

RESOCONTO INTEGRALE

Seduta n. 168 Lunedì 8 febbraio 2010

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE RAFFAELE BUCCIARELLI
INDI
DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO COMI

INDICE

Comunicazioni del Presidente	3	Interrogazione n. 1342	
Approvazione processo verbale		del Consigliere Giannotti	
Proposta di legge		“Contributi per l’eliminazione ed il	
(<i>annuncio</i>)		superamento delle barriere architetto-	
Mozioni		niche negli edifici residenziali privati”	
(<i>annuncio</i>)		(<i>Svolgimento</i>)	
Deliberazioni		Presidente	6
(<i>annuncio</i>)		Gianluca Carrabs (Assessore)	6
Congedi		Roberto Giannotti (FI-PPE)	7
Sull'ordine del giorno		Interrogazione n. 1349	
Presidente	4	dei Consiglieri Procaccini, Brandoni	
Giancarlo D'Anna (AN)	4	“Concessione di un contributo al Comune	
Interrogazione n. 1401		di Massignano (AP) per la realizzazione di	
della Consigliera Giannini		un sottopasso ferroviario”	
“Finanziamenti per la difesa della costa e la		(<i>Svolgimento</i>)	
loro destinazione”		Presidente	7
(<i>Svolgimento</i>)		Gianluca Carrabs (Assessore)	7
Presidente	5	Cesare Procaccini (PdC)	8
Gianluca Carrabs (Assessore)	5		
Sara Giannini (PD)	5		

VIII LEGISLATURA - SEDUTA N. 168 DELL'8 FEBBRAIO 2010

Interrogazione n. 1411

del Consigliere Altomeni

“Vicenda relativa alla Zona territoriale 11 di Fermo”*(Svolgimento)*

Presidente	8
Almerino Mezzolani (Assessore)	9
Michele Altomeni (RC-SE)	10

Interrogazione n. 1296

del Consigliere Viventi

“Chiusura della biglietteria nella stazione ferroviaria di Jesi”*(Svolgimento)*

Presidente	11
Pietro Marcolini (Assessore)	11
Luigi Viventi (UDC)	12

Sull'ordine dei lavori

Presidente	12
Roberto Giannotti (FI-PPE)	13

Interrogazione n. 1427

della Consigliera Giannini

“Proposta per la realizzazione di una discarica nel comune di Appignano”**Interrogazione n. 1444**

dei Consiglieri Procaccini, Brandoni

“Richiesta per la realizzazione di una discarica di rifiuti nel comune di Appignano” (abbinate)*(Svolgimento)*

Presidente	13
Marco Amagliani (Assessore)	13
Sara Giannini (PD)	14
Cesare Procaccini (PdC)	15

Interrogazione n. 1429

del Consigliere Giannotti

“Bando POR – FESR CRO Marche 2007/2013 relativamente all’asse 5 ‘valorizzazione dei territori’: Progettazione integrata – interventi 5.1.1.50.01, 5.1.3.53.01, 5.2.1.58.01, 5.2.2.58.01, 5.2.3.51.01, 5.2.3.56.01”*(Svolgimento)*

Presidente	16
Paolo Petrini (Assessore)	16
Roberto Giannotti (FI-PPE)	17

Mozione n. 386

dei Consiglieri Brandoni, Procaccini

“Determinazioni urgenti dell’Assemblea legislativa delle Marche a sostegno della mobilitazione delle lavoratrici e dei lavoratori della Merloni e disposizione perché da subito il Governo si attivi concretamente per il varo dell’accordo di programma e per ulteriori ed incisivi interventi a salvezza**dell’azienda ed in favore dell’economia del territorio”***(Discussione e votazione)*

Presidente	17
Giuliano Brandoni (RC-SE)	17
Ottavio Brini (FI-PPE)	18
Cesare Procaccini (PdC)	19
Antonio D’Isidoro (Misto)	20

Mozione n. 405

dei Consiglieri Santori, Brini, Giannotti, Bugaro, Cesaroni, Ciriaci, Parrucci, Massi, Natali, Silveti, Romagnoli, Pistarelli, D’Anna

“Concessioni demaniali”*(Discussione e votazione)*

Presidente	20
Vittorio Santori (FI-PPE)	20
Mirco Ricci (PD)	21
Roberto Giannotti (FI-PPE)	21
Ottavio Brini (FI-PPE)	22

Mozione n. 404/10

dei Consiglieri Bucciarelli, Santori, Altomeni

“Adesione campagna mondiale per l’attribuzione del premio `Nobel per la pace 2011’ alle donne africane”*(Votazione)*

Presidente	24
------------------	----

Proposta di atto amministrativo n. 149

della Consigliera Ortenzi

“Modifiche ed integrazioni alla deliberazione n. 154 del 2 febbraio 2010 ‘Approvazione con prescrizioni della variante al Piano del Parco del Conero’ ”*(Discussione e votazione)*

Presidente	24
Rosalba Ortenzi (PD)	24

Proposta di atto amministrativo n. 150

dell’Ufficio di Presidenza

“Rendiconto dell’esercizio finanziario 2009 dell’Assemblea legislativa regionale”*(Discussione e votazione)*

Presidente	24
Francesco Comi (PD)	24

Proposta di atto amministrativo n. 132

della Giunta regionale

“Piano regionale del trasporto pubblico locale – legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45, articoli 10 e 11”*(Discussione)*

Presidente	25, 32
Rosalba Ortenzi (PD)	25
Daniele Silveti (AN)	27
Antonio D’Isidoro (Misto)	28
Pietro Marcolini (Assessore)	28
Michele Altomeni (RC-SE)	32

**Presidenza del Presidente
Raffaele Bucciarelli**

La seduta inizia alle ore 10,50

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Do per letto il **processo verbale** della seduta n. 167 del 2 febbraio 2010, il quale, ove non vi siano obiezioni, si intende approvato ai sensi dell'articolo 29 del Regolamento interno.

E' stata presentata, in data 2 febbraio 2010 la seguente **proposta di legge**:

- n. 370/10, ad iniziativa del Consigliere Badiali, concernente: "Proroga del termine di cui all'articolo 17 della legge regionale 1° dicembre 1997, n. 71", assegnata alla IV Commissione in sede referente (Iscritta all'ordine del giorno della seduta odierna).

E' stata presentata la seguente **proposta di atto amministrativo**:

- n. 149/10, in data 2 febbraio 2010, ad iniziativa della Consigliera Ortenzi concernente: "Modifiche ed integrazioni alla deliberazione approvata dall'Assemblea legislativa in data 2 febbraio 2010 concernente: "Approvazione con prescrizioni della variante al piano del Parco del Conero", assegnata alla IV Commissione

in sede referente (Iscritta all'ordine del giorno della seduta odierna)

Sono state presentate le seguenti **mozioni**:

- n. 403/10, dei Consiglieri Giannini, Procaccini "Richiesta di realizzare una discarica di rifiuti speciali non pericolosi nel Comune di Appignano (MC);
- n. 404/10, dei Consiglieri Bucciarelli, Santori, Altomeni "Adesione campagna mondiale per l'attribuzione del premio 'Nobel per la pace 2011' alle donne africane";
- n. 405/10, dei Consiglieri Santori, Brini, Giannotti, Bugaro, Cesaroni, Ciriaci, Parrucci, Massi, Natali, Silvetti, Romagnoli, Pistarelli, D'Anna "Concessioni demaniali".

Il Presidente della Giunta ha trasmesso, in data 25 gennaio, le seguenti **deliberazioni**:

- n. 93 "Art. 29, comma 1 della l.r. n. 31/2001 e art. 26, comma 2 della l.r. 32/2009 - Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 di entrate derivanti da assegnazione di fondi da parte della Unione europea vincolati a scopi specifici e delle relative spese. €4.692,00";
- n. 94: "Art. 29, comma 1 della l.r. n. 31/2001 e art. 26, comma 1 della l.r. 32/2009 - Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 di entrate derivanti da assegnazione di fondi da parte dello Stato vin-

- colati a scopi specifici e delle relative spese. €247.466,35";
- n. 95 "Art. 29, comma 2 della l.r. n. 31/2001 - Variazione compensativa al Programma operativo annuale 2010 approvato con d.g.r. n. 2191/2009 e sue successive modificazioni ed integrazioni. € 15.000,00";
 - n. 96 "Art. 29, comma 2, della l.r. n. 31/2001 - Variazione compensativa al Programma operativo annuale 2010 approvato con d.g.r. n. 2191/2009 e sue successive modificazioni ed integrazioni. € 8.000,00";
 - n. 97 "Art. 29, comma 3, della l.r. n. 31/2001 e art. 27, comma 1, della l.r. n. 32/2009 - Variazione compensativa al Programma operativo annuale 2010 approvato con d.g.r. n. 2191/2009 e sue successive modificazioni ed integrazioni. € 50.000,00";
 - n. 98 "Art. 6, comma 1, lettera a), della l.r. n. 31/2009 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 di economie accertate relative a stanziamenti aventi specifica destinazione. € 13.604.578,74";
 - n. 99 "Art. 6, comma 1, lettera a) della l.r. n. 31/2009 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 dei economie relative a stanziamenti aventi specifica destinazione. € 7.758.934,07";
 - n. 100 "Art. 6 della l.r. n. 31/2009 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 di economie accertate relative a stanziamenti aventi specifica destinazione. € 12.983.437,80";
 - n. 101 "Art. 6, della l.r. n. 31/2009 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 di maggiori entrate accertate nell'anno precedente. € 7.102.374,15";
 - n. 102 "Art. 6, comma 1, lettera a) della l.r. n. 31/2009 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2010 di economie accertate relative a stanziamenti aventi specifica destinazione. € 469.756,31";
 - n. 103 "Art. 6, comma 2 della l.r. n. 31/2009 - Variazione compensativa al POA 2010 approvato con d.g.r. n. 1291/2009 e

sue successive modificazioni ed integrazioni. Spese di personale. € 228.550,00".

Hanno chiesto **congedo** l'Assessore Badiali, la Consigliera Ciriaci, il Consigliere Natali.

Sull'ordine del giorno

PRESIDENTE. Nella Conferenza dei Capigruppo è stata richiesta l'iscrizione e la discussione, subito dopo le interrogazioni, all'ordine del giorno delle seguenti mozioni: n. 386 richiesta dal Consigliere Brandoni, concernente problemi della Ardo; n. 405 richiesta dal Vicepresidente Santori, concernente il demanio marittimo; n. 404 richiesta dall'Ufficio di Presidenza, concernente l'adesione dell'Assemblea legislativa delle Marche alla richiesta dell'assegnazione del premio Nobel per la pace alle donne africane.

Pongo in votazione l'iscrizione della mozione n. 386.

(L'Assemblea legislativa approva)

Pongo in votazione l'iscrizione della mozione n. 405.

(L'Assemblea legislativa approva)

Pongo in votazione l'iscrizione della mozione n. 404

(L'Assemblea legislativa approva)

Ha la parola il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Presidente, chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Non siamo in fase di votazione, quindi, Consigliere D'Anna, a termini di Regolamento in questo momento non posso procedere a tale verifica.

Interrogazione n. 1401
della Consigliera Giannini
**“Finanziamenti per la difesa della costa
e la loro destinazione”**
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1401 della Consigliera Giannini. Ha la parola l'Assessore Carrabs.

Gianluca CARRABS. In relazione all'interrogazione n. 1401/09, a risposta orale urgente, della Consigliera Giannini, premesso che, per quanto è noto a questo assessorato, i rapporti con il Ministero dell'ambiente per il finanziamento in oggetto sono stati sempre tenuti direttamente dal Comune di Porto Recanati, e non dalla Regione Marche, si rappresenta quanto segue.

L'Accordo di programma firmato nel 2007 è tutt'ora vigente e ancora valido ma senza copertura finanziaria. L'Accordo di programma in parola prevede specificamente l'intervento su Porto Recanati con il relativo importo, pertanto la destinazione è praticamente vincolata.

Non risulta che il Comune abbia formalizzato e reso disponibile la somma richiesta per il cofinanziamento.

Nessuna notizia è giunta circa finanziamenti ministeriali finalizzati ad interventi sul Comune di Porto San Giorgio; anche in questo caso eventuali contatti potrebbero essere in corso con il Ministero direttamente dal comune di Porto San Giorgio.

Inoltre si precisa che né il finanziamento per la difesa del suolo per l'anno 2009 né quello per il 2010 non sono stati trasferiti ai Comuni e quindi alla Regione. Pertanto per il momento non sono stati trasferiti alcuni fondi dal Ministero dell'ambiente.

Dovremmo procedere ad un protocollo d'intesa tra il Ministero e la Regione Marche, come è noto dalle ultime indicazioni date dal Ministero proprio la scorsa settimana. Per finanziare la difesa del suolo ci sarà un tavolo congiunto tra il Ministero dell'ambiente, la Protezione civile nazionale, il Ministero delle

infrastrutture. In questa competenza rientra anche la difesa della costa.

Quindi il nostro impegno è quello di portare avanti il protocollo firmato nel 2007 con questi fondi.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatta o meno, la Consigliera Giannini.

Sara GIANNINI. Le notizie che ci ha ora riferito, Assessore, corrispondono a quelle a me già note, pertanto la ringrazio, ma siccome è molto facile che i giornali confondano le idee ai cittadini si è reso opportuno avere appunto anche una sua risposta. Della quale sono certamente soddisfatta per la chiarezza ma un po' meno per il contenuto. Ne spiego il perché. In base agli annunci fatti dai Senatori del PDL su ogni Comune dovrebbero arrivare decine e decine di milioni di euro per la difesa della costa, però poi dagli atti non si riscontra alcun euro. Gli unici soldi che vengono stanziati per la difesa della costa sono quelli della Regione Marche e dei Comuni quando questi cofinanziano.

Questo credo sia molto importante che si sappia.

Alla Regione Marche viene richiesto uno sforzo molto alto proprio a causa delle ultime mareggiate che hanno aggredito le nostre coste e che quindi hanno creato danni sia alle abitazioni che agli stabilimenti balneari, dunque alle attività produttive

Si era messa anche in discussione, Assessore, la firma del protocollo d'intesa, di cui si diceva essere sconosciuto e addirittura non firmato. Io ne ho copia, lei l'ha riferito in Aula, quindi il protocollo d'intesa esiste. Ci sono finanziamenti previsti anche per il Comune di Porto Recanati, finanziamenti che però il Governo non ha ancora onorato, sicché questo Comune ha una difficoltà in più proprio perché ha bisogno di interventi urgenti.

Mi risulta che non abbia ancora onorato il suo impegno neppure il Comune di Porto

Recanati, che si era impegnato a versare 1 milione di euro in cofinanziamento

Quindi gli unici soldi versati e che pertanto finanziano gli interventi sono quelli della Regione Marche. Certamente non sono sufficienti per la gravità della situazione, ma se tutti gli Enti preposti facessero la loro parte o comunque quella per la quale hanno preso il loro impegno potremmo intervenire in modo decisivo e risolutivo sugli interventi di quella parte di costa. Tratto di costa che in questo momento riguarda anche il comune di Potenza Picena a causa dei danni provocati dalle ultime mareggiate.

Ritengo pertanto che nella prossima legislatura dovremmo ragionare sull'intervento previsto nel piano della costa e prevedere eventualmente una sua integrazione e modifica, al fine di prendere atto anche di quelle zone dove non erano previsti interventi, ma che appunto a seguito degli ultimi eventi naturali ne necessitano ancora di più forti.

Occorre una maggiore attenzione sicuramente anche da parte dei Comuni. E qui voglio sottolineare e denunciare un'assenza di attenzione da parte del Governo. Mi auguro che gli incontri che dovranno essere effettuati nei prossimi giorni oltre a definire il tipo di interventi definiscano finalmente anche le risorse.

Spero che non si faccia la fine dei FAS, dove sono scritte somme a garanzia per la Regione Marche ma che poi vengono sempre sottratte, impedendo così di attuare i progetti che abbiamo concertato con i territori. Senza risorse, infatti, sarebbe veramente difficoltoso rispondere alle esigenze dei cittadini.

Ognuno deve quindi assumersi le proprie funzioni e responsabilità. Mi auguro che i Senatori e i Deputati del PDL, quindi la maggioranza del Governo nazionale, facciano meno articoli sui giornali e invece facciano mettere qualche soldo sulla difesa della costa, come stiamo facendo noi nelle Marche.

Interrogazione n. 1342

del Consigliere Giannotti

“Contributi per l'eliminazione ed il superamento delle barriere architettoniche negli edifici residenziali privati”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1342 del Consigliere Giannotti. Ha la parola l'Assessore Carrabs.

Gianluca CARRABS. In relazione all'interrogazione a risposta orale del Consigliere Giannotti si rappresenta quanto segue.

L'eliminazione delle barriere architettoniche è una competenza a totale carico economico del bilancio regionale ed ogni anno, su proposta della Giunta regionale, vengono stanziati le risorse necessarie per assegnare ai comuni che ne fanno richiesta i contributi in oggetto.

Nell'anno 2009 ci siamo trovati ad affrontare istanze per le quali occorreva una notevole capacità economica per assolvere a tutte le richieste e per le quali uno stanziamento minimo non avrebbe dato alcun risultato.

Per questo motivo il bilancio di previsione 2009 aveva inizialmente previsto uno stanziamento di € 200.000,00 per la concessione dei contributi in oggetto, ma con legge di assestamento di bilancio 2009 si è deciso di non intervenire per accantonare le risorse in modo tale da progettare un piano efficace.

Infatti con la legge regionale n. 32 concernente “Bilancio di previsione 2010 e adozione del bilancio pluriennale per il triennio 2010-2012”, promulgata in data 22 dicembre 2009, è stata accolta la mia proposta di stanziamento di € 1.500.000,00 per contributi ai Comuni utili al superamento e all'eliminazione delle barriere architettoniche, inseriti nell'UPB 42604 capitolo 42604404 della legge di cui sopra.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere Giannotti.

Roberto GIANNOTTI. A volte anche le sollecitazioni delle opposizioni servono a qualcosa, se non altro a ricordare alla Giunta regionale che ci sono interventi che non possono essere rimandati e comunque non affrontati.

Quello del superamento delle barriere architettoniche è un problema annoso che riguarda le fasce più deboli della popolazione marchigiana. Pensate a quante persone portatrici di handicap, che decidono di rimanere all'interno della loro abitazione, si trovano a dover affrontare le difficoltà oggettive nel superamento dell'organizzazione.

L'intervento che si è realizzato in questo campo dall'anno 2000, grazie ai contributi nazionali, è stato un intervento di sollievo per tantissime famiglie marchigiane.

E il fatto che a fronte di un intervento nazionale la Regione abbia elargito poco e niente in passato è di per sé un giudizio negativo sul livello della sensibilità regionale.

Prendo atto di quello che è accaduto l'anno scorso. L'Assessore ha detto: "ci siamo accorti che 200 mila euro erano pochi quindi abbiamo pensato ad un intervento nel biennio". Mi viene da sorridere, l'Assessore mi fa addirittura tenerezza se devo pensare che complessivamente l'intervento Regione-Stato ammonta nel 2005 a 1 milione di euro, nel 2006 a 1 milione di euro, nel 2007 a 1 milione di euro, quindi, viva Iddio, c'erano le condizioni per mantenere quel tipo di intervento. Prima polemicamente ho detto che la Regione deve pensare alla pubblicità istituzionale, ossia, questa è la Regione d'Italia che spende di più in termini di rapporto costi/abitanti per l'autopromozione, cioè a dimostrazione che i cittadini non capiscono la qualità dell'intervento e quindi c'è bisogno di farsi pubblicità a dismisura.

L'anno scorso non si è fatto, è stato un male, ma prendo atto che quest'anno in sede di assestamento, credo anche grazie

alle nostre sollecitazioni, l'Assessore ha ritenuto giusto reintrodurre questo intervento, che serve appunto a ridare una speranza a tante famiglie marchigiane.

La mia richiesta e il mio impegno è che dalla prossima legislatura questo intervento possa rimanere un caposaldo della politica di intervento nei confronti delle fasce più deboli da parte dell'Assemblea legislativa.

Presidenza del Vicepresidente Francesco Comi

Interrogazione n. 1349

dei Consiglieri Procaccini, Brandoni

“Concessione di un contributo al Comune di Massignano (AP) per la realizzazione di un sottopasso ferroviario”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1349 dei Consiglieri Procaccini, Brandoni. Ha la parola l'Assessore Carrabs.

Gianluca CARRABS. In relazione all'interrogazione a risposta orale urgente dei Consiglieri Brandoni e Procaccini, si rappresenta quanto segue.

Con il decreto n. 168 del 19 ottobre 2006 del Servizio governo del territorio, mobilità ed infrastrutture della Regione Marche, in ottemperanza a quanto stabilito con la d.g.r. n. 961 del 3 agosto 2004 ad oggetto: "Art. 8 della l.r. n. 46/92 - Ammissione dei programmi di investimento degli Enti locali e di altri soggetti al finanziamento regionale – 8/9^a annualità", e con il DDS LL.PP. e Urbanistica n. 584 del 26 ottobre 2004 pubblicato sul BUR n. 166 del 4 novembre 2004 ad oggetto: " L.r. 46/92 - Ammissione dei programmi di investimento degli Enti Locali ed altri soggetti al cofinanziamento regionale (8/9^a annualità), adottato ai sensi dell'art. 5, comma 3, della l.r. 44/94, sono state programmate le varie fasi per il conseguimento da parte del Comune di Massignano di un

contributo per la realizzazione del sottopasso in oggetto. In particolare si è determinato di corrispondere il contributo a partire dall'anno 2007, di fare obbligo al Comune di approvare il progetto esecutivo entro il 19/10/2007, di iniziare i lavori entro 6 mesi dall'approvazione del progetto esecutivo, di ultimare i lavori entro 12 mesi dal loro inizio. Infine è stato stabilito che eventuali proroghe potevano essere concesse in presenza di motivazioni di carattere eccezionale.

Con nota 4710 dell'11 ottobre 2007 il Comune di Massignano ha richiesto una proroga ai sensi dell'art. 30 della L.r. n. 2/2007, al fine di approvare il progetto esecutivo, e viste le motivazioni, il Servizio ha concesso la proroga richiesta, riservandosi successivamente di emettere formalmente il decreto.

Nel 2009 l'Amministrazione comunale richiede un'ulteriore proroga dei lavori in argomento per l'approvazione del progetto, dichiarando che il mutuo con la Cassa depositi e prestiti era stato contratto già nel 2006 e che la causa dell'ulteriore ritardo era da imputarsi all'impossibilità di accesso al sito sede dei lavori e alle Ferrovie italiane di cui ancora mancava il parere di massima.

Alla luce di quanto su esposto il Servizio, anche rilevando la volontà del Comune di Massignano di effettuare i lavori del sottopasso ferroviario, sempre ai sensi della L.r. n. 2 del 23 febbraio 2007 (nella quale è previsto che il Servizio può concedere massimo una sola proroga per anni 1), non poteva che prendere atto della situazione creata e impossibilitato a concedere qualsiasi ulteriore proroga, riteneva il contributo in parola decaduto.

Con nota prot. n. 585829 del 12 ottobre 2009 a mezzo raccomandata con A/R indirizzata al Comune di Massignano, il Servizio ha comunicato la decadenza del contributo a mutuo sui fondi a valere della L.r. 46/92 art. 8.

A riscontro della comunicazione di diniego della proroga e conseguente decadenza del contributo dal finanziamento in parola, il

Comune di Massignano ha richiesto un ulteriore finanziamento nei modi di legge, al fine di poter effettuare l'opera rimasta in predicato.

Il Consiglio regionale, in considerazione che il completamento del sottopasso è fondamentale per la popolazione del Comune di Massignano, in quanto rende possibile il collegamento della città con la spiaggia e gli stabilimenti balneari esistenti, ha concesso con la legge di bilancio 2010 (tabella C) un contributo a fondo perduto di 150.000,00 euro.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere Procaccini.

Cesare PROCACCINI. Questo è uno dei casi della pubblica amministrazione in cui i furbi nella sostanza vengono premiati. Già in prima istanza, infatti, la richiesta del Comune di Massignano di richiedere una proroga era del tutto discutibile, per non parlare della seconda proroga, tant'è che poi il Servizio della Regione Marche ha revocato il contributo. Ma come se niente fosse – noi votammo contro – con legge di bilancio addirittura gli sono state date più risorse di quelle richieste in origine.

Quindi invito la Giunta regionale, in particolare l'Assessore Marcolini, ad ottemperare ad una vigilanza rispetto all'utilizzo delle risorse pubbliche. Una modalità di questo tipo, se perseguita anche nel proseguo, rischierebbe di creare una forte disparità tra i Comuni seri e quelli furbi.

Interrogazione n. 1411

del Consigliere Altomeni

“Vicenda relativa alla Zona territoriale 11 di Fermo”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1411 del Consigliere Altomeni. Ha la parola l'Assessore Mezzolani.

Almerino MEZZOLANI. In ordine all'interrogazione n. 1411 del Consigliere Altomeni, Si precisano le seguenti questioni.

La documentazione relativa ai fatti, consegnata brevi manu nel corso di un primo accesso (giorno 29 ottobre 2009) e successivamente integrata con racc. a/r del 19 novembre 2009 è stata resa in modo tempestivo e completo ed in spirito di assoluta collaborazione. Quindi la piena e assoluta correttezza della ZT 11 è documentalmente indubitabile.

Circa il divieto di proroga posto dalla legge 62/2005, senza entrare nello specifico della norma (su cui pure potrebbe citarsi ampia dottrina a beneficio di una interpretazione più complessa del mero divieto *sic et simpliciter*), vuole evidenziarsi che in assenza di gara d'appalto (il cui espletamento non spettava alla ZT 11 di Fermo, bensì alla ZT 13 di Ascoli Piceno in ragione del Piano approvvigionamenti ASUR) la ZT 11 di Fermo, al fine di garantire il servizio (evidentemente essenziale) senza soluzione di continuità, non aveva altra soluzione se non quella di prorogare il precedente contratto. In ciò, la condotta della ZT 11 è stata ed è in tutto e per tutto analoga a quella di ogni altra Zona Territoriale ASUR, che si sia trovata o si trovi nell'identica circostanza (gara di livello sovra-zonale assegnata a Zona Territoriale diversa e ritardo nell'espletamento).

L'approvazione del Codice dei contratti pubblici (D.lgs. 163/2006) ha introdotto un nuovo strumento da utilizzare per garantire forniture di contratti scaduti nella more della nuova aggiudicazione, ossia l'acquisto in economia. Per tale ragione (oltre che per ragioni organizzative e di programmazione) a far tempo dall'anno 2007 si è ritenuto di procedere con tale nuovo istituto, peraltro in tutto assimilabile per finalità e presupposti alla cosiddetta proroga tecnica utilizzata fino ad allora.

L'ipotizzato avvicendamento tra due diverse ditte non è mai avvenuto. La diversa denominazione (per cui l'aggiudicatario LIS di Grottammare scompare per lasciare po-

sto alla ditta servizi ospedalieri) dipende semplicemente da una modifica dell'assetto societario consistente nella fusione per incorporazione, come a suo tempo notificata alla ZT 11 dall'aggiudicatario stesso.

Non esiste alcuna incongruenza contabile. Si precisa che limitatamente all'esattezza delle cifre la stessa è garantita dal rigoroso ed analitico controllo trimestrale da parte del Controllo di gestione, nonché facilitata dell'utilizzo di conti economici dedicati. E' peraltro possibile che le sole determine di affidamento rechino voci successivamente integrate in sede di conguaglio di fine anno (contrattualmente previsto) e relativo assestamento budget, qualora i volumi di attività ospedaliera abbiano imposto variazioni dei consumi (circostanza del tutto indipendente dall'azione amministrativa).

Limitatamente all'accorpamento della fornitura del servizio di fornitura di materiale in TTR (e relativa sterilizzazione) si precisa che lo stesso è avvenuto per un principio di mera economia procedimentale (per evitare di dover adottare due distinti provvedimenti con identici presupposti, identica finalità ed identico controinteressato), trattandosi di appalti affidati al medesimo fornitore, complementari in quanto ad oggetto (tanto che nella nuova gara 2010 compongono un unico lotto) ed in attesa della medesima nuova gara.

Le cifre relative agli appalti di lavanolo e sterilizzazione sono le seguenti:

- Anno 2002: lavanolo 947.960,00 - sterilizzazione: 106.354,00;
- Anno 2003: lavanolo 934.902,00 - sterilizzazione: 111.500,00;
- Anno 2004: lavanolo 963.491,00 - sterilizzazione: 110.000,00;
- Anno 2005: lavanolo 874.489,00 - sterilizzazione: 103.644,00;
- Anno 2006: lavanolo 890.681,00 - sterilizzazione: 115.452,00;
- Anno 2007: lavanolo 887.551,00 - sterilizzazione: 115.000,00;
- Anno 2008: lavanolo 943.489,00 - sterilizzazione: 116.676,00;

- Anno 2009: lavanolo 1.059.000,00 - sterilizzazione: 117.000,00.

Sotto il profilo tecnico si conferma l'impossibilità di affidare il servizio di lavaggio e noleggio di biancheria ospedaliera per periodi brevi (mesi 12, mesi 24 ecc.), a meno di non accettare un aumento vertiginoso dei prezzi. Tale valutazione può essere facilmente verificata e confermata interpellando il mercato di riferimento. Si precisa, in tal senso, che ad incidere non è tanto la capacità tecnica degli impianti (la capacità di trattare un certo volume di capi), bensì la necessità di acquistare/produrre ad inizio appalto tutta la biancheria piana, divise ecc., necessaria ad alimentare la fornitura, con quantità corrispondenti a centinaia di migliaia di pezzi, spesso personalizzati, di uso dedicato ed esclusivo di ciascuna struttura ospedaliera.

Nulla potendo osservare circa l'eventuale inoltro della documentazione dell'Osservatorio alla Corte dei Conti da parte della Regione Marche, è possibile evidenziare in ogni caso che nessun danno erariale è ipotizzabile a nessun titolo, essendo stati i prezzi unitari del contratto invariati dall'anno 1999 all'anno 2009 (data della prima ed unica revisione prezzi intervenuta, gestita peraltro interamente da ASUR). Tale circostanza, sotto il profilo strettamente economico ha, al contrario, paradossalmente prodotto un risparmio.

Ogni altro aspetto relativo all'effettiva spesa fatturata è legato in modo assoluto alle variazioni di volume dell'attività sanitaria, prevedendo il contratto originario un prezzo unitario per posto letto occupato (dato ufficiale risultante dalla contabilità ospedaliera).

Nulla potendo ipotizzare circa il parere finale dell'Osservatorio, si sottolinea come una relazione dettagliata sia stata a suo tempo inviata (prot. 833PROW/FDC del 30 novembre 2009) al Direttore amministrativo ASUR proprio in risposta ad una richiesta di chiarimenti dell'Osservatorio, e che alla predetta relazione (che si allega) si rinvia per ogni maggior dettaglio (relativo sia alla cro-

nologia degli eventi sia alle questioni giuridiche relative alla correttezza dell'azione amministrativa della ZT 11).

Circa le eventuali responsabilità per il mancato espletamento della gara d'appalto, ci si limita qui a ricordare che la stessa è stata affidata alla ZT 11 solo dal mese di giugno 2009, e che dopo di allora, dopo circa soli mesi cinque di istruttoria (riunioni del comitato tecnico svoltesi a San Benedetto del Tronto nelle date del 7 luglio 2009, 17 luglio 2009, 11 settembre 2009, 25 settembre 2009, 2 ottobre 2009, 9 ottobre 2009, 16 ottobre 2009, 23 ottobre 2009, 30 ottobre 2009, 13 novembre 2009, 1 dicembre 2009, tutte documentate) nel mese di dicembre 2009 è stata formalmente presentata all'ASUR proposta di indizione della nuova gara d'appalto (procedura ad evidenza pubblica di livello europeo).

Circa la possibile generalizzazione di tale situazione non si ritiene spetti allo scrivente esprimere una valutazione.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere Altomeni.

Michele ALTOMENI. Qui siamo di fronte ad un esempio del quale, appunto, mi chiedo se potesse trattarsi di una questione anche generalizzata.

Quali sono i fatti? Essi riguardano un appalto di servizio di lavanolo nella Zona territoriale n. 11 di Fermo che venne aggiudicato oltre dieci anni fa ma che da dieci anni è scaduto. Cioè per dieci anni un'impresa ha beneficiato di un appalto senza più sottoporsi ad alcuna gara.

In questi dieci anni questa scelta venne motivata dal fatto che, appunto, doveva essere indetta (si stava facendo) un'altra gara d'appalto. Ora, dopo dieci anni, questa gara è finalmente stata indetta – vedremo se ci si riuscirà! –, ma nella sostanza rimane comunque il fatto che nei precedenti dieci anni non venne mai neppure indetta, quindi la giustificazione di procedere alle proroghe era assolutamente inesistente.

Inoltre il rimpallo delle responsabilità all'interno della struttura sinceramente a me interessa poco, anche se era una delle domande oggetto dell'interrogazione, nel senso che poi ognuno risponderà per la propria parte.

Nella parziale documentazione a mia disposizione – Assessore, lei mi ha appena detto che mi è stato fornito tutto, ma le assicuro che non è così, ho qui la documentazione e mancano dei passaggi – c'è anche questo gioco di ruoli: “Faccio la gara”, “Bhe, se vuoi falla, ma hai solo tre mesi davanti”, “Allora non la faccio, magari faccio una proroga”, “Va bene, fai la proroga”. Insomma per dieci anni è andato avanti questo balletto tra ASUR, Responsabile del procedimento, poi, ancora, la responsabilità era della Zona 13, dopodiché è ritornata alla Zona 11 perché la Zona 13 non era capace di fare una gara d'appalto dopo otto anni, e così via.

Per cui questo aspetto, checché se ne dica nella risposta, non è assolutamente legittimo.

Peraltro l'Osservatorio ha già dato una risposta su una delle proroghe, concludeva il parere dicendo: “secondo me questa procedura è illegittima quindi deve andare alla valutazione della Corte dei Conti”. Ovviamente la Giunta – come immagino – si è guardata bene di dar seguito a questa indicazione dell'Osservatorio sugli appalti pubblici.

Poi in una valutazione più generale, fatta a seguito di questa interrogazione, l'esatto parere è stato ribadito, cioè il parere di illegittimità di queste proroghe che sono state effettuate in questi anni in maniera assolutamente illegittima e incompatibile con le gare d'appalto. Allora ancora una volta immagino che la Giunta riterrà di non inviare alla Corte dei Conti: in questo caso risolviamo il problema, ossia, come una settimana fa ho depositato il fascicolo alla Procura della Repubblica allo stesso modo nei prossimi giorni lo depositerò alla Corte dei Conti, così vediamo se una risposta più chiara e più complessiva avverrà dagli organismi competenti.

Quindi mi dichiaro assolutamente insoddisfatto, vedremo l'evoluzione di questa vicenda.

Interrogazione n. 1296

del Consigliere Viventi

“Chiusura della biglietteria nella stazione ferroviaria di Jesi”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1296 del Consigliere Viventi. Ha la parola l'Assessore Marcolini.

Pietro MARCOLINI. Per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Jesi abbiamo seguito con particolare attenzione i suoi problemi anche se purtroppo non finiscono mai.

Dopo la soppressione delle fermate di Jesi della coppia Eurostar Fast, come ricorderete, la Regione si è adoperata con i vertici di Trenitalia, poi, al termine di un duro confronto, le fermate sono state ripristinate in base ad un accordo oneroso per la Regione Marche, sono 91 mila euro su base annua a carico interamente della Regione.

Per quanto riguarda le attività di vendita dei biglietti del trasporto ferroviario la situazione è la seguente. Abbiamo quattro stazioni gestite direttamente da Trenitalia (Fano, Senigallia, Macerata, Ascoli Piceno), cinque stazioni gestite in outsourcing, cioè appaltate all'esterno (Marotta, Porto Recanati, Falconara Marittima, Porto San Giorgio, Jesi).

Per le reti di vendita gestite in outsourcing Trenitalia ha l'obbligo contrattuale di assicurare la continuità dei servizi, e per questo scopo ha indetto una gara d'appalto per il servizio di biglietteria che si concluderà nel mese di marzo prossimo venturo. La biglietteria di Jesi, che rientrava tra i servizi gestiti direttamente da Trenitalia passeggeri, verrà ora gestita dalla Direzione regionale, pertanto l'apertura al pubblico verrà garantita a partire da tale data. La gara è il 31 marzo

dunque l'esito sarà immediatamente successivo.

Per quanto riguarda l'edicola c'è da rilevare che tale spazio è chiuso da più di un anno per una scelta di carattere commerciale del gestore. Soltanto negli ultimi mesi, dietro sollecitazione dell'azienda – così ci ha detto la direzione di Trenitalia –, ha reso libero il locale.

La Regione ha chiesto a RFI di impegnarsi a individuare un nuovo gestore per tale spazio e vi è l'impegno ad indire una gara per la riassegnazione del box, purché ci siano richieste da parte di operatori del settore, perché se non c'è una richiesta è difficile tenerlo aperto.

Per quanto riguarda la sala d'attesa, la motivazione della chiusura è data dal fatto – ci ripete Trenitalia e RFI – che si erano verificati ripetuti atti vandalici, nonché un uso improprio da parte di utenti non autorizzati che stazionavano minacciosamente nella sala d'attesa; finora l'atrio della stazione ha assicurato l'attesa degli utenti, ma da parte della Regione verrà chiesto ad RFI di installare un sistema di sorveglianza che consenta la riapertura della sala con le necessarie garanzie di sicurezza.

Inoltre, poiché vi erano state lamentate da parte dell'utenza per lo stato di abbandono dei servizi igienici, RFI ha pianificato anche nella stazione di Jesi un intervento di manutenzione straordinaria per migliorare lo stato di tali servizi e che dovrebbe concludersi prima dell'estate.

E' una risposta che risponde al sopravvenire di questi eventi che peggiorano complessivamente lo stato delle stazioni, ma quest'interrogazione è comunque utile anche per monitorare e sollecitare le soluzioni di miglioramento per ciascuna circostanza.

**Presidenza del Presidente
Raffaele Bucciarelli**

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere Vivenzi.

Luigi VIVENTI. La ringrazio, Assessore, per questa sua risposta complessa ed esauriente.

Devo dare atto a lei e alla Giunta di esservi adoperati per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Jesi al fine di darle quel lustro che deve sicuramente avere con le due fermate dell'Eurostar. Fermate appunto che erano state soppresse e che sono state riammesse proprio grazie a questo vostro intervento diretto.

Ovviamente la sala d'attesa, la biglietteria e l'annessa edicola per una città come Jesi rappresentano servizi importanti. Quindi prendo atto di quello che lei mi ha detto.

E' certamente competenza e autonomia della direzione FS stabilire se gestire direttamente o in outsourcing certi servizi, su questo ovviamente voi non avete su nessun potere contrattuale, l'importante è che siano aperti. Per cui se in aprile avverrà sarà sicuramente un fatto positivo.

Certo è che nelle sale d'attesa di molte stazioni ferroviarie della nostra regione – da altre parti è ancora peggio – se non c'è un adeguato sistema di sorveglianza è sicuro che ci sono e continueranno ad esserci atti vandalici. Quindi le decisioni vanno accompagnate anche da installazioni di sistemi di sicurezza.

Per l'edicola vale il ragionamento che ha fatto lei, Assessore, lo condivido assolutamente, ossia, se ci sono persone interessate va bene altrimenti non si può tenere aperta per forza un'edicola.

La ringrazio ancora, Assessore, speriamo che per aprile il problema venga risolto.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Passiamo ora alle interrogazioni n. 1427 della Consigliera Giannini e n. 1444 dei Consiglieri Procaccini, Brandoni, a cui risponde l'Assessore Amagliani. Una decisione presa durante la Conferenza dei Capigruppo. (...) Prego, Assessore Giannotti.

Roberto GIANNOTTI. Nell'ultima seduta avevo chiesto di discutere, vista la sua complessità, dell'interrogazione n. 1429. Se volete posso rinunciare alla replica, dirò solamente se sono contento o meno, però mi sembra sia un elemento di chiarezza discutere di questa interrogazione, che tra l'altro nell'ordine del giorno viene prima.

Interrogazione n. 1427

della Consiglieria Giannini

“Proposta per la realizzazione di una discarica nel comune di Appignano”

Interrogazione n. 1444

dei Consiglieri Procaccini, Brandoni

“Richiesta per la realizzazione di una discarica di rifiuti nel comune di Appignano”

(abbinata)

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni n. 1427 della Consiglieria Giannini e n. 1444 dei Consiglieri Procaccini, Brandoni. Ha la parola l'Assessore Amagliani.

Marco AMAGLIANI. Le interrogazioni in oggetto si riferiscono alla vicenda della Società Appignano Ambiente Srl sulla richiesta di autorizzazione per la creazione di una discarica di rifiuti speciali sul territorio appunto di Appignano per una volumetria di circa 4 milioni di metri cubi.

Quest'Aula ricorderà che nell'ottobre scorso licenziammo una nuova normativa sulla gestione dei rifiuti, la legge n. 24/2009, nella quale all'articolo 11 si prevede che tutti quei siti di discarica situati entro i tre chilometri dai confini delle province vicine fossero soggetti a concertazione (più che ad autorizzazione) tra la Regione e le Province interessate, ciò attraverso un passaggio amministrativo previsto dalla legge di VIA. La discarica in questione si trova all'interno di questi presupposti, per cui per essa questo sarebbe il percorso da applicare.

Da informazioni assunte ho potuto verificare che questa richiesta è arrivata il giorno stesso o il giorno immediatamente successivo all'approvazione della nuova normativa regionale. Caso? Ironia della sorte? Non so, ma così sono andate le cose.

Abbiamo quindi subito preso in considerazione questa vicenda, che appunto rientrando nella fattispecie di cui vi ho poc'anzi parlato, ossia che sta all'interno dei tre chilometri, è soggetta, ripeto, a quel percorso.

Vorrei ora tentare non tanto di rassicurare quanto di dire come stanno effettivamente le cose.

Prevedemmo quel percorso in quanto in quel momento avevamo pensato, sia sul piano politico che evidentemente anche sul piano amministrativo, alla previsione di due siti di discarica, uno per la provincia di Macerata e uno per la provincia di Ancona, quindi Filottrano e Cingoli. Per la verità Cingoli non rientra per poco all'interno delle previsioni di questa normativa, si trova infatti a tre chilometri e 200 metri dal confine, mentre Appignano rientrerebbe per intero. Uso il condizionale perché per poi la verità è che né la programmazione provinciale né tanto meno la programmazione regionale prevedono impianti industriali di questa natura. E qui siamo di fronte ad un impianto industriale peraltro molto molto ampio (4 milioni di mc), è un impianto industriale che potrebbe essere situato in qualsiasi altra parte del territorio non solo regionale ma anche nazionale.

Non voglio ora prolungare troppo questo intervento, dico solo che la cosa che abbiamo fatto è stata quella di insediare il tavolo di concertazione con le due Province, una cosa che dovevamo fare nel rispetto del comma 3 dell'articolo 11 della legge n. 24. Abbiamo già incontrato la Provincia di Ancona e la Provincia di Macerata; in modo particolare con la Provincia di Macerata ci sembra di poter dire ci sia unità d'intento. Così come abbiamo deciso di verificare la possibilità di addivenire all'approvazione delle linee guida, di concerto con le Province interessate, prima della chiusura di questa legislatura.

E' un atto di Giunta, vedremo quindi se insisteranno le condizioni per riuscirci. Ma certamente potremo riuscire a concertare insieme un atto preliminare che dica due cose – che peraltro sono le cose scaturite dall'incontro con le Province –.

La prima, che è un'iniziativa lodevole, è quella di verificare la possibilità di una discarica interprovinciale, ancorché la discarica di Cingoli si trovi fuori dai tre chilometri; questo soltanto i tempi successivi a questo insediamento ce lo potrà dire e i contatti tra le due Province.

La seconda cosa che assolutamente vogliamo dire in questo atto preliminare è quella che la discarica di Appignano non è prevista né dalla programmazione regionale, né tanto meno dalla programmazione provinciale, è una discarica di rifiuti speciali che dunque noi non prevediamo. Quindi per quello che mi riguarda, per quello che ci riguarda, questa discarica non sa da fare, ritengo che dovrà essere assolutamente contemplata negativamente all'interno delle linee guida che andremo a produrre, e di conseguenza non prevedere l'insediamento definitivo della discarica così come proposta dall'Appignano Ambiente Spa.

Queste era dunque la risposta da dare a questo tipo di interrogazione che l'Aula mi ha posto. Quindi nonostante i tempi ristretti ad oggi è una cosa che si può assolutamente dire.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatta o meno, la Consigliera Giannini.

Sara GIANNINI. Sono soddisfatta della posizione chiara espressa oggi in quest'Aula dall'Assessore su questa vicenda. Una vicenda strana, permettetemi di dire, in un giorno si costituisce una società di capitali, in una notte si redige un progetto, il giorno dopo viene presentato in Regione.

E' una discarica che non risolve il problema dei rifiuti urbani della provincia di Macerata, essa si attesta, invece, sui rifiuti spe-

ciali, cioè quelli che vengono prodotti dalle aziende, con una quantità estremamente alta per le produzioni del nostro territorio che si aggira sulle 200 mila tonnellate annue. E quindi ha più il senso di un business nazionale che di una struttura a servizio del territorio.

Bisognerebbe infatti anche capire perché, ad esempio, la Provincia di Macerata non sblocca per gli assimilabili, quindi per gli speciali non pericolosi, delle aziende maceratesi un progetto avanzato dalla Morrovalle Ambiente, che vede la condivisione del Comune e che è totalmente, questo sì, attinente alle produzioni del nostro territorio.

So che il Sindaco di Appignano non era a conoscenza del progetto e che non è stato informato preventivamente, come invece avrebbe richiesto, nel momento in cui si opera sul territorio, una correttezza istituzionale.

Vogliamo inoltre sapere chi c'è dietro questa discarica, ossia chi è l'azionariato, quali sono le persone che vogliono investire in tale intervento. Ricordo che nella provincia di Macerata già due anni fa venne fatto un altro tentativo da un'azienda sconosciuta di non noti imprenditori che volevano insediare lo stesso tipo di attività nel comune di Pievebovigliana. Lì ci fu una reazione fortissima della Provincia di Macerata e della Regione che impedì tale insediamento, che peraltro non rientrava in nessuna programmazione territoriale.

Ora questa stessa cosa viene riproposta in un altro comune. Sarebbe quindi utile, importante e interessante capire la posizione della Provincia di Macerata, che è ente di coordinamento di area vasta per quanto riguarda i rifiuti.

A me non interessa molto se nella legge le Province non hanno in questo momento competenza. La Conferenza dei Servizi vede comunque la presenza anche delle Province, quindi Capponi, Presidente della Provincia e Assessore all'ambiente – tra l'altro uno dei più attenti alla questione dei rifiuti nella nostra provincia, ha fatto il Presidente

del Consmari, è stato delegato nell'assemblea del Consmari per il Comune di Treia, ha svolto la funzione di coordinamento dei Sindaci del centro-destra per costruire il nuovo consiglio di amministrazione del Consmari – credo abbia le competenze per poter esprimere la sua opinione politica e tecnica sulla vicenda che riguarda la discarica di Appignano.

Dato che fortunatamente ...(...)

PRESIDENTE. Per cortesia, Consigliere Brini, lei non è stato autorizzato a parlare!

Sara GIANNINI. Consigliere, la lingua batte dove il dente duole! (...)

PRESIDENTE. Per cortesia!

Sara GIANNINI. Stavo dicendo che quando poi il Presidente della Provincia ci dirà quello che pensa politicamente credo sarà sempre comunque troppo tardi. Infatti in provincia di Macerata le grandi soluzioni sui rifiuti, che si erano sbandierate in campagna elettorale, hanno portato alla conseguenza che ora i rifiuti vanno a Fermo, ed è stata data la garanzia della costruzione della discarica di Cingoli per la quale il Presidente della provincia attuale si era impegnato a non realizzare. Le bugie non le diciamo noi! In Provincia di Macerata c'è un campione su questo!

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere Procaccini. (...) Per cortesia, Consigliere Brini, un po' di educazione, non interrompa i suoi colleghi!

Cesare PROCACCINI. La risposta dell'Assessore Amagliani a questa urgente interrogazione è stata chiara.

In ottemperanza della legge approvata dall'Assemblea legislativa appena un anno fa, le discussioni e le riunioni tecniche ed istituzionali sono in una fase avanzata per giungere a delle linee guida, al fine di decli-

nare l'articolato della legge che prevede una concertazione per quei siti o richieste di siti all'interno dei confini tra più province. E questo è uno dei casi.

Il nostro compito, oggi, non è quello solo di fare rilievi o critiche ad altri enti istituzionali, ma anche quello di dire ciò che deve fare la Regione Marche in virtù delle sue competenze. Per cui la risposta dell'Assessore Amagliani, data credo per conto della Giunta regionale, secondo me è chiara.

Domani, come annunciato nella Conferenza dei Capigruppo, discuteremo una mozione che se approvata impegnerà l'Assemblea legislativa a bloccare qualsiasi autorizzazione prima delle suddette linee guida.

E questo è uno dei casi, per carità, legittimi, dove soggetti privati fanno delle richieste. Però il ciclo dei rifiuti non è un lavoro pubblico qualsiasi, è invece uno di quei settori dove bisogna stare con gli occhi aperti per diversi motivi, in primo luogo per localizzare eventuali nuovi siti in località idonee, dove la programmazione pubblica deve avere una vigilanza ed una serietà estrema.

Qui vi è quasi un blitz, c'è un soggetto privato che nasce nel giro di quarantotto ore, e se si accoglierà la richiesta di questo soggetto tutta la programmazione pubblica potrebbe essere spazzata via nel volgere di un attimo, verrebbe sconvolta. Lì infatti non sono previste discariche o siti di altro tipo, addirittura il Comune di Appignano in tempi non sospetti nel suo strumento urbanistico ha previsto quell'area come area agricola di interesse paesaggistico, quella è una zona strategica di un comune piccolo che soffre di un'economia che deve essere sviluppata dal punto di vista del turismo.

Siamo quindi soddisfatti della risposta che ci ha dato la Giunta regionale. Ripeto, chiederemo anche con una mozione di rafforzare tale posizione, in modo che la Regione in primo luogo compia la sua scelta e faccia le linee guida; anche se siamo, è inutile che tra noi ci prendiamo in giro, in una fase in cui i tempi per le linee guida sono a cavallo tra questa e la nuova legislatura.

Tuttavia l'impegno politico che dobbiamo assumere è quello di una netta contrarietà ad un'operazione di questo tipo, poi, insieme alle linee guida, di concerto con le amministrazioni provinciali e comunali, che si individuino quei siti che possano o comunque tentino di assolvere alla necessità di risolvere il problema.

Chiudo su un fatto. Se accentuassimo come politica e come strategia – mi pare si stia facendo – la raccolta differenziata dei rifiuti, che vede il Consmari di Macerata tra le più alte delle Marche (sfiora infatti il 50% di raccolta differenziata), probabilmente in futuro potremo avere meno bisogno di discariche. Quindi un aspetto da accentuare in quanto è sicuramente decisivo.

Interrogazione n. 1429

del Consigliere Giannotti

“Bando POR – FESR CRO Marche 2007/2013 relativamente all’asse 5 ‘valorizzazione dei territori’: Progettazione integrata – interventi 5.1.1.50.01, 5.1.3.53.01, 5.2.1.58.01, 5.2.2.58.01, 5.2.3.51.01, 5.2.3.56.01”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1429 del Consigliere Giannotti. Ha la parola l'Assessore Petrini.

Paolo PETRINI. Con riferimento a quanto riportato dal Consigliere Giannotti nella sua interrogazione segnalo che il sottoutilizzo in tutte le proposte progettuali presentate nella provincia di Pesaro Urbino, ma anche nelle altre province delle Marche, di risorse afferenti alle linee di intervento concernenti la bonifica, il rischio tecnologico, il rischio idrogeologico e la valorizzazione ambientale, è solo parzialmente riconducibile all'asserita complessità delle procedure del Bando Asse 5 POR FESR.

Voglio ricordare, infatti, che tutte queste modalità attuative, tutto l'iter procedurale, tutti i correlati criteri di ammissibilità, sono

stati oggetto di concertazione e di condivisione negli appositi tavoli tecnici interistituzionali che hanno accompagnato il percorso di implementazione del bando e che hanno visto la costante presenza di rappresentanti dell'ANCI, dell'UPI e dell'UNCCEM.

Nel merito, attesa la risposta del territorio orientata in gran parte alla valorizzazione del patrimonio culturale, alla luce dei Regolamenti comunitari (1083/2006 e 1828/2006) di riferimento del POR FESR 2007/2013 e dell'attuale livello di utilizzo delle relative risorse, non può ritenersi praticabile la richiesta di riapertura del bando o l'emanazione di un nuovo bando dedicato alla presentazione di progetti sul rischio idrogeologico.

Quanto all'alternativa che l'interrogante pone circa la possibilità di una rimodulazione delle stesse risorse inutilizzate per favorire il finanziamento dei progetti presentati sulle linee di intervento opzionate dai beneficiari, si precisa che la stessa corrisponde, di fatto, alle correnti modalità di gestione. Dato che in tutti gli assi del POR, ed in base a quanto determinato dai citati Regolamenti, le risorse disponibili, di norma, possono essere verosimilmente impiegate fino ad esaurimento, in relazione alla capacità di spesa dei progetti che saranno inseriti in graduatoria in esito al processo di valutazione da parte del Nucleo regionale.

Tutte le risorse delle voci di spesa che non saranno assorbite finanziariamente da quelli che sono i progetti presentati verranno trasferite nelle voci di spesa che hanno una maggior domanda riscontrabile in questi progetti.

Tra l'altro non vi è alcuna possibilità che territori perdano risorse, perché, come ricorderete, vi era una precisa riserva finanziaria a favore appunto dei territori.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere Giannotti.

Roberto GIANNOTTI. Qui siamo di fronte alla solita manifestazione di incompetenza, l'Assessore non me ne voglia, o meglio, spero si sia trattato – mettiamola così – solo di una distrazione.

Ma vi sembra possibile che un intervento così significativo, che riguarda il fondo europeo di sviluppo, non sia stato preceduto da una valutazione sull'esigenza del territorio? Vi sembra possibile che avere articolato la ripartizione finanziaria per settori di intervento non abbia tenuto conto del bisogno reale che il territorio aveva? E' di questo che si tratta, no! Perché se si è verificato che su una disponibilità finanziaria – faccio l'esempio che mi riguarda più direttamente – di 2 milioni e 100 mila euro per il rischio idrogeologico della provincia di Pesaro, ci sono richieste per 500 mila euro, allora vuol dire che qualcosa non funziona. Vuol dire che è stata fatta una valutazione sbagliata.

Quando si registra che ci sono, sempre per la provincia di Pesaro, 2 milioni 500 euro di disponibilità finanziaria rispetto a 5 milioni di euro di domande, allora vuol dire che la valutazione fatta dagli uffici, nel momento in cui è stato fatto il riparto finanziario per settore e per province e nel momento in cui sono stati fatti i bandi, fondava sul nulla.

Questa dunque non mi sembra una cosa normale.

Seconda cosa. E se non è così allora vuol dire che i paletti burocratici messi per la predisposizione delle richieste erano talmente forti e onerosi che di fatto si è poi impedito ai Comuni di predisporre le richieste necessarie.

Perché ho voluto dire questo? Perché non si governa il territorio di questa regione con provvedimenti non misurati alle esigenze. La risposta della nostra capacità sul piano legislativo e amministrativo deve tener conto di quello di cui i cittadini hanno bisogno.

Fatta questa premessa prendo atto delle assicurazioni fatte dall'Assessore, ci tengo vengano messe a verbale nella penultima seduta dell'Assemblea legislativa, non è

certamente scontato quello che lei ci ha detto, Assessore.

Io avrei preferito, anche se mi dicono che non è possibile, la riapertura dei bandi, avrei preferito che, per esempio, fosse riaperto il bando sul dissesto idrogeologico in modo da consentire l'utilizzabilità di quelle risorse messe a disposizione per quel tipo di intervento.

Lei oggi in quest'Aula, Assessore, ci ha detto che c'è una rimodulazione della disponibilità finanziaria, come era previsto, e quindi le singole province della nostra regione non perdono una lira – per parafrasare il vostro coordinatore regionale che non coglie occasioni per fare questi riferimenti –. Quindi alla provincia di Pesaro rimarrà una disponibilità finanziaria per gli interventi di 4.491.180,00 euro. Allora se è così l'atto non corrisponde alle esigenze del territorio, ma almeno non realizza una penalizzazione di un territorio della nostra regione.

Mozione n. 386

dei Consiglieri Brandoni, Procaccini
“Determinazioni urgenti dell'Assemblea legislativa delle Marche a sostegno della mobilitazione delle lavoratrici e dei lavoratori della Merloni e disposizione perché da subito il Governo si attivi concretamente per il varo dell'accordo di programma e per ulteriori ed incisivi interventi a salvezza dell'azienda ed in favore dell'economia del territorio”

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 386 ad iniziativa dei Consiglieri Brandoni, Procaccini. Ha la parola il Consigliere Brandoni.

Giuliano BRANDONI. Proprio in queste ore, anzi, in questo momento al Ministero del lavoro si stanno incontrando le delegazioni di Marche e Umbria ma soprattutto dei lavoratori del gruppo Ardo. Da quello che ho capito la situazione che i lavoratori di quel

gruppo, tremila, si trovano ad affrontare da mesi, rischia di essere un'ulteriore beffa.

Una crisi drammatica, una crisi profonda, una crisi che aveva bisogno di un intervento forte. Per alcuni versi sul versante regionale un intervento c'è stato, ma ritengo che in molte occasioni quei lavoratori, quel territorio si sia trovato isolato e solo, perché oltre alla richiesta sono mancati gli strumenti, oltre all'iniziativa sono mancate le azioni vere.

Pertanto con questa mozione proviamo a ricondurre, attraverso una serie di proposte programmatiche, il profilo dell'accordo di programma. Un accordo di programma che forse non ci sarà nemmeno oggi, tanto è vero, così mi dicono, che al tavolo non si presenterà nemmeno il Ministro Scajola, quindi nemmeno oggi ci saranno non solo i contenuti di quell'accordo programmatico ma neppure il profilo e le indicazioni.

Intanto avanzano – ed io dico con qualche preoccupazione – proposte ed iniziative dalla solita miracolosa offerta che viene dalla Cina; ogni volta che c'è un'iniziativa, un conflitto, ogni volta che cominciano i lavoratori a presentarsi, arriva miracolosamente l'offerta cinese, ma che purtroppo, come molte volte succede, si volatilizza esattamente qualche settimana dopo. Ma si profilano altre e ancor più preoccupanti proposte, ad esempio ho sentito che in Umbria è interessato all'intervento sulla vicenda Ardo niente di meno che la Quadrilatero.

Quindi sono preoccupato. Perché la Quadrilatero fino ad oggi quando ha visto profili di iniziative li ha visti soprattutto nella valorizzazione immobiliare e finanziaria ma poco nelle necessità di interventi sul versante occupazionale. Allora tutto ciò dovrebbe preoccuparci.

Lo spirito della mozione, invece, è altro. Esso richiama la Giunta regionale e l'Assemblea legislativa ad un intervento urgente ed adeguato. L'Assemblea legislativa lo deve fare per sostenere questi lavoratori, anzi, sarebbe stato importante che oggi una delegazione dell'Assemblea legislativa fosse lì insieme ai lavoratori in un momento

così importante; sono partiti decine e decine di pullman da Fabriano, decine e decine di pullman dall'Umbria, per cui una nostra presenza sarebbe stata importante e significativa.

Ma sarebbe stato ancora più importante se noi avessimo attivato strumenti organizzati per sostenere il profilo di questa crisi.

Allora questi strumenti sono indicati in questa mozione. Una struttura di studio e di intervento, una struttura finanziaria che possa accompagnare le proposte che avanzeranno. Cioè a dire che quella crisi si può risolvere se l'intervento pubblico sarà adeguato, non dunque nell'attesa dell'ennesimo padrone che rischia di prendere la parte importante, come le attività e i settori immobiliari, alcuni pezzi del marchio, e poi abbandonare invece quel territorio e quelle esperienze lavorative a se stesse.

Questa mozione forse è poco, ma è comunque importante, come è importante che si approvi oggi affinché i lavoratori possano sentire i maniera chiara da che parte sta l'Assemblea legislativa e cosa l'Assemblea legislativa può proporre e produrre. E questo durante la campagna elettorale sarà motivo ed ulteriore elemento di un confronto sul profilo programmatico.

PRESIDENTE. La discussione è aperta. Ha la parola il Consigliere Brini.

Ottavio BRINI. Per dichiarare il voto favorevole, ma anche per rimarcare un rammarico, ossia che ancora una volta il Presidente Spacca nei momenti più importanti non è presente in quest'Aula. (...) Ho capito, allora la potevamo fare domani! Però non vorrei che anche domani il Presidente anziché stare con i lavoratori sta magari in Cina per Matteo Ricci oppure in America. In quest'Aula l'abbiamo definito il "ministro degli esteri" proprio perché è poco presente, però poi a livello di immagine sembra che qui dentro faccia tutto lui!

Era solo questo che volevo rimarcare, Consigliere Brandoni, non me ne voglia.

Credo allora che se invece di oggi la facevamo domani con la presenza anche del Presidente Spacca questa mozione avrebbe avuto un altro valore.

Comunque il nostro voto è favorevole.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Procaccini.

Cesare PROCACCINI. Questa mozione, presentata da Rifondazione Comunista e dai Comunisti Italiani, in primo luogo vuole riaffermare la solidarietà con i lavoratori e le lavoratrici in lotta per la difesa del loro posto di lavoro.

Si parla di una cifra approssimativa per il gruppo Merloni attorno alle tremila persone più le loro famiglie, poi ci sono anche i lavoratori dell'indotto costituito da una miriade di piccole e piccolissime imprese di cui oggi è addirittura difficile averne i nominativi, la tracciabilità.

Per non parlare delle altre crisi in tutte le province delle Marche, al di là delle parole pronunciate dai nostri governanti nazionali ed internazionali che dicono che la crisi è quasi finita. Purtroppo, invece, siamo agli inizi, non si intravede infatti alcuna possibilità di modificazione del modello di sviluppo e soprattutto non si intravedono quelle risorse certe che il Governo, in primo luogo, avrebbe dovuto mettere sul piatto della trattativa.

Non solo non è stato fatto questo, ma addirittura il commissariamento di tre commissari del gruppo Antonio Merloni è stato un commissariamento strano, perché questi commissari anziché tracciare una linea, azzerare la dirigenza che ha portato al fallimento del gruppo, hanno lasciato tutti lì al loro posto. Ossia quelli che sono stati oggetto della crisi come pure del fallimento, e non parlo della famiglia in quanto tale ma della dirigenza sottoposta, sono ancora lì a determinare le scelte, a determinare chi viene assunto dentro il meccanismo della cassa integrazione, a determinare i turni del lavoro. Un lavoro che è diventato sempre più preca-

rio, sempre più instabile, un lavoro per pochissime settimane all'anno.

E' una crisi al tempo stesso strana. Perché? Il colosso dell'Antonio Merloni che sembrava invincibile è stato spazzato via, certo, un po' per sue colpe, un po' per il meccanismo devastante della globalizzazione capitalistica, mentre l'altro ramo del gruppo Merloni, che fa capo all'Indesit e all'altro capo della famiglia, è neutrale rispetto ad una crisi che invece dovrebbe vedere; questa è una crisi che fa appello anche al settore privato del mondo imprese ma loro sono insensibili, sono a dir poco neutrali. Ecco perché dico che è una crisi strana.

Quindi occorre in primo luogo – la relazione del Consigliere Brandoni è stata chiara – individuare le strutture tecniche ma soprattutto finanziarie e di programmazione capaci di aggredire quella crisi, capaci di realizzare un progetto innovativo, di firmare subito l'accordo di programma Marche-Umbria-Stato, di determinare risorse certe per la prossima finanziaria, affinché gli enti locali possano essere aiutati a far fronte alla crisi.

Finora è invece successo l'inverso, gli enti locali e le Regioni si sono sostituiti allo Stato. Ma questo, colleghi Consigliere e Consiglieri, capite bene che non potrà durare a lungo, infatti il rapporto di forza finanziario con il federalismo fiscale sarà sempre minoritario.

Occorre allora un progetto nazionale, europeo, internazionale per riconvertire il manifatturiero, ma non orientato verso gli altri settori virtuali bensì accompagnato ad una fuoriuscita con settori innovativi come quello dell'energia rinnovabile, della manutenzione del territorio, per riassorbire quindi manodopera qualificata che possa rispondere alla crisi e non pertanto pensare sempre che i cinesi possano risolvere le nostre difficoltà.

E' per questo che la mozione odierna è importantissima, vuole impegnare l'Assemblea legislativa, traguardandola alla prossima legislatura, su questi fatti concreti, che

non sono dunque solo prese di posizione virtuali e rituali che lasciano il tempo che trova.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere D'Isidoro.

Antonio D'ISIDORO. Voglio solo far rilevare un particolare molto importante della mozione, ossia l'istituzione di una cabina di regia tra le Regioni.

Dobbiamo infatti superare, secondo me, la logica della localizzazione territoriale. Per implementare gli accordi di programma occorre una sorta di reciprocità territoriale tra le varie Province e le varie Regioni; nella mozione si parla di Umbria e Marche, allora io dico, per esempio per il sud delle Marche, un protocollo d'intesa tra noi e l'Abruzzo.

Allo stesso tempo, al di là delle responsabilità governative, proprio perché molte scelte non sottendono ad alcuna logica industriale, che ci sia anche la possibilità di attivare tutte le potenzialità di risposta del territorio.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede la parola passiamo alla votazione.

Mozione n. 386. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Mozione n. 405

dei Consiglieri Santori, Brini, Giannotti, Bugaro, Cesaroni, Ciriaci, Parrucci, Massi, Natali, Silveti, Romagnoli, Pistarelli, D'Anna

“Concessioni demaniali”

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 405 dei Consiglieri Santori, Brini, Giannotti, Bugaro, Cesaroni, Ciriaci, Parrucci, Massi, Natali, Silveti, Romagnoli, Pistarelli, D'Anna. Ha la parola il Vicepresidente Santori.

Vittorio SANTORI. Ricordo ai colleghi che già nell'ultima seduta era emersa la necessità di segnalare al Presidente della Giunta, in merito all'incontro Conferenza Stato-Regioni, la particolare situazione in cui vertono i nostri concessionari di spiaggia alla luce della normativa europea e delle direttive che impongono a questi nostri operatori turistici di mettere in discussione ad ogni scadenza la concessione poi messa a bando tra i vari richiedenti.

Passo ora molto velocemente alla lettura di questa mozione in quanto penso interpreti la volontà di tutti, maggioranza e minoranza, nell'intento di dare un indirizzo alla Giunta per l'incontro Stato-Regioni.

“Premesso che l'Unione europea ha avviato la procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per mancato adeguamento alla normativa comunitaria riguardo il rinnovo delle concessioni demaniali marittime, per uso turistico ricreativo;

Premesso inoltre che le disposizioni comunitarie, basate sul principio di libertà di stabilizzazione dei prestatori di servizi mettono in discussione l'art. 37 del codice italiano di navigazione, che favorisce invece il rinnovo ripetuto delle concessioni balneari a favore dei medesimi concessionari;

Considerato che tale fatto sta ingenerando allarme e notevole preoccupazione tra i titolari di concessioni, in specie delle Marche, dove l'impresa balneare si contraddistingue per la conduzione prevalentemente familiare, che ha invece necessità di un quadro di riferimento che dia garanzie di durata e stabilità di rapporti per poter lavorare con serenità ed impegno, continuando ad investire, come fatto finora, per far affermare l'immagine turistica della nostra Regione;

Rilevato che a seguito delle ripetute sollecitazioni da parte delle associazioni di categoria il Governo ed in particolare il Ministro per i rapporti con le Regioni si sono attivati per prevedere l'inserimento all'interno della Finanziaria 2010 di una norma che preveda la proroga delle concessioni fino al 2015;

Che, contestualmente, il Governo si è impegnato a presentare alla Conferenza Stato-Regioni una proposta contenente i criteri per la definizione dei canoni e per l'affidamento delle medesime concessioni secondo modalità che salvaguardino i diritti degli operatori balneari;

Tutto ciò premesso, considerato e rilevato, l'Assemblea legislativa delle Marche impegna la Giunta regionale a sostenere, in sede di Conferenza Stato-Regioni, la necessità di prevedere, come finora avvenuto, il diritto di "insistenza" a favore degli attuali concessionari, in considerazione della specificità del settore fatta da una miriade di piccole imprese, contribuendo così a stimolare investimenti di qualità, utili soprattutto in questa difficile congiuntura economica, che non potrebbero essere effettuati qualora alla scadenza del titolo concessorio ci fosse l'incertezza circa il rinnovo e addirittura la messa a bando della concessione stessa."

Invito tutti i colleghi a votare unanimemente questa mozione.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Ricci.

Mirco RICCI. E' una mozione firmata dai colleghi dell'opposizione ma che comunque sosterrò. Questa Assemblea legislativa ha già infatti votato nella scorsa seduta una legge che va nella direzione di "sanare" una situazione pregressa, al di là della bontà e delle indicazioni delle direttive comunitarie.

Come ha detto poc'anzi il Consigliere Santori si tratta di un numero enorme di concessionari che rappresentano una sorta di impresa familiare per la gestione delle concessioni. E' quindi opportuno che il Governo nell'accordo Stato-Regioni chiarisca alcuni parametri innovativi affinché le leggi regionali non vengano impuginate e quindi possa essere data, rispetto alla Comunità europea, una risposta chiara sulla gestione delle concessioni di demanio marittimo.

Ritengo che nell'insieme questa mozione sia da sostenere. Potremmo aggiungere an-

che una nostra firma ma ormai va bene così, il contenuto è sostenibile, quindi la voteremo.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giannotti.

Roberto GIANNOTTI. Ho apprezzato moltissimo l'intervento pacato e responsabile del Consigliere Ricci su questa mozione presentata dal Gruppo del PDL.

La mozione vuole fare chiarezza rispetto ad un confronto avviato nelle Marche nell'ultimo anno. Un confronto che ha appassionato non solo i concessionari di spiaggia, che sono gli attori principali di questa vicenda, sono loro al centro della contesa, ma anche i cittadini. E' evidente infatti che l'aumento degli oneri per gli operatori del settore per effetto produce poi un aumento delle tariffe dei servizi di spiaggia durante la stagione estiva.

Bisogna quindi fare chiarezza rispetto a posizioni, che ho letto anche sui giornali, che non sono chiare.

Intanto questa partita è determinata dal processo di infrazioni attivato dalla Comunità europea, quindi non ci sono responsabilità del Governo. In questa occasione la sinistra non può dire: "Governo boia" oppure "Berlusconi ha sbagliato". C'è una procedura di infrazione attivata dalla Comunità europea che in sostanza dice che le concessioni non sono rinnovabili automaticamente alla scadenza dei sei anni ma devono sottoporsi ad una procedura di gara.

Pertanto è una questione rispetto alla quale il Parlamento italiano non può disattendere, cioè non è che si può accantonare una procedura di infrazione, bisogna rispondere. Rispondere in che modo? Così come ha fatto appunto il Governo, ha proposto al Parlamento nel decreto mille proroghe la proroga intanto delle concessioni in atto al 2015. Quindi non c'è più il rischio immediato, gli operatori di spiaggia da questo punto di vista possono sentirsi sollevati.

Poi entro il 2015 andrà introdotta una nor-

ma alla legislazione italiana che consenta di superare questo pronunciamento della Commissione europea. In che modo non lo so, magari riconoscendo il diritto di prelazione, insomma una forma che sia in grado di corrispondere ad un'esigenza.

E' chiaro che un operatore di spiaggia, così come un qualsiasi operatore agricolo o dei trasporti, che investe nella propria azienda per far l'investimento ha poi bisogno almeno di tempi medi. Secondo voi chi potrebbe investire in termini di valorizzazione e potenziamento della struttura se non ha davanti qualche anno per poter recuperare?

Per cui la condizione fondamentale è che ci sia una certezza sulla durata non minimale delle concessioni.

La legge pertanto dovrà riprendere questo aspetto garantendo un periodo di tempo di validità della concessione che consenta di recuperare l'investimento.

Il senso della mozione è dunque di confermare questa solidarietà e questo impegno delle Regioni, che non sono in competizione, affinché in sede di Conferenza Stato-Regioni, e successivamente in Parlamento, si corrisponda a questa esigenza.

Una esigenza che va di pari passo ad un'altra esigenza, infatti c'è ancora in piedi il problema dei canoni, rispetto al quale, questo sì, c'è una previsione della Finanziaria pesantissima. Allora anche per questo il Governo e il Parlamento dovranno trovare una soluzione.

Non discuto del fatto che i canoni possono magari essere troppo bassi e quindi vanno aggiornati, ma vanno aggiornati dando la possibilità di essere assimilati. Quindi anche l'aumento del canone demaniale, sia per i concessionari diretti sia per le pertinenze, non può che essere un aumento graduale.

Voglio cogliere l'occasione per dire anche che la legge che abbiamo fatto, Consigliere Ricci, è una manifestazione di buona disponibilità. Certo, lei sa meglio di me che la legge regionale che abbiamo approvato non ha alcun valore essendo questa materia

di competenza statale, vale però come un impegno che confermo, il PDL è infatti favorevole a sollecitare il Governo affinché si arrivi a queste conclusioni.

Respingo invece al mittente la polemica fatta dalla Consigliera Giannini in apertura di seduta, forse immaginata più come un spot elettorale per i civitanovesi che votano a sinistra – che per la verità sono pochi –. Nel senso che si fanno le polemiche sul Governo, sulle risorse per l'erosione, quando poi è mancata e manca una politica organica della Regione Marche rispetto alla difesa di quella risorsa fondamentale che è il litorale.

Si può dire di tutto, certamente si possono chiedere più soldi, ma se non c'è una strategia di aggressione del problema del fenomeno non ne usciremo e quindi i marchigiani continueranno ad essere scontenti.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Brini.

Ottavio BRINI. Questo è un argomento molto delicato, come hanno detto i colleghi Giannotti e Santori, ma finalmente oggi si è riportata un po' di verità in quest'Aula.

Sulla stampa abbiamo letto della legge approvata dalla Regione Marche, e su questo, secondo me, il Consigliere Giannotti è stato un po'troppo bonario, infatti si tratta di una legge più che altro di propaganda, come si usava fare in passato, si sono voluti anticipare i tempi per tranquillizzare gli operatori balneari dicendo loro: "vedete come ci attiviamo, già facciamo le leggi".

Ha fatto bene il Consigliere Giannotti a ricordare che questa legge non ha nessun valore, ma per me non è neppure una legge di buona volontà, perché, Consigliere Giannotti, se davvero si trattava di vera buona volontà allora anziché fare una legge che non serve a nulla se ne potevano fare altre ben più importanti, ma che invece sono giacenti in Commissione da cinque-dieci anni, leggi che potevano servire ai cittadini, come

ad esempio quella sui sottotetti oppure quella sulla la modifica alla legge 13 ecc..

Come si avvicinano le elezioni si fanno sempre leggi spot magari per dire all'amico bagnino: "hai visto, abbiamo fatto una legge per te", ma che poi nella sostanza non dice niente.

Oggi dunque con questa mozione si è voluto fare chiarezza, ossia che occorre fare una gara, non c'è il rinnovo automatico, e non per imposizione del Governo Berlusconi.

Bene infatti ha fatto il Governo Berlusconi – bisogna dirlo ad alta voce – a concedere una proroga fino al 2015, ciò al fine di dare tranquillità per un quinquennio agli operatori balneari. Di questo bisogna darne merito al Governo Berlusconi in quanto è riuscito con il decreto mille proroghe a dare una risposta ad un problema delicato e molto importante.

Questa mozione, sottoscritta dal Consigliere Santori, come primo firmatario, e da altri Consiglieri di opposizione, apre una nuova prospettiva, apre un dialogo con la maggioranza, affinché si ripristini la verità, ossia che il Governo Berlusconi non c'entra niente e che le Regioni insieme allo Stato dovranno svolgere un ruolo molto importante rispetto a quello che dice la Comunità europea.

Infine, per quanto riguarda l'erosione voglio sottolineare che il Comune di Civitanova ha dato molto. E' stato il Comune capofila che di fronte ad una pianificazione e programmazione che non c'è ha aperto il problema dell'erosione. Gli altri hanno saputo solo urlare mentre il Sindaco di Civitanova ha proprio messo le mani al portafoglio. Mi dispiace che in questo momento non ci sia l'Assessore Carrabs, egli poteva confermare quello che sto dicendo.

Civitanova ha tirato fuori centinaia di migliaia di euro per risolvere un problema. Gli altri magari aspettano l'amico che sta in Regione che risolva loro il problema con soldi pubblici, invece a Civitanova si è intervenuti con soldi pubblici e soldi regionali. Quindi

nessun regalo è stato fatto ai bagnini. Sono operatori turistici che non avevano nemmeno un metro di spiaggia ma che oggi possono usufruire di 30-40-50 metri di spiaggia grazie agli interventi fatti dalla Regione Marche e, ripeto, dal Comune di Civitanova Marche, seppure in assenza di una programmazione, di una pianificazione.

E il merito di questo, voglio dirlo, va anche all'ex Assessore Silenzi, egli si è prodigato su questa problematica, ma non perché era di Civitanova bensì perché era un problema sentito e perché ha visto un Comune sensibile ad intervenire, con la Regione Marche, nel mettere soldi sul proprio bilancio, sacrificando magari qualcosa a livello di manifestazioni, di canzoni e canzonette. E gli altri tutte queste cose non le fanno, però poi vanno a piangere perché magari non si mettono gli scogli o non si fa il ripascimento. Andate invece a vedere quanti soldi ha tirato fuori Civitanova per risolvere il problema dell'erosione e del ripascimento. Purtroppo però tutto questo rimane solo in quest'Aula, nessuno va mai a controllare, si farebbe l'ennesima brutta figura.

Oggi ho dunque voluto porre un problema serio – come peraltro ho fatto anche per la sanità sulla grave questione, ad esempio, del pronto soccorso, di cui aspetto ancora una risposta dell'Assessore Mezzolani – ma ancora c'è chi fa finta niente – a qualcuno sulla faccia manca solo di farci le punture, il resto se lo sono fatto tutto! –

Detto questo ritorno all'argomento principale. E' importante che su una problematica come questa si smetta di criticare solo il Governo nazionale e ci si metta tutti insieme a lavorare per risolvere un problema che per gli operatori è delicatissimo.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede la parola passiamo alla votazione.

Mozione n. 405. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Mozione n. 404/10

dei Consiglieri Bucciarelli, Santori, Altomeni
“Adesione campagna mondiale per l’attribuzione del premio `Nobel per la pace 2011’ alle donne africane”

(Votazione)

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca la mozione n. 404 ad iniziativa dell’Ufficio di Presidenza, per aderire alla campagna mondiale elaborata dalle associazioni italiane e africane riunite in occasione di un’assemblea tenutasi a Dakar in Senegal a cura del CISPI (Coordinamento di iniziative popolari di solidarietà internazionale) e dell’Associazione “Chi Ama l’Africa” per l’assegnazione del premio Nobel per la pace 2010 alle donne dell’Africa.

Se nessuno chiede la parola passiamo alla votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Proposta di atto amministrativo n. 149

della Consigliera Ortenzi

“Modifiche ed integrazioni alla deliberazione n. 154 del 2 febbraio 2010 ‘Approvazione con prescrizioni della variante al Piano del Parco del Conero’ “

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 149 ad iniziativa della Consigliera Ortenzi. Ha la parola la relatrice di maggioranza Consigliera Ortenzi.

Rosalba ORTENZI. Solo per dire che in questo atto vengono apportate prescrizioni derivanti dalla Valutazione di incidenza, quindi si tratta prettamente di un atto tecnico.

PRESIDENTE. Il relatore di minoranza Silveti rinuncia all’intervento, quindi apro la discussione. Se nessuno chiede la parola passiamo alla votazione.

Proposta di atto amministrativo n. 149. La pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Proposta di atto amministrativo n. 150

dell’Ufficio di Presidenza

“Rendiconto dell’esercizio finanziario 2009 dell’Assemblea legislativa regionale”

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 150 ad iniziativa dell’Ufficio di Presidenza. Ha la parola il relatore Consigliere Comi.

Francesco COMI. Il rendiconto dell’Assemblea legislativa delle Marche per l’anno 2009 evidenzia ancora una volta, in continuità con l’indirizzo assunto in questa legislatura, risultati positivi sul fronte del contenimento della dinamica delle spese.

L’obiettivo della Presidenza è stato quello di raggiungere il massimo impegno per contenere la spesa della Regione Marche su tutte le varie voci che impegnano l’Assemblea legislativa. Infatti, coerentemente a questo, la spesa complessiva è risultata pari a 16.390 milioni di euro, con una diminuzione di circa 5% rispetto al dato consuntivo del 2008.

Le entrate effettive, composte esclusivamente da trasferimenti di fondi dal bilancio regionale, sono state pari ad euro 16.442 milioni di euro.

L’avanzo di esercizio per l’anno 2009 è pari a 52 mila euro, che per la modesta entità dimostra anche la crescente precisione nella previsione e gestione delle spese, e che sommato alle economie derivanti dai residui insussistenti, 162 mila euro, e perenti 174 mila euro, ha determinato un avanzo complessivo di quasi 400 mila euro.

La parte dell’avanzo relativa ai residui perenti, pari a 174 mila euro, si riferisce quasi esclusivamente alle somme impegnate nel-

l'anno 2008 per il pagamento degli adeguamenti dell'indennità dei Consiglieri regionali a quella dei Parlamentari.

Per quanto riguarda i residui insussistenti, che contribuiscono per 162 mila all'avanzo di amministrazione, gli stessi rappresentano economie su impegni assunti nel corso del 2008 i cui fondi non sono stati interamente utilizzati.

In tutti i singoli capitoli c'è una riduzione: l'indennità di carica e di dimissione dei componenti dell'Assemblea legislativa, pari a 10 milioni, registra un decremento di spesa del 3,6%, cioè di 467 mila euro rispetto all'anno 2008, quindi è un'economia importante; le spese di rappresentanza hanno una riduzione da 40 mila a 37 mila; le spese postali, telefoniche, di cancelleria, di documentazione, biblioteca, servizi di informazione, economato e le altre spese, lo stanziamento di 604 mila euro è stato utilizzato per 597 mila euro; per le spese per locazioni, manutenzione, sistemazione, adeguamento impianti, pulizia, sorveglianza, sicurezza nelle sedi assembleari, si è registrato un avanzo di 2.700 euro; le spese di acquisto, noleggio, manutenzione attrezzature, impianti, arredi, automezzi e strutture informatiche, c'è un avanzo di 6.500 euro; per il personale c'è un avanzo di 10.865 euro; per le spese per i Gruppi assembleari c'è un avanzo di 2.500 euro; per i compensi, onorari, rimborsi per consulenze, ecc., c'è un avanzo di 18 mila euro.

Quindi c'è stato un impegno della Presidenza a ridurre su tutte le voci, ciò in grande coerenza con il lavoro fatto negli anni precedenti ed il contributo da parte della pubblica amministrazione. Inoltre è un impegno coerente anche con quello che ha portato avanti la Giunta regionale per la riduzione dei costi della pubblica amministrazione che ha consentito un risparmio complessivo di 22 milioni di euro.

PRESIDENTE. La discussione è aperta. Se nessuno chiede la parola passiamo alla votazione.

Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Proposta di atto amministrativo n. 150. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Proposta di atto amministrativo n. 132
della Giunta regionale
“Piano regionale del trasporto pubblico locale – legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45, articoli 10 e 11”

(Discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 132 ad iniziativa della Giunta regionale. Ha la parola la relatrice di maggioranza Consigliera Ortenzi.

Rosalba ORTENZI. Il nuovo Piano Regionale del TPL è il frutto di un percorso durato più di due anni. E' stato fatto un lavoro che ha condotto alla realizzazione di uno strumento per lo sviluppo integrato del “sistema trasporti” delle Marche volto a creare le migliori condizioni di mobilità sul territorio marchigiano attraverso l'orientamento e il coordinamento di interventi di natura organizzativa ed istituzionale.

Questo Piano prevede l'adozione di misure mirate e organiche volte ad affermare un nuovo approccio culturale al fenomeno della mobilità, ed ha come presupposto il riconoscimento della corretta dimensione strategica ed economica che il settore dei trasporti svolge nel quadro delle politiche di sviluppo economico, sociale ed ambientale dell'intero territorio regionale.

La Regione crede nella difesa del sistema del trasporto pubblico che è di fondamentale importanza in un contesto dinamico come quello che contraddistingue le Marche.

La popolazione marchigiana è interessata da una rilevante crescita demografica pari al 5,65%, quindi è superiore al trend di crescita medio del territorio italiano che è invece pari al 3,25%. Ciò manifesta un crescente bisogno di mobilità, nonostante nel corso degli ultimi decenni le zone montane siano state progressivamente abbandonate e la popolazione risulta ancora fortemente dispersa sul territorio.

Le strategie previste dal Piano sono in linea con gli indirizzi dei principali strumenti di pianificazione strategica a livello regionale, quali: accordi di programma quadro, linee guida del programma di Governo 2005-2010, Programma operativo regionale, Fondo europeo di sviluppo regionale, Fondo per le aree sottoutilizzate.

Il lavoro svolto si colloca quindi nell'ambito della politica di rinnovamento del sistema trasporto. Una politica avviata negli ultimi anni e perseguita attraverso: il processo di concentrazione degli operatori del TPL che ha portato alla formazione di cinque società di bacino; una maggiore attenzione alle esigenze dell'utenza ed ai temi ambientali (rinnovo del parco mezzi automobilistico e ferroviario); la partecipazione a progetti europei a sostegno del settore; lo sviluppo dei servizi di informazione all'utenza; una grande attenzione al delicato tema della mobilità sostenibile negli ambiti urbani.

Il documento affronta in modo approfondito, sia il tema della mobilità delle persone in senso generale, sia la programmazione dei servizi automobilistici, sia il tema dei servizi ferroviari, individuandone tutte le possibili sinergie tra i due servizi.

Inoltre, a differenza dei Piani redatti in passato, il presente documento è arricchito con approfondimenti sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.

Una particolare attenzione è dedicata ai servizi ferroviari per i quali la Regione, dopo lunghe trattative, è giunta lo scorso novembre alla sottoscrizione del contratto di servizio con Trenitalia. E' un contratto secondo solo alla Campania, è della durata di sei anni

rinnovabili per altri sei, nell'ambito del quale sono contenuti impegni atti a garantire il miglioramento della qualità e della fruibilità del servizio. Tra questi si segnalano l'incremento del 5% della produzione chilometrica ed il rinnovo totale del parco rotabile, con un investimento di 100 milioni di euro di cui 8,4 da Regione (Fondi FAS Misura 4.1.3.1).

Tra le azioni strategiche a livello infrastrutturale si evidenziano l'elettificazione della linea ferroviaria Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli attualmente servita con l'utilizzo di materiale rotabile a trazione diesel, l'ammodernamento delle stazioni ferroviarie e la realizzazione di nuove stazioni/fermate ferroviarie.

Il nuovo Piano del TPL si caratterizza per: lo sviluppo dell'offerta di servizio ferroviario regionale, attraverso l'adeguamento del livello di servizio alle esigenze della domanda di mobilità; la riorganizzazione del servizio automobilistico extraurbano su gomma secondo un sistema per "assi vallivi", definito in base alla distribuzione sul territorio della domanda di mobilità; il coordinamento e l'integrazione dei servizi ferroviari ed automobilistici; l'eliminazione delle sovrapposizioni dei servizi tra ferro e gomma, con particolare riguardo all'asse costiero.

L'attuazione delle misure del Piano trovano riscontro in due scenari temporali, uno di breve termine (2010) e uno di lungo termine (2019), prevedendo un progressivo adeguamento del sistema fino alla completa o parziale implementazione del nuovo modello di offerta di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico.

A supporto delle attività relative all'attuazione del nuovo modello di offerta del servizio, il Piano evidenzia la necessità dell'istituzione di una "Consulta permanente della mobilità" con la finalità di formulare proposte per migliorare i servizi e promuovere l'integrazione tra le varie modalità di trasporto pubblico e la mobilità privata.

Il Piano regionale del trasporto pubblico locale, infine, si configura come un processo continuo nel tempo al fine di rispondere

alle reali esigenze di tutto il territorio regionale e coordinare la definizione del futuro assetto del sistema dei trasporti

Le misure adottate nel Piano saranno attuate attraverso il Programma triennale dei servizi di TPL, strumento che assicura la programmazione di breve periodo nel settore.

PRESIDENTE. Ha la parola il relatore di minoranza Consigliere Silveti.

Daniele SILVETTI. Questo Piano rappresenta lo sviluppo del precedente Piano regionale approvato dall'Assemblea legislativa nel 1999. Allora il Piano mirava a raggiungere l'equilibrio delle assegnazioni dei servizi automobilistici. Invece il Piano di oggi, essendo nel frattempo intervenute alcune deleghe da parte dello Stato, affronta il tema della mobilità delle persone con la programmazione dei servizi sia automobilistici che ferroviari.

Dal Piano emerge una proposta di sviluppo dell'offerta di servizio ferroviario regionale attraverso l'adeguamento del livello del servizio e della domanda di mobilità, la riorganizzazione del servizio automobilistico extra-urbano su gomma secondo un sistema per assi vallivi, l'integrazione dei servizi ferroviari ed automobilistici, l'eliminazione delle sovrapposizioni dei servizi con particolare riguardo all'asse costiero, a fronte cioè di un servizio ferroviario privilegiato lungo la direttrice adriatica.

Pertanto questo Piano potrebbe rappresentare un valido strumento di lavoro per i prossimi anni. Sorge però una spontanea considerazione: questo è un Piano che dovrebbe programmare i servizi regionali proponendo una gestione più strutturata e cadenzata? In realtà sappiamo bene che la Regione ha sottoscritto un contratto ferroviario regionale prima che venissero attuate importanti modifiche dei servizi della lunga percorrenza, attuati con il cambio orario del dicembre scorso che ha determinato – è stato sotto gli occhi di tutti – gravi ripercus-

sioni sugli utenti con la cancellazione delle fermate di Fano e di San Benedetto, oltre che con lo spostamento di orario di alcuni treni della mattina – sappiamo bene quali siano state le varie istanze –. Perché dunque non si è concordato il lavoro di Trenitalia con quello dei Servizi regionali?

La parte più interessante e innovativa del Piano senza dubbio riguarda il capitolo 8 "Modelli evolutivi del settore del TPL regionale". Su questo l'obiettivo decennale che si pone il Piano sembra incentrato su input poco lungimiranti, si punta infatti al consolidamento della ristrutturazione dei bacini avvenuta in questi anni piuttosto che ad una riorganizzazione territoriale più omogenea rispetto agli obiettivi fissati sui tavoli nazionali, all'ampliamento dei bacini TPL e alla ridefinizione del costo del servizio.

Di questo non vi è cenno nel Piano perché si è preferito assecondare le esigenze delle aziende del settore piuttosto che puntare su una politica innovativa, che avrebbe dovuto portare, come ho sentito esprimere anche da alcune organizzazioni sindacali, ad un unico o al massimo a due bacini di traffico, con l'obiettivo di raggiungere una reale integrazione tra le oltre cinquanta aziende che ancora operano nel settore.

In sostanza il Piano avrebbe dovuto condurre ad una semplificazione del sistema delle aziende per migliorare l'assetto del servizio ora distribuito nei cinque bacini di traffico, attraverso una logica incentrata sui territori di appartenenza. Invece si è puntato ad un consolidamento del sistema degli operatori esistenti, anzi, proponendo un allungamento del periodo contrattuale per un ulteriore triennio oltre alla scadenza dei contratti attuali.

Quindi, secondo il nostro punto di vista, si è scelta una politica per certi versi conservatrice, una politica che non ha puntato ad un miglioramento della qualità dei servizi, non vi sono divisioni territoriali fino ad oggi imposte nelle province dalle esigenze degli operatori.

In questo modo non sarà possibile arriva-

re ad una vera integrazione gomma-ferro in quanto tale obiettivo può essere realizzato solo con una forte azione dirigitica da parte di questa Regione, cosa che non ci sembra sia effettivamente avvenuta.

Anche sulle prospettive del sistema ferroviario non è stata effettuata una chiara scelta tra il mantenimento delle attuali tratte o quella della loro estensione o integrazione, come nel caso della Fano-Urbino e dell'Ascoli-Antradoco.

La Regione da un lato sottoscrive accordi di programma quadro con il Governo dove questi gli obiettivi vengono definiti puntualmente, quando poi nel Piano del TPL si fa solo riferimento alla possibile reintroduzione della Fano-Urbino.

Allora vorremmo sapere da lei, Assessore, se la Regione punta all'allargamento della rete di servizio, altrimenti a questo obiettivo è interessato sì il Governo ma non la Regione.

Interessanti, infine, sono gli approfondimenti sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale. In particolare sul piano della mobilità sostenibile la Regione propone sistemi di incentivazione per gli enti locali più efficaci al fine di indurli ad affrontare all'interno dei piani urbani della mobilità le problematiche relative al sistema trasporti nel contesto territoriale, sociale, economico ed ambientale. Si tratta ora di vedere se queste iniziative elencate nel Piano il prossimo Governo regionale avrà forza di attuarle.

Assessore, sicuramente un passo avanti è stato fatto, l'impianto sostanzialmente non riscontra una considerazione negativa, però rimangono alcune perplessità, ad esempio per la mancata iniziativa dirigitica, di cui prima ho fatto riferimento, da parte della Regione, che invece avremmo voluto vedere.

Quindi rimanendo ancora qualche perplessità anticipo il nostro voto di astensione.

PRESIDENTE. La discussione è aperta. Ha la parola il Consigliere D'Isidoro. Comunico ai Consiglieri che durante l'intervento del Consigliere D'Isidoro chiuderò le iscrizioni a parlare.

Antonio D'ISIDORO. Su questa proposta voglio soltanto fare due rilievi critici. Trovo infatti anomalo e bizzarro che per quanto riguarda la riorganizzazione dei servizi attraverso la lettura dei territori per assi vallivi, nella tabella di distribuzione relativa alla Valle del Tronto non risultano inseriti né il Comune di Castorano né il Comune di Maltignano.

Altra cosa che trovo strana riguarda il riequilibrio chilometrico la cui formula prevede come coefficienti soltanto la domanda di mobilità, l'estensione territoriale, la popolazione residente, poi vengono completamente dimenticati i chilometri di strade extraurbane effettivamente presenti nell'ambito di ciascun bacino.

Altro rilievo critico che voglio porre è sempre riguardo al sistema degli assi vallivi e sulle tipologie dei servizi offerti. Ossia che nella tabella di riepilogo della produzione chilometrica sarebbe stato opportuno prevedere una voce per i servizi intervallivi relativi alla provincia di Ascoli Piceno.

Viste tali carenze, non sono state infatti recepite assolutamente le osservazioni fatte dal CAL, il mio voto sarà di astensione.

PRESIDENTE. Ha la parola l'Assessore Marcolini.

Pietro MARCOLINI. Intanto voglio dire che l'atto illustrato dalla Presidente Orteni è stato a lungo concertato e discusso con tutte le componenti sindacali, la proprietà pubblica e privata, le Province, i Comuni, in ultimissima battuta anche oggi il CAL e il CREL hanno consegnato i loro pareri.

Quindi il mio commento finale è di riconoscimento del lavoro fatto dalla Presidente, della preziosa collaborazione dei nostri tecnici e per quell'atteggiamento complessivamente positivo di tutte le componenti, testimoniato anche dal voto di astensione annunciato nel rispetto della dialettica dei ruoli in Assemblea legislativa regionale.

Ora vorrei ridurre almeno a quattro osservazioni il lavoro fatto, che a mio avviso

costituisce non la conclusione bensì un avviamento strutturato di un ragionamento sulla mobilità proiettata avanti di dieci anni.

Come è facile considerare, ma non soltanto in materia trasportistica, il problema del diritto alla mobilità, un diritto di cittadinanza universale che spetta a tutti, non può prescindere dall'andamento orografico della nostra regione, dalla dispersione della popolazione e dal fatto che diecimila chilometri quadrati ospitano una popolazione di un milione e 570 mila anime.

E' del tutto evidente che gli spostamenti verso la costa nei tre chilometri di profondità, che ospitano quasi il 60% della popolazione, con fenomeni di concentrazione marcata, fanno sì che ci sia una maggiore facilità di offerta dei servizi di mobilità lungo l'asse longitudinale, su cui scorre ferrovia, autostrada, strada nazionale e gli innesti delle superstrade, rispetto ai diritti della mobilità che rischiano di essere conculcati come nel caso dei comuni richiamati poco fa nell'intervento del Consigliere D'Isidoro.

Su questo stiamo cercando di intervenire intanto registrando una situazione di fatto, ossia quella che il potenziamento della linea ferroviaria nei prossimi dieci anni per quasi un milione di chilometri percorsi non riuscirà a raggiungere le comunità disperse dell'alta collina e della montagna, però si intensificheranno i rapporti studio-lavoro prevalentemente nel tratto litoraneo e delle quattro tratte di competenza regionale che sono: San Benedetto-Portod'Ascoli-Ascoli, Civitanova-Albacina, Pergola-Fabriano, Falconara-Foligno (in quanto la Falconara-Orte viene gestita da mezzadria con la Regione Umbria).

Questa parte verrà potenziata nel rispetto di un dato che possiamo realisticamente osservare, ossia che su circa dieci passeggeri del trasporto pubblico nove viaggiano su gomma ed uno viaggia su ferro. Questo significa che gli adeguamenti che ci sono stati hanno rilevato una risposta flessibile e duttile nel trasporto su gomma mentre più rigida in quello su ferro ovviamente per un coinvolgimento del livello nazionale.

Infatti le stesse preoccupazioni sottolineate questa mattina dal Consigliere Silvetti sono state anche le nostre. Le assicuro, Consigliere, che abbiamo cercato e cerchiamo costantemente tutte le sedi che ci consentano di promuovere e programmare insieme gli orari soprattutto di quella parte del trasporto lungo la fascia longitudinale che rappresenta il 90% di quel 10% del trasporto ferroviario.

Purtroppo Trenitalia ci esclude programmaticamente. Quei pacchetti che sottoscriviamo riguardano soltanto le quattro tratte che governiamo. Siamo riusciti ad ottenere 100 milioni di finanziamenti, cambieremo 12 locomotori, verranno rimodernate 160 carrozze, ma ciò riguarda le quattro tratte riferite al trasporto regionale.

Anche le fermate su cui siamo intervenuti sono quelle regionali oppure quelle a pagamento, subendo un vero e proprio ricatto sulla destrutturazione della organizzazione degli orari da parte della galasse delle Ferrovie dello Stato; ad esempio per Jesi, di cui abbiamo parlato poco fa, abbiamo pagato 91 mila euro l'anno per far fermare l'Eurostar e paghiamo circa 400 mila euro l'anno per far venire un treno da San Benedetto ad Ancona tutte le mattine.

Quello che ora stiamo facendo, le assicuro Consigliere, con il collega Giandonato Morra – che tra l'altro è un suo collega di opposizione politicamente particolarmente vicino, è infatti un sostenitore del Ministro Matteoli – è una vertenza che comprende la Regione Molise, la Regione Abruzzo, la Regione Marche, una parte della Regione Emilia Romagna, affinché esse non vengano degradate a regioni di attraversamento per le merci e che, invece, non consentano soste per i passeggeri, che è la destrutturazione che è stata messa in campo con la chiusura di oltre 24 fermate nelle nostre stazioni da San Benedetto a Porto San Giorgio, Civitanova, Ancona, Senigallia e Fano in modo particolare.

Per cui su questo versante bisogna distinguere le responsabilità e non rassegnarsi.

Certo, è chiaro che deve essere individuata la Regione – non me ne faccio sicuramente un cruccio – come prima sponda dei disagi del trasporto ferroviario, ma almeno in quest’Aula distinguiamo quella che è la responsabilità sulle quattro tratte su cui noi siamo padroni – in quattro anni siamo passati da 30 a 40 milioni su base annua, abbiamo ottenuto 100 milioni di nuovi investimenti, sono stati eseguiti lavori per la officina di manutenzione ordinaria per 140 milioni, abbiamo aumentato l’occupazione di 130 unità, a cui se ne potrebbero aggiungere altre 10 nei prossimi mesi se verrà realizzato un accordo sindacale di cui siamo pienamente soddisfatti – da una insoddisfazione operosa e non rinunciataria per quanto riguarda le tratte nazionali, su cui insieme, come abbiamo fatto nelle scorse settimane, dobbiamo produrre uno sforzo per ottenere dal Governo e da Ferrovie dello Stato una risposta più generosa.

Quindi la prima osservazione riguarda il ferro. La seconda riguarda invece la necessità di organizzare una maggiore integrazione tra urbano ed extraurbano. La terza, infine, riguarda l’integrazione del ferro con la gomma.

Atteso che abbiamo espresso un giudizio positivo sulle forme compatibili di concentrazione nella gestione e dei risultati delle gare con i gestori pubblico-privati risultati vincitori delle gare che abbiamo fatto, siamo soddisfatti di quella soluzione, siamo soddisfatti dell’accorpamento gestionale che abbiamo raggiunto.

Abbiamo inoltre espresso la necessità di organizzare, per quanto riguarda gli acquisti e la programmazione, ambiti sempre più aggregati, ma volontari e non dirigisti; questo è vero, Consigliere Silveti, peraltro è anche curioso che ci dobbiamo scambiare i ruoli, ossia quelli da cui solitamente sentiamo di doverci difendere per approcci che ci vengono imputati come dirigistici, mentre qui siamo stati, invece, poco dirigistici, ma capisco ovviamente il senso della sua preoccupazione. In ogni caso il nostro atteggiamento

lieve ha sortito maggiori risultati rispetto ad un approccio dirigistico, che tra l’altro, eccedendo anche le possibilità di legge, avrebbe potuto definire passaggi forzosi di aggregazione o definire anche delle gare di carattere regionale unificate.

Abbiamo proceduto a geometria variabile su tre province delle quattro vecchie e siamo in condizione di poter guardare con serenità anche ai passaggi successivi.

Per la tariffazione integrata, la bigliettazione elettronica, gli acquisti collettivi, le gare bacinali e i premi per un linguaggio unico – siamo alla vigilia delle gare per gli acquisti degli Avm –, il collegamento alla rete regionale, siamo convinti, se non totalitariamente, che riusciremo grosso modo ad arrivare ad una programmazione del 100% del linguaggio e forse dell’85-90% delle macchine. Il che significa un passaggio cruciale importante che ci dovrebbe portare ad un unico biglietto di tutti i passaggi su gomma e di tutti i passaggi su ferro.

Parlavo prima della necessità dell’integrazione urbano ed extraurbano dell’intera filiera dei servizi. Le società di gestione del trasporto pubblico hanno imparato a gestire i parcheggi, a fare il trasporto scolastico, a spostarsi, anche arditamente, sul sociale, a organizzare delle risposte che corrispondono alle necessità del nostro territorio, come per programma twist per i trasporti a chiamata, attraverso quelle formule, che si chiamano carpooling, carsharing, che riguardano la possibilità di calibrare un risparmio del trasporto privato incentivandolo oppure stabilendo delle regole di deterrenza.

In modo particolarissimo ritengo quindi che la prossima frontiera di impegno comune sarà quella di mettere insieme urbano ed extraurbano, perché alzerebbe la soglia della gestione dei servizi e farebbe risparmiare immense e preziose risorse al fine di restituire in servizi pubblici di trasporto risposte più adeguate.

Penso in modo particolare alle nostre Province, ad esempio a Macerata come pure a Civitanova esiste un urbano non co-

ordinato, ma penso anche ad altre importantissime realtà che opportunamente coordinate con le società di gestione bacinali potrebbero far conseguire risultati decisivi.

Vorrei ora dare una risposta positiva al Consigliere D'Isidoro per quanto riguarda gli algoritmi sottostanti l'individuazione del costo economico standard. Questa parte l'abbiamo sospesa in quanto anche noi abbiamo delle perplessità sulla formula sottostante e sulla necessità di arricchire, anche secondo le indicazioni richiamate dal Consigliere D'Isidoro, al massimo le esigenze di mobilità espresse sul territorio, oltre alle risposte da dare. Perché è chiaro che non possiamo mettere il treno dappertutto, ma è anche chiaro che non possiamo mettere un autobus da 50 o 90 posti dappertutto, come può darsi che in alcune situazioni saremo in grado di integrare urbano ed extraurbano o addirittura stabilire delle corse mirate che utilizzino, opportunamente separandone l'uso, lo scolastico, il sociale o addirittura il sanitario.

Quindi sul fabbisogno da esprimere e da comparare con i mezzi alternativi sono d'accordo nel vedere insieme la necessità di un aggiornamento della formula.

Il costo economico standard è stato espunto, i corrispettivi insieme ai chilometri sono stati messi da parte. Abbiamo dato una prospettiva di integrazione, di unificazione, di omogeneizzazione, di allargamento della scala gestionale del trasporto pubblico.

E' chiaro, invece, che il lavoro di raffinazione sarà un compito di quelli che ci seguiranno nei prossimi mesi, che quindi nella commissione tecnica paritetica dovranno lavorare per il massimo arricchimento possibile della parificazione dei diritti alla mobilità; penso in modo particolare alla nuova provincia di Fermo oppure penso alle aree interne che non possono essere neglette ma che in termini di mezzi tecnici non possono neppure avere le stesse risposte delle aree della costa, vanno cioè individuate le soluzioni più economiche e gestionalmente più sostenibili.

L'ultima considerazione riguarda la necessità di corrispondere, in una prospettiva decennale, alle possibilità di sostenibilità ambientale oltre che economica.

Purtroppo sappiamo che non soltanto Ancona si trova sul podio delle città più inquinate d'Italia a causa delle polveri sottili, infatti anche tutte le principali città che stanno lungo la costa presentano indici di sfioramento delle polveri sottili e di quelle ultrasottili, partendo da Pesaro e arrivando fino a San Benedetto.

Quindi c'è un problema di ridefinizione strategica del trasporto da fare attraverso meccanismi di premialità e di deterrenza e che individui il trasporto pubblico, secondo le formule che abbiamo determinato, come il secondo impegno in assoluto della spesa regionale.

Per il trasporto pubblico noi spendiamo oltre 110 milioni l'anno, che non sono soldi sprecati, anzi, siamo convinti che questa linea debba essere addirittura potenziata e intrecciata nei percorsi dei sistemi locali del lavoro e studio-lavoro. E che dunque un alleggerimento dei movimenti costituisca anche una risposta per il sociale, un sollievo sociale permanente per le categorie di studenti e di lavoratori. Per gli studenti siamo intervenuti con una tariffazione che abbatta del 75% il costo del trasporto, interveniamo per più del 50% per i lavoratori per la mobilità casa-lavoro.

E' inoltre necessario intervenire ulteriormente per quanto riguarda gli aspetti ambientali con percorsi privilegiati; stiamo bandendo delle risorse comunitarie volte ad accelerare la velocità commerciale dei nostri trasporti pubblici. Siamo nelle condizioni di poter corredare di meccanismi premiali la riserva dell'ingresso e dell'uscita dai centri storici. Stiamo potenziando i parcheggi nelle aree non centrali delle città, altrimenti avrebbe un effetto da attrazione e non di migliore organizzazione.

Quindi penso che il lavoro fatto – dovendo qui ringraziare le società di trasporto, i rappresentanti del sindacato, i rappresen-

VIII LEGISLATURA - SEDUTA N. 168 DELL'8 FEBBRAIO 2010

tanti delle Province e dei Comuni – istruisca e lasci in eredità un compito che deve essere sviluppato e raffinato sui tre versanti che ho testè accennato.

Per cui i chilometri, i corrispettivi, la definizione delle risposte puntuali delle aree più disagiate e meno antropizzati, sono i temi che bisognerà sviluppare nei prossimi mesi, ma mi pare che le condizioni, almeno quelle conoscitive, e la realizzazione di economie consistenti di gestione di questi ultimi quattro anni consentano di guardare serenamente alla prospettiva futura.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede la parola passiamo alla votazione.

Ha la parola il Consigliere Altomeni.

Michele ALTOMENI. Presidente, ritengo che un atto di tale importanza non possa essere votato da un'Aula così sguarnita, quindi chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Procediamo alla verifica del numero legale.

Presenti: Altomeni, Benatti, Bucciarelli, Comi, D'Isidoro, Giannini, Giannotti, Lippi, Luchetti Mammoli, Mollaroli, Petrini, Rocchi, Solazzi.

Assenti: Spacca, Amagliani, Badiali, Binci, Brandoni, Brini, Bugaro, Parrucci, Natali, Cesaroni, Ciriaci, D'Anna, Donati, Massi, Mezzolani, Minardi, Ortenzi, Pistarelli, Procaccini, Ricci, Romagnoli, Santori, Silveti, Sordoni, Tiberi, Viventi.

Il numero legale non è garantito, la seduta è tolta, ci vediamo domani mattina.

La seduta termina alle ore 13,00

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO
(Dott.ssa Paola Santoncini)

ESTENSORI DEL RESOCONTO
(Fiorella Pietroni - Caroline Moresi)