

VII LEGISLATURA

XXXII SESSIONE STRAORDINARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Lunedì 18 marzo 2002

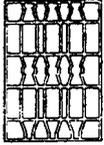
(antimeridiana)

Presidenza del Presidente Carlo LIVIANTONI

Vice Presidenti: Vannio BROZZI - Pietro LAFFRANCO

INDICE

Presidente	pag.	1
Oggetto N. 1		
Approvazione dei processi verbali delle precedenti sedute.	pag.	1
Presidente	pag.	1
Oggetto N. 2		
Comunicazioni del Presidente del Consiglio.	pag.	2
Presidente	pag.	2
Oggetto N. 3		



**Commissione Speciale per la Riforma dello Statuto regionale -
Proroga del termine dei lavori di cui all'art. 6 della l.r. 12/1/2001,
n. 1.**

Presidente
Donati
Fasolo
Modena

pag. 4
pag. 4, 6, 8
pag. 4
pag. 6
pag. 8

Oggetto N. 4

**Ulteriori modificazioni ed integrazioni della L.R. 18/11/98, n. 37 -
Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del
D. lgs. 19/11/97, n. 422.**

Presidente

pag. 9
pag. 9, 14, 20, 24, 25,
28, 32, 34, 38, 39,
40, 41, 42, 43, 44,
45, 47, 49, 50, 52

Vinti, Relatore di maggioranza

pag. 9, 34, 49

Zaffini, Relatore di minoranza

pag. 14, 32, 39, 43, 44,
45, 48, 49

Spadoni Urbani

pag. 20, 38, 45

Renzetti

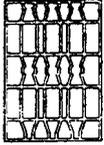
pag. 25, 51

Brozzi

pag. 25, 47

Di Bartolo, *Assessore*

pag. 28, 40, 43, 47, 48



VII LEGISLATURA

XXXII SESSIONE STRAORDINARIA

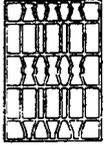
RESOCONTO STENOGRAFICO

Lunedì 18 marzo 2002
(pomeridiana)

Presidenza del Presidente Carlo LIVIANTONI
Vice Presidenti: Vannio BROZZI - Pietro LAFFRANCO

INDICE

Presidente	pag. 54
Oggetto N. 4	
Ulteriori modificazioni ed integrazioni della L.R. 18/11/98, n. 37 - Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del D. lgs. 19/11/97, n. 422.	pag. 54
Presidente	pag. 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 70, 71, 72, 73



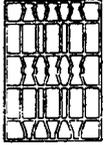
Zaffini, <i>Relatore di minoranza</i>	pag.	54, 55, 57, 60, 62, 64, 66
Di Bartolo, <i>Assessore</i>	pag.	56, 57, 58, 63, 65
Renzetti	pag.	57, 70
Vinti, <i>Relatore di maggioranza</i>	pag.	58, 60, 68
Fasolo	pag.	61, 72
Brozzi	pag.	71

Oggetto N. 5

**Programma triennale per la promozione sportiva e
motorio-ricreativa e per le manifestazioni sportive 2002/2004 -**

L.R. 4/7/97, n. 21 - art. 5.

	pag.	74
Presidente	pag.	74, 78, 79, 82
Brozzi, <i>Relatore di maggioranza</i>	pag.	74, 82
Rossi, <i>Relatore di minoranza</i>	pag.	74
Fasolo	pag.	78
Maddoli, <i>Assessore</i>	pag.	79



VII LEGISLATURA
XXXII SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI

La seduta è aperta alle ore 10.01.

Si procede all'appello nominale dei Consiglieri.

PRESIDENTE. Non essendo presenti i Consiglieri in numero legale, entro venti minuti verificheremo la costituzione del numero legale.

La seduta è sospesa alle ore 10.03.

La seduta riprende alle ore 10.06.

PRESIDENTE. Prego, colleghi Consiglieri, prendere posto. Essendo presenti i Consiglieri in numero legale, dichiaro aperta la seduta.

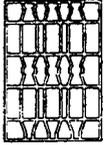
Oggetto N. 1

Approvazione processi verbali di precedenti sedute.

PRESIDENTE. Do notizia dell'avvenuto deposito presso la Segreteria del Consiglio, a norma dell'art. 35

- comma secondo - del Regolamento interno, dei processi verbali relativi alle seguenti sedute:

- 25.02.2002;
- 26.02.2002;
- 04.03.2002.



Non essendoci osservazioni, detti verbali si intendono approvati ai sensi dell'art. 28 - comma terzo - del medesimo Regolamento.

Oggetto N. 2

Comunicazioni del Presidente del Consiglio regionale.

PRESIDENTE. Comunico le assenze per motivi di istituto dell'Assessore Girolamini e del Consigliere Pacioni.

Comunico che è stata richiesta ai sensi dell'**art. 27 - comma terzo** - del Regolamento interno, l'iscrizione all'ordine del giorno del seguente argomento:

OGGETTO N. 283

Norme per il rilascio delle licenze di attingimento di acque pubbliche.

Relatore di maggioranza Consigliere Donati

Relatore di minoranza Consigliere Melasecche Germini

DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE

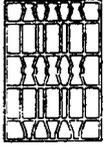
ATTI NN. 1046 E 1046/BIS

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Giunta regionale ha fornito, ai sensi dell'**art. 58** del Regolamento interno, **risposta scritta** ai seguenti atti:

ATTO N. 439 - INTERROGAZIONE del Consigliere Sebastiani, concernente: "Stato dei lavori di costruzione del nuovo carcere di Capanne e problema del recupero della popolazione carceraria in Umbria".



ATTO N. 477 - INTERPELLANZA del Consigliere Modena, concernente: “Valutazione degli effetti di un sistema integrato pubblico-privato in termini di riduzione dei tempi di attesa e della spesa in campo sanitario - Attuazione del principio della libera scelta tra strutture sanitarie pubbliche e private”.

ATTO N. 662 - INTERROGAZIONE del Consigliere Sebastiani, concernente: “Costituzione da parte della Giunta regionale della Società per la valorizzazione e la gestione di beni immobili di proprietà regionale”.

ATTO N. 942 - INTERROGAZIONE dei Consiglieri Spadoni Urbani, Zaffini e Rossi, concernente: “Presunta violazione della legge sulla privacy perpetrata dall'Azienda U.S.L. n. 3 nei confronti dei cittadini pazienti”.

ATTO N. 1052 - INTERROGAZIONE del Consigliere Sebastiani, concernente: “Assegnazione - da parte del Direttore Generale dell'Azienda U.S.L. n. 3 - dell'incarico di ‘portavoce’”.

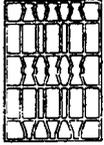
ATTO N. 1056 - INTERROGAZIONE del Consigliere Sebastiani, concernente: “Perdurare - a distanza di quattro anni dal terremoto del 1997 - dello stato di emergenza e precarietà dei locali destinati a sede della scuola elementare di Spello”.

Comunico, ai sensi dell'art. 2 Bis - comma 3 - della legge regionale 21 marzo 1995, n. 11 e successive modificazioni ed integrazioni, che il Presidente della Giunta regionale ha emanato il seguente decreto:

- n. 38 del 28 febbraio 2002, concernente: “Completamento del Corso di Laurea in Medicina e Chirurgia Terni. Nomina del rappresentante di spettanza regionale”.

Comunico che l'Ufficio di Presidenza ha deciso di iscrivere, ai sensi dell'**art. 69** del Regolamento interno, il seguente atto:

ATTO N. 1158 - MOZIONE dei Consiglieri Baiardini, Fasolo, Finamonti, Donati, Vinti e Bocci, concernente: “Sostegno della richiesta di stralcio - dalla delega al Governo sul mercato del lavoro - della



previsione di modificazione dell'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori - Adesione alla manifestazione sindacale del 23/3/2002”.

Oggetto N. 3

Commissione Speciale per la Riforma dello Statuto regionale - Proroga del termine dei lavori di cui all'art. 6 della legge regionale 12/1/2001, n. 1.

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DELLA COMMISSIONE SPECIALE PER LA RIFORMA DELLO STATUTO REGIONALE

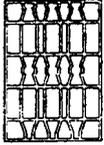
ATTO N. 1117

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione generale iniziata sulla richiesta della Commissione per lo Statuto; ricordo che erano già stati fatti alcuni interventi. La discussione è riaperta, chi si iscrive a parlare? Consigliere Donati, prego.

DONATI. Ho chiesto la parola per manifestare, da parte del Gruppo consiliare Comunista, pieno consenso, senza riserve, alla proposta di risoluzione avanzata unitariamente dalla Commissione Speciale per la Riforma dello Statuto regionale, e per svolgere alcune brevi considerazioni politiche sul metodo di lavoro adottato dalla Commissione e nel merito del lavoro che ci attende nei prossimi mesi.

Per quanto attiene il metodo, vorrei sottolineare l'importanza politica di una conduzione dei lavori condotta con spirito unitario da tutti i Commissari, una conduzione seria e responsabile, volta più che ad affermare verità di parte, disponibilità all'ascolto delle ragioni altrui, al fine di giungere ad una sintesi superiore nell'interesse dei cittadini dell'Umbria e della massima istituzione regionale. C'è da augurarsi che tale metodo di lavoro, caratterizzato da un forte spirito unitario, prosegua anche nel prossimo futuro, quando inevitabilmente la Commissione sarà chiamata ad assumere scelte, non più differibili, volte a riformare e ad aggiornare lo Statuto dell'Umbria.

Il merito politico di tale clima costruttivo è ascrivibile senz'altro a tutti i Commissari, a tutti i gruppi politici che essi rappresentano, ma - non ho difficoltà ad affermarlo - il merito è soprattutto della Presidente Modena e del Vice Presidente Bottini. La Commissione Speciale per la Riforma dello Statuto regionale, proprio per la delicata materia chiamata a trattare, è il luogo deputato per una vera e propria politica *bipartisan*, per usare un termine purtroppo oggi di moda che noi Comunisti non amiamo, oltre che non

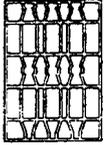


giustificiamo politicamente; un luogo dove le legittime ragioni della maggioranza, come della minoranza, sono chiamate a stemperarsi, non dico a scomparire, ma ad attenuarsi, questo sì, nel comune rispetto del supremo interesse della società regionale nell'accezione più ampia del termine.

Le nuove regole sancite nel nuovo Statuto dovranno sovrintendere la vita economica, sociale e politica dell'intera nostra comunità regionale, quindi è giusto che siano regole, possibilmente, auspicabilmente, condivise da tutti, senza distinzioni di sorta. Ho parlato di una politica *bipartisan*, che deve essere naturalmente limitata e circoscritta ai lavori della Commissione Speciale, improponibile ed inaccettabile per tutte le altre situazioni politiche ed amministrative, dove, anzi, devono essere sempre più marcate le differenze tra la maggioranza e l'opposizione; differenze che rappresentano una ricchezza del tessuto democratico della nostra regione, come del nostro Paese, l'essenza stessa della democrazia.

Nel mentre ci accingiamo a chiedere al Consiglio regionale una proroga del termine dei lavori della Commissione Speciale, dobbiamo assicurare allo stesso Consiglio non solo che intendiamo procedere con lo stesso metodo unitario, ma che intendiamo perseguire l'obiettivo di scrivere finalmente una prima bozza del nuovo Statuto il prima possibile, entro pochi mesi. Quello che voglio dire è che è arrivato il momento delle scelte, che non è più ammissibile tergiversare, rinviare, aspettando non so bene cosa e chi. Nei prossimi mesi saremo chiamati a misurarci sui contenuti del nuovo Statuto; in questo lavoro siamo chiamati a fare tesoro delle numerose considerazioni, degli interessanti suggerimenti, delle varie proposte che sono state avanzate dalle più diverse organizzazioni della società regionale, nel corso delle ampie audizioni che sono state giustamente promosse dalla Commissione. Dobbiamo essere consapevoli che saremo chiamati a misurarci su tale questioni, che dovremo sicuramente arricchirle ricercando altrettanto autorevoli contributi, confrontarci sulle parti controverse, ma comunque sulla base di un testo, ripeto, il più largamente condiviso, in primo luogo dai gruppi politici presenti in Consiglio.

Da questo punto di vista, risulterà preziosa la collaborazione tecnico-scientifica con l'Università degli Studi di Perugia, collaborazione giustamente cercata dalla Commissione ed altrettanto opportunamente concessa dall'Università. L'Umbria che sarà fotografata nel lavoro che ci attende dovrà avere nel nuovo Statuto il suo punto di riferimento fondamentale. I cittadini di questa regione chiedono alla massima assemblea elettiva la protezione dei loro diritti, non soltanto sul piano essenziale della libertà e della democrazia, ma in tutti i momenti più significativi e decisivi della loro esistenza: dalla nascita all'infanzia, dalla vita economica, sociale, culturale delle comunità cui appartengono alla malattia, all'ultimo atto della vita



stessa, la vecchiaia; dobbiamo dare risposte esaurienti e moderne a queste giuste esigenze di civiltà, è questo il lavoro che ci attende nei prossimi mesi.

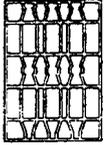
Il Gruppo consiliare Comunista è impegnato a lavorare con spirito unitario in questa direzione.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Donati. Ci sono altri interventi? Consigliere Fasolo, prego.

FASOLO. Anch'io, a nome dei Socialisti Democratici Italiani, credo si possa dare, intanto, un giudizio di buon lavoro rispetto a quello che la Commissione ha fatto in questo arco di tempo.

Nella passata seduta del Consiglio regionale, avviando la discussione sulla proposta di risoluzione, c'è stato, sulla questione del tempo, chi ha ricordato il gioco di centrocampo, non certo con la volontà di definirlo come una sorta di gioco 'melinoso', chi il *surplace*. Ma io credo che, pur rimanendo nello stesso spirito sportivo, entrambe le due manifestazioni di gioco siano estremamente importanti e serie, e credo che il compito primario della Commissione Statuto non sia quello di fare le cose in fretta, contando i giorni che mancano all'elaborazione, ma sia quello di fare uno Statuto che sappia rispondere alle mutate esigenze dell'Umbria rispetto al precedente Statuto e che sappia essere anche una Carta di principi e di valori in grado di durare il più a lungo possibile nel tempo. Qualche volta, infatti, si è vinto il campionato facendo la 'melina', a volte si sono vinte le corse su pista facendo il *surplace*, ma io penso che il lavoro svolto in questo arco di tempo dalla Commissione Statuto sia stato un lavoro importante, innanzitutto perché ha segnato un metodo di lavoro: quello della discussione aperta, del pieno confronto, della ricerca continua del dialogo, mettendo in condizioni la società umbra di discutere di ciò che la Commissione Statuto sta facendo, e di discuterlo in piena trasparenza.

Definire dei passaggi, definire una serie di consultazioni per mettere la società umbra di fronte ai passaggi che la Commissione Statuto vuole fare - tante volte parliamo di ricerca della trasparenza - credo che sia stato un segnale forte di trasparenza, perché abbiamo messo di fronte a tutti quali sono i passaggi, i tempi, le modalità con cui dovremmo arrivare ad elaborare il nostro Statuto. Tutto ciò è emerso anche dal primo seminario che l'altro giorno si è tenuto a Palazzo Cesaroni, quindi questa scelta di metodo, questa scelta di trasparenza ha iniziato a dare i primi risultati: un confronto concreto, serio, una discussione sulla quale la società umbra inizia ad interrogarsi. Il Consiglio regionale e la Commissione nel suo insieme recepiscono queste istanze; poi, giustamente, in piena autonomia, ne elaborano anche la linea. Quindi il

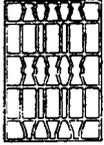


nostro è un sì convinto all'azione svolta finora, un sì che si sostanzia nel metodo e nel programma di lavoro dato.

Due ultime connotazioni di carattere più politico: credo che l'Umbria debba e possa avere l'orgoglio per ciò che ha rappresentato nel passato e che rappresenta nel presente, per quella cultura di grande forza democratica che sa esprimere, e debba avere l'orgoglio di non adeguarsi a Statuti tipo, ma di lavorare sulla capacità di essere anche specificità regionale, di saper stare - con la propria specificità di regione dalle piccole dimensioni, dal numero non eclatante di abitanti, e con la propria storia - nel contesto del nuovo regionalismo e, quindi, avere uno scatto d'iniziativa, senza la volontà di omologarsi, prescindendo da quanto sta avvenendo nelle altre regioni. Ricordavo prima il metodo completamente aperto e trasparente che la Commissione Statuto si è voluta dare, e vedo quanto questo contrasti con altre culture; penso alla Regione Lazio, dove, invece dalla Giunta arriva una sorta di bozza sulla quale discutere, una sorta di disegno di legge vero e proprio.

Quindi questa specificità regionale - che credo sia compito della Commissione e dei Consiglieri difendere al massimo - può dare anche delle risposte particolari e diverse, ma appartenenti alla nostra cultura ed alla nostra storia, ad uno dei nodi centrali della questione: la forma di governo e la legge elettorale. Anche qui, voglio ribadirlo con estrema chiarezza, abbiamo la capacità e la forza di definire un nostro progetto regionale, una nostra idea dell'Umbria; su questo credo che potremmo avviare, anche sulla scorta delle considerazioni emerse dal primo seminario sull'identità regionale, un lavoro in grado di segnare con chiarezza ciò che è il nostro patrimonio storico e culturale.

Altro ed ultimo appunto, non certo alla Commissione, ma rispetto a quanto è emerso in parte dal dibattito: vedo che anche da parte di forze del centro-sinistra c'è un certo ripensamento sul nuovo regionalismo, una sorta di paura, di titubanza e di preoccupazione di fronte ai nuovi scenari. Credo che su questo il centro-sinistra abbia svolto, anche nel recente passato, un'azione importante, chiamando i cittadini ad esprimersi su un referendum, che poi ha dato un esito positivo; credo quindi che il centro-sinistra non possa correre il rischio di identificarsi come paladino dello status quo. Non può farlo, perché così non è la nostra storia, così non è la nostra tradizione, così non è quella cultura del riformismo e della modernizzazione che molte volte enunciamo e che non sempre siamo in grado di praticare; così non può essere perché, lasciando agli altri il campo, abbiamo già visto quali siano gli eccessi ed i danni che ciò comporta.



In conclusione ribadisco che, a nostro avviso, fino ad oggi è stato svolto sicuramente un buon lavoro, quindi è necessario che oggi si esprima questa riconferma del mandato, affinché l'Umbria possa compiere una propria, specifica, azione nella definizione dello Statuto; sottolineo, inoltre, come la scelta di avvicinare sempre più i livelli decisionali ai cittadini sia una scelta da perseguire con convinzione per riuscire a dare delle risposte concrete.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Fasolo. Non ho altri iscritti a parlare; per la replica la parola alla Presidente della Commissione.

MODENA. Rispetto a quando è iniziato il dibattito, la Commissione è andata avanti nella realizzazione del programma specifico che si era data e che è stato illustrato. Venerdì, infatti, si è tenuto il primo seminario, che è quello che ci consentirà di iniziare un'analisi relativa alle disposizioni generali, quelle che, per intenderci, oggi corrispondono un po' ai primi 26 articoli dello Statuto vigente.

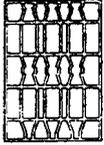
Credo, quindi, che iniziando questo tipo di lavoro - il prossimo seminario riguarderà la forma di governo e la legge elettorale, e verrà fatto verso la metà di aprile - l'auspicio espresso anche dal Consigliere Donati in ordine ai tempi possa trovare una sua esplicazione. È evidente che la Commissione, proprio perché si è data un metodo che vuole il coinvolgimento complessivo e totale delle forze politiche che la compongono, ha anche un percorso inevitabilmente più lungo e faticoso. Questo è nella natura delle cose; se si agisse su base numerica, sulle scelte, è chiaro che questi problemi non ci sarebbero.

Quindi abbiamo previsto nella risoluzione anche delle scadenze specifiche: la prima metà dell'anno per quanto concerne la parte di approfondimento e di individuazione delle direttrici da dare poi agli esperti, e la fine dell'anno in corso per la conclusione dei lavori. Pertanto, adesso rimettiamo la risoluzione al voto del Consiglio regionale.

PRESIDENTE. Grazie, Presidente Modena. Se non ci sono dichiarazioni di voto, metto in votazione la proposta di risoluzione presentata dalla Presidente della Commissione Statuto, Consigliera Modena, a nome della Commissione stessa. Prego, colleghi Consiglieri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



Oggetto N. 4

Ulteriori modificazioni ed integrazioni della L.R. 18/11/98, n. 37 - Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del Decreto legislativo 19/11/97, n. 422.

Relazione della I Commissione Consiliare

Relatore di maggioranza Consigliere Vinti

Relatore di minoranza Consigliere Zaffini

DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE

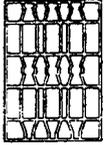
ATTI NN. 926 E 926/BIS

PRESIDENTE. La parola al Consigliere Vinti, per la relazione di maggioranza.

VINTI, Relatore di maggioranza. La Legge Regionale 37/98 ha recepito i principi della riforma dei trasporti individuati dal D. Lgs. 422/97. Le norme in essa contenute, nonostante gli anni trascorsi, sono rimaste sostanzialmente inapplicate; nel frattempo è anche mutato il quadro normativo nazionale di riferimento (il D. Lgs. 400/99 di modifica del D. Lgs. 422, l'approvazione del Piano Generale dei Trasporti, la riforma del Titolo V della Costituzione).

Si è posta quindi l'esigenza di procedere ad una complessiva valutazione dell'assetto normativo, individuando una serie di modificazioni con l'obiettivo di migliorare la definizione dei principali strumenti necessari alla pianificazione, programmazione e regolazione della mobilità regionale: ruolo di Regione ed Enti Locali; snellimento delle procedure per la definizione dei servizi minimi, degli strumenti di pianificazione e delle procedure concorsuali.

Il percorso attuativo del decentramento individuato dallo Stato ha previsto che ciascuna Regione procedesse a determinare in conformità al proprio ordinamento le funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale e, contestualmente, a conferire tutte le altre agli Enti locali nel rispetto di alcuni principi fondamentali: quello di completezza, in base al quale alle Regioni spettano tutti i compiti e le funzioni che non vengono conferite agli Enti locali; quelli di efficienza, economicità, omogeneità, adeguatezza, sulla base dei quali le funzioni vanno attribuite al livello più adeguato in termini organizzativi, di responsabilità ed unicità dell'amministrazione, di autonomia organizzativa e regolamentare e di copertura finanziaria, in sostanza di governo.



Nel settore trasporti, gli interventi legislativi nazionali e regionali sono volti a definire un percorso di profonda innovazione del trasporto pubblico locale e, unificando il ruolo di programmazione a quello di responsabilità finanziaria, si pongono l'obiettivo di realizzare e soddisfare l'esigenza di mobilità presente nel territorio con un'offerta di servizi più efficace ed economica.

La più importante novità riguarda il passaggio dall'attuale regime concessorio al nuovo meccanismo delle gare e dei contratti di servizio. In questo contesto, il disegno di legge delinea il “modello umbro per la riforma dei trasporti” con un'impostazione la più avanzata a livello nazionale. La proposta tende a conciliare in maniera armonica l'esigenza dell'economicità della produzione dei servizi con il miglioramento della qualità degli stessi, individuando relazioni di valore aggiunto tra Enti Locali concedenti, aziende e cittadini.

Le modifiche apportate definiscono quindi un quadro più omogeneo, puntuale e completo dei rapporti fra i vari livelli istituzionali e degli aspetti economici, socio-politici ed ambientali della mobilità regionale.

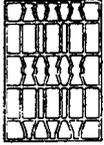
In altri termini, la revisione della Legge 37/98 si è mossa lungo tre direttrici principali:

- 1) ottimizzare il processo di pianificazione e programmazione, scandendo e coordinando i compiti e le responsabilità della Regione e degli Enti locali;
- 2) regolamentare in modo dettagliato e trasparente le procedure concorsuali;
- 3) riaffermare il principio di separazione tra le funzioni di programmazione e regolazione e quella di produzione del servizio.

In sostanza, è stata data maggiore visibilità al quadro socio-valoriale sul quale si fonda il trasporto pubblico locale, mettendo a fuoco le maggiori criticità ed individuando le soluzioni normative.

Le modifiche sono il frutto di un ampio confronto effettuato sia con gli Enti locali che con le parti sociali, che ha permesso di ridefinire gli elementi fondamentali della riforma e di concordare un percorso condiviso per il conseguimento di alcuni obiettivi generali: recupero di utenza, efficienza, miglioramento della qualità dei servizi.

Quindi, nell'ambito del contesto sopra descritto sono state individuate le nuove regole, nella logica di un compiuto decentramento amministrativo. In particolare, le modifiche della legge 37 riguardo al processo pianificatorio: la Regione predispone il Piano regionale dei Trasporti, con validità decennale (salvo aggiornamenti periodici), che definisce gli indirizzi generali di pianificazione e programmazione della mobilità e dei trasporti e stabilisce i criteri per la conseguente attività di pianificazione e programmazione delle Province e dei Comuni (art. 7), nonché un atto di indirizzo generale con validità triennale, che definisce il



livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con onere a carico del bilancio regionale (art. 15).

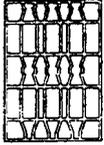
Le Province ed i Comuni predispongono ed approvano i rispettivi strumenti di pianificazione e programmazione (piani di bacino e piani urbani della mobilità), individuando aree a domanda debole ed eventuali servizi aggiuntivi rispetto a quelli minimi finanziati dalla Regione (artt. 8 e 9); approvano i programmi triennali sulla base degli atti di programmazione della Regione (art. 10).

La regolazione dei rapporti tra Ente concedente e azienda: la Regione e gli Enti locali, per i rispettivi servizi di competenza (la competenza dei servizi ferroviari e servizi su gomma interregionali è attribuita alla Regione, mentre le funzioni dei servizi extraurbani regionali e dei servizi urbani sono attribuiti rispettivamente a Province e Comuni), devono espletare le procedure concorsuali peraltro previste anche dal D. Lgs. 422; è ammesso il ricorso al sub-affidamento, che viene autorizzato dall'Ente concedente previa intesa con la Regione e le organizzazioni sindacali, nonché previa verifica dei requisiti dell'azienda subaffidataria (requisito per l'accesso alla professione di trasportatore di persone, l'applicazione dei livelli di contrattazione collettiva). È prevista, inoltre, la revoca dell'autorizzazione nel caso in cui l'azienda subaffidataria non rispetti i livelli di contrattazione collettiva e le norme vigenti in materia di sicurezza, regolarità, qualità del servizio e quelle in materia di versamenti obbligatori, previdenziali ed assicurativi (art. 17).

Inoltre, sono stati precisati alcuni aspetti prioritari per l'aggiudicazione delle gare, affermando il principio che i servizi dovranno essere aggiudicati tenendo conto della qualità del servizio offerto, determinata sulla base di parametri fissati dalla Giunta regionale, e sono stati ammessi alle suddette gare i raggruppamenti temporanei d'impresa costituiti ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 158 e composti da società a capitale pubblico e da società a capitale privato (art. 17).

Lo strumento di regolazione del rapporto tra Ente concedente ed azienda è il contratto di servizio. Nell'ambito del contratto è stata prevista l'istituzione, a carico delle aziende, di comitati di verifica della qualità dei servizi erogati e l'obbligo di utilizzare biodiesel o carburanti a basso impatto ambientale nelle misure concordate tra le parti (art. 19).

In merito ai beni strumentali funzionali ai servizi delle aziende, è stata assicurata alle imprese regionali la disponibilità dei beni acquistati con i finanziamenti della Regione, disciplinando il rapporto tra attuali aziende, Regione ed eventuali aziende subentranti (art. 20).



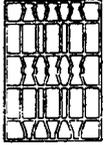
Gli strumenti di supporto per gli Enti Locali: sono previsti meccanismi di incentivazione per favorire all'interno degli Enti locali la crescita del *know-how* sul processo regolatorio e pianificatorio e sull'efficacia dello stesso sui risultati della gestione (art. 10); gli Enti locali concedenti possono istituire in forma associata uno strumento di supporto tecnico-operativo per l'attività di programmazione e di pianificazione del trasporto pubblico locale, per l'affidamento dei servizi e per il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio (art. 16).

La separazione del ruolo di programmazione da quello di gestione: per garantire la massima trasparenza e neutralità e la separazione fra il ruolo di programmazione e quello di gestione, le procedure concorsuali sono espletate da una commissione composta da soggetti terzi rispetto all'Ente concedente e nominata dalla Regione, qualora tra le aziende partecipanti alla gara sia presente un'azienda partecipata dall'Ente concedente (art. 17); sono state previste le procedure concorsuali per qualsiasi tipologia di servizi al fine di assicurare trasparenza nei rapporti tra Ente concedente e azienda. Tale previsione è stata introdotta alla luce del Regolamento comunitario in fase di approvazione, che attribuisce agli Enti concedenti solo la facoltà di espletare le procedure concorsuali per i servizi ferroviari e per i servizi su gomma funzionali a questi (art. 21).

Controllo e monitoraggio: è stato istituito il Comitato di monitoraggio per l'attuazione dei principi di riforma composto dai rappresentanti di Regione, Province, Comuni, aziende ed associazioni di consumatori, con il compito di informare la Giunta sull'andamento della spesa per la gestione dei servizi minimi e del conseguimento degli obiettivi di efficacia, efficienza e qualità dei servizi medesimi (art. 24). È stata ridefinita l'articolazione dell'Osservatorio della Mobilità, evidenziandone la validità e la visibilità ai fini dell'aggiornamento e dell'elaborazione dei dati connessi alla mobilità regionale (art. 23).

Come ogni riforma, anche quella del trasporto, rivoluzionando un sistema in vigore da decenni e dovendo confrontarsi con i processi liberisti ed un quadro normativo nazionale improntato alle privatizzazioni, può comportare problematiche complesse e difficilmente risolvibili in tempi brevi, specialmente per coloro che cercano di contrastare queste politiche. La legge regionale, che revisiona la precedente legge regionale 37/98, approvata dalla I Commissione consiliare, contiene tutti gli elementi di garanzia per governare la trasformazione e la riorganizzazione dei servizi con una particolare attenzione all'integrazione ferro-gomma.

In altri Paesi europei il processo di liberalizzazione si è già avviato e in Italia è fissato per il 2004. Anche l'Umbria, quindi, si è attrezzata per affrontare la chiusura del periodo dei trasporti in concessione e l'avvio



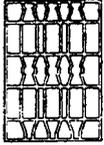
di un modello organizzativo dove l'utilizzo delle procedure concorsuali per la scelta del gestore è destinato a modificare un sistema di relazioni radicato da anni nel territorio.

La Regione ha fissato le regole del futuro in una logica di decentramento amministrativo e di separazione fra pianificazione-amministrazione e gestione dei servizi. In questo quadro gli attori del nuovo processo sono le Province e i Comuni che, per la prima volta, saranno protagonisti nella programmazione dei servizi e nell'espletamento delle relative gare, esaltandone ruolo e funzioni. La Regione eserciterà un forte ruolo di coordinamento ed orientamento chiaramente definito ed avrà la responsabilità finanziaria nella gestione dei servizi minimi.

Ritengo importante evidenziare che con tale proposta di legge è stato disegnato un sistema di garanzie per tutti i soggetti coinvolti nel processo. Per i cittadini-utenti, relativamente al controllo della qualità dei servizi offerti, sono state previste forme di partecipazione in comitati istituiti a livello aziendale e criteri per l'aggiudicazione delle gare fondati prioritariamente sulla qualità degli stessi. Ai lavoratori del settore, che avrebbero potuto essere danneggiati da eventuali cambi di gestione, sono state assicurate forme di tutela sia in termini di rispetto dei contratti collettivi di categoria che di quelli integrativi aziendali (la Regione dell'Umbria è tra le pochissime in Italia ad averlo fatto). Alle aziende umbre pubbliche e private, che in ogni caso sul piano dell'efficienza sono fra le migliori del Paese, è stata data la possibilità di continuare a rimanere nel mercato regionale attraverso una forma di mercato indiretto, per così dire; infatti l'eventuale subconcessione dei servizi affida l'autorizzazione alla Regione ed alle organizzazioni sindacali.

Le condizioni previste per l'esercizio di tale istituto assicurano controllo, trasparenza e chiarezza dei rapporti tra azienda ed Enti concedenti e la tutela dei lavoratori, fino a prevedere la revoca delle autorizzazioni concesse. Per il risanamento ambientale, oltre alle impegnative affermazioni di principio, abbiamo voluto introdurre nei contratti di servizio la previsione dell'utilizzo nel TPL di biodiesel o, comunque, di carburanti a basso impatto ambientale, ed inoltre ribadito la centralità dei trasporti su ferro ed alternativi.

Per la crescita degli Enti locali e per lo sviluppo di forme associate per l'attività di programmazione, pianificazione e gestione dei servizi sono stati previsti strumenti di supporto tecnico-operativo. Infine, nella consapevolezza delle difficoltà, almeno nella prima fase della gestione del nuovo modello organizzativo, è stato introdotto un nuovo organismo per il monitoraggio dell'attuazione della riforma, composto da Regione, Province, Comuni, aziende ed associazioni di consumatori.



La Regione dell'Umbria, con questa legge, ha riaffermato una politica di salvaguardia delle aziende pubbliche umbre, del loro patrimonio e delle professionalità che si sono consolidate nel tempo, offrendo ai vettori privati, entro le regole prestabilite che pongono particolare attenzione alla tutela dei cittadini e dei lavoratori, un'occasione importante di qualificazione.

L'Umbria si conferma ancora una Regione ad alta capacità innovativa, in grado di coniugare gli interessi generali della comunità regionale con quelli degli utenti e dei lavoratori del settore, definendo sostanzialmente un "modello umbro dei trasporti".

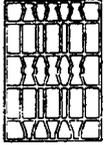
Infine si ricorda che, in merito a tale provvedimento, la I Commissione, in data 25 gennaio, ha espletato audizioni con i soggetti più direttamente interessati, e in data 27 febbraio e 6 marzo ha esaminato il provvedimento medesimo. In corso di esame sono stati presentati emendamenti da parte della Giunta regionale, dall'Assessore Di Bartolo, dai Consiglieri Vinti e Ripa di Meana, e alcuni sono stati proposti dal Consigliere Zaffini.

La I Commissione, nella seduta del 6 marzo, ha deciso di accogliere gli emendamenti presentati dalla maggioranza ed alcuni proposti dal Consigliere Zaffini, esprimendo a maggioranza - 4 voti favorevoli e 2 contrari - parere favorevole sul testo che si propone, dando incarico di riferire al Consiglio per la maggioranza al Consigliere Vinti e per la minoranza al Consigliere Zaffini.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Vinti. Il relatore di minoranza può intervenire.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Rispetto alla problematica che stiamo trattando questa mattina, devo dire che come metodo va apprezzato il lavoro fatto in Commissione, in quanto ha determinato delle importanti convergenze su alcuni passaggi, che ritengo siano usciti dalla discussione di Commissione sicuramente migliorati. Quindi mi premeva osservare questo approccio positivo verificatosi in Commissione.

Detto questo, noi riteniamo che vada posto un problema generale riguardo alla regolamentazione del sistema dei trasporti regionale, rispetto alla regolamentazione della mobilità regionale. Due sono le considerazioni che ci vengono da esporre: innanzitutto, risulta sempre più grave la difficoltà di interfacciare in modo complessivo con l'Azienda delle Ferrovie dello Stato rispetto alla nostra regione; questa credo che debba essere un'ulteriore denuncia che noi, approfittando della trattazione di questo argomento in aula, dobbiamo fare. Il sistema regionale del trasporto su ferro, quello che fa capo alle Ferrovie dello Stato - con

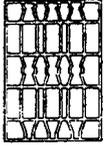


tutto quello che comporta rispetto agli orari, ai servizi per il pendolarismo - è penalizzato da una difficoltà di questa regione di interloquire da protagonista nei confronti delle Ferrovie dello Stato. Questa regione interloquisce tramite la regione Marche, per il tramite di dirigenti allocati presso Ancona, quindi è evidente lo spiazzamento nei confronti dell'Azienda Ferrovie dello Stato.

L'altro problema, sempre in ordine all'approccio complessivo, per tornare all'atto in esame, è quello di un percorso rovesciato che abbiamo intrapreso, valutando ed argomentando prima sulla legge e poi sul Piano, cioè in assenza del Piano, nella promessa che il Piano verrà dopo la legge; questo è un evidente rovesciamento di logica, perché certamente sarebbe stato più facile parlare prima del Piano generale dei Trasporti e della Mobilità e poi andare a valutare un articolato legislativo che lo applicasse. Sembra veramente originale parlare prima dell'articolato legislativo e poi andare insieme a valutare i principi contenuti nel Piano; in una serie di passaggi che successivamente tratteremo, questa stranezza appare di tutta evidenza e di tutta gravità.

È evidente che la materia, come giustamente ricordato dal relatore di maggioranza, è regolamentata da una serie di principi per la prima volta dettati dal D. Lgs. 422, in buona sostanza poi modificati dal 400/99, ma parzialmente modificati. Quali erano i due cardini di quel decreto? Da una parte, la rottura dei monopoli, come concetto di fondo (il fine era la rottura dei monopoli, il mezzo era l'espletamento delle gare); dall'altra, il principio importante - basilare, direi - del "meno gomma, più ferro", quindi la gomma come adduzione al ferro, come completamento del ferro. Questi erano i due capisaldi, i due pilastri del decreto legislativo nazionale, poi recepito dalla nostra Legge Regionale 37/98, che in questo momento stiamo modificando, e via via da tutte le norme regolamentari regionali.

In questa intelaiatura generale si inserisce una peculiarità umbra, una sorta di caratteristica del nostro sistema trasportistico, che è quella di tre società divise sui tre bacini, che oggi chiamiamo ambiti, e di una società su ferro, che è la FCU. Queste società sono interamente detenute dal pubblico, in queste società non c'è partecipazione di privato. Queste società hanno, con diverse percentuali e con diverse caratteristiche, la partecipazione degli Enti locali del territorio servito, però esclusiva, quindi è una detenzione totale del capitale da parte degli Enti locali del territorio servito. In alcune situazioni c'è addirittura un paradosso, come è facile individuare immediatamente nella società del bacino che riguarda Spoleto, Foligno e la Valnerina (cioè la "Spoletina Trasporti"), laddove questa società è partecipata soltanto dal Comune di Spoleto e dalla Provincia di Perugia, mentre tutte le altre municipalità di quel territorio stanno fuori dalla compagine, con una serie di problemi indotti, che sono peraltro evidenti e sui



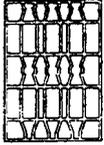
quali torneremo nel discutere dell'articolato e soprattutto torneremo nel discutere del Piano, quando riusciremo a parlare del Piano.

Rispetto a questa peculiarità, il decreto legislativo 422 trova particolare importanza, perché tende a rompere proprio questa situazione tipica dell'Umbria, cioè la proprietà esclusiva delle aziende di gestione da parte degli Enti concedenti, che è un evidente guasto perché, a cascata rispetto a questa situazione, si verifica tutta una serie di anomalie, quali: il grave problema del controllore controllato, il fatto che le gare abbiano una valenza esclusivamente formale e non sostanziale etc.. Ecco, quindi, che serve una particolare attenzione nel momento in cui andiamo a formulare delle regole, nel momento in cui andiamo a modificare un impianto regolamentare e legislativo - la legge 37/98 - che personalmente non esito a definire buono.

Su questo settore, peraltro, va ricordato che sono indirizzate importanti risorse - credo che sia il primo settore, dopo la sanità, per le risorse indirizzate della Regione, se non vado errato - quindi, evidentemente, è ulteriormente importante muoversi con passi felpati, perché qui poi verrà fuori (se verrà fuori, e se le risorse saranno indirizzate bene) la qualità, la differenza.

Sempre rimanendo sul discorso generale, secondo la minoranza che rappresento quali sono i momenti di attenzione su questo servizio? Come su tutti i servizi pubblici, i momenti di attenzione che noi individuiamo ed intendiamo presidiare sono tre: un primo livello di attenzione è la qualità del servizio; la qualità del servizio nel campo trasportistico, nel sistema dei trasporti e della mobilità, significa evidentemente garantire una qualità dei servizi offerti, una diffusione territoriale il più possibile capillare, garantire le aree di domanda cosiddetta debole, la terza rete etc.. Secondo importante livello di attenzione è la tutela dei lavoratori; in questo settore, in questo segmento, abbiamo tre aziende regionali che hanno operato con alterne vicende e con alterne abilità, hanno operato comunque in un settore difficile, dove far quadrare i conti non è poi così a portata di mano. Devo dire che tutte e tre le aziende nella nostra regione hanno saputo interpretare il proprio ruolo e meritano oggi una considerazione, a tale riguardo. Di sicuro i dipendenti di queste aziende hanno mostrato professionalità e spirito di sacrificio, quando era il momento di sacrificarsi; hanno mostrato, come tuttora mostrano, attenzione verso il servizio che espletano, che è quello di un servizio pubblico di valenza collettiva.

Terzo livello d'attenzione - ultimo, ma non ultimo, evidentemente - è quello delle tariffe. È evidente che, nel regolamentare questo aspetto, non possiamo non pensare al fatto che questo servizio necessita di una tariffazione da servizio pubblico; cioè, è evidente che non tutto il costo, ma solo una piccola percentuale, può essere coperto dalla biglietteria; quindi, in tale ottica, appunto, mantenere forte quell'aiuto, quel

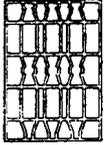


contributo del pubblico, pur nel mantenimento dei due livelli superiori, che sono quelli della qualità del servizio e della tutela delle maestranze.

Rispetto a questi tre livelli di attenzione, il testo sottoposto presenta notevoli problematiche; ripeto, il lavoro fatto in Commissione è comunque buono, diciamo che parecchi passaggi del testo sono condivisibili, c'è però necessità di emendare abbondantemente alcuni altri passaggi, e su questo l'opposizione non si tira indietro, tant'è che abbiamo già pronti gli emendamenti che presenteremo all'avvio della discussione sull'articolato.

I problemi sono sintetizzabili - ovviamente, poi, nell'andare insieme a valutare gli emendamenti, li chiariremo meglio - in quattro o cinque, i più grandi ed i più gravi: c'è il problema delle sub-concessioni, sub-appalti, sub-affidamenti; già l'abbiamo detto in Commissione: c'è un'incertezza generale su che cosa è questo "sub", è un "sub" e non si sa che cosa. È un subappalto? Se è un subappalto, allora va regolamentato come il subappalto; è un sub-affidamento dei servizi in concessione? Non lo so. È una subconcessione? Tutti i termini differentemente vengono usati nell'articolato, quindi c'è un'incertezza complessiva che secondo me va sanata, andava sanata prima di arrivare in aula. Secondo noi, sarebbe logico dire che il famoso "sub" è un subappalto, semplicissimo; è previsto dal Codice Civile, è previsto dalle regole principali di management, è un semplice e banalissimo subappalto che va regolamentato come tale. Quindi la Regione deve sottoporre agli Enti concedenti, ed a se stessa in quanto tale, un testo unificato, un articolato unificato, un capitolato unificato, per dare certezza di regole ed uniformità di scenario di riferimento - è importante, evidentemente, dal punto di vista dell'imprenditore, avere certezza di regole e di riferimento - e deve dire a quale livello si attesta questo subappalto.

Qui emerge il primo dei problemi: l'aver fatto prima la legge e poi andare a determinare nel Piano i criteri per l'individuazione delle aree a domanda debole crea il primo dei cortocircuiti di questo percorso originale. Cioè, come faccio a stabilire quant'è il livello del subappalto - da qui in poi lo chiamerò solo subappalto, perché ritengo che tale debba essere - se non ho prima, a monte, stabilito qual è il livello percentuale nell'ambito delle aree a domanda debole. È evidente che il livello di subappaltabilità è conseguenza immediata del quantitativo delle aree a domanda debole della terza rete, dei disabili etc.; pretendere di stabilire prima il livello di subappaltabilità e poi i criteri per l'individuazione delle aree a domanda debole crea il primo dei cortocircuiti, inevitabili in un rovesciamento di percorso logico qual è quello che è stato scelto dalla Giunta e dall'Assessore.



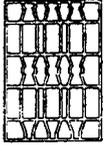
Secondo problema importante, che è il portato della peculiarità umbra (ma non solo umbra, va riconosciuto, anche in campo nazionale questo tipo di problema è diffuso; so per altro che parecchie Regioni si stanno attrezzando a tale riguardo, e si sono già attrezzate nei mesi scorsi): il problema del controllore controllato. È un problema evidente: nel momento in cui si andrà a gara, l'Ente concedente sarà quasi sempre - anzi, sempre - proprietario di almeno una delle società che parteciperanno alla gara, e proprietario della società che verosimilmente (auspicabilmente, aggiungo io) si aggiudicherà la gara. Questa è un'evidente anomalia, che va in qualche modo presidiata a livello di legislazione, va in qualche modo salvaguardata.

Come? Il discorso delle Commissioni è comunque un primo passo, un passo sicuramente interlocutorio, è una sorta di "foglia di fico" che mettiamo in campo per coprire una situazione di impresentabilità del sistema, ma è evidente che - e qui vengo al nocciolo, alla sostanza della nostra obiezione - l'unico vero modo per risolvere il problema del controllore controllato è quello dell'avvio di un serio progetto di privatizzazione della società di gestione, che deve partire evidentemente subito, in modo da arrivare pronti, al momento dell'espletamento delle gare, con strutture societarie nell'ambito delle quali il pubblico è sicuramente non superiore al 49%. Questo è il nocciolo di tutta la problematica.

Parlare di sub-affidamento, anche spinto, comunque presidiato, sia dall'autorizzazione o dal consenso della Regione e dei sindacati, sia che no - ovviamente noi siamo d'accordo a che almeno ci sia il consenso di Regione e sindacati - parlare di tutti questi palliativi, di tutte queste aspirine per curare la broncopolmonite, è un non senso, per quello che ci riguarda; a nostro avviso, la polmonite di questo sistema va curata con l'antibiotico. Il vero unico antibiotico non è certo la commissioncina o l'autorizzazione di sindacati e Regione, ma è un avvio serio, nello spirito del D. Lgs. 422, di un processo di privatizzazione, delle aziende e non dei servizi. Aumentando la percentuale di sub-affidamento, si privatizza in modo strisciante - vorrei dire subdolo, a tradimento - il servizio, e non si risolve il problema.

Noi diciamo: assumiamoci l'onere, il compito, la serietà legislativa di chi governa i processi ed anticipa gli eventi e non li amministra semplicemente, sulla scorta del contingente e del quotidiano; assumiamoci la responsabilità di avviare un serio percorso che porti alla privatizzazione dei soggetti gestori, come in tante parti d'Italia sta avvenendo.

Terzo problema, evidente dal testo sottoposto, è quello dell'esistenza e della proliferazione, della gemmazione, secondo me sconsiderata, dei tanti comitati: ci sono una serie di comitati che devono fare non si sa bene che cosa, ma soprattutto che non contano niente; ci sono una serie di comitati che mettono



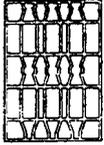
insieme una serie di soggetti che devono fare non si sa bene che cosa; a chiusura di quello che hanno fatto e detto, non è successo niente, non resta nessuna traccia, non resta nessun impegno, non hanno nessuna capacità di incidere sulla realtà, non hanno nessuna coerenza. Sono una serie di comitati che proliferano - viene il dubbio - per fare che cosa? Non si capisce bene.

Ultima osservazione sull'articolato, e che ovviamente ha una grande importanza per quel che ci riguarda, è l'abrogazione della norma di qualità che prevede la necessità dell'utilizzo, nell'espletamento del servizio di trasporto pubblico locale, di vettori che non abbiano vetustà superiore ai 15 anni. È evidente che abbiamo un problema, ma non lo si può risolvere aggirando o cancellando la norma. È evidente che il problema c'è, ma troviamo un'altra soluzione: applichiamo una moratoria, applichiamo una norma transitoria che dia tempo per mettersi in ordine e in regola, ma evidentemente non possiamo andare, con superficialità, con leggerezza - vorrei dire con una certa disinvoltura - a cancellare una norma di qualità che è nei fatti, innanzitutto, è nel buon senso, ma è soprattutto nell'ordinamento dell'Unione Europea, e quindi, come tale, va non solo confermata, ma ribadita e ripresidiata.

In buona sostanza e in definitiva, qual è il giudizio di fondo che ci sentiamo di dare, come opposizione, rispetto al testo sottoposto? C'è in parecchi passaggi un arretramento di qualità rispetto, addirittura, alla legge 37, c'è un ritorno al passato, un peggioramento delle situazioni; il legislatore del 2002 rischia di passare alla storia come peggiore del suo collega legislatore del '98, cioè di quattro anni abbondanti precedenti. Nel frattempo, invece di migliorarci, invece di leggere gli eventi che cambiano e vanno certamente nel senso dell'arretramento del pubblico dai servizi pubblici territoriali, noi ripresidiamo la presenza del pubblico, peraltro senza sostanziarla in termini economici, in termini di fattibilità pratica.

Questo è il commento generale che ci sentiamo di dare. Evidentemente, nell'analisi successiva dell'articolato, e quindi degli emendamenti che abbiamo elaborato, ci sarà dato modo di spiegare meglio qual è il colpo d'occhio complessivo sul testo, per quello che riguarda la Casa delle Libertà.

È evidente, Presidente - faccio riferimento a quello che lei affermava nell'ultimo trasmissione "A Microfoni Aperti" - che l'opposizione tenta di dare contenuto alla propria azione, non sempre ci riesce, cerca di farlo al meglio delle proprie possibilità; su questo testo sicuramente l'abbiamo fatto, sulla legge sul turismo l'abbiamo fatto, su tutte le leggi di bilancio e di contabilità l'abbiamo fatto; certo, più di tanto non ci può essere chiesto. Noi ci affanniamo, diamo un contributo che va ben oltre i normali orari di impegno lavorativo ed intellettuale; però è evidente che, non avendo la struttura che ha la maggioranza a supporto (come abbiamo ripetutamente detto, e in questo passaggio ci preme ribadire), tutto quello che possiamo



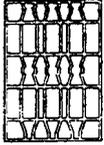
dare è un contributo in termini di proposta, in termini di buon senso, in termini di costruttività, in termini di opposizione non becera, non urlata, ma ragionata. Se viene apprezzato, se viene recepito, se viene assecondato, sarà certamente tutto di guadagnato; se viene superficialmente scartato - salvo poi, immediatamente dopo, dire: l'opposizione è becera e non propone - questa è un'evidente falsità, un'evidente contraddizione che rifiutiamo e rigettiamo. Continueremo comunque a fare il nostro dovere di Consiglieri di opposizione al servizio di questa comunità regionale.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Chi si iscrive a parlare? Consigliere Spadoni Urbani, prego.

SPADONI URBANI. La prima cosa che desidero fare, iniziando questo intervento, è ringraziare gli Uffici delle Commissioni e dell'Assessorato per il lavoro svolto, per averci messo nelle condizioni di comprendere, di valutare e di esprimere un giudizio.

Subito dopo, intendo stigmatizzare due fatti: il primo, come ha detto il collega, è l'assenza del Piano regionale dei Trasporti. Sono passati più di cinque anni; è stato una volta, nella precedente legislatura, approvato in Giunta, presentato, ma non è stato accolto bene dalla collettività, tant'è che nella legislatura successiva, con il nuovo Assessore, malgrado si siano spese molte risorse in consulenze per costruire il Piano, con altre consulenze, sempre dispendiose (siamo intorno al miliardo, tra le due, poco di meno), abbiamo cominciato a redigere un altro Piano regionale dei Trasporti, che ancora non esce. Siamo alle solite, come in passato: del puzzle non si fa la cornice; il Piano regionale dei trasporti è la cornice che dovrebbe dettare le linee-guida per contenere le varie tessere del puzzle, che sono i provvedimenti, uno dei quali è proprio questo. Quindi continuiamo ad agire in maniera disorganica, ad avviso mio e di Forza Italia.

La seconda stigmatizzazione la faccio riferendomi alle relazioni allegate al disegno di legge: siamo stanchi di ascoltare ed ancora più stanchi di leggere la propaganda che questa Amministrazione va facendo; capisco che debba farla, perché solo questa Giunta è convinta di agire bene e di offrire una buona attività legislativa ed una buona azione amministrativa; però non è possibile continuare a leggere cose come quelle che sto per citare. Mai è successo che in una legge ci fosse della propaganda dietro le relazioni. Mi riferisco, per esempio, a frasi come: "la Regione dell'Umbria è tra le pochissime in Italia ad averlo fatto"; mi riferisco a: "le aziende umbre pubbliche e private, che in ogni caso sul piano dell'efficienza sono tra le migliori del Paese". Quando siamo andati a Roma, alla manifestazione in favore degli Stati Uniti, l'autista



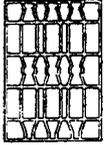
del nostro pullman, pubblico, guidava su un seggiolino che faceva su e giù, per tutto il viaggio; ha fatto tutto il viaggio con il sedile che andava su e giù, e non si fermava; i pullman sono vecchi, i servizi di qualità non sono i mezzi di qualità. La qualità non viene recepita nel disegno di legge, nel merito del quale entreremo, quindi non è vero che i nostri servizi pubblici sono tra i migliori del Paese.

Ancora: "l'Umbria si conferma ancora una regione ad alta capacità innovativa". Dove? Per quanto riguarda gli atti della Giunta, abbiamo ancora materiale cartaceo; bisogna telefonare per avere una delibera, perché la Giunta ancora non è informatizzata; la nostra regione nelle infrastrutture materiali ed immateriali (intendo innovazione) è molto indietro. Quindi perché urtiamo la sensibilità degli umbri, anche di chi estende questi atti, nel far scrivere queste panzane? Queste sono balle ormai conosciute; si può essere famosi per tanti motivi, anche perché si raccontano tante balle, cosa che fa normalmente questa Giunta.

Così come quell'affermazione: "è difficile portare avanti le riforme dovendosi confrontare con processi liberisti ed un quadro normativo nazionale improntato alle privatizzazioni, specialmente per coloro che cercano di contrastare queste politiche liberiste"; questo disegno di legge cambia il 37/98, che recepisce il 422/97, Presidente del Consiglio D'Alema e Ministro Bassanini, che sono ancora punti di riferimento di questa Giunta. *Questo Governo, queste politiche sono liberiste? Questa che è? Questa legge che noi recepiamo è liberista? È chiaro, la 37 lo era, ed è giusto, perché si va verso la riforma federalista dello Stato, cosa che con questa, così come viene recepita e cambiata la 37, invece non si fa più; la 37 era stata recepita in quel senso, nel senso della riforma federalista dello Stato, era stata recepita secondo il dettato della Bassanini; qui invece si cambia, si peggiora, si fanno passi indietro.*

Questa regione non vuole riagganciare le regioni più dinamiche, vuole preservare l'esistente, vuole che nulla cambi sul territorio regionale, che tutto resti immobile; vuole avere al centro dell'azione politica non l'interesse dei cittadini, siano essi fruitori o siano essi abitanti delle zone di traffico più congestionato, che hanno diritto ad una qualità dell'aria migliore. Questa legge, a mio avviso, vuole mantenere costante il monopolio, perché ricordiamoci che nella nostra regione - questa sì, è una tipicità - i servizi pubblici sono gestiti solo da aziende pubbliche che hanno tutte un unico comune denominatore: la proprietà, tra l'altro unica, della Provincia come socio.

Quindi quel decreto legislativo 422 trasferisce alle Regioni le competenze per il trasporto pubblico locale, perché sia assicurata la mobilità interna ovunque, ritenendo il servizio pubblico locale un esempio importante del servizio sociale, cosa che noi riteniamo importante soprattutto nelle zone a domanda debole; con questo disegno di legge facciamo dei passi indietro, non apriamo al mercato. Non lo facciamo con le

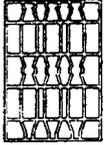


gare, Assessore, l'ho già detto; ci sono troppi tecnicismi burocratici nelle normative, che impediranno di fatto l'apertura delle gare all'esterno.

Scendiamo nel merito: noi dobbiamo liberalizzare il mercato - nella legge c'è scritto: attraverso le gare - ma questo non lo faremo mai, se non divideremo la proprietà dalla gestione del servizio. Noi dobbiamo liberare il trasporto locale per una buona mobilità interna e per decongestionare il traffico attraverso il principio di efficienza, economicità ed omogeneità. Per fare questo, lei dice che passiamo dal regime di concessione - ed è vero, nella 37 era così - alla gara. Ma la gara abbiamo detto che non serve, perché i tecnicismi burocratici che ci sono, a cui si devono attenere i Comuni e gli Enti locali, non permetteranno tutto questo, quindi non verrà stimolata la concorrenza, ed il liberalismo non si avrà. Quindi il fine, il fruitore, l'oggetto a cui interessa questa legge non è il cittadino, ma il mantenimento dell'esistente.

C'è un altro punto molto importante sul quale bisogna scendere, e pensare e riflettere, quello che è avvenuto in Commissione alla fine, quando si è deciso: la quantità di sub-affidamento da lasciare. Cioè, è stato concesso l'istituto del sub-affidamento, ma non è stato determinato, anzi - so che Vinti ha detto che siamo stati, in questo senso, i primi in Italia a farlo - noi infiliamo per legge, in una legge della Regione, e facciamo entrare nei meccanismi di decisione e di scelta i sindacati. Ci rendiamo conto di quello che facciamo? Il sub-affidamento, di qualsiasi quantità esso sia, viene concesso dalla Regione, sentiti i sindacati. Ora, ditemi voi, nelle zone a domanda debole, come può essere la Valnerina o altre zone - dove vediamo gli autobus fare sempre gli stessi percorsi, vuoti, dove i cittadini sono lasciati a piedi perché il servizio a domanda debole non è coperto, dove più che mai il servizio deve essere coperto dai cosiddetti "padroncini", i cui rappresentanti sindacali sono in forte agitazione in questo momento, dopo i cambiamenti apportati in Commissione per volontà del secondo governatore della Regione dell'Umbria, cioè Vinti (perché in questa Regione è lui che fa il governatore) - noi per legge permettiamo che il sindacato decida insieme alla Regione il sub-affidamento; mi sembra che non sia un motivo brillante per distinguerci dalle altre regioni; sicuramente siamo diversi, ma sicuramente questo non è un motivo per distinguersi. Credo che sia molto poco adeguato introdurre il sindacato in questi meccanismi di scelta.

Per non parlare poi della 37, che non è stata attuata in nulla. Entro il 2001 occorre che la proprietà pubblica delle aziende di trasporto fosse ridimensionata al 35%, secondo il vecchio art. 26; ora si ridefinisce - naturalmente nelle nostre leggi non ci sono né sanzioni né nulla, è normale - questo articolo, prima in maniera vaga, dicendo che si apriranno le gare per ottenere la concorrenza, poi si rinvia al dettato del decreto legislativo. Come? Che abbiamo avuto a fare la possibilità di scelta dettataci dal cambiamento

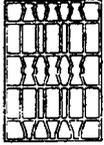


del Titolo V della Costituzione, affinché le Regioni possano adeguare le scelte alle proprie necessità, se rinviando ad un articolo di decreto legislativo? Noi non vogliamo scegliere. Rinviando ad un articolo di decreto legislativo non precisato, che non detta norme precise, perché lasciamo tutto sul vago, perché, come era stato cambiato il vecchio art. 26, quello che imponeva, nella 37, come vuole l'Unione Europea, qualità e liberalizzazione e mercato, noi non abbiamo coraggio di lasciarlo così, sospeso in aria, e rinviando al decreto legislativo, sempre per non urtare gli equilibri interni.

Noi non possiamo - è ridicolo ed assurdo, per me - chiedere all'opposizione di partecipare e di proporre; bisognava proporre una legge completamente diversa da quella che è stata presentata alla nostra attenzione; dovevamo semmai pretendere che venisse attuata la legge precedente che, con i suoi limiti, era di gran lunga migliore di questa. Ho sentito prima il collega Zaffini dire che ha avuto l'onore di ascoltare le glorificazioni della Presidente Lorenzetti e le sfide all'opposizione, di proporre; che cosa vogliamo migliorare, quando abbiamo una legge che va contro il decreto legislativo, una legge che non liberalizza il mercato? Il mercato non si deve liberalizzare perché siamo liberisti, ma perché solo spronando la concorrenza si può avere un servizio migliore, perché il servizio pubblico locale, integrato con la gomma o meno, non è buono, nella nostra regione; a pie' di lista ripianiamo sempre, ma non è che ripiana il pubblico (Comune, Provincia e Regione), sono i cittadini a ripianare, perché i soldi sono presi dai trasferimenti dello Stato; lo Stato non è investendo che ha le risorse, ma le risorse le prende dalle tasse che impone ai cittadini, così come la Regione.

Quindi noi andiamo contro lo spirito della legge - voluta da D'Alema e Bassanini, tra l'altro - contro quello che è giusto, perché non è che il vecchio Governo ha fatto tutto sbagliato, gli riconosciamo che molti meriti li ha avuti, uno di questi è quello di aver capito che per l'attuazione del principio federalista dello Stato bisognava cominciare anche a responsabilizzare le Regioni su quello che è di loro stretta competenza.

Dico, quindi, che questa è una legge centralista al massimo, una legge che mette tutto nelle mani delle Regioni; è una legge che mortifica anche, a mio avviso, l'autonomia - sia nelle scelte e nell'organizzazione, sia nella scelta di come adoperare le risorse - degli Enti locali, Provincia e Comune. È una legge particolarmente centralista, e purtroppo, ahimè, tra qualche anno - non ricordo bene se sono sei o nove anni - dato che queste gare porteranno a dare in appalto i servizi, penso che, con l'andare del tempo, il ripiano che le Regioni e gli Enti locali dovranno fare, per come andrà a finire il servizio pubblico, sarà sempre più grande. Ragion per cui noi stiamo facendo una legge per qualcuno e per mantenere alcuni privilegi, neanche per venire incontro a chi lavora, perché anche i dipendenti, se non hanno una buona



legge, se non hanno una buona normativa, se non hanno lavoro in un servizio in concorrenza con altri, non hanno il posto di lavoro sicuro. È normale che si assicuri loro che, se passano da un'azienda all'altra, verrà rispettato il contratto nazionale di lavoro; questo è molto, molto normale, non è un'eccezionalità dell'Umbria averlo previsto nella legge.

Trovo altresì pesante, sempre per i cittadini - visto che le sanzioni non ci sono, i controlli neanche, e l'abbiamo visto dalla 37 ad oggi - il fatto di istituire i comitati per il monitoraggio sull'attuazione della riforma. Questa è una cosa che veramente non si comprende, non c'è legge che non crei nuovi apparati; nei comitati ci sono i rappresentanti della Regione, degli Enti locali, dei sindacati, di tutti: sono tutti gettoni di presenza, sono tutti denari che vanno via; possibile che non ci sia nessuno al di fuori degli apparati che possa controllare se le leggi che si emanano qui vengono attuate o meno?

Per tutta questa serie di motivi, esprimo un voto non favorevole all'atto, soprattutto dopo che gli emendamenti apportati in Commissione sono stati approvati, perché quegli emendamenti sono contro quanto deciso nell'audizione, sono ancora peggiorativi rispetto al testo della 37/98, non vanno nell'interesse e nello spirito della legge; quindi non ci sono emendamenti che possono apportare cambiamenti, assolutamente non ci sono.

ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE VANNIO BROZZI

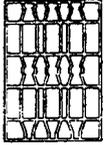
PRESIDENTE. Consigliere Renzetti, prego.

RENZETTI. Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori, per chiedere la cortesia sua e dei colleghi di accordarci una breve sospensione, quantificabile nell'ordine di dieci minuti, per una consultazione tra i gruppi della minoranza sull'argomento.

PRESIDENTE. Chiedo ad altri di intervenire; personalmente la Presidenza non ha problemi di alcuna natura. C'è qualcuno che interviene contro, sulla richiesta rappresentata dal Consigliere Renzetti? Ripeto, i gruppi di opposizione chiedono una sospensione per confrontare la posizione da tenere nel dibattito in aula.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



PRESIDENTE. Il Consiglio è sospeso per circa dieci minuti.

La seduta è sospesa alle ore 11.29.

La seduta riprende alle ore 12.03.

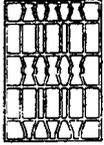
ASSUME LA PRESIDENZA IL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI

PRESIDENTE. Colleghi Consiglieri, prendere posto, riprendiamo la discussione generale; ci sono iscritti a parlare? Prego, Consigliere Brozzi.

BROZZI. Innanzitutto, credo che l'importanza di questa legge sia stata molto ben rappresentata dalla relazione di maggioranza del Consigliere Vinti, quindi su questo non mi dilungo, perché la relazione scritta, e letta qui, credo ci dia la possibilità e la chiarezza di interpretare lo sforzo, raccolto nella proposta della Giunta ed anche nel lavoro di Commissione che, almeno nel metodo, ha avuto il riconoscimento anche del Consigliere Zaffini.

Non sono condivisibili alcune affermazioni che ho sentito in quest'aula, in particolare quelle del Consigliere Urbani, perché ritengo che ci siano molte inesattezze sui contenuti, sulle proposte, e non vi sia nemmeno la conoscenza del testo e dei dati affermati; come del resto anche in molta parte della relazione di minoranza del Consigliere Zaffini, e su un punto fondamentale, che è la cosa che ci interessa: la novità della legge è quella di promuovere, e lavorare per raggiungere, l'obiettivo dell'integrazione dei servizi. Credo che questa legge rappresenti un punto massimo per raggiungere questi obiettivi; io, in tutta coscienza, non trovo emendamenti o proposte innovative da fare per raggiungere tale obiettivo, per cui vi è condivisione e su questo punto non ho perplessità. Tant'è che, per raggiungere questo obiettivo, si faranno le gare per tutto, sia per i trasporti su gomma che su rotaia, sia per i trasporti ferroviari, e si faranno una volta fatto il Piano. Leggo questo punto come quello migliore per raggiungere l'integrazione, o il processo di integrazione, tra i vari servizi; per questo non vedo ipotesi migliori.

Poi nelle affermazioni del Consigliere Zaffini trovo alcuni elementi non condivisibili, cioè nessuna legge oggi impone il rientro del 35%. C'è anche una contraddizione: si dice di voler estendere il controllo a tutte

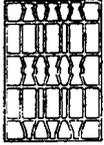


le parti del trasporto pubblico, ma qui si nega ormai un diritto acquisito, che fa parte del dibattito politico attuale; cioè, quando io riconosco ad un Ente, alla Provincia o al Comune, l'autonomia totale di quel servizio e la responsabilità totale sul piano economico, affermato questo principio, come posso introdurmi ed esercitare altri strumenti di controllo, se non quelli generali? Oppure, come posso sostituirmi a questo pezzo? Per cui credo che la legge, da questo punto di vista, sia chiara e sia positiva; credo - nella relazione è evidenziato - che i percorsi di integrazione tra pubblico e privato siano scanditi con tale precisione e chiarezza da dare a questa legge la possibilità di applicazione ed il massimo della trasparenza.

Intervengo in maniera positiva proprio per interloquire anche dentro la maggioranza, con il relatore Consigliere Vinti; in una parte della sua relazione, il Consigliere Vinti parla della regolazione dei rapporti tra Ente concedente e aziende, intendendo per "aziende" anche quelle private, come una scelta che questa legge fa: la scelta in virtù della quale, per raggiungere l'obiettivo dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità del servizio, pur garantito in un quadro di certezze contrattuali, si possa ricorrere anche al privato. Se questa scelta è contenuta nella legge, e la declamiamo nella relazione, bisogna che anche l'articolato sia chiaro; non sono ammesse ambiguità, cioè che da una parte si dica e dall'altra si neghi.

Io sono convinto che il trasporto pubblico debba essere gestito in maniera preminente dall'Ente pubblico, che il pubblico debba essere l'erogatore degli obiettivi da raggiungere e del controllo degli obiettivi finali, che in mano al pubblico rimanga la scelta prioritaria della gestione; ma se per raggiungere questi obiettivi vi è bisogno anche della concorrenza del privato, o della capacità e dell'apporto del privato, se questa è la scelta, noi dobbiamo consentire che questa scelta sia possibile e sia chiara. Certo, nel rispetto delle regole, nel rispetto delle contrattazioni nazionali, nel rispetto dei contratti di lavoro; ma questa scelta, ripeto, non può essere una volta assentita ed una volta negata.

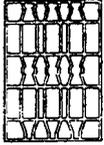
Per questo, oltre a dare il mio intervento sulla legge, tento di illustrare il breve emendamento che ho fatto all'art. 22, comma 6, dove mi sembra che la formulazione sia troppo vincolante, che si voglia negare il principio che prima ho affermato, perché io sono convinto che il bene del pubblico non sia la difesa tout-court di un monopolio assoluto del pubblico, esclusivo, senza controlli; questo non ci fa crescere. Noi abbiamo bisogno di mettere in concorrenza ciò che sa fare il pubblico con ciò che sa fare il privato, perché così diamo il migliore servizio alla società, e facciamo crescere anche il mondo del lavoro. Se la difesa è monopolistica, chiusa, eccessiva, non fa il bene né della popolazione né del mondo del lavoro. Noi dobbiamo dare quadri di certezza, ma all'interno di questi quadri di certezza accettare la sfida e dimostrare sul campo, senza troppe reti e troppi vincoli, che una gestione oculata fatta dal privato in maniera



intelligente, propositiva, aggiornata, moderna, può vincere la sfida. Per questo e per altre considerazioni che qui faccio, credo che l'emendamento che noi abbiamo presentato in forma aperta ci consenta di dare un maggiore contributo a questa legge, nell'innovazione e nella certezza del servizio.

C'è però una parte dell'intervento del Consigliere Zaffini che mi piace riprendere e sulla quale vorrei formulare una riflessione ad alta voce: se parliamo del rapporto, in Umbria, tra Regione ed Ente Ferrovie dello Stato, io penso che in questo momento la Regione stia lavorando molto bene, non ho riserve su questo, perché il tavolo tecnico istituito tra Ferrovie e Regione per andare all'integrazione dei servizi sta producendo risultati positivi, almeno nella fase progettuale. Ma su questo versante introdurrei un altro elemento di riflessione da mettere sul tavolo della trattativa, anche per questo auspicio la formulazione di un ordine del giorno unitario da discutere: non possiamo pensare al rapporto con l'Ente Ferrovie dello Stato, rispetto al trasporto nazionale, solo in termini di lavori, progetti e sviluppi; noi dobbiamo pensare che oggi l'Ente Ferrovie dello Stato è un ente privato, a carattere privatistico, e non possiamo rinchiuderci perché l'Umbria è piccola; il punto importante non è tanto da dove verremo diretti, il punto è decidere: qual è la concorrenza che l'Umbria darà sul piano occupazionale nel trasporto nazionale? Nessuno può pensare che la concorrenza al trasporto nazionale dell'Umbria sia zero o non ci sia.

Non è pensabile che l'Ente Ferrovie dello Stato pensi che il trasporto in Umbria sia solo trasporto locale, regionale; su questo dobbiamo aprire una vertenza regionale, perché la ferrovia attraversa l'Umbria per centinaia e centinaia di chilometri. Non è pensabile che l'Ente Ferrovie dello Stato non tenga conto che alla concorrenza del trasporto nazionale non ci siano anche punti occupazionali relativi all'Umbria e quote date all'Umbria. Questo è un altro elemento che dovremmo discutere nel confronto con l'Ente Ferrovie dello Stato, nel mentre discutiamo di integrazione di servizi: quale sarà l'apporto occupazionale degli umbri al trasporto nazionale? Zero? Questa è la tendenza in atto, in questo momento. È più importante questo che definire da dove saremo comandati. Se mi garantiscono che in Umbria avremo una quota x che garantisce il trasporto nazionale, poi se mi comandano da Roma mi è indifferente; ma se mi comandano da Roma, e nessuno... ci sono punti di eccellenza, torno a ribadirlo: personale di macchina, personale viaggiante, personale d'eccellenza, non sono gli 'omini' che chiudono il passaggio a livello; l'Umbria ha cento posti di lavoro, su questo versante, non sono cifre insignificanti. Anche su questo punto credo che dovremmo aprire una vertenza positiva con l'Ente Ferrovie dello Stato, perché vengano riconosciute con chiarezza le quote che l'Umbria dà al trasporto nazionale.



PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Brozzi. Ci sono altri interventi? Se non ci sono altri interventi, chiedo alla Giunta regionale se intende intervenire. Prego, Assessore Di Bartolo.

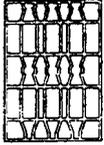
DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica.* Cercherò di riprendere alcune osservazioni fatte nella discussione e, nel contempo, anche velocemente, di dare un senso generale all'atto.

La prima osservazione fondamentale di tipo metodologico, che è stata sollevata sia dal Consigliere Zaffini che dal Consigliere Urbani, attiene al fatto che manca il Piano regionale Trasporti: guardate che, in generale, su tutti gli ordinamenti di settore prima c'è la legge di incardinamento delle funzioni, dei poteri, poi c'è l'atto di programmazione. Non è un caso che la legge stessa, all'art. 11, definisca la griglia del Piano regionale dei Trasporti; quindi è del tutto logico che prima si fa la legge istitutiva di un settore e poi si fa l'atto di programmazione fondamentale. Nello stesso processo di programmazione del settore sanitario, prima si fa la legge istitutiva del Servizio Sanitario, dove si individuano i poteri e le funzioni dei vari livelli, anche i contenuti fondamentali dei singoli atti, e poi si dispiega il processo di programmazione.

Questa è una legge che si inserisce dentro un processo molto forte di trasformazione dell'impianto esistente nei servizi, che sostanzialmente era incardinato in un processo nel quale il meccanismo dei trasporti era dato da un fondo nazionale che ripianava i debiti, per così dire, delle aziende, con un ruolo degli Enti locali molto debole; c'era un ruolo della Regione di programmazione, ma molto labile, poi fondamentalmente era tutto incentrato sulla gestione e sulla cassa delle aziende.

Con questo atto prodotto nel '98, con il riferimento al D. Lgs. 422, fondamentale, c'è stata una vera e propria torsione: c'è stato il superamento del Fondo nazionale dei Trasporti; l'incardinamento sulle Regioni, con il Fondo regionale; l'individuazione dei servizi fondamentali da assicurare, e quindi anche le relative risorse; poi un rapporto armonico tra Provincia e Comuni nella gestione della mobilità complessiva delle regioni, tendente a contemperare un diritto di cittadinanza sociale - la mobilità - con le questioni delle risorse finanziarie, che erano diventate, nella precedente fase, una questione molto forte nei bilanci pubblici, perché vi era una continua lievitazione dei deficit e delle difficoltà gestionali.

Quindi questo è un processo di vero e proprio federalismo attivo, da tutti i punti di vista, anche con una forte e più compiuta capacità di programmazione, e nella legge è individuato (Piano regionale Trasporti, Piani di Bacino, PUM, cioè Piani Urbani della Mobilità). Lo stesso Piano generale dei Trasporti ha introdotto strumenti nuovi, come i Piani Urbani della Mobilità, più complessi ed anche più ricchi di contenuti

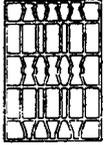


rispetto al tradizionale Piano Urbano del Traffico, che è un piano strettamente di circolazione; il Piano Urbano della Mobilità prevede anche interventi infrastrutturali, un'idea più articolata della mobilità. Quindi c'è stata una strumentazione ed un procedere legislativo molto forte.

Questo richiede e richiederà anche una maggiore consapevolezza dal punto di vista delle città, soprattutto - anche delle province, ma più delle città - di un'idea nuova di mobilità che non è solo legata alle aziende di trasporto, ma anche ad un ragionamento complessivo su come si vive e su come si garantiscono ai cittadini modelli di servizio efficaci, che riescono a rispondere ad una fascia significativa dei bisogni dei cittadini, anche in termini di congestione urbana, di vivibilità dei centri storici, quindi anche un modello di intervento degli Enti locali molto più forte.

Uno dei punti fondamentali della discussione è quello della privatizzazione: mi permetto di dire che qui ne ho sentito parlare con poco convincimento, perché si scambia la privatizzazione con la liberalizzazione. La liberalizzazione significa la rottura di un monopolio, ma non ideologicamente presupponendo che se vince il privato ho fatto la liberalizzazione, e se vince il pubblico non c'è liberalizzazione. Liberalizzazione significa che un servizio non è dato a qualcuno perché è "unto dal Signore", ma che il servizio viene messo a gara e, sulla base dei criteri di gara - gara di tipo europeo, che supera completamente il modello attuale - chi vince vince, sia esso azienda pubblica o azienda privata, proprio perché, sulla base dei parametri oggettivi della gara, vince. Questo è liberismo economico. Se qualcuno pensa che il liberismo significa sostituire il monopolio pubblico con un monopolio privato, credo che questa non sia un'operazione liberista, è una semplice sostituzione di monopoli: chi ha più a cura i monopoli e gli interessi del pubblico, chi ha più a cura i monopoli e gli interessi del privato. Questa è la regola fondamentale.

Poi, non vi è dubbio che sarà questo stesso processo che tenderà a superare un'anomalia che comunque esiste e che è nella storia di questi servizi, perché questi servizi sono stati promossi da chi aveva un'idea di stato sociale, quindi è evidente che le aziende pubbliche, i Comuni e le Province hanno costituito strutture consortili pubbliche per garantire e consegnare alle società un diritto di cittadinanza rispetto alla mobilità. Così come nel mondo occidentale europeo c'è stata la promozione della sanità con una forte presenza pubblica, così si è organicamente implementata nelle politiche di coesione sociale di queste società l'idea che la mobilità appartenesse ad un diritto di cittadinanza, quindi pubblico, di interesse generale, di cui il pubblico si dovesse far carico. Siamo consapevoli che, certamente, il processo delle gare porterà anche ad una riarticolazione, perché nessuno può pensare che tutte le gare, di tutto il territorio nazionale, le vinceranno le aziende pubbliche o le società miste pubblico-private; è chiaro che questo è un

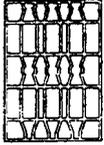


processo che si dispiegherà. Risottolineo, sarà un processo, perché dal 2004 per la prima volta si aprirà un percorso di questo tipo che avrà uno sviluppo nel tempo molto forte.

Nella legge abbiamo teso a mettere due paletti su questo percorso. Primo: data la gara, secondo la quale può vincere sia un soggetto pubblico che privato, abbiamo inserito anche il meccanismo del sub-affidamento, che nella vecchia legge non c'era, ma mettendolo in una posizione corretta, perché, innanzitutto, il sub-affidamento va bonificato da qualunque tentativo di concepirlo come una sorta di sacca di lavoro nero, per cui è conveniente in quanto c'è lavoro nero. La nostra legge, da questo punto di vista, è trasparente, perché si arriva fino alla revoca, se non vengono rispettate alcune condizioni fondamentali, come i contributi previdenziali, oppure l'armatura dei benefici contrattuali (qualcuno dice: art. 18), dei contratti di lavoro delle singole aziende.

Inoltre, abbiamo messo la responsabilizzazione in capo agli Enti concedenti nel promuovere la subconcessione, secondo un'idea che noi leggiamo in termini positivi: non vi è dubbio che su una serie di servizi, in particolare in una realtà come quella umbra (ma non solo, anche di altre parti d'Italia) - dove un'unica azienda, in genere di struttura media o medio-grande, deve fornire servizi a volte molto articolati, con frequenze e con percorsi molto diversi - un'organizzazione molto rigida può scontare dei deficit di flessibilità nell'organizzazione del servizio. È in questo senso che noi pensiamo che il sub-affidamento aiuti ad operare una riarticolazione, indipendentemente da chi vincerà le gare, e ad offrire modelli di servizio più efficienti, sia che la gara venga vinta dal pubblico che venga vinta da una società privata. Quindi abbiamo proposto questa possibilità di riarticolazione, rispetto a quella definita in passato, abbastanza precisa.

Poi abbiamo inserito altre cose - che ho visto che non sono state apprezzate, né in positivo né in negativo, ma sono state quasi rimosse - che riguardano punti molto precisi, come l'ambiente ed il controllo dei cittadini. Sull'ambiente, innanzitutto: per le aziende di trasporto pubblico locale si introducono incentivi e prescrizioni precise rispetto all'uso di biodiesel o di carburanti a basso impatto ambientale. Ogni giorno ognuno di noi si misura, per le diverse responsabilità e competenze - parlo di chi si interessa di Cosa pubblica in generale - con il problema della congestione delle città, con le "domeniche a piedi" e quant'altro; cominciare a dare dei segnali precisi su questi aspetti mi sembra abbastanza importante; come pure avvicinare, interfacciare gli utenti con i comitati di qualità a ridosso delle aziende, siano esse pubbliche o private, quelle che vinceranno la gara ed erogheranno i servizi. Vi sono dei comitati di qualità che, con le associazioni dei consumatori - pur sapendo che questa non è la panacea - comunque permettono un'interfaccia tra chi eroga il servizio e l'utente.

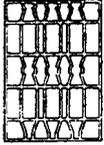


Quindi, l'idea su cui siamo mossi prevede anche elementi di innovazione della strumentazione, come ad esempio lo strumento associato per gli Enti locali, per supportarli con alcuni elementi di tecnicità nella programmazione dei trasporti, come il Comitato di Monitoraggio tra gli Enti (Regione, Province, Comuni, associazioni di consumatori) per verificare l'attuazione della programmazione. Quindi ci siamo mossi cercando, oltre che di aprire la vicenda della legge agli elementi più specifici che ho detto (gara, sub-affidamento e quant'altro), anche di arricchire la vicenda della mobilità di altre componenti (un'interfaccia sul controllo sociale, alcune indicazioni precise sulla sostenibilità ambientale), ribadendo che l'obiettivo del 2004 di un cambiamento di posizionamento del sistema per noi è un obiettivo molto preciso che vogliamo perseguire.

Affermo - e rispondo, giustamente, all'osservazione del Consigliere Zaffini, o del Consigliere Urbani, non ricordo chi l'aveva proposto - che subito dopo la legge apriremo il percorso del Piano regionale dei Trasporti e daremo il via a tutto quello che, come atti amministrativi e di indirizzo, compete alla Regione, entro giugno 2003, in modo che la gara possa essere espletata dal 1° gennaio 2004, così come prevede la legge, dando vita ad un nuovo sistema di erogazione dei servizi.

In questo siamo molto determinati; la "sfida" delle regole liberiste contro i monopoli, sia essi pubblici che privati, noi l'abbiamo assunta. Certo, è un po' penoso che la questione venga posta in questi termini: se il servizio è gestito dal privato, abbiamo liberalizzato; se per caso la gara la vince il pubblico, è una iattura. Noi percorriamo un percorso liberista vero, fino in fondo, garantendo socialmente ai lavoratori, anche nei contratti, nel caso vinca un altro soggetto rispetto all'azienda pubblica, tutti i diritti, introducendo elementi di controllo sociale, di qualità e di strumentazione, ed arricchendo l'interfacciamento, perché pensiamo che la funzione del trasporto pubblico sia da gestire in termini di efficienza, ma risponda fondamentalmente ad una domanda di socialità e di diritti da garantire. Non è solo un'area di business, è prima di tutto la risposta ad un diritto sociale molto preciso come quello della mobilità, che intendiamo perseguire strategicamente, come coalizione; cercheremo di perseguirlo con tutta la strumentazione che permetta di ottimizzare le risorse che si impiegano su questo settore.

Ma questo è il punto su cui, passata la legge, che è il primo tassello, avremo modo di aprire un confronto molto articolato che, come vedrete dal Piano, investirà molti aspetti: non solo il problema delle linee su gomma, o, come ci proponeva qualcuno, delle fermate dell'autobus, ma l'assetto complessivo, infrastrutturale, viario (le Ferrovie, il rapporto FCU-FS e quant'altro), la sostenibilità ambientale, con indicazioni precise che proporremo ai Comuni. Quindi è una concezione di Piano molto articolata, che



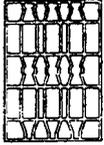
tende a rispondere a quelle finalità che ci siamo ripromessi nell'azione di governo e nelle dichiarazioni programmatiche.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Di Bartolo. Ci sono repliche da fare? Per la replica, la parola al relatore di minoranza.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Chiedo scusa per l'uso del telefonino, ma evidentemente l'atto che stiamo discutendo in questo momento in aula interessa la società regionale e la comunità regionale, fino al punto che riceviamo informazioni in diretta, durante il dibattito d'aula; quindi va visto in positivo, in queste condizioni; diversamente non avrei parlato al telefonino.

Una breve replica, solo per precisare alcuni passaggi. Il collega Brozzi dice: la minoranza non conosce la materia. Colleghi, su questo faccio appello un po' a tutto: al buon senso, all'amor proprio, al rispetto, all'educazione, che devo dire di più? Io la smetterei di dire che chi parla di qualcosa non è a conoscenza di quella cosa, perché, se cominciamo ad usare questo tipo di argomentazioni, credo che non ci fermiamo più, veramente, perché a quel punto tutto diventa plausibile, tutto diventa comprensibile, tutto diventa opinabile. Posso dire che per parlare di questo atto mi sono impegnato, ho studiato, ho coinvolto l'Assessorato; anzi, ringrazio la dott.ssa Serio, in diretta, in Consiglio, perché è stata disponibilissima; ringrazio l'Assessore perché, nei limiti delle rispettive idee, abbiamo più volte parlato in questi giorni. Ho partecipato a tutte le sedute di Commissione, argomentando articolo per articolo, con argomentazioni il più possibile serie e il meno possibile pretestuose. Se poi in aula arriva il Consigliere di maggioranza e mi dice che parlo di questo argomento senza conoscerlo, visto che ormai il vocabolario lo consente, "mi incazzo", e vorrei evitare che succedesse ulteriormente.

Detto questo, chiarisco anche con l'Assessore: noi siamo assolutamente d'accordo che vada rotta la situazione monopolistica che caratterizza la gestione del TPL; siamo d'accordo che, però, questo percorso passi *attraverso le società* e non *attraverso il servizio*. È chiaro, questo. Noi diciamo che, se il sub-affidamento non è adeguatamente limitato e regolamentato, siamo di fronte ad una privatizzazione del servizio, una privatizzazione che abbiamo definito strisciante, subdola e "a tradimento". Noi, invece, siamo del parere che vada avviato un percorso virtuoso per la privatizzazione delle aziende che gestiscono il TPL, perché questo è il percorso che preserva il decreto legge 422 e che aveva anche accolto la legge regionale 37. Poi, che la quota del 35% sia giudicata eccessiva, su questo posso anche essere d'accordo; però è



chiaro che, in termini di dibattito e di argomentazione, nell'emendamento che poi andremo ad illustrare preserviamo la validità della norma del 35%, aggiorniamo la scadenza che era stata prevista - perché spirata, quella del 10 gennaio 2001 - al 31.12.2003, che è la data per l'espletamento delle gare. È chiaro che, se quel 35% deve diventare 49%, fin da adesso mi dichiaro disponibile, ma certamente non deve andare oltre la soglia del 49%, secondo me, se si vuole avviare un percorso virtuoso di concreta e seria apertura al privato delle aziende, non del servizio.

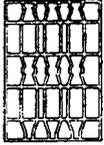
Il problema non è tanto di natura ideologica o di contrapposizione culturale, ma è nel fatto che, se privatizziamo il servizio, apriamo e diamo sfogo e campo ad ogni possibile sopraffazione del contraente forte nei confronti del contraente debole; il padroncino, per quanto associato, per quanto emancipato, per quanto sveglio ed intelligente, sarà sempre il contraente debole nei confronti di un'azienda strutturata come può essere APM, o ATC, o "Spoletina", o chiunque si aggiudicherà le gare (peggio ancora). Quindi è questo il criterio: andare ad un percorso virtuoso di privatizzazione con apertura al privato nelle aziende, regolamentando adeguatamente e limitando il ricorso al sub-affidamento, che diversamente aprirebbe comunque, pur con tutte le cautele, i pareri ed i blocchi, ad un percorso - non certo virtuoso, ma, ripeto, subdolo - di privatizzazione del servizio e di potenziale sopraffazione del contraente forte sul contraente debole, che storicamente è sempre stato il padroncino.

Questo è quanto mi premeva precisare riguardo agli interventi che ho ascoltato.

PRESIDENTE. Consigliere Vinti, prego.

VINTI, Relatore di maggioranza. Ci siamo appassionati più volte a dibattiti forse meno strategici di questo; così è. Ringrazio i Consiglieri che sono intervenuti con coerenza anche rispetto al dibattito che c'è stato in Commissione; tendo a sottolineare che ci sono stati, dal mio punto di vista, anche atteggiamenti differenti rispetto alla legge, non secondari: posizioni politiche articolate sia all'interno della maggioranza, che comunque ha definito un suo percorso, ma soprattutto, credo, tra i componenti della minoranza consiliare. Mi sembra che il dibattito abbia evidenziato queste profonde differenze.

Vorrei interloquire sui punti che il relatore di minoranza ha rilevato, perché da un lato è posta una questione niente affatto secondaria e banale, che, nell'ambito del ragionamento complessivo sui trasporti dell'Umbria, è: quale rapporto siamo in grado di instaurare con le Ferrovie dello Stato. Credo che non sia



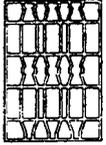
una discussione banale, che può essere considerata da diversi punti di vista, ma penso che sia una vicenda strategica per la nostra regione.

Porrei l'attenzione non tanto sui centri direzionali delle FS, che oggettivamente credo siano il risultato di un percorso che nella sua complessità penalizza la nostra regione, un percorso che non è stato certamente avviato dal Governo attuale, ma dai Governi precedenti (per quanto riguarda la nostra Regione vedo, anche da atti di questo Consiglio regionale, che spesso li rincorriamo, ed è un dato oggettivo e strutturale che non ci aiuta). Quella che però vedo come questione centrale ed attuale, al di là di una giusta rivendicazione di identità, di capacità programmatica e gestionale, per la complessità delle questioni che in più campi riguardano la nostra regione, è: capire quale spazio ha l'Umbria dentro la rete nazionale. Credo che il Consigliere Brozzi, in tal senso, abbia evidenziato un dato politico centrale, rispetto al quale è evidente che sia il Consiglio che la Giunta dovranno assolutamente definire una posizione politica ed amministrativa dentro un dibattito vero e concreto, che attiene direttamente al ruolo delle Ferrovie dello Stato in Umbria, che attiene direttamente alla capacità di tenuta della tecnologia, dello sviluppo, del personale e dei livelli occupazionali, ma che attiene anche, direttamente, al rapporto con la nostra Ferrovia Centrale Umbra.

Sulle questioni poste credo che ci siano degli elementi che attengono questa discussione ed altri che la riguardino in maniera indiretta. È ovvio che la tariffazione dei trasporti pubblici è un argomento in grado di attirare l'utenza o di non attirarla; una politica che non sia soltanto declamata, ma che voglia sostenere realmente il principio del diritto alla mobilità ed una rete dei trasporti pubblici come servizio complessivo alla società ed alla comunità regionale, debba porsi il problema che le tariffe siano accessibili e competitive rispetto ad altri mezzi di locomozione. Partendo da questo, constato che le tariffe dei nostri trasporti pubblici, pur dentro all'aumento che c'è stato, si mantengono sulla fascia medio-bassa, a livello nazionale.

Ribadisco - perché i ragionamenti dipende da dove si iniziano - che, se esiste una spinta forte ai processi di privatizzazione e liberalizzazione, i cui effetti sono diversi ma sicuramente aprono le questioni dei servizi al mercato, evidentemente, se un servizio deve essere acquistato, entra nella logica che è sempre meno un diritto e sempre più un servizio acquistabile, e questo determina un aumento delle tariffe. Pur all'interno di questa logica e di questa spinta, le tariffe dell'Umbria sono tra quelle che in Italia mantengono un livello molto basso, e questo agevola anche l'affluenza dell'utenza.

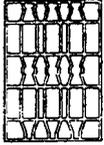
Il relatore di minoranza ha posto nuovamente la questione della tutela della lavoratori (avremo modo di discutere in seguito gli emendamenti che sono stati presentati): io penso che un punto qualificante della



legge che stiamo discutendo sia, appunto, la grande capacità di coniugare la tutela dei diritti dei lavoratori dei trasporti con l'adeguamento ai dettami dell'ordinamento nazionale, che, appunto, pone la questione delle gare. La questione delle gare non è una scelta autonoma fatta dal legislatore dell'Umbria, ma rientra in uno schema nazionale. Anche in questo caso, penso che possiamo dividerci politicamente su questa legge: c'è chi ne dà un giudizio negativo, ho sentito qui generalmente un giudizio negativo, c'è chi intravede più i pericoli ed i processi di privatizzazione che, invece, i processi di liberalizzazione.

L'ho detto anche altre volte: la vicenda delle aziende pubbliche è antica, per questo Paese, è una vicenda che ormai ha un secolo. La questione fu introdotta da un legislatore, certamente né da un socialista né da un anarchico, ma da Giolitti, che, facendo due conti, in maniera molto semplice disse: siccome le comunità locali e le istituzioni locali necessitano di servizi che devono essere offerti ai cittadini, non si capisce perché, con una domanda così forte, questi servizi non vengano offerti da società pubbliche. E si è inventato le municipalizzate, per rispondere ad un bisogno di diritti, di accesso a servizi per tutti uguali. Sono nate così le municipalizzate, non da un moto rivoluzionario - anche se, certamente, c'era una spinta ad un'idea della redistribuzione - ma da un liberale. E questo ha funzionato e funziona in maniera egregia; su questo non c'è una discriminante ideologica tra destra e sinistra, perché qualsiasi amministrazione liberale che intenda porsi al servizio della collettività capisce che un servizio gestito direttamente dal pubblico non per questo deve essere meno competitivo, in termini di efficienza ed efficacia, rispetto a quello offerto da un soggetto privato; anzi, è più competitivo ed a costi più bassi.

Dunque, noi pensiamo che questa idea non eccessivamente rivoluzionaria - ma che ovviamente ha delle ricadute sull'idea della costruzione di un sistema economico locale, dei suoi rapporti con quello nazionale, della sua capacità di rispondere ai bisogni dei vari settori - sia ancora un'idea di grande modernità, che mantiene intatta questa sua fisionomia. Vedete, non vorrei fare la lezione, ma i grandi Paesi che hanno avviato massicci e profondi processi di privatizzazione nel sistema dei trasporti si pongono oggi la questione: come ritornare indietro? Come ridare efficienza ed efficacia alla nostra rete dei trasporti? Come ridare un'idea collettiva del trasporto? Come salvaguardare la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori dei trasporti? La grande Gran Bretagna si trova di fronte allo sfascio totale del sistema dei trasporti pubblici, privatizzati secondo un'idea liberista. Io non vorrei che le nostre pur non brillanti, diciamo francamente, aziende pubbliche, o quelle che sono state pubbliche, ripercorrano in maniera drammatica quel percorso che invece gli inglesi stanno ripensando. Comunque, dentro questa vicenda, dentro questa legislazione, la Regione dell'Umbria ancora una volta, credo, cerca una sua strada, che non è la riproduzione meccanica,

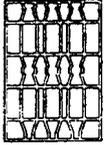


che non è l'antagonismo ideologico, ma è quella di salvaguardare il suo grande e significativo patrimonio pubblico delle imprese.

Non vorrei che adesso, con questa faccenda che tutti parlano di rottura dei monopoli... come chissà che cosa fossero, come se le nostre aziende fossero le grandi multinazionali che determinano le sorti dell'economia; è invece una vicenda costruita in 20-30 anni di investimento, di costruzione di un'idea pubblica e di un patrimonio pubblico, di professionalità, di capacità ai vari livelli, di tentativo di risposta pubblica, su un patrimonio che è pubblico, cioè è di quelle comunità, gestito da quelle istituzioni locali, che non riguarda - quello su gomma - questo ente, ma riguarda altri enti. Non vedo cosa ci sia di particolarmente scandaloso nel fatto che le nostre amministrazioni si siano dotate di questi strumenti, che sono invidiati per la loro efficienza e la loro qualità - certo, si potrebbe fare sempre di più e sempre meglio - perché sono certificate dai bilanci, questa efficienza e questa qualità.

Perciò, partendo da questo dato e rispondendo alla richiesta che mi veniva dal collega Brozzi, penso che la legge tenga conto della nostra tradizione e della nostra capacità, e che, da un lato, sia costruita perché ci sia la possibilità concreta e reale che le nostre imprese pubbliche non siano smantellate, dall'altro perché i vettori privati stiano dentro questo meccanismo, abbiano la possibilità di copartecipare a questa vicenda, e siano immessi in un'idea che il trasporto pubblico ed il trasporto privato di qualità concorrono al soddisfacimento dei bisogni. È tutta un'architettura della legge costruita, da un lato, per salvaguardare, dall'altro per dare la possibilità di immettere il trasporto ed i vettori privati dentro questo ragionamento.

Ma il Consigliere Brozzi poneva una questione di altro tipo, facendo riferimento strettamente all'art. 17. La legge 37 non prevedeva il sub-affidamento, però quando usciamo da questo palazzo che cosa vediamo? Vediamo i bus dell'ACAP. Cioè il sub-affidamento, pur non essendo previsto, nel sistema dei trasporti pubblici locali esiste per una percentuale sul totale del 13,5%. Qui è previsto; anzi, qui si coglie la necessità di una flessibilità e di un'articolazione che risponda ai bisogni delle popolazioni e delle aziende; questo è il punto su cui ci siamo fermati. Ragionando su questo, abbiamo pensato che, innanzitutto, sarebbe improprio, ingiusto ed ingiustificabile definire dei tetti, perché, in mancanza del Piano, che faremo in seguito (giustamente, prima abbiamo messo a punto l'architettura della legge, poi discuteremo del Piano), pensare in precedenza a percentuali sarebbe oggettivamente come costruire un'ipotesi su numeri di cui non si conosce esattamente la realtà concreta e la rispondenza immediata, di nessun tipo e di nessun numero. Invece, riconoscendo il sub-affidamento, si è data l'idea che possa essere governato: governato dai Comuni, dalla Regione e - perché nascondercelo, visto che è un punto qualificante della legge proposta? -



dai rappresentanti dei lavoratori. Non dobbiamo dimenticarcelo: è evidente che, da che mondo è mondo, ogni processo di questo tipo determina una riduzione della capacità di mantenimento dei diritti dei lavoratori. Su questo la proposta di legge tenta un'operazione concertativa - una parola che non mi piace per niente - tra i diversi soggetti che lavorano, affinché il sub-affidamento sia governato in maniera intelligente, all'interno di una normativa.

Più volte sono state rimproverate alla legge le modalità delle gare: le modalità delle gare sono quelle che si confrontano con la realtà concreta; dove poteva esserci una diversità, o un intoppo formale sull'ente che bandisce le gare, è stata costruita l'idea di una terza figura che ragiona in maniera più complessiva nella gestione delle gare.

Il punto vero è che oggi discutiamo dell'architettura della legge; credo che il momento di straordinario interesse sarà la discussione sul Piano regionale dei Trasporti, come qui è stato detto, dove si ragionerà, nella sua complessità, dell'infrastruttura, della viabilità, del rapporto con le Ferrovie dello Stato, del ruolo della FCU, dell'ambiente in relazione alle modificazioni di tutto ciò ed al ruolo che daremo al trasporto, sia pubblico che privato. Pertanto sarà il Piano regionale dei Trasporti la grande occasione in cui esprimeremo compiutamente la nostra idea complessiva sul problema dei trasporti.

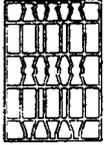
PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Vinti. Passiamo alla lettura dell'articolato.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 1.

PRESIDENTE. Ricordo che sull'art. 1 è stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma dei Consiglieri Fasolo e Vinti. Prego, Consigliere Urbani.

SPADONI URBANI. Vorrei ribadire che è chiaro per noi che la liberalizzazione dei servizi si ottiene solamente aprendo al mercato e stimolando la concorrenza, cosa che avverrà solo se si privatizzeranno le aziende - questo è molto chiaro - e quindi se verrà attuato quanto è scritto nell'art. 16 del D. Lgs. 422.

Per quanto riguarda la non rigidità del sub-affidamento, da un certo punto di vista si può essere anche d'accordo, non nel punto in cui però si afferma l'autorizzazione alle organizzazioni sindacali... Chiudo, non c'entra niente, va bene; allora interverrò articolo per articolo.



PRESIDENTE. Grazie. Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 1.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo a firma Fasolo e Vinti.

Il Consiglio vota.

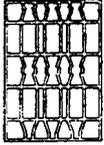
Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 2.

PRESIDENTE. A questo articolo sono stati presentati due emendamenti: uno aggiuntivo da parte dei Consiglieri Fasolo e Vinti, ed un altro sostitutivo da parte del Consigliere Zaffini ed altri. Ci sono interventi? Prego, Consigliere Zaffini.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Il senso dell'emendamento è quello di dare una definizione più precisa all'espressione: "servizi interferenti con quelli ferroviari", che nel testo proposto dalla Giunta sembra eccessivamente vaga. Il problema è sempre quello di presidiare il "più ferro e meno gomma", quindi tutto quello che è possibile mettere in campo a favore del ferro per comprimere al massimo l'utilizzo della gomma. Quindi, il periodo "sostanziale analogia di finalità di trasporto e medesime fonti di traffico", che anche nell'orecchiabilità dà il senso della vaghezza, viene sostituito con il periodo: "analogia nella tipologia di trasporto relativamente agli orari di partenza, ai percorsi ed alle fermate". È un modo più stringente di individuare i servizi interferenti con quelli ferroviari e, in questo caso, scongiurarli ed evitare che si possano creare, appunto, servizi interferenti con quelli ferroviari. È un emendamento tecnico, ha poco di politico; da questo primo emendamento misureremo la volontà di costruire invece che di contrapporre.

PRESIDENTE. Assessore Di Bartolo, prego.



DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica*. L'orientamento è quello di accogliere questo tipo di emendamento. Per il dopo, auguri...

PRESIDENTE. La Giunta accoglie l'emendamento. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione l'emendamento a firma Zaffini ed altri, come emendamento sostitutivo.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'art. 2.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo dei Consiglieri Fasolo e Vinti.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 3.

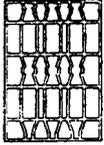
PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 3.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 4.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 4.



Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 5.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 5.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 6.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 6.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 7.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 7.

Il Consiglio vota.

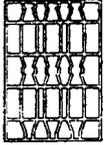
Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 8.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 8.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 9.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 9.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 10.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 10.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 11.

PRESIDENTE. Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 11.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

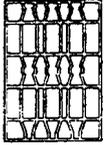
Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 12.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 12.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 13.



PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 13.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 14.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 14.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

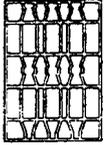
Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 15.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo da parte del Consigliere Zaffini ed altri. Prego, Consigliere Zaffini.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Il senso dell'emendamento credo sia chiaro: siccome ritengo che la materia sia importante, perché si tratta della definizione dei servizi minimi - cioè il contenuto, la polpa della materia - atteso che la Regione poi questi servizi minimi li finanzia, credo che sia importante definire in sede appropriata questi servizi, per cui la Giunta non "approva ogni tre anni un atto di indirizzo generale", anche perché la Giunta non può dare atti di indirizzo generale; la Giunta, secondo la nostra accezione, "sottopone ogni tre anni al Consiglio regionale, per la sua approvazione, un atto di indirizzo generale". Questo è il senso dell'emendamento.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Assessore Di Bartolo, prego.

DI BARTOLO, Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica. Esprimiamo una posizione contraria, in quanto è del tutto evidente che, come prevede la legge, leggendo gli articolati, ed



allo stesso Piano regionale dei Trasporti, sui servizi minimi c'è un'indicazione specifica; quello è l'atto di programmazione di riferimento. L'atto di indirizzo, questo triennale, è funzionale a stabilire, soprattutto dal punto di vista finanziario, in relazione alle certezze delle risorse per le gare, quindi è atto prevalentemente di ordine finanziario, perché dovete sapere che le gare - quindi non più come prima, anno per anno, si sanano le casse del servizio pubblico e delle aziende - vanno triennialmente programmate con le risorse finanziarie al fine di poter costruire il percorso finanziario reale, quindi è un processo squisitamente più finanziario che sostanziale, perché il contenuto dal punto di vista dei servizi minimi - quale tipologia - è rinviato, è un punto specifico della programmazione regionale, del Piano regionale Trasporti.

PRESIDENTE. Ci sono altri interventi? Prego, Consigliere Zaffini.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. No, Assessore, così non è, perché il Piano regionale detta i criteri, non detta i servizi; la quantificazione dei servizi minimi non la può fare la Giunta, la deve fare il Consiglio regionale, perché appunto, come voi giustamente indicate, è un atto triennale di indirizzo generale, e non è la Giunta motivata e titolata a fare questo, è il Consiglio regionale dell'Umbria. Quindi la Giunta propone ogni tre anni al Consiglio regionale un atto di indirizzo, il Consiglio Regionale lo approva e lo fa proprio, e diventa atto di indirizzo; diversamente è un atto amministrativo. Quello che compete alla Giunta è amministrare, non è dare atti di indirizzo, perché gli atti di indirizzo li dà il Consiglio regionale, il legislativo.

Quindi, a tale scopo, dichiaro parere favorevole alla votazione dell'emendamento dell'opposizione; dichiaro voto contrario, se l'emendamento non è accolto.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo a firma Zaffini ed altri.

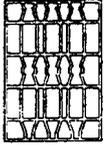
Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'art. 15.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.



Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 16.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 16.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 17.

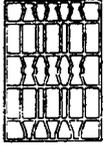
PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento sostitutivo a firma Brozzi, Fasolo, Donati, ed un altro emendamento sostitutivo a firma Urbani ed altri; poi è stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma Zaffini, e un emendamento aggiuntivo a firma Zaffini ed altri.

È aperta la discussione sugli emendamenti e sull'articolato, e sulla dichiarazione di voto dell'articolo, ovviamente, con un unico intervento. Prego, Consigliere Urbani.

SPADONI URBANI. Leggendo la legge, al di là delle valutazioni finali che poi faremo, quando si parla delle organizzazioni sindacali si dice sempre: “sentite le organizzazioni sindacali”; a me sembra che sia forzare una legge dire che gli affidamenti siano decisi dalla Regione e dalle organizzazioni sindacali. Pertanto, senza fare lunghe disquisizioni su nulla, vi prego di tenere conto che questa presentazione moderata dell'ingresso delle organizzazioni sindacali, o del condizionamento delle organizzazioni sindacali, nella decisione di autorizzazione della concessione sembra sia migliore, molto migliore rispetto al precedente.

PRESIDENTE. Ci sono altri interventi? Consigliere Zaffini, prego.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Negli emendamenti due sono le problematiche, sono in uno stesso emendamento ma sono di doppia natura. Il primo emendamento al comma 1.e) dell'art. 17: dopo “le organizzazioni sindacali” è aggiunto il periodo: “in ogni caso l'eventuale sub-affidamento non potrà superare

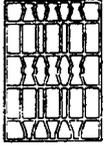


il 50% del totale dei servizi dell'ambito territoriale, intendendo ricompresi in tale percentuale anche tutti i servizi assegnati a gara separata”.

Qual è il senso di questo emendamento, colleghi? Torniamo alla problematica avanzata in sede di relazione: il problema è quello di avere posposto il Piano regionale alla legge, quindi oggi non siamo in grado di sapere quali saranno, e quanti saranno, i servizi a gara separata, cioè le linee a domanda debole, la terza rete, etc.. Dato questo elemento, è evidente che la possibilità di subaffidare nell'ambito della gara principale è comunque legata all'entità, nel bacino, di questo tipo di servizi, perché è ragionevole dire che, complessivamente, le linee da dare a gara separata, i servizi da dare a gara separata o da subaffidare rispetto alla gara principale non è logico che superino dal punto di vista imprenditoriale il 50%. Diversamente saremmo di fronte al proliferare dei cosiddetti prestanome, cioè aziende nazionali o continentali, addirittura, che si aggiudicano le gare solo in quanto prestanome, e poi subaffidano - subappaltano, nella nostra accezione - il totale dei servizi ad aziende locali, ovviamente strozzandole, cioè facendo valere un evidente e facilmente prevedibile protagonismo contrattuale rispetto a chi, pur stando sul territorio, ha perso la gara, ha il personale in capo, ha gran parte dei mezzi con le rate del mutuo ancora da pagare; vive, come nel caso dei padroncini, del proprio lavoro quotidiano, nel proprio mezzo. È chiaro che a quel punto: o bere o affogare.

Per evitare l'apertura di questo scenario, è utile - e qui mi riallaccio anche alla considerazione fatta circa l'opportunità di non privatizzare il servizio, perché di questo parleremmo, diversamente - contenere in un ambito fisiologico la possibilità del sub-affidamento. Quindi, non avendo oggi la possibilità di sapere quanti e quali saranno i servizi a gara separata, saltare a pie' pari tutta la problematica e dire che comunque, alla fine del percorso di individuazione di questi servizi, il totale dei servizi esternalizzabili, in buona sostanza - ho detto esternalizzabili - non deve superare il 50% dei servizi del bacino che ci si è aggiudicato a gara. Diversamente da questo, la gara sarebbe una buffonata, parliamoci chiaro, e l'eventuale vincitore sarebbe il contraente forte in grado di mettere in seria difficoltà il contraente debole, che è sempre un imprenditore locale, umbro, regionale. Quindi il senso dell'emendamento è questo, la prima parte dell'emendamento.

Il secondo: qui c'è il problema, che avevamo esposto in sede di relazione di minoranza, della peculiarità umbra, che è quella che vede le imprese trasportistiche regionali detenute dagli Enti locali; c'è, quindi, la grande problematica del controllore controllato. La Giunta si fa carico di questa problematica individuando delle Commissioni terze, nel caso in cui partecipi alla gara una società detenuta dall'ente concedente, come accadrà sistematicamente, perché è evidente che in quella del bacino di Perugia ci sarà l'APM, in quella del



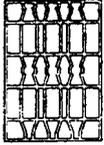
bacino di Foligno-Spoleto ci sarà la "Spoletina" e in quella di Terni ci sarà l'ATC. Ma c'è un ulteriore problema: nella gara relativa alla FCU ci sarà la Regione, in quanto soggetto gestore a tutt'oggi e presumibilmente anche al 2004; allora, in quel caso, avremo un'assoluta identità tra proprietario, e quindi ente concedente, e partecipante alla gara verosimilmente vincitore, che è la Regione stessa. In questo caso è evidente che la cosiddetta Commissione terza, laddove nelle due precedenti... cioè, quella comunale viene fatto carico alla Provincia di approvarla; quella provinciale viene fatto carico alla Regione di approvarla; quella regionale è evidente che non può essere la stessa Regione ad approvarla; non può essere altri che, eventualmente, la Conferenza delle Autonomie locali, in quanto rappresentante dei territori serviti, in quanto rappresentante pro quota del territorio servito da FCU, nella fattispecie. Quindi l'emendamento mira a far approvare la composizione della Commissione che gestisce la gara, la Commissione comunque individuata dalla Regione deve essere approvata dal Consiglio delle Autonomie locali; questo è il senso del secondo emendamento.

PRESIDENTE. Consigliere Brozzi, prego.

BROZZI. Brevemente, per chiarezza: insieme ai Consiglieri Fasolo e Donati abbiamo presentato un emendamento al comma 6 dell'art. 22, ora art. 17, dopo un confronto che qui in Consiglio abbiamo fatto venerdì scorso, perché ci sembrava che l'impostazione della legge fosse condivisibile; bisognava essere nella scelta, come ho detto prima nel mio intervento, più chiari. Abbiamo presentato l'emendamento per consentire la discussione in Consiglio in tempi utili, le famose 48 ore prima, come risulta dal protocollo, e non questa mattina in aula, con lo spirito proprio di migliorare, almeno per quanto ci riguarda, quella parte in cui "d'intesa con la Regione, l'ente affidante, sentite le organizzazioni sindacali", e non "d'intesa anche con le organizzazioni sindacali", per lo spirito che prima ho illustrato in sede di discussione generale, perché credo che la chiarezza vada espressa fino in fondo e le garanzie vadano tutelate, ma non ci sia nessuno che abbia il potere di mettere il veto in operazioni che possono essere condivise ed accettate.

È con questo spirito che chiedo al Consigliere Vinti di apporre la firma su questo emendamento; diversamente, è stato presentato e si metterà in votazione.

PRESIDENTE. La parola all'Assessore Di Bartolo per l'intervento della Giunta.



DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica*. Rispetto agli emendamenti sottoposti a questo articolo abbastanza importante della discussione, mi sento di non accogliere gli emendamenti proposti dall'opposizione. Innanzitutto, per quanto riguarda la Commissione, voglio dire che non è un'anomalia umbra - eventualmente c'è un problema di impostazione nazionale - quella della presenza di soci degli Enti locali nelle società che partecipano alle gare. Quindi il nostro è stato - va puntualizzato - un atteggiamento di sensibilità istituzionale aggiuntiva, perché questa condizione c'è in tutte le Regioni italiane, tanto per essere chiari, sia governate dal Polo che governate...

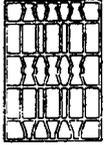
ZAFFINI, *Relatore di minoranza*. Ti fai carico del fatto che verrà annullato la gara, e ne risponderai...

DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica*. Mi risulta che in tutta Italia ci sono aziende di trasporto pubblico dove gli Enti locali di diverso colore sono soci, e il 422 è la norma generale di riferimento, non solo per l'Umbria ma per tutte le Regioni italiane.

Detto questo, la maggioranza ha proposto, con una sorta di sensibilità istituzionale, questo passaggio non dovuto, perché stiamo dentro il quadro normativo nazionale. Sul secondo, sulle percentuali, sub-affidamento o quello che proporrete, il meccanismo con la discussione l'abbiamo anche ripreso dopo, abbiamo superato il problema del tetto, ed abbiamo detto che la cosa più importante è rendere trasparente il percorso del processo del sub-affidamento, da due punti di vista: il primo - l'abbiamo scritto nella legge - evitando che il sub-affidamento venga letto come una sorta di sacca di lavoro nero, e l'abbiamo scritto in modo perentorio; dall'altro, imputando alla responsabilità dell'ente concedente - che è l'ente fondamentale, perché è lui che fa la gara, è lui che assegna la gara al vincitore - di esplicitare la richiesta, di segnalare questa richiesta in un rapporto con la Regione e - in questo senso accolgo l'emendamento di Brozzi - aprire quell'elemento di confronto con le organizzazioni sindacali quando si toccano cose così importanti.

Nel testo questa cosa poteva apparire troppo vincolistica rispetto all'esito del confronto, ma credo che questi strumenti messi a rete intorno al problema della sub-concessione - certezza dei diritti per i lavoratori, così come è scritto nel testo, più un percorso trasparente fatto dentro un circuito di relazioni - permettano di aprirsi a questo strumento con relativa tranquillità, per quanto riguarda il nostro sistema regionale.

ZAFFINI, *Relatore di minoranza*. Per dichiarazione di voto, Presidente.



PRESIDENTE. Ho detto che la dichiarazione di voto si faceva insieme all'illustrazione.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. È il nodo cruciale della legge, questo.

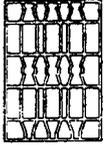
PRESIDENTE. Ho capito, ma non possiamo intervenire due o tre volte. Lei ha già illustrato l'emendamento, ha illustrato le motivazioni per cui presentava gli emendamenti; è ovvio che è contestuale il giudizio che si dà sull'articolato, altrimenti interverremmo sullo stesso articolo per tutto il tempo che abbiamo anche per la discussione generale della legge.

Consigliere Vinti, per dichiarazione di voto.

VINTI, Relatore di maggioranza. Risulta un po' strano il fatto che non io, ma il gruppo di Rifondazione, sia chiamato a rispondere rispetto ad un emendamento fatto da altri, su un percorso in cui non siamo stati coinvolti, non sottoscritto da altri gruppi della maggioranza, perché mi sembra che tra gli emendamenti avanzati dal centro-destra e da una parte del centro-sinistra sono ben pochi i gruppi che non hanno firmato lo stesso emendamento.

C'è un problema di metodo e un problema di merito: il problema di metodo è che questa legge è partita molti mesi fa, con un confronto, credo, franco e leale, che ha visto un dibattito pubblico, politico, che ha avuto un percorso istituzionale certamente non ordinario e scontato, ma molto partecipato; dentro un contributo anche significativo in Commissione da parte di alcuni Consiglieri di minoranza, si è arrivati ad un accordo che è politico e di definizione della legge; oggi ci troviamo di fronte ad alcuni emendamenti che sono stati accolti in quanto importanti, ma non strategici; ad oggi invece ci troviamo di fronte - qui concordo con il Consigliere Zaffini - su un punto che caratterizza la legge. Ci troviamo di fronte ad un elemento di novità, assoluta novità, relativa novità, perché poi il dibattito politico ed il confronto istituzionale hanno centrato una parte significativa della discussione intorno al sub-affidamento: sub-affidamento sì, sub-affidamento no; come gestire il sub-affidamento, chi eventualmente avrebbe gestito il sub-affidamento; quale ruolo delle imprese private, come si potevano inserire le imprese private dentro un meccanismo più completo e più articolato ed integrato del trasporto pubblico.

Dentro questo ragionamento si è arrivati ad una definizione, perciò adesso sono molto sorpreso che addirittura un Consigliere venga chiamato, nel dibattito pubblico, a sottoscrivere un emendamento di cui non è partecipe, essendo stato protagonista e soggetto di un altro percorso. Pertanto sono contento e



ringrazio per l'attenzione il collega Brozzi, ma sinceramente rimando al mittente l'invito, nei termini e nelle forme in cui gentilmente, ma furbescamente, è stato inviato.

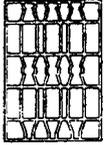
Per quanto riguarda invece il merito della questione, purtroppo diciamo che c'è un orientamento comune, avverto, tra le cose scritte e sottoscritte. Qui non è che siamo di fronte ad interpretazioni politiche, siamo di fronte al fatto che su un punto cruciale come questo, al di là dello schieramento politico, vedo che c'è una convergenza di buona parte dei Consiglieri; per quanto ci riguarda, non si capisce proprio come mai su un verbo ci sia tutta questa attenzione particolare, oppure si capisce fin troppo bene. Noi invece propendiamo per mantenere "d'intesa", perché l'intesa, in un'architettura della legge che cerca di risolvere la questione dell'integrazione tra pubblico e privato, credo che debba essere governata da tutti i soggetti: sia dai Comuni, che sono quelli che gestiscono direttamente la gara e che determinano i servizi per le loro comunità; sia dalla Regione, che ovviamente sovrintende il bilanciamento complessivo della forma e della tipologia di servizi; c'è un altro soggetto che può essere l'oggetto particolare della perdita dei diritti di una gestione di questo particolare istituto, così come ho cercato di descrivere prima, e in virtù del quale la legge si è preoccupata anche di creare degli elementi di salvaguardia; non si capisce perché da "d'intesa" si debba passare ai "sentite", che è oggettivamente un indebolimento della capacità di interlocuzione delle organizzazioni sindacali, di cui possiamo dire tutto, meno che siano dei feroci ed agguerriti barricaderi, difensori di privilegi. Penso che in Umbria le organizzazioni sindacali, spesso, nella loro tradizione abbiano dimostrato una capacità di interlocuzione forte con le istituzioni, in virtù di tante questioni; si sono sempre poste come gli interlocutori di un meccanismo che dovesse funzionare al servizio delle comunità e al servizio degli interessi dei lavoratori stessi, al servizio di una tradizione della nostra regione.

Pertanto, per quanto ci riguarda, pensiamo che - in virtù del percorso fatto, del metodo seguito, dell'accordo politico-istituzionale che si è sviluppato nelle sedi specifiche - questa dizione, in questo punto specifico della legge, vada salvaguardata.

Per quanto riguarda gli altri emendamenti presentati, di cui il primo firmatario è il Consigliere Zaffini, noi siamo contro, con le argomentazioni che ha sviluppato l'Assessore Di Bartolo.

PRESIDENTE. Consigliere Renzetti, prego.

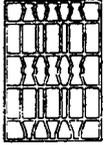
RENZETTI. Vorrei innanzitutto esprimere soddisfazione per la circostanza che si è determinata in modo non organizzato, evidentemente: mi riferisco alla presentazione da parte dei gruppi consiliari del centro-



destra e di parte consistente dei gruppi consiliari del centro-sinistra di due emendamenti convergenti, che sono rilevanti, direi, al di là dell'impatto concreto che potranno avere sulla vicenda che ci occupa, per il principio che tendono ad affermare, che vuole una distinzione dei ruoli nell'ambito dell'assunzione delle decisioni che attengono la Pubblica Amministrazione e che afferma l'impossibilità che i rappresentanti delle parti sociali, in questo caso di una parte sociale, intervengano, al di là del limite dell'espressione di un parere, sul livello decisionale. Se noi ammettessimo in linea di principio - al di là di questo provvedimento, che forse non ha una portata straordinaria, epocale - che nel processo decisionale di affidamento di un servizio, in questo caso di sub-affidamento, una parte sociale possa avere un potere di veto, andremmo molto oltre quella che è una concezione ormai comunemente accettata dei principi dell'ordinamento giuridico di stampo liberale; ma non voglio scomodare tanto riferimento.

Noi, quindi, siamo lieti che vi sia una convergenza molto ampia, non ci stupisce che rispetto a questa convergenza si segnalino delle distinzioni; d'altronde, se mi è permessa una battuta al collega Vinti - lui ha fatto riferimento a Giolitti e all'esperienza delle municipalizzate, che come sono state le prime a nascere sono le più tarde a morire, nel processo troppo lento di privatizzazione e liberalizzazione nel settore dei servizi in Italia - io sono sempre più convinto che le distanze tra noi e Rifondazione Comunista siano, più che politiche, temporali: loro hanno categorie di analisi e riferimenti che, più o meno, datano a cento anni da oggi.

Mi permetto di tornare a sottolineare un aspetto all'attenzione della Giunta, perché qui non si tratta di questione politica, o meglio, si tratta eminentemente di questione giuridica, con riverberi sul campo proprio della politica. Quando noi diciamo: attenzione, creiamo una frattura, aggraviamo la procedura, come si dice tecnicamente, che porta alla nomina della commissione che poi aggiudica la gara, per l'ipotesi in cui l'aggiudicatario sia un soggetto partecipato - io direi meglio, collega Zaffini: partecipato in misura maggioritaria - dallo stesso soggetto che nomina la Commissione e procede all'aggiudicazione, noi facciamo un'osservazione che, certo, ha attinenza sul versante politico con i temi della trasparenza nell'attività della Pubblica Amministrazione, ma - per questo prego la Giunta di un supplemento rispetto al giudizio recisamente contrario, *tranchant*, espresso dall'Assessore - noi ci permettiamo di sottolineare, l'ha già fatto il collega Zaffini, il pericolo che questo (il fatto che il soggetto eventualmente aggiudicatario sia partecipato in misura maggioritaria dal soggetto che ha indetto la gara, ha nominato la Commissione e procede all'aggiudicazione) possa dar luogo a contenziosi. Vi è, quindi, una motivazione di ordine politico che fa riferimento al principio di trasparenza, e vi è anche una motivazione di ordine giuridico.



Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. Non essendoci altri interventi, metto in votazione gli emendamenti. Voglio ricordare che l'emendamento a firma Brozzi, Donati e Fasolo, essendo stato presentato il 15 marzo, cioè in data antecedente all'emendamento Spadoni Urbani, essendo i due emendamenti identici, metto in votazione l'emendamento Brozzi; se passa, decade l'altro emendamento; se non passa, decade ugualmente il secondo emendamento.

Metto in votazione l'emendamento sostitutivo a firma Brozzi, Fasolo, Donati.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'art. 17 così come emendato.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione il primo emendamento Zaffini, aggiuntivo.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

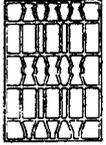
PRESIDENTE. Metto in votazione il secondo emendamento Zaffini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

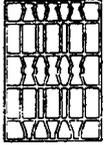
PRESIDENTE. A questo punto sospendo la seduta, che riprenderà puntualmente alle ore 15.30.

La seduta è sospesa alle ore 13.48.



REGIONE DELL'UMBRIA
CONSIGLIO REGIONALE

Palazzo Cesaroni - Piazza Italia, 2
06100 Perugia - Tel. 075/5761



VII LEGISLATURA
XXXII SESSIONE STRAORDINARIA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CARLO LIVIANTONI

La seduta riprende alle ore 15.30.

PRESIDENTE. Prego, Colleghi Consiglieri, prendere posto.

Oggetto N. 4

Ulteriori modificazioni ed integrazioni della L.R. 18/11/98, n. 37 - Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del Decreto legislativo 19/11/97, n. 422.

Relazione della I Commissione Consiliare

Relatore di maggioranza Consigliere Vinti

Relatore di minoranza Consigliere Zaffini

DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE

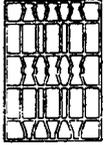
ATTI NN. 926 E 926/BIS

PRESIDENTE. Riprendiamo con la lettura dell'articolato.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 18.

PRESIDENTE. Vi sono interventi? Prego, Consigliere Zaffini.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Qui originariamente era stato previsto un emendamento da parte dell'opposizione, successivamente questo emendamento è stato ritirato come segno di buona volontà, ma anche qui dobbiamo osservare che la "ritirata" dell'Ente Regione da tutta la materia, a questo punto, assume i connotati di una fuga, e su questo ho qualche seria perplessità. Cioè, la parte abrogata di questo



articolo è effettivamente una fuga dalle responsabilità che l'Ente, in quanto finanziatore dei servizi minimi, invece dovrebbe assumersi anche per quanto riguarda la sottoscrizione dei relativi contratti, questo quanto meno fino alla data di espletamento delle gare, rispetto alla quale giova ricordare che mancano ancora quasi due anni.

Quindi, al momento attuale, si ha la particolarità che il finanziamento ed i contratti per l'espletamento dei servizi minimi, in assenza di gara, li sottoscrive un altro Ente; questo mi sembra un po' paradossale. Su questo, però, non abbiamo inteso fare l'emendamento perché in positivo, per buona volontà - non so quanto servirà - mi premeva far presente che fino alla data di espletamento delle gare c'è comunque un'anomalia: è la Regione che finanzia i servizi minimi ed è un altro Ente che sottoscrive i relativi contratti.

PRESIDENTE. Vi sono altri interventi? Se non vi sono altri interventi, metto in votazione... Non essendo presente il numero legale, sospendo la seduta per venti minuti, al massimo.

La seduta è sospesa alle ore 15.39.

La seduta riprende alle ore 15.45.

PRESIDENTE. Essendo presenti in numero legale i Consiglieri, riprendiamo i lavori. Metto in votazione l'art. 18.

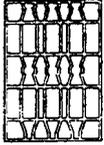
Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 19.

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento aggiuntivo ed uno soppressivo da parte dei Consiglieri Zaffini ed altri. Vi sono interventi? Prego, Consigliere Zaffini.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. L'emendamento aggiuntivo, rifacendomi sempre a quanto espresso in sede di relazione di minoranza, cerca di dare un minimo di contenuto all'attività di questi comitati d'ambito;



cioè, questi comitati non si sa bene che cosa devono fare e non si sa bene, soprattutto, una volta che sono riusciti a fare qualcosa, nel bene e nel male, che tipo di impatto hanno con la realtà. Cioè, sono ectoplasmi, stanno lì, proliferano, si riproducono, però nessuno ha dato del contenuto, o meglio nel testo di Giunta non c'è nulla che questi comitati possano fare. Quindi, sempre con spirito migliorativo, noi abbiamo inteso aggiungere un periodo che recita: "i suddetti comitati hanno potere di monitoraggio, di controllo e di intervento, esercitabile anche attraverso proposte ed indicazioni operative sottoposte ai competenti organi dei soggetti gestori".

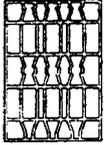
Del resto questi comitati sono comitati d'ambito, le gare determineranno uno scenario tale per cui ogni ambito avrà un gestore di riferimento; dire che questi comitati, oltre che riferire alla stazione appaltante, quindi all'Ente concedente ed alla Regione, abbiano la possibilità di interloquire direttamente con il gestore - perché poi per la composizione di questi comitati è chiaro che alcune delle problematiche possono riguardare anche cose spiccioline, di banale entità, cioè relative alla gestione di questa o quella linea, di questo o quell'orario, o di questa e quella fermata - e di sottoporre degli atti anche ai Consigli di amministrazione dei soggetti gestori sembra dare qualcosa in più, come interlocuzione positiva.

L'altro comma è soppressivo, in quanto tende a ripristinare la norma di qualità, cioè è soppressivo della norma che sopprime la norma di qualità, quella dei 15 anni. Cioè, noi diciamo che i vettori utilizzati nel TPL debbono essere in conformità con il dettato dell'Unione Europea ed anche, direi, con il buon senso, con la logica. Quindi, pur con tutte le cautele, le aperture, le protezioni, non possiamo lasciare che il soggetto gestore abbia l'ulteriore possibilità di utilizzare mezzi e vettori vetusti, obsoleti, quindi non in grado di garantire quel servizio di qualità rispetto al quale noi, invece, diciamo che va posto un livello importante di attenzione.

Quindi, primo emendamento: dare ai comitati un minimo di possibilità di interloquire anche direttamente con i gestori; secondo emendamento: soppressivo della soppressione della clausola di qualità, quindi tendente a ripristinare la clausola di qualità, laddove si chiede che vengano utilizzati vettori che non abbiano anzianità di servizio superiore a 15 anni.

PRESIDENTE. Vi sono altri interventi? Assessore Di Bartolo, prego.

DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica.* Spiego rapidamente i motivi della non accogliibilità degli emendamenti, partendo dal secondo punto, quello relativo all'anzianità



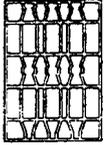
dei mezzi: noi teniamo a riferimento il livello medio di anzianità delle aziende di trasporto pubbliche e private; accogliere l'emendamento significherebbe, quindi, volerle escludere e mettere in una situazione di difficoltà; c'è un dato medio di età del parco mezzi, anche italiano, da questo punto di vista, quindi si tiene a riferimento questo aspetto.

Quanto ai comitati per la qualità, il punto dell'emendamento è che nella stesura non è il problema dell'interlocuzione con l'azienda erogatrice, perché il comitato di qualità è messo proprio a livello dell'azienda, è il punto che parla di controllo ed intervento esercitabile, cioè è un'interfaccia di natura sociale, non è uno strumento di governo dell'azienda, perché nel testo dell'emendamento è scritto "monitoraggio, controllo ed intervento", quasi fosse un ente sovraordinato rispetto all'azienda. I comitati per la qualità, dove ci sono appunto gli utenti, esercitano una sorta di controllo e pressione sociale, di verifica di alcuni indicatori, non sono certo un soggetto che entra nelle dinamiche gestionali dell'azienda, altrimenti sarebbe...

ZAFFINI, *Relatore di minoranza.... (Fuori microfono)...*

DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica*. Consigliere Zaffini, io leggo l'emendamento così come è scritto: "hanno potere di monitoraggio, di controllo e di intervento esercitabile..."; la sostanzialità del ruolo - monitoraggio, controllo ed intervento - non è tanto un punto di interlocuzione e di controllo sociale, afferisce quasi ad un ruolo sovraordinato della Provincia, della Regione, del collegio sindacale. La stesura disegna un ruolo che va oltre quello di un comitato così come è inteso, dove ci sono parti sociali, consumatori ed utenti, che sono quelli che hanno la necessità di dare indicatori sulla qualità, esprimere osservazioni, interloquire ed essere esigenti sulla qualità dei servizi e quant'altro; però, così come è detto, non attiene ad un comitato di interfaccia, di controllo sociale, perché i tre sostantivi con cui si delinea il profilo del comitato - "monitoraggio, controllo ed intervento" - esprimono un po' più di un comitato di controllo sociale, dove ci sono soggetti come le associazioni di consumatori o i sindacati, prefigurano quasi il ruolo o di un ente sovraordinato o di un ente deputato al controllo.

PRESIDENTE. Consigliere Renzetti, prego.



RENZETTI. Presidente, vorrei presentare un sub-emendamento, in modo tale da revocare qualsiasi dubbio interpretativo, che si sostanzia nell'eliminazione rispetto all'emendamento della parola "anche", cosicché sia chiaro che i poteri a cui si fa riferimento sono esercitabili soltanto ed esclusivamente attraverso la formulazione di proposte ed indicazioni operative sottoposte ai competenti organi dei soggetti gestori. Eliminando dal testo dell'emendamento la parola "anche", il dubbio a cui faceva riferimento l'Assessore Di Bartolo, ove mai esistito, viene senz'altro meno. Quindi formalizzo questo sub-emendamento.

PRESIDENTE. Consigliere Vinti, prego.

VINTI, Relatore di maggioranza. Intervengo per annunciare il voto favorevole ai due emendamenti presentati dalla minoranza, in quanto è evidente che sono coerenti con un'idea del controllo da parte dei soggetti indicati nella proposta di legge, di supporto e di onere della proposta eventualmente migliorativa dei servizi, che rimetterebbero in qualche misura le rappresentanze dei lavoratori nelle condizioni reali di esercitare un ruolo, che è esattamente quello che si è voluto sminuire nell'emendamento - passato con un'insolita maggioranza - nei confronti delle organizzazioni sindacali. Pertanto, noi vediamo in questo una coerenza con la nostra idea.

Anche per l'altra parte del emendamento, credo che non possiamo esimerci: nel mentre ci riempiamo la bocca di "qualità, qualità, qualità", qui c'è un punto vero in cui la Regione dell'Umbria deve investire per mantenere la qualità del suo parco pubblico; ritengo che sia un emendamento del tutto conforme alle idee della legge ed alle idee del ruolo partecipato, non ornamentale, ma significativo ed incisivo, degli utenti e dei lavoratori, da un lato, e dall'altro per puntare alla qualità.

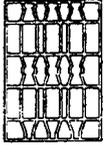
Per questo annunciamo che voteremo in maniera favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Vinti. Metto in votazione l'emendamento soppressivo presentato dal Consigliere Zaffini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

DI BARTOLO, Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica. ... (Fuori microfono)...



PRESIDENTE. Si ripete la votazione.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'art. 19 così come emendato.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione il sub-emendamento Renzetti.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Zaffini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

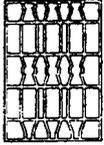
Il Vice Presidente Brozzi dà lettura dell'art. 20.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 20.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 21.



PRESIDENTE. È stato presentato un emendamento aggiuntivo a firma dei Consiglieri Fasolo e Vinti, ed un emendamento aggiuntivo a firma del Consigliere Zaffini ed altri. Ci sono interventi? Consigliere Vinti, prego.

VINTI, Relatore di maggioranza. Signor Presidente, tengo qui a chiarire che, al di là delle motivazioni tecniche che mi hanno spinto a sottoscrivere l'emendamento presentato dal Consigliere Fasolo, l'emendamento aveva un senso ed una logica dentro la definizione della legge così come è entrata in aula. Non credo, a questo punto, in virtù delle modificazioni che sono state apportate alla legge, che questo emendamento sia ulteriormente sostenibile dal gruppo di Rifondazione Comunista, in quanto molte sono state le aperture significative, anche troppe, dal nostro punto di vista, per un...

PRESIDENTE. Consigliere Vinti, la interrompo per avere un chiarimento: se lei mantiene la firma, l'emendamento può essere votato; se lei ritira la firma, l'emendamento non posso metterlo in votazione.

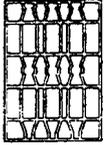
VINTI, Relatore di maggioranza. Cercavo di dare le motivazioni: il senso della legge in questo punto già è stato modificato in altro articolo, pertanto ritiro la firma.

PRESIDENTE. Nella distribuzione degli emendamenti l'emendamento Fasolo-Vinti era all'art. 24, ma c'è un errore, è all'art. 21.

Quindi, abbiamo solo l'emendamento a firma Zaffini. Consigliere Zaffini, prego.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Qui siamo un po' al nocciolo del discorso, inoltre è necessario recuperare quello che ci siamo detti in mattinata in sede di relazione.

Qui non si intende salvare il discorso del 35%, anch'io sono consapevole che il 35% può sembrare eccessivamente criptato per la presenza del pubblico in siffatte nuove realtà. Qual è lo scopo di questo emendamento? Quello di dire: passare per una privatizzazione del servizio senza prevedere un percorso buono di privatizzazione delle imprese che gestiscono il servizio è sciocco, è assolutamente privo di ogni logica; quindi, quella clausola che il legislatore del '98 si premurò di apporre è una clausola che ha particolare rilevanza. È evidente che, nel frattempo, la scadenza che era prevista è spirata, proprio a causa del fatto che quella maggioranza, che a suo tempo si preoccupò di approvare quella legge, non si



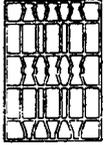
preoccupò altrettanto di farla applicare, come purtroppo, in tanti casi, accade alle leggi regionali (viene da dire, ovviamente, come sia strano questo, perché se ci si impegna ad elaborare una legge, a farla propria ed a votarla in aula, e poi la maggioranza che ha fatto questa operazione non si fa carico dell'applicazione di quella legge, qualcosa non funziona; ma questo è un discorso generale che purtroppo vale per tante leggi regionali). Sembra che il legislatore del 2002 - cioè noi - faccia un passo indietro rispetto al legislatore del '98, che invece aveva percepito l'importanza dell'avviare, in tempi utili e senza la fretta dell'ultim'ora, un percorso virtuoso, ribadisco per l'ennesima volta, di apertura al privato.

Quindi, in buona sostanza, l'emendamento tende a recuperare i commi 2 e 3, anche perché nel comma 3 c'è l'elemento di coerenza: "dal 1° gennaio 2001" - diceva il vecchio testo - "ferma restando la competenza in ordine alla stipula dei contratti di servizio e ad ogni successivo adempimento, qualora non sia stata raggiunta la quota dei commi 2, le procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi vengono espletate dalla Regione". Quindi il legislatore del '98 non solo si poneva il problema di stabilire la quota di pubblico da individuare nei soggetti gestori (35%), ma, *ad abundantiam*, ed in una delle rarissime occasioni in cui la Regione sanziona le proprie disposizioni, poneva addirittura la clausola di penalizzazione, di sanzione. Quindi è facile immaginare quale era la forza di questo passaggio. Perciò ribadiamo la necessità di ripescare i commi 2 e 3; diamo ampia disponibilità a quantificare quella percentuale.

Personalmente ritengo che quella percentuale, comunque, in termini di indirizzo, debba rimanere sotto il 50%, perché ritengo che il pubblico dovrebbe avere un'importante quota, ma non maggioritaria; ma ovviamente, se poi questa diventa 51%, non so, a beneficio dell'aula... però ritengo che questo sia un argomento importante, sul quale sarebbe il caso di intrattenersi, perché, ripeto, diversamente c'è una privatizzazione strisciante del servizio che lascia spazio ad ogni tipo di prevaricazione del contraente forte (leggi: APM, "Spoletina" ed ATC) sul contraente debole (leggi: padroncini, consorzio di padroncini, cooperative, etc.). Ovviamente su questo torneremo ogni volta che si verificherà ciò, nel senso di dire: "noi l'avevamo detto".

PRESIDENTE. Consigliere Fasolo, prego.

FASOLO. Preso atto che il relatore di maggioranza ha ritirato la firma sull'emendamento da me presentato questa mattina, relativo a "la Regione favorisce per la gestione dei servizi di TPL la costituzione di società a capitale pubblico e privato", chiedo alla Giunta di farlo proprio.



PRESIDENTE. Va bene; presenti l'emendamento firmato dalla Giunta. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione l'art. 21.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Fasolo-Di Bartolo.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo a firma Zaffini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 22.

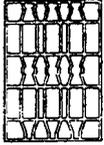
PRESIDENTE. Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 22.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Spadoni Urbani dà lettura dell'art. 23.

PRESIDENTE. È stato presentato a firma dei Consiglieri Zaffini ed altri un emendamento soppressivo a questo articolo. Consigliere Zaffini, prego.



ZAFFINI, Relatore di minoranza. Questo è l'emendamento relativo all'istituzione dell'Osservatorio della mobilità: l'Osservatorio istituito con il comma 1 dell'art. 23 va bene, ma noi diciamo che, laddove nel comma 2 si prevede per il coordinamento delle attività dell'Osservatorio l'istituzione di un altro comitato - che sarebbe composto solo da rappresentanti dei Comuni, Province, Regione ed aziende - questo comitato previsto dal comma 2 non è funzionale. Nel dire questo, tendiamo a recuperare il Comitato della mobilità che, a differenza del comitato del comma 2, garantisce una rappresentanza molto più ampia ed ha un ruolo concreto.

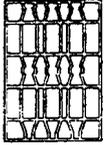
Il Comitato della mobilità - art. 11 della vecchia legge - prevedeva una rappresentanza articolata di tutto il mondo del tavolo della concertazione: c'erano i rappresentanti, ad esempio, degli studenti pendolari, delle associazioni artigiane, un rappresentante della cooperazione, un rappresentante della FCU, un rappresentante dei disabili, le associazioni ambientaliste, l'Automobile Club, un rappresentante dell'Unione delle Comunità Montane; in buona sostanza, era il vero interlocutore di tutto l'impianto della mobilità regionale. Questo Comitato della mobilità, che viene smantellato e non si capisce bene da chi e per quale motivo viene sostituito, a nostro avviso va ripescato e trasformato in soggetto di coordinamento, previsto, appunto, in questo art. 23, al comma 2.

Quindi il senso dell'emendamento abrogativo è quello di salvare, al posto del Comitato previsto dal comma 2, il Comitato della Mobilità.

PRESIDENTE. Assessore Di Bartolo, prego.

DI BARTOLO, Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica. Vorrei sottolineare che qui non c'è un problema di ridondanza di comitati che si sovrappongono, perché ognuno ha funzioni diverse. Questo comitato - quello dell'Osservatorio - è un comitato non tanto di ordine politico quanto tecnico, cioè i vari enti dovranno nominare non tanto assessori, ma dirigenti che partecipano alla pianificazione e gestione dell'osservatorio, perché dall'osservatorio scaturiscono i dati della mobilità per la programmazione. Quindi ha una funzione di supporto, a preminente rilevanza di competenza professionale o tecnica. L'altro comitato, invece, il Comitato di monitoraggio, quello sì, ha una valenza politica.

Quindi non c'è una ridondanza di comitati che fanno la stessa cosa. Ripeto: uno è il comitato per l'Osservatorio regionale, che ha valenza più che altro tecnica, perché deve gestire i dati per la programmazione e per la pianificazione, affinché Regione, Province e Comuni abbiano e lavorino con gli



stessi dati; mi auguro che in questo non ci vada il Presidente della Provincia o l'Assessore, ma ci vadano soprattutto i tecnici, perché devono lavorare sull'Osservatorio. L'altro, il Comitato di monitoraggio, quello sì, è di tipo politico, perché deve verificare la programmazione. Quindi non sono troppi, per cui possiamo sommare, perché le funzioni sono diverse.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, metto in votazione l'emendamento soppressivo presentato dal Consigliere Zaffini ed altri.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'art. 23.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Vice Presidente Brozzi dà lettura dell'art. 24.

PRESIDENTE. Ci sono interventi? Se non ci sono interventi, metto in votazione l'art. 24.

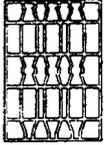
Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Il Consigliere Segretario Fasolo dà lettura dell'art. 25.

PRESIDENTE. È stato presentato un emendamento sostitutivo da parte del Consigliere Zaffini ed altri. Prego, Consigliere Zaffini.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Questo emendamento è in linea con quanto abbiamo detto poco fa: la soppressione del Comitato della mobilità non ci convince, perché era in un certo senso il “parlamentino”



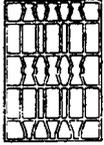
della mobilità regionale; secondo me la soppressione di questo comitato, così come era costituito e previsto, peggiora la situazione del monitoraggio del territorio e, soprattutto, dell'ascolto delle esigenze del territorio. È assente dai vari comitati - o comunque ha una presenza solo nei comitati di bacino, o di ambito - il consumatore, cioè il terzo che, alla fine di tutta questa faccenda, dovrebbe beneficiare e dovrebbe anche, proprio in quanto beneficiario, o presunto tale, dire se va bene o se va male; altrimenti rimane sempre una partita che ci giochiamo tra aziende, Regione, Provincia, Comune, cioè proprietario e gestore, da una parte con un ascolto del livello sindacale - e va bene - ma dall'altra con un'esclusione sistematica delle associazioni dei consumatori, dei disabili (cioè quelli che beneficiano della terza rete), delle Comunità Montane (e sappiamo che le linee a domanda debole sono proprio quelle che riempiono il territorio delle Comunità Montane).

Quindi, togliere con un colpo di spugna questo Comitato della mobilità, a mio avviso, non ha alcun senso, non risponde a nessuna logica, ed è ulteriormente grave nella misura in cui viene sostituito da un proliferare di comitatini, di sub-comitati che non si sa cosa devono fare, non si sa cosa devono dire e, quando riescono a dire e a fare qualcosa, non si sa a chi serve, perché non possono neanche fare delle proposte concrete, né ai gestori né a nessun altro. Quindi è lineare, ed è coerente con tutto il percorso: con l'emendamento proponiamo di ripristinare il Comitato della mobilità, che, giova ricordarlo, era previsto all'art. 11 della vecchia legge.

PRESIDENTE. Assessore Di Bartolo, prego.

DI BARTOLO, *Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti, Urbanistica.* Ribadisco che è coerente con il punto di prima: fondamentalmente noi abbiamo proposto, per quanto riguarda gli utenti, sia i Comitati per la qualità che il Comitato di monitoraggio, di programmazione, dove ci sono sicuramente le organizzazioni sindacali; nei Comitati di qualità ci sono sindacati e consumatori, c'è il tavolo della concertazione, c'è il comitato dei pendolari. L'ascolto dell'utenza c'è. Il Comitato della mobilità - fatto il comitato di monitoraggio, i comitati delle aziende, i tavoli di concertazione - diventerebbe veramente un quarto soggetto difficilmente collocabile.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento sostitutivo presentato dai Consiglieri Zaffini ed altri.



Il Consiglio vota.

Il Consiglio non approva.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'art. 25.

Il Consiglio vota.

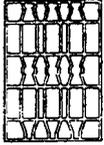
Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. Se non ci sono interventi, metto in votazione l'intera legge. Consigliere Zaffini, prego.

ZAFFINI, Relatore di minoranza. Intervengo brevemente, solo per rimarcare l'ennesima occasione perduta, secondo me. È facile dire: “questa opposizione non propone, questa opposizione è becera, non è di qualità”, e poi non ascoltare, o ascoltare solo molto parzialmente e in via residuale, i contributi di buon senso; qui di politico c'è poco, veramente poco di politico in senso teorico, c'è molto di politico in senso di gestione ed amministrazione del territorio, ma c'è poco di politico nel senso di teoria della politica.

È un'ulteriore occasione persa: non sono stati presi in considerazione importanti passaggi degli emendamenti, come il discorso sui comitati, che abbiamo appena affrontato. Voi sapete che gli ordini del giorno dei gestori vengono composti dalla direzione e vengono portati in discussione; che un comitato di utenti abbia la possibilità di iscrivere all'ordine del giorno del soggetto gestore un'indicazione, un appunto, un contributo, è qualcosa di concreto. Chi ha avuto la fortuna (o la sfortuna) di sedere nel Consiglio di amministrazione di una municipalizzata - cosa che per un breve periodo ho fatto - sa benissimo che molto spesso non si è portati a discutere di certi argomenti, se l'ordine del giorno non viene implementato di questi argomenti. Quindi avere la possibilità che un comitato “di controllo e monitoraggio” possa iscrivere all'ordine del giorno alcuni argomenti è un fatto concreto, importante.

C'è stata, secondo me, una superficiale non considerazione del rischio vero che andiamo ad introdurre in questo settore, con norme che hanno un'ambiguità rilevante. Come abbiamo già più volte detto, si apre lo spazio per infilarci dentro rapporti contrattuali incerti, difficili, non regolamentati; c'è una totale “anarchia” sul come fare per subaffidare. Scusate, ma come fanno questi a subaffidare? Ma è possibile che non debba esserci tra tre aziende - quindi tre bacini, tre gare - una norma condivisa, un impianto di norme condivise che devono perseguire per subaffidare? Un passaggio così importante, strategico e delicato come il sub-

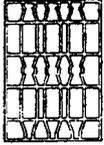


affidamento può essere lasciato alla più totale discrezionalità dell'Ente, della stazione appaltante? Io ritengo di no, ritengo che sia pericoloso.

Altro discorso: come si fa a non indicare un tetto ai sub-affidamenti? Qui può accadere - come sicuramente accadrà, parliamoci chiaro - che nel momento in cui andremo a fare le gare verranno da tutte le parti del mondo a partecipare a queste benedette gare, proprio perché sanno che possono subaffidare quello che vogliono. Poi, scusate, ma il prescritto parere di Regione e sindacati come può essere negativo? Quando arriva una società francese che vince la gara e ti dice: o bevi o affoghi, perché io ho il servizio che ho vinto a gara, i mezzi ce l'hai tu, il personale ce l'hai tu, che cosa gestisci? Se tu non limiti ad una percentuale, che è tecnica e fisiologica, diventa Far West: è chiaro che viene il gestore continentale e poi chiama tutti attorno ad un tavolo, evidentemente sbilanciato, con proposte tali che a quel punto il coltello dalla parte del manico ce lo ha lui, e chi deve sedersi di fronte a lui deve farlo in modo passivo, perché ha sulle spalle i lavoratori, le rate di ammortamento dei mezzi; quindi come farà la Regione a non accettare quello che verrà posto? Vorrei che qualcuno me lo spiegasse.

La gara della FCU: la Regione è proprietaria al 100% della rete ed è Ente concedente, la Regione è anche proprietaria al 100% di FCU; se non si è fatto un percorso di privatizzazione, come è evidente che non si vuole fare, a questo punto mi spiegate come è possibile che una gara europea possa essere omologata, se l'Ente concedente è anche quello che vince? Se perde FCU, andrà tutto bene, quindi chi vincerà avrà vinto e sfrutterà FCU per i motivi che ho detto prima; se FCU vince, la gara verrà impugnata. Questo lo dico adesso, sta scritto lì, ve lo ricorderete quando accadrà. Quella gara, che sarà impugnata da uno qualunque dei concorrenti, sarà impugnata sulla base della circostanza che l'azienda che si è aggiudicata la gara è detenuta al 100% dalla stazione appaltante. È talmente evidente, questo!

Inoltre, se ci si pone il problema di coprirci rispetto al rischio potenziale che hanno Comuni e Province, dicendo che la famosa Commissione deve essere approvata dall'Ente sovraordinato, perché non ci poniamo lo stesso problema per la Regione? La Regione che diventa? La "repubblica delle banane"? È evidente che anche la Regione sarà chiamata a rispondere di quello stesso problema che noi stessi, legislatore e Giunta, ci poniamo. Allora, almeno una copertura istituzionale - ribadisco l'esempio fatto prima: la foglia di fico - di andare al tavolo delle autonomie, che poi rappresenta i soggetti serviti del territorio (quindi i Comuni e le Province servite da FCU) e dire: vi sta bene la Commissione così composta? Perché si dice no così strumentalmente?



È evidente che c'è una difficoltà di ascolto da parte di questa maggioranza. Pur con tutta la buona volontà, pur con tutto l'impegno, pur avendo in Commissione presentato queste stesse argomentazioni, più volte, ripetutamente (è il discorso che abbiamo fatto anche altre volte, Presidente), si arriva estenuati in aula, dopo aver finito ogni briciolo di energia di mediazione per il tavolo di maggioranza; si arriva in aula, che dovrebbe essere, evidentemente, il luogo di composizione di tutte le situazioni, in positivo, con una totale apnea rispetto all'ossigeno da dare al dibattito; ci si arriva con difficoltà enorme di ascolto, di comprensione e di disponibilità politica.

È per questo che debbo rammaricarmi veramente della possibilità di chiudere un percorso condiviso, anche su questo importante argomento; ribadisco che questo argomento impegna risorse seconde solo alla Sanità, quindi stiamo parlando di qualcosa di importante. È un'occasione veramente persa, un'occasione rispetto alla quale l'opposizione ha fatto il suo dovere, l'ha fatto fino in fondo, è stata costruttiva, è stata preparata, è stata provveduta.

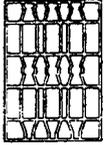
È per questo motivo che, a nome dell'opposizione, dichiaro voto contrario all'intero articolato.

PRESIDENTE. Ci sono altri interventi? Il Consigliere Vinti ha chiesto di intervenire, prego.

VINTI, Relatore di maggioranza. Penso che sia stata la prima volta in questa legislatura che il relatore di maggioranza della I Commissione, dopo un percorso politico ed istituzionale lungo ed articolato, si è trovato di fronte ad una sostanziale modifica dell'articolato, su un punto cruciale dell'articolato concordato. Il relatore è stato molto sorpreso di questo atteggiamento, che non esito a definire di grave scorrettezza istituzionale e politica; prendiamo atto di tale atteggiamento, a cui sapremo rispondere con senso di responsabilità, ma adeguatamente.

Il punto, ovviamente, è il sub-affidamento, perché in questa lunga discussione, che è stata quasi senza interruzione per molti anni, noi riconosciamo che una legge del '98 è stata corretta in senso positivo, perché proprio la quota del 35% era un elemento su cui poteva ruotare un meccanismo molto forte dei processi di privatizzazione.

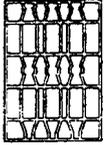
Il nostro gruppo ha sostenuto un orientamento che con senso di responsabilità abbiamo messo a disposizione della coalizione. È risaputo che abbiamo lavorato per l'azienda unica, pubblica, ferro-gomma; ma, per motivi sostanzialmente politici, questo orientamento non era condiviso: ordini del giorno furono bocciati da questo Consiglio, e su questo non abbiamo insistito perché, pur negando l'evidenza



dell'opportunità e della necessità della nostra regione di dotarsi di un'azienda unica, tutti i processi vanno in quella direzione; le opere di consorzio, le unificazioni di fatto dei Consigli di amministrazione tendono a far sì che le aziende pubbliche ferro-gomma sempre più vadano ad un'intersecazione, ad un'integrazione, ad un'unità.

L'altro punto era, dicevo, il sub-affidamento. Lo ripetiamo: non previsto nella precedente legge, ma quasi al 15%; sub-affidamento non previsto, ma uno esce dal Consiglio regionale e si trova davanti un mezzo che fa parte di questa costruzione del sub-affidamento. Su questo c'è stato un percorso che ha definito forme e modalità concrete per cui il sub-affidamento è stato riconosciuto come necessità di un normale sviluppo, facendo sì che i nostri vettori privati fossero a pieno titolo partecipi del sistema del trasporto pubblico locale. E questa modifica non è secondaria - non è solo il fatto di mettere "sentite" invece che "d'intesa" - è una modifica sostanziale, perché quella modifica impedisce al rappresentante dei lavoratori di intervenire e di verificare, sia riguardo alle condizioni di lavoro, sia riguardo ai bisogni ed alle esigenze dell'utenza, il sub-affidamento. Ovviamente, non è che l'accordo raggiunto in maniera trasparente in Commissione - non in maniera extraistituzionale, ma in Commissione - non avesse previsto il fatto che oltre che l'Ente concedente anche la Regione dell'Umbria, in quanto Ente sovraordinatore, partecipasse a pieno titolo ad un equilibrio tra il sistema privato che interviene e le aziende pubbliche che sono un soggetto primario.

Aver voluto modificare quell'articolo, ovviamente con un consenso molto ampio di questo Consiglio, poi offre il fianco al collega Zaffini di accusare la stessa modifica di essere quella che apre dei varchi e tracima perché quel meccanismo non sia governato. Complimenti a Zaffini, perché, oggettivamente, ha trascinato di fatto un emendamento di quel genere e, dopo che è stato approvato, ha riconosciuto il fatto che è un emendamento micidiale per le garanzie del sistema pubblico, per le condizioni del lavoro. Addirittura, in quel modo e in quelle forme, può essere un oggetto di attrazione fortissima per un intervento sulle gare che oggettivamente può mettere a rischio un sistema che invece è stato pensato e preordinato perché il sistema delle gare fosse governato. Qui mi domando, però: quale è la logica che spinge ad arrivare a certi punti e a certe determinazioni politiche su una legge costruita appositamente perché l'integrazione tra le aziende pubbliche e le aziende private sia costruita su un punto di equilibrio, dove tutti i soggetti possono intervenire? Perché modificarlo? Io credo che ci sia una debolezza proprio strategica del punto di vista, dell'orientamento, del capire quale processo si vuole governare e fino a dove si vuole arrivare, altrimenti non riesco a capire perché occorra mettersi in queste condizioni, permettendo all'opposizione di essere



statalista e liberista allo stesso tempo e di giocare su un tavolo in cui i promotori di questo emendamento prendono gli scappellotti a destra e a sinistra. È indiscutibile che sia passato con una maggioranza tra centro-destra e centro-sinistra; sul punto c'è un accordo rivendicato brillantemente dal Consigliere Renzetti, quindi non credo che su questo ci sia il minimo dubbio.

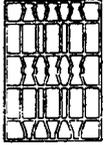
Però, credo che, nonostante questo punto, di cui sicuramente non si sentiva la necessità, la legge sia migliore di molto rispetto alla precedente. Il collega Zaffini parla di una regressione, ma io penso che sia esattamente l'opposto, un avanzamento; questo avanzamento comporterà un governo che terrà conto sia delle esigenze dell'utenza che di quelle delle nostre aziende, anche se noi pensavamo che, oggettivamente, nella formulazione precedente il lavoro fosse maggiormente salvaguardato. Ai colleghi della maggioranza potremmo dire che, anche in virtù di questo voto, noi entreremo nei pullman e nei treni, sabato, per andare a Roma in difesa dell'art. 18 e dei diritti dei lavoratori, contro la flessibilità, a testa alta. Auguro a tutti coloro che parteciperanno a quella manifestazione di fare altrettanto.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Vinti, anche se devo ricordarle che si è parlato dell'art. 17, non dell'art. 18... Prego, Consigliere Renzetti.

RENZETTI. Non ho capito la dichiarazione di voto del gruppo di Rifondazione Comunista... Siccome il Presidente, giustamente, richiama all'osservanza delle regole tutti noi, credo che quando si è in dichiarazione di voto si possa sicuramente utilizzare questo strumento come occasione di replica anche ad argomenti di altri colleghi, ma almeno si dovrebbe dichiarare il voto. Siccome non ho ascoltato la dichiarazione di voto, il mio rilievo è stato fatto in modo scherzoso, ma è molto serio nei confronti del Presidente: chi chiede la parola per dichiarazione di voto innanzitutto deve dichiarare il proprio voto.

Io lo faccio: il nostro sarà un voto contrario. Non mi dilungherò sulle motivazioni del nostro orientamento, che sono state diffusamente esposte tanto dal relatore di minoranza quanto dalla collega Urbani. Il relatore di maggioranza, nel suo intervento iniziale, aveva avuto uno spunto polemico nei confronti dell'opposizione, volendo segnalarne la divisione sull'argomento. Lo svolgimento del dibattito e le sue conclusioni credo che dimostrino come, tante volte, alcuni argomenti polemici, quando sono pretestuosi, si risolvano in un boomerang.

Abbiamo, invece, assistito ad una divaricazione importante all'interno della coalizione di centro-sinistra, che è stata descritta addirittura come una grave scorrettezza istituzionale e politica. Sul politico non mi



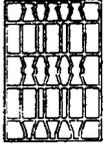
immischio, perché sono questioni interne alla maggioranza - l'intervento, da ultimo, del collega Vinti è stato, per gran parte, rivolto non al Consiglio, ma alla maggioranza alla quale appartiene - sull'aspetto istituzionale, invece, mi piace dire una parola, perché non vorrei che qualcuno qui coltivasse l'idea che, ogni volta che una proposta dell'opposizione accidentalmente passa, si sia in presenza di una scorrettezza istituzionale. Questa è una concezione della democrazia che nega la democrazia, ovvero ne afferma una versione che speravamo abbandonata da tutti, anche da chi si richiama ad una tradizione comunista; quando capita che alcune proposte della minoranza vengano accolte, come è capitato oggi, si è in un solco di assoluta normalità democratica, non di scorrettezza istituzionale. Il guaio è che troppo spesso le proposte dell'opposizione vengono in quest'aula respinte aprioristicamente, solo perché provengono da una parte politica.

Ma nonostante l'episodio sul quale poi è ruotata la discussione odierna, il testo rimane a nostro modo di vedere un cattivo testo, quindi rimangono integre le ragioni che, ribadisco, ci spingeranno ad esprimere un voto contrario.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Renzetti; la ringrazio anche per il richiamo al rispetto del Regolamento, che sarà mia cura fare applicare sempre. Consigliere Brozzi, prego.

BROZZI. Brevissimamente, perché giustamente sull'aspetto istituzionale bisogna essere chiari; sul politico poi chiariremo. Consigliere Vinti, uno qui è chiamato a fare il Consigliere regionale ed è obbligato a farlo in totale e piena libertà, con vincolo di mandato, ma senza altri vincoli. Se uno viene qui, legge il testo di legge, si documenta e riscontra delle incongruenze semplicissime, ha il solo strumento di far discutere il Consiglio per esprimere la sua valutazione e sentire che ne pensano gli altri; se deve chiedere il permesso a qualcuno, allora non ha più quella totale libertà di discussione; e se questa viene sempre messa in discussione, dov'è la libertà del Consiglio regionale? Oppure c'è qualcuno che può esprimerla liberamente ed altri che hanno il potere vincolante? Non credo. Liberamente si utilizzano gli strumenti, c'è lo strumento dell'emendamento, si discute, è stato ribadito.

Condivido la legge, condivido il lavoro, abbiamo condiviso tutto; c'è un mandato, che qui il Consigliere Zaffini estremizza, ma le gare anche Trenitalia le fa come decidiamo di farle oggi, in Consiglio regionale, come si fa in Francia, in Germania; non facciamo niente di nuovo. L'unica cosa nuova è che qui dovevamo... "d'intesa con le organizzazioni sindacali", non lo condivido. La Giunta regionale "d'intesa con



le aziende”, ma non con le forze sindacali; “sentite”, cioè il massimo possibile, ma di più no. Se di questo dobbiamo fare un caso istituzionale, un caso politico, consentitemi, diventa difficile confrontarsi per trovare una soluzione comune; si azzera il confronto, non si trova una posizione comune. Non è possibile. Si condivide tutto e si condivide lo spirito, però si vuole che questo sia governato, e non che un articolo metta in contrapposizione o neghi quello che precedentemente abbiamo detto. Quindi credo che su questo vada detta la parola ‘fine’, una volta per tutte. Si carica anche eccessivamente, credo, di forzature e di letture politiche che non ci sono.

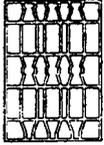
Nessuno è contrario all'azienda unica, ideologicamente parlando, ma noi pensiamo che non si faccia per legge l'azienda unica, ma si faccia con la politica e con il mercato. Noi non abbiamo pregiudiziali affinché in Umbria si costituisca un rapporto per arrivare ad un'azienda unica, ma sicuramente non sarà questo Consiglio regionale che con una norma o un articolo farà dall'oggi al domani l'azienda unica; se lo facesse così, negherebbe il mercato, la libertà, i diritti acquisiti. Noi dobbiamo lavorare perché la politica vada in quel settore, e su questo siamo disponibili a farlo.

Detto, per chiarezza, che non ci sono pregiudiziali, condividiamo la legge che abbiamo fatto; noi, pur con alcune modifiche che secondo noi creano i problemi - non tanto il “sentite” o il “d'intesa” - siamo favorevoli al testo di legge, quindi lo sosterremo in quest'aula con il nostro voto.

PRESIDENTE. Consigliere Fasolo, prego.

FASOLO. Intervengo solo per esprimere, visto che è stato richiesto, nel momento in cui si è in dichiarazione di voto, il voto favorevole da parte dello SDI alla legge, una legge che credo non si possa definire, francamente, né peggiore né migliore della precedente, ma semplicemente una legge che recepisce, intanto, quelli che sono gli atti, quali ad esempio il D. Lgs. 422; quindi, rispetto a questo, rispetto alle evoluzioni che questo comporta, si adegua, da alcune prende spunto, le recepisce e si attiva.

Credo che in Commissione ci sia stato un dibattito franco, serio, fra i membri della Commissione, tra le forze politiche; credo che, alla fine, ciò che è emerso dalla legge che tra poco andremo ad approvare sia la volontà da parte del centro-sinistra di definire una piattaforma comune. C'erano posizioni fortemente differenziate, all'inizio: penso alla difesa che abbiamo fatto fino all'ultimo sulla definizione dell'unità di rete, sul frazionamento massimo possibile delle gare, sulla necessità di poter dare un'apertura ancora maggiore. C'era una pregiudiziale forte anche sulla questione del sub-affidamento; c'è stato, nell'evolversi della



politica, anche un elemento che poi ha prodotto quella che un po' è stata la (---) della legge da parte della Commissione ed anche gli emendamenti, voglio ricordarlo, che oggi sono stati proposti in parte da noi, come forza politica, in parte da più Consiglieri.

Voglio dire con estrema chiarezza e franchezza al relatore di maggioranza che non c'è stato sicuramente nessun affronto istituzionale, né tanto meno nessun accordo trasversale, essendo l'emendamento presentato, quello relativo al "d'intesa", o al "sentite le organizzazioni sindacali", datato venerdì scorso, quindi su questo semmai c'è stato un correre da parte delle forze del centro-destra su una valutazione che autonomamente, legittimamente, forze politiche e Consiglieri di maggioranza hanno fatto. Ma credo che sia anche il punto focale rispetto al quale non possiamo sicuramente pensare, quando si chiede giustamente chi governa questi processi, di mettere sullo stesso piano un'istituzione come la Regione e le organizzazioni sindacali, nel pieno rispetto per le forze sindacali, ma credo che sia chiaro che, nel momento in cui si chiede chi governa questi processi, sia giusto che sia l'istituzione primaria, in questo caso la Regione, "sentite le organizzazioni sindacali".

Ho voluto ribadire questo fatto, che ha prodotto, a mio avviso, dei momenti non positivi anche per la stessa approvazione della legge; ricordo i due emendamenti, che ritengo non essere positivi. Ciò nonostante, come giudizio complessivo su una legge che va a recepire gli adeguamenti del D. Lgs. 422, ribadisco il voto positivo del gruppo dei Socialisti Democratici Italiani.

PRESIDENTE. Non ci sono altri interventi. Metto in votazione l'intera legge.

Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

Oggetto N. 5

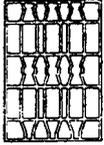
Programma triennale per la promozione sportiva e motorio-ricreativa e per le manifestazioni sportive 2002/2004 - Legge regionale 4/7/1997, n. 21 - Art. 5.

Relazione della III Commissione Consiliare

Relatore di maggioranza Consigliere Bonaduce

Relatore di minoranza Consigliere Rossi

PROPOSTA DI ATTO AMMINISTRATIVO DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE



ATTI NN. 1064 E 1064/BIS

PRESIDENTE. Prego, Consigliere Brozzi.

BROZZI, Relatore di maggioranza. Nel corso della seduta del 7 marzo scorso, la III Commissione Consiliare permanente ha esaminato l'atto relativo al programma triennale per la promozione sportiva e motorio-ricreativa e per le manifestazioni sportive.

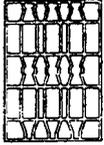
La proposta ricalca di gran lunga le leggi ed i piani degli anni precedenti. Nella Commissione si è riscontrata, come sempre, come in altre proposte di questi piani, la scarsa disponibilità economica per dargli, appunto, dignità di piani, perché le cifre sono modeste. Non si mette in discussione l'impianto proposto dall'Assessore e dalla Giunta, ma si evidenzia come non ci siano le risorse necessarie e come siano state poco coinvolte le società sportive.

Questi sono stati i rilievi critici, ma, nella sostanza, la Commissione ha espresso parere favorevole a maggioranza, con l'astensione - o il voto contrario, non ricordo bene - dei Consiglieri di minoranza; il Consigliere Rossi farà la relazione di minoranza. Comunque, si rivede l'impianto del progetto, corretto e positivo, anche se si riconosce che le somme messe a disposizione per l'intero piano, per i 6 filoni, sono oggettivamente insufficienti.

PRESIDENTE. La ringrazio. Consigliere Rossi, prego, per la relazione di minoranza.

ROSSI, Relatore di minoranza. Ricordo al Consigliere Brozzi che in Commissione ci sono stati due voti contrari e due favorevoli, dunque è passata per il voto favorevole del Presidente Bonaduce.

Debbo effettuare, in premessa, una constatazione riguardo all'ingiustificato atteggiamento da parte dell'Assessore Maddoli a non prendere in considerazione, com'è invece doveroso, alcune proposte di legge avanzate dai Consiglieri e, nella fattispecie, per quanto attiene la promozione sportiva e motorio-ricreativa, con presentazione di legge, presentata da ben 11 mesi, nemmeno preso visione delle due proposte che furono da me presentate. "Le norme per la promozione della pratica sportiva per le persone disabili", "la disciplina della partecipazione della Regione dell'Umbria alla programmazione delle iniziative per la promozione sportiva" furono depositate, Presidente, in data 20 e 26 aprile 2001, ed avrebbero



apportato elementi propositivi e penso anche innovativi da parte della nostra Regione nei confronti dello sport.

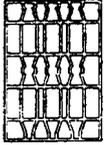
Proposte che, dopo le reiterate assenze dell'Assessore in III Commissione, sono state addirittura dimenticate, sebbene inserite all'ordine del giorno delle sedute del 27 settembre 2001, del 4, del 18 e del 25 ottobre 2001. Atteggiamento questo che, a mio giudizio, risulta essere grave proprio perché sintomatico di una costante distrazione verso il mondo dello sport: settore che va continuamente monitorato e i cui soggetti devono essere maggiormente coinvolti nelle linee guida politiche ed analitiche.

Partendo da un'analisi generale sulla proposta di programma in oggetto emergono in maniera chiara due aspetti: l'uno riguardante la mancanza di una conoscenza storica che analizzi la situazione dello sport in Umbria, conoscenza che invece da sempre con impegno e con i risultati soddisfacenti ha sviluppato il Comitato Olimpico Nazionale Italiano e gli Enti di Promozione Sportiva a livello regionale; l'altro che esamini l'invariabilità rispetto agli anni precedenti della proposta stessa, che risulta essere uguale e per impianto analitico e per progettualità proponibili, senza però prevedere un controllo successivo della qualità dell'idea progettuale realizzata.

In maniera più particolare, si possono evidenziare: la miopia con la quale si portano avanti programmi sportivi di poco respiro, chiusi nel regionalismo e non ampliati a livello nazionale; la poca considerazione verso le Associazioni Sportive dilettantistiche e le loro necessità; l'inesistente, ma necessaria, "concertazione" con il Comitato Olimpico Nazionale Italiano, le Federazioni Sportive Regionali e gli Enti di Promozione; la scarsa attenzione prestata all'impiantistica sportiva; l'incapacità di vedere nell'Umbria, per la sua posizione geografica e per la cordialità della sua gente, un centro propulsivo importante per lo sport nazionale; la mancanza di un forte riconoscimento del ruolo svolto dallo sport per la salute ed il benessere dei giovani ed anche dei meno giovani: L'investimento sullo sport, sul suo inquadramento nella prospettiva organica di un nuovo sviluppo regionale, rappresenta il necessario impegno per migliorare la qualità della vita dei cittadini umbri.

Risulta così ancor più grave ed inaccettabile la scarsa considerazione verso la Federazione Regionale Sport Disabili, che insieme alle sue associazioni sportive, attende fatti e non parole.

Tutte, dico proprio tutte, le Associazioni Sportive Umbre assolvono costantemente e giornalmente, con generosa disponibilità dei propri dirigenti, tecnici ed atleti, un ruolo importante ed insostituibile per la cultura e per la pratica sportiva.



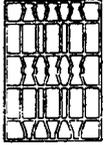
In quest'ottica non può che evidenziarsi l'assoluta inadeguatezza del budget preventivato per la promozione sportiva e per le attività motorio-ricreative, che non risultano avere un loro distinto capitolo di spesa, ma sono addirittura ricomprese nella più ampia categoria delle iniziative culturali: infatti, in bilancio annuale e pluriennale la spesa per le iniziative culturali è fissata in euro 302.000 (poco più di 580 milioni) e per il comparto dell'edilizia sportiva è stata fissata in poco più di 700 milioni. Inoltre, per l'accesso a queste poche risorse, il mondo sportivo deve scontrarsi con un sistema intenzionalmente e fortemente macchinoso e burocratico: basta leggere il modulo per la presentazione delle domande.

Sicuramente non risulta sufficiente ed esaustivo un unico appuntamento ogni anno, caro Assessore, nel quale convoca i soggetti che operano nello sport ed in cui, più che far parlare i diretti interessati, si assiste ad una carrellata di interventi volti ad autocelebrazioni delle iniziative precedentemente svolte. Bisogna invece creare una rete di informazione costante ed il più possibile ampia, che coinvolga tutti gli operatori del mondo sportivo, che abbia come obiettivo sia quello dell'ascolto attivo delle esigenze che vengono da questo importantissimo mondo, sia quello della proposta concreta e fattiva con chi lavora nello sport e per lo sport.

Solo operando in quest'ottica è possibile coniugare due fondamentali aspetti: il primo inerente a coloro che lo sport lo praticano e lo vivono, il secondo inerente a coloro che lavorano nel settore sportivo, che lo creano, impegnandosi ogni giorno con sacrificio e dedizione, siano essi per la pratica agonistica che per la pratica amatoriale. Non si può cadere nel tranello di credere che lo sport non sia cultura, che non vi sia un legame tra etica pubblica e antagonismo sportivo, che non vi sia un ancor più stretto legame tra attività sportiva e democrazia.

Ed inoltre, il mondo dello sport - l'Assessore Maddoli sembra ignorarlo - vive grazie anche all'apporto quotidiano, costante ed ammirevole di migliaia e migliaia di volontari nella nostra regione, che operano con passione e dedizione per affermare i principi nobili dello sport e per aiutare chi lo pratica. Un'opera meritoria che si estrinseca nel silenzio del "servizio", ma senza la quale la pratica sportiva sarebbe messa in seria difficoltà.

Bisogna inoltre arrivare a far incontrare in maniera chiara, trasparente e corretta la domanda e l'offerta di sport. Un concetto, questo, che sembra sfuggire all'Assessore. Ma c'è bisogno di un supporto reale in termini economici per le Associazioni Sportive Regionali, soprattutto ora che la crisi del totocalcio impedisce il trasferimento di risorse, risorse che venivano dal CONI e dalle Federazioni Sportive Nazionali alla periferia.



Tutto ciò deve essere inserito, ovviamente, in un quadro più ampio nel quale far rientrare sia l'aspetto ambientale che quello più squisitamente culturale: questi tre elementi messi insieme, sport-ambiente-cultura, possono essere, e spero che lo saranno, settori "volàno" per l'economia umbra.

Dobbiamo, anche sul piano ideale, lavorare per una nuova unione tra sport e cultura. Lo si può fare favorendo sempre di più la promozione contestuale di eventi sportivi e di eventi culturali, magari coinvolgendo, con adeguati supporti finanziari, in ogni grande manifestazione sportiva le diverse *performance* artistiche: musicali, teatrali e letterali.

L'Umbria, terra incontaminata che affascina il mondo per la sua storia, le sue bellezze monumentali ed il suo ambiente, deve considerare il binomio sport-habitat naturale quale ricchezza e patrimonio per lo sviluppo. A seguito di tali considerazioni, ribadisco fermamente che la programmazione oggi proposta risulta insufficiente, carente e non generalizzabile: è ora che si decida quale strada prendere per lo sport umbro.

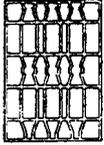
Per i rappresentanti del centro-destra, l'ambito sportivo deve avere maggiori incentivazioni economiche, migliori interrelazioni sociali ed una forte considerazione culturale e formativa. Non dimentichiamo, inoltre, altro aspetto da non sottovalutare né da trascurare, la necessità di un mirato programma di investimenti nell'impiantistica sportiva, senza cattedrali nel deserto, ma con strutture ammodernate e ben dislocate nel territorio. Tale programma dovrà essere finalizzato a favorire la pratica sportiva in tutti i ceti, intendendola come veicolo sociale e culturale della comunità umbra.

Proprio per questo la proposta di revisione della Legge Regionale n. 21 del 1997, avanzata con i disegni di legge da me presentati, risulta quanto mai necessaria sia per riuscire ad essere al passo con le continue trasformazioni che avvengono nel settore sportivo, sia per essere concretamente fattivi nella creazione di un vero sistema Sport-Umbria.

Il nostro parere, quindi, è negativo rispetto alla programmazione triennale propostaci, aggiungendo anche la delusione per l'iter procedurale con cui si è arrivati ad una formulazione certamente non originale e dallo scarso contenuto progettuale e propositivo. Dunque, il nostro è un voto negativo.

PRESIDENTE. Grazie, Consigliere Rossi. È aperta la discussione generale. Consigliere Fasolo, prego.

FASOLO. Capisco che, dopo una legge così importante come quella sui trasporti, che investe, come è stato ricordato, dopo la Sanità, la maggior parte del bilancio regionale umbro, sia naturale che cada un po'

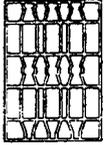


l'attenzione rispetto ad un Piano triennale che sicuramente ha un'incidenza economica notevolmente minore, che ha un impegno di risorse molto più limitato e sul quale ogni volta c'è una sorta di invito e di richiesta all'Assessore competente per cercare di trovare possibilità di fondi maggiori, perché il settore sportivo, come anche altri settori, è sicuramente uno di quelli sui quali la Regione può e deve continuare ad investire di più.

C'è, comunque, al di fuori dell'incidenza economica limitata, un problema di qualificazione della spesa che, per quanto ci riguarda, rimane fermo, sia che si tratti di sistemi macro-economici, sia che si tratti di piani triennali come questo, che hanno, appunto, un'incidenza economica minore. Ma ciò non può non farci riflettere, comunque, sulla necessità che anche con questi fondi, seppur limitati, seppur insufficienti - ma sui quali si deve cercare di muovere una politica dello sport che in questa Regione ha avuto e ha la sua attenzione - ci sia comunque una qualificazione della spesa che garantisca che le risorse che noi destiniamo abbiano anche un riscontro effettivo e concreto.

Quindi, nello specifico, non avendo potuto farlo in Commissione perché, benché presente ad innumerevoli confronti, in quel momento ero indisponibile, ed anche l'Assessore, nell'entrare nel merito, per esempio, dei criteri e delle modalità di selezione delle iniziative esterne da ammettere a contributo, credo che sia necessario porre alcune osservazioni che ho raccolto in un emendamento, che gradirei fosse sottoscritto dall'Assessore o dal relatore di maggioranza, per poter essere accolto: cioè che, per esempio, tra le priorità delle manifestazioni si dia un valore a quelle manifestazioni che hanno, o per caratteristiche sportive, o per scelta propria, una fruibilità da parte del pubblico a titolo gratuito e non a pagamento. Penso ad alcuni sport dove basta mettersi lungo il ciglio della strada per assistere all'evento, a differenza di quelli che, invece, hanno luogo nei palazzetti, negli stadi, nei posti dove si svolgono attività sportive, dove quindi c'è un pubblico pagante; occorre, perciò, dare un incentivo, una contribuzione maggiore laddove, appunto, questo non è elemento di ricchezza, o elemento di introito.

Altresì, osservavo come, nella definizione delle differenti tipologie di manifestazioni (internazionali, nazionali ed interregionali), equiparare due sport come il podismo ed il ciclismo, con gli stessi valori per quanto riguarda le qualificazioni, fosse, a mio avviso, improprio, avendo il podismo un bacino di iscritti, di utenza, molto superiore (500-600 unità), quindi in questo caso i limiti di 50 atleti incidono in misura significativa ma non sostanziale, rispetto, invece, a quelli che vengono richiesti, per esempio, per le manifestazioni ciclistiche.



In tal senso presento degli emendamenti al Piano pluriennale, fermo restando che c'è una verità che non possiamo sottacere, che era quella espressa anche dal Consigliere Rossi: la necessità che rispetto a queste tematiche ci sia, da una parte, una maggiore attenzione anche da parte del Consiglio regionale - dicevo prima della caduta di attenzione, però è evidente quale può essere, purtroppo, l'attenzione rispetto a tematiche come quella sportiva - e, dall'altra, la necessità comunque di fare in modo che le risorse, seppur limitate, riescano ad attivare quei processi e quei sostegni che noi tutti vogliamo.

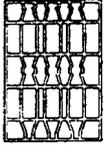
ASSUME LA PRESIDENZA IL VICE PRESIDENTE PIETRO LAFFRANCO

PRESIDENTE. Grazie, collega Fasolo. Ci sono altri interventi? Non ci sono altri interventi, credo che la Giunta regionale possa intervenire. Prego, Assessore Maddoli.

MADDOLI, *Assessore Cultura, Turismo, Sport.* Ho ascoltato con attenzione gli interventi che ci sono stati, sia la relazione di maggioranza che la relazione di minoranza della III Commissione Consiliare permanente e l'intervento del Consigliere Fasolo, con il quale concordo; mi pare che si tratti di proposte integrative, migliorative, e dal mio punto di vista non ho alcuna difficoltà ad accoglierle, poi deciderà il Consiglio.

A me dispiacciono un po' i toni usati nella relazione di minoranza dal Consigliere Rossi, perché contengono e si fondano su una serie di affermazioni che ritengo in parte distorte, inutilmente polemiche, in parte non rispondenti a verità, in parte mal poste. Ad esempio, per cominciare, quando afferma la costante distrazione dell'Assessore Maddoli verso il mondo dello sport, e cita quattro date della Commissione (27 settembre, poi ottobre: 4, 18, 25), devo dire che nella prima delle sedute in cui sono state messe all'ordine del giorno le proposte di legge del Consigliere Rossi io ero presente ed il Consigliere Rossi era assente; delle altre tre, due le ho giustificate per motivi di sovrapposizione con impegni istituzionali, fra cui un Coordinamento Nazionale dei Beni Culturali; nella seduta del 18 eravamo presenti tutti e due. Quindi, se non si è discusso delle proposte di legge, evidentemente ci saranno stati altri motivi per cui non lo si è fatto, per cui questa affermazione mi sembra inutilmente polemica.

Ce ne sono altre che ritengo non rispondenti a verità: quando si parla di invariabilità del programma triennale rispetto al triennio precedente, se uno lo legge attentamente, ci sono diverse, notevoli, consistenti innovazioni, anche se riconosco che l'impianto è lo stesso; ma è necessario comunque cambiare



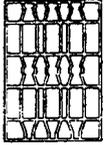
un'impostazione, se la si ritiene positiva? A me è parso che l'impostazione del Piano sia positiva. Si fanno anche altri appunti, come, ad esempio, la mancanza di controllo di qualità: noi abbiamo creato appositamente un Osservatorio permanente; mancanza di informazione costante: abbiamo creato un punto Internet che aggiorna costantemente i dati; scarsa considerazione verso la Federazione Sport Disabili: ma i disabili hanno, intanto, il 10% garantito delle risorse dalla legge, ed esiste tra i nostri Uffici e la Federazione un costante rapporto di intesa, anche nel decidere come utilizzare queste risorse.

Non vorrei portare via molto tempo a questo Consiglio, ma potrei puntualmente riprendere diversi argomenti che mi sono stati contrapposti. Ad esempio, la necessaria concertazione con il CONI: opportuna, direi, concertazione con il CONI, necessaria eticamente, senz'altro, ma non da un punto di vista di obbligo, perché la Regione su questo punto è autonoma sia rispetto al CONI, sia rispetto alle altre federazioni; lavora di concerto con il CONI, come noi stiamo facendo costantemente, abbiamo sempre perseguito questa collaborazione con il CONI, e sta scritta chiaramente nella relazione che accompagna il testo consegnato, dove si parla di cooperazione con tutti i soggetti interessati. Lo stiamo dimostrando, ad esempio, nella campagna che intende contrastare il doping, dove la Regione si è fatta promotrice di un ampio progetto chiedendo la collaborazione del CONI; il CONI ne aveva a sua volta formulato un altro, ma noi siamo disponibilissimi a lavorare, anzi l'abbiamo detto e ribadito al Presidente; abbiamo invitato, ed è stato presente alla Commissione in cui abbiamo presentato il nostro progetto antidoping, un rappresentante del CONI.

E così via: poca considerazione verso le Associazioni Sportive dilettantistiche: ma ad esse è destinato l'80% delle risorse disponibili nel nostro fondo. Noi saremmo assenti nello sport nazionale, ma io posso citare qualche esempio: il Campionato Europeo di Tennis da Tavolo, il Campionato Italiano di Lotta Olimpica, il Torneo Internazionale di Calcio, a Norcia; l'Endurance, che ha risonanze internazionali di notoria celebrità, ormai, sia pure nella giovane età di questa manifestazione in grande crescita.

Mi sono poi andato a leggere il modulo: si è detto che è macchinoso, ma io l'ho trovato di una semplicità elementare, non riesco a capire come si possa giudicare macchinoso questo modulo, è molto semplice: chiede dei dati che sono pregiudiziali per qualsiasi concessione, ma sono pochi dati molto semplici.

Credo che su un punto abbia ragione il Consigliere Rossi, ma è un punto che è stato sottolineato anche dalla relazione di maggioranza e nell'intervento di Fasolo: le risorse economiche a disposizione delle attività sportive sono purtroppo limitate, sono forse troppo limitate per le esigenze che abbiamo di fronte. Allora il problema sarà come e dove reperire le risorse, ma non sta essenzialmente a me, è questo Consiglio che



dovrà decidere come destinare, soprattutto nel bilancio che sta arrivando, maggiori risorse all'attività sportiva.

La pratica sportiva, effettivamente, sta a cuore a tutti, alla maggioranza come alla minoranza, a me come al Consigliere Rossi, ma il quadro generale devo dire che oggettivamente non è in tutti gli aspetti confortante: dai dati di analisi che riguardano non soltanto l'Umbria, ma in genere l'Italia, si riscontra un calo dei praticanti dello sport; nonostante le apparenze (vediamo gente in tuta da tutte le parti), effettivamente nella popolazione c'è un calo, almeno a quello che risulta dalla pratica amatoriale dello sport. Intanto, la scuola non ha mai dedicato, forse, quella sufficiente attenzione all'attività fisica, che dai tempi antichi è sempre stata riservata alla formazione; da questo punto di vista, nel nostro programma triennale ci proponiamo e abbiamo già avviato, naturalmente, dei contatti molto stabili e continuativi con la dirigenza regionale scolastica. Inoltre, questo dilagare della sete di agonismo fa sì che molti giovani si orientino troppo precocemente in questa direzione e non coltivino quel sano sport per tutti che fa parte di una formazione generale essenziale, basilare della personalità, al di fuori di ogni spirito agonistico e concorrenziale.

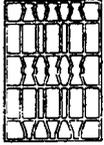
Ora, noi abbiamo una legge che è del '97, una legge relativamente giovane; la ritengo una legge ancora buona, anche se può avere qualche limite che il tempo e le esigenze mutevoli e mutate possono mettere in evidenza. Credo che la legge attuale dia già risposta alle esigenze che il Consigliere Rossi ha espresso nei suoi disegni di legge, ma di questo discuteremo in sede propria, a parte, nella Commissione. Se da questa discussione, sia in sede di Commissione sia in aula, scaturiranno indicazioni migliorative e veramente integrative, stia tranquillo, Consigliere Rossi, non credo esistano pregiudiziali a priori perché queste non vengano recepite.

Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Maddoli. Ci sono dichiarazioni di voto?

BROZZI, Relatore di maggioranza. Voglio solo dire che, rispetto all'emendamento presentato dal Consigliere Fasolo, sentito l'Assessore, io l'ho sottoscritto, in quanto è ammissibile alla votazione.

PRESIDENTE. Se non ci sono altre dichiarazioni di voto, possiamo votare. Votiamo l'atto così come da emendamento controfirmato dal relatore di maggioranza.



Il Consiglio vota.

Il Consiglio approva.

PRESIDENTE. La seduta è tolta, riprenderà domattina alle ore 10.00.

La seduta termina alle ore 17.27.