

*(I lavori iniziano alle ore 10.04 con l'esame del punto all'o.d.g.  
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

\*\*\*\*\*

**Interpellanza n. 1090 presentata da Magliano inerente a "A quali enti locali sono state destinate le risorse regionali previste dall'articolo 15, comma 2, della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1?"**

### **PRESIDENTE**

Iniziamo i lavori con l'esame dell'interpellanza n. 1090, presentata dal Consigliere Magliano, inerente a "A quali enti locali sono state destinate le risorse regionali previste dall'articolo 15, comma 2, della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1?"

Ha chiesto di intervenire il Consigliere Magliano per l'illustrazione.

Prego, Consigliere, ne ha la facoltà per cinque minuti.

### **MAGLIANO Silvio**

Grazie, Presidente.

Per garantire diritti, integrazione e autonomia per il mondo della disabilità, le normative europee, nazionali e regionali prevedono delle precise tutele che abbracciano l'ampia sfera della vita familiare e sociale di ogni persona disabile. In questo quadro d'insieme è noto che la persona disabile può accedere a facilitazioni per la mobilità e il trasporto previste dai Comuni, dalle Regioni e dello Stato italiano.

Rilevato che la legge regionale 4 gennaio 2000, n.1, "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" (nel documento cito le varie applicazioni del decreto legislativo che pone e disciplina il sistema di trasporto pubblico locale) stabilisce che le finalità all'articolo 1, comma 1, della suddetta legge sono: promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevando l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti e indiretti; incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia ed efficienza, intesa sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione di servizi; raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e il rumore derivante dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione e promuovere l'uso della bicicletta ai sensi della legislazione vigente.

La Regione, per perseguire gli obiettivi di cui al comma 1, avvia iniziative idonee a garantire, attraverso il metodo della concertazione, l'adeguamento dei servizi alle esigenze qualitative e quantitative della domanda, anche attraverso la massima integrazione tra diverse modalità di trasporto; il potenziamento delle infrastrutture a supporto del servizio, con particolare riferimento ai nodi di interscambio; la promozione del trasporto pubblico locale attraverso azioni di politica tariffaria, di informazione agli utenti, di sviluppo del sistema di telematica per i trasporti; la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale.

Atteso che ad opera del comma 1 dell'articolo 47 della legge regionale n. 19 del 2018, nel comma 2 dell'articolo 15 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, dopo le parole "*del trasporto pubblico locale deve essere destinata a*" sono state aggiunte le parole "*garantire l'accessibilità, funzione e sicurezza dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e delle infrastrutture ad esso correlate da parte delle persone disabili*".

Dato atto che questa disposizione legislativa recita testualmente "*una quota non inferiore al 3% delle risorse attribuite agli enti locali per l'esercizio del trasporto pubblico locale deve essere destinata a garantire l'accessibilità, fruizione e sicurezza dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e delle infrastrutture ad esso correlate da parte delle persone disabili, agli investimenti per le attrezzature di arredo delle linee e di controllo e monitoraggio dell'utenza e ad azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale, a decorrere dal 1° gennaio 2000*".

Considerato che l'accessibilità in termini trasporti è un concetto molto ampio che fa riferimento sia alle strutture sia alle infrastrutture che forniscono, alle persone con mobilità ridotta, l'uso e il godimento dei trasporti pubblici e privati nelle stesse condizioni di sicurezza e comodità cui è soggetto qualsiasi altro passeggero, una città accessibile deve poter garantire, oltre a reti di trasporto accessibili (autobus, metropolitane, tram, ecc.) anche stazioni, terminal e fermate adattate ai passeggeri con mobilità ridotta e le infrastrutture devono permettere a qualsiasi passeggero di entrare, uscire, salire o scendere in condizioni ottimali e le istruzioni fornite riguardanti l'uso di ascensori e piattaforme devono essere chiare, comprensibile e di facile utilizzo per chiunque.

Considerato, altresì, che è compito delle istituzioni mettere in campo misure per favorire l'accesso al trasporto pubblico delle persone con mobilità ridotta, interpella la Giunta regionale per sapere a quanto ammonta la quota destinata dalla Regione Piemonte nelle annualità 2019-2020-2021 e 2022, volta a garantire gli interventi previsti al comma 2 dell'articolo 15 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 "*Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*" e quale sia stato il riparto economico, nelle 2019-2020-2021 e 2022, delle risorse previste al comma 2 dell'articolo 15 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 (che ho appena citato) relativamente a ciascuna delle seguenti voci: garantire l'accessibilità, fruizione e sicurezza dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e delle infrastrutture ad esso correlate da parte di persone disabili; investimenti per le attrezzature di arredo delle linee; investimenti per il controllo e monitoraggio dell'utenza; azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale e se siano stati monitorati dalla Regione gli interventi realizzati dagli Enti locali attraverso la specifica attività di controllo di competenza regionale.

Insomma, c'è una percentuale di risorse che devono essere date agli Enti locali per fare questo tipo di interventi: l'abbiamo data? Sì o no? In che quantità e se abbiamo controllato l'intera spesa.

Grazie, Presidente, ho concluso.

## **PRESIDENTE**

Ringraziamo il Consigliere Magliano per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi. Prego, Assessore, ne ha la facoltà per cinque minuti.

**GABUSI Marco**, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente.

L'interrogazione del Consigliere Magliano sensibilizza su un tema peraltro a noi molto caro. Il Consigliere Magliano e il sottoscritto, forse di più il Consigliere Magliano, storicamente ha fatto battaglie e ha una sensibilità spiccata al tema. Il Consigliere pone una questione d'origine, che non inizia oggi o ieri, ma inizia con il passaggio delle funzioni all'Agenzia della Mobilità e con il vulnus normativo che si è creato e ha consentito, cinque anni fa, a eliminare quei capitoli del bilancio regionale, ma non per mancata sensibilità dell'Amministrazione precedente o per altri motivi, ma perché, rispetto a quella norma, c'era un problema di fondo: non c'è più un passaggio di risorse agli Enti locali, ma il conferimento delle funzioni all'Agenzia della Mobilità ha, di fatto, fatto venire meno quella norma di legge.

Come ha letto bene il Consigliere Magliano, il 3% del conferimento agli Enti locali è zero oggi, perché è zero il conferimento agli Enti locali. La mia risposta potrebbe interrompersi qui e sarebbe una risposta molto tecnica, ma anche molto stupida.

Invece il tema c'è, al di là della legge che certamente andrà riformata e andrà riscritta in un'ottica più aderente alla realtà; probabilmente, si dovrà capire qual è la giusta forma e qual è la giusta percentuale di rapporto rispetto ai conferimenti all'Agenzia della Mobilità, perché il tema dell'accessibilità rimane.

Rispetto a questo, devo dire che non sono venuti meno i finanziamenti complessivi che si possono riscontrare in due campi, minore quello rispetto all'accessibilità delle stazioni ferroviarie che, di fatto, è di competenza - in tal senso risponderò in seguito ad un'altra interrogazione - di RFI, ma anche delle stazioni su gomma. Nel 2020, abbiamo finanziato con le Province una serie di fermate nuove, non tantissime, ma un piccolo investimento è stato fatto. Così come, invece, più riscontrabile e più documentabile sul materiale rotabile, si stima circa un 10-12% di investimento rispetto al costo complessivo dei mezzi che andiamo a sostituire (pedane ed altro).

Sull'ultimo dato disponibile, che è il 2017, parliamo di quattro milioni e mezzo di euro, a fronte dei 45 di investimento e si può fare tranquillamente una prospettiva e una proiezione rispetto ai 140 milioni di euro che abbiamo a disposizione ad oggi, già individuati per il rinnovo del materiale rotabile, che ci porta a un investimento di circa 15-16 milioni che possono afferire a quel comparto. Credo che il Consigliere Magliano sapesse bene che quella cifra era a zero, ma è zero da tempo immemore. Addirittura, è stato consentito di cancellare un bilancio su una previsione di legge che è obbligatoria, perché non si viola una legge nel momento in cui, purtroppo, fondamentalmente, si riconosce che la percentuale di trasferimento agli Enti locali non c'è più.

Credo che l'interrogazione fosse volta alla sensibilizzazione su questo tema. Come sapete, abbiamo proposto e abbiamo in serbo una modifica, anche più importante, della legge sul trasporto pubblico, naturalmente anche un aggiornamento rispetto a quello che è successo dal 2000 al 2022. Nel 2015 c'è stato il passaggio delle funzioni all'Agenzia, che ha un po' stravolto queste cose; quindi, senza voler dare la colpa a chi c'era prima o a chi c'era dopo, certamente un aggiornamento consentirà anche di rendere trasparente una previsione normativa che cambierà, magari non sarà più il 3% di quello che trasferiremo, sarà una cifra fissa tutti gli anni (vedremo come il Consiglio si esprimerà in merito all'opportunità di identificare una cifra o una percentuale), che però deve essere riscontrabile, in qualche maniera, rispetto agli acquisti e agli investimenti che finanziamo o che cofinanziamo.

## **PRESIDENTE**

Il Consigliere Silvio Magliano ha chiesto di replicare.

Prego, Consigliere, ha facoltà di intervenire per cinque minuti.

**MAGLIANO Silvio**

Grazie, Presidente.

Solo per capire, Assessore, se ho compreso esattamente. Dopo che c'è stata la trasposizione delle deleghe all'Agenzia, evidentemente l'Agenzia non era tenuta a rispettare quel 3%; quindi, di fatto, noi abbiamo trasferito (non questa Giunta e questa maggioranza) quelle funzioni, ma all'Agenzia non è stato posto l'obiettivo del 3%.

Di fatto, avevamo una legge, a mio giudizio, pionieristica a suo tempo, perché, comunque, permetteva un adeguamento con il 3% delle risorse di questa tipologia di interventi legati a una più fruibile accessibilità. Ricordo, come sempre, che, se il trasporto pubblico è accessibile, spendiamo meno in politiche sociali per il trasporto individuale delle persone con disabilità.

Ci auguriamo però - lo dico con grande forza - che, oltre agli interventi che RFI fa perché ha la responsabilità rispetto al trasporto pubblico locale e accessibile, e visto che è la seconda o terza volta che giustamente l'Assessore dice che vi è una sensibilità sulla riforma di questa legge, si possa iniziare a dare qualche indicazione in più ad Agenzia, perché spesso ci siamo trovati in quest'Aula, a seguito di miei atti, a discutere di scelte tecniche di efficientazione del trasporto pubblico locale di Agenzia, che di fatto andavano in contrasto con il sistema locale di cui i cittadini avevano bisogno (abbiamo parlato ad esempio di Leini o di altre realtà di questo tipo).

Mi auguro che quanto prima si metta mano alla legge regionale, partendo dalle istanze che, in questi mesi e in questi anni, sono arrivate all'Assessore, proprio perché penso che una Regione moderna non possa immaginare, alla luce di quel montante di risorse, di strutturare un sistema di accessibilità che sia il più possibile all'avanguardia, perché si spende di più all'inizio e si spende meno dopo. Questo è evidente nel rapporto con gli utenti che vivono una condizione di ridotta mobilità o accessibilità.

Chiedo poi all'Assessore di avere la nota, come di solito mi invia, su cui faremo un approfondimento, prima o poi, quando inizieremo a ragionare di una legge di riforma di questo comparto e che chieda anche ad Agenzia di rispondere rispetto ad alcuni obiettivi, alcune finalità e alcune scelte che, il più delle volte, sono in contrasto con i desiderata o le esigenze concrete dei cittadini piemontesi.

Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE**

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta e il Consigliere Silvio Magliano per la replica.

\*\*\*\*\*

OMISSIS

*(Alle ore 11.03 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

*(I lavori riprendono alle ore 14.03 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)*