

RESOCONTO INTEGRALE

166.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 17 DICEMBRE 2003

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SANDRO DONATI
INDI DEL VICEPRESIDENTE GILBERTO GASPERI

INDICE

Proposta di legge (Discussione e votazione):
«**Modifiche alla l.r. 24 dicembre 1998,
n. 45: Riordino del Trasporto pubblico
regionale locale**» *Tontini, Modesti, Benatti,
Martoni, D'Angelo, Ciccioli e Brini (220)*
Proposta di atto amministrativo (Discussione
e votazione): «**L.r. 24/12/1998, n. 45, art. 13.**

**Programma triennale dei servizi di traspor-
to pubblico locale 2003-2005**» *Giunta (121)* p. 3
Ordine del giorno della seduta p. 25
Nomina p. 26

VII LEGISLATURA — SEDUTA N. 166 DEL 17 DICEMBRE 2003 (*pomeridiana*)

La seduta riprende alle 14,35

Proposta di legge (Discussione e votazione):
«**Modifiche alla l.r. 24 dicembre 1998, n. 45: Riordino del Trasporto pubblico regionale locale**» *Tontini, Modesti, Benatti, Martoni, D'Angelo, Ciccioli e Brini (220)*

Proposta di atto amministrativo (Discussione e votazione): «**L.r. 24/12/1998, n. 45, art. 13. Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2003-2005**» *Giunta (121)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di legge n. 220, ad iniziativa dei consiglieri Tontini, Modesti, Benatti, Martoni, D'Angelo, Ciccioli e Brini.

Ha la parola il relatore di maggioranza, consigliere Benatti.

STEFANIA BENATTI. Abbiamo in discussione questa sera il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2004-2006. E' questo l'ultimo atto che prende le mosse dalla normativa nazionale ed europea e, per quanto ci riguarda più da vicino, dalla legge

regionale 45/1998 e dal piano regionale dei trasporti.

La legge 45 ha dato piena attuazione al decentramento amministrativo secondo principi di sussidiarietà, cooperazione, completezza, omogeneità e unicità della responsabilità amministrativa nonché di adeguatezza nell'allocazione delle funzioni e della copertura finanziaria e patrimoniale.

Siamo al secondo programma triennale. Il primo, 1999-2002, è scaduto da un anno e il 2003 è servito per mettere a punto tutte le tappe per arrivare a quella che viene considerata una nuova era, rappresentata dalle gare europee. Contestualmente è stato anche utilizzato questo tempo per attuare, attraverso i piani di bacino il riequilibrio tra le province.

La vera rivoluzione che contiene questo programma sarà però la sperimentazione dell'informatizzazione e la tariffazione a zona, perché attraverso questo strumento sarà possibile avvicinare maggiormente i cittadini all'utilizzo del servizio pubblico locale e dall'altra parte la Regione avrà costantemente un flusso di informazioni utile per monitorare non solo il servizio stesso ma anche la percezione che del servizio avranno i cittadini.

Il programma interviene anche per quanto riguarda il trasporto su rotaia che continua ad

essere l'opzione fondamentale del trasporto pubblico locale nelle Marche, a cui si aggiunge il trasporto su gomma. Un'ampia parte del programma e cospicui finanziamenti sono poi riservati agli interventi per gli investimenti, in primo luogo quelli ecologicamente compatibili, e mi riferisco ai finanziamenti per l'acquisto di autobus a gasolio comune o desolfurato per il biodiesel e anche al gasolio emulsionato. Poi interventi a favore delle strutture e delle infrastrutture, come i nodi di scambi, i trasporti a chiamata, la mobilità ciclistica e interventi per tutto quello che viene considerato una strada per ridurre la congestione da traffico e dall'inquinamento.

Sul fronte delle risorse va sottolineato come, a fronte delle difficoltà a tutti note nel settore della finanza pubblica e regionale, nel 2003 la Regione ha mantenuto inalterata la quota di 58 milioni di euro più Iva, che era l'intervento regionale degli anni precedenti. Per il 2004 è prevista una riduzione, che è stata concordata, con le Province, pari al 2%.

Per quanto riguarda gli investimenti va sottolineato che a fronte degli interventi cui accennavo prima, relativi a facilitare il trasporto pubblico locale, la Regione interverrà con 80 milioni di euro, che vanno ad essere un contributo con il concorso finanziario dell'Unione europea, dello Stato, delle Regioni, degli enti locali e delle stesse aziende.

La quantità degli investimenti è cospicua, la qualità è significativa, perché di questi 80 milioni di euro il 72% sarà rivolto all'acquisto di nuovi mezzi, al miglioramento delle linee, all'individuazione e organizzazione dei nodi di scambio, all'informatizzazione della rete di trasporti e all'informazione dell'utenza; il 12% di questi finanziamenti è invece dedicato ad interventi più innovativi quali i percorsi ciclopedonali, la realizzazione dei parcheggi, soprattutto scambiatori ed anche una serie di interventi che dovranno interagire con l'azione dei Comuni, in particolare con lo strumento dei piani urbani del traffico. Il 25% verrà destinato invece allo sviluppo dell'intermodalità, cioè i nodi e le fermate metropolitane e il vettore ferroviario. Dicevo di quella che può essere considerata una rivoluzione, cioè la trasformazione tariffaria integrata a zone e

l'informatizzazione. Credo che la frontiera dei prossimi anni sarà proprio questa, perché noi potremmo dare agli utenti, a partire da una sperimentazione che verrà avviata immediatamente nell'area urbana, ma che potrebbe entrare a regime fin dal secondo anno, la possibilità di utilizzare un solo titolo di viaggio per ogni vettore e per tutto il territorio regionale. Si tratta di una carta pre-pagata che andrà a sostituire i biglietti e gli abbonamenti e attraverso questa e attraverso la scelta della tariffazione integrata a zone il cittadino potrà, con molta più facilità, frequentare i mezzi pubblici di ogni tipo e la Regione avrà la possibilità di un monitoraggio puntuale e preciso sul numero dei viaggiatori, sulla distribuzione delle agevolazioni, un monitoraggio sulle aziende e sul servizio che queste presteranno e anche un monitoraggio della soddisfazione della clientela e della qualità del servizio percepito.

Questi sono i punti cardine su cui si basa questo nuovo programma. Con questo programma noi completiamo e diamo piena attuazione al programma precedente 1999-2002, che non era stato finora attuato e da questo punto di vista esprimo anche un giudizio sul dibattito attuale, sulla richiesta che sappiamo c'è stata nei giorni scorsi da parte di alcune città, di alcune Province, di alcune aziende pubbliche, di riverificare e aggiornare quello che è considerato il riequilibrio tra province.

Noi dobbiamo avviare una riflessione seria sull'organizzazione del trasporto pubblico, però oggi dobbiamo esprimere una parola chiara che è la piena conferma di quello che è stato un impegno che il Consiglio regionale ha preso nel 1999. Oggi confermiamo la programmazione che il Consiglio regionale ha fatto nel 1999 e che le Province hanno attuato con i piani di bacino, quindi la ripartizione chilometrica che oggi viene proposta in questo programma altro non è che la conferma di un percorso che è iniziato ben quattro anni fa. Questo è il dato che oggi registriamo. Da questo punto di vista completiamo un iter e dal lavoro che la Commissione ha svolto ci prendiamo un impegno, perché i consiglieri trovano nell'atto un emendamento che è stato approvato dalla Commissione e che prevede che, a seguito dell'introduzione della bigliettazione informatizzata sarà

possibile avere una banca di dati e quindi sarà possibile verificare l'efficacia del riequilibrio chilometrico attuato con il programma precedente ed eventualmente procedere ad un nuovo riparto delle risorse tra le Province, in base ad un equilibrato rapporto tra risorse e passeggeri trasportati, salvaguardando il diritto al trasporto pubblico anche delle aree interne e a bassa densità abitativa. Con questa dizione sanciamo il principio che i patti vanno rispettati, quindi quello che il Consiglio regionale aveva deciso nel 1999 oggi viene decisamente attuato, però si lascia la porta aperta anche a una verifica che sarà attuata sulla base non di opinioni, ma di questi dati reali che verranno dall'informatizzazione, quindi noi crediamo che entro la fine della vigenza di questo programma potremo avere un esame chiaro e numeri chiari per fare una valutazione che sia serena e oggettiva e non sulla spinta di opinioni contrastanti.

Il programma recepisce anche quello che già le Province hanno recepito con i piani di bacino, cioè che dal 2003 ci sarà una riduzione del 2% dei chilometri accordati, per venire incontro alle esigenze del bilancio e questo è stato già inserito nei piani di bacino.

Presidente, chiedo che possa essere abbinato a questa discussione anche l'atto successivo, la proposta di atto amministrativo 121.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, facciamo un'unica discussione.

(Così rimane stabilito)

STEFANIA BENATTI. Nel mentre questo programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale è stato esaminato dalla Commissione, sono intervenuti dei fatti nuovi che hanno portato la Commissione a fare all'unanimità una scelta. Noi, con l'approvazione da parte delle Province dei piani di bacino, siamo in grado di dare il via alle gare europee per la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale. Nel frattempo il Parlamento ha votato e approvato una modifica all'art. 113 del testo unico sui servizi pubblici e in base a questa modifica, con questo articolo 113 si prevederebbe che l'erogazione del servizio può

essere data in forme diverse da quelle della gara e anche per quanto riguarda la gara si prevede una configurazione diversa dei soggetti che possono partecipare. Accanto a questo il nuovo art. 113 prevede che le amministrazioni debbano dare un periodo transitorio per la predisposizione di tutte le procedure e questo periodo transitorio non può andare oltre la data del 2006 ed entro quella data rimarrebbero le attuali concessioni.

Se questo articolo 113 fosse legge, come lo è, in presenza di questo articolo dovremmo rivedere la procedura secondo la quale abbiamo dato il via a tutto il procedimento delle gare europee, o quanto meno si potrebbe verificare un conflitto di competenze fra la Regione e lo Stato e, conseguentemente, si potrebbe aprire una stagione di ricorsi e di contenziosi con le aziende.

Va detto al Consiglio regionale che contemporaneamente in questi giorni è in discussione in Parlamento la delega all'ambiente che prevede, in un articolo, che quanto stabilito dal 113 modificato non si possa applicare al settore del trasporto pubblico locale, quindi nel momento in cui questa delega all'ambiente che potrebbe essere approvata dal Parlamento nel giro di un mese o due dovesse essere approvata, a quel punto lo Stato ammetterebbe che la materia del trasporto pubblico locale è di competenza regionale e come tale va normata con le procedure che abbiamo attivato dalla legge 45 fino a questo programma triennale.

Per evitare un conflitto di interessi, la Commissione all'unanimità ha deciso da una parte di stralciare tutto quello che in questo programma riguarda l'attivazione delle gare europee, in primo luogo il capitolato tipo delle gare, che è uno strumento richiesto dalle Province e poi abbiamo fatto una proposta di legge d'iniziativa dei consiglieri della IV Commissione che prevede una modifica alla legge di assestamento di bilancio che abbiamo votato qualche settimana fa. In quella legge già davamo la possibilità di gestire questa fase transitoria — se le gare partissero in queste settimane ci sarebbe comunque una vacanza dal punto di vista della gestione — per sei mesi, fino al 30 giugno 2004, con la proroga delle attuali concessioni.

Nell'assestamento di bilancio, così come prevedeva la legge 45, avevamo scritto che questa proroga si sarebbe potuta verificare, a patto che le Province avessero nel frattempo attivato le gare. Oggi presentiamo al Consiglio, unitamente a questo programma, una proposta di legge che modifica l'assestamento di bilancio e che conferma che proroghiamo il servizio fino al 30 giugno 2004, però stralciamo la parte relativa alle gare europee. L'assessore molto opportunamente ha predisposto un emendamento che aggiunge a questo concetto anche il mantenimento della gestione degli attuali contratti in essere in capo alla Regione, sempre per un periodo transitorio.

Mi rendo conto che la materia è molto complessa, però in sostanza noi proponiamo al Consiglio questo percorso: prorogare le concessioni attuali fino al 30 giugno 2004; che la Regione continui, come ha fatto fino ad ora, a gestire tutta la parte burocratica; sospendere l'attivazione delle gare europee per il periodo strettamente necessario all'approvazione, da parte del Parlamento, della delega ambientale che dovrebbe porre al riparo la Regione da eventuali contenziosi; attivare comunque il programma triennale, in modo tale che le Province siano abilitate a predisporre tutto quanto necessario per il riequilibrio e per la riduzione del 2%, oltre che predisporre le gare europee se queste andranno fatte. La delega alle Province non è messa in discussione, quindi le Province hanno uno strumento per poter lavorare.

Da questo punto di vista credo che il Consiglio regionale abbia fatto una cosa saggia, perché evita il contenzioso, ma non rallenta un cammino che ormai è iniziato e che, nel momento in cui troverà uno sbocco, crediamo potrà rappresentare un impulso a tutto il settore, in una logica di maggiore trasparenza e, ci auguriamo, anche di maggiore efficienza.

PRESIDENTE. Ha la parola il relatore di minoranza, consigliere Brini.

OTTAVIO BRINI. Gli argomenti che stiamo affrontando sono molto delicati e complessi, tanto è vero che anche oggi ci siamo visti in Commissione per ridiscutere questa problematica che va a toccare uno dei fulcri

della nostra regione, il trasporto pubblico e il trasporto privato. Fino ad oggi non abbiamo avuto grossi problemi su questi argomenti, anche se la provincia di Macerata e la provincia di Ascoli sono state le cenerentole per quanto riguarda l'assegnazione dei chilometri da parte della Regione Marche, quindi anche per il passato. Bene è stato aver fatto un riequilibrio, che era un atto dovuto nei confronti di Macerata ed Ascoli Piceno.

Quello che voglio far notare al Presidente e all'assessore competente, è che le istituzioni su questa problematica — mi riferisco alle Province — parlano più sui giornali che nelle sedi istituzionali.

Non voglio fare il difensore della Giunta D'Ambrosio o dell'assessore, anche se le argomentazioni che leggiamo sui giornali sono legittime e motivate, secondo i presidenti, però io ho partecipato a delle audizioni ma non si trova traccia né dei presidenti delle Province né dei loro delegati. O i consiglieri regionali erano delegati a parlare anche per i presidenti delle Province, e allora ce lo dovevano dire nelle audizioni, perché nelle audizioni noi abbiamo ascoltato i sindacati, i responsabili delle aziende pubbliche, di quelle private, ognuno ha portato la propria argomentazione, le proprie tematiche e i presidenti delle Province, gli assessori o loro delegati non si sono mai visti, per lo meno nelle audizioni dove ufficialmente sono stati convocati, ma oggi apriamo la stampa e leggiamo una lamentela che parte da Pesaro per finire nell'ascolano. Se questi benedetti presidenti avessero avuto un po' più di rispetto nei confronti del Consiglio regionale e fossero stati presenti, certe stranezze sulla stampa si sarebbero potute evitare, perché i loro dubbi e le loro perplessità erano anche i nostri. Le rivendicazioni da parte di alcune Province, legittime o no, possono essere riprese anche da alcuni consiglieri rispetto ad altri.

La collega Benatti è stata molto equilibrata per quanto riguarda la fase iniziale, del riequilibrio dei chilometri, ha condiviso pienamente questa impostazione senza campanilismi, senza metterci le casacche ognuno in rappresentanza della propria provincia. L'unica perplessità che abbiamo — doveva essere manifestata dai presidenti o chi per loro

— riguarda il riequilibrio successivo, quando si andrà a contare con questa famosa banca dati, le presenze e non i chilometri. Nelle Comunità montane dove ci sono linee con chilometri infiniti per garantire il servizio pubblico al cittadino, magari troveremo 20-30 passeggeri. Non dobbiamo però penalizzare le Comunità montane, anzi sempre per questioni di sussidiarietà, di riequilibrio, di rispetto nei confronti dell'entroterra, nel momento in cui si passerà a questa fase dovremo essere più sensibili, compensando.

Quindi voteremo a favore, condividendo pienamente i due atti e siamo soddisfatti di avere dato il nostro contributo in Commissione. Dovremo cercare di dare un ulteriore contributo su eventuali dubbi che abbiamo anche noi: quello riguardante il fatto che le Province possano o meno in questa fase, in attesa che a livello nazionale venga il chiarimento, far partire i bandi di propria competenza. Questo è giustissimo, quindi nessuno crea ostacoli. Da quello che abbiamo potuto capire, le Province dal primo gennaio possono iniziare a preparare il bando in vista delle proprie gare, quindi se c'è qualche dubbio noi siamo pronti a ridiscutere su questa argomentazione.

L'altro dubbio che avevamo è che effettivamente il trasporto pubblico e privato fino ad oggi hanno saputo dare una risposta alla Regione Marche. Quello che manca in alcune province è però la cultura dell'utilizzo del mezzo pubblico. Noi dobbiamo fare anche della promozione, sotto questo aspetto, sull'utilizzo del mezzo pubblico a vantaggio della salute e dell'ambiente, perché molto spesso se ne parla, però poco in questa fase viene fatto sotto questo aspetto. Posso portare un esempio: in una zona industriale c'è un servizio pubblico che magari la mattina o il pomeriggio se è utilizzato da 20-30 persone è un miracolo. Poi vediamo che vanno tutti a lavorare con la macchina, quindi alle 8 vanno in fabbrica, escono a mezzogiorno, alle 14 ritornano e alle 18 escono ancora con la macchina. Pensate quale disagio creano, sotto l'aspetto della viabilità e della salute.

Bisogna allora investire un po' di più su questo, fare della promozione, dell'informazione. Io ho un pizzico d'invidia per i pesaresi quando vediamo che vanno con la bicicletta: da

noi non c'è il costume di usare la bicicletta, pur se abbiamo la pianura. E' un costume su cui dobbiamo tutti insieme lavorare per cercare di far migliorare sotto questo aspetto, quindi un invito anche all'assessore all'ambiente a sensibilizzare i Comuni sotto questo aspetto.

Non abbiamo quindi alcun problema a votare questi due atti, perché sono stati messi nella condizione di essere funzionali. Prima di concludere vorrei dire che noi votiamo a favore, però ci riserviamo di esprimerci definitivamente alla fine del dibattito, verificando che non cambi niente. Invitiamo il Presidente D'Ambrosio a far sì che una volta per tutte questi presidenti delle Province siano presenti alle riunioni. E' la seconda volta che mi capita, l'altra volta eravamo insieme con l'assessore Agostini: la Provincia di Macerata si era lamentata di essere stata la più penalizzata, sono arrivati i fax, le lettere, le telefonate, chiama l'"amico dell'amico" e abbiamo recuperato 3.000 chilometri. Se invece c'è una presenza costante, se li vediamo fisicamente e possiamo confrontarci, è più utile questo metodo che leggere le cose sulla stampa. Quindi piangere oggi sulla stampa, come fa Pesaro contro la Giunta regionale è come ciò abbiamo sentito oggi alla televisione in merito al problema dei bagnini, che riferendosi alla tassa sul demanio, hanno detto "Oggi il Governo ce l'ha tolta, però fra sei mesi forse ce la rimetterà". Se l'ha tolta così è, non serviva fare la manifestazione questa mattina.

Quindi un invito ai presidenti e un po' a tutti a speculare meno su queste problematiche, dando invece contributi in maniera seria, perché questo è un argomento che riguarda tutta la collettività marchigiana.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Massi.

FRANCESCO MASSI GENTILONI SILVERI. Il piano dei trasporti suscita grandi attese presso soprattutto gli utenti, presso i cittadini marchigiani che aspettano dallo stesso una risposta di servizio che da altre parti vivono con ansia. Vediamo cosa è avvenuto in questi giorni per quanto riguarda i treni. Apprezzo anche lo sforzo che i componenti dell'Esecuti-

vo hanno fatto, ma ci sono ancora tratte scollegate con la grande viabilità ferroviaria. Questo per dire come si attende che il problema dei trasporti sia affrontato definitivamente, con convinzione, dal punto di vista veramente dell'ottica sociale. E' chiaro che un piano dei trasporti, come precisava il collega Brini le cui valutazioni condivido totalmente, è diretto agli operatori, alle imprese, agli utenti, agli enti locali, agli imprenditori, al commercio, alla scuola, quindi è uno di quei piani che segnano un passaggio epocale nella legislatura. Queste attese oggi si concentrano sulla proposta che abbiamo ascoltato dall'illustrazione della relatrice Benatti.

Quale riflessione fare? Intanto da cittadino maceratese sono onorato di essere destinatario di una lettera del presidente della Provincia Pigiapoco, il quale si ostina a non convocare mai — non so cosa avvenga nelle altre Province: se non lo fanno sbagliano anche gli altri lungimiranti presidenti delle nostre Province, i “quattro moschettieri” che i Ds annoverano nelle loro fila — i consiglieri regionali, nella Conferenza delle autonomie, quasi che la presenza del consigliere regionale, come osservatore e non come avente diritto al voto, fosse un fastidio nelle fasi di programmazione. Avevo addirittura presentato una proposta di legge per integrare la legge sulla programmazione, per rendere obbligatoria la presenza dei consiglieri regionali. Questo non è avvenuto e oggi il presidente Pigiapoco, tramite un appello pubblico, si rivolge a noi consiglieri regionali eletti nella provincia di Macerata, per portare una riflessione qui, che da parte mia non vuol essere assolutamente campanilistica. Tra l'altro sottolineo che di fronte allo squilibrio di chilometraggio, di linee che la provincia di Macerata ha sofferto negli ultimi anni, oggi siamo ad un recupero notevole. Quindi credo che la provincia di Macerata può essere soddisfatta, perché c'era un gap da sanare rispetto al passato, e oggi, come cittadino maceratese, sono pienamente soddisfatto.

C'è un'attesa per quanto riguarda i bandi, perché è chiaro che questi bandi per i quali spero che ci sia un appello adeguato, dovrebbero essere il passaggio, la svolta per la qualità, verso servizi più moderni, quindi efficienza

delle macchine, efficienza dei siti, efficienza dei punti nodali, efficienza della programmazione, della comunicazione, dell'offerta. Speriamo quindi che ci sia una competizione che porti alla qualità: in questi casi la competizione deve portare alla qualità. Sono quindi anch'io in attesa di conoscere i bandi, per capire come una sana competizione possa darci quella qualità che aspettiamo.

Il mio gruppo è orientato al voto favorevole, ho presentato un emendamento, perché il cambiamento di alcuni periodi letterali che ha operato la IV Commissione ha suscitato quell'ansia che il presidente della Provincia di Macerata ha sollevato, ma che anche altre Province hanno sollevato. C'è la preoccupazione che il computo ragionieristico degli utenti, quindi di coloro che prendono il biglietto possa, in futuro, essere il parametro su cui basare benefici e corrispettivi.

L'emendamento che ho proposto aggan- cia questa analisi statistica alla densità del territorio servito. E' chiaro che è un accertamento che si farà. D'altronde condivido l'ordine del giorno presentato dalla collega Amati, che nei contenuti è appunto condivisibile e mi rendo conto che cerca di sanare ideologicamente il problema che è stato accennato, però credo che si possa fare uno sforzo per rendere quel periodo...

STEFANIA BENATTI. Leggilo meglio.

FRANCESCO MASSI GENTILONI SILVERI. Può darsi che l'abbia letto male, quindi parlo del mio, così non sbaglio.

Il cambiamento che voi avete operato nella IV Commissione ha suscitato perplessità e lo sapete, perché avete avuto lettere, appelli pubblici di categorie. Non ho visto quello degli utenti, però mi pare che siano ancora distanti, gli utenti, dall'analisi di questo atto, forse non ci sono state associazioni degli utenti che si sono informate su questo atto, ma avranno modo di conoscerlo. Comunque, se non viene accolto il mio emendamento — di solito è così, perché la maggioranza si blinda — chiederò che vi sia una riflessione, senza rinvii tattici e strategici, per rendere almeno chiaramente quello che il legislatore vuole, perché quando ho

parlato con i colleghi della maggioranza tutti hanno detto “la nostra intenzione va nel senso che dici tu”, però dalla scrittura questo non emerge, quindi troviamo il modo letterale per rendere chiaramente la volontà, ma se questa non c’è la perplessità rimane. Spero che ci sia una riflessione per chiarire che non può essere solo la quantità dei biglietti pagati lo standard su cui basare l’erogazione dei corrispettivi. Questo non può essere per quelle zone interne, disagiate, non servite o poco servite, per le quali il trasporto pubblico locale è un servizio sociale.

C’è scritto nelle premesse del piano, quindi do atto agli estensori politici e tecnici di avere capito questo valore, non avevo dubbi, però su questa specifica esposizione introdotta all’ultimo momento c’è questa perplessità.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ricci.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GILBERTO GASPERI**

ANDREA RICCI. Con questo atto compiamo un ulteriore passo in avanti per la realizzazione di un percorso lungo di riforma del trasporto pubblico locale che questa maggioranza iniziò fin dalla precedente legislatura. Una riforma del trasporto pubblico locale che era assolutamente necessaria per dare al nostro sistema quella coerenza, quella razionalità che per troppo tempo era mancata.

Con questo atto noi confermiamo e diamo gli strumenti per realizzare i principi ispiratori fondamentali di quella riforma, in primo luogo uno sforzo forte e deciso per una piena integrazione delle tipologie del trasporto pubblico locale, integrazione all’interno del settore su gomma e integrazione tra gomma e rotaia, superando le tante, troppe sovrapposizioni che comportavano e purtroppo ancora, in parte, comportano, sprechi di risorse e scarsa qualità dei servizi ai cittadini.

Un secondo principio che questo atto conferma e rende attuabile concretamente, è relativo al riequilibrio territoriale del sistema dei trasporti pubblici locali, perché non c’è dubbio che la nostra regione ha sofferto e

tuttora soffre di una profonda disparità di servizio nei confronti dei cittadini residenti in aree diverse delle Marche: disparità tra i servizi di trasporto pubblico locale che sono a disposizione dei cittadini che abitano nelle aree interne e montane e quelli della costa; disparità anche lungo l’asse nord-sud della regione, a seguito dello sviluppo e del retaggio storico attraverso cui questa nostra regione si è evoluta.

Un terzo principio che trova piena conferma e attuazione è quello della razionalizzazione della gestione attraverso la tendenziale unificazione aziendale a livello di bacino, perché attraverso questo strumento noi diamo una concreta modalità operativa alla realizzazione dei due principi generali che prima indicavo. Questo è un atto significativo e importante, che prelude, ormai, alla piena conclusione di questo lungo processo di riforma iniziato all’inizio della precedente legislatura regionale.

Accanto all’atto amministrativo abbiamo anche una proposta di legge che riapre la questione su quali strumenti concreti, operativi, di attuazione questi principi dovranno trovare realizzazione.

Questo processo iniziò nel 1996-97 sulla base di una normativa nazionale, il famoso “decreto Burlando” che dava un’unica possibilità di concreta attuazione di questi principi. Questa unica possibilità era la trasformazione del regime concessorio in contratti di servizio, attraverso l’espletazione di gare europee. Noi, come Rifondazione comunista criticammo allora, a livello nazionale, questa scelta, perché il meccanismo della gara introduce all’interno di un servizio pubblico essenziale, la logica privatistica e apre la strada ad una potenziale privatizzazione del trasporto pubblico locale.

Il trasporto pubblico locale è un servizio essenziale, un bene comune, per usare un linguaggio molto pregnante oggi, che deve rispondere a logiche non esclusivamente economiciste. Non può essere soltanto il principio dell’efficienza economica, tanto meno quello del lucro e del profitto, a orientare la programmazione e la gestione del trasporto pubblico locale. Quei principi generali che prima indicavo — l’integrazione tra la tipologia dei vari vettori di trasporto, il riequilibrio terri-

toriale — sono già di per sé estranei a una logica puramente economicista, bisogna tener conto che il trasporto pubblico è un servizio sociale che deve rispondere, oltre che a criteri di efficienza economica, innanzitutto a criteri di efficienza sociale di pari opportunità tra i cittadini.

Per questo abbiamo sempre ritenuto che il meccanismo della gara, l'esclusivo meccanismo della gara non fosse d'aiuto alla realizzazione di questi obiettivi, tuttavia allora vi era un obbligo di legge nazionale, non vi erano altre possibilità per le Regioni e gli enti locali, di gestione del trasporto pubblico locale. Oggi siamo di fronte ad uno scenario diverso, perché il decreto legge collegato alla manovra finanziaria introduce per tutti i servizi pubblici locali, compreso quello dei trasporti, una pluralità di modalità di gestione, al cui interno, oltre alla gara è presente anche la modalità dell'affidamento diretto a società interamente pubbliche o a prevalenza pubblica.

E' vero che in Parlamento è in discussione, nel decreto delega ambientale, anche lo stralcio del trasporto pubblico locale da questa normativa generale sulle forme di gestione dei servizi pubblici locali; ci auguriamo che non sia così e che quindi il Parlamento possa riconfermare, anche nel decreto delega ambientale, quanto previsto dal decreto legge collegato alla manovra finanziaria, dando la possibilità a Regioni ed enti locali di scegliere, sulla base dei propri orientamenti politici e gestionali e delle caratteristiche del servizio, le forme migliori attraverso cui erogare il servizio stesso, quindi di scegliere tra la gara, l'apertura piena, totale, integrale al mercato, oppure la modalità della gestione pubblica.

Credo che allora fu compiuto un clamoroso errore da parte del Governo di centro-sinistra quando impose, per obbligo, l'esclusivo strumento della gara, travalicando anche competenze che non possono che vedere un ambito di autonomia delle singole realtà e comunità territoriali. Oggi questo errore in parte viene superato e noi dobbiamo prenderne atto.

Per questo la proposta di legge che è stata presentata allegata al programma triennale dei servizi di trasporto pubblico, introduce la possibilità di una proroga delle attuali concessioni

anche in assenza dell'avvio dei bandi di gara da parte delle Province, a differenza di quanto, non essendoci ancora la nuova normativa nazionale, eravamo obbligati a fare in sede di assestamento di bilancio.

E' una proroga che servirà, nel caso in cui l'attuale normativa prevista nel decreto legge collegato alla manovra venga confermata, a costruire una eventuale ipotesi alternativa a quella finora perseguita dell'obbligo della gara, consentirà di avere il tempo necessario per elaborare strade alternative diverse, per lasciare comunque alle Province, che saranno i soggetti che dovranno materialmente portare a compimento questo processo, la possibilità anche di forme di gestione diverse e alternative, come l'affidamento diretto a società pubbliche o a prevalenza pubblica, perché non dobbiamo dimenticare che l'introduzione del meccanismo di gara in qualche modo segna un mutamento di carattere strutturale, in larga parte irreversibile nel sistema. Introducendo questo principio può darsi che nulla cambi rispetto alla situazione attuale oggi, ma non sappiamo quello che può succedere nel corso del tempo.

Di conseguenza la nostra posizione è che, fermi restando i principi che dicevo prima, tra cui quello della necessaria unificazione aziendale a livello di bacino per la gestione del sistema integrato di trasporto, occorrerà, se la normativa nazionale ce lo consente, procedere verso una pluralità di scelte riguardanti le forme di gestione. E' questo il senso della proposta di legge allegata.

Noi riteniamo, quindi, che non sarebbe politicamente giusto, né condivisibile da parte nostra, che di fronte ad una normativa nazionale che prevede anche la possibilità dell'affidamento a società pubbliche o a prevalenza pubblica, la nostra Regione, governata da una maggioranza di sinistra e di centro-sinistra, decidesse, al contrario, di restringere il campo e di obbligare alla gara. Non sarebbe politicamente comprensibile, né rientrerebbe negli orientamenti politici generali non solo di Rifondazione comunista, ma dell'intero centro-sinistra oggi. Fermi restando quei principi, fra cui quello dell'unificazione aziendale, nel caso in cui la normativa nazionale venisse confermata anche dal decreto delega ambientale, penso che tutti

insieme dobbiamo trovare la soluzione che consenta anche forme di affidamento del servizio diverse da quelle proprie ed esclusive della gara.

In questo senso credo, in ogni caso, che la scelta di produrre la proroga svincolata dall'avvio delle procedure di gara sia stata una scelta saggia e ponderata che il Consiglio regionale deve confermare.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Pistarelli.

FABIO PISTARELLI. L'atto che ci apprestiamo a votare è un atto dovuto e arriva comunque in ritardo, perciò un completamento di percorso che ha avuto faticosi passaggi. Viene dalla precedente legislatura e su impulso del quadro nazionale, che con il "decreto Burlando" ha modificato l'assetto del trasporto pubblico locale.

L'atto è debole in alcuni punti, pertanto la svolta non è ancora compiuta. Dirò subito quali.

Sappiamo, per avere letto sulla stampa un dibattito su queste questioni, ma anche perché ce ne siamo occupati personalmente — in più di un'occasione ho avuto modo di proporre atti ispettivi su questo — che il rapporto con la società che gestisce il sistema di trasporto su ferro, le ex ferrovie dello Stato, ora Trenitalia, è difficile, per usare un eufemismo. Le Marche stanno perdendo tratte, linee, percorrenze fondamentali, strategiche, perché parliamo anche di linee importanti: il taglio dell'Eurostar, che compie la linea Adriatica nel suo complesso, è di rilevanza interregionale ed è assolutamente doloroso e inaccettabile. Ancora questa questione è aperta. Ma stiamo parlando anche della difficoltà della intermodalità, cioè di orari che ancora, malgrado la riforma sia datata, non coincidono, non riescono a mettere in relazione la gomma con il ferro, cioè la possibilità di una mobilità effettivamente moderna e adeguata ai tempi. Quante questioni sono ancora aperte relativamente alla possibilità di muoversi tra città e città delle Marche perché l'autobus non coincide con gli orari ferroviari, oppure gli stessi orari ferroviari non coincidono con le esigenze del lavoro e i riti di lavoro, gli orari di

ingresso e di uscita. Molte sono le segnalazioni che io ricevo e ho ricevuto, nel recente passato, relative a queste difficoltà.

Su questo capitolo, che è dedicato alla rete ferroviaria, mi pare che le parole spese siano deboli. Poteva essere scritto e anche fatto di più. So che ci sono stati incontri, colloqui, contatti che penso proseguiranno, ma sicuramente possiamo prendere posizioni più decise e ferme, in questo senso. E anche qui, nel nostro documento di programmazione triennale, ci doveva essere scritto, doveva essere inserito un passaggio anche in questo senso, cioè le criticità del sistema e le azioni positive per risolvere queste criticità.

Vanno avanti altre debolezze. Le risorse, se agganciate al sistema di contribuzione legato al numero di biglietti emessi, non garantiscono quell'equilibrio a cui anche i colleghi di maggioranza si sono riferiti, la stessa relatrice, lo stesso consigliere Ricci. Il riequilibrio, cioè, tra costa e montagna, perché la metà del nostro territorio marchigiano è classificata come montana, quindi disagiata. E' chiaro che quelle parti non sono aiutate da questo sistema, perché il trasporto pubblico locale non può essere visto sotto un profilo economicistico in maniera secca. Quel trasporto pubblico locale deve essere considerato un costo sociale che tutti dobbiamo garantire.

Il ritardo sui sostegni e le realizzazioni del sistema del traffico e dei parcheggi per quanto riguarda le aree urbane: abbiamo un elenco dove si indicano le azioni che sono state compiute e quelle da compiere e vediamo che nei comuni, anche in quelli capoluogo, ci sono opere che sono partite molti anni fa e che ancora vedono a fatica il termine di realizzazione; opere di parcheggio importanti, opere nelle quali si sistema e razionalizza un traffico urbano che è fondamentale per l'economia di quelle città. Quante volte i cittadini marchigiani preferiscono, magari, luoghi dove c'è comodità di parcheggio piuttosto che i centri cittadini e perciò preferiscono andare nei luoghi dove non ci sono queste difficoltà di mobilità con l'auto e pertanto spostano la loro attenzione, anche sotto un profilo di lanci commerciali, fuori dalle città, penalizzando la piccola impresa commerciale, la media impresa commerciale

che ha sede, molto spesso, nei nostri centri storici? Tra l'altro bellissimi, stupendi, ma che tante volte sono isolati rispetto ad un contesto complessivo?

Questi sono i punti di debolezza del piano dei trasporti.

Ci sono anche soddisfazioni per vedere affrontata e finalmente posta a soluzione la questione degli impianti a fune, legata poco alla mobilità del trasporto sic et simpliciter inteso, ma legata molto fortemente a quella questione del riequilibrio tra costa e montagna, perciò quella questione dell'aiuto effettivo e delle azioni positive per il nostro entroterra. Lì però registriamo che, soprattutto in Commissione, c'è stato un grosso lavoro in questo senso, per recepire, tra l'altro, appelli che sono intervenuti direttamente. Ricordo la nostra mozione, a firma anche dei colleghi Massi e Brini, che, sia pure molto faticosamente, alla fine è stata portata in discussione in quest'aula e accolta, perché spinta dal territorio, dalle esigenze locali delle comunità che sono interessate dall'ammodernamento di quegli impianti. Vedo con soddisfazione che è stato inserito questo argomento con equilibrio e con la giusta ponderazione, perché se si fosse trattato di un intervento lesivo di concorrenza è chiaro che sarebbe stato impossibile da realizzarsi; se si è invece di fronte, come giustamente è stato considerato, a un intervento per quel tipo limitato di utilizzo, per realtà locali svantaggiate, è allora chiaro che può inserirsi legittimamente nel meccanismo di finanziamento.

Sui bandi il rinvio e la dilazione penso sia un'opportunità di ulteriore approfondimento. Il meccanismo previsto dal quadro nazionale deve essere calato nelle nostre realtà. Mi pare che siamo abbastanza avanti nell'aver considerato una realtà particolare come la nostra che è pubblico-privata, ma che comunque vede nel pubblico, giustamente, una storica attenzione a questo tipo di interventi nel trasporto locale e di soggetti attuatori del servizio.

Mi pare che questa richiesta di dilazione e l'accoglimento sia un'opportunità. Ecco perché leggiamo, nel complesso, favorevolmente la programmazione che viene posta in essere, perché ha trovato dei punti di equilibrio anche per quanto concerne altri atti, anche lì dovuti,

che però ritardavano, come quelli del riconoscimento, della restituzione di chilometri per quanto riguarda, per esempio, la provincia di Macerata. L'interrogazione a mia firma aveva già avuto una risposta positiva da parte della Giunta e questo piano realizza questo impegno che vi era già stato dall'anno precedente, non è stato preso solo da ultimo, solo che ritardava per motivi che non sappiamo, ma che finalmente sono stati superati.

Questo è il quadro, un quadro che non ci lascia assolutamente soddisfatti, anzi le debolezze sono molte. Sicuramente cogliamo gli aspetti positivi, cioè il fatto che istanze importanti siano state accolte. Questi aspetti positivi spero continuino nella riflessione sulla questione dei bandi, sulla questione dell'affidamento a regime del servizio di trasporto nel sistema locale, per quanto riguarda quei nodi che ho indicato come deboli.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Amati.

SILVANA AMATI. Anch'io voglio ribadire, a premessa del mio intervento, la piena conferma alla fiducia del lavoro fin qui compiuto dall'assessore Amagliani, che peraltro non da lungo tempo copre questa funzione così rilevante e che porta, come ha detto il consigliere Benatti poco fa, a compimento, con questo atto, un percorso lungo, iniziato anni addietro, di cui noi, in particolare, portiamo la responsabilità, perché è evidente che la legge del 1999 è stata votata da quei colleghi che, come me, erano in Consiglio. Lo dico per giusta e corretta puntualizzazione rispetto ai problemi che mi sento, a differenza degli altri, comunque di evidenziare.

Infatti credo che quando votammo la legge nel 1999, lo spirito che ci animava era quello che qui è stato più volte ricordato, che peraltro è segnato, in particolare, da quei colleghi che chiedevano il riequilibrio e che aveva trovato in tutti noi una grande disponibilità.

Certamente voteremo questo atto, quindi credo che l'intervento che sto facendo e l'ordine del giorno che ho presentato insieme al collega Avenali, non vengano male interpretati. Noi riteniamo che vada oggi sollevato un

problema, che peraltro l'assessore ben conosce e noi riconosciamo la piena fiducia per le cose fin qui compiute. Va ricordato che in questo settore le risorse sono rimaste quelle di otto anni fa, che i prezzi al chilometro, sia per l'urbano che per l'extraurbano sono, nelle Marche, i più bassi d'Italia. La coperta insomma è corta e di questo non credo che oggi non si debba parlare. Voglio fare un esempio. Nella provincia di Grosseto, per l'extraurbano vengono pagate 2.497 lire a chilometro. Noi, nelle Marche abbiamo prezzi ovunque più bassi e i più bassi sono quelli della provincia di Ancona dove si pagano 2.178 lire a chilometro, contro le 2.472 di Macerata, le 2.466 di Pesaro, le 2.304 di Ascoli Piceno. nell'elenco che ho fatto voi vedete che comunque, nella ripartizione per chilometro, per motivi per me inspiegabili — può darsi che io non sia sufficientemente informata — al chilometro ad Ancona si pagano molte lire meno che nelle altre parti della provincia. Questo vale anche quando, dalle questioni dell'extraurbano, guardiamo a come si affronta, nelle Marche, il problema dell'urbano. Tenete conto che a Firenze si pagano 4.175 lire a chilometro, mentre nella città di Ancona, capoluogo come Firenze, facendo un confronto di territori, il contributo è di 3.600 lire, anche qui una cifra sostanzialmente differente.

In questo campo, in altre regioni, per le città capoluogo esiste anche un'attenzione diversa rispetto ai chilometri. Io non dico che sia meglio, pongo il problema, nel senso, ad esempio, che a Perugia, città certo non più grande di Ancona, l'assegnazione del chilometraggio è di 7 milioni di chilometri contro i 3,5 della città di Ancona. Questo perché troppe volte si è detto di un disavanzo, di una differenza, di una sperequazione che forse c'è, ma quello che vorrei segnare è la coperta troppo corta per tutti, che offre problemi ovunque.

Credo non sia irrilevante ricordare che solo nel 2002, nella relazione della Corte dei conti regionale è stata presa in considerazione proprio la questione trasporti, con una valutazione molto positiva quanto al servizio che le marche hanno e con una segnalazione altrettanto importante relativa alla inadeguatezza delle risorse, che certo è un problema che ci riguarda complessivamente. Oggi, nel piano 2003-2005

verifichiamo, peraltro, lo sfumarsi di alcuni criteri, forse in alcuni casi appena applicati: mi riferisco al criterio, importante, del rapporto popolazione-territorio. Inoltre alcuni di questi criteri, appena applicati, applicati in parte, risultano comunque fermi, almeno quanto alla popolazione, al censimento del 1999, mentre altre cose sono successe in questi anni. Così come, un altro punto è bene aver presente: la diversità nella ripartizione delle risorse da azienda ad azienda, che non trova chiare modificazioni e comunque, nell'ottica del contenimento dei costi credo che vada segnalato un punto essenziale: una verifica che noi chiediamo si compia. Probabilmente sarà già stata fatta, ma io voglio porre all'attenzione del Consiglio la certezza che non ci siano aziende, nelle Marche, i cui costi siano tutti a carico della Regione.

Ripeto, nel mio intervento non c'è — vi prego di crederlo — nessuno spirito di campanile né di contrapposizione territoriale. E' molto facile parlare di questo per non affrontare i problemi, quindi non vorrei che ci fosse questa volontà per non affrontare i problemi che restano, ma credo che sia evidente, almeno per quanto attiene la provincia di Ancona, che l'applicazione della legge 99? giusta rispetto alla volontà che avevamo di sancire un riequilibrio, determina però, nella pratica, una sperequazione che per il nostro territorio risulta particolarmente pesante.

Voglio fare, anche qui, un confronto con i dati che sono nell'atto in esame che, ripeto, voterò. Faccio un confronto rispetto al chilometraggio dell'extraurbano, perché non si può fare di ogni erba un fascio, quindi è chiaro che le questioni vanno paragonate per omogeneità. Il confronto che faccio con Macerata lo faccio per similitudine, non per chiedere penalizzazioni di quella parte. Rispetto all'extraurbano, nella provincia di Ancona, oggi siamo su 8.370.000 chilometri, per un importo di risorse di 9.400.000 euro, contro un chilometraggio assegnato alla provincia di Macerata di 7,5 milioni di chilometri circa, per un importo di 9.490.000 euro. Salta agli occhi, nei dati che avete nel tabulato, che l'extraurbano di Ancona, sancito dal documento che votiamo, ha una dotazione di un milione di chilometri in

più, con poco meno risorse di quelle che sono assegnate alla provincia di Macerata per un milione di chilometri in meno ed è chiaro che un milione di chilometri vuol dire almeno 25 unità di persone, vuol dire almeno 25 mezzi in più, vuol dire almeno 400.000 litri di gasolio. E' chiaro quindi che si pone un problema, per noi, rispetto alla funzionalità, alla possibilità di corrispondere al piano, così come esso è stato inteso. Sarebbe quindi opportuno ragionare, in un futuro, per svincolare il corrispettivo a chilometro, forse legando meglio le risorse alla ottimizzazione del servizio, piuttosto che al chilometraggio stesso.

Ripeto ancora: non credo che si debba leggere questa sottolineatura delle problematiche che nascono dalla provincia di Ancona come una volontà di sollecitare problemi rispetto alle altre parti del territorio, ma credo che sia giusto che non solo il colleghi della provincia di Ancona ma anche gli altri si facciano carico delle questioni che l'ipotesi messa in campo nel 1999 ha rilevato rispetto all'equilibrio, tenendo conto delle esigenze di tutti i territori, anche del nostro.

per questo insieme al collega Avenali ho preparato un ordine del giorno, che sono disponibile a modificare, perché non mi serve presentare per dire che l'abbiamo fatto, mi serve capire se può trovare, rispetto alle cose dette, un'attenzione da parte dell'aula. E' chiaro che quando c'è scritto "31 giugno" si intende "30": anche qui, modificando di mese in mese si ha poi il senso della irrealtà che spesso sta nelle nostre carte.

In questo ordine del giorno noi chiediamo alla Regione di fare alcune azioni, "al fine di verificare l'opportunità di rivedere i criteri" o di rivedere l'atto del 1999, comunque farsi carico dei problemi che qui ho citato, perché non è utile dire solo "ad Ancona si è avuto troppo in passato". Io sono convinta che l'assessore sarà in grado appieno non solo di valutare ma anche di rispondere positivamente alle questioni che ho posto, che non sono le questioni poste da una parte del territorio, ma questioni che riguardano complessivamente un'equità che, per essere ristabilita, deve avere occhio a tutto, anche alle realtà più grandi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Procaccini.

CESARE PROCACCINI. Oggi non siamo nella necessità di piantare bandierine a favore di questa o quella provincia, perché secondo noi il programma triennale del trasporto pubblico locale deve definire in maniera ulteriore la programmazione regionale, d'intesa con le Province, le parti sociali e con tutti i soggetti e da questo punto di vista voglio esprimere un apprezzamento per il lavoro della Giunta ed anche dell'assessore Amagliani. Il "decreto Burlando" obbligava le Regioni ad affidare a gara la gestione del trasporto pubblico, quindi si accelerava, in definitiva, la privatizzazione del trasporto, ma la gara europea prevedeva e prevede la possibilità di una privatizzazione internazionale. La Regione Marche, con la legge 45 del 1998 ha cercato di governare questo processo, un processo di passaggio dal regime concessorio a quello del contratto di servizio sulla base dei bacini di traffico.

La legge 45/98 inoltre, non ha previsto la gara subito, come il "decreto Burlando" prevedeva e dava la possibilità, ma quella legge regionale ha previsto un periodo transitorio di cinque anni prima di andare a gara. Questo periodo scade il 31.12.2003, tra un mese. Perché questa norma transitoria? In primo luogo per mantenere l'occupazione, perché, colleghi che volete il liberismo a tutti i costi, dovete sapere che una gara ieri, ma anche una gara oggi, spazzerebbe via, o avrebbe spazzato via, anche le ditte private, soprattutto le ditte private ed anche quelle pubbliche, con grave nocumento per l'occupazione. In secondo luogo, proprio per prevenire questo fatto si doveva far compiere una fusione tra imprese pubbliche ed imprese private e costruire una società a maggioranza pubblica che avrebbe potuto competere, con qualche possibilità di successo, in una gara per l'affidamento della gestione totale del trasporto regionale.

Purtroppo questo fatto non è avvenuto, non per responsabilità istituzionale, o non è avvenuto del tutto. Oggi una gara europea siffatta, prima di tutto spazzerebbe via i soggetti privati del trasporto delle Marche. Ma oggi può esistere una possibilità nuova, si apre un

altro scenario. l' articolato della legge finanziaria in discussione, su pressione di un movimento vasto, che non vuole la privatizzazione dei trasporti e dei servizi pubblici prevede la doppia possibilità: quella delle gara, che non viene esclusa, ma anche quella dell' affidamento diretto da parte delle Province, a soggetti misti, a maggioranza pubblica o totalmente pubblici.

Questi snodi istituzionali, che vanno chiariti e definiti, vedono comunque nelle Province gli attori principali della gestione.

Occorre prevedere uno stop, come fa la proposta della Giunta con un atto amministrativo complessivo, di tipo tecnico e non solo, accompagnato da una proposta di legge. Uno stop ed una pausa alla gara: a questo punto è doveroso. Ciò, per noi, non significa né sconfessare il capitolato tipo per l' eventuale gara, se non sarà data questa possibilità di cui dicevo, né tanto meno l' accordo con i sindacati e con le parti sociali, che a questo punto diventano essenziali anche per il futuro scenario. Al contrario, uno stop deve prevedere la possibilità di un affidamento diretto, soprattutto per permettere una visione di tipo sociale e non di tipo esclusivamente tecnocratico ed economicistico, proprio perché il trasporto pubblico, a differenza anche degli altri servizi, è un trasporto essenziale, soprattutto per le aree interne, per quelle aree più svantaggiate che proprio una visione di tipo liberista fa sì che vedano venir meno molti servizi, dalle cabine telefoniche a molti servizi di interesse pubblico.

Quindi i Comunisti italiani a tale proposito sono nettamente contrari alla privatizzazione della gestione dei servizi pubblici e collettivi ed è anche per questo che abbiamo presentato una proposta di legge per la gestione esclusivamente pubblica del ciclo delle acque. E' anche in questa logica di tipo sociale che si deve agire per il trasporto regionale, perché anch' esso è un servizio pubblico essenziale.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Tontini.

ROBERTO TONTINI. Ci accingiamo a varare un atto di rilievo per la politica dei trasporti della nostra regione, un atto che sta per

coronare un lungo percorso di riforme che ha caratterizzato negli anni precedenti l' attività di questa nostra regione e che prende le mosse dalla riforma nazionale del trasporto, dalla cosiddetta "legge Burlando". Obiettivo di questa legislazione nazionale e, di conseguenza, di tutto il lavoro svolto negli anni precedenti dalla nostra Regione è quello di procedere ad un ammodernamento nella gestione del servizio dei trasporti nel nostro paese, ad una integrazione delle varie forme di trasporto presenti nel nostro paese, ad una gestione di maggiore trasparenza del sistema dei trasporti, cosa anche questa di rilievo sotto due aspetti. Primo, pensiamo a quanto questo settore abbia vissuto travagli derivanti da aspetti di non trasparenza, ma anche a quanto questa non trasparenza abbia pesato enormemente, fortemente anche rispetto alla qualità, efficacia ed efficienza nella gestione di questo servizio. E' chiaro che un paese moderno non può prescindere da un moderno sistema di trasporto pubblico. Questo prevedeva la "legge Burlando" voluta dal centro-sinistra, questo è il lungo percorso che ha caratterizzato, in termini di riforma, i lavori di questa nostra Regione nel perseguimento di un' idea di fondo: la necessità di razionalizzare il sistema dei servizi della nostra regione caratterizzato da una miriade di gestioni di varia natura e di vario tipo, con concessioni che erano la forma prevista nel sistema dei trasporti del nostro paese, con gestioni di linee molto spesso parcellizzate ma ancora di più — cosa grave — molto spesso doppioni e in alcuni casi non rispondenti alle reali esigenze della domanda dell' utenza. Questo, dovuto proprio al fatto che la caratterizzazione nella gestione di questo settore era determinata dalla concessione delle linee che diventavano patrimonio esclusivo del gestore, su cui non si riusciva a mettere mano in termini di una reale programmazione.

La riforma avviata dalla nostra Regione ha teso da un lato a riequilibrare, per certi versi, il servizio in tutto il territorio regionale, ma ha teso soprattutto ad innescare un processo di adeguamento delle imprese che gestivano e gestiscono ancora questo servizio nella nostra regione, nello spirito di fare in modo che questo percorso avviato con la riforma lavorasse nella direzione di rendere più competitive, più all' al-

tezza di gestire il servizio, sia le imprese pubbliche sia quelle private che gestivano e ancora gestiscono questo servizio. Un lavoro ed un percorso che tendeva a dire “andiamo nella direzione di omogeneizzare, semplificare, razionalizzare il numero delle imprese, tendenzialmente portandole a gestire su scala provinciale con una unica impresa. Questo con l’obiettivo di rendere più razionale la programmazione, più efficiente la distribuzione del servizio sul territorio eliminando i doppioni e puntando molto sulla efficacia del servizio.

Con questo piano andiamo ulteriormente ad applicare la coda del piano precedente, che prevedeva il riequilibrio dei chilometraggi tra le singole province, quindi applichiamo l’ultima parte di riequilibrio previsto nella legge precedente. Fatto di equità, importante, ma che ha sollevato alcune perplessità relativamente al metodo attraverso il quale questo riequilibrio era stato determinato nel passato, cioè sulla base della conoscenza dei dati dei quali si era in possesso. Con questo piano si dice che si dà seguito — non poteva essere diversamente — a quel riequilibrio, ma si dice anche che in corso d’opera, nel momento in cui avremo — questo piano ce lo permetterà — una ulteriore mole di dati che ci permetta di verificare sul piano dell’efficacia e dell’efficienza il riequilibrio applicato, andremo a rivisitarlo, rivalutarlo e come tale entrare nel merito di una migliore e più adeguata e razionale distribuzione dei chilometri. Questo nel rispetto e nella salvaguardia sia dei centri ad alta densità abitativa, sia dei centri a bassa densità abitativa, quindi con l’obiettivo di rendere fruibile dagli utenti, quindi dai cittadini di tutto il nostro sistema regionale il trasporto pubblico, sia locale che extraurbano.

Abbiamo in quest’ultima fase di definizione del piano, dovuto fare i conti con una modifica nazionale, apportata con un emendamento alla finanziaria. Mentre precedentemente si obbligava le Province ad affidare solo attraverso il meccanismo della gara l’individuazione dei soggetti gestori del trasporto su scala locale, ora si sono introdotte tre forme per addivenire alla individuazione del conferimento. Questo ha comportato, dopo una lunga discussione, la scelta di presentare una

proposta di legge che non sospendesse i termini per fare le gare, ma allungasse di sei mesi la possibilità, per le Province stesse, di addivenire alle gare. Questo proprio per dare maggiore tempo di valutazione e maggiore chiarezza rispetto alle novità che venivano apportate a livello nazionale.

Quindi con questa proposta di legge, da questa maggioranza viene riconfermata la linea generale che era stata alla base di tutto il percorso di riforma ed oggi le province, se vogliono, una volta approvato il piano potranno da subito addivenire alle gare oppure avranno tempo, entro la fine di giugno, per poterle espletare.

Va detto quali sono le tre forme e credo che su questo dovremmo fare anche una valutazione di natura politica. Le tre forme previste, in realtà per la nostra regione sono comunque un se vogliamo continuare a perseguire l’obiettivo di razionalizzare e fare in modo che il nostro sistema di trasporto pubblico e privato diventi qualche cosa di unico su scala provinciale e capace di poter competere con l’esterno, quindi se vogliamo potenziare le possibilità sia per le nostre imprese pubbliche che attualmente gestiscono i servizi, che per quelle private che lo stanno facendo, dando la possibilità di essere competitive e di poter gestire al meglio le prospettive. In realtà queste tre forme diventano una, perché nell’emendamento a livello nazionale si dice che può essere conferita la gestione dei trasporti o con gara a società di capitali, che è l’ipotesi generale prevista dal nostro piano di trasporto, oppure può essere assegnata in forma diretta a quelle società miste, pubblico-private, qualora i privati siano stati scelti sulla base di una gara ad evidenza pubblica, e non è il nostro caso. Oppure a gestione diretta a società pubbliche che però abbiano una serie di caratteristiche che le nostre non hanno se non in piccole realtà, e in piccole situazioni.

Nonostante questa pausa di riflessione le valutazioni politiche ci porteranno a dire che è importante, per più motivi, continuare a perseguire l’obiettivo delle gare, sia per garantirci sulla base della trasparenza dell’assegnazione della gestione di questo tipo di servizio, sia per determinare, attraverso il percorso delle gare, la ricerca della qualità e dell’efficienza della

gestione. Tutto questo garantito in termini di interessi generali e interessi dal pubblico, dal fatto che, non scordiamoci, quello che andrà a gare è il frutto dei piani di bacino che l'ente Provincia farà e nella nostra regione ha già fatto. Quindi l'ente pubblico in questo caso, sulla base del piano regionale è andato a individuare, attraverso i piani di bacino quale deve essere la distribuzione delle linee sul proprio territorio provinciale ed è quello che garantisce l'interesse pubblico, dopodiché la forma di gestione per andare a gestire quel tipo di servizio viene individuata attraverso il sistema delle gare, quindi trasparenza e ricerca di efficienza.

Chiudo nel risottolineare la filosofia, per quanto riguarda i Ds, che ha ispirato tutto questo lungo percorso, l'attività della nostra Regione e che trova oggi una importante fase conclusiva attraverso l'approvazione di questo piano per i trasporti.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Cecchini.

CRISTINA CECCHINI. La discussione che stiamo facendo è abbastanza singolare, nel senso che è stata abile, la relatrice ha enfatizzato la questione del riequilibrio di circa 500.000 chilometri, quindi sia dalle parole di Brini, che di Pistarelli, che dalla Amati, con accenti diversi, si è sentito che i consiglieri convergono sul fatto che stiamo adempiendo in modo positivo ad un orientamento che nel 1999 quest'aula aveva deciso di assumere. Ma la questione di cui stiamo parlando e che in verità divide, tanto è vero che dentro la maggioranza c'è chi dice "facciamo le gare" e chi dice "non le facciamo" che questa è una questione non irrilevante per il destino degli utenti, cioè la qualità del servizio o la tutela dei lavoratori hanno direttamente a che fare con la qualità delle gare e queste gare non sono un oggetto neutro. Non solo farle o non farle, ma come farle, perché farle al ribasso del costo del lavoro, come per il servizio ferroviario, ha poi fatto pagare, alle Ferrovie, un risultato di peggioramento della qualità del servizio; fare la gara a offerta economicamente più vantaggiosa, tenendo conto del risultato di questo nella nostra regione significa tutte altre cose.

Mentre in questa nostra discussione tutto sembra molto ovattato e tutti sembrano votare a favore, non so se sarò l'unica che voterà contro, però vorrei argomentare perché lo faccio, con un ragionamento molto semplice.

Non è un caso che i giornali sono pieni di proteste e del fatto che il capitolato d'oneri, c'è o non c'è, sia una questione di pura tenuta di maggioranza o di verifica dell'articolato del collegato della nuova legge, quasi che, come dice Ricci, lui spera che Berlusconi possa fare quello che il centro-sinistra non ha fatto. Lui spera, ma io credo che sia una mera speranza e credo che fra qualche giorno noi ci troveremo qui a discutere che, se andrà bene, riapplicheremo il "Burlando". E allora che discussione facciamo? Cioè questi tagli che dovevano stare dentro il piano di bacino non sono una variabile secondaria, quando si parla del riassetto del trasporto. Le gare dovrebbero riguardare l'intera rete di ciascun bacino, per consentire risparmi in quella sede. E' in quella sede che si ridefinisce la qualità del servizio in quella provincia e non si pregiudica l'assetto globale del servizio e le aziende già aggregate mantengono il livello di aggregazione raggiunto e possono giocarlo dal punto di vista della qualità, nel risultato della gara. O noi entriamo nel merito di queste cose, oppure rischiamo di non gestire niente e poi, come dice Tontini, "faranno le Province". Tontini dice "noi non diciamo se si fa o no il capitolato di gara, poi le Province...". Ma vi pare che sia una linea per cui la Regione fa pura cassa, fa il contratto di servizio, poi se lo paga... Ma vi rendete conto che siamo in un settore dove, a Milano, è successo qualche giorno fa l'irreparabile? Un settore nel quale il rinnovo contrattuale è fermo da due anni e non si danno risposte di alcun tipo e che questa applicazione del dato pura e semplice significa 150 persone in meno che lavorano? Questa situazione o la si gestisce decidendo che si fanno poi le gare nell'aggregazione del piano di bacino, riducendo in quella sede la quantità dei chilometri, ma garantendo l'occupazione, e allora si fanno gare che hanno qualche senso, o se prima si riduce non si sa perché, poi si taglia l'occupazione, poi non si pagano i contratti, poi alla fine si fa non si sa bene che cosa...

Perché l'assessore ai trasporti si presenta ai sindacati e dice "non sono in grado di rinnovare il protocollo perché non ho l'okay della maggioranza"? Come se fosse, questa, una questione di maggioranza... Questa è una questione che riguarda direttamente il Consiglio regionale, l'Esecutivo, la Giunta. Se l'Esecutivo e la Giunta hanno concordato — l'assessore Amagliani — che i tempi erano: a maggio 2003 il piano triennale con le intese, a luglio 2003 i piani di bacino con gli adempimenti delle percorrenze, quindi i tagli... Uno cosa deve fare? Dice "sono contrario perché sono nella provincia di Pesaro", "sono contrario perché sono nella provincia di Ancona", "sono a favore perché sono nella provincia di Macerata" o di Ascoli Piceno, ma facciamo ridere se ci mettiamo in questa collocazione. Dobbiamo riequilibrare, perché squilibrato il servizio nella regione, ma dentro un piano di tenuta del sistema del trasporto pubblico, che il piano di bacino doveva fare, ma se non lo guidiamo cosa viene fuori? Che queste scadenze sono saltate e di fatto adesso, quello che si è deciso, cioè fare i piani di bacino con le gare, non si riesce a gestire. Il problema non è chi guidava in passato, il problema è che questa avevamo detto essere la legge 45. La legge 45 scade il 31 dicembre 2003, ci arriviamo facendo una cosa — il riequilibrio — che va bene perché onoriamo un impegno, ma che va male se taglia i posti di lavoro, se non è guidato e non arriva alle gare. Non si venga poi qui a dire "lo fanno le Province", perché fa ridere e le Province non lo faranno. Come fanno le Province a fare capitoli di gara diversi l'uno dall'altro, lo fanno con l'offerta economicamente più vantaggiosa? Per questo ci voleva l'allegato. Oppure lo fanno ad affidamento diretto? Oppure lo fanno secondo la simpatia dell'azienda privata leader di quel piano di bacino, o secondo l'antipatia dell'azienda leader di quel piano di bacino? Di cosa stiamo parlando? Stiamo parlando di un atto che riequilibra, che provocherà delle proteste e qualche risultato positivo da qualche altra parte, ma che danneggerà complessivamente il servizio pubblico dal punto di vista della quantità del servizio in alcune realtà che non sono state governate. Come dice la Giunta, la Provincia di Pesaro non ha fatto il piano di bacino,

abbiamo scelto noi dove tagliare, adesso si potrà verificare se va bene oppure no. Se vi pare questo il modo di costruire la programmazione territoriale e, di conseguenza, fare la politica di tenuta dell'occupazione nel settore del trasporto pubblico o, ancora di più, se vi sembra questo il modo di governare un processo... Le Marche sono una regione dove bisogna avere cinque aziende, perché 78 aziende non è più possibile averle, perché i livelli di diseconomia sono molto evidenti, quindi il processo di unificazione del trasporto pubblico nei bacini è fondamentale ed urgente, perché non si governa la qualità attuale del servizio.

Per queste ragioni voterò contro questo atto. Non chiedo risposte al Presidente della Giunta perché non c'è: non le dà al sindacato, figuriamoci se vuol darle a quest'aula. Penso quindi che facciamo questo atto a prescindere dal contenzioso politico sul quale ci sono gli scioperi, ci stiamo dividendo, ma qui tutto tace e tutti votano a favore.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciccioli.

CARLO CICCIOLI. Cercherò di fare un intervento molto breve, perché i due atti che andiamo ad approvare, probabilmente una Giunta di centro-destra li avrebbe analogamente proposti, perché il nodo vero del contendere, quello che riguardava l'unità del servizio, se deve essere gestito attraverso la fusione delle aziende o deve essere unitaria, ma nella individualità delle aziende — quindi bandi e tutto connesso — è stato tolto, stralciato e rinviato alla trattativa e comunque entro il 30 giugno. Questo significa che l'atto che rimane è neutro: si sa qual è la situazione del servizio pubblico, il servizio pubblico non rende ma lo Stato, la Regione, gli enti pubblici devono intervenire per far sì che ci sia un bilancio per lo meno a pareggio, perché il costo dell'esercizio del trasporto è tale, che con gli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti non si coprono che in piccola parte i costi. Quindi, di fronte a questa realtà di mercato — il prezzo del biglietto è necessariamente politico, cerca necessariamente di favorire il trasporto degli utenti che non hanno grande capacità di spesa nel trasporto,

non hanno mezzi privati, favorisce la vita delle città dal punto di vista ambientale — noi diciamo che non ci sono grossi rilievi.

Cosa ci spinge a dare però un voto di astensione? Che sostanzialmente il nodo vero non viene risolto, cioè quando c'è un problema si rinvia e non viene fatta una scelta, non c'è alcuna garanzia che la scelta che verrà fatta è nella direzione di mantenere la libertà nel mercato, questo è il punto. Poiché le istituzioni, lo Stato attraverso le Regioni, dà i contributi, pretende un certo tipo di servizio e fin qui siamo d'accordo. Però che pretenda anche come realizzare il servizio e che il servizio debba necessariamente essere gestito dalla fusione delle aziende oggi operanti, con scomparsa di tutte le aziende storiche e soprattutto con un principio di coartazione della libertà di mercato, non è condivisibile. Io credo che sia necessario allargare la capacità e la struttura delle aziende automobilistiche che espletano il servizio. Certo, una grande azienda è più forte e può meglio garantire la qualità del servizio, però questo non può essere imposto per legge, perché imporre per legge, attraverso dei bandi, attraverso una serie di misure costrittive significa che interveniamo in qualche modo forzando la volontà del mercato, la volontà dei liberi operatori. Noi crediamo che sia importante che le aziende possano naturalmente competere, poi quelle che riescono a dare il servizio ottimale rimangono, quelle che non danno un buon servizio rinunciano, si fondono, vendono secondo quella che è la normale competizione del mercato. Le forzature, le nazionalizzazioni, le statalizzazioni non hanno dato buoni risultati. In questo momento stiamo vivendo una stagione forse esagerata, di privatizzazioni, prima del Governo dell'Ulivo, poi del Governo del centro-destra, però detto questo le privatizzazioni sono il frutto dell'errata politica che c'è stata precedentemente. Io appartengo a un'area politica della destra che notoriamente ha un'idea forte, rispettosa dello Stato e di tutto ciò che c'è intorno, però la statalizzazione è un principio che non riguarda la destra politica ma la sinistra. E allora, con questo spirito di difesa delle aziende che vogliono operare... (*Interruzione*). Le aziende che non sono all'altezza finiscono male, dalla Cirio alla Parmalat, a quelle locali:

che ci sia nel mercato una continua scomposizione e ricomposizione è un dato, ma che debba essere previsto per legge come si debba organizzare un'azienda che espleta il servizio, secondo noi non è opportuno.

Poiché abbiamo delle risorse su come andrà a finire alla fine, su questi atti sui quali non rileviamo grandi critiche, ci asterremo.

PRESIDENTE. Ha la parola, per le conclusioni, l'assessore Amagliani.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SANDRO DONATI

MARCO AMAGLIANI. Vorrei anzitutto ringraziare il Consiglio, non per il fatto che dalla discussione emerga, in maniera anche evidente, che c'è una condivisione generalizzata dell'atto, prova ne sia che il lavoro risponde alle aspettative di quasi tutti i consiglieri regionali, ma perché a me sembra che questo atto, che è delicato, difficile, che ha richiesto un anno intero di lavoro da parte mia, da parte del servizio tutto, che colgo pure l'occasione di ringraziare, è stato frutto di grandi contatti, di grandi confronti, una concertazione vera, nel senso che non c'è passaggio di questo atto che non abbia visto un confronto continuo tra il sottoscritto, il servizio che sono chiamato a dirigere, politicamente, le organizzazioni sindacali di categoria e confederali e le Province interessate, tutte e quattro. Prova ne sia che è stato firmato un protocollo d'intesa alcuni mesi or sono, che ho visto essere stato richiamato poco fa in quest'aula, per verificare se vi fosse stato il rispetto o meno di quanto in questo protocollo viene sancito. Il ringraziamento sta nel fatto che tutti i consiglieri intervenuti, ma tutta l'aula, complessivamente ha analizzato fino in fondo il documento che andiamo a votare, non per spirito di parte o di campanile, ma perché questo atto abbisognava di un'attenzione particolare e lo dimostrano anche i tanti articoli di stampa usciti in questi giorni, fino a questa mattina. Alcuni richiamano questioni reali, altri dimostrano una scarsa conoscenza delle cose, altri ancora sono addirittura pretestuosi. Così come credo pretestuoso sia un comportamento che si rivolge a questo proto-

collo d'intesa come se lo stesso non fosse stato vissuto, analizzato e percorso in ogni sua parte.

Noi siamo nella fase in cui, a fronte di un precedente atto amministrativo che risale al 1999 arriviamo a compimento di quell'atto, quindi affronto il primo punto, la famosa questione del riequilibrio. Noi avevamo due fasi di riequilibrio. La seconda fase doveva essere compiuta entro il 31 dicembre 2002. Se il dirigente del servizio di allora, che ringrazio, non fosse stato comprensivo non saremmo arrivati ad una concertazione, nel senso che sarebbe bastato a quel dirigente di servizio fare un semplice decreto — e peraltro avrebbe dovuto farlo, pena una responsabilità sua propria — e avrebbe riequilibrato i chilometri, così come una legge che questo Consiglio regionale ha votato, imponeva. Avrei poi voluto vedere quale sarebbe stato quel consigliere regionale che si sarebbe accanito nei confronti del dirigente in questione per chiedergli “cos'hai fatto?”. Avrebbe fatto il suo dovere.

Io ho chiesto allo stesso, come in altri casi e come è mio modo di amministrare, in tutte le esperienze che ho fatto, un po' di comprensione, di attenzione e di verifica, perché mi rendevo perfettamente conto che non si trattava di spostare alcune cifre, alcuni chilometri o centinaia di migliaia di chilometri da una provincia all'altra, come in questo caso; si trattava di capire esattamente cos'era avvenuto, cosa si era fatto e cosa si andava a fare. Così come in quello stesso periodo, la Giunta regionale e il Consiglio regionale poi, decidevano, a fronte di una situazione finanziaria, che nella difficoltà di chiudere un bilancio per la scarsità delle risorse che noi diciamo provenire in misura minore da parte dello Stato centrale, occorreva operare una serie di interventi nel bilancio regionale. Nel bilancio 2003 — l'anno in cui facemmo effettivamente il taglio sui capitoli di bilancio — il taglio medio partiva dal 5% fino a misure più consistenti, proponemmo di andare a una riduzione del taglio del 6% sulla questione del trasporto pubblico locale, che poi, dopo la concertazione di cui ho parlato si è tradotto nel 4% e per la verità nel 2%, perché oggi stiamo scegliendo di non arrivare alle gare per le motivazioni di cui si è detto. Nell'anno 2003, in cui gli altri capitoli di bilancio subiro-

no il taglio di cui parlavo, il settore del trasporto pubblico locale non ha visto alcun taglio. Quindi apriamo una concertazione lasciando le cose così come stavano, senza alcun taglio, un taglio che poi ha visto la firma di questo protocollo da parte di tutte le Province e dalle organizzazioni sindacali, realizzato in tutte le sue parti, meno una, quella della scadenza relativa alla partenza delle famose gare.

Nel momento in cui firmavamo questo documento, così come quest'aula votò la legge 45 nel 1998, in esecuzione del 422/97, la famosa “legge Burlando” è chiaro che non aveva altra possibilità, nel senso che la normativa di riferimento era la 422, quindi a quella doveva richiamarsi. Oggi credo che sia indiscutibile che la normativa in essere quanto meno non è chiara, nel senso che se l'art. 14 del decreto prevede alcune modalità che qui sono state già richiamate — affidamento del servizio attraverso gara, affidamento a società pubblica o privata, a condizioni che il privato sia stato scelto con gara di evidenza pubblica o affidamento soltanto a società controllate interamente dal pubblico, o addirittura una quarta soluzione, che è quella della proroga del servizio fino al 2006 — in quel momento non l'avevamo. Ma ciò che dico è tanto vero, anche perché ci troviamo una modifica del 113 della 267 del testo unico delle leggi che regolano la vita amministrativa degli enti locali, del nostro paese, che fa un richiamo specifico proprio su questa norma e ha già fatto un passaggio in uno dei due rami del Parlamento, che dice espressamente “tutto ciò che è previsto qui non opera per il settore del trasporto pubblico locale”, quindi questo richiamo specifico dimostra quanto meno che non c'è certezza normativa, altrimenti perché dovrebbe specificare una cosa di questo tipo?

In quest'aula ho sentito dire “la maggioranza”. Io non mi sono espresso così, non c'è nulla di virgolettato. Certo che la maggioranza che governa la Regione ha discusso di questa questione, mi sarei stupito se le cose non fossero andate così, ma mi sembra di capire, dal dibattito che c'è stato, che la stessa minoranza di quest'aula in qualche modo converga su questa questione, nel senso che non c'è chiarezza, si aspetta di verificare.

Detto questo mi sento di dire che noi avevamo preparato un capitolato di gara, perché eravamo partiti quando ancora alcune norme non c'erano, che prevedeva alcune cose rispetto alle quali, al di là di come si chiuda questa partita, al di là di quale sia la situazione normativa, credo che dovremmo percorrere, perché qui sì, sta la difesa dell'occupazione. In quel capitolato di gara inserivamo cose particolarmente positive, come quella all'art. 2, che andavano nel senso del percorso che abbiamo fatto dalla legge 45 in poi, in modo particolare il passaggio al comma 3 dell'art. 2 dell'eventuale capitolato di gara, che recita: "Entro 18 mesi occorrenti dalla stipula del contratto di servizio, per assicurare una gestione unitaria dei servizi, dei mezzi, del personale e degli introiti, in attuazione all'art. 1, comma 2, lettera d) della legge 45/98". Credo che, al di là di come si chiuda questa cosa dal punto di vista normativo, questo percorso dovremo farlo, così come in questo capitolato, che sarebbe dovuto essere allegato se le cose fossero andate in maniera diversa, avevamo una particolare attenzione al comma 5 dell'art. 9 proprio nei confronti del mondo del lavoro, cioè prevedevamo il rispetto pieno del contratto nazionale di lavoro per tutti i dipendenti, anche per coloro i quali fossero stati collegati, per effetto dell'espletamento della gara, all'altra azienda, quindi garantire a tutti le condizioni migliori. Quindi, credo che questi passaggi noi dovremmo comunque garantirli, al di là di come la normativa nazionale prevederà che si dovrà gestire questo tipo di servizio.

Ho letto i giornali, la stampa locale fare un po' di confusione. Io ho incontrato le organizzazioni sindacali e i lavoratori che lottavano, che lottano, che sono di fronte all'ottava giornata di sciopero, con tutto ciò che comporta, dal punto di vista economico, per il rinnovo del proprio contratto di lavoro, ho espresso loro, in occasione dello sciopero, lunedì mattina, la solidarietà piena, mia personale e dell'Amministrazione regionale delle Marche. Io e l'assessore al bilancio abbiamo garantito che per quello che riguarda la parte regionale ci sarà una copertura, ora chiediamo gli stessi impegni alle aziende e al Governo centrale, dopodiché quando affronti una platea di lavoratori alla

fine il tuo intervento si conclude con un applauso, credo che chi era di fronte abbia in qualche modo assentito alle cose. Poi trovo sui giornali cose diverse, ma questo fa parte, probabilmente, ma questa è una delle questioni, alle quali abbiamo risposto nel modo in cui dicevo.

Poi c'è l'altra questione che riguarda la famosa ripartizione dei chilometri.

Questa scelta fu fatta quattro anni fa da questa stessa aula, da consiglieri diversi, ma anche qui non fu fatta una scelta sulla base di un'assenza di criteri, fu fatta una scelta sulla base di criteri che esistevano e che esistono anche oggi, perché non abbiamo altre certezze. Noi prevediamo, a pag. 6 della proposta di atto amministrativo n. 121 una lettera d) che in qualche modo punta non a rivedere i criteri, ad avere dati più certi rispetto a ciò che sta avvenendo, cioè noi diciamo: facciamo partire la fase dell'informatizzazione, verificiamo davvero qual è l'uso del mezzo pubblico nella nostra regione, nelle varie province, a quel punto, con dati reali, per lo meno rispetto al criterio del 65-35%, sapremo valutare ulteriormente questa questione.

Anche questa mattina ho tranquillizzato quelle Province che ponevano la questione, con una scelta che modificava ciò che fin qui abbiamo fatto. Non abbiamo scelto nulla, se non decidere effettivamente, prossimamente, concertare eventuali, ulteriori criteri diversi, che rispondano ancor più adeguatamente al trasporto pubblico locale, all'esigenza dei cittadini, quindi all'esigenza di un servizio di trasporto pubblico locale sempre più efficiente, sempre più ritagliato attorno alle necessità della popolazione marchigiana.

Su questo terreno abbiamo operato, sapendo che ha sì un valore il numero dei passeggeri trasportati, ma altrettanto ha valore quella parte di territorio che, pur non avendo lo stesso numero di passeggeri trasportati, ha la necessità che questo servizio, essendo pubblico, venga garantito.

So bene che qualcuno, all'interno della provincia di Ancona, ha posto problemi relativi alla città capoluogo e quindi... (*Interruzione*). Qui l'appunto viene rivolto alla persona sbagliata, nel senso che ho detto prima che abbiamo concertato tutto ciò che è stato fatto. Io ho

un documento che è stato firmato dai quattro presidenti di Provincia, che si sono impegnati a fare i piani di bacino entro luglio 2007. Questi piani di bacino sono stati fatti, sono stati consegnati e 3 su 4 prevedono il taglio. La polemica di ieri fatta su Ancona, per cui si dice “i tagli li ha stabiliti la Regione Marche”, non è centrata, perché le 57 corse sono state stabilite dal piano di bacino della provincia di Ancona e in assenza di una collaborazione da parte delle aziende che non accettano. Anche qui potremmo aprire una partita, perché un presidente, un consiglio di amministrazione di una spa bisogna che risponda innanzitutto all'azionista e in questo caso la Provincia di Ancona è un azionista della società Conerobus, così come la Provincia di Pesaro è un azionista, a sua volta, dell'Ami. Queste cose non le ha scelte la Regione, anzi la Regione ha dichiarato, anche l'altra mattina, di fronte ai lavoratori, che è disponibilissima a riaprire un tavolo, che è sempre stato aperto, rispetto al quale vedere anche quali sono le soluzioni migliori per quanto riguarda il trasporto pubblico locale di questa regione, ma di questa regione. Capisco che ognuno porti l'acqua al proprio mulino, però i dati sono incontrovertibili. Anch'io potrei giocare una partita, campanilisticamente, come assessore peraltro eletto in un collegio della provincia di Ancona e venire qui oggi a sbandierare certe cose, ma io mi sento di ricoprire il ruolo di assessore regionale, di dover garantire i diritti universali dei cittadini di questa regione, dopodiché sono vere alcune cose che ha detto Silvana Amati nel suo intervento, in modo particolare il valore del costo chilometrico, però anche su questo, quel valore del costo chilometrico non viene a caso. Per arrivare a quel valore di costo chilometrico, si tiene conto del costo standardizzato identico a livello regionale, meno i ricavi da traffico per ogni singola azienda e tra i parametri presi in considerazione vi è quello relativo alle caratteristiche del territorio percorso da ogni singolo vettore. Quindi c'è un criterio. Credo che nulla sia immutabile, però devo dire che rispetto alle questioni poste ci sono delle motivazioni. Però come non notare — e lo dico come cittadino della provincia di Ancona — che il 51% dei chilometri urbani di questa regione sta nella

provincia di Ancona? Ma dico anche che è giusto che sia così, nel senso che in questa città c'è il capoluogo di regione, ci sono alcuni servizi essenziali, per cui è giusto che gli stessi vengano riconosciuti, ma ritengo stucchevole la polemica che mi dice che non si tiene conto di questo. Come si fa a dirlo se il 51% sta qui e il 49% nelle altre province? Come si fa a dire che non c'è stata la dovuta attenzione nei confronti di queste cose? Dopodiché vediamo, anche rispetto al parametro del 65%, verificiamo.

La Regione Marche ha già pronta a bilancio una cifra per intervenire nell'informatizzazione sui mezzi pubblici e devo dire che, anche qui, trovo scarsa collaborazione da alcune aziende nel fare la propria parte. Come diceva un “cavallo di razza” di questa Repubblica, che “a pensar male, qualche volta ci si prende”. Per la verità noi abbiamo i quattrini pronti e non riusciamo ad utilizzarli perché non c'è collaborazione. Noi siamo pronti.

Per esempio, quando si pone il problema di come si sono verificati i chilometri, non è venuto a caso: c'è stata una società di consulenza — io non c'ero in quegli anni — la Metis, che è stata incaricata da questa Regione per verificare i corrispettivi assegnati ai singoli bacini e i costi del servizio, per cui alcune scelte sono state fatte sulla base di consulenze. Quando si chiedono consulenze, una consulenza c'è già stata. Ripeto, non termina qui.

Ho notato una cosa. Quest'anno è stato difficile, pesante, questo lavoro è stato anche estenuante, peraltro nel momento in cui è arrivato alla fine si è modificata una normativa, quindi con tutte le difficoltà del caso. Però trovo davvero ritardi o comunque mancanza di studi specifici di settore, con tutte le difficoltà — non ci sono quattrini, non c'è personale — però abbiamo dati fermi da tantissimi anni. E' del tutto evidente che in un settore come questo c'è un bisogno impellente di garantire energie, di garantire fondi, perché per andare avanti su questo terreno, per capire esattamente cosa accade c'è la necessità di intervenire in questo modo, però anche qui lo sforzo è stato fatto.

Il passaggio alle Province, rispetto alla delega c'è già stato, c'è già una delibera di Giunta regionale che assegna la delega, come è

giusto che sia, alle Province, dopodiché vedremo cosa faranno. Volete che risponda ad una delle questioni poste? Io non voglio sfuggire a nessuna risposta. E' del tutto evidente che le Province potrebbero andare a gara dal primo gennaio, se lo volessero, perché la delega è loro. Dopodiché, anche qui c'è stato un grande senso di responsabilità: le Province avevano demandato a noi la predisposizione di un bando di gara tipo, ora aspettano di capire tutti insieme aule sarà la soluzione e mi pare anche giusto. Che senso ha partire prima l'uno e dopo l'altro? Dopodiché noi siamo pronti a trasferire alle Province questo servizio, tant'è che nel prossimo bilancio regionale prevediamo su questa partita qualcosa come 10 milioni di euro in più, che non sono noccioline, rispetto alle previsioni dell'anno precedente, in virtù del fatto che per coprire le spese insistenti su questo servizio tramandavamo sempre, di anno in anno, una parte della cifra all'anno successivo, ma è chiaro che nel passaggio del servizio definitivo non posso più tramandare quella cifra, quindi devo prevedere tutti i 12 mesi, più ciò che mi portavo dietro, per cui c'è qualcosa che si avvicina a 70 milioni di euro. Dopo la sanità, questa è la seconda voce del bilancio regionale. Dire quindi che non c'è la necessaria attenzione, oppure dire che non c'è l'attenzione nei confronti dei problemi dei lavoratori... Se uno mi dicesse che non c'è da parte mia la dovuta attenzione nei confronti dell'occupazione e dei lavoratori, rispetto al settore complessivo del mondo del lavoro, quasi mi offenderei, perché credo di poter dire che tutta la vita ho fatto una cosa completamente diversa da questa. E' del tutto evidente che c'è una grande incomprensione, tant'è che il taglio operato è il minore che si poteva operare, che scatterà peraltro nel 2004. Le gare non si possono fare che in quel modo, se andremo a gara. Però i punti fermi che noi vogliamo raggiungere sono quelli: non si tratta di fare un'azienda unica, si tratta di unificare alcune cose che abbiamo già deciso di fare con la legge 45.

Il consigliere Pistarelli parlava di "ombre" rispetto a questa questione. Anche qui credo di avere fatto, rispetto al taglio dei due Eurostar, tutto ciò che era possibile. Ho convocato qui, addirittura, tutti i parlamentari marchigiani e sono stato un po' dispiaciuto che

alcuni di essi — di ogni parte politica — riferiti a quella realtà che veniva colpita, non si sono assolutamente presentati, chi con una motivazione, chi con l'altra. Ho incontrato i vertici di Trenitalia Passeggeri e cosa ho fatto? Nel momento in cui andiamo a prorogare il servizio a Trenitalia, ho chiesto agli stessi un recupero di oltre il 3% di chilometri, nel senso che il taglio che operiamo sul trasporto pubblico locale su gomma, abbiamo chiesto di recuperarlo al "ferro", che per la verità ha una situazione diversa, nel senso che dal 1997 non ha un aumento del contributo, nel senso che vede le tariffe ferme da quella stessa data, per cui è del tutto evidente che basterebbe calcolare l'inflazione. Ma nonostante questo abbiamo chiesto 125.000 chilometri in più e 50.000 dei 125.000 chilometri in più sono proprio in quella zona: là ove la passeggeri ha tagliato due Eurostar, noi abbiamo chiesto a Trenitalia regionale di mettere 50.000 chilometri in più, per recuperare su quella questione. Credo quindi di avere fatto ciò che era possibile, poi ci sono ancora dei problemi, occorre lavorare, aiutiamoci. Anch'io, come assessore preposto, sono oggetto quasi giornalmente di critiche, di lamentele da parte di chi usufruisce del servizio.

Così stanno le cose. Credo di avere risposto a tutte le questioni poste, mi auguro che questa certezza normativa venga presto: se prevederà una cosa dovremo lavorare in un senso, se ne prevederà un'altra dovremo lavorare in senso diverso.

Ai colleghi Amati e Avenali chiedo di ritirare quell'ordine del giorno, perché le cose che voi lì ponete, i famosi cinque punti, sono tutti oggetto di cose già verificate o di questioni all'interno dello stesso piano triennale dei servizi e se andassimo a modificarli oggi comporterebbero una situazione difficilmente controllabile.

Io sono per farvi una proposta e per prendere un impegno: verificare alla fine di quest'anno, così come stiamo facendo e andremo a fare per il settore dei rifiuti... (*Interruzione*). Non parlavo del 2003, ovviamente, ma del 2004. Senza impegnarsi specificatamente, creare delle condizioni in quest'aula per cui si riapra una discussione sulle questioni poste, andiamo a fare una verifica seria alla fine del 2004, sul percorso fatto rispetto a questa propo-

sta di atto amministrativo, per vedere se saremo riusciti a fare un passo avanti rispetto all'informatizzazione dei mezzi, a capire se è necessario controllare e che cosa controllare, se è necessario apportare tutti insieme delle modificazioni. Quando dico tutti insieme, lo dico anche con le organizzazioni sindacali di categoria. Le nostre difficoltà finanziarie ci hanno portato anche ad intervenire sulle agevolazioni tariffarie. Mi pare di poter dire che non c'è stata alcuna polemica, quanto meno la polemica che aveva caratterizzato questa questione negli anni precedenti. Sapete perché? Perché ci siamo riuniti attorno a un tavolo, ho fatto capire che non solo non c'erano meno risorse ma ce n'erano molte di più, perché lo stesso tipo di agevolazione la trasferivamo dalla gomma alla rotaia, quindi di fatto raddoppiavamo il servizio, riducendo l'aliquota. Abbiamo fatto un lavoro, instaurato un metodo di confronto, di rapporto, di concertazione vera con le organizzazioni sindacali e anche con gli enti locali, che ci ha portato a creare un clima positivo, quel clima positivo che vorrei mantenere, ma vorrei mantenere anzitutto su queste questioni, le questioni che interessano tutti noi. Quindi la proposta che vi faccio è che si possa andare allo stesso tipo di soluzione, cioè a fine anno fare una relazione da parte dell'assessore preposto, che in qualche modo ci conduca all'interno delle previsioni del piano triennale e anche un momento di verifica attorno a ciò che ha funzionato, a ciò che deve essere rivisto, calibrato meglio, all'atto cui dovremmo arrivare per corrispondere esattamente alle esigenze della popolazione marchigiana.

Vi ringrazio ancora una volta per l'attenzione che avete posto a questo problema e per il fatto che con questa attenzione avete aiutato, probabilmente, la Giunta regionale delle Marche e me in particolare, a proporre l'atto migliore possibile in questa fase.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della proposta di legge n. 220.

Articolo 1. C'è un subemendamento a firma Tontini. Se accolto, sostituirà l'emendamento n. 1 a firma Amagliani. Lo pongo in votazione.

Il Consiglio approva

Pongo in votazione il coordinamento tecnico.

Il Consiglio approva

Pongo in votazione la proposta di legge.

Il Consiglio approva

Passiamo ora alla votazione della proposta di atto amministrativo n. 121.

C'è un emendamento a firma Massi. Se passa, decade il successivo, sempre a firma Massi.

Lo pongo in votazione.

Il Consiglio non approva

Emendamento n. 2, a firma Massi. Lo pongo in votazione.

Il Consiglio non approva

Emendamento n. 2 bis, presentato dalla IV Commissione. Lo pongo in votazione.

Il Consiglio approva

Emendamento n. 3 a firma Pistarelli. Ha la parola il consigliere Castelli.

GUIDO CASTELLI. Questo emendamento riguarda la prospettiva della elettrificazione della linea Ascoli-Porto d'Ascoli, che mi sembra rientri anche nelle ipotesi di questo Esecutivo. Propongo di sostituire l'espressione "la linea Ascoli-Porto d'Ascoli può essere elettrificata", con "dovrà essere elettrificata". E' quindi un'espressione rafforzativa.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Amagliani.

MARCO AMAGLIANI. Non è accettabile, perché noi abbiamo riportato esattamente ciò che è scritto sul Pit: "per la linea Ascoli-Porto d'Ascoli è possibile ipotizzare i potenziamenti dell'elettrificazione...", quindi

“può”. Se oggi noi diciamo “deve” è cosa diversa. Siccome c’è un altro riferimento nell’emendamento successivo, mi sento di dire che questa questione potrà essere inserita all’interno dell’intesa quadro generale, cioè siccome l’intesa del 24 ottobre 2002 dovremo necessariamente rivederla, nel senso che le previsioni che lì si facevano, in modo particolare rispetto all’utilizzazione del project-financing, solo ed esclusivamente per l’ultima parte della 77, invece ci stiamo addentrando su una questione completamente diversa, al momento della revisione di quell’intesa quadro potremmo verificare la possibilità di inserire anche questa questione. Oggi sarebbe davvero una forzatura. In quel momento potremmo rivedere questa cosa.

GUIDO CASTELLI. Con l’impegno nella prospettiva indicata dall’assessore, ritiro i due emendamenti, il n. 3 e il n. 4.

PRESIDENTE. Subemendamento n. 05 a firma Modesti, sostitutivo dell’emendamento 5.

Ha la parola il consigliere Modesti.

CATALDO MODESTI. Il mio è un subemendamento all’emendamento n. 5 del collega Massi. Intende introdurre la parola “integrativi”, dopo “alternativi”. Mentre il collega Massi propone di togliere tutta la riga a pag. 50, io propongo di aggiungere la parola “integrativi”. Stiamo parlando di quelle linee marginali, in particolare le aree interne, dove “attuali servizi di linea” andrebbe sostituito con “servizi alternativi”, però detta così può sembrare troppo drastica, quindi mettiamo “alternativi” o “integrativi”, così il meccanismo è più comprensibile.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento.

Il Consiglio approva

Decade, pertanto, l’emendamento n. 5 a firma Massi.

Emendamento n. 6 a firma Massi. Lo pongo in votazione.

Il Consiglio non approva

C’è ora un ordine del giorno a firma Amati e Avenali.

Ha la parola il consigliere Amati.

SILVANA AMATI. Per poterlo ritirare come proposto dall’assessore, sono in attesa che lo stesso assessore formalizzi una proposta di risoluzione nel senso della conclusione del suo intervento.

PRESIDENTE. Ha la parola l’assessore Amagliani.

MARCO AMAGLIANI. Leggo quello che si è potuto produrre in questo brevissimo lasso di tempo, che mi sembra essere il senso di quanto richiesto: “La Giunta regionale si impegna a presentare, entro la fine del 2004, una relazione al Consiglio regionale sullo stato di attuazione delle previsioni contenute nel programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla qualità dei servizi erogati e all’andamento dell’utenza trasportata nei singoli bacini di traffico”.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questo ordine del giorno.

Il Consiglio approva

Pongo in votazione il coordinamento tecnico.

Il Consiglio approva

Pongo in votazione la proposta di atto amministrativo.

Il Consiglio approva

Ordine del giorno della seduta

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Giannotti, sull’ordine dei lavori.

ROBERTO GIANNOTTI. Considerato che

VII LEGISLATURA – SEDUTA N. 166 DEL 17 DICEMBRE 2003 (pomeridiana)

i lavori del Consiglio credo siano conclusi...
(Interruzione). C'è un impegno a chiudere i lavori alle 17,30 e mi è stato anticipato che c'è l'esigenza di fare la Conferenza dei capigruppo.

Chiedo di procedere alla nomina di cui al punto 10. Chiedo di anticipare questo punto, perché c'è il numero legale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di anticipazione del punto 10.

Il Consiglio approva

Nomina

PRESIDENTE. Prego di distribuire le schede per l'elezione di due rappresentanti nel consiglio di presidenza dell'Associazione per la formazione al giornalismo

(Segue la votazione, per scheda segreta)

Comunico il risultato della votazione. Votanti n. 24. Hanno ricevuto voti: Brandoni n. 10, De Crescentini n. 7, Mosci n. 1, Bartolini n. 1, schede bianche n. 5. Proclamo eletti Brandoni e De Crescentini.

La seduta è tolta.

La seduta termina alle 17,20

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

(DOTT.SSA PAOLA SANTONCINI)

L'ESTENSORE DEL RESOCONTO

(RENATO BONETTI)