di fare il maestro elementare, ma il comportamento che c'è questa mattina è proprio da scuola elementare, io invito tutti a un senso di responsabilizzazione istituzionale nel richiedere attenzione che non può essere contemporaneamente richiesta alla concisione dei tempi della discussione.

DOTTORINI. Dicevo Presidente, che il protocollo d'intesa riconosce che l'attuale modello di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale non dà la possibilità di programmare in modo unitario e coordinato la globalità dei servizi di trasporto su ferro e gomma che molto spesso non tengono conto delle reali esigenze degli utenti, del pendolarismo scolastico e lavorativo, della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento, degli orari dei servizi ferroviari, dell'obiettivo di attrarre nuove quote di utenza, una missione che apprezziamo perché fotografa una realtà che vede alcuni gravi difficoltà nella gestione e organizzazione del servizio fra l'altro a costi altissimi per gli Enti locali ma anche per gli utenti. Noi crediamo che sia necessaria una politica di integrazione della rete del trasporto pubblico locale con quella del trasporto ferroviario in grado di rendere efficaci i collegamenti e conveniente per gli utenti spostarsi in modo sostenibile. Velocità di percorrenza, raccordo tra le varie modalità di trasporto, intermodalità, affidabilità del servizio e una politica dei prezzi che tenga conto dei risvolti ambientali e sociali legati al trasporto pubblico devono essere alla base di una politica della mobilità moderna e al passo con esigenze sovraregionali e sovranazionali.

Oggi la creazione di una holding a cui possano fare capo le società di gestione ci pare un modo corretto per favorire aggregazioni operative nel quadro di una gestione unitaria che risponda alla necessità di salvaguardare l'ambiente, di garantire il diritto alla mobilità, di realizzare una migliore qualificazione ed efficienza dei servizi, evitando sovrapposizioni tra le diverse aziende e duplicazione di servizi. Occorre avere chiaro dove si vuole andare, avere chiari gli obiettivi su cui la holding deve impegnarsi, obiettivi da sottoporre a monitoraggio e verifica costante, per evitare da



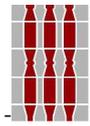
un lato il rischio di creare una sovrastruttura che alimenti ulteriori costi per la Pubblica Amministrazione e dall'altro che la sua efficacia sia vanificata dalle resistenze e dalla burocrazia che spesso in queste operazioni mette i bastoni tra le ruote con il rischio di vanificare ogni proposito di riforma.

Noi Verdi e Civici abbiamo sempre detto di non essere contrari ad aggregazioni o a società a partecipazione prevalentemente pubblica, un aspetto questo che voglio sottolineare, che abbiano come missione l'organizzazione, l'ottimizzazione e l'integrazione della gestione di alcune funzioni che oggi sono svolte da una serie di soggetti legati al territorio più che a un modello di gestione innovativa dei servizi. Abbiamo anche detto che tutto questo deve avvenire in un'ottica policentrica, è evidente che attraverso la holding non si fondano le aziende ma vengono centralizzati i servizi per ottenere economie ed efficienza, e per attuare una migliore programmazione e integrazione.

Un ridisegno che porti al contenimento tariffario e magari anche all'istituzione di una sorta di tariffa sociale che preveda una forte integrazione tra le varie modalità di trasporto può solo giovare a un sistema che noi osserviamo essere in forte crisi e che richiede scelte coraggiose. Molto importante sarà ora vedere come avverrà il processo di riorganizzazione societaria delle aziende umbre e coinvolgendo chi? Quelle che sono state chiamate in causa, le associazioni degli utenti e le associazioni ambientaliste. La questione è importante perché se un processo di riorganizzazione generale non vede partecipare tutti i soggetti e quindi in questo caso gli utenti per quanto riguarda la qualità del servizio e le associazioni ambientaliste, per quanto riguarda gli aspetti ambientali in senso stretto è difficile poter ottenere un risultato positivo. In questa ottica è importante attivare la concertazione prima e non, come purtroppo avviene, dopo avere preso le decisioni. Una concertazione nella quale anche i lavoratori devono essere coinvolti perché il capitale umano delle aziende, l'esperienza e la serietà di chi ha speso una vita in questa professione non può essere buttato al vento ma rappresenta la prima risorsa da valorizzare affinché il processo abbia successo.

Presidente, colleghi, per un'Umbria capace di futuro dobbiamo dare spazio a idee innovative, dobbiamo rimboccarci le maniche e affrontare con determinazione e saggezza le grandi questioni che stanno alla base delle riforme endoregionali. Il trasporto pubblico locale e la mobilità, più in generale, sono un aspetto di questi grandi temi, un tassello di una strategia più ampia che punti su uno sviluppo sostenibile e duraturo, non limitabile, in questa ottica e con le avvertenze appena esposte apprezziamo lo sforzo messo in atto dalla Giunta e quanto comunicatoci dall'Assessore, grazie.

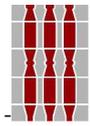
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola al consigliere Vinti, prego.



VINTI. Grazie, Presidente. Questo intervento, che vuole essere di sostegno all'idea politica che sottintende il protocollo d'intesa tra le aziende del trasporto e che punta alla costruzione di una holding di trasporti...

PRESIDENTE. Invito sia all'interno che all'esterno dell'emiciclo a contenere questo brusio, almeno a contenerlo, prego Consigliere.

VINTI. Rapidamente, visto che l'aula è distratta, perché c'è una situazione sempre buffa in questo Consiglio, perché la minoranza e la maggioranza chiedono le discussioni specifiche sulle questioni e poi se ne disinteressano, va bene. Però, Assessore, noi siamo qui, e non da oggi, a sostenere che occorrono processi di aggregazione e di integrazione forte tra i servizi pubblici locali. Più che di fronte alla riforma endoregionale noi ci troviamo di fronte a una riforma dei servizi pubblici locali. E a seconda di come se ne uscirà, le questioni della sostenibilità economica, del soddisfacimento dei bisogni, di tanti settori importanti, indicheranno il percorso di questa Regione, dei suoi territori e di come quel comparto dei servizi pubblici locali, che a oggi equivale a circa il 3% del Prodotto Interno Lordo regionale, a circa 5.100 lavoratori nel loro complesso, indicherà appunto che cosa fare dei grandi comparti dell'economia pubblica che risalgono alla radicale svolta impressa dal Governo Giolitti, quando Giolitti decise che alcuni servizi per la collettività e per tutti i cittadini non potevano che essere pubblici. Ma questo diciamo che è un tassello che ci vedrà impegnati da qui alle prossime settimane, che attiene la proposta di riforma, che è ferma in Commissione, per capire che cosa significa il Decreto Lanzillotta, quali percorsi avrà. Cioè, una partita molto complessa. Noi però oggi pensiamo che quest'idea, che si è sviluppata e che si riassume nel protocollo d'intesa, sia molto positiva: costruire processi di razionalizzazione e semplificazione, costruire una massa critica sufficiente, sedimentata dalle esperienze, dalle professionalità, dal consolidamento delle nostre aziende pubbliche, che alcune sono veri e propri gioielli dal punto di vista economico e tecnologico, altre un po' meno ma che proprio per la loro varietà offrono questa opportunità d'integrazione, in particolare nel ferro-gomma ci indicano una potenzialità vera che noi abbiamo di fronte. E una potenzialità vera che – come diceva l'Assessore – è nient'affatto secondaria, se queste aziende contano 1.500 dipendenti, un investimento della Regione di 80.000.000,00 euro l'anno, se parliamo di 36 mila chilometri, 36 milioni di strade ferrate, cioè parliamo di una grande questione che, è bene ribadire qui, dimostra un servizio con una grande efficienza al più basso costo d'Italia. Perché se no parliamo sempre di cose strane, parliamo che, pur dentro questioni che non sono secondarie rispetto ai servizi nelle zone limitrofe, servizi che specialmente nelle grandi città assumono la dimensione in qualche frazione di un'emergenza, servizi che devono far fronte nelle due città principali – Perugia e Terni – a questioni che non sono

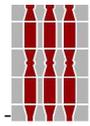


omologabili negli altri piccoli centri della Regione, che il capoluogo soffre in alcune ore di una congestione del traffico dovuta al fatto che Perugia è forse la città a più alta concentrazione di auto private, e allora richiede uno sforzo del servizio pubblico, che è assolutamente necessario rispetto all'offerta dei servizi che deve offrire. Tutto questo, diciamo, sta dentro una partita che in questi ultimi anni ha visto una riduzione drastica delle risorse per il servizio pubblico locale dei trasporti, che ha minacciato la capacità di offrire un servizio ai cittadini da parte delle nostre aziende. Perché, se si ci scordiamo di questo, sembra che siamo in una situazione economica florida, che c'è una politica espansiva, invece no, siamo costretti a fare i conti appunto con una grave carenza di risorse.

Allora, questa idea, così com'è stata costruita, penso, noi pensiamo che finalmente sia arrivata e che sia una strada, l'abbiamo detto altre volte anche in quest'Aula, ci teniamo a ribadirlo qui, la nostra idea è che bisogna arrivare ad una azienda unica dei trasporti pubblici per l'Umbria, un'azienda unica che significa un'azienda ferro-gomma, dove allora si i problemi che anche lei ha denunciato qui e che il protocollo cerca di investire e di affrontare sui livelli delle sovrapposizioni, delle competizioni tra aziende, in alcuni casi di scarsa integrazione e di incomunicabilità potrebbero essere risolti, se fosse l'unica azienda.

Concludo, Assessore, dicendo che le questioni del trasporto saranno evidentemente oggetto di una approfondita analisi e di una approfondita ricerca della programmazione e dell'innovazione. Su due questioni però voglio chiudere l'intervento e sottolineare la sua attenzione. La prima: che anche nelle nostre aziende c'è un problema di qualità del lavoro e cioè che in questi anni l'abbassamento del costo si è anche fondato sul pigiare sulle condizioni dei lavoratori. E allora sono anche qui dilagati contratti part time, sono anche dilagate filiazioni di società in cui i lavoratori facevano lo stesso lavoro ma con un reddito diverso, condizioni di orario insopportabili. Io penso, invece, che la qualità delle nostre imprese passi attraverso una qualità, una sicurezza del lavoro e una retribuzione che risponda a questa qualità.

L'altra questione che io credo dovremmo affrontare con chiarezza – per chiudere – è che non possiamo non pensare che le nostre aziende pubbliche non abbiano un'interfaccia forte con i consumatori e con gli utenti. Occorre istituzionalizzare forme di interlocuzione, di partecipazione, di consultazione con una strumentazione che consenta ai rappresentanti dell'utenza di incidere sulle politiche delle nostre aziende di trasporto. Non sto qui a ricordare il movimento dei pendolari; non sto qui a ricordare le grandi difficoltà che riscontriamo anche nelle nostre aziende pubbliche; non sto qui a dire le difficoltà che il movimento dei pendolari ha nel portare a compimento alcune richieste. Io credo che vada riconosciuta l'utenza, cioè tutto questo bailamme a cosa serve? Serve all'utenza. Allora all'utenza va riconosciuto il punto che è il nostro vero e reale interlocutore. Grazie.

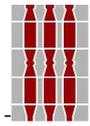


PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola al consigliere De Sio, prego.

DE SIO. Grazie, Presidente. Credo che anche le ultime affermazioni fatte dal collega Vinti possano dare lo spunto per fare una riflessione rispetto a quanto quest'oggi ci viene proposto attraverso questo protocollo d'intesa. Perché è sicuramente vero che da anni oramai, non solo da questa Legislatura ma anche dalle precedenti, si parla di quella che è una necessità di una riforma globale, di quelli che sono i servizi del trasporto pubblico locale e devo dire per la verità che per molti anni in quest'Aula si è anche discettato, ci si è confrontati su quelle che dovevano essere le soluzioni più idonee per dare risposte efficienti ed efficaci a quelle che sono le esigenze del trasporto pubblico locale della nostra Regione, che credo, anche per fare un salto di qualità, per guardare in maniera direi più moderna a quelle che sono le dinamiche del trasporto pubblico, non debba più essere considerato solo come il servizio a disposizione delle fasce più deboli, è senz'altro uno degli elementi che più caratterizza gli aspetti del trasporto pubblico locale ma io credo che una società avanzata, una società che si presuppone come obiettivi anche quelli di un miglioramento della qualità della vita, della qualità ambientale e in genere della mobilità all'interno delle città, debba anche avere la capacità di rivolgersi, al di là diciamo di quelle che sono le esigenze del pendolarismo, le esigenze delle fasce più deboli, alla totalità dei cittadini per tentare di ottenere quelli che sono obiettivi di miglioramento appunto dei servizi e della qualità della vita.

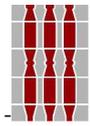
Lo dico anche in riferimento a ciò che veniva affermato poco fa rispetto a quelli che sono i percorsi che, quindi, in questi anni ci hanno visto interrogarci attorno a quali forme far assumere al trasporto pubblico locale e alla sua gestione. E non c'è dubbio che ciò che prima ricordava Vinti sia ancora una sfida sulla quale anche noi abbiamo riflettuto e sulla quale siamo disponibili a trovare un approdo rispetto a quelle che sono le esigenze dell'Umbria e delle aziende che lavorano in Umbria e che riguarda, appunto, la creazione di un'azienda unica, che sia un'azienda che racchiuda in sé quelle che sono le potenzialità e i servizi del trasporto ferro-gomma in un'ottica di bacino unico regionale dei trasporti.

Questo è stato l'ostacolo con il quale ci si è confrontati in questi anni, ostacolo che ha visto molto spesso rendite di posizione nei tre bacini nei quali era stata divisa la nostra Regione, che attenevano a quelle che erano anche le identità, le specificità delle varie aziende che lì erogavano servizi. Io credo però che la risposta che è stata data oggi attraverso questo protocollo, e cioè attraverso la predisposizione di un'ipotetica holding che però non si capisce bene se sia – come ricordava prima anche la collega Modena – un'organizzazione societaria o associativa, e quindi questo la dice lunga sulla chiarezza che la Giunta regionale ha rispetto a questo argomento, mostra ancora una volta – credo – la mancanza di coraggio nell'affrontare in maniera strutturale quelli che sono i problemi della razionalizzazione, in questo caso del servizio pubblico locale. Perché una holding – o almeno così come ci viene presentata – non è una semplificazione, a mio



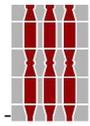
avviso si tratta di una sovrastruttura che dovrebbe in qualche modo coordinare, non si capisce perché, quello che doveva essere già coordinabile di per sé in questi anni. Non capisco quale sia stata la difficoltà, come ricordava l'Assessore, in questi anni di evitare che vi fosse da parte della Regione, che è quella che eroga anche i fondi per i servizi minimi essenziali, di evitare che ci fossero sovrapposizioni di corse, che ci fosse un'autonomia gestionale di quelli che sono i servizi, tale da rappresentare una duplicazione di quelli che erano appunto i servizi resi facendoli mancare altrove. Non credo che questa sorta di coordinamento debba trovare per forza di cose un cappello sovrastrutturato, che forse non sarà un Consiglio d'Amministrazione ma mi chiedo a che cosa debba servire se deve occuparsi semplicemente di acquisti, di manutenzioni, di tesoreria, eccetera.

Mi sembra, da questo punto di vista, di ripercorrere quella che era la super azienda sanitaria che in qualche modo era stata individuata per procedere a tutta una serie di funzioni di carattere burocratico, perché sembrava che tra le aziende sanitarie ospedaliere, le USL del nostro territorio, ci fosse una sorta di incomunicabilità, per cui fosse necessario trovare un meccanismo diverso. Io, invece, credo che vi sia la necessità – se vogliamo affrontare questo argomento e affrontarlo veramente – di maggior coraggio. Allora si faccia un monitoraggio innanzitutto su quello che è lo stato del Piano Regionale dei trasporti, su quelli che sono i suoi punti d'efficienza e quelli di carenza; si veda, laddove le risorse sono disponibili e sufficienti a coprire questi costi, e si ridisegni allora anche in un'ottica societaria diversa, unica perché a questo punto potrebbe anche essere una sfida alta da poter cogliere la gestione dei servizi di trasporto locale della nostra Regione. Ma con un aspetto di chiarezza che prima veniva richiamato dalla collega Modena, cioè qui non si possono mischiare aspetti diversi del trasporto pubblico locale: “le pere vanno con le pere e le mele vanno con le mele”, allora non è possibile pensare che si possa spalmare nel mare magnum del trasporto pubblico locale quelli che sono contributi che servono per mantenere i servizi minimi essenziali e che hanno assolutamente riferimento con quelle che sono le forme, diciamo, anche più immediate del trasporto pubblico locale, mi riferisco agli aspetti della ferrovia, della gomma rispetto a quella che è la mobilità alternativa, che riguarda tutta un'altra cosa. Perché io credo che l'Assessore non si riferisse praticamente alla sostituzione di quello che è possibile fare con la mobilità alternativa, o almeno ad alcune specie della mobilità alternativa con quella che è la mobilità tradizionale perché credo che sia difficile dire ad una persona anziana magari di servirsi della scala mobile piuttosto che dell'autobus che passa sotto casa. C'è forse bisogno di sfrondare, di vedere, laddove veramente questa cosa è asfissiante, è sovrabbondante rispetto all'offerta che viene erogata ma credo che, proprio in quella concezione sociale che in qualche modo deve rimanere, pur non essendo esclusiva del trasporto pubblico locale, tutto questo vada preso in considerazione. Ed allora è chiaro che gli interrogativi, i dubbi che vi sono rispetto ad un'operazione che in questo momento, non avendo altre caratteristiche di modernità, perché

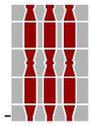


francamente non capisco quale sia la novità rispetto al fatto che si voglia creare una situazione di gestione di quelli che sono gli aspetti più burocratici delle tre aziende, senza arrivare ad una vera scelta coraggiosa, che è quella appunto di vedere se vi sono le possibilità, le condizioni perché a quel punto saranno anche le aziende stesse che conoscendo quali sono i propri bilanci, quali solo i propri organici, quali sono le proprie vocazioni, si metteranno sedute e decideranno in quale quota, con quale forza, con quale capacità eventualmente dar vita ad un'unica azienda che abbia come riferimento un unico bacino regionale. Io credo che se non è questo, beh, penso che questa che oggi si va proponendo è, sì, una sovrastruttura ma anche una sovrastruttura pericolosa, cioè che tende semplicemente a spalmare su ambiti diversi, più ampi, quelli che sono gli 80.000.000,00 che prima venivano ricordati del trasporto pubblico locale che finora sono serviti a garantire i servizi minimi essenziali e che, invece, potrebbero occorrere in maniera surrettizia ad affrontare problemi che altre Amministrazioni si sono caricate.

Vedete, quando viene ricordato in alcuni passaggi del protocollo che le Province si impegnano a partecipare al finanziamento del trasporto pubblico locale con risorse adeguate, che significa? Saranno adeguate rispetto ai protocolli che devono essere sottoscritti, rispetto agli atti di programmazione che sono totalmente mancanti, invece, da questo atto. Che significa, altresì, dire che i Comuni si impegnano ad intervenire con risorse finanziarie a rendere più competitivo il trasporto pubblico locale? Ho anche la paura che possa accadere – come accade ultimamente in tante azioni così di joint venture che avvengono anche nella nostra Regione – che qualcuno quello che conferisce sono i debiti invece che conferire le risorse, perché magari conferisce il progetto che non riesce a portare a termine e quel progetto con le risorse, che già in qualche modo sono state stanziare, costituisce una sorta di capitale iniziale con il quale si entra nella nuova società. Allora, su questo io credo che bisognerà essere chiari, bisognerà soprattutto vedere se c'è la possibilità di procedere con misure di riforma che siano meno gattopardesche e che abbiano la capacità, invece, di dare veramente un volto nuovo e innovativo al trasporto pubblico regionale. Noi crediamo che anche le riforme, che appunto rimangono poi chissà perché sullo sfondo - noi partiamo sempre dalla coda - abbiamo un disegno di legge sulle riforme endoregionali che dovrebbe in qualche modo riguardare servizi importanti come questo, quello rimane fermo in Commissione però noi andiamo avanti per stralci, per strappi su questioni che invece attengono strettamente anche alla riorganizzazione complessiva del sistema dell'Umbria. E quindi è proprio perché non si può procedere per strappi, non si può calpestare lo stesso piano regionale dei trasporti, che bisogna prima verificare cosa questo abbia prodotto in questi anni, perché non è possibile che negli ultimi dieci anni noi abbiamo scritto Piani Regionali dei trasporti, abbiamo erogato risorse, abbiamo dato servizi minimi essenziali che si sono in qualche modo duplicati, fotocopiati su quelli che erano i soldi pubblici che sono stati dati e che quindi servivano esclusivamente a coprire quei costi, e quindi, se non c'è stata integrazione dal punto di vista



dell'efficienza, io credo che questo vada al di là di quelli che sono gli aspetti della triplice organizzazione societaria dei trasporti pubblici locali, e crediamo che il soggetto unico debba eventualmente essere il punto d'arrivo del percorso, non debba essere il punto iniziale anche perché poi non si tratta – come ho detto prima – di un soggetto unico, si tratta casomai di una sovrastruttura. E questo è utile perché si potranno correggere eventualmente sbavature che possono essere state riscontrate e che potrebbero emergere in una fase anche di approfondimento. Ecco quindi la nostra perplessità, una perplessità che – dicevo – fa riferimento alla mancanza di atti di programmazione, al fatto che ricordava prima - non mi ricordo chi, se la collega Modena o altri che sono intervenuti - è totalmente mancante ad esempio anche di quelli che sono dei riferimenti, direi ovvii, perché spesso quando si fanno atti importanti come questo si debba anche far riferimento a ciò che è accaduto nel passato e a quello che vogliamo che nel futuro sia anche un orizzonte diverso, il fatto che non vi sia nessun riferimento a una sorta di carta dei servizi del cittadino, nel senso che credo sia utile capire quale sia lo standard qualitativo sul quale vogliamo che si assesti il servizio pubblico locale, se pensiamo che tutto quello che è avvenuto fino adesso vada bene oppure pensiamo che vi siano anche altri criteri ai quali si debba uniformare l'Umbria e che non possono essere solo ed esclusivamente – anche se importanti – quelli di avere la tariffazione più bassa, perché se è vero questo, è anche vero che in alcuni comparti abbiamo anche i servizi più scadenti, e credo sia importante qui ribadire anche quello che in qualche modo è stato forzatamente interpretato da alcuni giornali con i titoli rispetto alla Ferrovia Centrale Umbra. Io credo che il centrodestra non auspichi la chiusura della Ferrovia Centrale Umbra, ci mancherebbe altro, non è che possiamo vendere le ferrovie o altro, ma certo è che la Ferrovia Centrale Umbra, così com'è, non serve a nessuno: o viene messa nelle condizioni di funzionare in maniera decente, in maniera civile, altrimenti è necessario trovare altre strade ma che non possono essere quelle del mantenimento dello status quo. Per noi mancano questi riferimenti, mancano soprattutto i presupposti per arrivare ad una comprensione di quello che è il documento che ci è stato presentato, perché non rappresenta dicevo una novità, rappresenta anzi una forma abbastanza gattopardesca di produrre il nuovo lasciando in piedi quello che era vecchio. E quindi un'azienda unica, un bacino unico rimangono secondo noi un obiettivo ancora sul quale si può impegnare il lavoro del Consiglio regionale per vedere che cosa ne deriva perché è stato detto con una sorta d'orgoglio – ed è giusto così – che l'APM ha vinto anche gare d'appalto fuori e io credo che coloro che abbiano dato all'APM la possibilità di gestire nei loro luoghi il trasporto pubblico locale non è che hanno fatto un'azione di svendita, hanno fatto un'azione che va nella direzione di offrire ai propri amministrati il servizio migliore. Allora, se ci mettiamo in questa ottica, è chiaro che anche l'Umbria si apre al mercato e si apre ad una prospettiva che è quella di vedere altre aziende che da altrove vengono e riescono ad offrire magari servizi migliori a prezzi più competitivi.

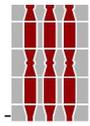


Io non so se l'holding o una grande azienda sia la risposta, un'azienda che abbia tenuto conto di quelli che sono i suoi costi, di quelli che sono i suoi ricavi, di quelli che sono anche gli aspetti che venivano ricordati di un personale che comunque è un patrimonio sociale di questa Regione, perché è di grande consistenza e che però deve trovare una risposta in un ambito di razionalizzazione che sia utile sia agli aspetti sociali ma anche a quelli economici della nostra Regione. Ed allora credo che sia importante anche prevedere – cosa che non è stata prevista – un'integrazione tra pubblico e privato, cosa che prima ricordava la collega Modena, perché il fatto che manchi da questo protocollo un riferimento agli aspetti privati non è una forma di tutela dell'Umbria, una forma di tutela dei cittadini, è una forma di indebolimento di quella che è l'offerta umbra perché un'offerta migliore, un'offerta più forte fatta dalle tre aziende, magari integrate, con la capacità privata di ottenere quindi la miglior prestazione sul territorio regionale e fuori di questo rappresenta una garanzia per le nostre aziende, una garanzia per i loro occupati e rappresenta soprattutto una capacità di competizione che aziende umbre – pubbliche e private – possono fare al di fuori del nostro territorio.

ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE GILIONI MARA

PRESIDENTE. Grazie, consigliere De Sio. Ha chiesto di intervenire il consigliere Nevi.

NEVI. Grazie, Presidente. Io debbo dire all'assessore Rometti che so essere una persona che si definisce dell'ala riformista del centrosinistra, che con stupore ho letto questo documento perché non le nascondo che, quando l'ho avuto, ho detto "finalmente una cosa seria, finalmente una cosa positiva, finalmente una cosa che va nella direzione diciamo che noi auspicavamo già da diverso tempo", e cioè quello di non costruire una sovrastruttura, e mi ha fatto molto piacere che lei l'abbia ribadito in questa sede, cioè lei ha detto "dobbiamo costruire un qualcosa che serva per coordinare, per razionalizzare, per produrre efficienza" e quindi ho detto "stavolta non c'è motivo di dissenso, saremo sicuramente d'accordo". Leggendolo e andando avanti non credevo ai miei occhi oggettivamente perché ci ho ritrovato una cosa che pensavo superata sinceramente, ma proprio dal punto di vista culturale, e cioè un'impostazione che è vecchia di trent'anni, ovvero un'impostazione interamente fondata sull'intervento pubblico, sul controllo scientifico di tutte le aziende da parte del pubblico. Non c'è un solo riferimento, Assessore, - e francamente penso che sia l'unica Regione d'Italia – ad una anche minima apertura al privato che possa diciamo consentire alle nostre aziende di beneficiare di un'impostazione manageriale, di un'impostazione imprenditoriale pura. Qui c'è un tentativo di costruire l'ennesima IRI regionale, ancora oggi, fondando tutto sulla spesa pubblica. C'è scritto "le Province, i Comuni, la Regione metteranno i

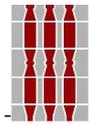


soldi così almeno possiamo nominare noi gli amministratori di queste cose in modo che si possa controllare tutto e in modo che si possa trovare qualche soluzione per qualche amico che in politica non ha più tanta fortuna” e via, e andiamo avanti con la solita impostazione che ha portato a conclamati fallimenti. Non è che qui stiamo parlando di ipotesi, no, qui abbiamo conclamati fallimenti. È il caso della FCU, l’ha detto bene il collega De Sio, non siamo per la chiusura della FCU anzi, noi vorremmo che non si chiudesse ma se andiamo avanti di questo passo purtroppo bisognerà farlo perché l’avete massacrata, perché la state massacrando.

E allora noi siamo per chiudere, nel vero senso della parola, con il passato, con un passato fatto di amministratori che non hanno nulla a che fare con l’impostazione imprenditoriale che stanno lì a farsi una sorta di sezione distaccata del partito. Questo è il punto vero. E questo, attenzione, non ve lo dice Forza Italia perché fino a qui dice “va beh, tutto normale perché lo dice Forza Italia”, no, lo dice anche la Lega delle Cooperative oltre a CONFINDUSTRIA chiaramente, perché è un’impostazione stantia, è un’impostazione vecchia, è un’impostazione che produrrà solo problemi aggiuntivi rispetto ai tantissimi, enormi che già ci sono.

E allora leggendo veramente ho detto: “sarà stata una dimenticanza”, io spero sinceramente che sia stata una dimenticanza, e mi auguro che l’Assessore, che forse diciamo non gradiva il mio intervento e quindi si è assentato, ci dica qualcosa in sede di replica perché questa è una cosa sinceramente preoccupante. Qui si fa una scelta precisa: “teniamo fuori tutto perché dobbiamo gestire noi completamente”. Questa è una scelta folle che il centrodestra chiaramente rigetta integralmente perché è contraria alla legge sulla sussidiarietà orizzontale che avete appena approvato. E questa è la dimostrazione, lo dico a Sebastiani che è all’UDC, che si sono astenuti sulla legge sulla sussidiarietà, è la dimostrazione concreta che questi predicano bene e razzolano male perché quando si tratta di passare dai principi generali alle cose concrete, qui c’è un’altra impostazione che fa piacere giustamente a Vinti, l’ha detto: “garanzia assoluta che a trattare questa roba ci sia il pubblico, ci sia la Regione, ci siano le Province, ci siano i Comuni con i loro amministratori messi appunto dal potere politico e che garantiscono un controllo totale”. Allora, se questa è l’impostazione, Assessore, noi siamo radicalmente contro perché noi crediamo nella sussidiarietà orizzontale sempre, non solo quando si tratta di principi generali ma anche quando si tratta di applicazione concreta dei principi generali.

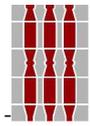
E allora faccio un appello alle forze cosiddette riformiste, anche se non capisco più chi è riformista e chi non lo è perché sinceramente che venga un documento del genere da Rifondazione lo capirei, che venga da Rometti insomma mi preoccupa perché significa veramente che qui non c’è più differenza, nessuna differenza. Allora io faccio un appello alla consigliera Girolamini, alla Margherita che so essere sensibili a questi temi, cioè qui bisogna che ci facciate capire qual è il disegno vero perché se il disegno vero è costruire un’altra IRI appunto, non mi vengono esempi migliori, è una cosa che andava bene nel 1960 ma che non va bene oggi, è una cosa superata



che significa che portiamo le nostre aziende con i libri in Tribunale, portiamo al fallimento, e dopo è vero che la chiudiamo, ma non nel senso che diciamo noi, la chiudiamo nel senso che dobbiamo cacciare via i dipendenti perché non abbiamo più gli stipendi per pagarli. Questo state facendo su questo versante qua e sui servizi pubblici locali; l'avete dovuto ritirare perché è contrario alle linee del vostro Governo, del vostro Ministro Bersani. Allora, noi vogliamo capire qual è l'impostazione politica perché qui si tratta di politica e ci sembra che l'Umbria sia molto più indietro rispetto a quanto fa il Governo di centrosinistra a livello appunto nazionale. E questo è preoccupante perché significa che ci saranno problemi enormi per la nostra Regione, perché questo significa che ci sarà un depauperamento enorme dei servizi ai cittadini e un innalzamento costante, com'è avvenuto sempre per quanto riguarda le tasse sui cittadini. Noi questa impostazione – e chiudo – la rigettiamo integralmente. Noi siamo con la Lega delle Cooperative che su questo dice la stessa cosa nostra, siamo con tutti quelli che pensano che il privato non sia una roba che affama la gente o che fa le truffe ma siamo con quelli che pensano che il privato possa dare un contributo, certamente il pubblico deve garantire il massimo controllo e la massima garanzia che gli interessi pubblici siano tutelati ma questa è un'impostazione che sinceramente grida vendetta e mette in discussione appunto tutto quello che ci siamo detti in quest'Aula solo quindici giorni fa quando abbiamo fatto il dibattito sulla sussidiarietà. È per questo che noi anche questa volta responsabilmente abbiamo costruito un documento, che io ritengo importante e che segna un altro passo avanti dell'opposizione che non è un'opposizione che dice solo "no" ma fa proposte concrete in cui c'è scritto questo, che noi abbracciamo la modernità, che noi abbracciamo lo sviluppo, che noi vogliamo tutelare i lavoratori di queste aziende che voi state portando al collasso, alla chiusura per bancarotta. Grazie, Presidente.

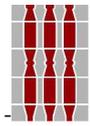
PRESIDENTE. Grazie, consigliere Nevi. Ha chiesto di intervenire la consigliera Girolamini, prego.

GIROLAMINI. Io voglio riprendere – perché l'ho fatto già un'altra volta ma lo prendo come provocazione – il tema con il quale la Fiammetta Modena ha aperto il suo intervento e cioè sul ruolo del Consiglio regionale che dovrebbe dare gli indirizzi sugli atti fondamentali di programmazione, sulle scelte fondamentali della Regione. Ora, siccome questo è un ragionamento che riguarda i Capigruppo di maggioranza ma riguarda anche quelli dell'opposizione, io non capisco chi è che vieta di portare in Consiglio regionale delle proposte d'indirizzo su alcuni atti di programmazione. Non mi risulta che ci sia stata una qualche riunione o dell'Ufficio di Presidenza o di altri nella quale si sia detto "non debbono essere fatte iniziative di questo tipo". Quindi mi va bene, come dire, una sorta di richiamo ad un ruolo più forte da un punto di vista politico e istituzionale, ad un ruolo più incisivo del Consiglio stesso, però credo che questa sia una domanda che ognuno deve poter fare a se stesso per cercare di svolgere al meglio il



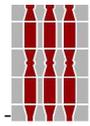
proprio compito.

Detto questo, a me pare per la verità che negli interventi – tutti interessanti, insomma – anche perché il tema del trasporto pubblico locale è uno dei temi centrali per la vita di un’istituzione e per la vita di una comunità e quindi certamente è un tema sul quale ogni forza politica, ogni singolo Consigliere ritiene di dover dare il proprio contributo. Ma qui intanto noi parliamo di un protocollo d’intesa che mette insieme gli Enti proprietari e che è oggettivamente per una che, come me, peraltro non crede alle rivoluzioni ma crede a percorsi gradualisti, a cambiamenti gradualisti, credo che sia un punto d’arrivo e di partenza estremamente importante ed estremamente qualificato. Certo, se uno vuol dire che si poteva far meglio, come no? Ma si fa questo per poter andare avanti e quindi fare ancora meglio e fare ancora di più. Ma ci sono scelte che debbono essere maturate nella società, maturate negli Enti proprietari e quindi bisogna fare dei passi gradualisti. E qui nel protocollo ci sono oggettivamente contenuti degli elementi di grande novità e di grande importanza. Non possiamo non rilevare intanto ad esempio – e proprio da questa parte anche il protocollo – che il sistema dei trasporti si stia modificando; da dieci anni a questa parte è un sistema dei trasporti anche in Umbria che – tenendo conto anche di quello diceva Dottorini ma tenendo conto delle linee delle nostre dichiarazioni programmatiche – sempre più cerca di coniugare servizio ai cittadini e compatibilità ambientale. Tant’è che l’Umbria, Perugia, è stata precursore in questo senso della mobilità alternativa, il sistema delle scale mobili è stato un sistema che ha attirato sulla nostra realtà, sulla nostra città gli interessi direi di tutta Europa e di tutto il mondo. E sul tema della mobilità alternativa siamo andati avanti con Orvieto, con Todi, con Spoleto, Perugia. Allora, considerare la mobilità alternativa come parte integrante del sistema, questo è uno degli elementi fondamentali che sono contenuti nel protocollo d’intesa. E lo dovremmo un po’ enfatizzare anche tenendo conto di quei dati – ancora torno a parlare dell’intervento di Dottorini – per cui l’Umbria ma per la sua conformazione credo abbia questo rapporto auto – abitanti. E allora è ovvio che l’obiettivo è quello di, da un lato aggredire il trasporto privato, se mi è permesso usare questa espressione, il nostro obiettivo è quello di dare servizi sempre più efficienti a costi non esagerati perché si è visto negli anni passati ad esempio che ogni volta che si aumentava il biglietto c’era immediatamente una sorta d’arresto nell’utilizzo del trasporto pubblico stesso. Quindi, il costo del biglietto, il costo del servizio è certamente un parametro rispetto al quale i cittadini guardano con attenzione. Quindi servizio più efficiente, costo dei servizi il più basso possibile, ovviamente tenendo conto che qui parliamo di un’economicità, voglio dire, particolare. Non è un caso – diceva Vinti – che questo è un sistema di trasporto pubblico, perché per quanto riguarda possa essere efficiente può raggiungere, quando va bene, un terzo degli introiti dei biglietti rispetto al costo complessivo, quindi non è che parliamo qui di robe sulle quali insomma ci si può andare a guadagnare, tutt’altro. Il servizio pubblico e il trasporto pubblico richiedono l’intervento vero delle risorse pubbliche. Non per questo però non può



raggiungere dei parametri di economicità, ovviamente i migliori possibili. Allora voglio ricordare che qui ad esempio, per quanto riguarda l'esperienza dell'approvvigionamento del gasolio o anche di pezzi di ricambio, eccetera, il consorzio che è stato fatto tra le aziende ha già portato dei risultati positivi. Forse, se avessimo detto "facciamo immediatamente un'azienda per fare questa cosa", avremmo avuto soltanto delle risposte difensive, invece mettere insieme tutte le aziende per affrontare l'ottimizzazione di questi costi ha già dato dei risultati positivi.

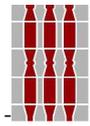
Allora, l'altro punto: migliorare la programmazione dei servizi, evitando la sovrapposizione e le duplicazioni. E quindi, la concorrenza tra gomma-gomma, ferro-gomma al di là delle società che le gestiscono. È ovvio che questo è uno degli elementi contenuti nel protocollo d'intesa ma è altrettanto ovvio che nel Piano Regionale dei trasporti alcuni dei criteri che sono stati messi alla base aiutano a fare quello che è lo strumento di programmazione, ecco perché dico che alcuni interventi, seppur interessanti, sono andati un po' fuori da quello che è il tema e l'obiettivo del protocollo d'intesa: mettere insieme il sistema. Altro è la questione della programmazione del trasporto pubblico locale. E qui è stata fondamentale l'idea – e io credo che si debbano fare ulteriori passi – della centralità del trasporto del ferro, e questa come dire è scontata e oggettiva, è nelle cose, non è che tocca farci una scelta ideologica: il trasporto ferroviario è quello, il percorso ferroviario è quello, quindi bisogna sviluppare ovviamente delle politiche di adduzione e non di concorrenza perché questo trasporto ferroviario diventi il più economico possibile. Quindi, insomma io ritengo che sia ovvio andare avanti, continuare, io personalmente ad esempio ritengo che la holding sia un percorso intermedio. So che questa è una discussione del futuro, non è una discussione di oggi, un percorso intermedio verso forme di gestione forse ancora più economiche. E quando parlo di forme di gestione io non penso che eliminare i Consigli d'Amministrazione sia la forma di risparmio più avanzata. Se quello fosse, faremo veramente presto a fare questa cosa. Ma non lo è assolutamente o perlomeno quello è molto ma molto marginale. Significa, invece, da una parte mettere insieme il sistema, quindi il sistema dei parcheggi, le varie modalità di trasporto, ma significherà anche – mi permetto di dirla, non so cosa ne pensi in questo senso per la verità l'Assessore ma tanto è una discussione più avanzata – credo che le aziende di trasporto debbano fare il trasporto, e non è un'affermazione banale. Mi permetto di dire ad esempio che trovo molto anomala una situazione..., intanto ci piacerebbe avere il quadro delle partecipazioni delle nostre aziende, "nostre" dico delle istituzioni, insomma, non "nostre" come Regione, ma a me pare ad esempio che avere in piedi un'esperienza come quella di Umbria Incoming non so se debba essere ricondotta come Regione all'interno di strumenti di promozione veri e propri che potranno chiamarsi come chiamarsi, o debba rimanere una roba di questo genere. Secondo me con il trasporto non ha molto a che fare, perché basta chiamare i pullman quando ci stanno i gruppi per il turismo, offrire i taxi, offrire altre cose, a mio parere costerebbe molto di meno. Ma questa sarà una discussione che potrà essere fatta più avanti. E il protocollo – a mio parere – su questo



favorisce e aiuta appunto anche questo tipo di verifica perché la compatibilità finanziaria, che è sempre più stringente, ci impone davvero di poter ricondurre ognuno nel proprio ambito specifico in maniera tale che la programmazione delle istituzioni a tutti i livelli possa rappresentare la vera cabina di regia politico – istituzionale e non altre cose.

Ho sentito prima delle questioni del personale: la garanzia degli addetti al trasporto pubblico locale è sempre stato un elemento su cui il Consiglio regionale, ma gli atti di programmazione e le stesse leggi hanno sempre dato con chiarezza il proprio input, la propria scelta e questo non vuol dire che ovviamente se cambiano i sistemi di trasporto non debba esserci anche una modalità diversa di utilizzo di prospettiva anche nell'utilizzo dei lavoratori e del personale, ponendo qui fine – e concordo con Vinti – a quelle situazioni di disparità che oggi sono un po' troppo forti: se si sta in un'azienda si è più ricchi, in un'altra azienda un po' di meno. Quindi, io penso che sia fondamentale dal punto di vista politico, e nel compito del Consiglio regionale, ribadire che qui parliamo di un servizio pubblico locale, che è quello del trasporto, per quanto riguarda gli altri servizi pubblici dovremmo ragionare alla luce delle novità di Bersani. E sarà anche qui una discussione interessante. Dobbiamo sottolineare che l'obiettivo è coordinare per poter raggiungere un servizio più efficiente, ridurre i costi o perlomeno contenere i costi il più possibile per avere più utenti. Questo dev'essere l'obiettivo, è come un cane che si morde la coda, se non si riesce ad avere più utenti ci sono sempre meno risorse per un servizio efficiente. La tutela degli utenti e dei consumatori dev'essere una costante. Da un po' di mesi si è sviluppata una cultura delle Associazioni dei Consumatori sicuramente più avanzata, più forte in Italia ed anche in Umbria e quindi dobbiamo coinvolgerli negli atti che andiamo facendo e, per quanto riguarda la questione della sussidiarietà in Umbria, il dato dei privati nella gestione del trasporto pubblico locale è quello diretto, perché poi ci sarebbero anche altri dati indiretti, non è tra quelli più alti delle altre Regioni, in confronto alle altre Regioni. Certamente, quando l'Assessorato affronterà ancora di più questo tema della gestione del servizio di trasporto potrà valorizzare ancora di più la capacità imprenditoriale che è sul territorio. Per fare un matrimonio bisogna essere in due, ci dev'essere chi offre... in tre, no, siamo troppi, il testimone, va bene, il prete o il sindaco, d'accordo.... Però, ci dev'essere da un lato chi ovviamente ha il servizio da far gestire e quindi da mettere, come dire, sul campo; dall'altro però ci devono essere risorse imprenditoriali in grado di garantire che quel servizio siano in grado di svolgerlo. Ora, siccome è stata richiamata la legge sulla sussidiarietà, tra gli elementi di quella legge c'era anche quello di lavorare per far crescere anche sul territorio questo tipo d'esperienza e quindi è un lavoro sul quale appunto tutti quanti insieme ci dobbiamo cimentare.

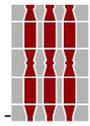
Poiché appunto abbiamo anche ritenuto questa discussione essenziale però nell'ambito che il protocollo stesso affronta, abbiamo presentato un ordine del giorno a nome della maggioranza, che ora distribuiamo, nel quale si approva e si sostiene la linea seguita dalla Giunta regionale che



peraltro è coerente con le indicazioni contenute nelle dichiarazioni programmatiche di Legislatura e anche in altri dibattiti in Consiglio regionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Girolamini. Ha chiesto di intervenire il consigliere Zaffini.

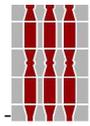
ZAFFINI. Grazie, Presidente. In realtà, Assessore, – che non vedo ma che credo rientrerà presto in Aula – il centrodestra con la richiesta di trattare in Consiglio regionale l'argomento della cosiddetta holding ha fatto quello che non gli competeva fare, e lo dico anche ai colleghi di maggioranza che si chiedevano per quale motivo questa mattina stavamo discutendo in Consiglio regionale questo atto. Perché è di per sé grave che – come espresso anche da chi mi ha preceduto da questi banchi – si proceda a scelte di natura gestionale anche molto significative, perché è utile ricordare che in questa Regione di azienda unica regionale dei trasporti si parla, non esagero se dico da una decina d'anni: di accorpamento dei servizi e di razionalizzazione, di eliminazione dei doppioni, degli sprechi, delle sovrapposizioni, e di tutto quello che ne consegue, si parla da tantissimi anni. Il fatto che si predisponga un protocollo d'intesa tra gli Enti proprietari, in realtà, che contiene passaggi molto importanti – che poi adesso tratteremo – avendo superato a piè di pari ogni remora d'informativa del Consiglio regionale, per quello che riguarda la banale e semplice informativa ma anche ogni possibilità di necessaria programmazione regionale, e non è che in realtà stamattina qui, Assessore, come lei ha esordito nel suo intervento, non avremmo neanche dovuto parlare di questa cosa. Perché è pur vero che, voglio sperare, i successivi atti, quelli impegnativi verranno portati in Consiglio regionale, come peraltro obbligatorio, ma è altrettanto vero che sono gli atti di programmazione e d'indirizzo con i quali il Consiglio regionale dev'essere coinvolto. E questo è un vero e proprio atto di programmazione e d'indirizzo. Peraltro, io credo, Assessore, che non sia superfluo ricordare che è la normativa regionale che impone il ruolo del Consiglio regionale, cioè c'è un livello di questo ragionamento, che è un livello logico e naturale, diciamo di buonsenso, che è quello del necessario coinvolgimento, come diceva la collega Girolamini, del Consiglio regionale con gli atti di programmazione. Però poi il prosieguo del discorso della collega, che faceva appello ad atti d'indirizzo autonomamente presentati dai Consiglieri, era un'affermazione un po' vuota, perché è ovvio che un singolo Consigliere o anche un'intera coalizione, come quella dell'opposizione, non ha l'opportunità né la possibilità di sottoporre atti d'indirizzo reali, può sollecitare che questo avvenga da parte della maggioranza, questo sì, ed è quello che stamattina stiamo facendo, ma al di là – dicevo – del fatto del buonsenso, della opportunità, c'è un fatto normativo, cioè la Legge regionale dei trasporti impone che il Consiglio regionale approvi ovviamente il Piano e i relativi aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli Enti locali. Quindi anche in un certo senso stimolando la programmazione degli Enti locali che non c'è. Inoltre all'art. 17 il comma b) definisce tutte le



competenze del Consiglio regionale, che sono innumerevoli, colleghi, basta leggersele. E io non le leggo perché voglio presupporre che le conosciate, se non lo conoscete parliamo della Legge regionale 18, del 18.11, la 37, il Piano dei Trasporti, all'art. 17, al capo 1 e al capo 2. Ma in particolare quello che, invece, voglio precisare è che le Regioni al capo 2 "organizzazione del trasporto pubblico locale", al capo 2 le Regioni "nell'esercizio dei compiti di programmazione definiscono gli indirizzi e la pianificazione dei trasporti locali in particolare per i piani di bacino". Inoltre, "le Regioni effettuano la regolamentazione del trasporto pubblico locale con riferimento ai servizi minimi". E questo lo prevede evidentemente anche la normativa nazionale, la legge n. 422 del '77. La programmazione dei servizi minimi – e non è casuale che io faccia riferimento a questa programmazione – dev'essere prevista dalla Regione con un atto d'indirizzo triennale che contiene la definizione della rete dei servizi minimi e delle risorse necessarie a garantirlo.

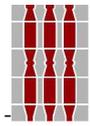
Ora, colleghi, il fatto che il famoso protocollo definisca il problema dei servizi minimi nei tre bacini: Perugia, Spoleto e Terni, in cui i servizi programmati vengono forzosamente – è detto – considerati come servizi minimi, poiché tale livello viene fatto coincidere con quelli storicamente garantiti dalle risorse regionali, eccetera, è una critica che non si capisce bene a chi sia rivolta. Il fatto che i servizi minimi di questa Regione, e credo sia superfluo ricordare che questa è una Regione di sinistra, che si vanta di essere una Regione di sinistra, è una Regione che nella sua maggioranza di sinistra, collega Tomassoni, purtroppo... una Regione che nella sua maggioranza contiene anche parti di quella sinistra radicale che difende i deboli, gli oppressi, i diseredati, quelli che devono andare a scuola la mattina presto, non avendo i genitori che ce li possono portare: i bambini, quelli che abitano nelle zone montane, insomma tutta quella massa di gente che è trascurata dalle istituzioni e difesa dai comunisti. In questa Regione non c'è un atto di individuazione dei servizi minimi, perché i servizi minimi sono, colleghi post e attuali comunisti, i servizi sociali, quelli che vengono definiti minimi sono i servizi cosiddetti incompressibili, cioè i servizi che anche a costo di diseconomie devono essere garantiti. Questi servizi minimi – viene detto in questo protocollo – sono stati forzosamente assimilati ai servizi sempre prestati, ma perché questo "forzosamente"? Perché nella definizione del Piano Regionale dei trasporti – e credo lo ricordiamo tutti – fu esplicitamente detto che, non essendo in grado in quella sede e in quella fase, di definire il famoso atto d'indirizzo triennale, perché si era in un momento di grandi modificazioni, le gare, eccetera, si rimandava questo atto di definizione dei servizi minimi, individuando nei servizi minimi una *prorogatio* sostanzialmente di quelli prestati.

Quindi, Assessore, il fatto che questa Regione non abbia definito i servizi minimi, e oggi sia costretta a prendere in considerazione i servizi minimi come quelli storicamente prestati, è un problema al quale dovete metter mano voi con la vostra capacità di programmazione, che è notoriamente molto limitata per effetto dell'arcobaleno di colori che vi caratterizza. Cioè, è ovvio che nel momento in cui mettete mano alla gestione e alle cose di ordinaria amministrazione ci



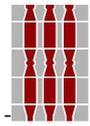
riuscite, appena poco poco vi spostate dalla gestione del “condominio” Umbria, è ovvio che vi troviate in seria difficoltà perché uno dice bianco, uno dice nero, uno dice pubblico, uno dice privato, uno dice famiglia e uno dice cittadino, eccetera, eccetera. Ma questo lo sappiamo tutti e lo comprendiamo pure.

Il problema che sta alla base, perché il famoso atto per la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale parte proprio da questo: tali problemi sono evidenti nei tre bacini dove i servizi programmati vengono forzosamente considerati come servizi minimi. E io parto proprio da qui, è come parlare di corda in casa degli impiccati. Cioè, nel momento in cui la Regione prende atto di essere inadempiente e a questo fa risalire tutta una serie di diseconomie, evidentemente deve diventare adempiente da quel momento in poi, cioè si fa un’analisi e si dice “la Regione non ha provveduto alla definizione dei servizi minimi, questo ha comportato tutta una serie di conseguenze – giuste, che condividiamo anche noi l’analisi – e poi che si fa?”, io credo che il buon senso della logica di qualunque legislatore ed amministratore avveduto sia “mettiamo mano all’atto che individua i servizi minimi e da lì facciamo tutta una programmazione a valle”. E non c’è, non è questo l’atto che individua i servizi minimi, Assessore, spero che questo non me lo dica. *(Intervento fuori microfono dell’assessore Rometti...)* Ah, c’è l’obiettivo di farlo, benissimo, e io l’ho visto questo. Quindi si fa un atto di programmazione dei servizi minimi, da lì si parte con tutta una riorganizzazione complessiva che noi condividiamo negli spiriti, cioè la razionalizzazione noi la condividiamo anzi, la sollecitiamo. L’azienda unica, purché vera azienda unica, la sollecitiamo. Non è che qui stiamo ad esercitare viscosità rispetto ad un processo che deve avvenire di razionalizzazione e di spostamento di risorse dalle gestioni. Mi riferisco alle infrastrutture delle gestioni, i Consigli d’Amministrazione, i collegi sindacali, le consulenze e via scorrendo, al servizio. Noi siamo quelli che vi esortano a fare questo, sia chiaro. Ma non lo state facendo, o perlomeno lo state tentando in qualche mente e non ho dubbi nel ritenere che nella mente dell’assessore Rometti, sicuro riformista, collega Nevi, sicuro riformista, l’assessore Rometti non può essere considerato un neocomunista, non credo, temo di no, amici. E allora, io credo che nella mente dell’assessore Rometti ci sia la vera volontà di procedere ad una modernizzazione di quest’apparato, però non ne vedo i risultati, non ne vedo i frutti ma soprattutto, collega Rometti, io credo e temo che lei abbia scelto una strada più complicata. Perché, che è successo, che succede? Succede che si pretende di programmare partendo dalla gestione. Ma non è possibile questo, prima si programma e poi si gestisce, prima si fanno scelte di programmazione generale e poi si adeguano gli strumenti gestionali. Noi stiamo scegliendo la strada inversa, noi elaboriamo un protocollo secondo il quale le aziende sarebbero stimolate ad unirsi, “vade retro, Satana privato”, ci mancherebbe, ve l’ha detto bene il collega Nevi, “Belzebù privato”, sempre fuori da queste strade per due motivi di fondo: uno, quello che vi ha detto il collega Nevi e l’ha detto benissimo, come rinunciare a tante poltrone, a tante greppie dico io. Due: con queste condizioni



ma quale privato si avvicina all'Umbria? Con queste condizioni e con questi presupposti, ma chi ha il coraggio di venire in Umbria ad investire il proprio danaro, frutto non di tasse ma di bilanci, in attivo magari? Chi? Nessuno va a prestare la propria consulenza e i propri servizi, il proprio know-how a Regioni men più avvedute, meno dirigistiche, meno sovietiche per essere chiari. E quindi è assolutamente purtroppo naturale che il privato sia fuori completamente da questo percorso e mi sorprende naturalmente che poi tutto questo passi o si pretenda di farlo passare fuori da quest'Aula, ma non basta. In tutto questo percorso, colleghi, c'è una parte importante che attiene, come diceva la collega Girolamini, l'assist, me l'ha dato e io lo prendo, al ruolo delle aziende, ma che fine fanno le aziende? Spieгатemelo. La Spoletina, e anche lì non sa niente nessuno, questo lo dico così per conoscenza dell'Aula, c'è qualche collega spoletino o di area, faccio presente che la Spoletina non esiste più o fra quattro giorni non esisterà più e il Consiglio comunale di Spoleto non ne sa niente, il Consiglio provinciale proprietario di metà dell'azienda non ne sa niente o comunque non è stato ufficialmente investito del problema. La Spoletina deve gestire i parcheggi, passerà a dieci, dodici dipendenti con un percorso di omertà istituzionale gravissimo. Ed è la stessa strategia che si pretende di usare in questo momento, facendo questo tipo di percorso – ripeto – condivisibile negli obiettivi ma scandalosamente e vergognosamente omertoso nei percorsi. Cioè, non è che, collega assessore Rometti, basta portare a casa il benessere di CGIL, CISL e UIL – con tutto il rispetto per le parti sindacali che secondo me non hanno capito quello a cui hanno dato il benessere e tant'è che altri sindacati mi pare di vedere e di capire si discostano da questo percorso –, non basta! Questa è una strada – ripeto per l'ennesima volta – giusta da perseguire ma che va perseguita con gli atti di programmazione previsti, i Comuni devono deliberare, le Province devono deliberare, il Consiglio regionale dev'essere coinvolto, c'è l'atto d'indirizzo triennale sui servizi minimi che è il punto di partenza di questo percorso, non può essere il punto d'arrivo. Perché noi, Assessore Rometti, vogliamo saperlo che cosa succede con tanto di Piano industriale, che ci spieghi cosa succederà, non può essere lasciato alla negoziazione del più forte con il più debole sapere se la linea tra Perugia e Fratticiola Selvatica esisterà o tra la montagna di Colfiorito e Foligno. Io lo voglio sapere prima quello che succederà, di quelle linee, i cosiddetti rami secchi perché sono rami secchi, sicuramente dal punto di vista dei costi e dei ricavi, ma sono rami assolutamente indispensabili dal punto di vista dei servizi minimi. E allora, l'equilibrio va trovato. Io non sono statalista ma non sono neanche visceralmente liberista. La politica deve trovare il punto d'equilibrio, cioè deve far tornare i conti.

E chiudo con l'ultimo passaggio, quello che ritengo essere in realtà la cosa più grave. In questo protocollo si stabilisce un'operazione, secondo me, gravissima che è quella di sottrarre risorse dal trasporto pubblico locale, quindi essenzialmente servizi minimi, servizi sociali, colleghi comunisti, post, eccetera, eccetera, per trasferirla alla mobilità alternativa e nemmeno al ferro perché nel ferro, collega Girolamini, in questo protocollo c'è solo l'FCU ma di tutto il ferro di questa Regione



FCU rappresenta quanto? Il 30, il 25, il 35? Trenitalia non c'è qui, cioè la gran parte del ferro di questa Regione io non la vedo presente e da quello che mi risulta neanche eccessivamente coinvolta. In realtà, c'è un'operazione strada che io credo che noi non dovremo mai fare – e sicuramente l'opposizione non può consentire – di sottrazione, di smistamento di risorse già stanziato dal trasporto pubblico locale verso la mobilità alternativa.

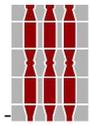
La mobilità alternativa, che non è servizio essenziale, sia chiaro, è servizio accessorio, utile, indispensabile ma non è servizio essenziale, non è servizio minimo. La mobilità alternativa è sicuramente utile e indispensabile ma non è ritenuto il servizio essenziale. E allora, in virtù di questo, spiegateci perché noi siamo d'accordo e qui pure prefiguro scelte che non dovrei prefigurare, ma noi siamo d'accordo che nel momento in cui il minimetrò, le scale mobili di Spoleto, la Terni – Cesi, quello che c'è, sposterà utenze dalla gomma alla mobilità alternativa e allora, sì, che in quel momento vanno rifatti i conti, vanno ritirati i servizi e vanno evidentemente tagliate linee a quel punto inutili e quindi dannose. È ovvio che, nel momento in cui il minimetrò sarà partito, la linea che collega Pian di Massiano a Piazza Italia non serve, lo sappiamo tutti, colleghi. Ma non può essere oggi lo spostamento di risorse perché io non so quello che accadrà e soprattutto dove la metto la gente? Cioè, la gente delle linee che vado a tagliare, e qui dico che secondo me i sindacati che hanno frettolosamente approvato questo percorso, firmando una cambiale in bianco sulla fiducia, hanno probabilmente sottovalutato il problema. Il personale delle linee che vado a tagliare per girare risorse al minimetrò o a mobilità alternativa di Spoleto, o non so dove perché non è detto, che ci faccio, dove lo metto? Che ci faccio? E i servizi garantiti da quelle linee chi li copre? Ecco, allora, questa è secondo me la fase più critica e il problema più grosso di questo percorso, pensare di poter spostare risorse dal trasporto pubblico locale ad altro, preliminarmente alla verifica degli effettivi spostamenti d'utenza dal trasporto pubblico locale ad altro.

Detto questo, mi pare – e chiudo veramente – del tutto evidente che anche noi siamo d'accordo, oltre che ad una razionalizzazione e ad una semplificazione del sistema, ad un progressivo spostamento dalla gomma ad altro. È evidente che non sto qui prendendo le difese della gomma con tutto quello che comporta in termini d'inquinamento, d'impatto eccetera; però sono percorsi che vanno a): programmati, b): economicamente sostenuti, c): descritti nei minimi particolari. Con percorsi di omertosità istituzionale queste strade diventano assolutamente in salita perché ognuno ha i propri strumenti per renderle tali.

ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola al consigliere Masci. Prego, Consigliere.

++++

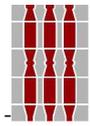


MASCI. Presidente, Consiglieri, intanto inizio ricordando al consigliere Zaffini che, perlomeno lo stavo leggendo adesso, rileggendo anzi per la seconda volta, questo protocollo d'intesa, è stato sottoscritto – questo – dalla Regione dell'Umbria, dalla Provincia di Perugia, dalla Provincia di Terni, dal Comune di Perugia, dal Comune di Terni e dal Comune di Spoleto. Quindi forse questa omertosità non è così evidente... (*Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini*)... lui agisce per conto del Comune di Spoleto, poi semmai sarà un problema di comunicazione interna. (*Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini*)...

PRESIDENTE. Colleghi, senza rigidità ma evitiamo i colloqui da bar. Consigliere Masci, la invito a continuare.

MASCI. Vado avanti, Presidente, mi lasci parlare. Intanto, ringrazio l'assessore Rometti perché credo che finalmente abbia iniziato un percorso innovativo estremamente importante, estremamente interessante. Sappiamo tutti che il problema è complesso, ha una complessità notevole, sappiamo tutti che l'Umbria, in modo particolare, ha questa vocazione sulla gomma per motivi diciamo oggettivi dal sistema orografico, dalla bassa, scarsa densità della popolazione, dovuti anche ad una frammentazione di allocazioni delle popolazioni. Considerate che solo il Comune di Spoleto – mi viene in mente, proprio perché parlava di Spoleto – ha 97 frazioni, Foligno ne ha 140– 150, voglio dire quindi questo è il dato ed è un dato estremamente problematico, cioè mettere mano sul trasporto pubblico locale non è una cosetta da poco. Va ribadito il concetto – lo voglio dire perché l'ha detto inizialmente l'assessore Rometti ma lo voglio ribadire anch'io – che queste aziende che funzionano e operano in Umbria non sono baracconi, questo per ricordarcelo perché sono aziende efficientate comunque. Tant'è vero che ricordava, sempre Rometti, che le stesse, sia l'APM che anche la Spoletina si confrontano con il mercato nazionale, addirittura poi trovano anche il modo di entrare nei mercati extraregionali. Quindi, non sono ferri vecchi, ha detto Rometti inizialmente che molto è stato fatto per razionalizzare il sistema, per così com'era articolato, così com'era composto e questo lo trovo importante perché in ogni caso una serie di fatti che vanno verso una razionalizzazione sono stati già compiuti, non ultimo la costituzione del consorzio per gli acquisti.

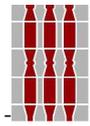
Però giustamente – ricorda Rometti – che oramai il sistema, così com'è conformato, più di questo non sopporta, cioè bisogna andare oltre. E immagina la costituzione di questa holding presupponendo che oltre questa holding al momento – ripeto – non ci sono i prerequisiti, le precondizioni per poter andare perché tutti siamo convinti, siamo d'accordo che poi l'obiettivo finale dovrà essere un'unica società regionale. Questo è l'obiettivo. Dobbiamo probabilmente e sicuramente passare attraverso la holding per tutte le ragioni che ha specificato e spiegato lo stesso Assessore che non voglio ricordare. Dicevo comunque: va ulteriormente efficientato il



sistema, va ulteriormente razionalizzato, chi ha mi ha preceduto ha evidenziato una serie di sovrapposizioni di linea, di incongruenze, eccetera, di non dialogo tra la gomma e il ferro. Però anche qui bisogna che si raggiungano questi obiettivi attraverso una definizione giuridica dell'asset che possa consentire il raggiungimento di questi obiettivi appunto di maggiore razionalizzazione del sistema e maggiore economicità del sistema, tenendo conto che avremo, abbiamo anzi un orizzonte dal punto di vista finanziario preoccupante per le ragioni che sono già state dette e poi, non solo questo ma abbiamo anche la necessità di mantenere basse le tariffe perché poi va a finire, stringi stringi, il dato dev'essere questo, che dobbiamo portare a casa, il dato politico: mantenere o addirittura ridurre le tariffe affinché ci sia l'incentivazione all'uso del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato. Perché poi l'obiettivo, questo, è condiviso da tutti: destra, sinistra, centro, estremisti di destra e così via.

Allora, vado di corsa, credo che la strada che stia percorrendo la Giunta sia una strada giusta, credo che ci siano alcune questioni di fondo che vanno secondo me – secondo anche la Margherita – un attimo ricentralizzate, quel discorso dei cosiddetti servizi minimi essenziali a cui molti hanno fatto cenno e riferimento e io ci ritorno, dicendo non è che non ci sia una definizione di questi servizi però al momento ci sono criteri che fissano in via, diciamo, del tutto oggettiva questa definizione dei servizi. Io capisco che la cosa sia complessa, capisco che ci siano anche delle resistenze perché c'è poi chi paga, perché poi alla fine – parliamoci con tutta franchezza – in molti Enti locali il servizio minimo essenziale è tutto, è tutto, dallo scolastico..., voglio dire, quindi andare ad intaccare queste situazioni non è cosa facile, ma bisogna fare questo sforzo anche per capire quanto costa veramente il servizio, dato che dobbiamo arrivare ad una soluzione di sostenibilità del sistema a livello complessivo, bisogna capire a): quanto costa, cioè qual è il servizio minimo essenziale, con quali criteri ci si arriva a definirlo, quanto ci costa questo servizio minimo essenziale e quanto devono poi contribuire per servizi, eventualmente aggiuntivi, gli Enti locali. Poi è comprensibile che alcuni Enti locali non abbiano, soprattutto i piccoli Comuni, le risorse necessarie integrative per sopperire a queste necessità, ma non è da escludere che si possa arrivare ad esempio a costituire un fondo di solidarietà, per andare incontro alle esigenze di questi piccoli Comuni. Però intanto capire qual è e quanto ci costa il servizio essenziale e quali sono gli altri servizi accessori o suppletivi, capire se anche qui la mobilità alternativa rientra o no appunto nel servizio minimo essenziale. Perché questa è un'altra partita che sposta. Poi ci ragioneremo se il caso o non è il caso, però intanto capire se.

Altra questione. Credo che sia importante, Assessore, proprio per sostenere questa intelligente idea, io la giudico perlomeno così, di andare avanti su una, seppur su una fase transitoria noi la chiamiamo così della holding per arrivare poi a cogliere l'obiettivo finale dell'azienda unica, effettuare una serie di monitoraggi, cioè avere un report di quello che è oggi la fotografia, di quello che oggi è il servizio, fare ulteriori monitoraggi durante anche la fase di risistemazione, così com'è

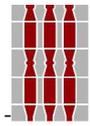


stata diciamo definita in termini generali dal protocollo d'intesa, e fare un ulteriore monitoraggio poi al termine, a fine corsa, per capire, anche per dare le certezze dell'effettiva efficacia dell'operazione. Credo che questo sia estremamente importante. Dobbiamo certamente annotare e registrare una carenza, che non dipende dalla Giunta regionale, dalla Regione, una carenza oggi collegata ad una direzione regionale di Trenitalia che non c'è o che non esercita appieno la sua mission. Perché non facilita certamente questa programmazione erga omnes, a cui faceva riferimento l'Assessore, nel senso dobbiamo comunque cominciare a ragionare anche con Trenitalia oltre che con l'FCU perché ci sia un Piano del Trasporto, un TPL organico, armonico, razionale, più efficiente, meno costoso e così via ma l'esigenza qual è? È quella di individuare un soggetto con cui parlare, oggi non c'è, quindi bisogna che la Regione si faccia carico affinché i vertici di Trenitalia, delle Ferrovie dello Stato chiudano questa partita riorganizzativa con l'individuazione di una direzione regionale che sappia e possa essere l'interfaccia in questo ragionamento.

Per quanto riguarda i privati, i privati a noi ci risulta che siano per la gran parte consorziati. Cioè, non è vero che c'è una chiusura netta, non c'è stata, non c'è e non ci sarà proprio perché – per l'esperienza che anche ho avuto in quanto Assessore presso il Comune di Foligno – noi abbiamo sempre coinvolto i privati attraverso evidentemente la Spoletina, nel caso di specie, credo che questo sicuramente avvenga con l'ATC, avvenga con l'APM e così via, ma ci sono forme consortili di coinvolgimento dei piccoli padroncini, perlomeno da noi l'esperienza è stata maturata anche con risultati estremamente positivi sia sul piano del coinvolgimento ma anche sul piano poi del ritorno economico, dell'efficientazione del servizio. Poi c'è tutta la partita della sussidiarietà, lo ricordava qualcuno prima, è chiaro che anche sul trasporto pubblico locale noi dobbiamo introdurre questo concetto, poiché soprattutto nelle zone periferiche, estremamente periferiche, le zone montane dove vivono quattro, cinque, sei famiglie e dove garantire – e questo lo dobbiamo garantire – la relazione con i centri abitati diventa estremamente oneroso per il servizio pubblico, vanno trovate forme complementari che possano in qualche maniera rientrare all'interno delle tipologie d'intervento così, quelle diciamo di cui fa riferimento appunto la legge sulla sussidiarietà. Termino, condividendo appieno quest'impostazione poiché tra l'altro è coerente e congruente con gli atti di programmazione di questa maggioranza. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola al consigliere Rossi. Prego, Consigliere.

ROSSI. Grazie, signor Presidente. Io ringrazio l'Assessore innanzitutto per la comunicazione che attiene a uno specifico ovvero il protocollo d'intesa sottoscritto – come veniva ricordato dall'Assessore stesso e da alcuni interventi – dai Comuni proprietari, dalle Due Province e dalla Regione dell'Umbria. E credo che da quello noi dobbiamo partire per affrontare, come



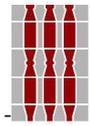
giustamente è stato fatto, una discussione che non sarà ovviamente esaustiva in Consiglio regionale in merito alla riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

Io credo che quel protocollo d'intesa contenga in sé un passo in avanti significativo, che è un passo in avanti tra l'altro sottolineando come premessa di un settore, quello dei trasporti, che nel corso di questi anni nel vasto arcipelago dei cosiddetti servizi a rete, il cosiddetto sistema dei servizi è stato sicuramente quello che ha già ottenuto – seppur tra una serie di difficoltà e limiti – risultati significativi di coordinazione, d'integrazione. Lo dimostrano i risultati ottenuti dal Consorzio Umbro Trasporti e da una serie di coordinazioni ed integrazioni in merito alla gara unica dei carburanti, il tema delle Assicurazioni, la Carta dei Servizi, l'adozione di tariffe agevolate per studenti ed anziani ed, infine, l'imminente promozione della comunità tariffaria su base regionale e più vettori del trasporto: ferro, gomma, pubblico e privato, con l'emissione di due titoli di viaggio come la smart card elettronica e il biglietto magnetico.

Credo che questo sia un punto che vada sottolineato in una discussione, come quella odierna, che dimostra come il settore dei trasporti e il trasporto pubblico locale sia appunto un settore che nel corso di questi anni abbia ottenuto risultati d'integrazione e coordinamento, seppur in una serie di difficoltà che sono evidenti e che comunque non ne hanno mai minato le fondamenta e anche la qualità del servizio stesso.

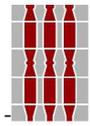
Io credo, inoltre, che la discussione in Consiglio regionale sul protocollo d'intesa – perché di questo si tratta, la discussione appunto avviene su questo – non possa non tener conto di un altro elemento fondamentale che nel corso di queste settimane e di questi mesi è venuto avanti nel Paese. Ovvero, del disegno di legge denominato "Industria 2015" approvato dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro Bersani in data 24 settembre in cui secondo me si possono cogliere indicazioni e riferimenti non solo utili ma soprattutto più consoni ad interpretare quanto sia significativo e quanto sia contenuto alla lettera nello stesso protocollo d'intesa sottoscritto appunto dalla Regione dell'Umbria, dalle due Province e dai due Comuni proprietari delle imprese pubbliche umbre principali del trasporto pubblico locale, ovvero i Comuni di Perugia, Terni e appunto Spoleto. E credo che, pur nella ristrettezza delle risorse tale da far sottoscrivere inoltre alla Conferenza delle Regioni, all'unanimità, un documento che definisce lo stato finanziario del trasporto pubblico locale, una vera emergenza nazionale, le nostre aziende abbiano saputo sperimentare coordinazione e innovazione esattamente in sintonia e in coerenza con il binomio che "Industria 2015" intende incentivare andando oltre alla vecchia forma consortile e definendo un nuovo profilo, ovvero quello della rete di imprese, che è un punto non secondario, ed è un punto non disgiunto a parere mio dalla discussione che stiamo tenendo oggi in Consiglio regionale e quella che verrà nelle prossime settimane e che accompagnerà anche il lavoro del tavolo tecnico che su questo si cimenterà a partire dal nuovo Statuto.

Dicevo un nuovo profilo, un profilo di rete e di imprese in cui vanno specificate ed esplicitate la



forma stabile di coordinamento di natura contrattuale del gruppo paritetico di imprese, con l'indicazione delle strutture e le funzioni e i servizi comuni divisi, i requisiti di stabilità, di coordinamento e di direzione aziendale e gli effetti giuridici della rete anche a riguardo delle conseguenze di natura contabile. Inoltre, fatto non secondario, il disegno di legge contiene due canali di risorse nuove, ovvero il fondo per la finanza d'impresa e il fondo per la competitività. Io ho voluto sottolineare questi stralci del disegno di legge perché credo che noi, nell'affrontare questa discussione e nell'avviare questo percorso di semplificazione con appunto la nascita di una holding regionale, dobbiamo tener presente il nuovo quadro nazionale di riferimento che il Governo ci fornisce e che appunto il disegno di legge stesso ci fornisce. Posto tra l'altro che il protocollo ancora non scioglie un nodo tra la holding societaria e quella associativa, io credo che per il modello umbro, per la storia delle nostre imprese ovvero per il percorso che si è fatto nel corso di questi anni, l'aver scelto questo passaggio intermedio, sia stata una scelta giusta e una scelta lungimirante che non solo consente di mettere a sistema e consente anche di semplificare... poi tra l'altro dire holding può significare molte cose. Entreremo nello specifico. Io credo che anche la sollecitazione in merito all'organizzazione societaria che può risolvere il problema delle duplicazioni, delle sovrapposizioni, la forma giuridica della holding possa consentire di averle e quindi di venire incontro anche alla sottolineatura anche critica che è stata posta da parte di alcuni colleghi, in particolar modo della minoranza. Quello che non mi convince è da un lato reclamare il giusto ruolo del privato e poi sostenere che sarebbe stato meglio procedere verso un'azienda unica. E lì che secondo me noi avremmo svilito un potenziale ruolo del privato, almeno questa è la mia opinione ovviamente, è lì che noi avremmo impedito un protagonismo, un ruolo del privato che tra l'altro nel sistema umbro dei trasporti si è già manifestato con le stesse gare europee, si è manifestato con attività che sono dislocate sul territorio regionale, già esistenti, in cui delle imprese private sono coprotagoniste insieme alle imprese pubbliche.

Io credo che questo sia un tema aperto, un tema da non sottovalutare ed un tema che può consentire proprio nella definizione dell'organizzazione societaria della holding, per esempio nel modello associativo, che consenta proprio anche una valorizzazione significativa dell'impresa privata. Io penso – e mi accingo a concludere, signor Presidente – che la discussione, la comunicazione dell'Assessore, l'ordine del giorno che a nome della maggioranza ha letto nel suo intervento la consigliera Girolamini vadano nel senso giusto, nel senso auspicato, dentro un processo d'integrazione reale che consenta un obiettivo raggiungibile senza svilire peculiarità anche territoriali significative oltre senza svilire anche esperienze aziendali. Ricordiamoci che già noi siamo nel campo in molte Società per Azioni, al di là che gli Enti proprietari siano Enti pubblici che hanno sperimentato partnership e collaborazioni con Enti privati, l'hanno fatto nel territorio regionale, lo stanno facendo anche nel territorio extraregionale, mostrando una loro competitività; io credo che lo strumento che oggi ci è stato come dire presentato ma che è contenuto nel

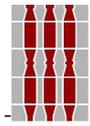


protocollo d'intesa, ovvero la holding regionale, sia non solo un primo passo significativo ma vada nel senso auspicato o nel senso coerente di un processo di ammodernamento, di semplificazione e valorizzazione del trasporto pubblico locale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Ha chiesto, per una replica al dibattito, di intervenire l'assessore Rometti. Ne ha facoltà.

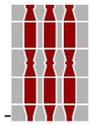
ASSESSORE ROMETTI. Io riprenderò solo pochi elementi perché credo che – ho detto all'inizio – che questo è un atto che altrimenti non sarebbe venuto a questo stadio in Consiglio regionale ma è evidente che poi nel momento in cui si dovranno adottare decisioni ulteriori arriverà in Consiglio regionale. Quindi, il dibattito di questa mattina è stato molto utile, suggerimenti che possono servirci, considerando che ci troviamo in una fase istruttoria. Io ho sentito alcune critiche, alcune sottolineature che riguardano diciamo una questione sulla quale ancora noi siamo a livello d'istruttoria, appunto. Con questo documento abbiamo impostato un percorso di lavoro che ci deve condurre a definire accordi per poter poi arrivare in fondo appunto a quanto previsto nel protocollo. E ci potranno essere altri passaggi per poter ulteriormente discutere di questa materia. Lo stato della situazione credo sia abbastanza chiaro, ci saranno momenti in cui, attraverso lo Statuto, già una bozza da parte del gruppo di lavoro è stata preparata, dallo Statuto noi capiremo che significato dare a questa holding, diceva bene prima il consigliere Rossi: holding può dire tanto e può dire meno, nel senso che si tratta di capire quali funzioni inseriamo nell'oggetto sociale e quali funzioni deleghiamo alla holding. Quindi questo è un tema e un punto di discussione tra gli Enti proprietari, è un punto – se volete con molta franchezza – anche critico, diciamo con franchezza, quindi dallo Statuto noi capiremo che livello di aggregazione intermedio riusciremo a raggiungere, sapendo – anch'io condivido – che le aggregazioni oramai sono un punto che anche la Finanziaria prevede come obiettivo di qualità, diciamo, a cui tendere anche per il sistema delle aziende private, perché con esse si possono conseguire una serie di benefici dal punto di vista della competitività e della gestione dell'azienda. Poi ci sarà il piano aziendale, dal quale capiremo come e con quali costi si riuscirà a definire e determinare appunto il piano di gestione dell'azienda. C'è tutta una parte programmatica – e qui è vero ha ragione anche chi l'ha detto insomma, Zaffini – qui non dobbiamo inventare grandi cose, si tratta di attuare il Piano Regionale dei trasporti, però bisogna attuarlo e quindi credo che attuarlo in un sistema e in un governo unitario delle aziende, attuarlo in modo coordinato, sapendo che bisogna avere una fotografia chiara della situazione delle reti in questo momento per tendere ad una serie di obiettivi è cosa sicuramente migliore rispetto a una situazione frammentata, com'è quella che abbiamo in questo momento.

C'è questa questione dei servizi minimi, io credo che in un momento in cui la carenza di risorse ci mette di fronte anche a difficoltà a poter continuare a sostenere le aziende, i bacini,



nell'erogazione dei servizi, servizi minimi deve significare la stessa cosa per tutti i bacini, questo è un punto di equità, di chiarezza, è un punto critico, è un punto sul quale probabilmente dovremo adottare anche un approccio come dire di gradualità, di buonsenso, però è un punto fondamentale perché noi in questo momento su questo significato dei servizi minimi abbiamo situazioni assolutamente differenziate.

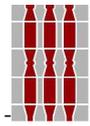
E, quindi, al di là del piano triennale dei servizi minimi, ritengo che l'obiettivo che ci siamo dati con quest'atto di fare un'operazione di chiarezza, di equità sui criteri con cui vengono distribuite le risorse nel fondo regionale dei trasporti fra i vari bacini sia un elemento secondo me dal quale non possiamo prescindere. I privati. I privati: "è tutto privato, è un'operazione stalinista", le cose che ha detto Nevi, io credo che innanzitutto noi dobbiamo fare le cose che abbiamo nelle mani noi; nelle mani noi abbiamo quattro aziende che sono di proprietà pubblica, della Regione, delle due Province e dei tre Comuni. Quindi la cosa che possiamo fare noi è incidere sull'assetto di questo patrimonio di aziende pubbliche, i privati sono coinvolti nel sistema – come diceva il consigliere Masci – hanno una percentuale dei servizi che vengono erogati in questo momento forse bassa. Io la giudico bassa. È la percentuale che loro hanno accettato nel momento in cui si sono consorziate con le aziende pubbliche e hanno partecipato alla gara per l'affidamento dei servizi. Quindi in un sistema che va verso una maggior flessibilità e unitarietà a livello regionale può essere anche comprensibile che vi siano segmenti del complesso della gestione, servizi a bassa utenza, alcuni aspetti, che possono essere gestiti dal privato in forma anche più economica – se possibile – e quindi io credo che da questo punto di vista sarà un punto che emergerà nel momento in cui andiamo avanti in questo lavoro, sapendo che sul trasporto non dobbiamo – come ho detto all'inizio – farci facili illusioni, perché il trasporto è un servizio non remunerativo. Quindi tutto questo privato che investe nelle aziende dei trasporti..., mentre – come avete visto – le aziende di servizio, di altre tipologie di servizio c'è un protagonismo dei privati che acquistano quote di società, anche nostre, anche umbre, è arrivata la (CEA), è entrata anche in maniera pesante. Nelle aziende di trasporto, c'è stato un momento in cui la Provincia e il Comune di Perugia negli accordi parasociali avevano deciso di privatizzare un 30% dell'APM, io ancora privati che hanno chiesto di acquistare questo 30% non li ho visti, quindi evidentemente non dobbiamo neanche innamorarci di affermazioni che poi non trovano riscontro nella pratica e negli interessi veri che poi governano chi investe e chi spende per acquistare delle società. L'FCU io credo, cari colleghi, che avrà un ruolo solo se noi diamo pienezza e contenuti all'intermodalità, l'FCU, così com'è, va avanti solo se noi accettiamo ogni anno di ripianare il deficit che ha. Se l'FCU, come sta facendo il Comune di Perugia, viene messa in rete nel piano urbano della mobilità di Perugia e quindi le corse su gomma a nord di Perugia ma anche in altre zone del nostro territorio, afferiscono alle stazioni dell'FCU e poi migliorando il materiale rotabile, la frequenza dei treni riusciamo a dare un servizio di qualità, probabilmente l'FCU svolge un ruolo importante, s'integra



con la gomma e quindi riesce ad avere anche da un punto di vista economico una gestione che in qualche modo risponde ai criteri anche dell'economicità, oltre che della qualità del servizio.

Trenitalia non è coinvolta perché non possiamo fare una società con lo Stato nazionale, non esiste; quindi Trenitalia condivide questo lavoro, vi assicuro che condivide pienamente questo lavoro, questo atto, condivide pienamente questa nostra scelta. Capite che anche qui interfacciarsi in modo unitario con Trenitalia rispetto alla programmazione dei servizi in ambito regionale sia molto meglio che quattro soggetti che parlano con essa su una situazione di poca autorità dal punto di vista della programmazione.

La mobilità alternativa: qui non si tratta di spostare nulla, qui si non si tratta di spostare nulla, colleghi, quando entrerà in funzione il minimetrò io penso che la Pian di Massiano e della stazione di Fontivegge, in centro arriveranno molti meno pullman, molto meno. D'altronde uno degli obiettivi del minimetrò è stato quello di liberare la città alta dalle auto, eliminare il traffico su gomma, quindi è ovvio che diminuendo il costo di alcuni servizi tradizionali, che vengono sostituiti dal minimetrò si liberano risorse che possono essere impiegate sulla mobilità alternativa, che io credo anche qui, è un punto sul quale ritorneremo, la mobilità alternativa dev'essere inserita nel fondo regionale. Questa è una questione che è stata posta da tante città anche a livello nazionale al Governo centrale, non possiamo pensare che città alle quali chiediamo qualità urbana, qualità ambientale, miglioramento dei nostri centri storici, investano in sistemi di mobilità alternativa e poi se li devono tenere..., allora non li fa più nessuno, continuano a far entrare i pullman da cinquanta posti in Piazza Italia, in Piazza Morlacchi o dentro il centro storico di Spoleto o di Orvieto. Quindi è evidente che bisogna fare una scelta generale che considera la mobilità alternativa un sistema di mobilità che ha anche carattere di offrire servizi indispensabili altrimenti non penso che noi siamo nella direzione di valorizzare questo sistema che, invece, oramai si sta affermando. Non riguarda solo Perugia anzi, direi che la città più interessata a questo sistema è la città di Spoleto che sta costruendo un sistema completo da questo punto di vista, ma tutte le città umbre di fatto hanno realizzato infrastrutture di questo tipo. Non l'ho detto io all'inizio, l'altra cosa che volevo dire, uno dei primi risultati concreti sarà il biglietto unico regionale, che noi speriamo di inserire nei prossimi mesi, proprio in relazione anche a ciò che diceva la consigliera Girolamini: uno degli obiettivi fondamentali è aumentare l'utenza. Noi con un sistema di questo tipo, che ha questi costi, in questo momento intercettiamo solo il 15% degli utenti. Credo che porci l'obiettivo non di raggiungere il 50% o percentuali..., però far crescere anche facilitando l'accesso ai servizi il numero degli utenti è un punto assolutamente fondamentale e per il quale bisogna lavorare. Poi Vinti e anche altri, il consigliere Dottorini sollevava giustamente il problema dei lavoratori e di cosa succederà non tanto perché ci saranno persone che vengono..., questo non è assolutamente immaginabile, sull'organizzazione del lavoro può succedere qualcosa. Noi abbiamo istituito con i Sindacati un confronto continuo sull'attuazione di questo lavoro, già ci sono stati un paio d'incontri,



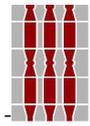
quindi con loro stiamo concordando tutti i passaggi che riguardano l'operazione in generale, ma anche gli aspetti più legati all'organizzazione interna del lavoro, così come con i consumatori – cosa che non abbiamo fatto – probabilmente bisogna cominciare a parlare per quel che riguarda aspetti che riguardano appunto gli utenti e le tasche dei cittadini, che poi sono quelle alle quali tutti dobbiamo guardare con grande attenzione. Quindi, io prendo per buoni tutti i suggerimenti, oltretutto sono utili perché – come dicevo prima – siamo in una fase istruttoria e di lavoro e quindi nelle prossime settimane – spero non fra tanto tempo – di arrivare con gli atti che sono in prima battuta lo Statuto e il Piano Aziendale che ci consentirà magari di avere chiari alcuni elementi che questa mattina fino in fondo forse non abbiamo potuto definire e toccare con mano.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore. Colleghi, abbiamo due proposte di risoluzione che riguardano la materia che abbiamo discusso fino adesso, presentate rispettivamente dal centrodestra e dal centrosinistra. Sono due proposte di risoluzione che in qualche modo sono state già illustrate; per quanto riguarda quella a firma Zaffini ed altri e quella a firma Girolamini ed altri è una proposta breve che sostanzialmente appoggia e sostiene l'indirizzo della Giunta.

Credo che vi siano le condizioni..., (*Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini*)... il contenuto è stato ampiamente illustrato... se volete possiamo fare... è possibile... all'interno dei cinque minuti una presentazione e poi andiamo alla votazione. Collega Zaffini.

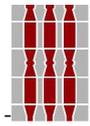
ZAFFINI. Faccio notare che è vero che l'ora è tarda ma è anche vero che stiamo parlando di qualcosa di veramente importante, se è vero che questa Regione ha in Italia il maggior numero di vetture circolanti in rapporto agli abitanti, immagino che sia facile dire che stiamo parlando di qualcosa d'importante, tutti lo possiamo affermare questo, senza essere né Verdi, né grigi, né rossi, né neri, né gialli: il problema esiste, e nel momento in cui c'è un approccio nuovo e non esito a dire anche se serve soddisfazione che c'è un approccio nuovo di razionalizzazione, è utile che le cose ce le chiariamo. A questo aggiungo che la replica dell'Assessore mi è piaciuta più dell'esposizione, promette, è uomo moderato, riformista, intelligente, insomma quello che notoriamente viene definito in gergo giornalistico – non so se si può scrivere – “paraculo”, ma insomma, vedremo ai fatti questa disponibilità, Assessore, perché non vorrei che fosse un po' un “Bottini 2, la vendetta” nel senso che all'apparenza è moderato, disponibile, gradevole, però poi scrive cose gravi, pesanti, fa repliche con il ditino alzato e insegna a campare a tutti quanti, e questo spero che Rometti non lo faccia.

Detto questo, Assessore, stamattina sono venuti fuori spunti interessanti e importanti. È ovvio che io abito a Madonna Alta quando partirà il minimetrò invece di venire su o con l'autobus o con la macchina, purtroppo più spesso, prenderò il minimetrò, è ovvio, ma ci sono tutta una serie di passaggi da qui a quando io prenderò quel benedetto o maledetto – non lo so, vedremo ai risultati



– minimetrò che devono essere compiuti, che non sono oggi compiuti, dev'essere ultimato il minimetrò, bisogna farlo funzionare, bisogna vedere se queste benedette carrozze scivolano o non scivolano, insomma c'è tutta una serie di percorsi, che io credo dobbiamo valutare. E solo alla luce dell'effettivo spostamento di utenze, auspicabile da tutti, dalla gomma al minimetrò o a qualunque altra formula di mobilità alternativa, noi possiamo attivare lo spostamento di risorse. Io non so se la mobilità alternativa deve stare dentro il fondo regionale, affrontiamolo questo discorso. Io ho un approccio non ideologico, non dico ovviamente che il trasporto, i servizi minimi sono solo afferenti alla gomma, ci mancherebbe. Condivido anche quando dice che il ferro dev'essere intermodale, è fin troppo evidente questo, siamo tutti d'accordo. Però, Assessore, tra il dire e il fare c'è di mezzo la prassi, i percorsi. Allora, il percorso che avete scelto di partire dalla fine, di partire dalle gestioni e di saltare tutta la fase indispensabile, ecco, io ci terrò a verificare questo, perché poi staremo a vedere. E' ovvio però che, così come il Consiglio si trova davanti al fatto compiuto quando la definizione degli indirizzi avviene altrove, che siano i tavoli del patto – come dice Bottini – o che siano gli accordi sindacali o che siano... insomma, quest'Aula dev'essere coinvolta nel momento di definizione degli obiettivi, delle strategie, degli atti di programmazione, non dopo messa davanti al fatto compiuto “ah, ma siamo tutti d'accordo”, salvo poi verificare che questo accordo è a pezzi o è di facciata o è zoppo o è superficiale.

Al di là del disagio, quello che io dico: visto che su questo percorso siamo d'accordo rispetto agli obiettivi di razionalizzazione, eccetera, l'abbiamo detto mille volte, scegliamo percorsi seri, peraltro già scritti nella normativa nazionale e regionale sull'argomento, e quindi non andiamo a salti in avanti o a percorsi che spiazzano. Questo con riferimento allo spostamento di risorse ma questo con riferimento anche alla progettazione e alla programmazione futura di una materia e di un settore che non è vero, chiedo venia, non è vero che al privato non interessa. C'è una fetta importante di privato – io sono contento che l'Assessore ritenga insufficiente – certo, non c'è qui il grande privato che viene ad essere coinvolto, ma c'è un privato e c'è una rete di privati che dev'essere sottratta allo sfruttamento, per essere proprio del tutto chiari, e che deve rappresentare un interlocutore, un interlocutore utile perché qui c'è modo di fare – come diceva giustamente il collega Nevi – sussidiarietà vera che va impostata però, va impostata, non solo lasciata alla libera iniziativa del gestore. Va impostata e vanno individuati gli spazi fin dal momento della programmazione. Io credo che ci siamo, noi abbiamo presentato un ordine del giorno, Presidente, finisco. Non lo illustro nel senso che sta scritto, lo leggete, peraltro si vede anche la differenza dell'impegno, capisco i colleghi di maggioranza “tutto bene, madama la marchesa”, però credo che se all'Assessore qualche idea in più gliela date insomma come dire vi guadagnate lo stipendio, ma detto questo noi abbiamo predisposto un atto che, al di là delle critiche sul percorso fin troppo peraltro facili, contiene elementi e spunti interessanti. Io sollecito l'Assessore, qualunque fine faccia questo atto che non esito a poter prevedere con il voto solo dell'opposizione, visto che



voi avete spremuto le meningi già a sufficienza e quindi non potete fare di più, noi ci voteremo il nostro atto e voi vi voterete le vostre due righe, però prego l'Assessore di prendere in considerazione le indicazioni dell'opposizione perché da questo passaggio in Aula di 'stamattina e dal riconoscimento della condivisione degli obiettivi finali può venir fuori un discorso, che ne so, anche originale: hai visto mai che l'assessore Rometti riesce a portare in Aula un atto votato dalla minoranza?

PRESIDENTE. Grazie. C'è una presentazione oppure la diamo per assodata? Girolamini, prego.

GIROLAMINI. Veramente forse in maniera impropria ma l'avevo presentato prima alla fine del mio intervento quindi lo diamo per assodato, ovviamente è sintetico, abbiamo sostenuto il percorso, i contenuti sono nell'atto quindi non ci pareva che dovessimo fare un gran poema, grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Colleghi, prendiamo posto, grazie. Metto in votazione la proposta di risoluzione a firma Zaffini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

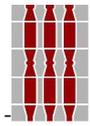
PRESIDENTE. Metto in votazione la proposta di risoluzione a firma Girolamini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Ci vediamo qui alle ore 15.30.

La seduta è sospesa alle ore 13.56.



VIII LEGISLATURA XXVI SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE TIPPOLOTTI MAURO

La seduta riprende alle ore 15.40.

PRESIDENTE. Colleghi, riprendiamo i lavori della sessione pomeridiana. Abbiamo da discutere due mozioni: la prima riguarda il precariato sulla Sanità, la seconda la manovra Finanziaria del 2007. Collega Laffranco, sulla manovra finanziaria del 2007.

OGGETTO N. 123

PRECARIATO PRESSO L'AZIENDA OSPEDALIERA DI PERUGIA – ADOZIONE DI INIZIATIVE FINALIZZATE ALLA STABILIZZAZIONE DEI RAPPORTI DI LAVORO

Tipo Atto: Mozione

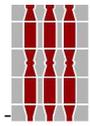
Presentata da: Consr. Carpinelli, Bracco, Dottorini, Girolamini e Vinti

Atto numero: 383

PRESIDENTE. Direi di cominciare, vista la presenza del numero legale, dando la parola al consigliere Carpinelli per l'illustrazione della mozione. Prego, Consigliere.

CARPINELLI. Grazie, Presidente. Questa mozione ha per oggetto la situazione dei lavori precari nel sistema sanitario regionale. Prima di darne lettura, vorrei fare un paio di precisazioni. Questa mozione nasce dalla situazione specifica dei lavoratori precari in seno all'Azienda Ospedaliera di Perugia ma è del tutto evidente che interessa la situazione dei precari della Sanità in tutto il sistema sanitario regionale, tant'è vero che io propongo, come relatore della mozione, di modificare l'intestazione nell'oggetto dove c'è "Precariato presso Azienda Ospedaliera di Perugia" con "Precariato presso il sistema sanitario regionale", perché non sfugge a nessuno che la situazione nella Sanità umbra riguarda appunto tutto il sistema sanitario regionale.

In pratica, la mozione chiede la piena attuazione della legge n. 16 del 26 febbraio 2005 che prevedeva per questi lavoratori un percorso di stabilizzazione. Premesso che presso l'Azienda Ospedaliera di Perugia operano ormai da diversi anni 29 lavoratori amministrativi precari, con differenti qualifiche contrattuali: operatori tecnici con contratto a tempo determinato, assistenti amministrativi con contratto a tempo interinale, collaboratori amministrativi con contratto Co.Co.Co.; tali lavoratori hanno acquisito nel tempo una rilevante professionalità e sono anche



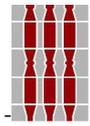
stati formati per utilizzare la nuova procedura informativa SAP, introdotta nelle Aziende Sanitarie. Presso la detta Azienda Ospedaliera di Perugia, operano altresì 217 lavoratori assunti con diversi contratti a tempo indeterminato e – come ricordavo prima – nel comparto sanitario regionale nel suo complesso insistono numerosi precari, circa 1.100 precari, che in ogni settore lavorano senza avere prospettive per il futuro. Considerato appunto che l'art. 4 della citata Legge regionale n. 16 del 26 febbraio 2005 prevede che le Aziende Sanitarie Regionali procedano all'assunzione di personale con la copertura dei posti vacanti nella propria dotazione organica secondo piani annuali di reclutamento, che individuano le priorità, previa ricognizione dei rapporti di lavoro subordinato e parasubordinato a tempo determinato; visto che non ci risulta allo stato attuale che sia stata compiuta da parte delle Aziende Sanitarie la ricognizione di cui all'art. 4 citato da parte delle Aziende Sanitarie appunto e successiva approvazione da parte della Giunta regionale del Piano annuale di reclutamento; con questa mozione s'intende impegnare la Giunta a dare piena attuazione alla Legge regionale n. 16, operare affinché le Aziende Sanitarie regionali provvedano alla ricognizione dei rapporti di lavoro subordinato e parasubordinato, attivati al fine di predisporre il Piano annuale di reclutamento, e operare affinché il Piano annuale di reclutamento preveda come priorità, ai sensi dell'art. 4 di detta legge, percorsi di stabilizzazione del personale precario, ovvero con rapporti di lavoro subordinato e parasubordinato a tempo determinato.

Vorrei, infine, aggiungere – nel frattempo è in discussione al Parlamento italiano la Finanziaria – che un emendamento alla Finanziaria ci consente oggi di vedere agevolato questo percorso, se uscirà al Senato così com'è stata approvata alla Camera, questa Finanziaria che prevede appunto il percorso di stabilizzazione per tutti quei precari che hanno fatto una prova di selezione, ci consente di dare piena attuazione finalmente alla Legge 16 citata. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Abbiamo già tre iscritti a parlare: Vinti, Modena, Sebastiani. La parola al consigliere Vinti, prego.

VINTI. Grazie, Presidente. Da tempo denunciavamo in quest'Aula che la precarietà rappresenta la cifra del regresso sociale che sempre più questa globalizzazione porta con sé all'insegna delle politiche neoliberiste. L'abbiamo detto ad inizio Legislatura, lo ribadiamo oggi: la precarietà rappresenta qui ed ora la priorità delle questioni sociali.

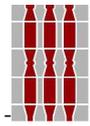
In tutti gli studi, condotti da vari istituti di ricerca, ISTAT, ISFOL, sul fenomeno della precarietà si evince un dato comune: i precari aumentano e il posto fisso diventa sempre più una chimera. Il rapporto 2006 dell'ISFOL ad esempio, presentato il 22 novembre a Roma, ci dice addirittura che il rischio per i lavoratori a tempo determinato di rientrare in condizioni non occupazionali è passato dall'11,2% del 2002–2003 al 20,7% del 2005–2006. Ecco come la modernizzazione e la produzione della ricchezza si sono progressivamente separate dal progresso e dallo sviluppo



sociale. Molte categorie e soggetti vivono oggi un pesante peggioramento della propria condizione, risentono dell'impossibilità dell'organizzazione di un proprio progetto di vita e vedono prospettarsi un futuro d'incertezza. Una precarietà multiforme, che ha colpito l'insieme del mondo del lavoro e che va dall'abuso dei rapporti di lavoro di tipo parasubordinato al nuovo schiavismo del lavoro nero e clandestino, resistente ed insensibile sia ai tentativi di repressione amministrativa e penale sia a quelli di bonifica tramite legislazione premiale di emersione.

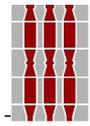
Negli anni del Governo delle destre, poi, sono stati smantellati i diritti sociali che per un cinquantennio hanno costituito la dimensione della cittadinanza piena. In primo luogo, il diritto al lavoro stabile e sicuro, privo delle innumerevoli figure dei contratti di lavoro atipico e da una flessibilità intesa solo come insicurezza e precarietà. Il processo di precarizzazione del lavoro è diventato il fulcro delle politiche neoliberiste e del processo di globalizzazione, affermatasi progressivamente dopo la crisi economica degli anni '70. La liberalizzazione dei mercati ha reso impraticabili le politiche keinesiane di espansione del mercato interno attraverso la spesa pubblica e una parziale redistribuzione del reddito. È dentro questa spirale liberista che prende corpo l'attacco ai diritti del lavoro, dell'ultimo ventennio del secolo scorso. La precarietà diviene la frontiera interna della globalizzazione, assume i contorni di un vero e proprio paradigma di società, che si estende oltre i contratti di lavoro. L'università diviene un bacino di formazione professionale permanente a pagamento, il Welfare State è sostituito da politiche che legano un'elemosina di diritti all'accettazione del lavoro precario. I diritti di cittadinanza dei migranti sono subordinati al contratto di soggiorno. L'oppressione delle donne trova nuove articolazioni nella geografia di genere del precariato. Per queste ragioni, nel programma dell'Unione le forze politiche del centrosinistra hanno convenuto sulla necessità di definire come forma normale di occupazione il lavoro a tempo indeterminato e, conseguentemente, di superare la Legge 30.

Dunque: lotta alla precarietà e affermazione del lavoro stabile. Va in questo senso la scelta a livello nazionale di applicare in modo selettivo la riduzione del cuneo fiscale delle aziende, in base del numero dei lavoratori assunti a tempo indeterminato, così come vanno in questa direzione gli interventi per stabilizzare i circa 250.000 lavoratori precari della scuola, dell'università e degli Enti locali e le misure per migliorare la condizione di lavoro precario attraverso l'introduzione di diritti sulle questioni della malattia e della maternità. Questi sono interventi che, di fatto, introducono elementi di equità e redistribuzione della ricchezza. Certo, sappiamo bene che a breve si aprirà nel Paese un dibattito sulla riforma delle pensioni, revisione del sistema contrattuale, rinnovo dei Contratti Nazionali di Lavoro: sono questi gli oggetti del confronto, un confronto in cui ritornano prepotentemente concetti come diritti dei lavoratori, potere dei lavoratori, redistribuzione della ricchezza, politica industriale e sviluppo, necessità di una nuova normativa per il lavoro. E non sarà una discussione facile. Sarà indispensabile produrre analisi ed avanzare proposte concrete in stretto rapporto con i Movimenti che esprimono contenuti di cambiamento.



La grande manifestazione del 4 novembre a Roma contro la precarietà, la sua piena riuscita e il suo carattere di massa hanno dimostrato che è possibile ricostruire un vasto movimento contro la precarietà, unitario ed articolato in tutto il nostro Paese. Parte da questo nucleo di ragionamento anche la nuova proposta di legge, che è stata presentata da Nanni Alleva in occasione del seminario “Basta precarietà” organizzato a Roma dalla Sinistra europea e dal Centro Studi e dei diritti (Pedro Allon), proposta che il nostro Partito presenterà in Umbria entro la fine del mese di gennaio prossimo. Lo dico chiaramente: il superamento della Legge 30, e non solo, comincia da qui, da questo riscrivere il lavoro, per tentare di invertire il segno della precarietà, una proposta sistemica che, invece, di proporre uno sterile ritorno indietro alla Legislazione precedente, tenta un’incursione nel diritto civile da cui prende il criterio di dipendenza socioeconomica. Solo così è possibile *in redde rationem* a quasi venti anni di attacchi al diritto al lavoro, cinque campi sensibili su cui intervenire, il rapporto tra subordinazione e parasubordinazione, il contratto a termine – vera e propria arma strategica di ricatto –, la separazione del lavoro dall’impresa – somministrazione, appalti ed esternalizzazione –, lavoro nero che andrebbe perseguito come atto antisindacale, i diritti del risarcimento del danno come il mobbing. Anche nella nostra Regione si avvertono pesantemente gli effetti delle politiche neoliberiste, della crisi economica, della recessione e dei processi di deindustrializzazione, con gravi ricadute sulle tenute complessive della coesione sociale. Questo si evince anche nel programma di Legislatura della nostra Giunta regionale. In particolare, la recessione economica pesa sulle condizioni materiali e sul reddito da lavoro dipendente, sui pensionati, i piccoli artigiani e gli esercenti. Il liberismo ha prodotto nel nostro tessuto sociale effetti pesanti, seppur mitigati da una rete pubblica di protezione sociale, e determina ormai una diffusione pervasiva della precarietà del lavoro ed un’insicurezza sociale che occorre contrastare con grande determinazione politica ed amministrativa con tutti i mezzi a disposizione del Governo regionale. Grazie alla Legge 11 del 2003 e al ruolo determinante dei Centri per l’impiego, la Regione e le Province hanno saputo promuovere politiche attive a sostegno del lavoro e della formazione.

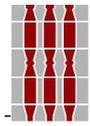
In questa sede, preme ricordare che non è stato però ancora presentato per gli anni 2005 e 2006 il Piano annuale di attuazione della Legge 11/2003. Tutto ciò crea impedimento alle istituzioni locali di dare concreta attuazione alle iniziative che le stesse istituzioni hanno inserito nei loro programmi per contribuire al superamento delle difficoltà, che rendono complesso il nostro mercato del lavoro. Sì, perché anche nella nostra Regione, la precarietà è cresciuta. L’AUR stima in Umbria una zona grigia di circa 94.000 persone, due terzi donne, chi è in cerca di lavoro, cioè 24.500, quelli che hanno contratti atipici che sono 51.000, 25.000 dipendenti a tempo determinato, 16.000 dipendenti a tempo indeterminato e a tempo parziale e 10.000 Co.Co.Co. e gli scoraggiati, circa 18.500, su una popolazione attiva di 555.000 unità, si tratta del 17%, specificità tutte ombre riguardano il forte peso di tipologie di rapporto di lavoro atipico tra i giovani sotto i 25 anni, il 38%,



e le donne sono il 50% contro una media nazionale del 27%; una maggiore incidenza dei lavori atipici tra persone che hanno titoli di studio più alto: il 17% dei laureati contro una media del centro del 13%. In questo contesto la rete regionale umbra contro la precarietà e la Legge 30, rete composta da soggettività politiche, sindacali ed associative, è riuscita da una parte a riattivare l'iniziativa sindacale di CGIL, CISL e UIL sulla contrattazione sociale, contrasto alla precarietà e salario, dall'altra sensibilizzare gli Enti locali e il tessuto imprenditoriale regionale a non ricorrere alla applicazione della Legge 30 e sul mercato del lavoro.

Dunque, ribadiamo che occorre finanziare al più presto la Legge 11 del 2003 per affrontare le difficoltà occupazionali, per la stabilizzazione del lavoro, per la certezza dell'occupazione e per superare la precarietà e sconfiggere l'insicurezza, che nega ai giovani e ai lavoratori la programmazione del loro futuro. Proprio così, proprio come per i lavoratori della Sanità umbra che chiedono certezze e garanzie, noi pensiamo che la politica debba prodigarsi affinché sia sanata la situazione di precarietà, sia nel mondo della Sanità regionale sia in tutti i settori del lavoro. Per queste ragioni, abbiamo partecipato alla manifestazione di protesta del 20 novembre scorso, organizzata dai Sindacati confederali e dei dipendenti della Sanità per poter stare contro i licenziamenti che minacciano il comparto sanitario a fine anno. E questa è una situazione gravissima, nella sola Azienda Ospedaliera di Perugia oltre 200 lavoratori prestano la propria opera, senza una adeguata tutela contrattuale, essendo stati assunti con contratti atipici o con contratti a tempo determinato.

Appoggiamo e sosteniamo con forza la mozione in esame, anche perché i principi ispiratori di base sono gli stessi che ci portarono l'8 febbraio del 2006 a formulare un'interrogazione alla Giunta regionale, che ad oggi non ci ha ancora risposto, per conoscere i motivi della mancata applicazione della Legge regionale 16/2005 per il reclutamento del personale nelle Aziende Sanitarie Regionali ed in particolare le ragioni per cui, a distanza di un anno dalla sua entrata in vigore, l'Azienda Ospedaliera di Perugia non avesse provveduto alla ricognizione dei rapporti di lavoro subordinato e/o parasubordinato a tempo determinato, attivati negli ultimi cinque anni. Abbiamo, inoltre, chiesto chiarimenti sui motivi per cui nell'Azienda Ospedaliera non si fossero trovate forme contrattuali migliori dei contratti di lavoro interinale della durata di due mesi per il reclutamento di personale amministrativo; sollecitando la Giunta regionale ad impartire disposizioni alla direzione dell'Azienda Ospedaliera di Perugia per procedere alla stabilizzazione dei lavoratori precari. Questi, infatti, svolgono compiti essenziali, di supporto ai servizi sanitari e hanno acquisito una rilevante professionalità. L'Azienda non può permettersi di disperdere il patrimonio umano e professionale che i lavoratori precari rappresentano. Quindi, riteniamo che questa mozione abbia anche il merito di ridare piena centralità al contratto a tempo indeterminato, solo la stabilizzazione dei precari consentirà alle nostre strutture ospedaliere e sanitarie di mantenere l'alto livello di efficienza del servizio e la piena soddisfazione del diritto alla salute e alla



cura per tutti i nostri cittadini. I precari umbri chiedono, a ragione, di avere delle risposte concrete; le istituzioni hanno il dovere di fornire certezze sul loro lavoro e sul loro futuro. Grazie.

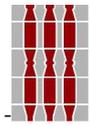
PRESIDENTE. Sull'ordine dei lavori. Prego, consigliere Nevi.

NEVI. Io credo non sia veramente serio andare avanti in un dibattito in cui si parla di un tema così importante – almeno secondo noi è importante – con un'assenza totale da parte della Giunta e in particolare dell'Assessore al ramo, io penso che questo Consiglio regionale si debba interrompere ed aspettare che arrivi l'Assessore al ramo, minimo, perché altrimenti è una cosa poca seria e, per quanto ci riguarda, ne prendiamo atto. Non è possibile.

PRESIDENTE. Vorrei precisare una cosa, l'istituto della mozione ha proprio come finalità quello di definire un indirizzo del Consiglio alla Giunta. *(Intervento fuori microfono del consigliere Nevi)*. Ho ricordato soltanto la finalità della mozione, dello strumento della mozione. Consigliere Vinti, prego.

VINTI. Io capisco la stizza del consigliere Nevi, il disagio. *(Intervento fuori microfono del consigliere Nevi: "dovrebbe essere più tuo che mio")*. Te la spiego meglio, provo a spiegartela meglio se ci riesco, poni un po' d'attenzione. Sull'ordine dei lavori il consigliere Nevi ha proposto l'interruzione dei lavori, cercavo di spiegare – se è possibile – in questo contesto perché. Perché, indipendentemente dal fatto che la Giunta sia presente o meno, credo che sia una dignità del Consiglio che va ribadita e che noi dobbiamo, in quanto Consiglieri regionali, ringraziando l'assessore Giovannetti che è presente ai lavori, indipendentemente dagli Assessori che sono presenti, assumere una posizione e dare un indirizzo e su questo indirizzo il Consiglio regionale chiamerà la Giunta alla verifica. Io credo che, se noi dovessimo aspettare che ci sia l'Assessore competente che arriva con il quale interloquire, correremo il rischio che i nostri lavori siano sempre inceppati. Dobbiamo, invece, imporre una modalità che è quella del Consiglio regionale e che su questo chiameremo a verifica la Giunta, adesso vedremo quale risoluzione andremo ad assumere, e su questo tra un mese, tra due mesi, tra un mese e mezzo chiameremo la Giunta, alla verifica della compiutezza, dell'accettazione della risoluzione che abbiamo assunto.

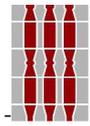
Io penso che l'unico modo non sia quello di andare via perché non ci sono anzi, gli daremo un ruolo che in questo momento non è il loro, questo è il nostro. Io penso che noi dobbiamo dibattere, trovare la forma, il modo di dare un indirizzo alla Giunta e poi verificare nelle prossime settimane. Per questo accogliendo la giusta osservazione di Nevi che vede sguarniti i banchi della Giunta, da questo non ne deduco che bisogna interrompere i nostri lavori.



PRESIDENTE. È evidente che la presenza dell'Assessore o comunque dei responsabili alle questioni che vengono dibattute è un elemento che aiuta e che contribuisce al confronto stesso ma, se il consigliere Nevi si considera in qualche modo soddisfatto da un'impostazione (*Intervento fuori microfono del consigliere Nevi: "non sono soddisfatto per niente, è un'indecenza"*)... questa è un'altra cosa. Ma io non credo che si possa mettere in votazione la sospensione del Consiglio perché manca un Consigliere – Assessore. Non lo credo. (*Intervento fuori microfono del consigliere Nevi*)... va bene così. Sto lavorando da tempo perché si compongano queste situazioni, ognuno se ne assume la propria responsabilità. Ha chiesto di intervenire la consigliere Modena. Prego, Consigliere.

MODENA. Io credo che su questa mozione debba essere fatta un po' di diciamo chiarezza prodromica, vediamo così e poi vediamo il dispositivo. Il fenomeno del precariato, che poi secondo noi non riguarda esclusivamente l'Azienda Ospedaliera ma è abbastanza diffuso in questa Regione, è diventato una specie di dimostrazione plastica di come in Umbria si combatta il precariato della Biagi nel privato e si faccia il precariato nel pubblico, laddove quello stesso centrosinistra che combatte la Biagi, utilizza il precario. Questa è una cosa su cui con molta franchezza dobbiamo mettere un punto, perché lo dicono sommessamente i Sindacati negli incontri, qualche dato l'abbiamo cominciato a chiedere anche noi, fanno le manifestazioni fuori dalla Piazza, il precario nel pubblico non è stato sicuramente né la Biagi né l'industria piccola o media o privata a crearlo. Cioè, questa è una responsabilità delle Amministrazioni di centrosinistra di questa Regione, ed è una responsabilità politica che, a nostro avviso, proprio perché tra l'altro era responsabilità di chi gestisce il pubblico, vi sta tutta quanta sulla schiena.

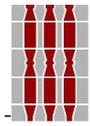
Allora, questa mozione che tocca un problema serio, serio, noi poi vedremo che tipo di atteggiamento prendere, però è anche una mozione sostanzialmente ipocrita, scusatemi se ve lo dico con molta franchezza, tanto siamo fra noi quattro ce lo possiamo dire: l'ipocrisia di chi fa le battaglie da una parte e si comporta esattamente al contrario dall'altra. La cosa è talmente seria che non viene da oggi, non viene da oggi. Intanto c'è un problema, Vinti è partito, però io ho un problema di dati, io devo capire se sui dati che riguardano il precariato ha ragione la Giunta regionale che ufficialmente ha dato anche a noi questi numeri con riferimento anche a qualche centinaia di precario, che ancora chiaramente gravita presso la Regione dell'Umbria, o hanno ragione i Sindacati. Perché i Sindacati in piazza il 20 hanno fatto un ragionamento diverso da un punto di vista numerico, cioè hanno parlato di numeri, io glieli ho chiesti non so se ce li forniranno, però hanno parlato di numeri decisamente maggiori, in un quadro che non riguarda solo l'Azienda Ospedaliera di Perugia. Noi sappiamo benissimo che questi sono anche contratti a tempo determinato che garantiscono servizi essenziali, lo sappiamo, non è che questa cosa non ci è nota. Ma parliamo di un ragionamento complessivo e globale che ha investito alla fine dell'altra



Legislatura una o due leggi, vado a memoria però vi dico il senso, che furono bocciate, lo ricorderete, rimandate anzi dal Governo in tanto in quanto si riteneva che il meccanismo individuato per le assunzioni fosse un meccanismo che contravveniva alla normativa dei concorsi pubblici.

Quindi, questa questione ce la portiamo sulla schiena insomma non da ieri, si è creata nel corso degli anni. Riguarda un settore estremamente più ampio e, da un punto di vista politico, va vista esattamente per quella che – come dicevo prima – è, cioè proprio frutto di un modo attraverso il quale si è aggirata la situazione del modo con cui si assume nella Pubblica Amministrazione, andando a creare queste sacche di disagio forte perché poi l'umbro, come tutti insomma, una normalissima persona che comincia a infilarsi in un Ente pubblico, sappiamo tutti come funziona, che fa un mese, due mesi, tre mesi, un anno. Parte dal presupposto che questo costituisca poi alla fine un diritto consacrato all'assunzione perché è sempre stato così. Allora, anche su questo – io credo – la politica deve dare un punto, cioè deve dire se questo è un sistema che anche da un punto di vista culturale dev'essere incentivato oppure se ci si assume una responsabilità diretta e si dice che questo è un sistema non più perseguibile. Noi veniamo, lo ricordavo prima con il collega Mantovani, io mi ricordo le discussioni dei trentunisti, dentro questo Consiglio regionale, perché c'erano tutti... oh, non parliamo poi quelli delle leggi del terremoto, lasciamo perdere, perché quella è tutta un'altra partita, anche lì con i Sindacati che giustamente protestano, perché dicono: "ma come? Avete fatto un ruolo, poi fate i concorsi e non attingete da quel ruolo", insomma qui c'è un problema di serietà della classe di governo complessivamente sui fronti che ho detto ed elencato.

Allora, noi su questo chiediamo, per esprimere la nostra posizione, una sospensione di cinque minuti perché vogliamo sentirci tra i Gruppi, cinque minuti, dieci minuti. Tenete conto però che, indipendentemente dalla scelta che noi andremo a fare, il cappello politico di questa vicenda del precariato è questo. Ed esisteva un impegno, Presidente, glielo dico perché forse lei probabilmente non lo sa, in base al quale la I Commissione, proprio perché c'era stato un rinvio del Governo, aveva assunto l'impegno, c'è il Presidente Dottorini, di dare un'occhiata a tutta questa materia che è stata una materia che fu trattata alla fine della precedente Legislatura proprio per il peso che ha. E che ovviamente oggi noi andiamo a ritrattare sapendo benissimo che la Finanziaria, se non l'ho letta male perché cambia quindi magari è cambiata, ha una norma specifica con un impegno che dipende – immagino – dal programma e da tutto l'impegno preso da Damiano e da tutti quanti di fare una serie di percorsi per la stabilizzazione del precariato. Allora, io vi dico: io non mi sento responsabile del precariato dell'Umbria per aver difeso la Biagi e non mi sento una responsabile politica di questo. La responsabilità non ce l'ho. Credo, mi dispiace che Vinti sia uscito, però riferiteglielo che la Legge 11 che da questo punto di vista sia una vergogna perché invece di fare da contraltare alla Biagi ha fatto un'altra cosa, e lei lo sa benissimo,



Presidente, perché lei è tra i firmatari e responsabili di questa vergogna, quando ancora non era Presidente, doveva fare da contraltare alla Biagi ed è servita a fare dei progetti sparpagliati in giro che non so bene quanti precari non abbiano creato. Perché un giorno, se voi non la piantate con questa storia della 11, guardi che glielo faccio, io vi faccio un elenco dei precari figli della 11 perché scommetto che anche lì ci sono dei lavoratori precari nati da questi progetti che voi avete finanziato in giro con scopi e finalità che bisogna vedere.

Perché non è la 11 la risposta a questo, secondo noi, soprattutto per com'è stata strutturata rispetto a questa Biagi che pare Padoa Schioppa oggi su "Il Sole 24 Ore" dice pure che va bene, quindi vi arrangiate, affari vostri, perché il Ministro e il Governo è il vostro e quindi non so poi dove andrete a finire. Quindi, Presidente, concludo, mi scuso, ho parlato un po' rapidamente, chiedendo una sospensione di dieci minuti, perché vorrei confrontarmi con i colleghi del centrodestra e vedere un attimo qual è la posizione da assumere su questa mozione. Grazie.

PRESIDENTE. Sulla richiesta di sospensione, credo per una motivazione che consenta di trovare la posizione il più possibile unitaria non ci siano problemi. Il relatore Carpinelli è favorevole?

CARPINELLI. Sì, sono favorevole. È ovvio che sulla questione della precarietà partiamo da considerazioni opposte con la collega Modena, avremo modo di ragionarne in altri momenti. Ed è anche del tutto evidente che qui, su questa mozione si ragiona di precari della sanità per il semplice fatto che la Regione ha potere sulla Sanità. Non ci sfugge tutta un'altra serie di precari. Ma proprio perché è così importante questa mozione che io sono d'accordo a questa sospensione che speriamo porti ad una sintesi unitaria del Consiglio regionale.

PRESIDENTE. Sospendiamo per quindici minuti il Consiglio. Si riprende alle 16.30.

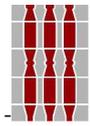
CARPINELLI. Ho detto "speriamo".

(Intervento fuori microfono del consigliere Sebastiani: "Presidente, prima finiamo gli interventi e poi facciamo la sospensione").

La seduta è sospesa alle ore 16.15.

La seduta riprende alle ore 16.45.

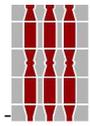
PRESIDENTE. Prendiamo posto, colleghi. Possiamo riprendere i lavori. La parola al consigliere Laffranco.



LAFFRANCO. Presidente, noi riteniamo che la questione, come i colleghi che sono intervenuti prima hanno sottolineato, sia talmente rilevante e talmente degna d'attenzione che ovviamente il nostro atteggiamento è un atteggiamento propositivo, a tal punto da aver intenzione di presentare un'integrazione emendativa all'ordine del giorno già depositato dai colleghi del centrosinistra. Io poi lo leggerò ma è di tutta evidenza che questo sarà possibile, a termini regolamentari, se la memoria non mi inganna, soltanto in quanto vi sia uno dei proponenti che assuma l'emendamento salvo poi ovviamente approvazione o meno. Io intanto lo leggo, poi ritengo che – laddove vi fosse la volontà – si può anche nuovamente sospendere per vedere di trovare possibilmente un'intesa che, per quanto ci riguarda evidentemente, passa attraverso il recepimento di quest'articolata proposta emendativa che la collega Modena ha scritto con una scrittura intelligibile e quindi cercherò di leggerla. “Considerato che in Umbria il fenomeno del precariato dipendente dalle Pubbliche Amministrazioni ha assunto contorni inquietanti al punto da essere un fenomeno di disagio sociale, che riguarda non solo la Sanità, compreso il comparto medico, ma anche la Regione e gli Enti locali e altri Enti pubblici; vista la manifestazione organizzata dai Sindacati che ha confermato che i numeri dei lavoratori a tempo determinato, interinali, Co.Co.Co., eccetera, sono ormai nell'ordine dei migliaia; impegna la Giunta provinciale a predisporre una ricognizione e un piano trasparente di procedure concorsuali che ponga fine a questo fenomeno nei comparti di propria competenza”. Questa è la nostra proposta emendativa fatta di due, diciamo, premesse e di un ulteriore impegno; noi riteniamo che questa proposta sia assolutamente seria e positiva, perché giudichiamo ovviamente rilevante le questioni che sono sottoposte nel documento ma... Presidente, non si capisce niente, se lei non scampanella... scampanelli.

PRESIDENTE. La stiamo seguendo, Consigliere.

LAFFRANCO. Stavo completando il ragionamento. Noi riteniamo, dunque, che le questioni sottoposte siano degne d'attenzione ma riteniamo che nel tentativo di soluzione della questione non si possa poi in alcun modo immaginare di differenziare situazioni di così grave disagio sociale in situazioni più importanti e situazioni meno importanti, quelle che calcisticamente si potrebbero definire situazioni di serie A e situazioni di serie B. Noi siamo per la soluzione del problema nel suo complesso, fatto di tanti piccoli ma relevantissimi problemi. Di qui la nostra proposta emendativa che, come ribadisco, è fatta di due premesse e di un impegno generale. Quindi la mia idea, laddove ci sia un proponente che accetti l'emendamento, è a quel punto di sospendere di nuovo per vedere di comporre un ordine del giorno unitario laddove possibile. Grazie.



PRESIDENTE. Nell'esposizione dell'emendamento stesso veniva detto; la possibilità che questo emendamento venga accolto, discusso e votato è che uno dei proponenti dei firmatari dell'ordine del giorno lo assuma, oppure che vi sia la possibilità di confrontarsi all'interno della coalizione che ha proposto la mozione. Bracco, prego.

BRACCO. Lo spirito complessivo dell'emendamento è condivisibile. Ci sembra molto parziale l'analisi perché adesso non ci dobbiamo nascondere dietro un dito, dobbiamo dirci la verità. Sono vari fenomeni che hanno favorito la diffusione della precarietà nella Pubblica Amministrazione, a cominciare dal blocco delle assunzioni imposte nelle diverse Finanziarie negli anni precedenti dai vari Governi che si sono succedute, che in vario modo hanno spesso obbligato le Pubbliche Amministrazioni a ricorrere ad altri strumenti per far fronte ai servizi. Così come non secondario credo sia il tema delle risorse.

PRESIDENTE. Consigliere, con tanta disponibilità, non è che possiamo aprire la discussione ora sul contenuto dell'emendamento.

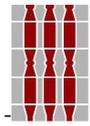
BRACCO. Voglio finire. Se siamo d'accordo a lavorare in modo tale da affrontare in una mozione, qual è quella che è stata presentata che aveva un campo circoscritto quindi si riferiva al mondo della Sanità perché si agganciava ad una precedente Legge regionale, vogliamo segnalare e sollecitare un impegno della Giunta regionale per affrontare seriamente in maniera organica secondo la parte del dispositivo, la maggioranza non ha niente in contrario ad inserirlo, se è questo l'obiettivo, allora siamo pronti ad accoglierlo, a vedere il modo di inserirlo nel testo della mozione. Quindi, se si percepisce questa disponibilità e si lavora per trovare la forma dell'inserimento noi siamo d'accordo ad avere cinque minuti di sospensione per lavorarci. Se il ragionamento è "prendere o lasciare", consentite che ci sia qualche perplessità.

PRESIDENTE. Se ho capito, quindi, c'è condivisione su una minima sospensione per verificare la possibilità d'integrare o comunque limare l'inserimento dell'emendamento. Credo che sia ragionevole, dieci minuti di sospensione.

La seduta è sospesa alle ore 17.00.

La seduta riprende alle ore 17.50.

PRESIDENTE. Colleghi, prendiamo posto. Bene, colleghi, possiamo sapere il risultato della verifica?, anche per ordinare i lavori del Consiglio.



Siamo in presenza di un emendamento accettato da un presentatore della mozione?

La parola al consigliere Sebastiani, prego.

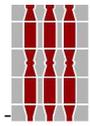
SEBASTIANI. Grazie, Presidente. Con un'intesa abbastanza sofferta, noi proponiamo alla mozione presentata dai colleghi della maggioranza almeno due emendamenti. Il primo – adesso non ce l'ho sottomano, ma vi dico la sostanza –, rimanendo circoscritti all'ambiente della Sanità ma con la consapevolezza che il precariato investe altri settori del pubblico impiego, dal Consiglio regionale, alla Giunta, a Enti pubblici, comunità montane, eccetera, fermo restando che siamo consapevoli che la Giunta dovrà impegnarsi per risolvere la piaga del precariato nel modo più generale, in relazione anche a quello che ci detterà la Finanziaria, che sarà approvata entro questo mese dal Parlamento, ma non conoscendo quello che uscirà fuori dalla Finanziaria, noi riserviamo di fare un'ulteriore mozione eventualmente su un problema più generale.

Intanto, siamo d'accordo sulla mozione che riguarda i 217 lavoratori dell'Azienda Ospedaliera di Perugia e di tutte le altre aziende sanitarie, con l'accortezza però di includere tutti gli altri lavoratori della Sanità, compresi i medici, i tecnici di laboratorio e tutto il resto.

Perché ci sono dei contratti comunque anche per queste figure a tempo determinato. E poi, tra gli impegni della Giunta, noi chiediamo che la Giunta adotti tutte le iniziative politiche utili per sanare la piaga del precariato nel senso più generale, alla luce anche delle determinazioni che verranno fuori con la Legge Finanziaria. Il collega Baiardini ha il punto in cui si dice tutto questo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, però scusate, anche per una chiarezza nostra, noi abbiamo una mozione. Per poter definire e decidere cosa fare della mozione, abbiamo bisogno di un testo preciso che venga o no assunto. Dobbiamo saperlo.

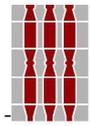
CARPINELLI. Per chiarire perché sennò nemmeno noi capiamo, il collega Sebastiani – se ho ben capito – dice che questa mozione dovrebbe riguardare tutto il comparto della Sanità, tutti i lavoratori della Sanità, ma questo è già detto perché qui quando si dice “nel comparto sanitario in Umbria, i precari”, quindi si parla di medici, si parla di tutti, quindi è già detto. Se ho capito bene il punto vero è un'aggiunta all'ultimo punto quando il collega Sebastiani propone di aggiungere: “operare perché in Umbria si attuino politiche generali tese ad eliminare la piaga del lavoro precario”. Quindi è un'indicazione che da questo Consiglio regionale parte affinché si mettano in campo politiche che vanno ad eliminare la piaga del lavoro precario. Se questa è la proposta, io penso che si possa accogliere e quindi poter andare a votare, almeno per quanto mi riguarda, una mozione originaria con l'aggiunta di questa indicazione politica. Per quanto mi riguarda è accoglibile.



PRESIDENTE. Allora possiamo sintetizzare? Scusate, colleghi, poi vediamo sennò diventa complicato anche ordinare i lavori e cosa mettere in votazione. (*Interventi fuori microfono*). Chiudiamo il cerchio, tutto molto informale. Alla fine cercando di sintetizzare diverse forzature al regolamento, siamo in presenza di una mozione sulla quale mozione è stato presentato un emendamento, accolto dal relatore e dai proponenti la mozione, che prevede un'aggiunta alle indicazioni della Giunta di operare affinché superi tutte le problematiche del precariato. Questo è. Allora, a questo punto, metto in votazione la mozione. Dichiarazione di voto, Baiardini.

BAIARDINI. Voterò a favore evidentemente della mozione presentata dalla maggioranza; avrei preferito però – siccome c'è stata anche una discussione e un confronto per arrivare poi alla proposta integrativa della mozione stessa – che in qualche modo fosse inquadrato il problema del precariato in termini evidentemente più congrui e concreti. Nel senso che il precariato coinvolge migliaia di lavoratori, in questo caso nella nostra Regione come nel resto d'Italia, e che attiene a tutti gli ambiti delle attività lavorative sia nel settore privato che nel settore pubblico. Questo è uno dei grandi problemi che abbiamo davanti e probabilmente, se avessimo in qualche modo avuto il tempo, avremmo sicuramente trovato anche una formulazione nella mozione finale che poteva tener conto di questo fenomeno in tutte le sue articolazioni.

Aggiungo anche che, giustamente ci sono state anche delle manifestazioni a denunciare il fenomeno del precariato e che, guarda caso, si sta discutendo in Parlamento di una serie di misure e di norme che in qualche modo dovrebbero tentare di attenuare i fenomeni più rilevanti e magari quelli più socialmente inaccettabili, basti pensare semplicemente al fatto che il diritto alla maternità non è riconosciuto per alcune tipologie contrattuali, conquista storica al quale quando si parla evidentemente poi di parità di opportunità tra uomini e donne tutte le forze politiche si dichiarano favorevoli al riconoscimento del diritto alla maternità. Sarebbe stato opportuno comunque affrontare questa discussione in termini più generali e poi per arrivare a fare che cosa? Perché poi questo è il succo da cui è partita la mozione, per il fatto che per quanto di competenza può essere fatto dalla Giunta regionale e dalla Regione dell'Umbria operare perché questo fenomeno fosse in qualche modo superato, questo era un po' diciamo il contenuto del confronto che abbiamo sviluppato anche durante la fase della sospensione dei lavori del Consiglio. Per questo dico, avrei preferito una discussione di natura diversa, purtroppo veti contro veti non hanno consentito di arrivare ad una mozione con queste caratteristiche. Tuttavia, resta evidentemente esplicito che cosa? Un impegno del centrosinistra e del governo della Regione dell'Umbria a superare il precariato nell'ambito della Sanità e a lavorare perché vengano assunte in termini generali delle politiche funzionali al superamento di questo fenomeno, e su questo e per questo mi sento evidentemente di votare per quanto con riserva comunque a favore della mozione stessa.



PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Naturalmente s'intende presentato dal collega Sebastiani l'emendamento e controfirmato dal relatore. Ricordo a tutti che parliamo di una mozione al cui titolo vi è stata una modificazione; parliamo del "precariato presso il sistema sanitario regionale" che questo assorbirebbe anche le considerazioni fatte precedentemente da Sebastiani. Consigliera Modena, prego.

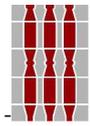
MODENA. È una cosa un po' complicata perché ovviamente il nostro emendamento poi nel corso degli incontri ha subito, che già era molto al limite per quanto riguarda un'accettazione complessiva da parte ovviamente della nostra coalizione, ha subito delle modifiche. Allora noi riteniamo, per una questione che è da leggersi come correttezza istituzionale perché insomma siamo stati noi come minoranza a chiedere e ad insistere che si potessero discutere le mozioni in Consiglio, quindi noi con un voto di astensione, per quello che ci riguarda, garantiamo il numero e, ovviamente non condividendo l'impostazione che è venuta fuori perché non c'è una condivisione, come avrete compreso, perché molti colleghi hanno ritenuto concordemente di uscire dall'Aula, del modo con cui è stata poi riaccettata la mozione.

Noi crediamo che questa sia l'unica base politica su cui si può arrivare ad una conclusione per quello che riguarda il Consiglio regionale.

PRESIDENTE. Grazie. Consigliere Tracchegiani.

TRACCHEGIANI. Visto che l'argomento è per noi di estrema importanza, il precariato in questa Regione, specialmente nel settore sanitario, ci dice che noi possiamo risolvere il problema, viste anche le norme che vengono inserite in Finanziaria, dando la possibilità a quegli operatori sanitari che negli anni anche diciamo con la loro abnegazione hanno portato avanti veri e propri servizi. Allora, visto che è un settore – quello della Sanità – dove si guarda alla salute della gente, noi troviamo importante cominciare un processo di aiuto a questi sanitari che può essere l'inizio per una normalizzazione di tutti i settori della Sanità.

In particolare, però, noi vogliamo ribadire che oltre ai Co.Co.Co., oltre ai contratti a progetto, noi vogliamo anche che vengano regolarizzati quei contratti libero professionali, che sono una vera e propria indecenza, contratti che vengono stipulati dagli specialisti, liberi professionisti che hanno undici anni di studio e di sacrifici per ottenere una certa specializzazione e che poi si vedono pagati 18,00 euro lordi e sono – penso per questo Consiglio – una vera e propria indecenza. Per questo noi ci asterremo sulla mozione specifica, considerando che poi tutte le forme del precariato verranno affrontate successivamente con una mozione, di volta in volta, articolata per poter



affrontare appunto questa piaga. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. Sull'ordine dei lavori. Consigliere Laffranco.

LAFFRANCO. Presidente, scusi. Io non ho capito una cosa per mio difetto, e quindi me ne scuso ovviamente con l'Aula e con lei. Io non ho capito se tra le modifiche accettate c'è quel passaggio a cui faceva riferimento il collega Tracchegiani, c'è in forma esplicita oppure c'è in forma implicita relativo ai contratti libero professionali. Mi rendo conto che è un mio errore, però io vorrei votare consapevolmente, come immagino ogni collega, tutto qua.

PRESIDENTE. Per ricapitolare per tutti, che ci aiuta tutti, il riferimento è al sistema sanitario regionale. Dato che la mozione era partita soltanto per l'USSL di Perugia, la prima modifica... *(Intervento fuori microfono del consigliere Carpinelli)*... vi sono delle regole, colleghi.

CARPINELLI. Semplicemente per dire...

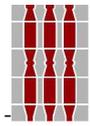
PRESIDENTE. Chiarendo che poi chiudiamo su questa polemica.

CARPINELLI. Noi stiamo per mettere in votazione una mozione che è identica a quella che è stata presentata questa mattina con un'aggiunta, con un punto che si aggiunge in fondo e che dice "impegna la Giunta a", tutti i punti che c'erano questa mattina, "operare affinché in Umbria si attuino politiche generali tese ad eliminare la piaga del lavoro precario", quindi è la stessa mozione presentata dalla maggioranza con questo punto in aggiunta. Questo è quello che stiamo...

PRESIDENTE. Guardate che c'è una norma precisa che impedisce...

SEBASTIANI. Io avevo parlato all'inizio di due emendamenti. Perché poi il collega aveva detto "il discorso dei medici è incluso sul punto secondo" dove si dice "nel comparto sanitario in Umbria, numerosi sono i precari", mettete allora precari "sotto ogni forma" magari, premettete "sotto ogni forma", poi si vedrà qual è la veste giuridica dei contratti libero professionali. Però i precari "sotto ogni forma", perché voi in Regione avete anche precari a cui è stata data una consulenza. Sennò ci prendiamo in giro.

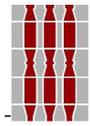
PRESIDENTE. Bracco.



BRACCO. Colleghi, noi dobbiamo essere chiari, premesso che condivido l'intervento del collega Baiardini sul fatto che la riflessione, se si voleva estendere, doveva essere estesa a tutte le forme di precarietà, di lavoro precario. Ma nello specifico noi parliamo del comparto della Sanità, il quale ha una pluralità di forme, però come suppongo che prevedesse la Legge 16, un conto è dire "contrastiamo il ricorso alla precarizzazione del lavoro" un conto è dire "stabilizziamo in prospettiva secondo il Piano annuale previsto dalla ex Legge 16 i medici con contratto professionale". Perché il contratto professionale è un contratto *ad personam* cioè che dice "io, direttore di un'USSL, faccio un contratto con il tale specialista che potrebbe essere il tale o il tal altro", un conto è assumere il problema di coloro che hanno adesso una collocazione precaria e che sono comunque passati per la forma della selezione pubblica e un conto è riferirsi a tutti coloro che hanno un rapporto con il sistema sanitario, che è un'altra cosa. Lì noi possiamo essere d'accordo sulla formulazione dell'emendamento, il che significa, prodotto in soldoni, "si ricorra o meno ai contratti libero professionali, si ricorra di più a forme di lavoro che passino attraverso l'evidenza pubblica". Questo vuol dire, almeno così l'abbiamo letto e per questo l'abbiamo recepito e i medici sono compresi perché l'emendamento parla, tant'è vero che distingue da una parte gli amministrativi, dall'altra i sanitari, cioè medici, infermieri e tecnici di laboratorio. E ricomprende tutti, ma tutti coloro che hanno un rapporto di lavoro precario ma che comunque sono passati attraverso la selezione pubblica, perché è distinta la tipologia da chi ha una forma di lavoro a Co.Co.Co., tempo determinato, che comunque è passato per la selezione pubblica da quelli che non sono passati per la selezione pubblica perché diventerebbe una forma alquanto arbitraria, mentre risottolineo, altra cosa è dire: "tendiamo a privilegiare rapporti di lavoro che abbiano sempre più la forma della stabilità passando per le modalità pubbliche di selezione e ricorrere meno al rapporto professionale". Ma non può essere indirizzata alla stabilizzazione di chi ha il contratto professionale perché cambiamo la natura e la ratio del ragionamento e della proposta. Questo è un po' il senso.

Per questo noi riteniamo che si debba approvare così com'è, considerando che di un fenomeno più generale ne trattiamo un aspetto molto particolare che è agganciato tra l'altro a un atto che questo Consiglio regionale aveva già fatto, che non ha trovato poi piena attuazione perché fu bocciato dal Governo. Comunque c'era un impegno della Giunta che ci saremmo comunque attivati per far fronte alla riduzione del ricorso al precariato nel settore della Sanità.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere. La parola a Vinti. Rinuncia il collega Vinti. Mettiamo in votazione la mozione che comporta nel suo titolo la modifica "precariato presso il sistema sanitario regionale" emendata dall'emendamento Sebastiani, che aggiunge tra gli impegni della Giunta: "opera affinché si intervenga complessivamente nei confronti del precariato in generale". Questa è la votazione in quanto l'emendamento proposto è stato accolto dai proponenti. E quindi in questa



veste, metto in votazione la mozione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

OGGETTO N. 202

MANOVRA FINANZIARIA 2007 – PENALIZZAZIONE DELL'UMBRIA – RISPETTO DEGLI IMPEGNI GIÀ ASSUNTI DAL PRECEDENTE GOVERNO RIGUARDANTI GLI INVESTIMENTI NEI SETTORI DELLE INFRASTRUTTURE, DEI SERVIZI SOCIALI, DELL'ECONOMIA, DELLA RICOSTRUZIONE POST TERREMOTO E DELLA SALVAGUARDIA DEI BENI CULTURALI

Tipo Atto: Mozione

Presentata da: Consr. Laffranco, Modena, Sebastiani e Zaffini

Atto numero: 640

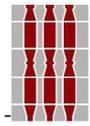
PRESIDENTE. Primo firmatario credo che sia Pietro Laffranco.

DOTTORINI. Presidente, io prendo l'iniziativa di chiedere che questo punto venga discusso martedì prossimo. Io ritengo che ci siano le condizioni perché magari ad inizio Seduta, si inizi in mattinata con questo punto. Penso che non scada niente perché appunto oggi o martedì prossimo sia la stessa cosa, piuttosto che costringerci a quest'ora ad affrontare un tema delicato e complesso, come quello che pone la mozione in oggetto, grazie.

PRESIDENTE. Sulla proposta di rinvio, uno a favore e uno contro.

ZAFFINI. A favore, Presidente, nel precisare adesso che è andato via il popolo, che con grande sacrificio abbiamo tenuto il numero in Aula sull'atto precedente, v'assicuro con grande sacrificio. Ciò detto, ci sta bene di trattare come primo punto del prossimo Consiglio l'atto sulla Finanziaria.

PRESIDENTE. Colleghi, c'è una proposta... *(Interventi fuori microfono – Confusione in Aula)*... attenti, colleghi, se possiamo... colleghi, possiamo anche qui con un minimo di buonsenso ricordarci a tutti che la Seduta e la sessione di oggi era una sessione specifica, specifica su mozioni e comunicazioni della Giunta e c'è un impegno, l'ho verificato 'stamattina con i Capigruppo, ad iniziare i lavori del 12 con la legge sul turismo. È evidente che, se vi fosse un'interruzione questa sera, si pone il problema di dove inserire la discussione di questa mozione. Ho fatto una verifica. *(Interventi fuori microfono)*. Allora c'è una proposta di spostare al 12, io ho



ricordato a tutti il quadro di oggi e gli impegni che ci siamo assunti. Credo che il consigliere Vinti abbia espresso contrarietà?

VINTI. Chiedo cinque minuti di sospensione.

PRESIDENTE. *(Interventi fuori microfono)*... No, perché l'ordine del giorno lo stabilisce l'Ufficio di Presidenza. La Conferenza dei Capigruppo, a norma di Regolamento, stabilisce il calendario già fissato. *(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*... no, perché c'è una prassi che, quando vi è un calendario con un ordine del giorno già fissato... *(Interventi fuori microfono)*... io sto dicendo che c'è una prassi che partono per primi gli argomenti che hanno preponderanza legislativa. *(Intervento fuori microfono del consigliere Laffranco)*... calma, calma! Ordiniamo per favore ordiniamo la discussione. *(Interventi fuori microfono)*... per favore, ordiniamo la discussione però, colleghi.

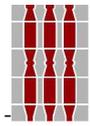
(Confusione in Aula)

LAFFRANCO. Presidente, per richiamo al Regolamento. Io chiedo per favore che il Consiglio si possa svolgere secondo le norme, per favore, cerchiamo di far poca confusione secondo le norme del vigente regolamento, c'è una proposta che chiede, quella formulata dal collega Dottorini, c'è stato un intervento a favore, o c'è un intervento contro o si vota, chiaro, non è che adesso si fa la disquisizione tra un posto e quell'altro. Mi scuso per il gesto inconsulto, tenendo presente che è una questione di assoluta serietà.

PRESIDENTE. Richiamandoci al Regolamento, seguiamo i ragionamenti sennò non ne usciamo. Il Regolamento, giustamente richiamato dal consigliere Laffranco, impone al Consiglio di votare se interrompiamo i lavori questa sera.

(Intervento fuori microfono del consigliere Laffranco)... lui ha chiesto di interrompere i lavori questa sera. *(Intervento fuori microfono del consigliere Laffranco)*... sono due cose diverse che il Regolamento norma diversamente, è questo il punto. Con calma.

DE SIO. Contro la richiesta del collega Dottorini di sospendere qui i lavori quindi di rinviare la discussione dell'argomento, non si capisce a quando, quindi per la trattazione immediata invece dell'argomento visto che siamo in una Seduta convocata per le mozioni e che quindi gli argomenti devono essere trattati, almeno fino a quando c'è la possibilità di trattarli, fino a quando l'Aula ha la possibilità di trattare gli argomenti e quindi discutiamo. Io chiedo che venga posta in discussione la



mozione presentata dalla Casa delle Libertà sulla Finanziaria.

(Intervento fuori microfono del consigliere Vinti: "Ho chiesto sull'ordine dei lavori la sospensione").

(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini). (Intervento fuori microfono del consigliere Vinti).

PRESIDENTE. Allora, con calma. Tutti non ne possiamo più. Con calma. C'è stata una prima richiesta del consigliere Dottorini di sospendere i lavori di questa sera *(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*... aspetti, Consigliere, nemmeno lei può dare indicazioni. Ha chiesto di sospendere i lavori. Sulla proposta di Dottorini, di sospendere i lavori, l'intervento del consigliere Vinti è stato quello di chiedere cinque minuti di sospensione per decidere l'atteggiamento sulla richiesta di Dottorini. che è evidentemente consequenziale e quindi per permettere a Regolamento, per permettere... *(Confusione in Aula)*... fatemi finire! Per permettere all'Unione, se il senso è questo, per permettere all'Unione di verificare l'intendimento e l'orientamento sulla proposta di Dottorini, c'è la richiesta di cinque minuti di sospensione, che è normalmente concessa e data in qualsiasi situazione del genere. *(Intervento fuori microfono del consigliere Laffranco: "Prima delle dichiarazioni a favore e contro, consulti il Regolamento su questa cosa, assolutamente")*. Non è normata per niente questa cosa. Ma scusate, Dottorini chiede la sospensione... *(Intervento fuori microfono del consigliere Vinti)*...

DOTTORINI. Presidente, per eliminare e per tagliare questo dibattito, ritiro la mia proposta.

VINTI. Cinque minuti di sospensione per decidere come procede l'Unione sulla mozione del centrodestra.

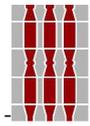
PRESIDENTE. Colleghi, come ci ricordava correttamente il consigliere Laffranco, siamo in un posto serio che dovrebbe affrontare argomenti seri. Il Consiglio si sospende e ricomincia alle 18.30.

La seduta è sospesa alle ore 18.25.

La seduta riprende alle ore 18.30.

PRESIDENTE. Riprendiamo i lavori, dopo la richiesta di sospensione del consigliere Vinti. Dopo la sospensione, riprendiamo i lavori, colleghi. Consigliere Vinti.

VINTI. Il consigliere Vinti, sentiti gli esimi colleghi e Presidenti dei gruppi dell'Unione, ritiene che vi



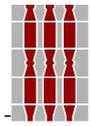
siano tutte le condizioni per proseguire, così come stabilito dall'ordine del giorno, nella Seduta di oggi.

PRESIDENTE. Quindi, siamo in presenza dell'atto n. 640. Mozione a firma Lafranco ed altri che riguarda la manovra finanziaria. Nessuno chiede la parola?

ZAFFINI. Presidente, chiedo la parola per illustrare l'atto.

PRESIDENTE. La parola al consigliere Zaffini.

ZAFFINI. Grazie, Presidente. Presidente, leggo la mozione presentata sulla manovra finanziaria 2007 dal sottoscritto e dai capigruppo della Casa delle Libertà, dalla Casa delle Libertà, penso, collega Sebastiani, sì, Casa delle Libertà: Lafranco, Modena, Sebastiani e Zaffini. Manovra finanziaria 2007 – penalizzazione dell'Umbria – rispetto degli impegni già assunti dal precedente governo riguardanti gli investimenti nei settori delle infrastrutture, dei servizi sociali, dell'economia, della ricostruzione post terremoto e della salvaguardia dei beni culturali. Tenuto conto della vibrante e generale protesta che continua ad attraversare l'intero Paese, in seguito alla presentazione alle Camere della manovra finanziaria 2007, predisposta dal Governo; preso atto che pensionati, lavoratori autonomi, dipendenti, sindacati, categorie, ordini professionali, imprese, artigiani, commercianti, Enti locali e semplici cittadini, tutti in forma autonoma od associata, hanno dato vita a forme di protesta decise e plateali per manifestare il proprio dissenso, culminato nell'imponente manifestazione di sabato 2 dicembre che ha visto la partecipazione di oltre 2 milioni di cittadini, rilevato che tale atteggiamento è più che giustificato perché coinvolge anche le fasce più deboli della società e dall'entità del carico fiscale e contributivo richiesto al Paese pari a circa 20, 5 miliardi di euro cioè 1,3 del Prodotto Interno Lordo, fatto questo che riporta la pressione fiscale complessiva oltre la soglia del 42%, il dato più alto dal 1997 così come denunciato da tutte le categorie del corso delle audizioni, dato a cui si arriva per le maggiori entrate di oltre 17 miliardi, di cui 5,3 miliardi per le entrate fiscali e previdenziali... ed entrate fiscali e previdenziali per 12 miliardi; sottolineato come tale cifra già di per sé spropositata e non necessaria, così come ammesso dallo stesso Ministro Padoa Schioppa, vanno aggiunte le maggiori entrate per 4 miliardi, reperite attraverso il decreto fiscale, l'impatto sul versante delle Regioni e degli Enti locali che, a causa della politica del Governo, daranno vita ad un generalizzato aumento di addizionali, imposte, tributi locali; aumento delle tariffe dei servizi con cui sarà compensata la diminuzione dei trasferimenti; vanno aggiunte la revisione delle aliquote IRPEF, che è indispensabile non aumentare, gli studi di settore, i controlli e le sanzioni; completando un quadro già di per sé fosco

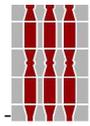


per i contribuenti che rischia di compromettere la lenta ripresa della nostra Nazione, essendo calcolato in un punto di PIL il freno allo sviluppo nel 2007, determinato da questa sconsiderata Legge Finanziaria; ricordato che, infine, con la Legge Finanziaria ed il decreto Bersani dello scorso luglio si realizzano proditori tagli alle spese delle università italiane, che penalizzano particolarmente quella di Perugia sia nel suo generale funzionamento che nelle attività decentrate con particolare riferimento alle sedi ternane; tutto ciò premesso il Consiglio regionale impegna la Giunta affinché siano rispettati gli impegni già assunti dal precedente Governo e vengano accolte le istanze dell'Umbria. In particolare, siano garantiti gli investimenti necessari a dotare l'Umbria delle infrastrutture indispensabili a garantirne la crescita e lo sviluppo economico e sociale, così come da più parti richiesto, come definite d'intesa con il precedente Governo dalla stessa Regione Umbria. In particolare, siano mantenuti gli investimenti previsti per la E45 e tutte le altre opere considerate prioritarie. Vengano assegnati i fondi necessari per attuare le politiche sociali dell'Umbria, per tutelare la famiglia come nucleo fondamentale della società, vengano ripristinati i contributi obbligatori a tutela della Onaosi, vengano individuati i fondi per la gestione della crisi economica, sociale ed ambientale, determinata dall'incidente di Campello sul Clitunno, sia per i lavoratori che per le popolazioni interessate. Vengano mantenute le attuali condizioni relative alla busta pesante, per le popolazioni colpite dal terremoto del '97, venga individuato il contributo per la messa in sicurezza delle Mura d'Amelia. I Consiglieri regionali... ed è firmata, Presidente.

Io, dopo aver dato illustrazione della nostra mozione, sottolineo l'opportunità della discussione di questa mozione in Consiglio regionale, in un Consiglio regionale utile a questo importante scopo. Evidentemente talmente importante da chiamare in piazza 2 milioni e passa di persone, Presidente. In quella stessa piazza dove la sinistra, con balli, canti e suoni è riuscita a malapena a portare un milione scarso di persone nelle sue massime espressioni di splendore, invito il Consiglio regionale a discutere adeguatamente di questo atto, dando appunto a se stesso e all'atto il necessario decoro.

PRESIDENTE. Grazie. De Sio.

DE SIO. Sull'ordine dei lavori, Presidente, credo che l'argomento di per sé, la discussione attorno alla Legge Finanziaria richieda una particolare attenzione e una particolare partecipazione da parte del Consiglio regionale, che è un'assemblea che credo sia totalmente interessata a quelli che sono appunto i contraccolpi di questa manovra che ha testé illustrato nella mozione il collega Zaffini. Per questi motivi credo che vi sia la necessità di chiedere un rinvio della discussione sull'argomento all'ordine del giorno del prossimo Consiglio regionale, riprendendo quindi la discussione su questo argomento che è stato già aperto appunto nella sua trattazione.



PRESIDENTE. Quindi, siamo in presenza di una richiesta di rinvio.

DE SIO. Presidente, essendo tra l'altro un atto già in trattazione credo che debba essere per forza di cose continuata la discussione alla ripresa dei lavori del Consiglio regionale, così come, Presidente, lei ha detto che la legge non poteva essere sospesa nella sua discussione, credo che altrettanto debba avvenire per l'atto in trattazione.

PRESIDENTE. Non è che sul Regolamento dobbiamo farci i dispetti.

VINTI. Se questo è il giochetto, posso prendere la parola sulla proposta?

PRESIDENTE. Prego.

VINTI. Evidentemente il regolamento impone che questo atto al prossimo Consiglio sia discusso, se c'è il numero legale. L'altro ancora faremo il commercio.

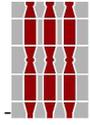
DE SIO. È quello che abbiamo fatto noi sulla mozione che avete discusso poco fa e nella quale abbiamo mantenuto il numero legale, è la stessa cosa, è il Regolamento.

VINTI. *(Intervento fuori microfono).*

PRESIDENTE. Scusate, anche su questo un po' di chiarezza per favore. Nel merito, colleghi, guardate che... colleghi, il continuo richiamo alla correttezza dei lavori è un richiamo che, per quanto riguarda i lavori del Consiglio, vige in tutti i momenti in cui il Consiglio discute: non è che la mattina si discute più seriamente e meglio e la sera meno. Per favore! Grazie.

C'è una richiesta di sospensione dei lavori e continuare la trattazione dell'atto alla prossima convocazione del Consiglio. Su questa proposta Vinti ha parlato contro? *(Intervento fuori microfono del consigliere Vinti)*... veramente e seriamente, per favore, lei sta dentro o fuori...?... *(Intervento fuori microfono del consigliere Zaffini)*... allora esca, per favore, esca da quella porta per favore, vada, vada... lei sta dentro o fuori? *(Intervento fuori microfono del consigliere Lafranco)*... suavia, stiamo proprio esagerando, colleghi! Spero che vi rendiate conto che stiamo esagerando in tutti i sensi, in tutti i sensi, stiamo esagerando. Sull'ordine dei lavori, consigliere Bracco.

BRACCO. Certo, Presidente, c'è una proposta del collega De Sio e io chiedo che lei verifichi il



numero legale dell'Aula.

PRESIDENTE. Non siamo in presenza del numero legale e, di conseguenza, sospendo la Seduta per venti minuti per verificare la composizione del numero legale – 18.46 – alle 19.05.

La seduta è sospesa alle ore 18.45.

La seduta riprende alle ore 19.05.

PRESIDENTE. Verificata l'assenza del numero legale, sospendiamo la Seduta.

La seduta è sospesa alle ore 19.06.