

**PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66**

ATTI ASSEMBLEARI

X LEGISLATURA

**PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA  
DEL 23 MAGGIO 2017, N. 66**

	PRESIEDE IL PRESIDENTE	<b>ANTONIO MASTROVINCENZO</b>
<b>INDI</b>	PRESIEDE LA VICEPRESIDENTE	<b>MARZIA MALAIGIA</b>
<b>INDI</b>	PRESIEDE IL PRESIDENTE	<b>ANTONIO MASTROVINCENZO</b>

CONSIGLIERI SEGRETARI **BORIS RAPA e MIRCO CARLONI**

*Assiste il Segretario dell'Assemblea legislativa Maria Rosa Zampa.*

*(PRESIEDE IL PRESIDENTE ANTONIO MASTROVINCENZO)*

Alle ore 10,50, nella sala assembleare di via Tiziano n. 44, ad Ancona, il Presidente dichiara aperta la seduta dell'Assemblea legislativa e, non essendovi obiezioni, dà per letti i processi verbali delle sedute nn. 64 e 65 rispettivamente dell'11 e del 16 maggio 2017, i quali si intendono approvati ai sensi dell'art. 29 del Regolamento interno.

Il Presidente, dopo aver dato lettura delle comunicazioni, chiede un minuto di silenzio per commemorare le vittime della strage di Capaci, di cui ricorre il venticinquesimo anno, e le vittime dell'attentato terroristico di Manchester.

*(L'Assemblea legislativa osserva un minuto di silenzio)*

Il Presidente, dopo aver dato la parola, sull'ordine del giorno, ai Consiglieri Volpini (vista l'imminente approvazione, da parte del Consiglio dei Ministri, del decreto legge sui vaccini, chiede il rinvio in Commissione della proposta di legge n. 95), Busilacchi e Pergolesi (entrambi favorevoli al rinvio), non essendoci obiezioni, dà per approvato il rinvio in Commissione della proposta di legge 95.

Il Presidente passa alla trattazione del punto iscritto all'ordine del giorno che reca:

- **INTERROGAZIONE N. 397** della Consigliera Pergolesi **“Progetto ampliamento discarica Cornacchia 4° Stralcio - Variante Sostanziale IV° e V° lotto - Modifica del pacchetto di**

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

**copertura - Innalzamento temporaneo quote di abbancamento rifiuti nel rispetto dei profili finali autorizzati" - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Contributi istruttori della Regione Marche".**

Risponde l'Assessore Sciapichetti.

Replica l'interrogante Consiglieria Pergolesi (si dichiara insoddisfatta della risposta).

- **INTERROGAZIONE N. 407** del Consigliere Busilacchi **"Situazione lavorativa presso l'azienda Palumbo Ancona Shipyard Isa S.r.l."**.

Risponde l'Assessore Bravi.

Replica l'interrogante Consigliere Busilacchi.

Il Presidente comunica che, su richiesta dell'Assessore competente, è rinviato l'esame della dell'interrogazione n. 315, prosegue quindi la trattazione del punto iscritto all'ordine del giorno che reca:

- **INTERROGAZIONE N. 369** del Consigliere Rapa **"Tavolo delle trattative tra Regione e FS/RFI"**.

Risponde l'Assessore Sciapichetti.

Replica l'interrogante Consigliere Rapa (si dichiara soddisfatto della risposta).

- **INTERROGAZIONE N. 323** del Consigliere Fabbri **"Annullamento sanzioni amministrative relative al decreto dirigenziale n. 248 del 3 novembre 2016"**.

Risponde l'Assessore Cesetti.

Replica l'interrogante Consigliere Fabbri (si dichiara soddisfatto della risposta).

- **INTERROGAZIONE N. 388** del Consigliere Giancarli **"Attuazione dell'accordo di riconversione produttiva dello stabilimento saccarifero Eridania Sadam SpA di Jesi"**.

Il Presidente dà la parola al Consigliere Giancarli (chiede ed ottiene il rinvio dell'interrogazione).

Il Presidente passa alla trattazione del punto iscritto all'ordine del giorno che reca:

- **MOZIONE N. 223** ad iniziativa del Consigliere Celani, concernente: **"Richiesta di nuove fermate del Treno Freccia Bianca nella stazione di San Benedetto del Tronto"**.

**Discussione generale**

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

Il Presidente dichiara aperta la discussione generale e dà la parola, per l'illustrazione, al Consigliere Celani.

Intervengono i Consiglieri Giorgini,

*(PRESIEDE LA VICEPRESIDENTE MARZIA MALAIGIA)*

Zaffiri, Micucci, Bissoni, Giancarli e l'Assessore Sciapichetti.

Conclusa la discussione generale, il Presidente, dopo aver dato la parola, per dichiarazione di voto, ai Consiglieri Giorgini, Celani, Urbinati, Zura Puntaroni, Marconi e Giancarli, **pone in votazione la mozione n. 223. L'Assemblea legislativa approva, all'unanimità, la mozione n. 223**, allegata al presente processo verbale (allegato A).

Il Presidente, dopo aver dato la parola, sull'ordine dei lavori, al Consigliere Volpini (chiede una breve sospensione della seduta per incontrare le Associazioni ed i Comitati in merito alla proposta di legge regionale n. 95 relativa ai vaccini), sospende la seduta.

*La seduta è sospesa alle ore 12,25.*

*La seduta riprende alle ore 13,10.*

*(PRESIEDE IL PRESIDENTE ANTONIO MASTROVINCENTO)*

Il Presidente riprende la seduta e passa alla trattazione del punto iscritto all'ordine del giorno che reca:

- **MOZIONE N. 228** ad iniziativa dei Consiglieri Mastrovincenzo, Minardi, concernente: **“Azioni positive sulla salute mentale nelle Marche”**.

### **Discussione generale**

Il Presidente dichiara aperta la discussione generale e dà la parola, per l'illustrazione, al Consigliere Minardi.

Intervengono i Consiglieri Marcozzi e Volpini.

Conclusa la discussione generale, il Presidente **pone in votazione l'emendamento** a firma dei Consiglieri Pergolesi, Leonardi, Malaigia, Volpini, Talè, Giancarli, Marconi, Micucci. **L'Assemblea legislativa approva all'unanimità. Pone in votazione il coordinamento tecnico. L'Assemblea legislativa approva all'unanimità, Indice, quindi, la votazione della mozione n. 228, così come emendata. L'Assemblea legislativa approva, all'unanimità, la mozione n. 228**, allegata al presente processo verbale (allegato B).

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

Il Presidente passa alla trattazione del punto iscritto all'ordine del giorno che reca:

- **MOZIONE N. 191** ad iniziativa dei Consiglieri Fabbri, Maggi, Giorgini, concernente: **“Fondi europei: coordinamento azioni ed analisi risultati”**.

Il Presidente dà la parola al Consigliere Fabbri (chiede ed ottiene il rinvio della mozione).

Il Presidente passa alla trattazione del punto iscritto all'ordine del giorno che reca:

- **MOZIONE N. 249** ad iniziativa dei Consiglieri Biancani, Bissoni, Giorgini, Rapa, Giacinti, Zura Puntaroni, Micucci e Giancarli, concernente: **“Trasporto pubblico regionale. Richiesta attivazione Fondo Perequativo e modifica criteri di riparto del Fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito con legge 24 dicembre 2012, n. 228-art.1, comma 301)”**.

### Discussione generale

Il Presidente dichiara aperta la discussione generale e dà la parola, per l'illustrazione, al Consigliere Biancani.

Intervengono i Consiglieri Bissoni, Giorgini, Celani, Giancarli, Zaffiri ed il Presidente Ceriscioli.

Conclusa la discussione generale, il Presidente, dopo aver dato la parola, per dichiarazione di voto, ai Consiglieri Zaffiri e Maggi, **pone in votazione la mozione n. 249. L'Assemblea legislativa approva, all'unanimità, la mozione n. 249**, allegata al presente processo verbale (allegato C).

Il Presidente dichiara chiusa la seduta alle or 14,10.

IL PRESIDENTE

Antonio Mastrovincenzo

I CONSIGLIERI SEGRETARI

Boris Rapa

Mirco Carloni

**PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66**

Allegato A

**MOZIONE N. 223** “Richiesta di nuove fermate del Treno Freccia Bianca nella stazione di San Benedetto del Tronto (AP)”.

**“L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE**

**PREMESSO che**

- il trasporto ferroviario ha sempre rappresentato un volano di sviluppo per i territori, in particolar modo per il settore turistico e per i servizi in genere;
- il trasporto su rotaia ha avuto negli ultimi anni uno sviluppo tecnologico tale da considerarlo all'avanguardia sotto il profilo della sostenibilità ambientale, sociale ed economica;
- il trasporto ferroviario per il settore passeggeri, negli ultimi anni risulta in costante crescita (vedasi dati ISTAT: + 1.1% nel 2014; +1% nel 2015);

**CONSIDERATO che**

- la Regione Marche nell'ultimo decennio ha destinato cospicue risorse per l'ammodernamento e la ristrutturazione in generale del trasporto ferroviario regionale, in accordo con RFI e gli Enti locali (vedasi ad esempio l'elettrificazione della linea Ascoli-Porto d'Ascoli);
- tuttavia permangono vistose criticità nel sud delle Marche, circa il collegamento di detto territorio alla dorsale ferroviaria adriatica, per quanto riguarda, soprattutto, i treni veloci, tipo Freccia Bianca e/o Rossa, per la ormai “cronica” carenza di fermate;

**VISTO che**

- il trasporto ferroviario passeggeri è una delle poche cose in espansione ed in grado di soddisfare, se opportunamente organizzato, le esigenze dei cittadini marchigiani, all'interno di una regione che invece mostra tantissime lacune sulle altre infrastrutture, tipo quelle stradali e, soprattutto, aeroportuali;
- tutti gli investimenti già realizzati, e quelli in divenire, per la riqualificazione, ammodernamento ed elettrificazione delle tratte ferroviarie interne, perderebbero efficacia, se poi sulla dorsale adriatica non venissero assicurati, con adeguate fermate, i collegamenti ai treni veloci (vedi Freccia Bianca);

**CONSTATATO che**

- la stazione di San Benedetto del Tronto è carente, ormai da anni, di adeguate fermate del treno veloce “Freccia Bianca”;

## **PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66**

- detta situazione produce un notevole danno all'economia turistica dell'intera Riviera delle Palme e di quella dell'entroterra;
- tra l'altro tale criticità, sommata ad altre carenze di servizi, rende meno attrattivo il territorio piceno anche nei riguardi di possibili nuovi insediamenti produttivi;

**CONSTATATO altresì che** la crisi sismica che ha interessato il "Piceno" dal 24 agosto u.s. in poi, ha ulteriormente danneggiato l'"industria turistica" di detto territorio;

### **RILEVATO che**

- nella tratta ferroviaria Ancona-Pescara, transitano ogni giorno nell'arco delle 24 ore, venti treni Freccia Bianca e due treni cosiddetti Freccia Rossa, e che solo quattro vettori "Freccia Bianca" fermano nella stazione di San Benedetto, tra l'altro in orari a dir poco inadeguati: 6,30 e 8,40 in direzione nord; 20,21 e 22,21 in direzione sud;
- è forte il disagio causato da questa anacronistica situazione;

**CONSTATATO che** la scorsa stagione estiva (2016) Trenitalia, in accordo con gli operatori turistici (albergatori), delle città di Senigallia e Giulianova (TE), ha attivato ulteriori fermate dei "Freccia bianca turistici" nelle città sopramenzionate e nulla è stato fatto per il territorio piceno;

### **IMPEGNA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE E L'ASSESSORE COMPETENTE**

1. ad attivarsi nei confronti di Trenitalia, affinché contestualmente all'entrata in vigore del prossimo orario estivo vengano previste nella stazione di San Benedetto del Tronto, almeno ulteriori due fermate in direzione nord e due in direzione sud, nell'arco delle 24 ore ed in aggiunta a quelle già previste;
2. a coinvolgere, in un eventuale confronto con Trenitalia, anche le Associazioni albergatori esistenti nell'intera costa picena".

**PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66**

Allegato B

**MOZIONE N. 228** “Azioni positive sulla salute mentale nelle Marche”.

**“L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE**

**PREMESSO** che il “Progetto obiettivo “Tutela salute mentale – 1998-2000 (POSM)”” - approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 1 novembre 1999 - individuava la salute mentale fra le tematiche di elevata complessità e per le quali stabiliva linee di interventi prioritari e atti di indirizzo, tra cui l’attuazione da parte dei servizi preposti di una prassi e di un atteggiamento mirati ad intervenire attivamente e direttamente nel territorio (domicilio, scuola, luoghi di lavoro), in collaborazione con le associazioni dei familiari e di volontariato, con i medici di medicina generale e con gli altri servizi sanitari e sociali;

**VISTO** che la Regione Marche ha attuato le indicazioni contenute nel POSM, dapprima con deliberazione amministrativa n. 132/2004 “Progetto obiettivo tutela della salute mentale 2004/2006” e successivamente con deliberazione amministrativa n. 38/2011 “Piano socio-sanitario regionale 2012/2014”, prevedendo nell’area specifica della salute mentale un insieme di azioni che progressivamente si sono consolidate ed ampliate andando ad assumere la connotazione di un sistema integrato nell’ambito socio-sanitario finalizzato ad un miglioramento complessivo dell’autonomia delle persone con problemi di salute mentale e delle loro famiglie;

**VISTO** che il nuovo “Piano di azioni nazionale per la salute mentale” approvato in Conferenza Unificata il 24 gennaio 2013, recepito dalla Regione Marche con atto deliberativo n. 277 del 10 marzo 2014, propone la necessità di lavorare per progetti di intervento specifici e differenziati, sulla base della valutazione dei bisogni delle persone e dell’implementazione di percorsi di cura che sappiano intercettare le attuali domande della popolazione e contribuiscano a rinnovare l’organizzazione dei servizi, le modalità di lavoro delle equipe, i programmi clinici aggiornati offerti agli utenti;

**RITENUTO** che dal P.A.N.S.M. si possa evidenziare essenzialmente la valorizzazione del Piano di trattamento individuale da intendersi come la sottoscrizione di un “accordo/impegno di cura” tra il Dipartimento di salute mentale e la persona, con l’auspicabile partecipazione delle famiglie ed il possibile coinvolgimento della rete sociale. Ciò infatti costituisce un metodo di essenziale importanza nel garantire opportunità di sviluppo della persona stessa permettendo di passare da intervento riabilitativo ad intervento di integrazione e reinserimento nella vita di relazione, coinvolgendo la famiglia ristretta e allargata. In modo analogo, per quanto attiene anche alla infanzia e adolescenza, il coinvolgimento attivo e partecipato della famiglia e della scuola con i relativi contesti (educativo e sociale) è imprescindibile;

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

**CONSTATATO che** accanto alla diffusione epidemiologica dei disturbi psichici, sempre più rilevante è l'emergere dei "nuovi bisogni" in uno scenario sociale e sanitario mutato, che in psichiatria sempre interagisce profondamente con le metodologie e i sistemi diagnostici, terapeutici, riabilitativi, preventivi;

**RILEVATO che** il concetto di LEA viene inteso come "percorsi di presa in carico e di cura esigibili" e non come singole prestazioni, tenuto conto della particolare complessità, multifattorialità e necessità di trattamenti integrati per i disturbi psichiatrici maggiori, ma anche in relazione ai fattori di rischio biopsicosociale e agli interventi di riabilitazione ed inclusione sociale. In sintesi, il modello dovrebbe garantire:

- accessibilità, presa in carico, continuità delle cure, personalizzazione del progetto di vita;
- percorsi a differente intensità assistenziale, in rapporto ai bisogni di cura;
- servizi flessibili, orientati sui bisogni e sulle persone, "recovery-oriented";
- LEA garantiti dal Servizio sanitario regionale nel suo complesso, sulla base della sua organizzazione dei servizi e non solo dal DSM o dai Servizi per i disturbi neuropsichici in infanzia e adolescenza nelle loro varie articolazioni ed espressioni organizzative;

**CONSIDERATO che** uno dei principi portanti di queste azioni è l'integrazione tra il sociale e il sanitario quale elemento fondante della costruzione di una cultura che concorra finalmente a dare risposte integrate al disagio psichico, basando tutte le scelte d'intervento sul concetto inclusivo;

**RITENUTO inoltre che** la costruzione di una rete di interventi socio-sanitari non può prescindere dal riconoscere un ruolo significativo alle famiglie dell'utenza del disagio psichico e alle loro associazioni, quali soggetti attivi nel percorso di partecipazione al benessere delle persone destinatarie;

**TENUTO CONTO che** nelle Marche i soggetti con problemi di salute mentale sono stati stimati sui 28.000-30.000 utenti e che si rende necessaria una costante implementazione delle politiche finora attuate;

**Tutto ciò premesso**

### IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

1. ad assicurare, oltre alla accessibilità, presa in carico e continuità delle cure per tutti i pazienti con problemi di salute mentale, anche il proseguo ed il mantenimento dei "servizi di sollievo" che, a partire dal 2001, hanno rappresentato lo strumento principale per le politiche di sostegno alle famiglie e di contrasto allo stigma;
2. ad incentivare progetti di inclusione sociale anche attraverso l'istituzione di appartamenti in percorsi di autonomia e tirocini propedeutici all'inserimento lavorativo, con particolare attenzione al settore dell'agricoltura sociale; in questo campo, infatti, positive opportunità sono rappresentate

**PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66**

dalle fattorie sociali quali esperienze dove vengono condotte attività agricole con finalità prevalenti di tipo sociali;

3. a rivedere, come da impegni presi in sede di Commissione assembleare competente, le disposizioni contenute nella deliberazione di Giunta regionale n. 1331/2014 sugli standard per la compartecipazione della spesa da parte del paziente e a destinare maggiori risorse nel Fondo di solidarietà a sostegno delle famiglie di soggetti con problemi di salute mentale;
4. a promuovere un confronto con le associazioni e tutti i soggetti interessati da coinvolgere attraverso una nuova riformulazione della Consulta regionale sulla salute mentale;
5. ad organizzare, entro un anno ed in collaborazione con il Consiglio regionale, una Conferenza regionale sulla salute mentale”.

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

Allegato C

**MOZIONE N. 249** “Trasporto pubblico regionale. Richiesta attivazione Fondo perequativo e modifica criteri di riparto del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario, istituito con legge 24 dicembre 2012, n. 228, articolo 1, comma 301”.

### “L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE

#### PREMESSO che

- con la legge di stabilità 2013 n. 228 (legge 24 dicembre 2012 – articolo 1, comma 301) è stato istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (FNTPL), anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario, alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina e dalle risorse stanziare ai sensi dell'articolo 21, comma 3 del decreto-legge n. 98/2011, convertito, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e s.m.i., ivi comprese quelle di cui all'articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
- con successivo D.P.C.M. 11 marzo 2013 sono stati definiti i criteri e le modalità da seguire per la ripartizione del Fondo in oggetto. In particolare veniva disposto (art.2) che le somme stanziare fossero suddivise annualmente tra le Regioni per il 90% sulla base di percentuali indicate nella Tabella allegata al medesimo decreto (Tabella I) e per il residuo 10% in base alle medesime percentuali ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale indicati nel successivo articolo 3 (quali ad esempio offerta di servizio più idonea; progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; definizione di livelli occupazionali appropriati, ecetera). La suddetta tabella che ha definito le percentuali di attribuzioni del FNTPL alle Regioni a Statuto ordinario è stata determinata principalmente sulla base della cosiddetta “spesa storica” e, per una quota del fondo pari a 160 Meuro, tenendo conto della spesa che le Regioni sostenevano per contratti ferroviari al 2010. Da tale tabella risultava assegnata alla Regione Marche una percentuale di FNTPL pari al 2,18%;
- il citato D.P.C.M. disponeva inoltre (art. 2) che il 60% delle risorse in questione fosse ripartito ed erogato annualmente alle Regioni a titolo di anticipazione, sulla base delle percentuali individuate nel medesimo decreto, mentre il saldo del restante 40%, al netto di eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi, fosse erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno;



## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

### CONSIDERATO che

- il DPCM 11 marzo 2013 specificava (art. 4) infine che le percentuali di ripartizione di cui alla Tabella I fossero rideterminate con cadenza triennale, a partire dalla data di entrata in vigore del decreto stesso, sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio nazionale per il trasporto pubblico locale e che, in fase di prima applicazione, le medesime percentuali, per i soli anni 2014 e 2015, fossero adeguate annualmente su proposta della Conferenza delle Regioni e Province autonome, previa intesa in sede di Conferenza unificata;
- in attuazione della suddetta disposizione normativa, le Regioni discutevano nel corso del 2014 modalità di riparto del fondo diverse da quella iniziale e la Commissione infrastrutture trasporti, nella seduta del 12 marzo 2014, esprimeva parere favorevole sullo schema di decreto interministeriale per l'erogazione dell'anticipazione del 60% del FNTPL per l'anno 2014, con il solo voto contrario della Regione Marche, in base al seguente accordo politico:
  - a) pervenire, prima del riparto del 40% delle risorse del Fondo TPL (saldo quota anno 2014), ad una nuova proposta, lavorando parallelamente sui seguenti temi:
    - simulazione statistica dei costi standard basata sui costi dei contratti di servizio degli ultimi tre anni, in parallelo alla modellistica sui costi standard già oggetto del Tavolo tecnico con i Ministeri;
    - modellistica basata su alcuni parametri da definire, quali, ad esempio, morfologia, numero di abitanti, livello dell'infrastrutturazione, eccetera;
  - b) applicare automaticamente il criterio 'non storico' attualmente utilizzato (valore dei contratti di servizio ferroviari 2010) ad una quota maggiore di risorse, pari a 320 M€, nell'ipotesi in cui la nuova proposta non venisse approvata dalla Commissione infrastrutture;
- la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nella successiva seduta del 5 agosto 2014, non riuscendo ad elaborare una nuova proposta rispondente ai criteri di cui alla lettera a), raggiungeva l'intesa su una nuova tabella di riparto basata sul criterio di cui alla lettera b), penalizzando ulteriormente la nostra Regione. Infatti la percentuale marchigiana del FNTPL scendeva dal 2,18% al 2,17%;

### DATO ATTO che

- l'istituzione del suddetto Fondo nazionale ha fatto emergere in modo chiaro ed inequivocabile la forte disparità di trattamento tra le Regioni ordinarie nella ripartizione delle risorse statali. Infatti, ricalcolando il contributo procapite spettante a ciascun residente, le Marche risultano all'ultimo posto nella graduatoria, in quanto destinatarie di circa 68 euro per abitante, e quindi di una somma inferiore al valore medio su scala nazionale (95,7 euro per abitante) e pari quasi

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

alla metà di quella assegnata a Regioni medio-piccole con caratteristiche demografiche analoghe (Basilicata, Umbria, Liguria e Molise);

- in più occasioni la nostra Regione ha segnalato tale “distorsione” ma senza ottenere alcuna risposta in quanto nessuna amministrazione regionale è disposta a rinunciare ad una parte delle risorse ad essa attualmente trasferite;

### **VISTO che**

- dal 2013 ad oggi, la quota riconosciuta alle Marche, anziché aumentare, si è ridotta in modo significativo sia per la sopra descritta diminuzione della percentuale sia per la progressiva contrazione della dotazione complessiva del Fondo che per l'applicazione della penalità legata al mancato raggiungimento di tutti gli obiettivi di cui all'articolo 3 del citato DPCM 11 marzo 2013;
- con successivo D.P.C.M. 7 dicembre 2015, è stato modificato il suddetto articolo 3 del DPCM 11 marzo 2013 “Riparto quota risorse subordinata al raggiungimento degli obiettivi di cui all'articolo 1” stabilendo che le decurtazioni delle risorse finanziarie, accertate a seguito della verifica del mancato raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento, siano applicate all'anticipazione relativa all'anno successivo a quello in cui è effettuata tale verifica, in virtù dell'esigenza manifestata dalle Regioni di certezza della finanza regionale e della necessità di garantire la prosecuzione dei servizi di TPL programmati per il 2015, differendo al 2016 gli effetti in termini di decurtazioni;
- in base al quadro normativo statale sopradescritto, le assegnazioni statali per la Regione Marche sono risultate complessivamente le seguenti:
  - anno 2013: 107,44 Meuro;
  - anno 2014: 106,88 Meuro;
  - anno 2015: 106,84 Meuro;
  - anno 2016: 103,64 Meuro.

### **EVIDENZIATO che**

- nell'anno 2016 la Regione Marche subiva la decurtazione della somma di circa 3,2 Meuro, a causa del mancato raggiungimento dell'obiettivo di incremento del 2,5% del numero dei passeggeri nel 2014, e contestualmente risultava assegnataria di circa 1,6 Meuro derivanti dall'incremento della dotazione iniziale del FNTPL di circa 74 Meuro (introitati a livello centrale a seguito dell'applicazione delle suddette decurtazioni), disposta con decreto legge 24 giugno 2016 n. 113 convertito con legge n. 160 del 7 agosto 2016;
- la progressiva riduzione dei trasferimenti provenienti dal Fondo nazionale TPL in favore delle Marche rende sempre più difficile per l'amministrazione regionale il rispetto degli specifici



## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del servizio pubblico in questione indicati nell'articolo 3 del suddetto D.P.C.M. 11 marzo 2013;

- a tutt'oggi non è stato ancora approvato il riparto a consuntivo delle risorse dell'annualità 2015. Tuttavia dalle simulazioni discusse in sede di Coordinamento tecnico interregionale della Commissione infrastrutture trasporti, sulla base dei dati forniti dall'Osservatorio nazionale TPL, emerge che anche per il 2015 la nostra Regione non ha raggiunto l'obiettivo legato all'incremento dei passeggeri e quindi è molto probabile l'applicazione nei suoi confronti di un'ulteriore penale di circa 3 Meuro;

### **RILEVATO che**

- la spesa per finanziare, negli anni 2013-2014, il TPL marchigiano si è aggirata sui 125,00 Meuro/annui;
- dall'anno 2015, a seguito del riordino delle funzioni amministrative operato in attuazione della legge Delrio (legge n. 56/2014), la nostra Regione ha acquisito la gestione diretta dei contratti di servizio del trasporto pubblico automobilistico extraurbano (in precedenza spettante alle Province) e deve pertanto versare integralmente l'IVA sui contratti, con un aggravio sulla spesa di circa 2,11 Meuro;
- in attuazione della normativa europea e nazionale di settore (Reg. 1370/2007 e D.Lgs. 422/1997) la Regione deve inoltre provvedere ad affidare mediante gara i nuovi contratti per i servizi di TPL su gomma, per i quali ha già pubblicato il relativo Preavviso di informativa sulla GUCE nel mese di luglio 2016 il quale, per espressa disposizione di legge, deve precedere di almeno dodici mesi l'avvio delle procedure di gara;
- ai sensi della legge regionale 22 aprile 2013 n. 6 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale), le Marche devono inoltre stipulare per ogni bacino, corrispondente ai territori provinciali, un unico contratto sia per i servizi urbani che per quelli extraurbani, con un ulteriore aggravio della spesa complessiva pari a circa 2,00 Meuro, corrispondente al pagamento dell'IVA anche sui servizi urbani, fino ad ora coperta invece dai Comuni;

### **PRESO ATTO inoltre che**

- gli attuali trasferimenti del Fondo nazionale TPL alla Regione Marche, pari a circa 105,00 Meuro, non garantiscono il pagamento delle spese attuali né la copertura finanziaria dei contratti in essere (pari a circa 119,60 Meuro per il 2017) né tanto meno il finanziamento dei servizi minimi da mettere a gara i quali, sulla base della attuale programmazione (DACR 86/2013), ammontano a circa 79,75 Meuro, ai quali vanno aggiunti i 41,25 Meuro/anno per il ferro, per un totale di 121,00 Meuro, al netto delle agevolazioni tariffarie;
- per far fronte alle minori risorse disponibili dall'anno 2013 ad oggi, l'Amministrazione regionale, oltre ad aver utilizzato le risorse statali accantonate, ha ridotto i servizi minimi automobilistici del 9% ed autorizzato incrementi tariffari di circa il 15%, con evidente

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

ripercussione sugli utenti e sulla riduzione del numero dei passeggeri trasportati (in controtendenza a quanto richiesto dal DPCM 11 marzo 2013), innescando quindi un circolo vizioso dal quale, senza adeguate finanziamenti, è difficile uscire;

- il bilancio regionale quindi non riesce più a far fronte alle minori entrate provenienti da trasferimenti nazionali il cui impatto è sempre più percepibile ora che si stanno esaurendo le risorse accantonate ed è sempre più alto il rischio che si generi un disavanzo nel bilancio regionale;
- appare assolutamente improponibile sia l'ipotesi di tagliare ulteriormente i servizi per ridurre i costi, che quella di aumentare di nuovo le tariffe per incrementare i ricavi;

### **CONSTATATO che**

- con riferimento ai dati ISTAT relativi all'anno 2013 la nostra Regione, pur rappresentando il 3% della popolazione delle Regioni a Statuto ordinario, riceve risorse dal FNTPL solo per il 2,17% del medesimo;
- è assolutamente necessario procedere ad una rivisitazione dei criteri di riparto del Fondo nazionale del TPL al fine di incrementare la quota marchigiana almeno sino al 2,6%, superando le modalità attuali a favore di parametri più aderenti a rappresentare le caratteristiche del nostro territorio, le esigenze di mobilità dei cittadini e la ridotta capacità contributiva a seguito del perdurare della crisi economica che ha colpito in modo particolare le Marche, regione a vocazione prevalentemente manifatturiera;
- i tempi per il superamento delle modalità attuali di riparto del FNTPL sono attualmente molto incerti essendo decaduto lo schema di decreto legislativo "Testo unico sui servizi di interesse economico generale", attuativo della cosiddetta riforma Madia (legge 124/2015) che prevedeva, tra l'altro, un apposito articolo per disciplinare "incentivi e meccanismi di premialità nel riparto del FNTPL";
- i recenti eventi sismici che hanno colpito la nostra regione rendono inoltre necessario valutare se l'attuale assetto di programmazione dei servizi di TPL risponda ancora alle nuove necessità logistiche generate dai medesimi. Il terremoto del mese di ottobre 2016 infatti ha provocato il ricollocamento nel territorio regionale di migliaia di persone, rivoluzionando le esigenze di spostamento dei marchigiani, sia in termini quantitativi che qualitativi non solo durante la fase dell'emergenza ma anche per tutto il periodo della ricostruzione con il rischio che tale cambiamento divenga addirittura permanente. Per tale motivo, gli attuali fondi derivanti dallo stato di emergenza e la disciplina contenute nelle varie Ordinanze che dispongono il potenziamento dei trasporti pubblici locali, con l'istituzione di nuovi servizi di navettaggio o con il rafforzamento di quelli già esistenti, dovranno essere seguiti da misure strutturali ad hoc per assicurare tali flussi di mobilità prima non esistenti. Appare necessario, in particolare, sostenere gli oneri tariffari posti a carico dei tanti cittadini allontanati dai luoghi di residenza a causa della crisi sismica e costretti a lunghi e innaturali spostamenti per motivi di lavoro, studio

## PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 2017 N. 66

o sanitari, mediante utilizzo di risorse finanziarie aggiuntive dirette a garantire rimborsi e/o tariffe agevolate sia per i servizi di linea automobilistica sia per quelli ferroviari;

- le procedure per una eventuale revisione della “governance” del settore, frutto di precedenti valutazioni transitorie oggi non più attuali alla luce della costante evoluzione normativa, della necessaria riprogrammazione dei servizi e della ridefinizione degli elementi necessari al rinnovo dei contratti, richiedono tempi tecnici sicuramente superiori ad un anno;

**Tutto ciò premesso;**

### **IMPEGNA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE E LA GIUNTA REGIONALE**

ad attivarsi presso tutte le sedi istituzionali competenti per:

1. addivenire, in tempi rapidi, alla conclusione del processo di revisione dei criteri di riparto del Fondo nazionale del TPL, superando le modalità attuali a favore di parametri più rispondenti alle caratteristiche del nostro territorio e alle effettive esigenze di mobilità dei cittadini, senza generare disparità di trattamento tra le Regioni, anche in considerazione del fatto che attualmente le Marche sono collocate all’ultimo posto nella graduatoria dei trasferimenti derivanti dal Fondo nazionale del TPL;
2. richiedere, nell’immediato e al fine di superare questa fase transitoria, la costituzione a favore della nostra Regione di un Fondo perequativo per far fronte sia allo storico deficit tra la spesa necessaria a garantire ai nostri cittadini il servizio di trasporto pubblico locale e le risorse effettivamente disponibili, sia soprattutto alle nuove e diverse esigenze di mobilità della popolazione scaturite dai recenti eventi sismici nei Comuni ubicati all’interno del “cratere” e individuati a livello centrale. Queste ultime sono al momento soddisfatte dai fondi della contabilità speciale relativa al sisma, ma quando esse, molto probabilmente, da misure provvisorie ed emergenziali diverranno in parte misure definitive e strutturali dovranno trovare copertura, almeno parzialmente, nei Fondi per il trasporto pubblico”.