

RESOCONTO INTEGRALE

Seduta n. 66 Martedì 23 maggio 2017

DEL PRESIDENTE ANTONIO MASTROVINCENTO
INDI
PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARZIA MALAIGIA

INDICE

Comunicazioni del Presidente	3	Saluto alle scuole	
Proposte di legge (<i>annuncio</i>)		Presidente	3
Mozioni (<i>annuncio</i>)		Sull'ordine dei lavori	
Commemorazione delle vittime della strage di Capaci e dell'attentato di Manchester		Presidente	4,9
Presidente	3	Fabrizio Volpini (PD)	4, 23
		Gianluca Busilacchi (PD)	4
		Romina Pergolesi (M5S)	5

X LEGISLATURA - SEDUTA N. 66 DEL 23 MAGGIO 2017

Interrogazione n. 397

ad iniziativa della Consigliera Pergolesi
“Progetto ‘ampliamento discarica Cornacchia 4° stralcio - Variante sostanziale IV e V lotto - Modifica del pacchetto di copertura - Innalzamento temporaneo quote di abbancamento rifiuti nel rispetto dei profili finali autorizzati’ - Procedura di Valutazione di impatto ambientale - Contributi istruttori della Regione Marche”

(Svolgimento)

Presidente	5
Angelo Sciapichetti (Assessore)	5
Romina Pergolesi (M5S)	7

Interrogazione n. 407

ad iniziativa del Consigliere Busilacchi
“Situazione lavorativa presso l’azienda Palumbo Ancona Shipyard Isa S.r.l.”

(Svolgimento)

Presidente	8
Loretta Bravi (Assessore)	8
Gianluca Busilacchi (PD)	9

Interrogazione n. 369

ad iniziativa del Consigliere Rapa
“Tavolo delle trattative tra Regione e FS/RFI”

(Svolgimento)

Presidente	9
Angelo Sciapichetti (Assessore)	10
Boris Rapa (UpM)	10

Interrogazione n. 323

ad iniziativa del Consigliere Fabbri
“Annullamento sanzioni amministrative relative al decreto dirigenziale n. 248 del 3 novembre 2016”

(Svolgimento)

Presidente	11
Fabrizio Cesetti (Assessore)	11
Piergiorgio Fabbri (M5S)	12

Interrogazione n. 388

ad iniziativa del Consigliere Giancarli
“Attuazione dell’accordo di riconversione produttiva dello stabilimento saccarifero Eridania Sadam SpA di Jesi”

(Rinvio)

Presidente	12
Enzo Giancarli (PD)	12

Mozione n. 223

ad iniziativa del Consigliere Celani
“Richiesta di nuove fermate del Treno

Frecciabianca nella stazione di San Benedetto del Tronto (AP)”

(Discussione e votazione)

Presidente	12, 23
Piero Celani (FI)	12, 20
Peppino Giorgini (M5S)	14, 19
Sandro Zaffiri (LN)	15
Francesco Micucci (PD)	16
Sandro Bisonni (Misto)	17
Enzo Giancarli (PD)	17, 23
Angelo Sciapichetti (Assessore)	18
Fabio Urbinati (PD)	21
Luigi Zura Puntaroni (LN)	22
Luca Marconi (UdC)	23

Mozione n. 228

ad iniziativa dei Consiglieri Mastrovincenzo, Minardi

“Azioni positive sulla salute mentale nelle Marche”

(Discussione e votazione)

Presidente	24, 27
Renato Claudio Minardi (PD)	24
Jessica Marozzi (FI)	25
Fabrizio Volpini (PD)	26

Mozione n. 191

ad iniziativa dei Consiglieri Fabbri, Maggi, Giorgini
“Fondi europei: coordinamento azioni ed analisi risultati”

(Rinvio)

Presidente	27
Piergiorgio Fabbri (M5S)	27

Mozione n. 249

ad iniziativa dei Consiglieri Biancani, Bisonni, Giorgini, Rapa, Giacinti, Zura Puntaroni, Micucci, Giancarli

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

(Discussione e votazione)

Presidente	27, 35
Andrea Biancani (PD)	27
Sandro Bisonni (Misto)	29
Peppino Giorgini (M5S)	29
Piero Celani (FI)	30
Enzo Giancarli (PD)	31
Sandro Zaffiri (LN)	31, 35
Luca Ceriscioli (Presidente)	32
Giovanni Maggi (M5S)	35

Sigle dei Gruppi assembleari: Partito Democratico (PD); Uniti per le Marche (UpM); Popolari Marche - Unione di Centro (UdC); Movimento 5 Stelle (M5S); Lega nord - Marche (LN); Forza Italia (FI); Area Popolare - Marche 2020 (AP-Marche 2020); Fratelli d'Italia Alleanza Nazionale (Fdl-AN); Misto (Misto).

La seduta inizia alle ore 10,50

**Presidenza del Presidente
Antonio Mastrovincenzo**

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Colleghi buona giornata, dichiaro aperta la seduta n. 66 del 23 maggio 2017. Do per letti i processi verbali delle sedute n. 64 e n. 65, rispettivamente dell'11 e 16 maggio, i quali, ove non vi siano obiezioni, si intendono approvati ai sensi dell'articolo 29 del Regolamento Interno.

Comunico che sono state presentate le seguenti **proposte di legge** regionale:

- n. 137 in data 16 maggio, ad iniziativa dei Consiglieri Biancani, Rapa, Traversini, Giancarli, Volpini, Minardi, Talè, concernente: "Modifica alla legge regionale 23 gennaio 1996, n. 4 (Disciplina delle attività professionali nei settori del turismo e del tempo libero)", assegnata alla I Commissione assembleare in sede referente, trasmessa al Consiglio regionale dell'economia e del lavoro per il parere di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), della legge regionale 26 giugno 2008, n. 15 e alla II Commissione per l'espressione del parere di cui all'articolo 68 del Regolamento interno;
- n. 138 in data 23 maggio, ad iniziativa

della Giunta regionale, concernente: "Rendiconto generale della Regione per l'anno 2016", assegnata alla I Commissione in sede referente e trasmessa, per opportuna conoscenza, alle Commissioni II, III e IV, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio regionale dell'economia e del lavoro.

E' stata presentata la seguente

mozione:

- n. 251 del Consigliere Bissonni "Mantenimento per ulteriori 3 anni dei punti di primo intervento (PPI) negli Ospedali di Comunità della AV3".

Commemorazione delle vittime della strage di Capaci e dell'attentato di Manchester

PRESIDENTE. Prima di cominciare vi propongo un minuto di silenzio per due motivi: ricorrono 25 anni dalla strage di Capaci, e quindi dalla morte del Giudice Falcone, di sua moglie e di tutti gli uomini della sua scorta, e stanotte, come sapete, c'è stato il grave attentato a Manchester che ha provocato la morte di 22 ragazzi.

(L'Assemblea legislativa osserva un minuto di silenzio)

Saluto alle scuole

PRESIDENTE. Prima di iniziare saluto i 46 alunni della V elementare della Scuola

primaria Montessori dell'Istituto comprensivo Levi Montalcini di Chiaravalle. Benvenuti ragazzi.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Volpini.

Fabrizio VOLPINI. Chiedo il rinvio del primo punto all'ordine del giorno.

Venerdì, come tutti sapete, il Consiglio dei Ministri ha varato un decreto legge concernente: "Misure urgenti in materia di prevenzione vaccinale", molto probabilmente varato sulla spinta di ciò che sta avvedendo nel nostro Paese.

C'è stata una proposta di legge da parte della Regione Emilia-Romagna, altre Regioni, come la nostra, si stanno muovendo nella stessa direzione, la Giunta della Regione Toscana ha fatto una delibera ed una serie di Comuni stanno andando in questa direzione, quindi molto probabilmente la decisione del Governo è stata influenzata da questo movimento che nel Paese si sta manifestando.

Questo decreto è finalizzato a omogeneizzare su tutto il territorio nazionale la politica sanitaria tendente alla prevenzione, soprattutto per quel che riguarda la parte della prevenzione, che ha a che fare con la politica vaccinale.

La nostra proposta di legge, quella che avremmo dovuto discutere questa mattina e votare, che è stata discussa a lungo in Commissione e votata, si inserisce all'interno di questo nuovo scenario istituzionale e siccome si tratta di una materia concorrente, riteniamo opportuno non avviare oggi la discussione e rinviare la proposta di legge in Commissione, prendendo poi le giuste valutazioni, le nuove valutazioni, alla luce dei contenuti del decreto che verrà pubblicato, ancora non è possibile conoscerlo, ci saranno 60 giorni per la conversione, ma quello che ci interessa è capire cosa è scritto all'interno

del decreto in maniera precisa, perché da indiscrezioni sappiamo che ci sono 12 vaccini obbligatori, che l'obbligatorietà non è estesa non solo alle scuole di infanzia ma anche ..., cambia un po' lo scenario e alla luce di questo chiediamo di rinviare la valutazione a quando conosceremo i contenuti del decreto.

PRESIDENTE. La proposta era già stata vagliata ed approvata dalla Conferenza dei capigruppo, quindi se non ci sono obiezioni, diamo per approvato il rinvio.

Ha la parola il Consigliere Busilacchi.

Gianluca BUSILACCHI. Presidente, sull'ordine dei lavori.

Va benissimo la richiesta del Presidente Volpini che condivido perché credo che sia utile fare questo passaggio in Commissione per leggere e anche per recepire questo decreto che, come veniva ricordato, ci mostra che siamo nella direzione giusta, evidentemente, perché se insieme ad altre Regioni abbiano svolto un'iniziativa, che è stata recepita anche dal Governo, sicuramente è una cosa positiva.

Sarà anche l'occasione per valutare gli emendamenti che sono arrivati, il parere autorevole del comitato tecnico legislativo, così potremmo arrivare in Aula, spero presto, in modo ancora più solido e coordinato con l'iniziativa del Governo.

Credo che sia comunque utile la voce del Consiglio regionale anche tramite una legge che possa recepire eventualmente e raccordarsi con quest'iniziativa.

Colgo l'occasione, essendo stato purtroppo vittima di una lettera delirante, che è arrivata anche sul tavolo della Procura generale della Repubblica, per segnalare un fatto abbastanza grave, anzi due fatti abbastanza gravi, che credo non abbiano colpito solamente me, ma le prerogative dei Consiglieri regionali.

Per la prima volta si è utilizzata una procedura abbastanza irrituale, cioè un controllo preventivo di legittimità

costituzionale su una proposta di legge, controllo che lede le tutele di iniziativa legislativa dei Consiglieri regionali e che non è assolutamente previsto dalla Costituzione.

Era talmente irrituale, sia la procedura che il primo parere formulato erano confusi, che abbiamo avuto necessità di ricorrere al comitato tecnico legislativo, quindi ben venga questo passaggio in Commissione che può recepire questa procedura, però, Presidente, le segnalo ufficialmente e le scriverò anche affinché questa cosa non avvenga mai più perché le prerogative dei Consiglieri regionali devono poter essere garantite senza che ci sia un controllo preventivo non previsto.

Segnalo anche che è abbastanza unico il fatto che su una proposta legislativa altri colleghi scrivano alla Procura generale della Repubblica. Utilizziamo le sedi istituzionali e politiche per lo scontro politico e non mettiamo in mezzo altri poteri dello Stato che con le iniziative legislative e con lo scontro politico non c'entrano assolutamente niente.

PRESIDENTE. A questo punto proseguiamo. Non ha fatto nessun nome, è una sua comunicazione. A cosa deve rispondere? Ha la parola la Consigliera Pergolesi.

Romina PERGOLESÌ. Ringrazio il Presidente Volpini per questa saggia richiesta che trovo alquanto scontata in quanto questo decreto imbarazzante del Governo del PD sicuramente ha spiazzato anche il PD regionale.

Come Movimento 5 Stelle abbiamo sempre cercato di affrontare la questione con la massima responsabilità e col massimo rispetto perché il tema è talmente delicato che non va assolutamente strumentalizzato.

PRESIDENTE. Non capisco l'intervento, ha detto che avrebbe parlato sulla proposta

del Consigliere Volpini, non mi sembra questo ..., allora vada nel merito, velocemente, prego.

Romina PERGOLESÌ. Come sapete benissimo ci siamo sempre battuti fortemente contro questa imposizione, contro questa coercizione, perché riteniamo che la libertà individuale non possa essere anteposta a scelte che sono causa della mala gestione della macchina amministrativa.

Per questo non solo siamo a favore del rinvio della proposta di legge, ma abbiamo già pronta una proposta che vorrei presentare alla Commissione sanità più tardi, quando ci riuniremo, per tutelare al massimo i pazienti che magari per anamnesi familiare o per immunizzazione ...

PRESIDENTE. Consigliera basta così, ci siamo capiti, lei sta entrando nel merito di una proposta, ha detto che è favorevole al rinvio, ci siamo capiti.

Interrogazione n. 397

ad iniziativa della Consigliera Pergolesi
“Progetto ‘ampliamento discarica Cornacchia 4° stralcio - Variante sostanziale IV e V lotto - Modifica del pacchetto di copertura - Innalzamento temporaneo quote di abbancamento rifiuti nel rispetto dei profili finali autorizzati’ - Procedura di Valutazione di impatto ambientale - Contributi istruttori della Regione Marche”
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 397 della Consigliera Pergolesi.

Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Sciapichetti.

Angelo SCIAPICHETTI. In merito all'interrogazione n. 397 si precisa quanto segue.

La Provincia di Ancona, quale autorità competente per i procedimenti di Via e di Aia su due progetti di ampliamento della discarica cosiddetta "La Cornacchia" proposti dal Comune di Maiolati Spontini, ha interpellato l'ufficio regionale preposto al ciclo dei rifiuti, nell'ambito dell'esame, di competenza della Provincia stessa (e non della Regione come contrariamente affermato nell'interrogazione) della conformità dei progetti suddetti alla pianificazione sovraordinata, con due lettere, datate 25 luglio 2016 prot. 68464 e 24 gennaio 2017 prot. 6784.

Le richieste della Provincia fanno riferimento al Piano regionale di gestione dei rifiuti approvato nel 2015 e sono volte principalmente ad ottenere dalla Regione un supporto interpretativo in merito al capitolo 12, paragrafi 4 e 5 del Piano, al fine di stabilire l'applicabilità o meno dei criteri localizzativi previsti dal Piano ai progetti presentati.

In particolare la Provincia, nell'ambito della propria valutazione interpella la Regione chiedendo:

- con la lettera del luglio 2016, un supporto nell'interpretazione di alcuni passaggi del capitolo 12 del PRG e tra l'altro, per quanto qui d'interesse, del paragrafo 5, chiedendo se con "volumetrie previste dal progetto approvato" ci si riferisce alla volumetria utile per l'abbancamento dei rifiuti o alla volumetria complessiva lorda del corpo finale della discarica, comprensiva sia dei rifiuti che della copertura superficiale finale;
- con lettera del gennaio 2017 poi, la Provincia chiedeva se a giudizio della Regione per "progetto originario", sul quale basare il calcolo del cumulo di interventi parziali ed effettuati in fasi successive al fine di verificare l'applicabilità o meno dei criteri localizzativi, dovesse intendersi il progetto della discarica oggetto dell'autorizzazione rilasciata dalla Provincia stessa nel 2005.

La Regione, in particolare la struttura PF ciclo dei rifiuti, bonifiche ambientali e rischio industriale, ha dato risposta indicando, con un ragionamento motivato e articolato, tra le altre cose e per quanto qui di interesse, cosa intendere per "volumetrie previste dal progetto approvato" con la nota del 12 settembre 2016 e cosa debba intendersi nel caso de quo per "progetto originario", con la nota del 6 marzo 2017.

Di tali note, questo Assessorato non solo è venuto preventivamente a conoscenza, ma ha anche condiviso il contenuto.

Occorre preliminarmente osservare che il ruolo dell'ufficio regionale, nel procedimento di cui ci si occupa, non va confuso con quello dell'autorità competente, vale a dire la Provincia, chiamata ad esprimersi sul progetto ai fini del rilascio dei provvedimenti finali.

Il ruolo svolto dall'ufficio regionale, su espressa richiesta della Provincia quale autorità competente è stato quello di fornire un supporto interpretativo al dettato disciplinare del Piano, per contribuire alla verifica di conformità dei progetti alla pianificazione sovraordinata, verifica spettante sempre e solo alla Provincia.

Contrariamente a quanto affermato nell'interrogazione (al primo "Considerato") e come risulta agevole dalla lettura completa della nota di marzo, il dirigente regionale ha scritto: "Preso atto che dalla nota inviata emerge che non viene modificata l'attività di gestione dei rifiuti, non vi è incremento di dimensione (superficie e/ o volume) superiore al 30% dell'opera esistente e che non viene richiesto un aumento di potenzialità dell'impianto rispetto al progetto autorizzato nel 2005, si condivide che non ricorra alcuna delle condizioni che determinano l'applicazione dei criteri localizzativi".

Il dirigente regionale dunque, non fa che prendere atto delle risultanze istruttorie a lui prospettate dalla Provincia, e sulla base di queste offre il contributo di propria competenza, ossia il supporto in relazione

all'interpretazione richiesta; né poteva fare diversamente, non rivestendo il ruolo di autorità competente, cioè non disponendo delle informazioni tecniche che costituiscono la base delle determinazioni della Provincia.

In conclusione, in risposta alle tre distinte domande dell'interrogazione, si può affermare che:

- 1) come già detto, l'Assessorato era ed è a conoscenza dei contributi istruttori rilasciati dalla competente PF e, per quanto già esposto, ne condivide i contenuti;
- 2) quanto ai presunti profili di illegittimità riguardanti l'autorizzazione del 2005 rilasciata dalla Provincia di Ancona, essi andrebbero proposti dinanzi al soggetto competente. A parere di questo Assessorato, in ogni modo, un'autorizzazione rilasciata nel 2005, alla luce della normativa e della pianificazione allora vigente, non poteva che riguardare un "ampliamento", in ossequio al Piano regionale del '99 che non prevedeva la possibilità di nuove discariche, ma consentiva di procedere unicamente con ampliamenti di quegli impianti esistenti e considerati strategici;
- 3) conseguentemente, non solo non si intende provvedere a richiedere la correzione del parere rilasciato in marzo dall'ufficio competente, ma tale parere è stato confermato nella nota di risposta del 12 maggio 2017 alle osservazioni dei Consiglieri del Movimento 5 Stelle, Guerra, Ruggeri, Gianangeli e Pergolesi. Grazie.

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

Romina PERGOLESÌ. Le affermazioni della Regione non fanno che confermare il principio di diritto espresso dal Consiglio di Stato con la sentenza 572 del 15 febbraio 2007, richiamato nelle precedenti

osservazioni e che testualmente cita: "La nozione di discarica 'esistente' va riferita a qualunque sito nel quale sia in corso, non soltanto l'attuale conferimento di rifiuti, ma anche la fase della cosiddetta gestione post operativa. L'area compresa nell'originario provvedimento autorizzativo soggiace al regime previsto per le discariche e ad ogni altra cautela in materia.

La riprova è che il gestore della discarica, anche nella fase della cosiddetta gestione post operativa, non risulta destinatario di una 'minore responsabilità alle condizioni stabilite dall'autorizzazione' ai sensi dell'articolo 17 della direttiva 1999".

La stessa Regione chiarisce definitivamente questo principio affermando esplicitamente che il progetto originario, espressione dello stato di fatto esistente, va riferito all'impianto in possesso di valida autorizzazione all'entrata in vigore del Piano Regolatore del 2015, difatti il progetto originario della discarica "La Cornacchia" di Moie (stralci I-II-III), all'entrata in vigore del predetto Piano regionale di gestione dei rifiuti risultava e risulta ancora in possesso di valida autorizzazione alla gestione post operativa rilasciata dal dirigente provinciale con determinazione n. 213 del 2010.

In questa autorizzazione del 2010 il dirigente provinciale autorizzava "ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 59 del 2015 e del decreto legislativo 36 del 2003 la Ditta Ge.Nu.S. SpA ad effettuare la gestione post operativa della discarica in oggetto, relativamente agli stralci n. 1, 2, 3 per un periodo di dieci anni dalla data del presente atto, da rinnovare successivamente per il tempo durante il quale la discarica può comportare rischi per l'ambiente".

Inoltre sempre nella detta autorizzazione si riporta testualmente che "la presente autorizzazione costituisce, congiuntamente all'autorizzazione n. 5/2005 del 24 gennaio 2005 e successive modifiche ed integrazioni, autorizzazione integrata ambientale all'impianto ai sensi del decreto legislativo 59 del 2005".

E' evidente quindi che la discarica costituita dagli stracci I, II, III essendo in possesso tuttora (e quindi anche nel 2015) di valida autorizzazione, risulti tuttora "impianto esistente" e quindi anche progetto originario, in quanto "progetto che ha dato origine" alla discarica, compreso il IV stralcio, che si qualifica correttamente anche dal punto di vista sostanziale non solo formale, come "ampliamento". Tra l'altro, l'autorizzazione n. 49 del 2005 al progetto di ampliamento della discarica distingue chiaramente la parte discarica "esistente" da quella di "ampliamento", come riportato all'articolo 2 della predetta determinazione.

Ora mi fermo qui e non sto a citare tutto il resto delle osservazioni che abbiamo già presentato e per le quali probabilmente la Provincia si esprimerà a breve, quindi non mi ritengo assolutamente soddisfatta della risposta data dall'Assessore, è una mia prerogativa essere soddisfatta o meno, e mi auguro che la Regione sia un po' più attenta quando dà interpretazioni di normative. Grazie.

Interrogazione n. 407

ad iniziativa del Consigliere Busilacchi
"Situazione lavorativa presso l'azienda Palumbo Ancona Shipyard Isa S.r.l."
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 407 del Consigliere Busilacchi.

Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Bravi.

Loretta BRAVI. In riferimento alla ditta Palumbo Ancona e alle specifiche questioni sollevate dall'interrogante, si precisa quanto segue.

Riguardo alla rotazione dei lavoratori sospesi in cassa integrazione e in merito ad altre questioni il sindacato riferisce che:

- la rotazione non è stata mai effettuata se non per uno o due lavoratori;

- dalla sospensione in cassa integrazione sono rientrati e stanno attualmente lavorando 50 lavoratori su un totale di 87;
- il sindacato non è a conoscenza delle due commesse che la ditta aveva annunciato come nuove;
- della terza commessa cui era legato il rientro dalla cassa integrazione di altri 10-20 lavoratori, non si sa nulla;
- diversi lavori vengono affidati a ditte appaltatrici;
- 27 lavoratori hanno raggiunto un accordo di conciliazione con l'azienda per essere licenziati senza opposizione a fronte di un incentivo all'esodo;
- è stato licenziato effettivamente, come chiede, un rappresentante RIs dei lavoratori per la sicurezza, in merito è in corso un contenzioso e il lavoratore, con la collaborazione del sindacato impugnerà il licenziamento ritenuto illegittimo.

L'incontro ultimo è avvenuto in Regione il 28 febbraio 2017, però mentre leggo mio sembra di averli incontrati anche dopo, ha visto i sindacati e l'azienda su fronti contrapposti. In particolare l'azienda non ha ritenuto opportuno incontrare la Regione unitamente al sindacato, ma l'ha voluta vedere in separata sede.

L'azienda riferisce, diversamente dal sindacato, che le trattative con il sindacato per la gestione degli esuberanti, attraverso l'incentivazione all'esodo, sono proseguite, ma a causa di un ostruzionismo immotivato, la società è stata costretta ad assumere un'iniziativa unilaterale con il personale in esubero, offrendo la somma di 30.000 euro lordi a fronte di una conciliazione sulla non opposizione al licenziamento. In questo caso è stata confermata la versione del sindacato.

Attualmente la situazione è la seguente: la società ha rilevato il cantiere Isa da una procedura concorsuale e in pochi mesi ha realizzato notevoli programmi di investimento consentendo la stabile ripresa delle attività lavorative di 50 lavoratori

richiamati dalla cassa integrazione, nel pieno rispetto degli accordi pre-acquisizione, consentendo un notevole risparmio per la collettività.

27 lavoratori hanno aderito alla proposta aziendale di incentivazione all'esodo al termine del periodo della cassa integrazione. I 30.000 euro concordati come incentivo economico sono già stati erogati.

7 lavoratori sono gli esuberanti che ancora devono essere gestiti.

Riguardo ai piani di investimento di lavoro, l'azienda ha confermato due commesse, consistenti in una produzione di uno yacht di 42 metri e di un successivo yacht da 70 metri sempre a marchio Isa.

All'interno del cantiere si stanno realizzando due commesse e la Società sta attuando un piano di investimenti anche in infrastrutture in grado di assicurare un rilancio completo con prospettive di stabilità nei confronti dei lavoratori impiegati e dell'indotto.

In questo momento se la terza commessa non sarà disponibile entro settembre la Società si troverà a dover gestire un esubero di sole 7 unità lavorative al termine della cassa integrazione in atto.

Riguardo al licenziamento effettuato la Società riferisce che è stata costretta ad adottare un provvedimento di risoluzione del rapporto di lavoro per giusta causa nei confronti di un delegato sindacale, sulla cui legittimità sarà chiamata a pronunciarsi la Magistratura del Lavoro, per comportamenti dallo stesso ripetutamente posti in essere riguardanti la continua diffusione di notizie non corrispondenti al vero.

Aggiungo a questo, come nota, che stiamo incontrando l'azienda e stiamo lavorando anche nella prospettiva dei giovani per vedere se possiamo inserirli nella filiera del nautico che è una cosa estremamente importante.

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

Gianluca BUSILACCHI. Grazie. Ringrazio l'Assessore Bravi per la risposta molto puntuale, molto precisa.

Credo che sia un tema delicato, che ovviamente non possiamo sottovalutare in questa fase, quello dei diritti dei lavoratori. Tra l'altro nel settore della cantieristica c'è la città di Ancona che in particolare investe e crede.

Approfitto per salutare con favore il fatto che la Fincantieri abbia acquisito uno dei suoi concorrenti più importanti e ciò dà ancora più peso alla sua attività produttiva.

Nel caso specifico, Assessore, quello che lei dice è molto puntuale, ma da parte del sindacato c'è un'altra versione, ed è stata un po' la motivazione della mia interrogazione. Sembra che non sia stata rispettata la rotazione e pare anche che il provvedimento di licenziamento sia illegittimo, quindi le chiederei, se possibile, intanto la ringrazio nuovamente per quanto sta facendo, se l'incontro tra azienda e sindacati da parte della Regione possa avvenire congiuntamente, forse è l'iniziativa che dovremmo prendere perché possiamo anche svolgere un ruolo di mediazione, quindi se lei è d'accordo, credo che sarebbe una cosa giusta da fare. Grazie.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Su richiesta dell'Assessore l'interrogazione n. 315 è rinviata. I Consiglieri della Lega hanno accolto la richiesta.

Interrogazione n. 369

ad iniziativa del Consigliere Rapa
“Tavolo delle trattative tra Regione e FS/RFI”
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 369 del Consigliere Rapa.

Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Sciapichetti.

Angelo SCIAPICHETTI. Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha l'assetto organizzativo di un gruppo industriale con una capogruppo, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a cui fanno capo le Società Operative nei diversi settori e altre società di servizio e di supporto al funzionamento del gruppo. Le società sono dotate di una propria specificità aziendale e godono di una autonomia gestionale nel perseguimento degli obiettivi di business.

Così ad esempio la Rete Ferroviaria Italiana ha due grandi settori: impianti fissi e rete, all'interno di ognuno dei quali operano molte altre società. Basti pensare agli impianti fissi, vale a dire le stazioni: la società Centostazioni, tra le quali la stazione di Ancona, la società Grandi Stazioni. Per le attività commerciali all'interno delle stesse opera, sotto la direzione di RFI, un'ulteriore società, Ferservizi. Analogo discorso vale per Trenitalia, società unica ma che dialoga con il territorio attraverso le Direzioni regionali relativamente al trasporto regionale; con lo Stato, con cui sottoscrive un Contratto, per la lunga percorrenza, Trenitalia Long Haul; con il mercato, Trenitalia Alta Velocità.

La pluralità di compiti e missioni trova nella Regione Marche, nella pluralità di compiti

assegnati ai singoli servizi, il giusto e coerente interlocutore. Per i trasporti la PF trasporto pubblico locale e logistica si occupa della gestione e monitoraggio contrattuale, ma anche della parte infrastrutturale relativa alle stazioni. In tale ambito sono state investite risorse per il recupero delle piccole stazioni non più presenziate dal personale di Ferrovie dello Stato; eliminazione di passaggi a livello che creano non pochi problemi alla circolazione automobilistica e all'inquinamento; elettrificazione della Tratta Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli che ha favorito l'aumento dei passeggeri trasportati su tale percorso.

Per i rapporti con RFI, la PF trasporti si è occupata lo scorso anno dell'accordo

quadro con la Regione Marche per la richiesta di capacità di infrastruttura ferroviaria per l'effettuazione dei servizi ferroviari regionali. I rapporti con RFI consentono anche di partecipare alla programmazione degli interventi su larga scala che vengono finanziati dallo Stato e sono seguiti dalla struttura del Servizio tutela e assetto del territorio.

La Protezione Civile della Regione Marche ha rapporti con RFI relativamente al programma dei treni in caso di neve.

Per quanto riguarda i lavori previsti nell'ambito del Contratto di Programma che RFI stipula con lo Stato, l'ultimo documento approvato prevede tra i numerosi altri:

- la velocizzazione della linea Adriatica lungo la tratta Bologna Ancona Pescara Foggia, con un investimento di 350 milioni di euro e l'attivazione nel 2018. I benefici che si attendono da tale intervento sono la riduzione dei tempi di percorrenza per i treni di lunga percorrenza precisamente di 10 minuti tra Bologna e Ancona e di 30 minuti tra Ancona e Bari;
- la variante di Falconara e stazione di Jesi per 240 milioni di euro, con ultimazione al 2019. I benefici riguardano l'attestazione dei treni merci a Jesi con recupero di percorrenza di circa 30 minuti.

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

Boris RAPA. Ringrazio l'Assessore e mi ritengo soddisfatto della risposta ritenendo il rapporto con RFI molto importante per tutta la nostra regione. Grazie.

Interrogazione n. 323

ad iniziativa del Consigliere Fabbri

“Annullamento sanzioni amministrative relative al decreto dirigenziale n. 248 del 3 novembre 2016”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 323 del Consigliere Fabbri.

Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Cesetti.

Fabrizio CESETTI. In premessa si dà atto che l'imposta sulle concessioni statali dei beni del demanio marittimo, istituita con legge regionale 3/1971, è operante nel territorio regionale dall'1 gennaio 2008 per effetto delle disposizioni dell'articolo 16, comma 2, della legge regionale 14/2007 che determina, oltre la data di entrata in vigore, anche la misura dell'imposta pari al 10% del canone di concessione.

Presupposto dell'imposta è quindi il rilascio di un atto concessorio, da parte dei Comuni costieri (n. 23) o delle Capitanerie di Porto presenti in Regione (n. 3) o della Regione Marche stessa, in favore di vari soggetti quali operatori del settore turistico, della pesca, operatori marittimi, porti turistici, soggetti pubblici e soggetti privati.

Attualmente vengono rilasciate nel territorio regionale oltre duemila concessioni temporanee o permanenti; annualmente i Comuni e le Capitanerie trasmettono ai titolari di concessione e per conoscenza alla Regione Marche, gli importi relativi al canone concessorio e all'imposta regionale.

La Regione Marche nell'ambito dell'attività di controllo e accertamento annota i dati che consentono di individuare i concessionari, le concessioni e gli importi dovuti a titolo di canone e di imposta. Successivamente provvede a riscontrare la correttezza e la regolarità dei versamenti da parte dei concessionari; questi ultimi effettuano il pagamento dell'imposta mediante un versamento su apposito conto corrente postale, con bollettino postale o con bonifico.

Laddove non risulti effettuato il versamento dovuto nei termini di legge, vengono generati avvisi di accertamento per omesso pagamento.

In limitati casi, tuttavia, l'associazione del

versamento alla concessione risulta impossibilitata e ciò rende necessario il successivo annullamento degli atti emessi. Tra le cause più frequenti della mancata associazione si evidenziano:

- 1) imprecisione nella compilazione dei bollettini da parte del contribuente, dovuti alla discordanza tra il nominativo del soggetto versante e il nominativo del soggetto intestatario della concessione, e alla mancanza di indicazione di elementi fondamentali, come il numero di concessione o il Comune concedente;
- 2) ritardato versamento del tributo da parte del contribuente, operativamente non riscontrabile in quanto effettuato ben oltre il periodo di imposta successivo, che rende necessario l'annullamento parziale dell'avviso per l'importo del solo tributo con esclusione delle sanzioni e degli interessi. I casi di annullamento parziale previsti nel decreto 24 del 3 novembre 2016 ammontano a 15;
- 3) mancata comunicazione da parte delle amministrazioni comunali di atti di variazione delle concessioni che abbiano effetti sulla sussistenza o sull'entità dell'imposta. In questa particolare fattispecie rientrano, all'interno del citato decreto dirigenziale di annullamento da lei citato, n. 8 casi, non di più.

Risulta pertanto che l'amministrazione regionale, attraverso il decreto n. 248 del 3 novembre 2016, ha annullato per le motivazioni sopra evidenziate avvisi di accertamento, emessi ex articolo 4 bis legge regionale 3/1971, nel numero di 40 per l'anno 2011 e di 27 per l'anno 2013, pari rispettivamente al 2% e all'1,3% del totale delle concessioni rilasciate.

Si tratta di casi limitati comunque non ascrivibili ad omissioni o ad errori dell'amministrazione, nello spirito della legge 212/2000 "statuto del contribuente", laddove vi siano delle discordanze, si instaura con il cittadino un rapporto leale improntato alla collaborazione e alla buona fede, teso a sanare ogni possibile

divergenza. Tale collaborazione può portare, nei casi acclarati, all'annullamento dell'avviso. Naturalmente è esclusa, in quanto non prevista da alcuna normativa vigente, qualsiasi forma di risarcimento al cittadino per il disturbo arrecato.

Le azioni intraprese dalla nostra amministrazione si sono incentrate e si incentrano sul miglioramento dell'aspetto informativo (articolo 5 legge 212/2000) intervenendo su un duplice fronte: quello interno, arricchendo le indicazioni inserite nel portale "www.tributi.marche.it" nella sezione relativa all'imposta in esame; quello esterno, operando in sinergia con i soggetti pubblici concedenti al fine di migliorare le informazioni nei confronti dei contribuenti.

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

Piergiorgio FABBRI. Ringrazio l'Assessore per la lunga e dettagliata risposta tecnica all'interrogazione.

Stiamo parlando di 40 + 27 casi distribuiti su due anni, meno del 2%, quindi ritengo che si possa ancora migliorare il rapporto con i Comuni, che sono a volte artefici dell'insorgere di questi errori, e migliorare il sistema informatico in modo che il contribuente sia guidato nel redigere le informazioni base per poter collegare il proprio bollettino alla tassa dovuta.

Mi reputo comunque soddisfatto della risposta. Grazie.

Interrogazione n. 388

ad iniziativa del Consigliere Giancarli

"Attuazione dell'accordo di riconversione produttiva dello stabilimento saccarifero Eridania Sadam SpA di Jesi"

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 388 del Consigliere Giancarli, ha chiesto la parola, ne ha facoltà.

Enzo GIANCARLI. Chiedo scusa, Presidente, ringrazio la Vicepresidente Casini per la sensibilità dimostrata, considerata però l'evoluzione continua della situazione, chiedo il rinvio alla prossima seduta.

Mozione n. 223

ad iniziativa del Consigliere Celani

"Richiesta di nuove fermate del Treno Frecciabianca nella stazione di San Benedetto del Tronto (AP)"

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 223 del Consigliere Celani, che ha la parola per illustrarla.

Piero CELANI. Questa è una mozione che si occupa di un problema abbastanza antico, direi atavico, del nostro territorio, che riguarda il sistema del trasporto ferroviario per passeggeri lungo la dorsale Adriatica.

E' un problema che parte da lontano ed è stato più volte affrontato, sollecitato, anche discusso per certi versi in quest'Aula, però non si è ancora arrivati ad una soluzione definitiva.

Parliamo in pratica del trasporto passeggeri, trasporto veloce per passeggeri, soprattutto per quanto riguarda i treni Freccia Bianca sulla dorsale Adriatica. In merito ai treni regionali credo che, negli ultimi dieci anni, molto sia stato fatto in questa regione, quindi dobbiamo dare atto alla politica dei trasporti regionali per quanto riguarda, ad esempio, il discorso del pendolarismo.

Il problema è antico, atavico perché i problemi della dorsale Adriatica, consentitemi un minuto di storia, nascono negli anni '60-'70 quando si decise di investire sul versante contrapposto all'Adriatica, quindi verso occidente, cercando di unire il più possibile il sud dell'Italia con il nord, potenziando il sistema ferroviario per un collegamento efficace, che effettivamente all'epoca era molto

squinternato, tra Napoli, Roma, Firenze, Bologna e Milano.

Erano gli anni '60-'70 dove si guardava molto ad ovest, tanto è vero che ci furono grandi investimenti sul trasporto marittimo con un grande potenziamento dei porti di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Palermo, proprio perché la politica economica e non solo, anche la politica di espansione turistica, guardavano verso occidente.

Certamente non c'è stata l'intuizione di guardare verso oriente, verso est, per cui la dorsale Adriatica è rimasta sempre un po' in secondo piano, tanto più che erano gli anni in cui non si pensava potesse esserci uno scambio molto forte tra la parte orientale italiana e l'est dell'Europa, erano gli anni della contrapposizione dei due blocchi, non c'era proprio questa attenzione e gli investimenti si facevano soltanto sulle strutture militari, per cui nacquero tante basi, e qualche aeroporto a carattere prevalentemente militare.

Negli anni '80-'90 lo scenario è cambiato, però gli investimenti non sono stati fatti, quindi sulla dorsale Adriatica, che nel frattempo è invecchiata notevolmente, noi abbiamo continuato ad avere cronicamente i problemi di sempre. L'ammodernamento strutturale non è stato fatto, soltanto alcune situazioni sono state ammodernate, ma minimi dettagli e oggi, che questo territorio guarda principalmente verso est, basta pensare soltanto al discorso della Macroregione, si hanno grandi difficoltà nell'accogliere chiunque voglia muoversi con rapidità da Trieste, da Milano, da Bologna, verso il sud dell'Italia.

Quindi, noi che siamo una regione di mezzo, che potremmo in qualche modo captare tutta una serie di passeggeri, ma non soltanto, anche investimenti economici, siamo fortemente penalizzati.

Che cosa chiede la mozione? Che ci sia un intervento significativo e risolutivo della Regione nei confronti di Trenitalia per far sì che anche noi possiamo fruire nel modo migliore di questo servizio.

Molto spesso, quando parliamo di Frecciabianca e di fermate, facciamo riferimento allo sviluppo di un settore che è quello turistico, non è solo quello, assolutamente, si guarda in generale al sistema dei servizi, anche al sistema economico/produttivo.

Oggi per gli spostamenti a medio raggio il treno è concorrenziale a qualsiasi altro mezzo, è concorrenziale all'auto, è concorrenziale anche al sistema aereo, non mi addentro nella situazione marchigiana, ma anche se avessimo un aeroporto efficiente sicuramente il treno, un treno veloce, sarebbe molto più concorrenziale rispetto all'aereo per andare da Ancona, San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche verso Bologna, verso Milano o per spostarsi verso Roma, perché i tempi di spostamento sono ridotti ed i costi molto più contenuti.

Mi auguro che questa mozione venga intesa come stimolo per mettere in movimento qualcosa di risolutivo, non vuole essere qualcosa di polemico o che incolpi in qualche modo qualcuno, assolutamente.

Riconosco che l'Assessore Sciapichetti nell'ultimo anno ha avuto un atteggiamento molto deciso su questo tema ed anche su altri, ma su questo in particolare - ho visto ed ho seguito - si è interfacciato molto spesso con Rfi per capire quali sono le problematiche. Sappiamo che quando si parla di velocità commerciale si parla di costi e quindi Rfi, che vuole fare profitti, vuole abbassare i costi attraverso i contributi degli enti locali, vediamo quindi anche che tipo di contributo la Regione Marche può dare affinché ci sia questa implementazione.

In sostanza si chiede che vengano implementate alcune fermate dei treni Frecciabianca nella stazione di San Benedetto del Tronto, ma questo vale anche per altre stazioni, ad esempio per quella di Civitanova Marche che soffre di questo problema.

Se, ad esempio, in questa prima fase riuscissimo almeno a raddoppiare quello

che già abbiamo, sarebbe un grandissimo successo per porre le basi di un progetto più ampio di ristrutturazione di tutta la rete ferroviaria che attraversa la nostra regione.

Questa è la motivazione e l'impegno che si chiede alla Regione, all'Assessore Sciapichetti in modo particolare ed al Presidente affinché ci sia questo definitivo confronto con Rfi e con delle risposte non più dilatorie. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giorgini.

Peppino GIORGINI. Grazie Presidente. Noi abbiamo fatto uno studio molto approfondito di questa situazione, non solo di San Benedetto, ma di altre stazioni delle Marche che sono penalizzate dal Piano industriale delle Ferrovie dello Stato, che non necessariamente riconosce l'esistenza di un obbligo di servizio pubblico.

Di questo studio riporterò alcuni dati perché è molto complesso e non voglio dilungarmi.

Nel Piano industriale 2017/2026 le Ferrovie dello Stato Italiane si propongono di dare una risposta unica, concreta, semplice alle diverse esigenze di mobilità, presentandosi come punto di accesso alla mobilità collettiva, dove FS afferma: "operatore capace di accompagnare i viaggiatori dalla porta di casa fino alla loro destinazione", quindi non capisco perché la società Ferrovie dello Stato affermi una cosa e poi ne faccia completamente un'altra, ma poi vedremo il perché.

Il vulnus è l'introduzione della liberalizzazione nel settore ferroviario che riconosce l'esistenza di un obbligo di servizio pubblico per quelle tratte non remunerative che in un contesto di mercato non verrebbero più offerte, qui sto parlando del Piano industriale, testualmente.

La normativa nazionale però non definisce i criteri - e questo è il vulnus - con cui specificare l'estensione di tali obblighi, la loro quantificazione finanziaria, nonché le modalità di finanziamento.

Il problema da un punto di vista economico-regolatorio e istituzionale è quello di capire e interpretare il problema del finanziamento pubblico del servizio ferroviario in un contesto di liberalizzazione del mercato.

Occorre quindi una analisi dei dati relativi al mercato italiano confrontati con quelli europei, per la definizione del livello dell'intervento pubblico e delle sue modalità di erogazione e finanziamento.

Tuttavia, nel Piano industriale, il gruppo FS ha evidenziato che: "Occorre disciplinare in modo coerente meccanismi di mercato e obblighi di servizio pubblico (che è un servizio universale)", e le risorse pubbliche devono, quindi, essere tali da garantire - dice sempre virgolettato il Piano industriale - l'erogazione del servizio stesso a condizioni sostenibili (di quantità e di qualità) da parte dell'impresa ferroviaria".

Dallo stesso Piano si evince che, in assenza di una tale revisione nel criterio di valutazione dei sussidi da erogare a livello di contratto di servizio per le tratte non remunerative, molte a lunga percorrenza, potrebbero essere eliminate, e questo è il caso di San Benedetto del Tronto, di Porto San Giorgio, di Civitanova Marche, come di molte stazioni, poi velocemente darò anche delle spiegazioni più tecniche.

L'apertura del mercato, come già osservato in molte altre utilities, genera la necessità di valutare se esiste un problema di definizione di obblighi di servizio pubblico - e di questo stiamo parlando - è possibile che in questo Paese il servizio pubblico scompaia da tutti i settori? Scompare dal trasporto pubblico locale, scompare dalle reti ferroviarie, scompare un po' da tutte le parti, il trasporto pubblico non è una parola che piace a chi gestisce questi enti - ossia di insieme di tratte da inserire in un possibile concetto di servizio universale, nel quale far rientrare quei servizi non remunerativi che il settore pubblico intende, comunque, garantire con un adeguato ed efficiente sistema di sussidiazione. Quindi FS dice:

“Sì, abbiamo ragione, qui c'è un problema di liberalizzazione, ma c'è anche un problema di obbligo del servizio pubblico”.

Andiamo a vedere nello specifico la nostra regione.

Le stazioni della nostra regione vengono classificate in quattro modi: platinum, gold, silver e bronze, quelle che interessano a noi nelle Marche sono solo due: gold e silver. Stranamente il metodo usato da Trenitalia per fare questa classificazione è un sistema che probabilmente ha qualcosa di anomalo, per non dire buffo.

Il sistema di classificazione considera:

- la frequentazione giornaliera dell'area della stazione (attenzione non i dati dei passeggeri che salgono sui treni, ma il numero delle persone che frequentano la stazione, questo è comico, per un Paese civile questo è comico, non si calcolano i dati dei passeggeri che usano il treno, ma i dati delle persone che frequentano la stazione, come se in una partita di calcio si contassero gli spettatori che sono fuori dallo stadio ma non quelli che stanno dentro, questa è la prima comicità di Ferrovie dello Stato e quindi di Rfi;
- il livello servizio viaggiatori, legato al livello dell'offerta commerciale di trasporto del numero e della tipologia dei treni;
- le aree commerciali ed operazionali aperte al pubblico, tiene conto delle superfici commerciali aperte al pubblico e delle aree espositive, quindi San Benedetto del Tronto, non avendo nulla vicino alla stazione, per Trenitalia o Rfi, che sia, è penalizzata per questo e non per i passeggeri che prendono il treno;
- l'intermodalità che tiene conto delle fermate, del bus, eccetera.

Andiamo nello specifico e concludo.

Vediamo come sono classificate le stazioni più importanti delle Marche, perché se non capiamo questo, magari il Presidente avrà dei problemi ad andare a Roma e a spiegare, noi abbiamo: Pesaro gold, Senigallia silver, Fano silver, Ancona gold, Civitanova Marche silver, Porto San

Giorgio silver e San Benedetto del Tronto silver.

Il Frecciabianca, di cui parlava il Consigliere Celani, fa 25 fermate a Pesaro, 4 a San Benedetto del Tronto, 2 verso nord, 2 verso sud, una all'alba alle 6,15 e una al tramonto, proprio nei momenti in cui non servono.

Ma guardiamo la distanza per vedere dov'è il vulnus:

- Cesena/Rimini (gold) 59 chilometri, dove ferma il Frecciabianca;
- Rimini/Pesaro 40 chilometri dove ferma il Frecciabianca;
- Pesaro/Ancona 73 chilometri dove ferma il Frecciabianca, quindi 20/25 fermate;
- Ancona/Pescara 162 chilometri, ma come è possibile! A San Benedetto del Tronto ci mettiamo un muro? Ci facciamo una sopraelevata e la scavalchiamo in modo che a questo punto non esiste più? Tre volte le distanze delle altre gold. Non credo che sia possibile!

Il Consigliere Celani ha detto di non guardare le presenze turistiche, come non guardiamo le presenze turistiche? Pesaro ne fa 3.200.000, Ancona 3.100.000, la vallata San Benedetto del Tronto/Ascoli/Val Vibrata 5.500.000, allora, per quale motivo ci devono essere solo due fermate, quando a Pesaro e ad Ancona ce ne sono rispettivamente 25?

Non c'è equità e credo che questa cosa vada nettamente affermata a Roma perché noi non siamo una Regione di serie B. Grazie.

Presidenza della Vicepresidente Marzia Malaigia

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Zaffiri.

Sandro ZAFFIRI. Grazie Presidente. Grazie al Consigliere Celani che ha presentato questa mozione.

Credo che questo problema, Assessore, che riguarda la nostra regione sia molto

serio e noi, Regione Marche, in questo momento abbiamo la possibilità di risolverlo.

Assessore Sciapichetti, lei è molto disattento in questo momento ed anche il Presidente perché state parlando di politica con il Consigliere Biancani.

Noi abbiamo un'opportunità irripetibile perché la società holding FS, tramite la sua Rfi, velocizzerà l'Adriatica, da Rimini a Bari.

Questo è l'aspetto tecnico, si parla di circa 15 minuti per la velocizzazione della linea Adriatica, credo che non possiamo farci sfuggire, come Regione Marche, l'opportunità di chiedere una fermata, perché la politica del Gruppo FS fino ad oggi è stata ed è chiarissima: treni Freccie ad alta velocità, mezzi di trasporto locale per portare nelle fermate delle Freccie le persone.

Questa è la strategia aziendale: diminuire le percorrenze dell'alta velocità tra Bari e Bologna; tra l'altro c'è questa velocizzazione che interessa, come lei sa meglio di me, Presidente, in modo particolare la Regione Marche nella tratta Ancona/Falconara per gli eventi franosi del 1982.

Assessore non si faccia sfuggire questa occasione, nei tempi di diminuzione di percorrenza chiedi a Trenitalia la possibilità di perdere quei due minuti per la regione Marche, perché questo è un passaggio obbligato.

Credo che la velocizzazione sia dietro l'angolo, per quanto ho capito, anche per gli investimenti del gruppo FS, penso che questa sia l'opportunità per dare una risposta alla parte sud delle Marche, come dice il Consigliere Giorgini che ha fatto una grande analisi, che non risponde alle logiche societarie dell'holding ferroviaria.

Abbiamo questa possibilità, non facciamocela sfuggire, per dare una risposta alle Marche sud, passatemi questa parola, per risolvere un problema che ritengo, e lo condivido, sia molto importante.

Per ciò occhi vispi e gambe sopra le spalle per far sì che questo problema si risolva. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Micucci.

Francesco MICUCCI. Brevemente per alcune considerazioni. E' chiaro che, mi sembra che abbiamo votato in Aula non molto tempo fa una mozione simile, il sud delle Marche soffre dell'assenza di fermate del Frecciabianca, parlare di assenza di servizio pubblico però mi sembra eccessivo, nel senso che il servizio pubblico è garantito dalla presenza dei treni regionali, locali, intercity, Frecciabianca, tutto un comparto complessivo, non è il Frecciabianca che garantisce il servizio pubblico.

Allo stesso modo il servizio pubblico è garantito da tutte le tratte a pettine, la Ascoli/San Benedetto del Tronto, la Civitanova Marche/Albacina, che organizzano il collegamento. Servizio pubblico significa che se io voglio andare in treno a Milano ci posso andare, non garantisce un tempo, quindi il servizio pubblico è garantito.

E' chiaro che un miglioramento del servizio pubblico è possibile, anzi dico io è auspicabile, tant'è che quella mozione la votammo insieme ed a seguito anche di quella mozione, insieme al Consigliere Urbinati di San Benedetto del Tronto, che adesso non vedo in Aula, ma che può certamente confermare, e all'Assessore Sciapichetti ci siamo attivati con le Ferrovie dello Stato, con chi gestisce quelle tratte per sollecitare una presenza a San Benedetto del Tronto più massiccia perché, come dice anche il Consigliere Giorgini, alcune fermate sono già previste, altre, come ad esempio Civitanova Marche, occorre inserirle perché di fatto sono assenti in un contesto socio economico che, come giustamente avete notato voi, meriterebbe una maggiore attenzione.

E' chiaro però che poi non possiamo nasconderci dietro un dito, su queste tratte il mercato ha la sua importanza e ripeto, il servizio pubblico è garantito da quest'altro tipo di collegamento.

Quindi la sollecitazione che abbiamo fatto a Ferrovie dello Stato, per esempio, è stata quella di valutare la presenza del mercato - su San Benedetto del Tronto ci sono fermate in orari poco praticabili e su Civitanova Marche sono completamente assenti e di verificare se in questi tratti, in questi contesti socio/economici, una risposta ci potrebbe essere. Sono convinto che ci possa essere, proprio perché, come avete già detto voi, discorsi simili li abbiamo fatti in questi incontri, se in alcune zone d'Italia le distanze sono minime, non è possibile che in altre siano così ampie. Lì poi è capire se prima è nato l'uovo o la gallina, non è semplice, non c'è l'offerta perché la domanda manca o la domanda manca perché non c'è l'offerta?

Su questo un ragionamento va fatto. Prevedere in via sperimentale alcune fermate credo che sia utile anche per Trenitalia, per verificare la fattibilità di quest'operazione.

Mi sembra che qualcosa si stia muovendo, mi auguro che qualche novità positiva da qui a breve la potremmo avere con la partenza dell'orario estivo di Trenitalia, se così fosse credo che una risposta positiva già c'è stata data e che in qualche modo si potrà lavorare anche in futuro su questa operazione. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bisonni.

Sandro BISONNI. Grazie Presidente. Molto velocemente, approfitto anche per fare la dichiarazione di voto e dico che voterò favorevole questa mozione e mi voglio unire anche al discorso che poc'anzi ha fatto il Consigliere Micucci.

Il Consigliere Giorgini ha citato delle distanze che sono importanti, ma non si accorciano aumentando le fermate a 162 chilometri, ma prevedendo delle fermate intermedie. Ecco perché è importante, secondo me, che Civitanova Marche abbia le sue fermate, proprio per ridurre questo gap, questa distanza così ampia.

E' chiaro che se si riuscirà anche ad avere ulteriori fermate a San Benedetto del Tronto, ripeto che voterò a favore di questa mozione, sicuramente il sistema Marche ne gioverà, ne avrà beneficio, però per ridurre le distanze sarebbe bene che l'Assessorato si muova, so che lo sta facendo, per cui lo invito a proseguire in questa strada, per ottenere delle fermate in un punto intermedio di questi 162 chilometri, che può essere individuato nella stazione di Civitanova Marche. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Grazie Presidente. Ho ascoltato gli interventi, a partire dal primo del Consigliere Celani e gli altri che ci sono succeduti. Debbo dire che condivido la filosofia e sono d'accordo con le cose che sono state dette, però aggiungerei due parole: integrazione fra trasporto locale e trasporto a lunga percorrenza. Il Consigliere Giorgini ha detto al Consigliere Micucci: "Qui parliamo di un'altra cosa, di lunga percorrenza", però, ripeto, io mi sento di aggiungere questo: integrazione fra il trasporto pubblico locale, sia quello su gomma che quello su ferro, lunga percorrenza e anche unitarietà della Regione Marche, perché il Consigliere Celani sa bene che con l'elettrificazione della San Benedetto del Tronto/Ascoli Piceno non solo si è ridato vita ad una linea che soffriva tantissimo e si è rivitalizzata quella valle per quanto riguarda il trasporto su treno, ma addirittura quando il Freccia Rossa parte da Ancona per Milano, un locale parte da Ascoli Piceno/San Benedetto del Tronto, sale lungo la linea adriatica e arriva in Ancona 10 minuti prima della partenza del Frecciarossa. La stessa cosa accade al ritorno, c'è pure un altro locale che, chiedo scusa all'Assessore Sciapichetti perché lui queste cose le sa meglio di me, parte da Ancona qualche minuto prima del Frecciarossa e dà la

possibilità a chi sale a Marina di Montemarçiano, o a Marzocca o a Senigallia, di arrivare a Pesaro.

Sono certo di un fatto, e non perché ho fiducia dell'Assessore Sciapichetti, ce l'ho a prescindere, questo lo ribadisco, so che ha lavorato seriamente, che l'appello che è stato fatto su Civitanova, su San Benedetto del Tronto, l'hanno fatto il Consigliere Micucci ed il Consigliere Bisogni ora, possa essere accolto dentro quel ragionamento del Consigliere Zaffiri che ha detto: "Nella riorganizzazione delle ferrovie qualche minuto per le Marche".

Penso che con qualche minuto per le Marche possiamo dare una risposta ai bisogni di Civitanova Marche, di San Benedetto del Tronto, e non sono ai bisogni soltanto di quelle due città, ma di quelle valli, di quei territori, dentro il ragionamento dell'unitarietà della regione Marche. Questo ci tengo a sottolinearlo, quindi integrazione e unità di questa nostra regione. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola l'Assessore Sciapichetti.

Angelo SCIAPICHETTI. Grazie Presidente. Voglio intanto ringraziare per la mozione il Consigliere Celani che ci permette di fare il punto su un tema che credo sia molto delicato e importante per tutto il territorio marchigiano e per noi tutti.

Condivido molto gli interventi che ci sono stati, quasi tutti, soprattutto quando si è detto che dobbiamo tener conto nel parlare del trasporto pubblico locale che dobbiamo puntare sempre di più, cosa molto facile a dirsi e più difficile a farsi, su un'integrazione ferro/gomma, che è fondamentale se vogliamo guardare al trasporto ed ai servizi che vogliamo dare ai cittadini in termini diversi, così come dobbiamo vedere il servizio nella sua unitarietà, in tutta la regione, altrimenti diventa difficile.

Alcune cose però vorrei precisarle, la prima: è fuori dubbio che sulle tratte di competenza regionale - ricordo che noi

abbiamo fatto un contratto di servizio e dopo tanti anni l'abbiamo firmato il 30 dicembre 2016 e ci mette nelle stesse condizioni delle altre Regioni - in questi ultimi anni, si è investito molto, anche da parte di Trenitalia. Penso non solo all'elettrificazione della Porto d'Ascoli/Ascoli ma al rinnovo dei treni viaggianti lungo quella tratta, così come sono stati rinnovati totalmente i treni che risalgono a 60/70 anni fa lungo la tratta Civitanova Marche/Albacina, adesso, con gli investimenti previsti da Trenitalia, anche nelle altre tratte di competenza regionale nei prossimi mesi, nei prossimi anni, ci sarà il rinnovo dei treni.

Questo ha comportato, laddove l'abbiamo fatto, un aumento incredibile dei passeggeri, numericamente parlando, in percentuale molto importante, e quindi credo che sia un fatto fondamentale e, come ha detto bene il Consigliere Zaffiri, da parte di Ferrovie dello Stato c'è la politica di investire massicciamente lungo la tratta Adriatica per portare l'alta velocità fino a Bari.

Noi dobbiamo approfittare di questa cosa, per la verità tutti gli interventi che vengono fatti, cofinanziati anche in difesa della costa, non solo nel tratto Porto Recanati/Potenza Picena, ma anche nel tratto anconetano, vedranno il cofinanziamento di Ferrovie dello Stato, proprio perché c'è l'interesse a mettere in sicurezza e a rafforzare quella tratta per arrivare all'alta velocità entro breve tempo.

Ora con Trenitalia stiamo discutendo sull'oggetto della mozione, c'è un'interlocuzione quasi giornaliera. Ieri mattina ho incontrato il Direttore, ieri sera mi ha richiamato, perché questa faccenda delle fermate è un problema che noi abbiamo posto con grande forza e non è pensabile che ci sia, proprio perché la regione va vista nella sua integrità, mezza regione non servita dalle Freccebianche o servita poco, come San Benedetto del Tronto con quattro fermate. Quindi si sta lavorando e c'è una interlocuzione stretta,

vedremo se riusciremo, come abbiamo chiesto, per l'orario estivo, che ormai è imminente, oppure per settembre. Bisogna che questo problema lo affrontiamo per risolverlo, nel senso che anche qui dobbiamo usare un po' di buon senso: non possiamo volere i treni veloci, che arrivano in orario e che si fermano in ogni stazione, sennò non sono veloci. Credo che nell'ambito delle distanze, evidenziate dal Consigliere Giacinti nel suo intervento, una via di mezzo si possa trovare, magari incrociando le fermate tra San Benedetto e Civitanova Marche, ad esempio il treno che ferma a Civitanova Marche non ferma a San Benedetto del Tronto e viceversa. Vediamo di inventare un meccanismo che possa servire almeno due province, una delle quali, in questo momento è completamente sguarnita della Frecciabianca, lo dico perché, non solo faccio il partigiano in questo caso essendo di Macerata, lì ci sono due Università, c'è un problema di collegamento un mondo studentesco che molte volte scende ad Ancona con la Frecciabianca e l'Università, soprattutto quella di Camerino, organizza un trasporto su gomma che va per gli studenti. Questo discorso però non è solo per le Università, in questo momento credo che ci sia grande necessità, soprattutto per il collegamento degli sfollati che sono lungo la costa, noi abbiamo una popolazione anziana collocata nei campeggi lungo la costa, da San Benedetto del Tronto, a Civitanova Marche, a Potenza Picena, a Porto Recanati, e c'è la necessità degli sfollati, ottantenni/settantenni, di collegarsi magari con le città del nord, Roma, Milano, Torino, Bologna, dove magari ci sono i figli, e hanno l'impellenza di ricongiungersi familiarmente parlando. Quindi è necessario che questo problema venga affrontato e risolto una volta per tutte.

Sono per votare la mozione, che ci dà più forza, ci sono le trattative in corso. Siccome appartengo alla categoria di quelli che non dicono le cose prima di averle ottenute,

vediamo questa trattativa dove ci porta e quali risultati possiamo ottenere, poi magari ne riparleremo in Aula qualora Trenitalia non ci soddisfi appieno. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Giorgini.

Peppino GIORGINI. Grazie Presidente. E' importante capire che comunque, caro Consigliere Giancarli, il trasporto locale non ci azzecca nulla, come diceva Di Pietro, perché sono due cose completamente diverse e distaccate. Noi stiamo parlando di lunga percorrenza.

Quello che dobbiamo capire è quello che dice Ferrovie dello Stato e riguarda il conflitto di attribuzione tra liberalizzazione e servizio pubblico. Se noi non risolviamo questo vulnus non riusciremo mai a capire, perché il servizio pubblico comunque deve essere erogato, sempre, anche se c'è la liberalizzazione. Questo non lo dico io, lo dice la Corte Costituzionale.

Noi dobbiamo capire che è cambiato il contesto del servizio pubblico. Vi leggo cosa dice l'enciclopedia Treccani per capire come è cambiato il contesto della nozione 'servizio pubblico': prima della liberalizzazione era considerato servizio pubblico quello prestato da parte di un pubblico potere, quindi era indifferibile ed urgente, non si discuteva, in seguito si è affermata una concezione soggettiva, indipendentemente dalla natura del soggetto erogatore, non c'entra se il soggetto erogatore è pubblico o privato, il servizio pubblico è sovraordinato a tutto, quindi Ferrovie dello Stato non mi può dire: "lo non fermo" - quando parlo, parlo politicamente e onestamente, e prima ho citato Porto San Giorgio e Civitanova Marche, certo Porto San Giorgio come territorio è limitato, però onestamente l'ho citato - per cui riconosce il carattere di servizio pubblico in virtù del suo regime dettato dal soddisfacimento delle esigenze della collettività, quindi di cosa stiamo parlando? Sono d'accordo, vediamo

Civitanova Marche, San Benedetto del Tronto, ci mettiamo d'accordo, ma non è possibile che mia figlia, che adesso vive a Milano, si deve alzare alle 4,30 per prendere il Frecciabianca alle 6,00, ma è un Paese civile questo? Il grande sviluppo dell'Europa, nel XVII/XVIII secolo, è partito dall'Inghilterra, lo sapete perché? Perché l'Inghilterra aveva il trasporto, aveva le barche, quindi la trasformazione è partita dal trasporto e se non abbiamo il trasporto, perché per andare a Milano da Civitanova Marche devo venire ad Ancona, il nostro non è un Paese civile!

Questo dobbiamo capire! La Regione si deve muovere per affermare un nostro diritto, città come Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto, devono avere delle fermate, per questo e per tutte le cose che ho detto prima voterò a favore della mozione. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Celani.

Piero CELANI. Grazie Presidente. Intanto ringrazio i Consiglieri, che sono intervenuti, a l'Assessore Sciapichetti per la condivisione di questa proposta.

D'altra parte, ripeto, è un tema su cui c'eravamo già soffermati anche in modo abbastanza pregnante.

So benissimo dei rapporti con Rete ferroviaria italiana e so benissimo che questo grande investimento che sta per essere fatto sulla dorsale Adriatica non potrà non portarci giovamenti.

E' naturale che ci dovrà essere una politica molto forte, non soltanto delle Marche ma anche delle Regioni limitrofe, penso ad esempio all'Abruzzo, che è nelle stesse condizioni nostre, mentre l'Emilia-Romagna è già servita.

Ripeto, oggi noi dobbiamo guardare ad uno scenario che è completamente diverso da quello degli anni '70, questa è una dorsale che va potenziata anche in virtù di quello che succede ad est, con la Macroregione e quant'altro, non solo per i

trasporti ferroviari, ma anche quelli su gomma e marittimi.

Arrivare prima in un porto attraverso la ferrovia è molto più conveniente che non arrivarci con un altro mezzo.

C'è da evidenziare anche un altro aspetto, il rapporto trasporto ferroviario/passeggeri è una delle poche cose, negli ultimi anni, in espansione e credo che sia in grado di soddisfare tutte le esigenze che i cittadini marchigiani in questo momento reclamano.

Certo, situazioni come quella di San Benedetto del Tronto forse sono ancora più eclatanti perché abbiamo un entroterra molto sviluppato non soltanto dal punto di vista turistico, i numeri tornano anche da un punto di vista prettamente economico per quanto riguarda la situazione economico/ produttiva.

Ecco il motivo per cui è necessario continuare ad impegnarsi su questo versante, oggi abbiamo due corse la mattina verso nord (6,20 e 8,21) e due corse verso sud, certamente occorrerà adeguare un po' questo orario per dare un servizio che sia effettivamente efficiente.

Penso che in questo progetto di ristrutturazione, di nuovi investimenti, Rfi non potrà non tenere conto di tutto questo anche perché questo aspetto dell'integrazione è fondamentale, altrimenti se continuiamo ad investire nelle reti interne, cosiddette a pettine, non abbiamo una risposta sulla dorsale e gli investimenti risulteranno campati per aria.

Ad esempio si sta lavorando molto con la Regione Abruzzo, io lo so, per chiudere il circuito Ascoli/San Benedetto del Tronto/Giulianova/Teramo in modo tale che tutto l'entroterra possa essere drenato, attraverso un trasporto regionale ferroviario, ambedue già elettrificati, nelle stazioni dove fermeranno i prossimi Frecciabianca e Frecciarossa.

Questo concetto è molto importante, voi non potete immaginare che tipo di impulso abbiamo dato non soltanto al trasporto dei

pendolari, ma anche alle attività microeconomiche lungo la Valle del Tronto con l'entrata in vigore della elettrificazione.

Questa è una cosa fondamentale, credo che da qui a qualche anno si dovrà pensare ad una vera e propria metropolitana di superficie, con più carrozze, con più orari e altro, con l'aiuto ovviamente degli enti locali, facendo sinergia su questo aspetto perché da soli non si può investire

Questo è un discorso importantissimo: l'integrazione del trasporto regionale, trasporto pubblico locale interno, che poi va integrato con il trasporto su gomma perché il discorso del pettine non riguarda soltanto il discorso ferroviario, il collegamento della dorsale con le linee già esistenti, ma anche il trasporto su gomma con interventi intermodali, molto importanti e significativi, le cosiddette aree scambiatrici, è importante. Il trasporto su gomma arriva su determinati nodi nei quali ci sono le stazioncine lungo la valle e da lì si parte con il trasporto ferroviario.

È questa la grande novità a cui dobbiamo pensare, su cui dobbiamo lavorare e se vogliamo diventare un Paese non dico civile, civile lo siamo già, ma un Paese efficiente, questo è molto importante, perché l'efficienza è fondamentale per essere concorrenti con tutte le altre situazioni che ci stanno sfuggendo di mano. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Urbinati.

Fabio URBINATI. Grazie Presidente. Buongiorno a tutti. Per l'ennesima volta ci troviamo in questo consesso regionale a trattare la questione della fermata dei treni Frecciabianca, l'ho fatto anche precedentemente quando ero Assessore del mio Comune, così come il Consigliere Micucci quando era Assessore nel Comune di Civitanova Marche.

E' un discorso aperto con Trenitalia che va avanti da tantissimi anni che, come diceva giustamente il Consigliere Giorgini, si

scontra tra le privatizzazioni e il servizio pubblico e si scontra anche con la grande azienda che è Trenitalia, che cerca di essere al passo con i suoi competitor, soprattutto quelli del nord Europa, ma spesso si trova ad avere dei contrasti con le realtà locali, come in questo caso, sulla fermata del Frecciabianca, che è un problema molto evidente.

E' un problema che secondo me va trattato in un certo modo perché io, ad esempio, vedo le fermate del Freccia Bianca nel sud delle Marche come un'evoluzione e un miglioramento del servizio, perché se cerchiamo di dare nuove opportunità ai nostri territori, dobbiamo farlo chiedendo molti servizi, ma non dicendo qual è la base di partenza, perché se c'è una cosa su cui ho rimarcato l'attenzione recentemente ..., se ad esempio a San Benedetto del Tronto fermano quattro Frecciabianca al giorno, e vorrei ribadire che in città come Cesena, Forlì, città con bacini di oltre 200.000 abitanti, i Frecciabianca non fermano, non è detto che la città non sia collegata con il resto d'Italia, perché se vado verso Milano ho più di 11 treni al giorno diretti, sono treni intercity, e qui si apre un altro discorso, secondo me, molto importante. C'è una differenza abissale tra il servizio intercity, che è per eccellenza un servizio pubblico, e che come sappiamo gode anche di finanziamenti pubblici, ed il servizio delle Frecce, perché la freccia essendo un servizio commerciale è anche molto più costoso rispetto ai servizi a tratte pubbliche, tipo quelle dell'intercity.

La politica regionale deve essere molto attenta affinché nelle Marche ci siano le giuste ed adeguate fermate dei treni Freccebianche, in base ai bacini d'utenza, ma deve anche essere molto attenta a dare altri servizi. Ad esempio mi trovo ad utilizzare la tratta marchigiana Ancona/San Benedetto del Tronto e devo dire che rispetto a 10/15 anni fa, quando la utilizzavo per motivi di studio, il servizio è maturato ed è migliorato, nettamente rispetto al passato.

Queste sono cose che dobbiamo riconoscere, c'è stato un investimento importante per la tratta Ascoli/San Benedetto del Tronto per l'elettrificazione, però il problema del Frecciabianca va inquadrato in un determinato modo.

Quest'anno con Trenitalia, per l'ennesima volta, abbiamo avuto molta pazienza, ringrazio l'Assessore Sciapichetti che si è prodigato, abbiamo avuto diversi incontri, l'interlocuzione è stata quasi settimanale, quest'anno c'è un qualcosa in più anche perché noi abbiamo chiesto, anche in riferimento ai tragici eventi del terremoto, alcune fermate in più. Se in merito al terremoto tutte le aziende pubbliche hanno fatto la loro parte, lo dobbiamo riconoscere, chi più chi meno, tutti hanno dato il loro contributo, Trenitalia ancora non l'ha dato e noi ci auguriamo che questo avvenga in relazione a questa situazione. Non è solo una questione di fermate, è anche una questione di equità il Frecciabianca non fa una fermata intermedia tra Ancona e Pescara, è una delle tratte più lunghe senza fermate di tutta la dorsale Adriatica, capite benissimo che ci sono i presupposti per poterla fare, ci sono anche i bacini d'utenza ed io sono contento che ultimamente la questione dei bacini d'utenza, in virtù di quelli che erano i provincialismi di un tempo, venga fuori, perché oggi, come sapete, anche la sanità parla di bacini di utenza e ritengo che questo sia un aspetto fondamentale per quello che andremo a fare nei prossimi anni.

Ripeto, io ci sto a questo discorso, però togliamoci dalla testa le cose che non possiamo ottenere, perché se il Frecciarossa inizia a fermarsi a Civitanova Marche, a San Benedetto del Tronto, a Pescara, a Roseto degli Abruzzi, a Termoli, non è più alta velocità. A qualcuno sarà capitato di prendere un treno ad alta velocità, ad esempio nel nord Europa, nelle tratte Bruxelles/Parigi, i treni fanno due o tre fermate per tratte di 500 chilometri, l'alta velocità è quella, è chiaro che devono

funzionare i sistemi hub, i sistemi di collegamento che portano nelle stazioni dove questi treni fermano.

Quindi, bene richiedere le fermate, soprattutto spero che quest'anno Trenitalia non indugi perché abbiamo fatto anche una richiesta come associazioni turistiche.

L'Assessore Sciapichetti sa benissimo che anche gli albergatori della Riviera delle palme hanno dato disponibilità al rimborso per le tratte con i Frecciabianca per chi raggiunge la Riviera delle palme.

Spero fermamente che Trenitalia quest'anno ci dia un segnale, anche in riferimento ai tragici eventi che abbiamo avuto, altrimenti rimarremo, credo, fortemente delusi. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Zura Puntaroni.

Luigi ZURA PUNTARONI. L'aspetto tecnico delle fermate è talmente scontato che non vale nemmeno la pena di parlarne un'ora, ma noi votiamo affinché la Giunta si impegni a.

Vi auguro di impegnarvi tanto per queste Frecce, ma mia figlia la tappa Ancona se l'è pascolata per 5 anni, sveglia alle 3,30 per stare lì alle 6,00, ormai si è laureata, pace.

Ricordo che in Provincia si parlava di queste Frecce, ma cos'è un film di Robin Hood? Come si diceva prima giustamente, Trenitalia che voglia ha? Deve mantenere dei tempi molto stretti, può prendere in considerazione il fatto di allungare i tempi in quella tratta? E' accettabile che allunghi i tempi? Se prende in considerazione questa possibilità ed allunga di 5/8/10 minuti per una fermata va bene, se invece dice che in quel contesto non è possibile farla noi abbiamo dedicando un'ora al nulla.

La Regione adesso ha tante cose su cui impegnarsi, tante cose più drammatiche, ... stare qui un'ora a parlare di frecce, che vi dico? Vi comprendo tutti, però ..., mamma mia che tristezza! Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Marconi.

Luca MARCONI. Grazie Presidente. Non vorrei essere emendato per la banalità del mio intervento, ma siccome sono un amante dell'aritmetica, sostenuto anche dal nostro Presidente, dico che frequentando questa linea ci si accorge che sostanzialmente, Assessore, è ritardata. E' una linea volutamente ritardata, vi invito a farla, non so se l'avete fatta mai. Da Ancona a Lecce viene ritardata, ci sono alcuni tratti, soprattutto a sud di Pescara, dove non ci sono abitazioni, cosa che da Pescara in su è molto frequente, in cui il treno potrebbe viaggiare alla velocità che l'ETR consente, cioè quasi 200 chilometri all'ora, non lo fa, va piano, si arriva in Ancona a volte con 15/20 minuti di anticipo e si fanno lunghe soste in una località, che tra le altre cose sollecita la meditazione, sotto il santuario di Loreto, lì ci si ferma e si può dire un rosario intero volendo, per arrivare ad Ancona in orario, sennò si arriva addirittura in anticipo.

Mi è successo molte volte, è evidente che una o più fermate, che possono essere immaginate, hanno un limite da un punto di vista concettuale.

Abbiamo fatto una mozione con il Consigliere Micucci per la fermata a Civitanova Marche, una fermata costa almeno 5/6 minuti, 2/3 minuti il treno sta fermo, accelerazione e decelerazione sono almeno altri 2 minuti, questo tempo potrebbe essere recuperato, quindi capire riguardo a questo, Assessore, che accidente di politica hanno, perché è vero che c'è sempre il rischio dei ritardi, e quindi del rimborso, però una rivisitazione tecnica, al di là di tutte le cose che diciamo, a questo riguardo può rendere ragionevole questo tipo di mozione.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Non ho nulla da aggiungere al mio intervento precedente, tra l'altro c'è la registrazione, però voglio chiarire un aspetto: io non confondo il trasporto pubblico locale con la lunga percorrenza, non a caso ho parlato di integrazione altrimenti avrei detto "saldatura", quindi sono consapevole di quello che ..., questo per chiarire, quindi non aggiungo nulla a quanto ho già detto in precedenza.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione Mozione n. 223. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Prima di andare avanti con l'ordine del giorno, ha la parola il Consigliere Volpini.

Fabrizio VOLPINI. Chiedo la sospensione della seduta per dar modo alla Commissione di incontrare i rappresentanti delle famiglie che sono qui da stamattina per parlare della legge sui vaccini.

PRESIDENTE. Facciamo mezz'ora di sospensione per dare modo alla IV Commissione di incontrare i Comitati. Grazie.

La seduta è sospesa alle ore 12,25

La seduta riprende alle ore 13,10

**Presidenza del Presidente
Antonio Mastrovincenzo**

Mozione n. 228

ad iniziativa dei Consiglieri Mastrovincenzo, Minardi

"Azioni positive sulla salute mentale nelle Marche"

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 228 dei Consiglieri Mastrovincenzo e Minardi.

Ha la parola, per l'illustrazione, il Consigliere Minardi.

Renato Claudio MINARDI. Grazie Presidente. Vorrei iniziare l'illustrazione della mozione che andiamo a discutere, la 228 sulla salute mentale, con una frase, con una dichiarazione dell'Organizzazione mondiale della sanità: "L'Organizzazione mondiale della sanità ha recentemente richiamato l'attenzione sull'importanza della salute mentale per il benessere della società e per le qualità della nostra vita". Lo slogan di qualche anno fa "non c'è salute senza salute mentale" è sempre più attuale e significativo.

Questo per dire che oggi discutiamo questa mozione e credo che sia quanto mai giusto, opportuno, che il Consiglio regionale approfondisca questo tema, questo argomento, ed anche se riguarda una parte limitata della popolazione, grazie a Dio, interessa comunque la popolazione marchigiana e la popolazione a livello nazionale.

Il progetto obiettivo "Tutela della salute mentale 1998/2000", che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica nel 1999, individuava la salute mentale fra le tematiche di elevata complessità, per la quale si stabilivano linee di interventi prioritari ed atti di indirizzo.

La Regione Marche ha attuato le indicazioni contenute nel progetto obiettivo con due delibere: una del 2004 e una del 2014, inserita nel piano socio-sanitario regionale, prevedendo nell'area specifica della salute mentale un insieme di azioni che progressivamente si sono consolidate ed ampliate, andando ad assumere la connotazione di un sistema integrato nell'ambito socio-sanitario, finalizzato ad un miglioramento complessivo dell'autonomia delle persone con problemi di salute mentale e delle loro famiglie.

Il nuovo piano d'azione nazionale per la salute mentale, che è stato approvato in Conferenza unificata nel gennaio del 2013 ed è stato recepito dalla Regione Marche nel marzo 2014, propone, e qui voglio fare una sottolineatura perché è un tema di straordinaria importanza, la necessità di lavorare per progetti d'intervento specifici e differenziati sulla base della valutazione dei bisogni delle persone.

Il piano di azione nazionale per la salute mentale valorizza il trattamento individuale con l'auspicabile partecipazione delle famiglie. Qui abbiamo un tema di straordinaria importanza, le famiglie dei pazienti, degli ammalati, devono avere un ruolo centrale ed essere coinvolte nella rete sociale, ciò costituisce un metodo rilevante nel garantire opportunità di sviluppo alla persona stessa, permettendo di passare da un intervento riabilitativo ad uno di integrazione e di reinserimento nella vita di relazione, coinvolgendo la famiglia. Il coinvolgimento attivo e partecipato della famiglia e della scuola con i relativi contesti è imprescindibile.

Uno dei principi portanti di queste azioni, così come ho detto, è l'integrazione tra il sociale e il sanitario, quale elemento fondante della costruzione di una cultura che concorra finalmente a dare risposte integrate al disagio psichico.

Dobbiamo considerare che la costruzione di una rete di interventi socio-sanitari non può prescindere dal riconoscere un ruolo significativo, come ho detto, alle famiglie dell'utenza che ha un disagio psichico e alle loro associazioni, quali soggetti attivi nel percorso di partecipazione al benessere delle persone destinarie.

Nelle Marche abbiamo una stima di circa 30.000 utenti, di cui si ritiene che circa la metà, circa 15.000, siano in condizioni di fragilità e particolare gravità.

Abbiamo una spesa per abitante intorno ai 40 euro, non dobbiamo dimenticare che spendiamo risorse anche per le residenze

psichiatriche fuori regione che ospitano utenti marchigiani e, rispetto a quelli che sono gli obiettivi dati a livello nazionale, che sono quelli di utilizzare il 5% dell'intera spesa sanitaria sul tema della salute mentale, la Regione Marche è ancora al 2,5%, quindi abbiamo sicuramente un gap da colmare su cui i nostri servizi stanno lavorando.

Vorrei rimarcare il tema della prevenzione, perché le malattie della salute mentale spesso emergono in fase adolescenziale, questo significa che serve una particolare attenzione perché in questa fascia di età si può riuscire a fare un ottimo lavoro di prevenzione per evitare che il disagio possa scaturire in sintomo e quindi in malattia.

Sicuramente servono strutture alternative, non solo quelle ospedaliere, serve anche un maggior numero di operatori per prevenire situazioni di recidiva e, come dicevo prima, ci deve essere una particolare attenzione alla prevenzione rispetto all'età evolutiva, quindi bisogna cercare, attraverso gli operatori, di capire qual è il disagio.

I tecnici medici dicono che bisogna lavorare sul disagio prima che arrivi al sintomo, e in adolescenza questo è un tema molto importante. Naturalmente occorre lavorare anche per fasce d'età perché non tutti possono stare insieme, non si può mettere un giovane, un adolescente o un ventenne insieme ad una persona che ha un problema di salute mentale di 70/80 anni.

Questi sono gli argomenti che vengono toccati nella mozione, la volontà è quella di porre l'attenzione del Consiglio regionale su un tema come questo, che è molto sensibile, molto delicato, su cui c'è anche un tavolo a livello regionale, il tavolo della salute mentale, con l'obiettivo di incrementare i servizi e le risorse, anche se questo non è nello specifico dettagliato. Sicuramente serve una forte considerazione.

L'impegno del Consiglio regionale è finalizzato: ad assicurare oltre

all'accessibilità, alla presa in carico e alla continuità delle cure per tutti i pazienti con problemi di salute mentale, anche il prosieguo - il dopo - ed il mantenimento dei servizi di sollievo; ad incentivare progetti di inclusione sociale anche attraverso l'istituzione di appartamenti in percorsi di autonomia e tirocini propedeutici all'inserimento lavorativo, con particolare attenzione al settore dell'agricoltura sociale, alle fattorie sociali; a promuovere un confronto con tutte le associazioni e tutti i soggetti interessati da coinvolgere attraverso la riformulazione della Consulta regionale della salute mentale; ad organizzare con il Consiglio regionale una conferenza regionale della salute mentale da fare entro un anno, che possa diventare un momento di ragionamento, di discussione, di approfondimento con il nostro sistema socio-sanitario, quindi il sociale e la parte sanitaria, con il Consiglio regionale, la Giunta, l'Assessorato, ma anche con le Università e tutti coloro che sono impegnati in questo settore particolarmente delicato del mondo socio-sanitario.

PRESIDENTE. Ha la parola la Consigliera Marcozzi.

Jessica MARCOZZI. Una mozione che centra il problema. Molte patologie oggi vanno lette e interpretate anche in chiave sociale, una di queste è quella legata ai problemi psichici e l'interazione tra iter sanitario e sociale diventa assolutamente fondamentale.

La Regione promuova un percorso teso alla continuità assistenziale con i pazienti, ma anche una continua interazione con i familiari e con le associazioni che si occupano dei pazienti in questione.

E' necessario un rapporto proficuo con il mondo lavorativo e occupazionale proprio perché, come detto poco fa, l'accettazione sociale, l'integrazione del paziente affetto da patologie psichiche, vede nella società un campo di interazione curativo.

Imprescindibile dunque è non considerare il paziente comune un mero malato che va curato, ma come una componente della società a cui può apportare un prezioso contributo facilitando, al contempo, l'inserimento di altri pazienti.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Volpini.

Fabrizio VOLPINI. La mozione pone l'accento su un tema complesso e complicato, ma di grande importanza anche dal punto di vista dei volumi, dei numeri. Lo ricordava il relatore, i numeri della malattia psichiatrica sono in aumento e sono in aumento anche in ambito giovanile, quasi adolescenziale, per cui ci troviamo di fronte ad un fenomeno nuovo e anche di difficile risoluzione.

Credo che sia importante aver posto al centro di questa mozione il tema della salute mentale. Come Commissione abbiamo ricevuto il mondo dell'associazionismo e delle famiglie perché la malattia psichiatrica non è solo la malattia del soggetto, ma spesso è patologia dell'intera famiglia con forti impatti anche sociali.

La Regione Marche è stata una delle prime a recepire il Piano nazionale della salute mentale, prima accolto in Conferenza Stato-Regioni, il cui cardine orbita su questa sorta di santa alleanza - possiamo chiamarla così - tra vari soggetti: la parte sanitaria rappresentata dai dipartimenti di salute mentale (dsm), il soggetto, la famiglia e il mondo dell'associazionismo, quindi la rete delle associazioni, ed ha come obiettivo principale non solo la cura del soggetto, del paziente, ma anche e soprattutto il recupero, dell'inclusione sociale, dell'integrazione sociale.

E' chiaro che progetti di questo tipo passano anche attraverso il coinvolgimento di altri soggetti, penso in primis ai nostri Comuni, agli Ambiti, che, per altro, negli anni si sono caratterizzati per questo tipo di progettualità, penso al sollievo che è uno di quei progetti che ha visto prima le Province,

poi i Comuni, e gli Ambiti insieme al mondo dell'associazionismo e a quello tecnico dei Dipartimenti di salute mentale offrire delle opportunità a questi malati. Opportunità non solo dal punto di vista sanitario, ma soprattutto opportunità dal punto di vista sociale e qui si inserisce in maniera determinante il discorso dell'eventuale possibilità di occupazione e quindi della necessità di introdurre modalità di tirocini formativi per inserire questi soggetti che, torno a ripetere, oggi sono prevalentemente giovani, all'interno di percorsi lavorativi, penso all'agricoltura sociale, penso a queste forme di intervento.

Il ruolo fondamentale delle associazioni. In Commissione avevamo preso un impegno di cui è frutto l'emendamento presentato dall'intera Commissione che prevede una rivisitazione della delibera n. 1331, fatta negli anni precedenti e che riguardava gli standard e la compartecipazione delle famiglie alle spese. Noi ci siamo presi l'impegno di rivedere la delibera 1331 e anche di incrementare quel benedetto fondo di solidarietà che va a sostenere le famiglie che hanno difficoltà, avendo in carico questi pazienti.

L'emendamento è stato già presentato e dovrà diventare parte integrante della mozione.

PRESIDENTE. L'emendamento a firma dei Consiglieri firma Pergolesi, Leonardi, Malaigia, Volpini, Talè, Giancarli, Marconi, Micucci, dice: "Nel dispositivo, dopo il paragrafo, del secondo punto dell'elenco, è aggiunto il seguente: a rivedere come da impegni presi in sede di Commissione assembleare competente, le disposizioni contenute nella delibera di Giunta regionale 1331/2014 sugli standard per la compartecipazione della spesa da parte del paziente e a destinare maggiori risorse nel fondo di solidarietà a sostegno delle famiglie di soggetti con problemi di salute mentale". Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Mozione n. 228, così come emendata. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Mozione n. 191

ad iniziativa dei Consiglieri Fabbri, Maggi, Giorgini

“Fondi europei: coordinamento azioni ed analisi risultati”

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 191 dei Consiglieri Fabbri, Maggi, Giorgini.

Ha la parola il Consigliere Fabbri.

Piergiorgio FABBRI. Prima ci siamo confrontati con i Consiglieri Traversini, Busilacchi, l'Assessore Bora e rinvio la discussione di questa mozione perché siamo d'accordo che avvieremo una serie di audizioni sull'argomento con l'Assessore e i dirigenti degli uffici.

Il dispositivo è abbastanza condivisibile, mi è stato detto, probabilmente partoriremo un documento unico, per cui rinvio in attesa dello sviluppo di queste attività su cui ci siamo dati la parola di proseguire. Grazie.

PRESIDENTE. Prima in Commissione poi in Consiglio, va bene.

Mozione n. 249

ad iniziativa dei Consiglieri Biancani, Bissoni, Giorgini, Rapa, Giacinti, Zura Puntaroni, Micucci, Giancarli

“Trasporto pubblico regionale. Richiesta attivazione Fondo perequativo e modifica criteri di riparto del Fondo nazionale per il concorso

dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario, istituito con legge 24 dicembre 2012, n. 228 - articolo 1, comma 301”

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 249 dei Consiglieri Biancani, Bissoni, Giorgini, Rapa, Giacinti, Zura Puntaroni, Micucci, Giancarli.

Ha la parola, per l'illustrazione, il Consigliere Biancani.

Andrea BIANCANI. Grazie Presidente. Innanzitutto ringrazio tutti i componenti della III Commissione perché in questi due anni siamo riusciti, più volte, a presentare una mozione, firmandola in maniera congiunta con tutte le forze politiche che fanno parte di questa Commissione.

Penso che questo sia un risultato importante perché sui temi che riteniamo strategici, insieme anche all'Assessore Sciapichetti, che in questa cosa è coinvolto direttamente, stiamo cercando di preparare delle mozioni che dovrebbero essere votate da tutti all'interno del Consiglio.

Questa mozione riguarda la richiesta di attivazione di un fondo perequativo e la modifica dei criteri del riparto del fondo nazionale per i trasporti, quindi una mozione molto importante.

Questo Consiglio ha già avuto l'occasione di trattare il tema dei trasporti, in particolare del trasporto ferroviario, con la mozione del Consigliere Celani che prendeva in considerazione la fermata dei treni Frecciabianca, invece si è ampliato il confronto, il dibattito, ed è emersa l'importanza del trasporto all'interno della nostra regione.

La mozione è stata firmata da tutti e l'obiettivo è quello di impegnare la Giunta regionale ad attivarsi presso le sedi istituzionali per addivenire in tempi rapidi alla conclusione del processo di revisione dei criteri di riparto del Fondo nazionale del

trasporto, superando le modalità attuali a favore di parametri più rispondenti alle caratteristiche del nostro territorio e alle effettive esigenze di mobilità dei cittadini, senza generare disparità di trattamento tra le Regioni, anche in considerazione del fatto che attualmente le Marche sono collocate all'ultimo posto nella graduatoria dei trasferimenti derivanti dal Fondo nazionale del trasporto.

Il secondo punto, ed è una questione che già la Regione Marche ha attuato ed ha affrontato in sede di Conferenza Stato-Regioni, è quello in cui noi auspichiamo in un intervento più immediato e chiediamo innanzitutto che in questa fase transitoria venga costituito a favore della nostra Regione un fondo perequativo per far fronte allo storico deficit tra la spesa necessaria a garantire ai nostri cittadini il servizio di trasporto pubblico locale e le risorse effettivamente disponibili, soprattutto - e questo mi piace sottolinearlo - alla luce delle nuove diverse esigenze di mobilità legate agli eventi sismici. Oggi gli spostamenti della gran parte di popolazione, che è costretta a vivere lungo la costa, vengono garantiti grazie al trasporto pubblico locale e al fatto che stiamo andando avanti con le risorse che sono stanziare per il terremoto.

Probabilmente questa è una situazione che non terminerà domani, perché ci vorranno anni prima che le persone possano tornare nelle proprie abitazioni e nei propri paesi, quindi è importante che venga riconosciuto un fondo non solamente per il biennio 2017/2018, ma anche per i prossimi anni.

Voglio fare una breve illustrazione della mozione. Con la legge di stabilità del 2013 è stato istituito il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale e con successivo d.p.c.m. 2013 sono stati definiti i criteri e le modalità da seguire per la ripartizione del fondo.

In particolare veniva disposto che le somme stanziare fossero suddivise annualmente tra le Regioni, il 90% sulla

base delle "risorse storiche" e il 10% in base alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi.

Con detto d.p.c.m. la percentuale di ripartizione doveva essere rivista con cadenza triennale, a partire dall'entrata in vigore del decreto stesso, sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio nazionale per il trasporto e che, in fase di prima applicazione, le medesime percentuali, per i soli anni 2014/2015, dovevano essere adeguate annualmente su proposta della Conferenza Stato-Regioni.

In sede di Conferenza Stato-Regioni e delle Province autonome nelle successive sedute non si è riusciti a trovare un accordo che prevedesse una modifica dell'assegnazione delle risorse, tant'è che la Regione Marche ha votato contro questo accordo. Addirittura questa nuova modalità ha ulteriormente penalizzato la quantità di risorse del trasporto pubblico regionale e la percentuale è passata dal 2,18% al 2,17%.

In seguito alla costituzione del Fondo nazionale è emersa in maniera inequivocabile la disparità di trattamento tra le varie Regioni ordinarie, infatti, ricalcolando il contributo pro-capite si vede che alla Regione Marche vengono destinati 60 euro ad abitante, contro una media nazionale di 95,7, quindi siamo la Regione con il più basso contributo per il trasporto pubblico.

Dal 2015 a seguito del riordino delle funzioni amministrative, operato dalla legge Delrio, la nostra Regione ha acquisito la gestione diretta del trasporto, sia extraurbano che urbano, che ha portato ad un aumento dell'Iva sui contratti con un aggravio di 2,11 milioni di euro sull'extraurbano e di circa 2 milioni di euro sul trasporto urbano.

Con riferimento ai dati Istat relativi all'anno 2013 la nostra Regione, pur rappresentando il 3% della popolazione delle Regioni a Statuto ordinario, riceve risorse dal fondo nazionale solo per il 2,17% dello stesso.

E' assolutamente necessario procedere una rivisitazione dei criteri di riparto del fondo nazionale al fine di incrementare la quota marchigiana almeno fino al 2,6%, superando le modalità attuali a favore di parametri più aderenti a rappresentare le caratteristiche del nostro territorio, le esigenze di mobilità dei cittadini e la ridotta capacità contributiva a seguito del perdurare della crisi economica.

I tempi per il superamento delle modalità attuali di riparto sono molto incerti.

Si è fatto già cenno ai recenti eventi sismici che hanno colpito la nostra regione rendendo necessario valutare se l'attuale assetto di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale risponda ancora alle nuove necessità logistiche generate dai medesimi. Si riesce ad andare avanti grazie alle somme stanziare per il terremoto, però riteniamo che sia necessario che queste risorse diventino strutturali.

Scusate se l'ho fatta un po' lunga, è una mozione importante che è stata votata da tutti i componenti della III Commissione e mi auguro che questo Consiglio la voti in maniera unanime per dare un mandato unico all'Assessore che poi, in Conferenza Stato-Regioni, andrà a ribadire le nostre richieste. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bissonni.

Sandro BISONNI. Grazie Presidente. Nel fondo di ripartizione statale le Marche risultano all'ultimo posto e questo purtroppo nel protrarsi degli anni ha causato un impoverimento del sistema di trasporto pubblico marchigiano, impoverimento al quale la Regione in questi anni ha tentato di sopperire con fondi propri, una delle poche Regioni in Italia che mette fondi per sostenere il trasporto pubblico.

Oltre a questo, vista la carenza sistematica dei fondi, la Regione si è trovata costretta negli anni a fare tagli nei servizi, nei chilometri, ad aumentare il costo del

biglietto, questo purtroppo ha portato a far sì che il numero dei passeggeri, e quindi il numero dei marchigiani, che utilizzano il trasporto pubblico, è diminuito in maniera costante, tanto da arrivare a un punto in cui le Marche sono state multate, penalizzate, proprio per il mancato rispetto di questo parametro.

E' chiaro che questo è un sistema che si morde la coda e per sbloccarlo ci sono varie soluzioni e sicuramente una di queste è quella di incrementare il fondo.

Ho firmato in maniera convinta questa mozione e sono convinto che le Marche debbano andare alla Conferenza Stato-Regioni per chiedere che la quota del Fondo di ripartizione per le Marche sia aumentata.

Aggiungo, l'ha già detto il Presidente Biancani, che il terremoto ha aggravato ulteriormente la situazione, ha aumentato la necessità dei trasporti, non l'ha diminuita, perché ci sono molte più persone che, magari sfollate, sono costrette e hanno la necessità di utilizzare il mezzo pubblico. Per cui le Marche che già si trovavano "storicamente" in una situazione di criticità e di carenza di fondi, con l'evento sismico, hanno la necessità opposta, quella di incrementare i servizi e il numero di chilometri, la combinazione di queste due cose fa sì che siamo arrivati a un punto in cui l'aumento di questo fondo è indispensabile.

Voterò convintamente questa mozione, oltre ad averla firmata, e chiedo a tutti i Consiglieri di fare altrettanto. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giorgini.

Peppino GIORGINI. Grazie Presidente. Una premessa, sono curioso e mi piacerebbe capire ciò che è scritto in questa mozione, l'incidenza, il peso politico che ha il PD regionale nelle decisioni del PD nazionale e del Governo, visto che molte batoste sono state date al nostro territorio, che subisce abbastanza, di tutto e di più.

E' ormai acclarato che il Fondo nazionale fa emergere una forte disparità di trattamento che penalizza in modo inequivocabile la nostra regione, ed è anche vero che la Regione Marche ha subito la decurtazione della somma di 3,2 milioni di euro, a causa dell'incapacità politica di chi l'ha amministrata, nel raggiungere l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri dal 2014, quindi parliamo della precedente amministrazione.

Prendiamo atto che le politiche di mobilità attuate dal PD in questi anni non sono riuscite a ridurre consequenzialmente il traffico veicolare privato su strada, questa è la logica di fondo, quindi non si è avuto il conseguente miglioramento della qualità dell'aria, perché più macchine circolano più l'inquinamento aumenta. Il numero di autoveicoli che circolano non è diminuito, quindi non è stato incrementato il numero di passeggeri del trasporto pubblico locale, invece i morti per inquinamento della matrice aria aumentano ogni anno, questo è sostanzialmente il deficit sul mancato raggiungimento del limite del 2,5% di passeggeri.

Altra problematica è l'incapacità di riordinare l'intero quadro gestionale del trasporto pubblico locale, vedasi infatti la tardiva gara di appalto per i concessionari, i continui ricorsi all'istituto della deroga della concessione, cosa che tra l'altro trova anche diverse sentenze giurisprudenziali contrarie.

A tutto questo dobbiamo aggiungere, ne abbiamo parlato prima, la soppressione di diverse fermate ferroviarie, soprattutto del Frecciabianca, che ha penalizzato non poco la parte sud delle Marche.

Ho firmato la mozione e voteremo a favore di questo atto perché in primis è volto a sollecitare la conclusione del processo di revisione dei criteri di riparto del Fondo nazionale del trasporto pubblico locale, indispensabile per compensare lo squilibrio sui fondi statali che la nostra Regione ha e che continua a subire.

Secondo punto, è stato accettato un nostro emendamento in Commissione, volto a creare un fondo perequativo atto a compensare gli squilibri suddetti, a finanziare soprattutto la mobilità dei territori colpiti dal sisma, che va trattata in maniera specifica e con finanziamenti aggiuntivi ad hoc. Per tutti questi motivi il nostro voto sarà favorevole. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Celani.

Piero CELANI. Condivido anch'io questa mozione perché pone un problema reale, concreto, che riguarda il trasporto pubblico locale, il quale necessita di una grande rivisitazione, essendo anche oggetto di un momento di grande trasformazione, dato che con la riforma Delrio le competenze sono passate direttamente alla Regione, Regione in questo momento si sta occupando della messa a gara del trasporto pubblico, quindi è necessario che vengano ripristinate le condizioni economiche soprattutto perché queste gare possano svolgersi nel migliore dei modi.

Il rischio è che se non riusciamo a ripristinare le condizioni iniziali, dopo questi tagli che ci sono stati, la qualità del servizio potrebbe scendere, perché mettendo a gara il servizio per bacino, riducendo l'importo totale di chilometri che vengono messi a gara, la qualità del servizio potrebbe scendere.

Sono convinto che questa sia una battaglia che deve essere fatta per ripristinare l'equilibrio economico finanziario del nostro trasporto pubblico locale in virtù anche di alcune implementazioni che dovranno essere fatte, anche attraverso uno studio di razionalizzazione, anche perché molto spesso sono state istituite dagli enti locali delle corse che dal punto di vista della fruibilità non sono state proprio il massimo.

Vorrei chiedere, ed approfitto nell'esprimere il mio voto favorevole a questa mozione, delucidazioni sullo stato

dell'opera circa l'attuazione di queste gare: i bandi procedono e in che modo? Come si intende procedere nei vari bacini? Come possono le nostre aziende di trasporto pubblico locale, che sono state costituite agli inizi del 2000, essere, non dico tutelate, ma inserite anche attraverso delle collaborazioni, delle sinergie con aziende esterne che magari potrebbero essere più titolate e che potrebbero scendere nelle Marche e fare man bassa del servizio pubblico locale? E' un aspetto importante e significativo in una regione che ha un entroterra particolarmente disagiato, disagiata e martoriata ultimamente dal terremoto. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Grazie Presidente. Non molte parole perché il Presidente Biancani ha già illustrato la mozione di cui noi tutti siamo firmatari, ma alcune voglio dirle perché ora il Consigliere Celani ha parlato di rivisitazione, di trasformazione e, tra l'altro, ha chiesto all'Assessore Sciapichetti una comunicazione sulla situazione delle gare.

C'è da dire, poi lo dirà l'Assessore, che oramai è da quasi un anno che sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea la Regione ha pubblicato il preavviso di informativa, quindi c'è un percorso avviato.

Non ritorno sul valore sociale e ambientale del trasporto pubblico locale, sull'intermodalità, se volete su questo mi sento di dire che forse occorrerebbero delle vere e proprie campagne di sensibilizzazione perché rispetto ai servizi che vengono forniti non sempre c'è il pieno utilizzo o una parte considerevole di esso, non sempre questo avviene, quindi da questo punto di vista credo che occorra un'opera di informazione, conoscenza, sensibilizzazione.

Le gare sul trasporto pubblico locale sono un grande fatto perché comunque

modificano, come ha detto il Consigliere Celani, l'organizzazione che finora c'è stata.

Anche qui, poche parole, però voglio essere molto chiaro, noi dobbiamo essere fermi rispetto ad alcuni principi, dando per scontato legalità e trasparenza, credo che noi dovremmo spingere molto sulla sussidiarietà e sulla partecipazione, avendo il coraggio di dire il valore che ha il territorio, perché il territorio ha un grande valore, valore dato da cosa? Dato dal know-how che c'è nel mondo del lavoro, dalla capacità di intrapresa delle nostre aziende, dalla capacità organizzativa, anche dal ruolo che le istituzioni locali hanno avuto, negli anni sono nate delle vere e proprie aziende grazie alle istituzioni locali.

Credo che il fatto che ci siano cinque bacini e non si possa partecipare a più di due, sia un riconoscimento del territorio, però in questi mesi dovremmo fare uno sforzo maggiore, ovviamente so quanto è sensibile l'Assessore Sciapichetti, so quanto è attenta politicamente questa Giunta, e fare in modo che sul discorso della partecipazione si possa costruire, d'intesa con il sindacato, con le imprese, con i territori, anche rispetto ad alcune obiezioni che sono venute dal Cal e dal Crel, più che obiezioni suggerimenti, un qualcosa che tenga presente questo aspetto.

Quindi legalità e trasparenza da un lato, sussidiarietà dall'altro.

Credo che possiamo gestire bene questo servizio anche senza francesi e senza tedeschi, so anche però che se non ci muoviamo bene, si possono aprire anche dei contenziosi, anche questi vanno evitati, ma tutte queste cose che ho detto, l'Assessore Sciapichetti le conosce benissimo e le sta praticando da tempo. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Zaffiri.

Sandro ZAFFIRI. Io sono preoccupato da questa mozione, comunque anticipo che la

voterò, mi auguro vada a buon fine, perché se non siamo capaci di gestirla, mi riferisco all'intervento del Consigliere Giancarli, significa, Presidente, che in questa regione succede questo: il capitale umano, le risorse umane, ed il capitale che insieme danno questi servizi, hanno fatto dei sacrifici perché sul fondo mancano i soldi, hanno fatto dei tagli e fino ad oggi hanno fatto questa operazione che tutti conosciamo perché sono mancati i soldi, ma adesso potrebbero andare a beneficio di qualcuno che non è il capitale umano della regione Marche, né tanto meno il capitale dell'industria, perché ci sono degli accordi sul territorio tra aziende che vanno in questa direzione, Presidente.

Presidente, mi ascolti, ci sono degli accordi sul territorio tra aziende che vanno in questa direzione, le aziende pubbliche che sono in crisi hanno fatto degli accordi con la società delle ferrovie-bus, quindi guardiamo tutto con attenzione, perché qui parliamo di soldi e io sono pienamente d'accordo sul fatto che i soldi devono arrivare, Consigliere Biancani, però bisogna capire se facciamo dei regali o se li gestiamo. Questo è il problema! Io dico di gestirli, Assessore, e lei lo sa, già un anno fa parlavo con lei di questo problema, avendo la fortuna di provenire da quel settore qualcosa so, però se questo non avverrà significa che la regione Marche, Presidente, perderà servizi e perderà risorse umane. Questo è il fatto ed allora non solo il territorio va difeso, ma va difeso quel capitale che è indispensabile in una società di servizi, le risorse umane e il vecchio capitale che da anni gira per questa regione.

Questo bisogna risolvere, Assessore Sciapichetti, per evitare danni. In molti abbiamo assistito allo sciacallaggio economico avvenuto all'interno delle ferrovie nei confronti delle ditte appaltatrice dei servizi che lì svolgevano per conto della società FS, oggi non c'è più niente, oggi questi lavoratori lavorano a 3,5 euro, allora prima che gli autoferrotranvieri vadano a

lavorare a 3,5 o a 6 euro, perché questo sta accadendo, è accaduto in Toscana, le ditte arrivano con le buone intenzioni, fanno mettere delle clausole sulle gare d'appalto che poi non rispettano per quanto riguarda le risorse umane che io ritengo sia un aspetto importante del capitale, perché fa parte del contesto di una società di servizi.

Questi passaggi sono importanti, bisogna seguirli con molta attenzione ed anche con decisione, Assessore Sciapichetti, se necessario.

Giusta la trasparenza, giusto fare tutte le cose in regola, però credo che noi dobbiamo andare verso una protezione, nel giusto, sia del capitale umano, delle risorse umane, sia del capitale privato che ha gestito questi servizi anche in un momento difficile per la regione Marche. Oggi che si può aprire una porta, è vero che questa Regione è stata penalizzata, ma diciamocelo, Assessore Sciapichetti, anche per sua colpa in passato, allora recuperiamo questa situazione, recuperiamola tutti, maggioranza e opposizione e per il futuro dobbiamo guardare ad un palmo, a 20 centimetri più in là del naso. Per fare una programmazione seria, bisogna chiamare i lavoratori, bisogna chiamare il capitale e vedere quali possono essere le possibilità di percorsi, insieme, per poter uscire da questa situazione. Se faremo questo, faremo un servizio ai marchigiani, altrimenti credo che sia l'ennesima ristrutturazione che va a svantaggio della comunità, del territorio, dei servizi.

PRESIDENTE. Ha la parola il Presidente Ceriscioli.

Luca CERISCIOLI. Sul dibattito di questa mozione vanno chiariti alcuni aspetti, altrimenti il rischio è quello di macinare acqua e non è che esce fuori il vino o qualcosa di più interessante.

Il tema del riparto per anni è stato giocato anche nella comunicazione come un problema fra la Regione ed il Governo di

turno, perché la questione non nasce oggi, è un tema che si trascina da oltre 20 anni, il fatto che la Regione Marche abbia un riparto più basso rispetto a tutte le altre Regioni.

Si sono alternati Governi di centro-destra, centro-sinistra, di tutti i tipi, il riparto è rimasto quello, perché? Perché la vera dialettica non è fra la Regione e il Governo, ma fra la Regione e le altre, quindi il tema non è tanto nel rapporto con il Governo, è nel rapporto con le altre Regioni.

Certo se fossimo in una stagione di risorse crescenti uno potrebbe chiedere al governo: "Facciamo in modo che le nuove risorse prima di essere divise servano a riequilibrare", ma siccome siamo in anni di risorse decrescenti quando andava male, costanti quando andava bene, in realtà questa scelta non è possibile indirizzarla.

Chi è che si oppone al riequilibrio? Non è il Governo, ad opporsi al riequilibrio sono le altre Regioni e la cosa importante ed interessante è che mentre il Governo gestisce una parte, gli altri fanno opposizione, in maniera non sempre così chiara, nelle Regioni, tolto il Movimento 5 Stelle, ci siamo un po' tutti, se non ci sono come Presidenti magari ci sono in questi momenti nei gruppi consiliari.

Penso che una cosa interessante, una iniziativa che possiamo prendere, firmata da tutti i capigruppo che voteranno la mozione, è quella di mandare un documento ai colleghi di tutte le Regioni a Statuto ordinario, che sono quelle che con noi dividono la torta del trasporto pubblico locale, per fargli presente la grave ingiustizia che c'è e proponendo di votare una mozione con la quale le Regioni si impegnino per il prossimo reparto a stringere quella forbice che c'è fra la Liguria e le Marche del contributo procapite, che va dai 120 euro della Liguria ai 65 euro delle Marche. Dalla prima Regione all'ultima il contributo procapite sul trasporto è il doppio, ed è il riparto che tranquillamente ogni anno viene votato e approvato dalle Regioni, con la Regione Marche che tutti gli anni,

puntualmente, si oppone, quindi la sede in cui non sta cambiando nulla è quella delle Regioni.

Visto che lì c'è una rappresentanza più ampia, alcune governate dalla Lega, altre governate dal centro-destra, ad esempio la Liguria è quella che prende più di tutti, il Presidente è di Forza Italia, può darsi che lui dica: "Non è giusto che noi prendiamo 120 euro a persona e nelle Marche ne prendono 60 procapite", quindi una bella iniziativa nei confronti di tutti, chiedendo un intervento, una visione diversa da parte dei sistemi regionali per superare queste sperequazioni.

Questa è la parte buona, adesso vado a quella più cattiva, voi credete che nella distribuzione a livello regionale noi facciamo una perequazione fatta procapite, in maniera omogenea, uniforme e ben distribuita? O seguiamo anche noi la spesa storica, quello che era, più o meno, mantenuto così? Perché in realtà anche all'interno della Regione ridistribuiamo i fondi con gli stessi criteri che le altre Regioni utilizzano nei confronti nostri.

In questo momento sotto il profilo etico ci stiamo preoccupando, anche qui potremmo fare trave piccola e trave media, perché sono tutte e due travi alla fine, della trave che sta nell'occhio delle altre Regioni e non ci preoccupiamo dell'altrettanto travetta che sta nel nostro occhio, perché nessuno si è preoccupato di dire: "Perché anche su scala regionale, fra i tanti temi, oltre al mantenimento della forza lavoro in campo, al riconoscimento degli investimenti fatti, tutti gli elementi che in una gara sono stati integrati, mi sembra con le ultime modifiche anche suggerite dal Cal, non ci mettiamo anche che a differenza delle Regioni, che non ci approvano un riparto più equo, noi andremo verso un riparto più equo di queste risorse, definendo linee e progetti omogenei nel territorio regionale?"

Questa era la parte più crudele del ragionamento.

In realtà cos'è? Proprio in forza di molte cose, che ha detto prima il Consigliere Zaffiri, non è che si parte dall'anno zero, la realtà è già strutturata, ci sono linee, dipendenti, strutture, realtà che operano sul panorama nazionale, sulla base di quel contributo, così come nelle Marche operano sulla base di quel contributo. Andare a scardinare questo sistema non è tanto spostare un euro nel riparto di qualcosa che non è strutturato, significa parlare con realtà che pagano stipendi, anzi il paradosso, vale anche per le Marche, che spesso le realtà più alimentate finanziariamente sono anche quelle più in crisi sotto il profilo gestionale e quelle più "asciutte", sono anche quelle che corrono meglio, un po' come capita a noi, quando siamo più asciutti corriamo meglio di quando siamo appesantiti e facciamo più fatica a muoverci. La stessa cosa su scala nazionale, leggiamo spesso delle crisi dei trasporti della Liguria, che vista così dovrebbe essere una cosa incredibile con la nostra ottica, voi immaginate, se avessimo il contributo della Liguria potremmo raddoppiare il servizio di trasporto nelle Marche. Lo mettiamo noi il treno Ancona/San Benedetto, con i fondi della Liguria le fermate ce le facciamo da soli, questo è il tema rispetto all'ordine del giorno di prima. Però la realtà è un'altra, più complicata.

E' giusto, secondo me, suscitare il massimo di attenzione, sperando di poter spuntare qualcosa, ma nella mia convinzione personale, voterò la mozione diligentemente, è che se non arriveranno tempi in cui questo Paese andrà un po' a risorse crescenti, difficilmente avremo grandi risultati sotto il profilo del riequilibrio, quindi vanno giocate al meglio le altre partite, quella disposizione per dare qualità al percorso.

Voglio ricordare infine un bellissimo film, "Il capitale umano", dove i protagonisti scommettono sulla fine dell'Italia e purtroppo vincono la loro scommessa, quindi qualcosa di veramente drammatico, noi speriamo invece che il nostro capitale

umano, proprio per le attenzioni e la qualità del lavoro che sta facendo l'Assessore Sciapichetti, nel definire gli elementi necessari per una gara, dove vi ricordo la nostra normativa di rinvio venne eccepita a minaccia di nomina del Commissario per far la gara, quindi dobbiamo andare su quella strada, però possiamo farlo con strumenti ed elementi che ci garantiscano che quell'investimento fatto sul capitale umano della nostra regione sia poi adeguatamente valorizzato e conservato dentro i passaggi al punto tale che io non escluderei il fatto che le stesse aziende del territorio possano competere in maniera adeguata su una partita come quella che riguarda il trasporto pubblico locale, a differenza magari di altri settori dove può essere molto più complicato. Mi riferisco ad esempio alle reti del gas, quando devi comprare la rete del gas che non hai, o hai una capacità economica bestiale o sei escluso, quindi a differenza di quella gara, questa secondo me, in forza degli investimenti fatti, mette in condizione le realtà marchigiane di poter competere.

Ho fatto questo ragionamento perché mi sembrava corretto, anche nei confronti di chi ha amministrato questa Regione prima di noi. Sono anni che si sta provando sotto quel profilo, la realtà è quella che vi ho raccontato, è giusto tenere la tensione da questo punto di vista, allarghiamo il cerchio, proviamo a fare anche qualcosa di nuovo perché nella sede della Conferenza delle Regioni ormai ci hanno sentito venti volte. Iniziamo anche a creare un minimo di consenso, credo che tutti quanti possiamo dire che c'è un'ingiustizia palese, è sotto gli occhi di tutti, chiediamo un gesto di attenzione non solo in forza del terremoto, che è un elemento legato a questi tempi e giustamente ha bisogno di risposte, ma anche in una maniera prospettica di un Paese che deve uscire dalla logica della spesa storica per andare verso quella dei costi standard, dell'efficienza, dei servizi, di quel servizio pubblico che nel caso trasporti

passa per i contributi. Tutto il trasporto pubblico è a contributo, altrimenti non starebbe in piedi, quindi a maggior ragione i cittadini italiani, in una visione di equità nazionale, hanno bisogno di avere le stesse opportunità per poter muovere e sviluppare le proprie relazioni umane e di lavoro, nel caso delle Marche, tutto quello che comporta avere un servizio pubblico in grado di dare risposte.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Zaffiri.

Sandro ZAFFIRI. Dichiarazione di voto favorevole a questa mozione, lo ripeto e lo sottolineo, però dopo l'intervento del Presidente voglio fare un breve cenno a questo problema. Lei è una persona molto intelligente e fa finta di non ricordarsi le cose, la Liguria e le Marche sono state governate una dal compagno Burlando (ex Ministro dei trasporti) del Partito Democratico e l'altra dall'amico Spacca sempre del Partito Democratico.

Questo è il problema, Presidente, lì hanno mantenuto i 120 euro e qua hanno portato il costo standard a 60 euro, più realisti del Re, questo è il vero problema, se tu parti da 60 che trattativa fai, santo cielo!

Questa è la cosa, certo che adesso il budget stabilito dal Governo è quello e dividerlo fra voi Regioni a Statuto ordinario è un problema, ma il problema di fondo, Assessore Sciapichetti, è politico, io vi voglio dare un po' di forza per trattare un riequilibrio dei soldi dal Governo centrale.

Questo è il problema di fondo, perché questa Regione, non voglio entrare nell'aspetto governativo, se evidenziava con più forza, probabilmente, l'aspetto del trattamento diseguale rispetto alle altre Regioni, credo che qualcosa veniva fuori.

Questo è il problema, non la ripartizione, Presidente Ceriscioli. Il problema è che sono andati a Roma a chiedere i soldi e nemmeno gli bastava per comprare il

carburante, non era sufficiente nemmeno per coprire le spese, quel costo standard non era sufficiente per coprire le spese. Questa è la verità dei fatti. Grazie.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Maggi.

Giovanni MAGGI. Mi inserisco in questo battibecco tra chi ha governato e chi governa per rivendicare la nostra verginità nel governo delle Regioni italiane.

Vorrei rivolgere un accorato applauso ..., ma avete governato fino adesso, Consigliere Zaffiri, lei va da Zaia e da Maroni e dice loro: "Zaia, Maroni, cercate di aiutare le Marche" perché si fa così; così i Consiglieri Celani e Marozzi vanno da Totti in Liguria e vanno in tutte le Regioni che amministrano loro e dicono: "La situazione delle Marche è questa" è così che si governa la solidarietà dei partiti, va fatto questo, e così anche voi che ridete del PD andate dal Governo e in tutte le Regioni in cui governate e dite: "Le Marche sono la Cenerentola d'Italia, quindi cercate di darci una mano", comunque il Governo del PD può anche rompere questo schema rigido per cui il contributo di 60 euro alle Marche e 120 alla Liguria può essere articolato e rimodulato in maniera diversa.

Noi certamente siamo marchigiani, siamo stati eletti come voi dai marchigiani e voteremo questa mozione, però ci tiriamo fuori da questa cosa e invitiamo, in maniera fraterna, opposizione e minoranza, a darsi da fare concretamente e non ridurre tutto ad un battibecco. Grazie.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Mozione 249. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

La seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 14,10

X LEGISLATURA - SEDUTA N. 66 DEL 23 MAGGIO 2017

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO
(Maria Rosa Zampa)

ESTENSORI DEL RESOCONTO
(Daniela Giacobelli - Antonella Giampalma
Emma Mensi)