

## RESOCONTO INTEGRALE

13.

### SEDUTA DI MERCOLEDI' 20 SETTEMBRE 2000

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIUSEPPE RICCI

#### INDICE

<b>Ordine del giorno della seduta</b> ..... p. 3	e votazione): « <b>Conto consuntivo dell'esercizio finanziario 1999 del Consiglio regionale</b> » <i>Ufficio di presidenza (19)</i> ..... p. 4
Proposta di legge (Rinvio): « <b>Modifiche alla legge regionale 3 aprile 2000, n. 23</b> » <i>Grandinetti, Cesaroni, Brini, Trenta, Ceroni e Giannotti (4)</i> ..... p. 3	<b>Nomina</b> ..... p.
Proposta di atto amministrativo (Di-scussione): « <b>Modifica del comma 10 dell'articolo 5 dello schema tipo del contratto di servizio: Programma triennale del TPL di cui alla D.C.R. n. 301 del 29.2.2000</b> » <i>Giunta (7)</i> ..... p. 3	Proposta di atto amministrativo (Discussione): « <b>Piano triennale Anas 2000-2002</b> » <i>Giunta (20)</i> p. 6
Proposta di atto amministrativo (Rinvio): « <b>L. n. 23/96. Criteri e modalità per la formazione del piano di edilizia scolastica</b> » <i>Giunta (13)</i> ..... p. 4	Mozione (Votazione): « <b>Difesa dell'occupazione nella regione</b> » <i>Procaccini e Martoni (26)</i> ..... p. 6
Proposta di atto amministrativo (Discussione	<b>Ordine del giorno della seduta</b> ..... p. 30
	Proposta di atto amministrativo (Seguito della discussione e votazione): « <b>Piano triennale Anas 2000-2002</b> » <i>Giunta (20)</i> ..... p. 30
	<b>Ordini del giorno della seduta</b> ..... p. 30

---

VII LEGISLATURA — SEDUTA N. 13 DEL 20 SETTEMBRE 2000 (*pomeridiana*)

---

**La seduta riprende alle 16,40****Ordine del giorno della seduta**

PRESIDENTE. La proposta elaborata dalla Conferenza dei presidenti di gruppo è di procedere così come previsto dalla convocazione, tenendo conto che se ci dovessero essere atti che comportino una particolare discussione, se ne potrà richiedere il rinvio ad altra data. Successivamente alla discussione dei punti già iscritti, dovremmo procedere, nell'ordine, all'esame dell'atto amministrativo riguardante il piano triennale dell'Anas e la mozione sui problemi del lavoro che questa mattina è stata iscritta in aula su richiesta del gruppo dei Comunisti italiani.

Proposta di legge (Rinvio): «**Modifiche alla legge regionale 3 aprile 2000, n. 23**» Grandinetti, Cesaroni, Brini, Trenta, Ceroni e Giannotti (4)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 4 ad iniziativa dei consiglieri Grandinetti, Cesaroni, Brini, Trenta, Ceroni e Giannotti.

Ha la parola il consigliere Tontini.

ROBERTO TONTINI. Noi intendiamo richiedere la sospensiva di questo punto, vista la proposta e tenuto conto della legge nazionale che attribuisce l'elezione diretta del Presidente della Regione, nell'ambito della quale vengono dati poteri alle Regioni di stabilire con legge i criteri elettivi e contemporaneamente anche tutta la materia legata alla incompatibilità e ineleggibilità, per ricondurre il tema a una unica discussione quando affronteremo, successivamente, tutta la materia complessivamente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio.

*(Il Consiglio approva)*

Proposta di atto amministrativo (Discussione): «**Modifica del comma 10 dell'articolo 5 dello schema tipo del contratto di servizio: Programma triennale del TPL di cui alla D.C.R. n. 301 del 29.2.2000**» Giunta (7)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca

la proposta di atto amministrativo n. 7, ad iniziativa della Giunta.

Ha la parola il relatore, consigliere Benatti.

STEFANIA BENATTI. Signori consiglieri, l'atto amministrativo che siamo chiamati ad approvare rappresenta un adeguamento formale e necessario ad un disposto di legge.

In materia di contratti la legge 140 del 28 maggio 1997 prevede infatti il divieto per le pubbliche amministrazioni di erogare anticipazioni in qualsiasi forma. Attualmente lo schema di contratto per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale prevede, al comma 10 dell'articolo 5 e al secondo capoverso dell'allegato n. 7, che il corrispettivo chilometrico annuo venga erogato con rate bimestrali entro il 15 del primo mese del bimestre di riferimento. Con questa modalità si configura, di fatto, come una anticipazione.

L'atto che abbiamo in discussione questa sera prevede una correzione rispetto a questa modalità di erogazione e introduce il criterio che il corrispettivo venga erogato per rate mensili entro il 15 del mese successivo a quello di riferimento. Viene quindi a cadere la modalità della anticipazione, ma la rata viene ad essere pagata a prestazione effettuata.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi, pongo in votazione la proposta di atto amministrativo.

*(Il Consiglio approva)*

Proposta di atto amministrativo (Rinvio): «**L. n. 23/96. Criteri e modalità per la formazione del piano di edilizia scolastica**» *Giunta (13)*

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il consigliere Mollaroli. Ne ha facoltà.

ADRIANA MOLLAROLI. Chiediamo il rinvio di questo atto al prossimo Consiglio perché il testo ha bisogno di alcuni affinamenti.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi, pongo in votazione la richiesta di rinvio.

*(Il Consiglio approva)*

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABRIZIO GRANDINETTI

Proposta di atto amministrativo (Discussione e votazione): «**Conto consuntivo dell'esercizio finanziario 1999 del Consiglio regionale**» *Ufficio di presidenza (19)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 19, ad iniziativa dell'Ufficio di presidenza.

Ha la parola il relatore, consigliere Giuseppe Ricci.

GIUSEPPE RICCI. Il conto consuntivo che ci apprestiamo a votare riguarda l'esercizio finanziario dell'anno 1999. Non cito i riferimenti di legge ai quali ci rifacciamo per l'esame del conto consuntivo stesso. La legge che disciplina l'autonomia contabile e funzionale dei Consigli è la 853 del 6 dicembre 1973, quindi in attuazione di questa legge l'Ufficio di presidenza deve annualmente redigere il conto consuntivo che poi sottopone all'Assemblea. Prima dell'esame da parte dell'Assemblea c'è una verifica dei revisori dei conti che sono nominati di anno in anno dal Consiglio regionale fra i non appartenenti all'Ufficio di presidenza e fra i non appartenenti alla Giunta. Il conto consuntivo che ci è stato presentato per l'anno 1999 è stato esaminato positivamente dai revisori dei conti e successivamente fatto proprio dall'Ufficio di presidenza.

Per quanto concerne le entrate, nel corso dell'anno 1999 i trasferimenti di fondi assegnati nel bilancio generale della Regione e che la Giunta ha trasferito al Consiglio ammontano complessivamente a £. 23.280 milioni a fronte di un'uscita totale degli impegni assunti pari a £. 21.748,145 milioni. Sono stati emessi mandati di pagamento per £. 19.049 milioni in conto competenza. Su un ammontare complessivo di £. 1.727.857.000 sono state pagate per residui passivi degli esercizi precedenti £. 1.076.000.000.

Dall'esame delle cifre così sommariamente indicate sono escluse tutte le somme

relative alle partite di giro, che non incidono sul risultato finale della gestione.

Come si può evidenziare dal prospetto allegato all'atto che viene proposto, i dati contabili riferiti al 31 dicembre 1999 evidenziano un avanzo di amministrazione di £. 1.462.952.846. Le motivazioni che hanno concorso alla determinazione di questo avanzo sono tre, sostanzialmente. Per quanto riguarda le economie di stanziamento conseguenti all'incompleta utilizzazione degli stanziamenti di competenza, pari a £. 881.000, la maggior parte di dette economie deriva dalle somme accantonate presuntivamente per l'adeguamento alle norme di sicurezza nei posti di lavoro e non spese nel primo anno di attività. Non si tratta di una carenza di iniziativa: c'è stata una disponibilità finanziaria di 500 milioni per l'adeguamento alle norme di sicurezza degli edifici del Consiglio regionale, ma poiché era il primo anno di applicazione, prima si è dovuto fare un esame complessivo della situazione e le somme non è stato possibile spenderle complessivamente, tant'è che per l'anno in corso sono state spese quasi nella loro interezza, pur mancando ancora tre mesi per il completamento dell'esercizio. Relativamente ai residui perenti derivanti da residui passivi non pagati entro i termini indicati dalle leggi contabili hanno concorso all'avanzo per £. 130.000.000. Sono, quasi per l'intero ammontare, somme da rimborsare al servizio personale della Giunta per anticipazioni di competenze economiche 1998 fatte al personale del Consiglio. Relativamente alle eccedenze degli impegni di spesa assunti alle effettive necessità sono state accertate in £. 450.000.000. Sono impegni insussistenti, derivanti nella maggior parte da risparmi di licitazioni, trattative e gare espletate nel 1989. Si assume cioè l'impegno di spesa, poi si fa la gara e si determina un avanzo complessivo.

Questo è il rendiconto complessivo, dal quale risulta che c'è un avanzo di amministrazione di £. 1.462.000.000. Questo avanzo di amministrazione si propone che venga riversato nel bilancio del Consiglio regionale, quindi chiediamo alla Giunta di far tornare questa somma al Consiglio regionale, stabilendo di

destinare 216 milioni quale restituzione al servizio personale della Giunta per le anticipazioni fatte al personale del Consiglio, competenza 1998 e £. 1.246.000.000 per le iniziative programmate dall'Ufficio di presidenza rivolte alla qualificazione, ruolo e funzioni del Consiglio regionale. E' quello che abbiamo più volte illustrato in quest'aula come impegno per la valorizzazione dello Statuto e per gli impegni che ci saranno nella redazione del nuovo Statuto.

Gli atti sono stati già visionati e approvati dai colleghi consiglieri revisori dei conti e questa è la proposta che l'Ufficio di presidenza presenta all'aula.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare il consigliere Pistarelli. Ne ha facoltà.

**FABIO PISTARELLI.** Come membro del collegio dei revisori ho espresso il mio voto di astensione per quanto concerne il bilancio, un'astensione che riguarda la verifica che abbiamo effettuato sui dati dell'Ufficio di presidenza. Molte delle partite sono dovute, perciò è una questione di natura tecnica quella che abbiamo di fronte. Per quanto riguarda le somme che non sono state impiegate, ci siamo dichiarati assolutamente a favore affinché queste somme possano essere restituite al bilancio dell'anno 2000 affinché il Consiglio regionale ponga mano a quegli interventi ormai indifferibili relativi al miglior funzionamento della macchina complessiva del Consiglio. L'auspicio è quello di impiegare fino in fondo le risorse affinché le stesse possano effettivamente porre rimedio a delle lacune e a dei ritardi che sono stati accumulati in questo periodo, dovuti anche al passaggio dalla precedente legislatura a questa.

Con questa precisazione ribadisco il nostro voto di astensione.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altri interventi, pongo in votazione la proposta di atto amministrativo.

*(Il Consiglio approva)*

### Nomina

PRESIDENTE. Prego di distribuire le schede per la nomina di due consiglieri regionali, di cui uno di minoranza, nella Conferenza interistituzionale di coordinamento regionale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
GIUSEPPE RICCI

*(Segue la votazione)*

Comunico il risultato della votazione. Votanti n. 34, schede bianche n. 2, voti validi n. 32. Hanno ricevuto voti: Ascoli n. 20, Massi n. 12.

Proposta di atto amministrativo (Discussione):  
«**Piano triennale Anas 2000-2002**»  
*Giunta (20)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 20, ad iniziativa della Giunta.

Ha la parola il relatore di maggioranza, consigliere Martoni.

Gabriele MARTONI. Presidenti, colleghi, il piano triennale Anas 2000-2002, rispetto al quale questo Consiglio regionale è chiamato ad esprimere un parere, si inserisce nell'ambito dell'accordo di programma-quadro per la viabilità, stipulato nel maggio 1999 tra la Regione, il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero del tesoro e l'Anas.

Va detto però che tre delle cinque opere previste dal piano Anas (SS 73 bis, completamento bretella di Urbino, SS 78 prolungamento funzionale, casello Porto S. Elpidio A/14) non erano previsti dall'APQ e vanno pertanto inserite in rimodulazione del predetto accordo.

Va inoltre detto che l'APQ ha subito alcune modifiche dalla data della sua sottoscrizione a causa della difficoltà di reperimento di alcuni finanziamenti. Una prima proposta di piano fatta pervenire in Regione da parte dell'Anas risale a marzo del 2000, rispetto alla

quale l'assessorato ai trasporti della Giunta regionale ha formulato la proposta riportata integralmente nel documento istruttorio (pag. 3 dell'atto deliberativo). Rispetto a tale proposta il piano triennale approvato dal consiglio di amministrazione dell'Anas non prevede: 11 miliardi per la progettazione a carico dell'Anas, 58 miliardi per la E 78 Fano-Grosseto. Mentre per quanto riguarda i finanziamenti con fondi terremoto — quota Anas — a fronte dei 170 miliardi previsti risulta una disponibilità di 140 miliardi.

La proposta di piano risulta pertanto così articolata: SS 76 Albacina-Serra S. Quirico 40 miliardi, SS 73 bis completamento bretella di Urbino 52,7 miliardi, SS 209 Visso 3 miliardi, SS 78 prolungamento funzionale 15,2 miliardi. Sono inoltre previsti 22,7 miliardi per il casello di Porto Sant'Elpidio, la previsione concerne l'area d'inseribilità, cioè una quota di riserva che sarà attivata con le economie derivanti dalla mancata realizzazione di alcuno degli interventi previsti dall'Anas.

La delibera sottoposta al nostro esame è nel senso favorevole al piano approvato dall'Anas, la stessa, però, prevede alcune condizioni il cui accoglimento è da ritenersi necessario. Trattasi in particolare del ripristino degli 11 miliardi per la progettazione a carico dell'Anas, dei 30 miliardi relativi agli interventi finanziati con fondi terremoto (strade statali 76-77), dei 58 miliardi per la E 78 Fano-Grosseto, e del ripristino dei finanziamenti relativi all'asse attrezzato per il porto di Ancona.

Gli interventi previsti dal piano risultano equamente distribuiti sul territorio regionale, nonostante l'esiguità dei finanziamenti complessivi rispetto ai gravi problemi infrastrutturali presenti nella nostra regione.

Va detto peraltro che la materia della viabilità sta vivendo un momento di transizione dal punto di vista del soggetto istituzionale deputato ad esercitarla. Intendo riferirmi ai recenti decreti legislativi di conferimento delle funzioni amministrative alle Regioni ed agli enti locali, la cui attenzione è in via di completamento, e comporterà per la Regione la necessità di dirigere direttamente il processo di programmazione degli interventi.

Da ultimo, ritengo opportuno evidenziare

che anche dal partecipato dibattito svolto in Commissione, è emersa la necessità di individuare tra le priorità, a partire già dalla prossima finanziaria, il reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione dell'asse attrezzato del porto di Ancona, da tutti considerato opera strategica per l'intera regione.

L'atto è stato approvato a maggioranza dalla Commissione, con l'astensione dell'opposizione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il relatore di minoranza, consigliere Trenta.

**UMBERTO TRENTA.** Egregi colleghe e colleghi, esprimo una forte perplessità per questo piano. Il problema è semplice. Purtroppo ci troviamo a dover discutere — dando un parere positivo o negativo, al di là dell'astensione — su qualcosa che ci possa totalmente sopra la testa. Ci chiedono una certa urgenza e questa mattina, se non avessi posto il problema di cui dibattiamo, a quest'ora tutto sarebbe passato nell'anonimato. Un Consiglio regionale votato dal popolo ha sovranità non solo nell'esprimere parere, ma ritengo che debba proporre, per non essere snaturato, ciò che amministra, cioè le infrastrutture viarie della propria regione. Non solo, ma questa regione che lei rappresenta, caro Presidente, fa parte di "Centronia", cioè un sistema interregionale, di cinque regioni. Pongo a lei un quesito: vorrei sapere se l'Anas concorda, a livello delle cinque regioni, questo sistema di infrastrutture viarie, dando delle priorità, ciò che mi pare non si evince dalla proposta di atto amministrativo n. 20.

Caro presidente della IV Commissione Martoni, l'altro giorno ho visto il tuo imbarazzo nel leggere la relazione con la quale hai introdotto questo problema, che è politico. Non possiamo fare delle astrazioni quando parliamo di viabilità. Da quale metodologia di progettazione sistemica, per le verifiche e gli approfondimenti della scala regionale e locale, in rapporto a quella nazionale questo piano scaturisce le sue decisioni sulle quali noi siamo chiamati ad esprimere parere? Ritengo che questo parere poteva non essere dato, perché l'Anas ragiona per conto suo, il Ministero ragiona per conto suo e il Consiglio regionale ritengo sia

stato defraudato dell'oggetto vero, cioè amministrare gli interessi della regione.

Non discuto la giustezza delle opere qui elencate. L'altro giorno, forse mi sono espresso in maniera un po' rude quando ho detto di sentirmi "cittadino del nord dell'Abruzzo" e non "del sud delle Marche", ma l'ho detto volutamente, perché qui noi siamo completamente dimenticati, come Piceno. L'assessore Agostini, che mi rimproverò dicendo "tu parla per tuo conto, io faccio altrettanto dicendo le mie cose", ci spiegherà poi che cos'è una svolta per il Piceno, quando lui, di pari passo, riceve qualcosa che già di fatto esclude una parte importantissima che è la cuspide di un sistema di quattro regioni che sono a confine: Lazio, Umbria, Abruzzo e Marche.

Vengo al dunque della mia proposta, perché non posso continuare nella protesta (e raccomando agli organi di stampa di sottolineare questa voce): qui occorre una ferma presa di posizione del Presidente della Giunta regionale D'Ambrosio per un tavolo di concertazione che metta le Marche al centro del sistema interregionale che tanto propagandiamo. E' recente la notizia Ansa di ieri che Pace propone per il 22-23 di questo mese, un incontro di "Centronia" a L'Aquila. "Centronia" è un sistema che nel federalismo regionale rappresenta l'essenza del federalismo, perché è la macro regione dell'Italia centrale, quello che fa funzionare il collegamento tra il nord dell'Italia e il sud.

Quindi, un piano regionale di viabilità dell'Anas, deve o non deve tener conto di questo sistema più complesso e più articolato? O solo di interessi che potrebbero essere particolari?

Nella ricerca che ho fatto per questa relazione, sono andato a vedere alcune analisi che riguardano il "Sistema dell'Italia 2000. Flussi stradali sugli archi: scenari e tendenze". Vedo un collegamento tracciato nel centro che riguarda proprio questo sistema interregionale.

Se qui si può ancora intervenire, assessore Agostini, chiedo che venga utilizzata, con riferimento ai modelli di domanda, una metodologia di ripartizione anche modale del problema. Ad esempio, noi parliamo del porto di Ancona al quale si trasferiscono fondi per

160 miliardi circa. L'Italia, con il sistema di infrastrutture territoriali è un modello a sella e staffe, cioè c'è un raccordo nazionale, quello dei parchi europei che va sullo snodo degli Appennini e di qua e di là due fasce costiere omogenee che vanno da Venezia a Bari e, di conseguenza, visto che parliamo di Corridoio Adriatico parliamo anche di quello Tirrenico che va da Genova a Reggio Calabria. E' un modo di progettare, un modo di richiedere finanziamenti su progetti che non sta né in cielo né in terra, quindi campato per aria. Mi auguro che i gentili colleghi consiglieri prestino un'attenzione particolare per produrre un atto amministrativo che ci veda tutti d'accordo sulla necessità di indirizzare l'Anas a una strategia e a una metodologia di intervento che siano più rispondenti agli equilibri economici di questa regione. Quindi esprimo la mia astensione, come voto, a questo piano che, ripeto, non sta né in cielo né in terra. Pertanto non lo posso condividere, ma non posso neanche pregiudicare, con la mia presa di posizione, un qualcosa che si andrà a realizzare per la regione Marche, perché noi siamo amministratori della regione, anche se consiglieri di opposizione e di maggioranza. Però non vedo la maggioranza convinta nell'adottare questo piano, e qui faccio appello ad una trasversalità legale dei consiglieri del Piceno: chiedo formalmente che venga rimesso in essere il finanziamento per i 50-60 miliardi restanti per la Salaria, che è l'asse più importante, facendoci sostenere in questo intervento e invito l'assessore Agostini a riportarlo al presidente della Provincia Colonnella, mettendosi d'accordo, per il sistema dell'Italia centrale, con il presidente della Provincia di Rieti e con quello della Regione Lazio, se non vi porta nocumento ideologico, se non sostanziale. Quell'asse è importante, perché lì si riaggancia il traforo che va in Umbria, dove queste realtà industriali non possono essere considerate solo per i grandi industriali quotati in borsa, ma anche per quelle piccole realtà che dovrebbero essere il cuore pulsante di questa economia regionale formata da piccole e medie imprese che nel posto non vivono. I romani — parlo della Salaria antica, archeologica — avevano il buon costume fare le strade e di portare usi, costumi, civiltà, benessere economico, per-

ché sulle strade si innesca il benessere economico. Un industriale di Milano può investire in quelle zone del Piceno, quando da Milano ad Atene si va con tre ore d'aereo, mentre per venire da noi se tutto gli va bene, se non incontra traffico o altro impiega sei ore di auto? Se poi si deve andare all'interno, altro che l'inferno dantesco, soprattutto se ci si mettono le intemperie!

Quindi invito il Consiglio nella sua interezza ad esprimere sì un parere favorevole affinché queste opere si facciano, ma stabiliscano poi, in maniera critica e propositiva, successivamente, di fare questo tavolo di concertazione che riguardi gli uni e gli altri, cioè il nord e il sud di questa regione inserita in un sistema di altre regioni che sono quelle di "Centronia", perché questo è il futuro politico, questo è quello che ci detta il federalismo, questo è quello che ci detta l'Europa.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ceroni.

**REMIGIO CERONI.** Signor Presidente, gentili colleghi, il mio intervento non si discosta molto da quanto dichiarato in occasione dell'esame dell'atto in Commissione. Mi crea stupore vedere una delibera con la quale si deve esprimere un parere su una spesa di oltre 100 miliardi, senza il supporto di un'adeguata relazione che giustifichi le scelte operate. Sarebbe stato opportuno far conoscere al Consiglio, gran parte del quale rinnovato, il piano regionale della viabilità e verificare la coerenza del piano Anas con il progetto che questa Amministrazione regionale ha sulla viabilità delle Marche.

Quali sono, Presidente, le priorità nella viabilità delle Marche? Le stesse che lei ha illustrato al consigliere Ricci in risposta alla sua interrogazione dell'1.7.1996, ad esempio? L'impegno assunto in occasione dell'incontro con i sindaci della Valle del Tenna presso la Sadam di Fermo nell'ottobre 1995? Che fine hanno fatto? Gli impegni presi a mezzo stampa con gli elettori del Fermano nella recente campagna elettorale, come trovano risposta in questo piano? Che risposta dà il piano alle esigenze



di riequilibrio delle risorse e delle strutture viabili?

Mi pare di aver capito che su 379 miliardi di piano, al Piceno va solo il 10%, circa 37 miliardi di stanziamento. Assessore Agostini, c'è poco da esultare: dove sono i 50 miliardi spendibili, sicuri per il Piceno? Proviamo a trovarli, sarei felicissimo di poterli vedere.

Mi rendo conto che le risorse economiche sono comunque limitate e che quindi bisogna fare delle scelte, ma come si fa a non mettere al primo posto la realizzazione del casello autostradale di Porto Sant'Elpidio? Qui non si tratta di fare una terza corsia d'autostrada che, da quanto leggo sui giornali, troverebbe anche difficoltà, visto che il Wwf questa mattina diceva di non essere d'accordo, ma di consentire a una valle che ha 200.000 abitanti e un tessuto economico e produttivo di assoluto rilievo nelle Marche di accedere all'autostrada. Mi rendo conto che fare la terza corsia è un sogno impossibile, ma non accedere all'autostrada esistente è un qualcosa di incredibile. Come si fa a perdere un'occasione come questa per cancellare un'ingiustizia incredibile, una vessazione che ha costi sociali altissimi per la collettività fermana? Vessazione che il Fermano subisce da 30 anni, da quando è stata costruita l'autostrada, perché questo casello doveva essere realizzato allora, sarebbe stata la scelta sicuramente più giusta.

Mi è capitato sottomano il "Quaderno delle Marche" edito dall'allora Presidente Amati, e leggo che ci sono 13 valli nelle Marche, 12 caselli autostradali e l'unica valle delle Marche che non ha un accesso autostradale è quella di cui stiamo parlando.

Per quanto riguarda il Piceno, il piano non dà risposte neanche agli altri problemi urgenti delle altre strade quali l'ampliamento della Faleriense da Porto San Giorgio verso Amandola, da Porto Sant'Elpidio verso Amandola, né alla strada statale 433 Valdaso, oggetto di tanti incidenti mortali, molti dei quali riportati anche sulla stampa di questi giorni. Qualche volta transito quella strada e di notte ho veramente paura: è la strada di quando ero bambino e la percorrevo a piedi, ha la stessa misura.

Per concludere, un ampio discorso meri-

terebbe tutta la viabilità delle Marche, inadeguata sia nella sua totalità che nella sua manutenzione. Vergognoso è il funzionamento dell'autostrada, caratterizzata da scarsissima manutenzione, con code e disagi che investono perfino gli apparecchi di distribuzione del tagliando che sistematicamente non funzionano: basterebbero poche lire per sistemare questa cosa. L'autostrada è caratterizzata da tantissimi incidenti, ma su questo possiamo far parlare la Cna, nuova coscienza critica della Regione Marche, che interviene su tutto. Mi domando come sia possibile consegnare dei dati da parte della Giunta regionale ad altri soggetti prima di darli ai consiglieri regionali. L'assessore Agostini, ad esempio, parla di 870 miliardi per l'agricoltura e io, consigliere regionale vicepresidente della VI Commissione "Politiche comunitarie", non so quale piano è stato presentato a Bruxelles, qual è la copia che devo guardare. Agostini, per carità, guardi!

LUCIANO AGOSTINI. L'importante è che ci sono.

REMIGIO CERONI. Ma scherziamo? I giornali scrivano queste cose...

Sottoscrivo l'ordine del giorno a firma Silenzi, Amati ed altri, però bisogna dire che ci sono delle responsabilità. C'è qualcuno che siede su questi banchi da oltre dieci anni e che ha svolto anche compiti importanti: la loro responsabilità c'è tutta rispetto a questo.

Ciò premesso ritengo impossibile poter esprimere un voto favorevole al piano, a meno che l'intervento per il casello autostradale di Porto Sant'Elpidio venga inserito al primo posto. Il sottoscritto in quest'aula non darà mai parere favorevole ad una sola lira di spesa che non preveda il superamento del problema del casello autostradale di Porto Sant'Elpidio.

Se l'atto dovesse essere posto ai voti così come proposto, esprimerò il mio voto contrario e lo farò anche in dissenso al gruppo se dovessi avere una posizione diversa. In questo sono confrontato anche dalla Conferenza dei presidenti delle Regioni che hanno pesantemente criticato la bozza di piano triennale presentata dall'Anas, accusandola di non aver tenuto minimamente conto dei piani di ammodernamento

stradale già concordato tra Stato e Regioni nell'ultimo anno e mezzo con gli accordi di programma-quadro.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Gasperi.

**GILBERTO GASPERI.** Sono d'accordo su una parte delle somme, ma nella realtà bisognerebbe essere sinceri e corretti nella maniera più completa. Tra le righe dovremmo andare a vedere alcune cose. Per quello che riguarda il completamento della bretella di Urbino ad esempio, non si tratta di "completamento" della bretella, perché l'inizio della stessa è avvenuto solo ed esclusivamente per dare la possibilità all'impresa che aveva vinto l'appalto di avere un finanziamento a fondo perduto. La bretella di Urbino è infatti stata bloccata dall'attuale assessore Cecchini che allora era consigliere del Pds poi Ds. Come consigliere della provincia di Pesaro debbo essere contento dell'incremento che qui constatiamo, ma nella realtà, come consigliere della regione Marche debbo dire: perché scrivere "completamento" di una bretella che in realtà non è stata neanche iniziata? Tra l'altro è stata variata anche nella sostanza per quel che riguarda il numero di corsie.

Questa mattina parecchi del mio gruppo e del gruppo di Forza Italia si sono lamentati del perché questa proposta di atto amministrativo fortemente voluta e votata in Commissione non sarebbe stata iscritta all'ordine del giorno se non fosse stato chiesto da parte del relatore di minoranza. Questo non è altro che un documento che serve a fini elettorali, caro assessore. Infatti, se andiamo a vedere la maggior parte delle spese interessano zone completamente controllate dalla struttura del vostro partito, caro assessore.

Nella precedente legislatura avevamo un assessore che aveva il timone della situazione, aveva più potere, attualmente vedo in lei l'assessore che ha più potere e più determinazione. Non vorrei che anche nei trasporti facesse come ha fatto nell'agricoltura, dove ha messo come numero uno dell'assessorato all'agricoltura una persona che si è laureata in sociologia all'età di 45 anni e che come interesse aveva il karatè, le passeggiate e via di seguito.

La Provincia di Pesaro ha nuovamente effettuato una progettazione per la famosa Fano-Grosseto che ha degli interessi non indifferenti per l'economia del nord della nostra regione ed è l'unica strada che permette di avere un collegamento in termini concreti ed economici con la parte del centro-nord del Tirreno. Guarda caso, nel 1996 ci fu un incontro proprio in Toscana, e la Toscana fino a prova contraria è uno degli esempi di governo del mondo della sinistra. La Fano-Grosseto, nella parte che interessa la Toscana è completata nella quasi totalità e l'ho percorsa la settimana scorsa. Addirittura la Regione Toscana sta cercando di intervenire con la Regione Umbria per accelerare i lavori, e la Regione Umbria è la meno interessata perché di interessi economici ne ha molto pochi. La Regione Marche è interessata per una parte, da Pesaro fin oltre Fossombrone, costruita circa trent'anni fa. Guarda caso, non più tardi della tornata elettorale dell'aprile scorso, addirittura i giornali la stavano declamando come un'opera che finalmente veniva portata avanti. Tra l'altro non si sa nemmeno come si presenta all'interno, perché il traforo fatto circa nove anni fa, al suo interno ha subito delle frane e non sappiamo nemmeno quali sono le conseguenze.

E allora, si vuole veramente fare gli interessi della regione o si vuol fare gli interessi di qualcuno della regione? Già nel 1996 proprio in questo Consiglio avevo detto per filo e per segno che gli interessi, nel caso specifico della Fano-Grosseto, non collimano con gli interessi dell'industria Merloni che ha più interesse ad avere il collegamento diretto con Roma in modo diverso e non attraverso la Fano-Grosseto. Vogliamo cercare di dare un completo significato alle proposte di questi atti amministrativi? Almeno non scriviamo "completamento della bretella di Urbino". Il responsabile dell'ufficio, nelle sue relazioni ci dica anche qual è l'ammontare delle spese sostenute nei confronti dell'impresa che ha vinto l'appalto e che per diversi anni ha ricevuto il corrispettivo di una penale mensile, almeno così vediamo perché non è stato dato interesse ad altre opere che sono state portate avanti solamente per alcune parti.

Come cittadino della provincia di Pesaro

posso essere ben contento e felice che finalmente la bretella di Urbino viene portata avanti, ma non è plausibile che una strada di interesse nazionale come la Fano-Grosseto non venga completata. Mi riservo di intervenire successivamente in sede di discussione degli emendamenti.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Favia.

**DAVID FAVIA.** Signor Presidente, signori assessori, colleghi consiglieri, sono ben conscio di essere un consigliere regionale, quindi di non rappresentare solo la mia terra ma tutta la regione, pertanto non voglio fare né un discorso campanilistico né una guerra tra poveri, essendo lieto se altre zone della mia regione vengono sottratte ad una penalizzazione viaria che è tipica, atavicamente, del nostro sistema infrastrutturale, a proposito del quale dobbiamo lamentare un'autostrada ormai assolutamente insufficiente, la mancanza di investimenti infrastrutturali importanti come la terza corsia, la pedemontana, il porto di Ancona che è servito, viariamente, molto male. Non posso però non rilevare come complessivamente, sia dal piano locale Anas che dal piano nazionale, la città di Ancona e il territorio a sud di Ancona siano stati assolutamente penalizzati, credo per una scelta politica, al di là di vuote enunciazioni di principio, di vuote enunciazioni di speranze.

Fisserò la mia attenzione su due opere che segnano e temo che segneranno a lungo il passo, cioè l'asse attrezzato di Ancona e la variante di Filottrano.

Purtroppo sull'asse attrezzato di Ancona debbo rilevare come anche in questa occasione sia avvenuto quello che spessissimo avviene, cioè che la sinistra "se la suona e se la canta" da sola per gettare fumo negli occhi dei cittadini. Infatti, da una parte abbiamo il deputato Ds della città di Ancona che si oppone ad un'uscita a nord della città — la famosa bretella di Torrette — perché dice che la soluzione a sud è praticamente pronta, dall'altra abbiamo il sindaco che se in alcune occasioni, forse meno recenti, ha vantato l'imminente realizzazione dell'opera a sud, dall'altra propaganda e porta avanti — non ultimo questa mattina sui giorno-

li — il discorso dell'uscita a nord che noi abbiamo sempre propugnato e che è stata sempre osteggiata dalla sinistra della città di Ancona e adesso, guarda caso, viene invece vista come la grande soluzione insieme all'interramento del piede della frana. Bisogna allora che ci diciate dove sta la verità, perché non è possibile che da una parte alcuni Ds, alcuni della sinistra dicano che la soluzione ideale è l'uscita a sud e altri dicano che la soluzione invernale è l'uscita a nord. Alcuni dicono che i fondi per l'uscita a sud sono praticamente pronti e poi, invece, vediamo che questi fondi non ci sono perché l'opera è troppo costosa e quindi non si potevano impegnare tutti i fondi per farla, però, guarda caso, nei piani triennali di pochi anni fa i fondi c'erano, adesso non ci sono più. Mi viene da pensare che quando ci viene detto che per fare quest'opera ci vogliono 160 miliardi — 2 chilometri di strada — e che sono troppi, l'eccessivo costo dell'opera sia quasi una scusa per non inserirla nei piani.

Vedo che nella deliberazione c'è una vaga richiesta, nemmeno con vincolo temporale, all'Anas di ripristinare questi fondi, ma noi non sapremo mai se la scelta definitiva sarà quella a nord, quella a sud, se questi soldi verranno. Ci dicono che questi soldi non vengono perché non è pronta la progettazione, ma chi doveva fare questa progettazione se non gli enti che sono nella mani del governo del centro-sinistra come l'Anas o come la Regione stessa?

Permettetemi di dire che non sono contraddittorio rispetto alla mia premessa, cioè il mio non è un discorso campanilista, in quanto il porto di Ancona che verrebbe sgravato dall'esecuzione di quest'opera lo considero come il porto della regione Marche e non come il porto della mia città, quindi questa, secondo me, dovrebbe essere la prima opera voluta da tutta la regione proprio perché il porto rappresenta un patrimonio comune di tutta la regione. Consentitemi di dire che sono troppi anni che veniamo presi in giro, veniamo illusi sulla realizzazione dell'opera, la sinistra di governo avrebbe forse dovuto fare di più, quindi arrivo alla conclusione che forse non c'è la volontà politica e che i politici locali del centro-sinistra vengono lasciati soli a urlare nel deserto, probabilmente lo fanno ma lo fanno per motivi di

campanile, per motivi elettorali. Quindi diteci una volta per tutte se queste opere verranno fatte e quando, perché la città sta soffrendo, la città sta soffocando, ma sta soffrendo l'economia di un'intera regione.

Credo che ci sia poi un caso analogo e, se possibile, ancora più grave: quello della variante di Filottrano. Come diceva Andreotti, "a pensar male si fa peccato ma ci si azzecca": io penso che ci possano essere gli estremi per parlare di discriminazione politica, perché, guarda caso, la penalizzazione della zona sud di Ancona avviene proprio all'indomani della vittoria del centro-destra alle amministrative. Mi sono procurato delle carte — assessore mi smentisca, perché gradirei aver torto proprio per recuperare fiducia nelle istituzioni — da cui risulta che il 21 gennaio 1999, sindaco di Filottrano la prof.ssa Pesaresi, Ds, c'è una conferenza dei servizi in cui viene dato l'okay al finanziamento della progettazione della variante di Filottrano, al co-finanziamento assieme al Comune di Filottrano e vengono garantiti la finanziabilità e il finanziamento dell'opera. Il 25 maggio, poco prima delle elezioni, il sindaco diessino — all'epoca — di Filottrano spedisce, credo anche per motivi elettorali, oltre che per motivi di buon governo, la bozza della convenzione all'Anas come, presumo, concordato con la stessa Anas, e guarda caso il 7 settembre 1999, dopo le elezioni, dopo che il centro-destra ha vinto le elezioni al Comune di Filottrano, l'Anas gelidamente risponde dicendo "non se ne fa più niente, non se ne parla più, non ci sono più soldi per finanziare la progettazione, non ci sono più soldi per finanziare l'opera". Spero di essere stato molto malizioso: se così è, credo che quest'aula non potrà che approvare l'emendamento che è stato presentato da me e dal collega Ciccioli, per finanziare quest'opera prelevando fondi da altre opere che probabilmente potrebbero essere divise in lotti, avendo fondi veramente rilevanti, risolvendo il problema della città di Filottrano che è annosissimo. Spero veramente che non si tratti di una penalizzazione dovuta ad una discriminazione politica e comunque invito la Regione ad impegnarsi per la soluzione di questi problemi e a darci risposte chiare e concrete anche in termini temporali.

Il mio gruppo si asterrà, complessivamente, su questa proposta di atto amministrativo, proprio per un motivo di serietà politica e di civiltà, in quanto abbiamo forti perplessità sull'impianto complessivo e sulla capacità politica e amministrativa del centro-sinistra, come più di uno di noi ha detto e come verrà detto in prosieguo, ma non vogliamo dare l'impressione, pur avendo forti lamentazioni da fare, provincia per provincia, di votare contro una deliberazione che comunque effettua degli interventi in ambito regionale. Ribadisco però la nostra posizione, sia per la penalizzazione di Ancona città e di Ancona sud che per la penalizzazione di altre rilevanti parti della regione, in quanto mi sembra che le opere siano un po' tutte "troppo targate". Ci asterremo, perché ci sono delle penalizzazioni rilevanti ma non vogliamo privare quelle parti della regione che sono state beneficiate di queste opere.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Franceschetti.

FAUSTO FRANCESCHETTI. Credo intanto che debba essere fatta una premessa che già il collega Martoni ha accennato: questa sera discutiamo di una cosa cui esprimiamo un parere del tutto marginale e se volete ininfluenza, perché sappiamo tutti che la competenza delle decisioni e della proposta spetta all'Anas come è sempre stato. Credo che questa premessa vada fatta per due ordini di motivi. Anzitutto una riflessione politica su questo va fatta, nel senso che nel momento in cui parliamo di federalismo, di dare maggiori poteri alle Regioni, di decentrare tante competenze che oggi sono dello Stato, è opportuno che si avvii sempre più a fare in modo che siano le Regioni in prima persona, dentro una compatibilità finanziaria generale, a dire quali sono le priorità, almeno per quanto riguarda la viabilità dell'area a livello regionale, perché poi ci sono altre aree di influenza come quella nazionale dove magari il rapporto è anche interregionale.

Credo che non basti soltanto l'accordo quadro sulla viabilità che qui è stato ricordato o i rapporti che intercorrono tra una Giunta regionale, il Ministero dei lavori pubblici e l'Anas ma va posto un problema di titolarità.

La seconda motivazione per cui ho fatto questa premessa, è che anche da questo punto di vista bisogna riportare la discussione in un ambito reale. Ho letto in questi giorni dichiarazioni, cifre ripetute anche durante il dibattito di questa sera, che sono del tutto fuori dalla realtà. Credo che noi dobbiamo stare con i piedi per terra e rimanere ancorati a quella che è la decisione che l'Anas ha adottato, che parla di 110,9 miliardi nel triennio 2000-2002 per quanto riguarda gli interventi su area regionale, ai quali vanno aggiunti i 140 miliardi per interventi nelle aree del terremoto. Queste sono le cifre, non altre. Non è che noi discutiamo di cose che avremmo preferito fossero anche dentro il piano e che invece nel piano non ci sono, le cifre sono soltanto queste. E allora, anche il nostro dibattito deve essere calibrato in questa ottica. Si tratta di 111 miliardi per interventi nell'area regionale, ai quali vanno aggiunti 22,7 miliardi per la costruzione del casello di Porto Sant'Elpidio che è una priorità che l'Anas ha messo. Sono diverse le modalità per arrivare al finanziamento, ma la priorità per realizzarlo rimane come per le altre.

REMIGIO CERONI. Non ci sono i fondi.

FAUSTO FRANCESCHETTI. I fondi ci sono, perché l'Anas ha previsto, nell'ambito della ripartizione nazionale, 113 miliardi alle Marche e con questi 113 miliardi vengono realizzate quattro opere. L'Anas — che non è la prima volta che fa i piani — prevede che, attraverso un riutilizzo dei residui si farà anche il casello autostradale di Porto Sant'Elpidio. Credo che questo, soprattutto da parte dei consiglieri di quella zona, andrebbe salutato come un passo in avanti importante, decisivo e non quasi come un augurio che quel casello non venga realizzato. Comunque parliamo di interventi nell'area regionale per 133 miliardi e dentro questa cifra complessiva la ripartizione alle diverse province in questo caso stabilisce un qualche riequilibrio rispetto al passato, perché per esempio, per una provincia come quella di Ascoli Piceno, su 133 miliardi va qualcosa come 40 miliardi. Credo che siano ancora insufficienti, ma un qualche riequilibrio questo piano triennale dell'Anas lo introduce.

Ho detto anche in Commissione che dobbiamo partire da un fatto: che questa regione dal punto di vista delle infrastrutture, a cominciare da quelle viarie, soffre di ritardi pluridecennali per una scarsa attenzione a delle scelte prioritarie che da anni e anni non sono state fatte. Dentro questa situazione di difficoltà complessiva ci sono aree che vivono realtà e situazioni ancora più complicate, dove l'arretratezza dal punto di vista delle infrastrutture viarie costituisce un ostacolo allo stesso sviluppo economico complessivo di quelle zone. E' chiaro che rispetto a questo scenario una disponibilità finanziaria comunque limitata — perché parliamo di interventi per 111 miliardi — non può soddisfare tutte le legittime esigenze che questa regione ha.

Credo allora che non possiamo fermarci al piano triennale dell'Anas. Se vogliamo affrontare e risolvere alcuni nodi strutturali di questa nostra regione, abbiamo la priorità dell'A/14 che oggi ha una viabilità insostenibile non solo nei periodi di maggiore presenza dovuta al periodo estivo, ma chiunque di noi passa in quell'autostrada si rende conto delle difficoltà che vi sono. Non dobbiamo noi entrare nel merito di come risolvere questo problema, se con la terza corsia o l'arretramento: c'è un ordine del giorno che avevamo approvato in occasione della discussione sul Pit che impegnava la Giunta a fare uno studio di fattibilità riguardo a questa problematica: credo che tutti dobbiamo spingere per trovare le risorse necessarie che ci consentano di affrontare un problema così grande come quello della A/14 che è impensabile possa essere risolto all'interno di un piano triennale Anas, poiché lì parliamo di centinaia e centinaia di miliardi. Può essere ripreso il discorso sul Corridoio Adriatico? Non lo so. Io manifesto un'esigenza.

Così come c'è un problema per quella che in ambito regionale magari non è una priorità, cioè la viabilità minore, ma che per determinate realtà locali diventa invece una priorità. Anche questo è un problema che dobbiamo affrontare. Ci sarà il passaggio di strade statali alle competenze delle Regioni: credo che contestualmente a questo passaggio di competenze ci sarà anche un passaggio di risorse umane e finanziarie e credo che dentro questo

discorso possiamo trovare anche delle soluzioni a quella che in ambito regionale è magari una viabilità minore, ma nell'ambito delle singole realtà locali diventa invece una priorità.

Infine vorrei dire quello che noi pensiamo, come gruppo, su questo piano dell'Anas. Nonostante i limiti delle poche risorse che questo piano mette a disposizione, credo che alcune risposte esso le dà, sia all'area della nostra regione che è stata più duramente colpita dal terremoto, con due interventi importanti come quello della Sfercia-Colfiorito e quello della Albacina-Serra San Quirico, sia per quanto riguarda gli altri cinque interventi che prima ricordavo, all'interno dei quali c'è anche quello, importante, relativo alla costruzione del casello di Porto Sant'Elpidio.

Io ritengo che questo piano dell'Anas reintroduce comunque un riequilibrio rispetto a scelte del passato che invece escludevano completamente alcune aree di questa regione. E' un riequilibrio ancora non sufficiente, ma credo che vada sottolineato come fatto positivo. Pertanto il nostro parere sarà positivo.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ciccio.

**CARLO CICCIO.** La prima considerazione che faccio, un po' diversa rispetto all'intervento del collega Franceschetti è che le Marche sono una regione scalognata, perché è stata penalizzata all'epoca della prima Repubblica: mentre in Abruzzo, in Friuli, in Veneto si costruivano superstrade e autostrade, le Marche, malgrado avessero anche una rappresentanza importante, hanno avuto pochissimo rispetto agli investimenti sulla rete stradale. Sono penalizzate anche ora, perché questo piano non risolve, ma dà finalmente una qualche risposta a una piccola parte dei problemi aperti, questo è un dato di fatto. Quando in Commissione, lunedì scorso, si è presentato il problema di dare un voto, di concludere la proposta licenziandola, il sottoscritto che era rimasto a rappresentare An e i colleghi di Forza Italia abbiamo deciso di comune accordo di astenerci, perché non potevamo assolutamente votare contro il completamento di alcune opere che sono attese da decenni, ma nello stesso tempo

rilievo che questo quadro è fortemente incompleto.

Se poi andiamo a verificare nella quota parte dello stanziamento Anas quanti investimenti ci sono per le Marche, vediamo che hanno il 2,69% rispetto allo stanziamento nazionale. Prima mi diceva l'assessore che è stato aumentato dei fondi del terremoto. Credo che andiamo a completare la Fabriano-Albacina perché c'è stato il terremoto, altrimenti probabilmente neanche quell'investimento lì sarebbe stato fatto. Noi riusciamo quindi a realizzare qualche opera in presenza di frane, alluvioni e terremoti. Questa è la valutazione che c'è da parte della programmazione statale. Di questo mi dispiace. Aggiungo che quando i soldi ci sono, accade che i 70 miliardi già stanziati da anni, due piani triennali fa, si perdono perché le opere non sono state fatte.

Su questo bisogna interrogarsi: perché è scarso il peso della nostra Regione sulle scelte? E' vero che l'Anas è autonoma, ha un suo consiglio di amministrazione, ma a me sembra che il consiglio di amministrazione risponda fortemente al Ministero dei lavori pubblici e quindi all'input della politica. Non riesco neanche a pensare che le scelte che sono state fatte non siano state fatte in funzione di indicazioni.

Su una cosa concordo con Franceschetti: noi siamo chiamati a dare un parere. Quindi il parere lo dai, puoi dare anche un parere contrario, se poi non hai poteri decisionali poco cambia. E' già un miglioramento rispetto al passato, perché quando fui eletto la prima volta quindici anni fa, c'era addirittura una indicazione di massima che noi davamo, poi l'Anas sceglieva ciò che voleva. Almeno adesso ci dice quello che farà, quindi un passaggio c'è, però è del tutto consultivo. Credo invece che su questo bisogna recuperare il nostro peso come Regione di collegamento. Non siamo una Regione terminale d'Italia, siamo la Regione centrale che è di passaggio tra il nord e il sud e di distribuzione del traffico nord-sud verso l'entroterra e abbiamo dei ritardi, per cui tutte le quattro strade di collegamento con l'ovest, quindi l'Umbria e la Toscana, sono incomplete. Cosa dire della superstrada che dovrebbe collegare la provincia di Pesaro con il Tirreno? Sono dieci anni che ha i cantieri fermi, anche in

presenza di progettazione. Così vale per la Salaria che è in una situazione disastrosa.

Credo quindi che debba svilupparsi fortemente una richiesta di aumentare il ruolo della nostra Regione e il peso finanziario nel budget complessivo, perché dobbiamo recuperare i ritardi. Qui non si chiede di andare oltre e di avere un sistema più competitivo, che pure secondo me è una richiesta oggettiva, perché ogni sistema industriale chiede di essere competitivo, ma si tratta di riparare a ritardi decennali, che hanno anche messo in crisi le nostre imprese, che hanno reso le nostre città invivibili perché vengono tuttora attraversate da strade ecc.

L'atto è scontato. Cosa si può dire per la parte programmata? Le scelte che sono fatte, la Albacina-Serra San Quirico, la bretella di Urbino, il prolungamento della statale 78 sono tutte cose più che utili. Esistono dei problemi aperti che devono essere inseriti e qui vengono citati a uso di raccomandazione, cioè il piano è questo, il parere è favorevole, cerchiamo di integrarlo, però in maniera molto timida. Quando noi chiediamo la realizzazione della Fano-Grosseto, chiediamo l'inserimento. Credo che sia importante — il mio emendamento è in questo stile — dare il parere favorevole condizionato ad alcune scelte, non il parere favorevole e in più la richiesta di buona volontà. Diamo un parere favorevole condizionato all'esaurimento di alcune richieste. E' inutile dire che c'è il problema di recuperare l'uscita del porto di Ancona, perché ci sono delle problematiche tecniche che anche l'assessore faceva presente sull'asse sud, però il problema del finanziamento di un'opera di uscita dal porto è essenziale e credo che non possa essere eluso in alcun modo. Non è un problema legato alla viabilità regionale, ma un problema di viabilità nazionale, essendo il porto di Ancona il primo porto dell'Adriatico, la cui viabilità è un problema per le merci che partono dal centro Europa e proseguono per la Grecia, il Medio Oriente e altri porti. Quindi l'Anas si deve porre un problema complessivamente rispetto al quadro nazionale, anche se ha un impatto negativo fortissimo con la città di Ancona.

Poi ci sono i cosiddetti piccoli problemi, e tra questi cito — mi sono sforzato di presen-

tare un emendamento che recuperi tale problema — ne cito alcuni di amministrazioni sia di centro prima, poi di sinistra, poi, oggi, di centro-destra a cominciare da Filottrano, Pergola, Visso. Il "caso Filottrano" è esemplare: il problema della variante al centro abitato, attraverso una serie di incontri con la direzione dell'Anas, con la conferenza dei servizi, viene finalmente inserito nel piano e poi, con un gioco di prestigio viene tolto dal piano stesso. Il mio emendamento chiede proprio che il problema di Filottrano si reinserisca attraverso un parere favorevole condizionato nel senso che, se non ci sarà questo reinserimento, il parere non è favorevole. Potranno apparire delle grida manzoniane, ma invece questo crea un problema, perché la mancanza del parere favorevole della Regione crea un problema di ordine amministrativo al consiglio di amministrazione dell'Anas. Quindi, pur non avendo grandi cartucce da sparare, quelle poche che abbiamo vanno utilizzate. Credo pertanto che questa risposta debba essere data, in presenza, tra l'altro, di una esperienza di scorrimento continuo delle opere. Noi andiamo ad approvare un piano 2000-2002 la cui efficacia oggettiva non sarà nel 2002 ma diamo origine a un percorso che probabilmente si concluderà nel 2003-2004.

A me appare pertanto indispensabile cercare di far decollare l'opera che poi, nelle more della progettazione, degli appalti, dell'esecuzione e della sua realizzazione va ben al di là del programma triennale, quindi anche sul piano della cassa è possibile definirla attraverso i fondi residui, perché nel bilancio complessivo dei piani Anas avviene sempre che c'è un residuo per opere non cantierate, modificate o addirittura stralciate e, attraverso quei fondi, è possibile definire le opere purché esse siano programmate. Quindi è anche strategico inserirlo, proprio al fine di intravederne un futuro.

Non so se essere maligni sia un errore e se ci si prende, perché qualche volta a pensare malignità si sbaglia, ma io sono pienamente convinto che alcune opere debbano essere seguite. Mi riferisco, per esempio, alla bretella di Urbino che da anni è bloccata. E' una di quelle opere indispensabili. Sono 52,7 miliardi su un totale di 110. La provincia di Pesaro, da sola si prende più della metà dell'investimento. Se

andiamo alla provincia di Ascoli, essa, “poverina”, ha un’area di inseribilità del casello di Porto Sant’Elpidio, direi quasi a futura memoria, di 22 miliardi e basta. Però c’è un altro discorso per quanto riguarda la provincia di Ancona, che è la mia provincia. Io sono contentissimo, perché l’area industriale di Fabriano e il collegamento tra Roma e Ancona non può essere quello delle condizioni attuali: ci sono 40 miliardi, però già Ancona più Pesaro hanno 92,7 miliardi su 111.

Credo che occorra fare uno sforzo non per togliere alle province di Ancona e Pesaro, anzi andrebbero implementate queste cifre, ma credo che occorra fare una battaglia affinché le province di Ascoli e Macerata abbiano una loro visibilità di investimenti, fermo restando che la Regione Marche con il 2,69% del complessivo stanziamento nazionale dell’Anas, rappresenta veramente il fanalino di coda: più del 97% è destinato alle altre Regioni che, come nel caso di alcune che ho citato prima, hanno avuto investimenti in materia di viabilità fortissimi nei decenni precedenti. Credo che su questo tutte le forze politiche, sia quelle che attualmente governano, sia di centro-sinistra che di centro-destra, debbano fare una battaglia, perché credo che la mancanza di strutture adeguate faccia pagare un prezzo alla qualità della vita e alla competitività della nostra industria.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Tontini.

ROBERTO TONTINI. Voglio fare alcune considerazioni partendo da una premessa: discutiamo un piano triennale e dobbiamo essere consapevoli, in questo momento, che non discutiamo sulla soluzione complessiva dei problemi infrastrutturali legati alla viabilità che ha questa regione, che sono grandi, che sono storici, che risalgono a decenni. Una regione che per gran parte ancora ha una viabilità che si rifà a quella della fine 1800-inizi 1900, tolta la A/124 che però è insufficiente alle esigenze. Credo quindi che il dibattito vada contestualizzato rispetto a quello che è possibile fare in una situazione generale che tende ad andare nella direzione di porre alcune soluzioni che si in-

quadrino nel contesto più generale della soluzione complessiva.

L’altra premessa è legata alle considerazioni in termini di federalismo, di compiti e funzioni che le Regioni avranno rispetto al ruolo, al rapporto, alla funzione che la stessa Anas ha e continua ad avere, ma che non so fino a quando potrà continuare ad avere in questi termini, tenuto conto del percorso e del processo di delega alle Regioni di parte delle competenze sulla viabilità attualmente statale. Ma di certo abbiamo un’Anas che non sempre risponde ai Ministeri e molto spesso sfugge a quelle che sono le giuste e doverose indicazioni, valutazioni e scelte che a livello territoriale su questa materia vengono fatte.

In questo contesto e fatte queste premesse, credo che dobbiamo tenere conto di quello che l’Anas ha deliberato e su cui siamo chiamati a dare un parere. Tra l’altro va detto che l’Anas può benissimo non tener conto di questo parere e probabilmente potevamo anche non darlo, come Consiglio regionale, ma che credo democraticamente sia opportuno darlo, a questo punto, inserendolo nel contesto della situazione.

Se ragioniamo sulle discussioni fatte da questa Regione sul piano dei trasporti e della viabilità, tenuto conto anche di altri fattori quali l’accordo quadro per le zone del terremoto, tenuto conto del fatto che dovremo andare a ridiscutere presto del completamento dell’accordo quadro rispetto alle aree non terremotate, mi sembra che oggi la Giunta abbia correttamente e al di là di qualsiasi forma demagogica che poteva seguire, scelto un criterio. Il quadro è quello di privilegiare, rispetto anche alle scelte di programmazione che sono state fatte, tutte quelle opere che possono essere portate ad ultimazione. Credo che questa sia una scelta corretta, importante, di buona amministrazione che in questi termini deve essere apprezzata, e noi l’apprezziamo.

Detto questo rimane grande il problema della viabilità e parte di questi problemi potremo spostarli anche in sede successiva di approvazione di ordini del giorno che impegnino politicamente la Regione ad affrontare in modo più omogeneo questo tema che forse è stato uno degli elementi che nel tempo e nella storia non



ci ha permesso di ottenere i risultati che potevamo forse ottenere. Ma questo va spostato a una discussione successiva non legata esclusivamente al piano triennale dell'Anas, che potremmo affrontare anche con gli ordini del giorno che sono successivamente in discussione.

Sicuramente le infrastrutture sono un tema fondamentale per il vivere corretto di un territorio, ma soprattutto sono elemento fondamentale per dare la possibilità alle imprese di svilupparsi e di poter competere. Qui abbiamo due ritardi, non uno: il primo è il collegamento nord-sud, con un'autostrada che ormai è sicuramente insufficiente a supportare una possibilità di sviluppo territoriale che non regge più su quell'asse così com'è stato pensato e realizzato negli anni; il secondo è legato ai collegamenti tra la costa e l'entroterra, che dobbiamo vedere non tanto all'interno della regione Marche ma come collegamenti e possibilità di alleanze con le regioni vicine, quindi collegamento tra i due mari e la parte orientale e quella occidentale di questa nostra penisola.

Rispetto a questo dobbiamo sapere quali sono le infrastrutture da più tempo ferme, ma che per certi versi possono anche offrirci possibilità importanti che sbagliremmo se le vedessimo legate soltanto allo sviluppo del nord. Penso, da questo punto di vista, alla Fano-Grosseto che è indubbiamente un'arteria che interessa complessivamente la regione Marche, interessa fortemente il porto di Ancona e il suo collegamento con il porto di Livorno, il collegamento fra quest'asse e una viabilità intesa più in generale, non soltanto collegamento orizzontale ma rispetto a quelli che dovranno essere i livelli di progettazione anche del Corridoio Adriatico. Su questo credo che dovremo essere capaci di fare maggiormente squadra, complessivamente, come Regione, per fissare alcune priorità che sono fatte di arterie che hanno una valenza internazionale, arterie che hanno una valenza nazionale e arterie che hanno una valenza anche regionale, sulle quali presto saremo chiamati a decidere, attraverso la delega che verrà data molto presto alle Regioni in materia di numerose arterie statali, nell'ambito delle quali potranno trovare soluzione an-

che gran parte degli emendamenti che sono stati presentati.

Esprimo una soddisfazione anche personale, rispetto a una scelta che credo faccia giustizia di una storia: il collegamento e il completamento della bretella di Urbino che era stata bloccata ma i cui lavori sono già reiniziati. Questi fondi permettono il completamento di questa arteria che è fondamentale per la città, ma che diventa importante rispetto alla viabilità tra la costa di Pesaro e Fano e per tutto l'entroterra per il modello di progettazione così com'è stata pensata, che non è quello che avremmo voluto, ma quello è stato bocciato e oggi sarebbe sciocco non essere felici e soddisfatti del fatto che questo stanziamento porta a compimento un'opera che ha una storia lunghissima che non è tutto quello che avremmo voluto, ma che sicuramente può dare una risposta importante.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Viventi.

**LUIGI VIVENTI.** Questa mattina avevo chiesto la parola per chiedere se era necessario che questa Assemblea esprimesse un voto al termine di questa discussione, non per guadagnare del tempo o chissà per cos'altro ma semplicemente per capire se effettivamente questo piano presentato predisposto dall'Anas poteva essere soggetto a modifiche oppure no. Mi è stato già risposto: in effetti questo è il piano discusso, questi sono i progetti esecutivi presenti, ne prendiamo atto. Prendo anche atto che al di là delle ristrettezze economiche che non consentono l'accoglimento di tutte le proposte dei vari gruppi e dei vari consiglieri, bisogna comunque riconoscere che questi lavori vanno nella direzione del completamento di alcune arterie iniziate e mai finite. Quindi, sotto questo profilo possiamo essere abbastanza d'accordo.

Proprio per inserirmi in questo processo di pensiero, insieme al collega Francesco Masi ho presentato due proposte — una terza insieme ad altri colleghi — che si inseriscono in questo ordine di idee. Mi riferisco alla pedemontana di Cerreto d'Esi o Fabriano-Muccia come voi la chiamate, che è una collinare

e quindi un completamento, e alla stessa del Cornello per la quale credo non siano nemmeno necessari più tanti soldi, a questo punto. Però, non essendoci i progetti esecutivi mi rendo conto che non possiamo chiedere questa sera un inserimento nel piano *sic et simpliciter*, perché chiederemmo una cosa non realizzabile. Per questo abbiamo chiesto il finanziamento delle progettazioni esecutive.

Allo stesso modo, prendendo atto della situazione esistente nel comune di Filottrano, direi che è necessario impegnare l'Anas a prevedere il finanziamento della progettazione esecutiva della variante di Filottrano, altrimenti io stesso ho presentato insieme ai colleghi Ciccioli, Favia ed altri un emendamento in questo senso, perché ci rendiamo conto che senza questo strumento operativo le nostre richieste non hanno alcuna possibilità di essere concretamente accolte.

In questo ambito e in questo modo di ragionare dico che possiamo anche conciliare una proposta richiesta dall'Amministrazione Anas con questi suggerimenti, con queste esortazioni al completamento e alla progettazione e realizzazione di queste strade interne e collinari che sono indispensabili per garantire una funzionalità viaria all'interno della regione. Sicuramente la Regione Marche, per quello che significa dal punto di vista economico, produttivo e anche delle entrate fiscali che lo Stato italiano realizza attraverso il nostro lavoro come marchigiani, avrebbe titolo e diritto anche a maggiore attenzione e a più finanziamenti da parte dell'Anas, non al 2,5 o al 2,7% rispetto al dato nazionale, perché se si realizzasse effettivamente un'autonomia federativa in senso fiscale, credo che la nostra sarebbe sicuramente una delle regioni più ricche e che avrebbe più capacità di fondi a disposizione per realizzare investimenti strutturali.

Dichiaro quindi il voto di astensione del Cdu, proprio per l'apprezzamento per alcune cose e per la segnalazione di alcune carenze in altro senso.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Castelli.

GUIDO CASTELLI. Cercherò di evitare

di ripetere alcune considerazioni che sono già state fatte dai miei colleghi, anche per rispetto nei confronti degli altri consiglieri e dei tempi ormai molto prolungati. Certo è che a monte di questa delibera vi è una metodologia adottata dall'Anas sicuramente discutibile. Da questo punto di vista dissento dal presidente del mio gruppo Ciccioli, il quale diceva "forse è meglio che ci chiedano la condivisione ora". Io penso che, per lo meno, un parere preventivo avrebbe avuto, se non altro, la possibilità teorica, che in questo caso è invece negata già in radice di essere presa in considerazione.

Quindi cogliamo con qualche disappunto il fatto che una sorta di dirigismo dell'Anas ci imponga con precisione ciò che per le Marche l'Anas ritiene utile e necessario. Penso che in un quadro normativo e istituzionale che fa riferimento con sempre maggiore sistematicità al federalismo in tutte le salse, il fatto che dalle chiuse stanze di un consiglio di amministrazione si fissino le linee strategiche dello sviluppo di un territorio è aspetto sicuramente discutibile, ma quello che è più discutibile è l'assenza del benché minimo riferimento strategico che possa in qualche modo informare e ispirare di sé la scelta dell'Anas. La stringatezza della griglia che ci viene proposta in termini apodittici è per lo meno priva di una considerazione di fondo, strategica per sapere se questa mole di interventi comunque ridotti, abbia una filosofia, un senso complessivo.

Non so se questa è la sede per poter parlare di strategie sulla grande viabilità, certo è che molti aspetti paradossali si evincono da questo atteggiamento dell'Anas. Malgrado lo stesso carattere stringato del parere che possiamo fare, non ci esime da alcune considerazioni, non tanto per una sorta di campanilismo che già ha avuto espressioni evidenti...

GIULIO SILENZI. Per carità... Ci parlerai di Pesaro e di Ancona, questo è fuori discussione.

GUIDO CASTELLI. In qualche caso l'estrazione geografica si abbina ad una oggettiva ragionevolezza delle valutazioni.

Per esempio, non so se dico un'eresia ma sappiamo che il terremoto rappresenta un ele-

mento che in qualche modo condiziona la strategia della Regione in riferimento anche a valutazioni in calce alla griglia Anas. Provocatoriamente — mi riferisco alla parte dell'intesa istituzionale già redatta, che illustra come certi accantonamenti a residuo si dirigano verso l'area del terremoto — pongo un interrogativo che non vuol scandalizzare ma che nasce da una valutazione oggettiva: c'entra molto il terremoto con la grande viabilità? Il terremoto è un fatto contingente, disastroso, grave, che impegna le istituzioni sulla necessità di intervenire, ma con le grandi strategie che per completarsi richiedono 10, 15, 20 anni — perché questi sono i tempi tecnici di una grande arteria — non credo che si possano trovare risposte rispetto ad un'emergenza che è nell'auspicio di tutti si possa in qualche modo sistemare in qualche periodo minore. Pensare di intervenire su problemi contingenti sulla base di valutazioni che invece sorgono per ragioni diverse con interventi strutturali che necessitano di 15, 20, 25 anni — questi sono i tempi di una grande arteria — secondo me è falsificare in qualche modo le poste e non fare scelte obiettive.

Rispondendo all'amabile provocazione del presidente del gruppo Ds Silenzi, è vero che Castelli parla della Salaria, ma non tanto per valutare campanilisticamente "l'ennesimo scippo ai danni delle popolazioni picene che sono schiacciate". Questo è vero, ma non lo dico, però pongo al presidente del gruppo Ds Silenzi alcune valutazioni. E' vero o no che nel piano Anas 1997-1999 era inserito un intervento per 22,5 miliardi che è l'unico non riproposto nel triennio 2000-2002? E' vero o no che nel tratto della Salaria di cui si verte — Ascoli-Trisungo — non vi è solo una valenza propedeutica al collegamento sì con Roma ma anche con l'Umbria e Norcia? Chi conosce quel tratto sa che la strozzatura della Salaria di cui si controverte, non solo consente un ingresso meno doloroso nel reatino, ma consente anche un'introduzione nella Norcia-area dei parchi che pure rappresenta, mi sembra, una indicazione strategica. Nella mozione programmatica che ha dato la stura a questa legislatura, si diceva che le strade dei parchi dovevano rappresentare una direttrice fondamentale dell'azione più generale della Regio-

ne. Credo allora che chi conosce questo problema e questo tratto debba dire che la valenza interregionale della Salaria è anche ben maggiore di quella della stessa Fano-Grosseto.

Non voglio fare una guerra fra poveri, dico che la Salaria interessa, è l'unica delle quattro grandi arterie che rimarranno in carico all'Anas e che consente il collegamento verso est, ma è l'unica di cui è omissa alcun cenno, sia nell'intesa istituzionale di programma sia nei vari interventi mirati del piano triennale. E' una strada che coinvolge i territori di quattro regioni, non tre, perché ci sono le Marche, c'è l'Umbria verso Norcia, c'è il Lazio e c'è un lembo dell'Abruzzo addirittura, in cui sfocia la Salaria fra Antrodoco e L'Aquila, a 150 chilometri da Roma. E' una strada che necessita non dell'ennesimo sfondamento degli Appennini, perché in questa regione, non certo per colpa del Presidente D'Ambrosio, si continua a progettare una serie di testate contro gli Appennini invece di pensare a un collettamento a monte di queste trasversali: c'è la Fano-Grosseto, c'è Fabriano, c'è il Cornello, c'è Sfercia-Muccia, c'è la Salaria. La differenza fra un chilometro di strada normalmente pianeggiante e un tunnel, una galleria, è questo: ci vogliono due miliardi per una strada di quarto schema come la Salaria per fare un chilometro pianeggiante, ce ne vogliono quattro per fare un viadotto, ce ne vogliono dieci per fare una galleria. E allora, cominciamo a pensare a questa necessità. Qualcuno ha consultato l'Umbria: mentre noi progettiamo questa serie di sfondamenti, ci siamo peritati di consultare la programmazione della regione che dovrebbe ospitare e far progredire queste arterie? Questo è un problema serio e reale, perché "Centronia" non dovrebbe essere solo uno slogan. Comunque, lasciamo perdere questo termine che fra l'altro non mi piace — prima scherzavamo: c'era "Centronia", c'era "Ceronia" ecc. — però credo che parlare della necessità di ipotizzare quale di questi sfondamenti abbia la caratteristica per poter proseguire utilmente verso ovest sia assolutamente necessario, perché in Umbria, attraverso un unico collettamento della Flaminia, di fatto si raccolgono gli sfogatoi di tutte le trasversali marchigiane.

Credo che valutazioni di questo tipo va-

dano fatte come, sempre per parlare di Salaria — ma, ripeto, mi sforzo di non dare un cenno eccessivamente campanilistico — non si può non dire che la Salaria, guarda caso, è l'unica che lo sfondamento dell'Appennino l'ha fatto. E' l'unica fra le quattro grandi trasversali che ha uno schema costruttivo di quarta classe. Ciò significa che è stata progettata secondo una carreggiata di 10,5 metri con due banchine. Le altre tre trasversali sono tutte di terzo schema, ovvero doppia corsia nell'uno e nell'altro senso. E' allora veramente scandaloso e vergognoso ipotizzare che, magari, risolvendo anche in senso apparentemente penalizzante, lo sviluppo tecnico delle altre grandi arterie si possa trovare un riequilibrio fra le quattro? E' una domanda che pongo, forte della considerazione che al di là delle valutazioni campanilistiche c'è un dato: che ci sia un leggero appesantimento — e qui entro in conflitto anche con i miei colleghi di partito, ma di altro orientamento geografico — della situazione dell'ascolano e una qualche sottolineatura per le altre province, credo che sia vero. Io ho fatto due conti: sono 200 miliardi per la provincia di Ancona nel sessennio, 113 per Urbino, 80 per Macerata, 40 per Ascoli. E' vero che certe valutazioni non si devono fare col bilancino, con i metri cubi d'asfalto, ma è altrettanto vero che l'equità territoriale — lo dicevamo proprio all'inizio di questa legislatura — deve essere tenuta presente. Il Presidente D'Ambrosio mi disse: "Castelli, io non parlo dell'equità territoriale come principio informatore del nuovo federalismo istituzionale perché è ovvio. non l'ho detto perché mi pare che sia scontato considerarlo". Non voglio citare Andreotti come tutti fanno, perché penso di potervi evitare questo ulteriore memento, ma vero è che l'equità territoriale, abbinata a una valutazione strategica più corretta, dovrebbe consentire di mettere mano da subito a una correzione di questo indirizzo.

Concludo, considerando un altro atto: che la Salaria è una delle poche arterie che rimarrà in carico all'Anas, quindi impegnare l'Anas su una strada che rimarrà sicuramente a lei poteva essere saggio, giusto, proprio in considerazione del fatto che su altre grandi arterie ci sarà una diretta competenza regionale, la possibilità di stabilire autonomamente dei

correttivi e delle linee strategiche diverse, mentre sull'Anas dovremo comunque rimanere nelle mani di quel consiglio di amministrazione che, stranamente, da una parte, in accordo con l'Amministrazione provinciale di Ascoli, con convenzione ha stabilito di dover progettare quel tratto (cioè nel dicembre 1999 l'Anas insieme alla Provincia, con finanziamento della Regione dice "facciamo la progettazione di questo tratto") e sei mesi dopo dice "non ci interessa più". Dubbi che dovrebbero essere risolti, spero, con tutta una serie di valutazioni nella cui divulgazione ho forse oggi ecceduto.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Brini.

OTTAVIO BRINI. E' stato detto tanto, ma come vicepresidente della Commissione vorrei fare alcune riflessioni, in merito anche agli emendamenti.

Prendo atto che siamo in pieno federalismo provinciale e ogni consigliere eletto nel proprio collegio porta avanti le richieste per quanto riguarda il proprio territorio, ma lo spirito che il presidente del gruppo Ds Silenzi all'inizio di questa legislatura portava avanti nei suoi interventi era quello che rappresentavamo la regione Marche e bisognava vedere in un'ottica generale tutti i provvedimenti. In Commissione mi sono trovato d'accordo con il rappresentante dei Ds Franceschetti che faceva questo tipo di ragionamento, anche se legittime sono le lamentele e le rimostranze di vari consiglieri regionali. Quindi la coperta è molto corta, tirarla da una parte o dall'altra lascia scoperto qualcosa. Il consigliere Ciccioli diceva che se 50 miliardi fossero stati destinati al Piceno sarebbe stato attaccato l'assessore Agostini; se oggi non c'è una lira per l'Ascolano l'assessore Agostini sarà sicuramente messo in difficoltà nel proprio collegio. Quindi, quello che diceva il consigliere Ceroni è legittimo, però bisogna ragionare con un'ottica diversa.

Quello che mi preme evidenziare — e in Commissione non ho avuto risposta — è che, dal momento che le competenze dell'Anas passeranno alla Regione, vorrei capire se questo piano triennale ha validità per tre anni oppure se dal prossimo anno il Consiglio regionale e la

Giunta potranno rivederlo. La mia richiesta era se il piano aveva una validità triennale a prescindere dal passaggio delle competenze, oppure meno.

Un'ultima cosa per quanto riguarda gli emendamenti che ormai abbiamo a bizzeffe. Mi è venuta una perplessità su uno di essi: penso che il consigliere Silenzi, come per tutti i programmi che si presentano ad ogni campagna elettorale, abbia... (*Interruzione del consigliere Silenzi*). Avete presentato un emendamento che impegna la Giunta alla verifica degli atti conseguente a quanto votato dallo stesso Consiglio regionale nella seduta dell'8.2.2000 con una deliberazione il cui numero è stato cancellato e al cui posto c'è scritto "ordine del giorno". Non vorrei che il prossimo anno, quando si parlerà del piano triennale, venga nuovamente presentato questo emendamento, si corregga la data e ci si rimetta "ordine del giorno". Io pensavo che la Giunta regionale avesse fatto qualche cosa dall'8 febbraio, invece a distanza di sette mesi ci troviamo ad avere lo stesso ciclostile al quale è stata cambiata solo la data. Per lo meno, la prossima volta utilizzi uno stampato diverso, consigliere Silenzi, e magari un emendamento più corretto, altrimenti il suo lavoro che è sempre serio e puntuale svilisce.

GIULIO SILENZI. Dopo te lo spiega la Amati, perché non hai capito...

OTTAVIO BRINI. Non mi deve spiegare niente, perché questo è un ciclostile. Vorrei sapere, dall'8 febbraio ad oggi cos'è stato fatto dalla Giunta per quanto riguarda questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere D'Angelo.

PIETRO D'ANGELO. Colleghi, Presidente, nell'affrontare questo atto amministrativo sul piano triennale dell'Anas non può non saltare agli occhi un fatto: gli interventi sono sì tutti necessari, alcuni anche perorati da questo Consiglio, ma è chiaro che salta all'occhio con facilità il fatto che i fondi non risultano equamente distribuiti su tutto il territorio regionale. E' un dato di fatto: da questo piano triennale si

evince chiaramente che la provincia di Ascoli Piceno è stata in qualche modo penalizzata. Per fortuna risulta inserito il prolungamento funzionale della SS 78 di Croce di Casale, un'"incompiuta" che ha ormai più di dieci anni, con 15,2 miliardi. Sono importanti anche altri interventi presenti relativamente alla Albacina-Serra San Quirico e alle zone colpite dal terremoto, anche se qui, come giustamente è emerso dal dibattito, non si capisce bene se per avere una struttura viaria si debba pregare l'evento di un terremoto. Ritengo che gli interventi debbano essere fatti in funzione delle necessità. Questo non significa comunque che questi interventi non siano necessari, ma risulta chiaro da quanto ascoltato che il problema della viabilità è drammatico, soprattutto per una regione come le Marche, che è una regione di attraversamento in una nazione che ha la percentuale di trasporto merci più alta in Europa — sfiora il 90% — e in una regione come la nostra che ha il triste primato in Italia, sempre relativo al trasporto merci su gomma. In questo contesto è chiaro che il problema della viabilità sarà sempre più drammatico, e io non sono d'accordo con coloro che hanno asserito che il piano triennale è di esclusiva competenza dell'Anas e che la regione ha un parere solamente marginale e formale. Non scherziamo, questo Consiglio ha il diritto-potere di dare gli indirizzi d'intervento sulla viabilità. Non si dica che questo Consiglio non ha il diritto-potere di dare gli indirizzi sugli interventi per la viabilità. Si può dire che questo Consiglio avalla, se è d'accordo, i piani dell'Anas, ma se non è d'accordo può migliorarli, e io ritengo che questo piano poteva essere migliorato. Non penso assolutamente che l'Anas, con la delibera del 18.7.2000 non abbia avuto un minimo di collegamento con la Regione.

In questo contesto che definirei drammatico, relativo alla grande viabilità, nessuno tra le mozioni presentate fa un riferimento specifico al governo italiano affinché finalmente metta mano al piano nazionale dei trasporti e dia un input fortissimo sul riequilibrio dei vettori di trasporto. Le nostre autostrade sono diventate "camionabili", basta andare sull'A/14 per rendersene conto e non è che con la terza corsia o con l'arretramento — a parte l'impatto ambien-

tale — si risolva il problema. Se in Italia non si pone un'inversione di tendenza nazionale sulla politica dei trasporti, ci troveremo sempre qui a discutere del dramma della viabilità e delle infrastrutture.

Avremmo gradito, come Verdi, che in qualche mozione si facesse richiamo a questo aspetto, alla necessità di chiedere alla Giunta — lo faccio io verbalmente adesso — un impegno forte verso il Governo affinché si vari questo piano nazionale dei trasporti che vada nel riequilibrio dei vettori di trasporto. Non è possibile che in una penisola come l'Italia il trasporto per cabotaggio non arrivi al 2%, non è possibile che in una nazione come l'Italia la percentuale di merci trasportate su rotaia diminuisca anno dopo anno invece che aumentare. Nel frattempo ci troviamo intasati dai camion, in una situazione di difficile vivibilità, oltre che delle città delle periferie delle città, delle stesse strade, in una situazione di costante rischio della propria incolumità.

Io che quando non prendo il treno utilizzo l'A/14 da San Benedetto ad Ancona, vi posso assicurare che percorrere quell'autostrada costituisce un serio rischio per la propria incolumità.

Nel ribadire che a una regione di attraversamento come le Marche non può essere assegnato il 2,69% dell'investimento del fondo nazionale, confermo che non basta sollecitare soluzioni con altre infrastrutture, ma è indispensabile un riequilibrio, oltre che dei vettori di trasporto, anche un riequilibrio degli interventi nell'ambito di questo territorio.

Questo piano triennale dell'Anas è purtroppo carente da questo punto di vista. Non ci risulta un'equa ripartizione dei fondi su tutto il territorio.

Spero che il mio appello, quello importante alla Giunta a far proprio questo impegno per sollecitare l'ormai sognato piano dei trasporti nazionale che vada a risanare la situazione, sia raccolto e soprattutto possa in qualche modo invertire una tendenza che se non verrà invertita ci sommergerà tutti in sicurezza e in qualità della vita.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Pistarelli.

FABIO PISTARELLI. La partita delle infrastrutture è decisiva. In un mondo che viaggia attraverso le reti per quanto concerne la vendita e gli acquisti di merci e di prodotti, è decisivo il momento in cui il prodotto arriva a destinazione, la tempistica, la logistica, perché è vero che si può vendere in Indonesia, ma poi bisogna far arrivare puntuale il prodotto, altrimenti non arriveranno i secondi, terzi o quarti ordini. Questa partita dalla regione Marche in realtà è stata persa, anzi neppure giocata, perché pur avendo esponenti politici nazionali di spicco, attualmente ed in passato, non è mai riuscita a concertare, contrattare ed ottenere canali certi di finanziamento che significano certezza di realizzazione. Quadro regionale: non c'è una trasversale est-ovest completata. Ci sono stati tentativi di sfondare, di dare capocciate all'Appennino e nessuno di questi è riuscito, nemmeno la Salaria che è riuscita ad andare un po' più in là, anche orograficamente aveva un po' più di possibilità, però addirittura quell'arteria è stata stralciata dall'ultima griglia che ci fornisce l'Anas. Stessa cosa per Macerata, stessa cosa per Ancona. (*Interruzione del consigliere Tontini*). La Fano-Grosseto non è partita regionale, caro Tontini, perché è classificata come nazionale. Nell'ordine delle priorità ci sono carichi di traffico, flussi commerciali, turistici ecc.: secondo me la Fano-Grosseto doveva essere l'ultima delle priorità; la prima era quella per il Lazio, Roma, l'Umbria, non Grosseto. Tra l'altro Grosseto poteva essere comunque raggiunta. Addirittura, invece, quadro nazionale... (*Interruzione del consigliere Tontini*). L'abbiamo detto al gruppo, lo ripeto qui e lo sottoscrivo, anche perché le strade delle Marche le conosciamo bene. Non doveva essere esclusa, ma doveva essere, tra le priorità, quella meno prioritaria di altri, invece, in realtà, quadro nazionale. Comunque, quando è iniziata la progettazione della Fano-Grosseto? Voglio conoscere quando si è pensato per la prima volta le trasversali est-ovest: parliamo di anni luce, con strade completamente bloccate, alternative che non ci sono. E' interessante il discorso che oggi si è finalmente aperto in quest'aula, sulle pedemontane. L'incertezza, la nebbia, la cortina fumogena: "scempi, vogliamo fare gli scempi dal nord verso sud dopo aver fatto tutte

queste direttrici est-ovest che hanno già provocato dei guasti enormi e potrebbero provocarne altri”. Me li ricordo questi discorsi, che continuano ad essere fatti con una cortina fumogena, una nebbia che avvolge tutto e che è spaventosa?

Perché dico questo? Nessuno dei colleghi che mi ha preceduto ha sottolineato una frase scritta all’inizio del documento che stiamo votando: “Il Consiglio regionale, visto il piano regionale dei trasporti approvato dal Consiglio regionale con deliberazione 3.10.1994, n. 213...”. Conoscete, colleghi, il piano regionale dei trasporti del 1994? Io lo conosco bene, perché più volte è stato oggetto di aspra critica, non in sé ma nelle conseguenze che non ha portato. Dal 1994 quante cose sono cambiate nelle Marche? Quante normative nazionali sono mutate? Quanti scenari sono mutati? Noi abbiamo ancora un quadro di piano dei trasporti regionale che risale a una delibera del 1994, mai aggiornato. Quel piano prevedeva trasversali est-ovest, cioè lo sfondamento verso l’Umbria e il Lazio, le tracciava in maniera netta e prevedeva un labile segno che comunque c’era, che era quello delle pedemontane, quello dei collegamenti intervallivi. Tutto questo è rimasto lettera morta, questo Consiglio regionale nella scorsa legislatura non è stato capace di riaprire quella partita e di dire chiaramente quali sono i nostri obiettivi, non pietire il miliardo in più o in meno che non cambierà nulla nello scenario complessivo con l’Anas, un ente che in pratica è in via di dissolvimento, perché già ci sono procedure di mobilità, trasferimenti di funzioni, giustamente, per la pletoricità delle procedure che hanno sempre affaticato uffici, ufficietti, accordi interprovinciali, interregionali, nazionali con la Regione e la Provincia che dovevano mandare il loro parere. Finalmente si vorrebbe cambiare pagina, però la nostra Regione non lo sta facendo, non lo ha fatto, perché non ha rivisto il suo piano regionale dei trasporti, cioè la sua carta d’identità nelle infrastrutture viarie. Questo dobbiamo fare, dobbiamo dirci chiaramente quali sono gli obiettivi: le trasversali est-ovest sommate alla pedemontana? O quali trasversali e con quali correzioni pedemontane e intervallive? Questo dobbiamo dirci e questo

dobbiamo portare a tutti i livelli, avendo più poteri e speriamo anche più risorse dirette da spendere, senza lacci e laccioli, senza filtri che hanno solo comportato anni e anni per ottenere un parere. E’ successo questo per la 77, per la Vallesina, per la Salaria che sparisce. Non è allora questione di campanile, ma di dire orgogliosamente che l’economia marchigiana, i cittadini marchigiani hanno bisogno non di essere trattati da sudditi ai quali si dà qualche concessione — la variante, i tre miliardi ecc. — ma di avere un’amministrazione efficiente in grado di guardare avanti, porsi gli obiettivi e raggiungerli al più presto possibile, perché non è concepibile che nell’anno 2000, negli anni dei computers, di Internet, dell’informatica spinta e avanzata ancora non riusciamo, per un gap profondissimo, ad essere competitivi sul piano del trasporto delle merci, delle persone. D’Angelo, i ministeri che si sono susseguiti, i governi che si sono susseguiti e che hanno visto una forte partecipazione dei verdi dovevano mettere in cantiere novità sotto questo profilo, che anch’io auspico, perché anch’io penso che la gomma appesantisca troppo il complessivo quadro del trasporto nazionale, questo è vero. Però si facciano dei programmi e delle cose certe per quanto riguarda la ferrovia. Qui ci sono dei tagli che abbiamo subito e delle penalizzazioni: non un’inversione di tendenza, un peggioramento delle tendenze nel tagliare il trasporto su ferro e agevolare invece non tanto le infrastrutture viarie ma il trasporto su gomma che costa meno rispetto ad altri trasporti che potrebbero essere alternativi.

Apriamo anche questa discussione, ma con un quadro certo di riferimento che è il piano regionale dei trasporti, il quale dal 1994 non è aggiornato e che è scandalosamente rimasto lettera morta anche per quegli enunciati.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Silenzi.

**GIULIO SILENZI.** Da questo dibattito mi aspettavo una proposta alternativa da parte dell’opposizione rispetto alle scelte o al parere positivo che la Giunta ha espresso e la maggioranza sarà chiamata ad esprimere rispetto al piano triennale dell’Anas. Ho sentito alcuni

interventi, soprattutto dei consiglieri del Piceno, i primi molto critici nei confronti dell'assessore e delle scelte fatte. Sono rimasto un po' meravigliato da questo, perché debbo dire che da questo riparto il Piceno trova risposte a problemi che da molti anni rimanevano immobili e che grazie a questo riparto potranno essere portati a compimento, per cui mi è sembrata una critica ingenerosa rispetto a questo riparto. Ma la cosa più evidente dagli interventi dell'opposizione, è che non è emersa una proposta regionale diversa rispetto a quella che l'Anas ha fatto e che avrà il parere favorevole dell'aula. Ognuno ha evidenziato i problemi della propria provincia ovvero del proprio collegio elettorale. Una classe dirigente regionale che si vuol candidare al Governo o che fino a ieri criticava e critica l'attuale Governo, deve avere il coraggio non di una sommatoria di interventi che in un quadro di compatibilità finanziarie è inesistente perché è il libro dei sogni, l'elenco delle cose da fare, ma deve avere il coraggio di dire quali sono le priorità da finanziare rispetto alla disponibilità finanziaria, perché la disponibilità finanziaria è data, non è elastica. Per il piano triennale i fondi sono definiti. E allora si abbia il coraggio di una proposta che tenga conto di quelle risorse e che faccia delle scelte regionali, non che il Piceno è il centro del mondo, poi sentiamo che anche Pesaro è il centro del mondo e che Ancona è il centro dell'universo, e ognuno recita la sua parte senza avanzare una proposta alternativa con la quale si scelgano alcune priorità rispetto ai miliardi che sono a disposizione. E' questo il dato che non è emerso dal dibattito.

Il piano triennale ha una possibilità finanziaria definita, per cui se la scelta ricade su un'opera non può ricadere su altre. Ma parliamo di alcune opere. Se sommassimo tutte le richieste che qui sono emerse da parte dei consiglieri del Polo, è chiaro che avremo bisogno di migliaia di miliardi. C'è una fragilità del "sistema Marche", l'abbiamo sempre riconosciuto, ormai è da tutti condiviso: le infrastrutture sono il momento fragile di un sistema territoriale ed economico. In questi anni, anche a causa di calamità — il terremoto — c'è stata una svolta per la realizzazione della 77 e della 76; si sono modificate le scelte della Regione

Umbria, ad esempio, rispetto a queste arterie; abbiamo creato le condizioni per dare delle risposte alla fragilità del sistema, tenendo presente anche la disponibilità di risorse.

L'intesa istituzionale che era riferita soprattutto alle aree del terremoto ha fatto delle scelte, e vorrei dire a Castelli che c'entrano le infrastrutture con le aree terremotate, perché se quelle aree non avranno le infrastrutture sono destinate a non avere uno sviluppo né economico, né turistico, né produttivo. Quindi non si può solo parlare della ricostruzione delle case che sta andando avanti velocemente, ma dobbiamo anche occuparci dello sviluppo economico. E allora, le infrastrutture sono decisive per lo sviluppo di quelle aree, per cui è pertinente che si destinino delle risorse per delle infrastrutture che già abbiamo individuato come prioritarie in questa nostra regione. Il problema che abbiamo e che si è evidenziato è un altro in questi mesi: mentre parlavamo di rafforzare, di completare, di portare avanti i lavori riguardo alle infrastrutture, nel momento in cui avevamo le risorse finanziarie ci siamo resi conto che non avevamo i progetti esecutivi. E quando parlo di progettazione esecutiva voglio riportare l'esperienza della statale 77. Proprio per i contesti delicati di quegli ambiti territoriali, ottenere la VIA da parte del Ministero dell'ambiente è cosa complessa, difficile. Fatto sta che per un tratto da Sfercia a Colle Sentino, con una previsione di 55 miliardi abbiamo ottenuto la VIA dal Ministero dell'ambiente, con un percorso alternativo che non andasse a pregiudicare gli equilibri naturali e pertanto la spesa è raddoppiata, 100 miliardi. E adesso dobbiamo rielaborare un progetto esecutivo prima di arrivare a un appalto. Per questo c'è voluto quasi un anno e mezzo di tempo.

Quando parliamo di necessità dobbiamo allora individuare le priorità e darci anche progetti che siano esecutivi e che permettano poi una riflessione rispetto all'allocazione delle risorse. Evidenzio, ad esempio, che nelle Marche, al di là delle questioni che sono state dette e che dovranno trovare un momento di scelta delle priorità, dovremo andare a ridiscutere l'intesa di programma. Il prossimo anno dovremo riscrivere l'intesa di programma, per cui, definito il capitolo del terremoto, dovremo li



indicare — non in un generico programma avulso dai finanziamenti come può essere un piano regionale dei trasporti dove le priorità vengono indicate senza la compatibilità finanziaria — quali sono le priorità e i finanziamenti che ci sono per realizzare quelle priorità.

FABIO PISTARELLI. L'intesa di programma è un momento esecutivo.

GIULIO SILENZI. Il quadro di riferimento è il piano dei trasporti, poi le scelte delle priorità, con le risorse individuate nei capitoli del bilancio dello Stato, nei capitoli dell'Anas e quant'altro, sono racchiuse nell'intesa che si firma. Infatti oggi possiamo dire di avere risorse definite in misura elevata. Il problema è che siamo in ritardo con le progettazioni, perché ci sono risorse che non riusciamo ad utilizzare in quanto non siamo nella fase dell'appalto di quelle infrastrutture che fino ad oggi abbiamo detto indispensabili, ma che la comunità nel suo insieme non è riuscita a concretizzare con una fase progettuale. La stessa problematica abbiamo per l'autostrada, che è problema prioritario per la mobilità. Noi non viviamo più sull'autostrada marchigiana che è diventata una "camionabile" pericolosa, che ha la più alta percentuale di morti e di incidenti di tutti i tratti italiani. E' diventato prioritario avere un progetto che ci faccia discutere o di un arretramento dell'autostrada o della terza corsia, ma che individui le risorse finanziarie, il costo e ci impegni in una discussione per una scelta che veda una delle esigenze prioritarie di questa regione, perché chi utilizza l'autostrada sa che siamo ormai a livelli invivibili: una corsia è impegnata solamente da Tir e camion. Una condizione che forse non interessa i collegi provinciali ma interessa l'intera comunità marchigiana, e su questo vorremmo un impegno per iniziare a discutere la fattibilità, i costi e i tempi di realizzazione di quest'opera che a me sembra, tra le altre che qui sono state dette, di prioritaria importanza.

CESARE PROCACCINI. Presidente, chiedo se sia possibile discutere la mozione sulle questioni del lavoro, in particolare della Ciare di Senigallia e della Cascami di Jesi per la quale

credo non occorra un'approfondita discussione nel merito, altrimenti rischiamo di non poterla votare questa sera, vista la complessità degli ordini del giorno e degli emendamenti su questo atto.

Voglio ricordare che proprio in queste ore circa 100 operai sono di fatto messi sul lastrico. Proprio per rispetto di queste lavoratrici e lavoratori chiedo di poter approvare, come già fatto in altre occasioni da parte di questo Consiglio, una semplice mozione che nel dispositivo chiede un impegno.

PRESIDENTE. Se siamo tutti d'accordo, senza discussione...

ROBERTO GIANNOTTI. Intanto continuiamo la discussione del piano triennale e alla fine esamineremo la mozione.

PRESIDENTE. Visto che non c'è accordo, proseguiamo la discussione.

Ha la parola il consigliere Massi.

FRANCESCO MASSI GENTILONI SILVERI. Dico subito che sono d'accordo sulla richiesta di Procaccini, così non intervengo successivamente.

Il consigliere Silenzi ha fatto una battutaabile. Ha detto: "Avete visto com'è diviso il centro-destra? Divisioni di collegi, di vallate, di province". Forse ha colto nel segno. Io non porto un contributo di unità su questo, quindi mi iscrivo al club "dei campanilisti", al club "dei diffidenti". Ammetto quindi il limite della discussione odierna su un argomento in cui tutti hanno manifestato con duri richiami, soprattutto Franceschetti, sentimenti di impotenza, di rassegnazione e di tendenza più o meno all'accettazione di decisioni già prese. In rapida successione, esternando anch'io un sentimento di rassegnazione su questo argomento, mi inserisco dicendo altre cose che sono sì una confessione, sono anche una dichiarazione di non efficacia, sulle quali invito l'Amministrazione regionale e il Consiglio regionale ad un'azione pressante successiva, che parte da oggi, vinta.

Innanzitutto, non mi fido del crepuscolo dell'Anas, siamo di fronte a un ridimensiona-

mento delle scelte che riguardano le Marche, non mi piace come l'Anas intende alle manutenzioni, alla scarsa attenzione che ha per i piccoli interventi. Siamo testimoni per quanto riguarda la vallata del Chienti: per fare un guard-rail antimorte i Comuni hanno dovuto lottare per cinque anni.

GIULIO SILENZI. E poi non fa la manutenzione, adesso.

FRANCESCO MASSI GENTILONI SILVERI. Effettivamente è una situazione drammatica e nel crepuscolo non può che peggiorare, quindi invito la Giunta regionale a una vigilanza attenta.

Se le Marche sono penalizzate, lo sono di più le comunità dell'entroterra maceratese. Chiedo solo uno sforzo particolare di analisi, perché ce lo dobbiamo dire con totale franchezza: l'entroterra maceratese non è purtroppo uguale, per struttura socio-economica, alle altre tre province le quali hanno città che si collocano nel proprio entroterra e che si chiamano Ascoli Piceno, Fabriano, Urbino, con un rilievo sull'economia locale ben diverso rispetto all'entroterra maceratese che in questo particolare momento è conosciuto per le zone terremotate.

Aggiungo un'altra cosa, Presidente e Giunta. Voi conoscete le incertezze attuali sul futuro del patto territoriale. Forse il patto sarà approvato, ma sarà approvato secondo le aspettative dell'economia locale e con uno standard di accettabilità pari almeno a quello che hanno investito e sperato tanti privati e tanti enti ed istituzioni? Questa situazione della viabilità aggrava terremoto, patto territoriale, viabilità. Ma perché aggrava? Giulio Silenzi è stato molto incoraggiante nell'articolo che ha fatto, ed io da cittadino maceratese mi sono sentito abbastanza confortato, però su questo sono non pessimista e quindi non voglio contrastare un ottimismo particolare dello stesso Silenzi, ma quando vedo che per la 77 gli 80 miliardi previsti da questo piano riguardano residui accantonamenti, la cosa non mi piace, perché a chi si occupa di amministrazione balza chiaramente agli occhi che accantonamenti e residui possono essere messi su piani, concordati, con-

trofirmati da tutti, ma accantonamenti e residui sono le somme più suscettibili di cambiamento per emergenze improvvise, per urgenze ecc. Non sono in un piano organico, sono emergenze e accantonamenti. Sappiamo cosa significhino in ogni amministrazione residui e accantonamenti, quindi permettetemi una parte di diffidenza rispetto a questa situazione.

Dieci miliardi per il Cornello sono spariti. L'Umbria attende dalle Marche un assenso sui finanziamenti per le progettazioni, quindi è giustissimo quello che è stato detto; manchiamo di prontezza nella cantierabilità. Insieme al collega Viventi abbiamo presentato un emendamento aggiuntivo che richiama l'Anas all'immediato finanziamento della progettazione del Cornello, 10 miliardi. Poi, sulla benedetta storia del Cornello e della 77, sul fatto che la provincia di Macerata si è divisa, negli anni, tra valli, devo dire che la divisione è frutto dell'incertezza che purtroppo ha regnato, e lo dice uno che non ha alcuna difficoltà anche ad ammettere le responsabilità di chi ha governato prima, con totale serenità. Le nostre valli, le nostre comunità hanno vissuto nell'incertezza della programmazione. Questo ha portato ad una divisione, perché è chiaro che la coperta corta porta alla divisione e spesso porta a fare la figura dei polli di Renzo.

Che cosa si propone su questo? Accettiamo anche questa incertezza, ma chiedendo alla Giunta regionale una vigilanza accorta, pressante, intensa, quotidiana, affinché l'altra parte — i fondi del terremoto per completare la 77 verso Muccia — ci siano davvero. Giulio Silenzi, ci sono davvero? Quali certezze abbiamo?

GIULIO SILENZI. Ad oggi, se l'ho scritto ci sono. Il problema è che dobbiamo appaltare.

FRANCESCO MASSI GENTILONI SILVERI. Mi fido "per decreto" di quello che tu dici e ammetto che oggi probabilmente ci sono, ma se permetti la diffidenza su questo c'è.

Faccio propria l'istanza del consigliere D'Angelo per quanto riguarda l'inserimento strategico delle Marche nella politica dell'imminente piano nazionale dei trasporti. Non mi ripeto su quello che è stato detto per la A/14, dico solo che noi ci dobbiamo inserire nella

strategia nazionale degli investimenti sul cabotaggio. Rendiamoci conto che negli ultimi anni è partita, per fortuna riconvertendo investimenti stolti del passato, Gioia Tauro che è l'unico grande porto del sud per il cabotaggio; queste strutture vanno previste anche nella parte Adriatica, le Marche non possono mancare questo appuntamento, perché solo per trasporto via mare si può avviare al trasporto su gomma sulle nostre autostrade.

Concludo con una battuta. Credo che fuori delle Marche noi dobbiamo essere più uniti e compatti. L'ho detto per il patto territoriale di Macerata: unità con i nostri parlamentari, con i consiglieri regionali, con gli amministratori locali, iniziative unitarie a Roma. La battuta è questa: è stato preso, come *testimonial*, Mancini, un uomo che faceva gol. Oggi Mancini non fa più gol. Dobbiamo ricorrere a tante risorse, a tante energie che permettano di trovare insieme l'unità delle Marche nell'economia, nella cultura, nella politica, a Roma, per fare insieme gol. Occorre fare gol insieme a Roma, quindi le iniziative occorre prenderle e il patto territoriale del nostro entroterra è un'occasione, ma naturalmente gli appuntamenti sono imminenti per essere più forti là dove si decide, dove non ci possiamo permettere che l'Anas tratti la regione Marche come la sta trattando.

Annuncio l'astensione per "diffidenza costruttiva", non distruttiva.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, per la replica, l'assessore Agostini.

**LUCIANO AGOSTINI.** Ringrazio i consiglieri che hanno dato un contributo importante a questa discussione. Cercherò di dare alcune risposte ad interrogativi rispetto a scelte compiute nel piano, facendo alcune premesse di carattere generale per inquadrare il contesto in cui operiamo, anche sotto il profilo procedurale, per dire quali sono le azioni che la Giunta ha messo in atto e che il Consiglio ha discusso questa sera.

Innanzitutto penso che dobbiamo inquadrare il problema cercando di capire che nelle Marche, per quanto riguarda la viabilità e le infrastrutture ci troviamo di fronte a una eredità, a scelte del passato che in qualche modo

condizionano la programmazione così come rilevava da ultimo il consigliere Massi, per cui nelle Marche si è scelto storicamente di avere quattro direttrici est-ovest, diversamente di altre regioni territorialmente piccole, una per provincia, che in qualche modo hanno condizionato nel passato il flusso dei finanziamenti e la realizzazione delle opere e quindi anche la loro attuale conclusione.

L'altro aspetto che a me preme sottolineare, è che nella discussione emerge con una qualche evidenziazione di troppo come si pensi, a volte, più alla strategia del proprio collegio rispetto, invece, a una strategia e definizione di carattere regionale che occorre avere in queste discussioni e quando ci troviamo di fronte a pareri su piani importanti che condizionano la rete infrastrutturale e viaria delle Marche. Non perché uno si scandalizzi della messa in evidenza della propria realtà, ma perché l'assemblaggio delle varie necessità di ogni singolo collegio, ammesso che questa sia una strategia da assumere, non porta a una strategia complessiva, quindi è utile e dobbiamo avere tutti la consapevolezza, se vogliamo esercitare un'azione di governo responsabile, che occorre avere una dimensione regionale soprattutto nella rete viaria e infrastrutturale.

L'altro aspetto sul piano procedurale, di carattere generale, è il fatto a mio parere nuovo rispetto al passato, che noi questa sera siamo chiamati ad esprimere un parere sul piano Anas approvato dal consiglio di amministrazione dell'Anas, diversamente da altre volte in cui il Consiglio discuteva l'elenco della spesa su cui l'Anas individuava le priorità. Questo è quindi un fatto nuovo a cui manca il pezzo di discussione precedente, che per ovvi motivi nell'anno 2000 per il vuoto istituzionale, così come è rilevabile in delibera quest'anno non abbiamo potuto fare, ma fortunatamente la scelta del Governo che porterà e ha portato in questa fase al crepuscolo dell'Anas, ha una qualche variazione negli atteggiamenti, nelle procedure che porta questo Consiglio regionale, per la prima volta, a dare un parere sul piano Anas, non su ciò che la Regione intende complessivamente, come generalmente veniva fatto, per cui si riempiva la lista della spesa e lì l'Anas aveva la sua discrezionalità nell'individuare le sue prio-

rità. Questo ritengo che sia un fatto nuovo estremamente positivo, che va ulteriormente riempito per i prossimi anni, con una discussione di carattere procedurale prima del parere sul piano, una discussione che precede e dà indicazioni di programmazione, perché quello che diceva Massi è tanto vero e io aggiungo che se non si chiude a breve il crepuscolo dell'Anas che ha resistenze forti rispetto a questa riforma in atto, la programmazione continueremo a farla non rispetto a un'idea strategica regionale, ma sui programmi esecutivi che le varie Province, comunità e la stessa Anas di volta in volta ci danno. Questo non è possibile, anche perché non rende fede a una strategia di carattere più generale.

Entrando nel merito delle questioni, mi preme sottolineare due aspetti su cui mi pare poggi il piano triennale Anas 2000-2002. Primo, il contingentamento della spesa, quindi i 110 miliardi più la quota di inseribilità e di recupero. Secondo, sono stati, all'interno delle scelte, individuate quelle opere che avevano progetti esecutivi già in corso. Questi sono due parametri individuabili per cercare di comprendere quali sono state le scelte. Da questo punto di vista credo che l'azione svolta precedentemente e anche successivamente dal Governo regionale sia stata tesa, per quanto possibile, alle scelte di carattere politico che la stessa maggioranza di governo ha espresso, ad esempio, quella del riequilibrio, perché è vero che manca sempre qualcosa, ma questo è evidente, perché mancherà sempre qualcosa, ma come non può non notarsi che rispetto alla provincia di Ascoli Piceno che storicamente, dalle scelte del passato ha avuto una sorta di penalizzazione, in questo piano Anas ci sono alcune scelte che caratterizzano l'obiettivo politico di fondo di questa maggioranza che è il riequilibrio tra i territori della regione?

Dai colleghi della mia provincia ho notato a malincuore che il raccordo del traforo di Croce di Casale non sia stato messo in evidenza da nessuno. Ed esso coglie l'altro aspetto di carattere programmatico, cioè mettere in collegamento il parco dei Sibillini con il territorio. E' un'opera importante che mette in collegamento un'area interna ed importante come il parco dei Sibillini con la realtà della costa e

dell'ascolano, in grado di essere percorsa più velocemente, quindi anche in termini di servizio, di riequilibrio.

Così come per il casello di Porto Sant'Elpidio voglio essere molto chiaro: noi abbiamo avuto la possibilità, anche la capacità, di rimettere in moto la quota della reinseribilità, che non significa fare un passo indietro rispetto a scelte del passato, perché mentre prima c'era l'elenco della spesa e in questo anche il casello di Porto Sant'Elpidio, adesso, pur nella quota dell'inseribilità il casello di Porto Sant'Elpidio sta a tutto tondo dentro il piano Anas 2000-2002, approvato dal consiglio di amministrazione dell'Anas, i cui fondi saranno reperiti dalle economie dei piani Anas generali. Quindi a me sembra un fatto straordinariamente importante per un'opera che quella realtà socio-economica e produttiva da tempo chiede, abbiamo dato una risposta. Non ritengo che sul piano politico giovi differenziarsi, rispetto a questo. Dobbiamo fare, pur nella differenza, unità delle forze se vogliamo che quelle realtà produttive, quelle realtà socio-economiche crescano.

Così come ritengo giusta l'altra scelta di non parcellizzare la definitiva scelta del completamento della bretella d'Urbino, perché anche qui si sceglie di finanziare un progetto esecutivo che porta a conclusione un'opera, quindi si intravede una scelta di carattere politico di cercare di realizzare opere che non abbiano più grado di instabilità.

Dopodiché dobbiamo affrontare alcuni aspetti che pur mancano e pur sono assolutamente prioritari rispetto al panorama regionale. In primo luogo un'azione politica forte che come governo regionale stiamo mettendo in atto insieme alla Regione Toscana per recuperare nell'area nazionale il finanziamento della Fano-Grosseto, pur con le diverse valutazioni sull'utilità o meno di dare precedenza a questa arteria, comunque l'unica che abbiamo inserito nell'area nazionale. Ripeto, se partissimo da zero oggi la programmazione sarebbe completamente diversa, avremmo scelto, ad esempio, di investire di più nelle direttrici nord-sud, sapendo che l'85% delle merci cammina in questa direzione. Io non credo che l'entroterra dell'Abruzzo soffra più di quello marchigiano,

eppure l'Abruzzo ha, sostanzialmente, una sola direttrice, noi abbiamo scelto di averne quattro. Posso capire, consigliere Ciccioli, che tu hai qualche vecchio fascino per il passato, però oggi non rifarei quelle scelte.

L'altra grande priorità che abbiamo di fronte, su cui dobbiamo assolutamente spendere tutto l'impegno del Governo regionale e di questo Consiglio — mi associo con quanti l'hanno detto: il consigliere Favia e il consigliere Ciccioli — riguarda il definitivo recupero del secondo stralcio del primo lotto dell'asse attrezzato di Ancona, che comunque non è stato preso in considerazione anche dato l'elevato importo dei lavori che pare sia lievitato oltre i 150 miliardi per due chilometri e mezzo. Credo che questo Consiglio debba anche andare a verificare, su questo, a progetto presentato. Comunque propongo che entro l'anno, a completamento dell'accordo quadro sulla viabilità fino ad oggi approvato per il solo quadrilatero del terremoto, che prevede un investimento complessivo di 522 miliardi sulla 76, la 77 e il pezzo di pedemontana che legga queste due statali, si reinserisca questa priorità del secondo stralcio del primo lotto dell'asse attrezzato di Ancona per le cose che diceva Ciccioli e che condivido: per un'esigenza infrastrutturale del porto di Ancona su cui tutti, al di là della nostra collocazione geografica, dobbiamo dare il nostro contributo responsabile, per dire che quello è il porto della regione Marche, inserito tra i porti più importanti dell'Adriatico e nazionali.

Ritengo che insieme all'altra opera che serve di completamento, cioè il secondo tratto della Salaria che qui veniva ricordato — il primo è già finanziato con il precedente piano Anas, il secondo è finanziato solo per quanto riguarda la progettazione — noi potremmo completare l'accordo quadro sulla viabilità dell'intesa istituzionale. Sono due grandi opere che ancora oggi rappresentano due forti priorità e che non vengono comprese nel piano triennale 2000-2002.

Per altri aspetti di collegamento più "marginali", ma su cui c'è un forte interessamento delle popolazioni, soprattutto delle aree interne, attraverso la politica di riforma del Governo sull'Anas, nel passaggio di alcune strade statali

alla Regione, la stessa Regione Marche, anche in virtù di una contrattazione forte che questa Giunta e il Presidente hanno fatto è riuscita a strappare per l'area centrale il tasso di risorse più alto delle regioni centrali, circa 114 milioni a chilometro per le strade che ci saranno trasferite dallo Stato. E noi, come obiettivo politico abbiamo già dichiarato di passare strade, risorse e competenze alle Province. Quindi, su una parte di 114 milioni a chilometro, una percentuale consistente sarà destinata ad investimenti sulla rete stradale provinciale e una parte alla manutenzione, quindi anche qui possiamo già prevedere, ad esempio un intervento per il problema di Filottrano, anche se dobbiamo andare a verificare relativamente al progetto esecutivo che pare il Comune abbia, per la parte di propria competenza, sparito. Comunque, non è questo il problema: io traccio una indicazione per la parte di co-finanziamento, ma dobbiamo verificarlo bene. Comunque io indico una strada possibile perché il passaggio avverrà entro l'anno, quindi fin dal prossimo anno ci sarà la possibilità di ragionare insieme alla Provincia su come utilizzare la quota dei 114 milioni a chilometro, che per le Marche saranno complessivamente attorno a un centinaio di miliardi.

Dai colleghi Viventi e Massi sono stati presentati due emendamenti per quanto riguarda la galleria del Cornello. Ci sarà un incontro tra il sottoscritto e l'assessore dell'Umbria per re-iniziare a dare consequenzialità a quel progetto, così come per quanto riguarda la pedemontana — Cerreto d'Esi e Fabriano — proprio in questa settimana è tornato il progetto di fattibilità e quindi entro l'anno andremo all'appalto della progettazione.

Per quanto riguarda la A/14, ho già detto che, anche in virtù dell'importanza verticale che i trasporti hanno nelle Marche, questo problema assume una priorità assoluta, ma come tutti possiamo considerare senza fare demagogia, è una partita molto grande, perché innanzitutto, strategicamente, nella definizione che andremo a dare alla A/14 dobbiamo tenere presente tre punti. Primo, l'intermodalità e le merci; secondo, come bypassare la statale 16; terzo come eliminare la pericolosità dell'autostrada. Non so se sia utile riaprire in

questa sede una ormai ventennale discussione su terza corsia, arretramento, bretelle varie, comunque dobbiamo trovare una soluzione tecnica per la A/14, che tenga conto di questi tre aspetti fondamentali che dicevo prima. In questo senso il presidente ha ripreso un'iniziativa insieme al ministro per riaprire il discorso sul Corridoio Adriatico che, pur essendo oggi una scatola vuota, ma riassumendo un'iniziativa di carattere forte insieme al ministro, da qui a breve potremo trovare almeno l'asse strategico su cui muoverci per dare soluzione a un'arteria importante che oggi costituisce un'eccessiva pericolosità e presenta molti problemi. Ad esempio, nel tratto Pedaso-San Benedetto ci troviamo di fronte a una trincea di guerra per quanto riguarda la pericolosità, quindi bene ha fatto il Presidente a riassumere una forte iniziativa, insieme al ministro, per attivare una progettualità in quella direttrice, che ci consenta di dare, a breve, una linea d'intervento in grado di risolvere quei grandi problemi.

Dico a Ceroni che capisco il suo disappunto, ma se abbiamo avuto approvato il piano di sviluppo rurale sarà per la comunità marchigiana e non ci deve dispiacere più di tanto. Tu sai quali sono stati — abbiamo avuto modo di discuterne in Commissione — i problemi di ordine procedurale. Recupereremo sul piano formale, non su quello sostanziale su cui abbiamo avuto anche modo di scambiare idee in Commissione. Il successo dell'approvazione comunque c'è stato e credo che sia un successo complessivo della società marchigiana.

PRESIDENTE. Sono conclusi gli interventi, quindi dobbiamo passare all'esame degli emendamenti. C'era una richiesta da parte del consigliere Procaccini di trattare la mozione 26/2000, quindi se non vi sono obiezioni procediamo in tal senso.

Mozione (Votazione): «**Difesa dell'occupazione nella regione**» Procaccini e Martoni (26)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca

la mozione n. 26 dei consiglieri Procaccini e Martoni.

Chiedo al consigliere Procaccini di sopprimere la frase che recita "con particolari sviluppi nella provincia di Ancona", tenendo conto che il problema della disoccupazione è generale, perché oggi trattiamo di un problema che riguarda Ancona ma che domani potrebbe riguardare altre province.

Pongo in votazione l'emendamento così formulato.

*(Il Consiglio approva)*

Pongo in votazione la mozione come emendata.

*(Il Consiglio approva)*

### Ordine del giorno della seduta

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Avenali.

FERDINANDO AVENALI. Presidente, propongo di discutere la legge n. 2 che è costituita da un articolo che a livello di Commissione abbiamo condiviso. Se i colleghi sono d'accordo, propongo di votarla subito, senza discussione.

ROBERTO GIANNOTTI. Il nostro gruppo ha necessità di intervenire.

PRESIDENTE. Se non c'è accordo va iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Proposta di atto amministrativo (Seguito della discussione e votazione): «**Piano triennale Anas 2000-2002**» Giunta (20)

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione della proposta di atto amministrativo n. 20. Vi sono sette emendamenti.

Prima di procedere pongo in votazione la proposta di proseguire la seduta.

(Il Consiglio approva)

Il primo emendamento è a firma Romagnoli e Castelli. Ha la parola il consigliere Romagnoli. Chiedo, se possibile, di fare una discussione generale sugli emendamenti.

FRANCA ROMAGNOLI. La maggioranza dovrebbe mettersi d'accordo sulla valenza da dare a questo piano Anas. Da parte di alcuni del gruppo Ds si dice che è un atto imposto, un atto blindato, privo di ogni valore politico, altri dicono che è un atto di rilevanza politica, sbandierando anche sui giornali risultati e progetti inseriti o da inserire come scelte prioritarie proprie e quindi come successi della Giunta. Non può essere certamente strumentalizzata la cosa a seconda di quello che si sa o che si scopre dopo, quindi non si può fare marcia indietro quando magari si viene a scoprire — comunque era già chiaro dalla prima prospettazione, chiarito ulteriormente dalla quarta Commissione, e Franceschetti era presente ma pare non averlo appreso appieno — che il finanziamento di 110 miliardi è una cosa, è tassativo, è un budget rispetto al quale non bisogna sforare, ma l'inseribilità — locuzione inventata per la prima volta in questo piano per creare una sorta di aspettativa — è non finanziata e prevede una spesa che proprio a detta dello stesso presidente della Commissione Martoni quando ha fatto la relazione in quarta Commissione stessa, è soltanto una quota di riserva attivabile qualora non i residui, non gli accantonamenti ma progetti prioritari e quindi precedenti, non vengano attivati. Quindi, un po' come il primo dei non eletti, un po' come qualcosa che deve sperare nelle disgrazie altrui per essere finanziato. Siccome non riteniamo sufficiente questa aspettativa, abbiamo proposto un emendamento che, tenendo conto del budget — non abbiamo aggiunto nulla perché siamo consapevoli che per quanto l'atto sia blindato e strano da esaminare, perché ci è richiesto un parere di condivisione a posteriori e quindi è un'aberrazione anche giuridica, i 110 miliardi non possono diventare un elastico — modifica sia il parere, che è

favorevole ma condizionato, sia la stessa griglia. Qui rispondo brevemente a Silenzi: non abbiamo modificato la griglia prospettata dall'Anas come Silenzi ci invita a fare quando dice "la minoranza non è propositiva". Non si discute su un piano di Franca Romagnoli, di Forza Italia o di An, ma purtroppo discutiamo su un piano dato e di questo siamo consapevoli al di là delle strumentalizzazioni che si è tentato di fare non da parte nostra. Proprio per questo anche da un punto di vista tecnico-giuridico non abbiamo potuto, anche sentendoci con la stessa segreteria, emendare lo schema, perché l'Anas ha fatto le sue scelte. E' quindi assurdo l'invito a fare proposte alternative. Abbiamo invece condizionato il nostro parere all'inserimento del casello autostradale di Porto Sant'Elpidio fra le priorità previo sdoppiamento della bretella di Urbino in due tronconi: una prima *tranche* di lavori di 30 miliardi e una seconda di 22,7. Questo sdoppiamento, assessore Agostini, era stato già da voi proposto nella delibera del primo marzo, perché voi proponevate ugualmente lo sdoppiamento in due stralci: una prima progettazione di 30 miliardi e una seconda di 22,7. Noi non abbiamo fatto altro che riprendere la proposta del primo marzo, resa nota con lettera al Ministero dei trasporti il 10 maggio. E' proprio a questo che ci siamo rifatti e abbiamo studiato l'espedito della finanziabilità della cosa: un primo troncone rimane nelle priorità, il secondo, di 22,7 miliardi chiediamo che venga invece posto in questa area di inseribilità.

PRESIDENTE. Emendamento n. 2 a firma Ciccioli, Cesaroni e Favia.

Ha la parola il consigliere Ciccioli.

CARLO CICCIOI. Il mio emendamento, che è condiviso da tutto il gruppo dell'opposizione, vuole sostanzialmente incatenare l'Anas alla necessità di realizzare la variante per Filottrano. Siccome era complesso togliere fondi agli altri investimenti e quindi si trattava di tagliare, noi condizioniamo il parere favorevole al finanziamento di un importo indicato in 11,8 miliardi — mi dicono dall'Anas che il progetto potrebbe essere fatto al risparmio, con 7-8 miliardi — con fondi di residui non spesi

del piano-stralcio Anas per opere non realizzate nei tempi disponibili, o con fondi alternativi dello stesso bilancio Anas.

Non condivido l'ottimismo dell'assessore sul trasferimento delle risorse e del personale dall'Anas alla Regione. E' vero che il prossimo anno questo dovrebbe accadere, ma ad esempio, per quanto riguarda la pesca, che prima era una delega di competenza dell'assessore Spacca e adesso dell'assessore Agostini, il Ministero dell'alimentazione doveva trasferire dallo scorso anno risorse e personale alla Regione: a tutt'oggi questo non è accaduto, però c'era un trasferimento di un certo numero di deleghe dalla pesca nazionale alla Regione. Mi dicono che per l'Anas ci sia la stessa situazione.

LUCIANO AGOSTINI. Per il passaggio di competenze delle strade alle Regioni, la Conferenza Stato-Regioni ha già deciso.

UGO ASCOLI. Presidente, illustriamo gli emendamenti o facciamo 75 conferenze personali?

CARLO CICCIOI. Comunque, di fatto non abbiamo oggi la possibilità di individuare la realtà precisa.

UGO ASCOLI. Stiamo nel tema...

PRESIDENTE. Siamo entro i cinque minuti di tempo, consigliere Ascoli.

CARLO CICCIOI. Noi abbiamo un atteggiamento aperto, stiamo mantenendo il numero legale per permettere all'Assemblea regionale di decidere.

Credo che la prospettiva di realizzazione da parte della Regione con risorse, personale Anas e via di seguito — tenete presente che la progettazione la deve completare l'Anas — è un po' temeraria. Ritengo che questo emendamento, che non taglia niente degli altri ma è aggiuntivo e in qualche modo condiziona il nostro parere, sia un atto di giustizia nei confronti di un problema che si aspetta da decenni e rispetto al quale la comunità locale, maggioranza e opposizione hanno dato complessivamente indicazione di arrivare a questa scelta.

Questa soluzione è stata individuata sia dall'amministrazione uscente di sinistra che dall'amministrazione entrante, quindi c'è una continuità istituzionale.

PRESIDENTE. Emendamento 2 bis a firma Pistarelli ed altri.

Ha la parola il consigliere Pistarelli.

FABIO PISTARELLI. L'atto che stiamo discutendo ha delle premesse e nelle premesse c'è scritto, da parte di coloro che hanno effettuato le istruttorie e le hanno sottoposte all'attenzione dell'assessore, che per quanto concerne i finanziamenti del terremoto, "non sono stati esplicitati gli accordi sull'utilizzo, per l'area del sisma, dei fondi derivanti da residui passivi e da accantonamenti". E' vero che la somma è di 170 miliardi, però il piano Anas ne riporta 140 e malgrado questa già evidente penalizzazione non sono stati esplicitati gli accordi.

Siamo di fronte allora a due questioni. Se non ci fosse stato il terremoto, di che cosa avremmo parlato per la provincia di Macerata e la provincia di Ancona colpite dal terremoto e pertanto inserite, attraverso accordi quadro, dentro un accordo anche sulle infrastrutture? E' questa la questione che si sollevava dal gruppo An, non il fatto che le infrastrutture non fossero importanti per il rilancio e per il terremoto, ma il fatto che dobbiamo dire "fortuna il terremoto", altrimenti i fondi non ci sarebbero stati per fare quelle opere, o comunque non ci sarebbero state altre possibilità di inserimento nel quadro complessivo Anas che ci sono state oggi, avendo eliminato, messo da parte il discorso sulla 77 e sulla 76 attraverso il terremoto. Dobbiamo aggrapparci ad un evento straordinario e tragico, terribile, affinché i conti ritornino. E comunque, malgrado tutto questo abbiamo incertezza della fruibilità di questi finanziamenti, perché non sono stati esplicitati gli accordi.

Con il nostro emendamento classificato 2 bis, chiediamo che questa previsione di riutilizzo degli accantonamenti dei residui passivi sia tramutata in certezza di condizioni, cioè in accordi certi e in esplicitazione delle procedure, perché senza questo non è possibile dire



di sì, come parere di Consiglio regionale, al piano Anas, viene meno tutta la costruzione.

Ecco perché chiediamo di inserire “detto parere favorevole è condizionato all’approvazione di interventi finanziati con fondi del terremoto, esplicitando gli accordi sul loro utilizzo”. Il testo dell’emendamento è molto semplice e sfido Silenzi ad essere coerente con quanto ha sostenuto quest’oggi anche sulla stampa locale, dove richiama la possibilità di ottenere immediatamente finanziamenti e fondi per la 77. Addirittura parla di 180 miliardi: sono di meno, ma almeno condizioniamo all’approvazione degli accordi, dei programmi queste cifre, perché in questa maniera diciamo sì ad un quadro complessivo che può convincere se però vi è certezza, altrimenti diciamo sin da ora che siamo contrari.

**PRESIDENTE.** Emendamento n. 3 a firma Gasperi, che ha la parola per illustrarlo.

**GILBERTO GASPERI.** La filosofia è sempre la stessa. L’assessore nel suo intervento ha detto che la differenza tra ieri e oggi è che ieri noi davamo delle linee e l’Anas sceglieva e oggi, invece, l’Anas ha fatto e noi diamo un parere favorevole o non favorevole. Considerato che il piano è stato completamente stravolto rispetto alle indicazioni del piano 1997-99 che erano state fatte dall’assessore Mentrasti, propongo di sostituire le parole “di richiedere l’inserimento in area nazionale del piano triennale Anas...” ecc., con l’espressione “detto parere favorevole è altresì condizionato al reinserimento in area nazionale del piano triennale...” ecc.

Non capisco per quale motivo oggi ho ascoltato filosofie completamente diverse rispetto agli interventi che venivano fatti nella precedente legislatura in questo Consiglio da alcuni assessori che oggi seggono con una Giunta di sinistra mentre allora amministravano con una Giunta di centro-sinistra. Che differenza c’è? Visto che non è presente l’assessore Rocchi che dovrebbe conoscere molto bene, l’Anas, perché ha una patente che gli proviene dall’on. Mancini, una patente molto articolata e molto benivola — ricordo le battaglie che facevamo noi del Movimento sociale — ma

neanche il Vicepresidente dovrebbe essere contento dell’intervento da lei fatto, assessore. La stessa cosa per quanto riguarda chi presiede attualmente il Consiglio che, visto l’arredamento che ci viene dato, proporrei per una nomina a “Pecos Bill” del Consiglio delle Marche, dato che è molto fotogenico, e lo dico con una certa invidia, la quale non è altro che una cartina di tornasole nel vedere come veste. Questo lo dico senza mancarle di rispetto, perché non è assolutamente nel mio costume.

Chiedo a tutti: se è un atto dovuto, caro assessore, le scelte passano attraverso il Consiglio, passano attraverso la Giunta o ci vengono imposte dall’Anas?

**UGO ASCOLI.** Stai illustrando l’emendamento?

**GILBERTO GASPERI.** Sì.

**UGO ASCOLI.** Non mi pare... Hai cinque minuti.

**GILBERTO GASPERI.** Caro collega, per cinque minuti io posso parlare...

**PRESIDENTE.** Invito il consigliere Ascoli a manifestare l’eventuale suo assenso o dissenso, eventualmente con lo stesso equilibrio con il quale questa presidenza sta cercando di garantire la prosecuzione dei lavori in maniera dignitosa per tutti...

**UGO ASCOLI.** Io invito il Presidente a far rispettare i tempi e il regolamento.

**PRESIDENTE.** ...anche per il raggiungimento del risultato finale che credo interessi in modo particolare la maggioranza.

**GILBERTO GASPERI.** Consigliere Ascoli, la ringrazio del suo intervento perché mi dà modo di proseguire. Però c’è una regola fondamentale: in democrazia, in modo particolare in questo Consiglio abbiamo diritto di parlare come presentatori di emendamenti. Lei non riconosce che, tra l’altro, la nostra presenza vi garantisce il numero legale, perché se ce ne andiamo...

UGO ASCOLI. Pecos Bill e Mancini con l'emendamento c'entrano poco.

GILBERTO GASPERI. Mancini con l'Anas conosceva tutto.

Per questo motivo ritengo che gli interventi che sono stati fatti dai rappresentanti dell'opposizione non erano solo ed esclusivamente per suddividere la torta come nell'interpretazione data dal presidente del gruppo Ds ma era un modo per far vedere che noi dobbiamo discutere un qualcosa che già preventivamente è stato programmato, altrimenti le scelte sarebbero state identiche a quelle che ci erano state già indicate dall'ex assessore Mentrasti.

Per questo motivo non solo c'è la critica ma c'è un intervento nello specifico sul modo come è stato portato avanti il discorso. Che indipendentemente dal luogo di provenienza di ciascuno di noi ci possa essere un fatto positivo o negativo rispetto alla scelte a seconda che vi sia un intervento o meno nel singolo territorio è un discorso diverso, però questa è una realtà relativa a scelte prettamente elettorali.

PRESIDENTE. Emendamento n. 4 a firma Castelli ed altri.

Ha la parola il consigliere Castelli.

GUIDO CASTELLI. Vorrei solo spiegare la tecnica dell'emendamento, dato che mi sono già prodigato sulla Salaria e quindi non rientro nel discorso.

La proposta di Giunta esprime delle perorazioni, la prima in favore del reinserimento della Fano-Grosseto nella parte nazionale, la seconda per quanto riguarda l'asse attrezzato di Ancona. Con il primo e secondo emendamento ho proposto di abbinare alla perorazione sulla Mercatello-Guinza il primo tratto della Salaria che già era compreso nel piano triennale per 22,5 miliardi poi espunto e al n. 4 ho proposto di aggiungere alla perorazione sull'asse attrezzato il secondo tratto di 60 miliardi. Questa è la tecnica che ho seguito: due glosse che spero possano incontrare il favore anche della maggioranza, visto che non scombinano e non scompaginano la griglia Anas ma esprimono semplicemente delle valutazioni su una importante

arteria.

PRESIDENTE. Emendamento n. 5 a firma Massi, che ha la parola.

FRANCESCO MASSI GENTILONI SILVERI. Propongo di inserire un punto 5) la richiesta all'Anas di 10 miliardi per la progettazione esecutiva relativa al completamento dal foro del Cornello al confine con l'Umbria.

Ho poi presentato insieme al consigliere Viventi punto aggiuntivo all'ordine del giorno di Forza Italia, riguardante l'impegno della Giunta regionale per la progettazione del tratto Muccia-Fabriano.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento illustrato dalla collega Romagnoli.

Ha la parola il consigliere Procaccini per dichiarazione di voto.

CESARE PROCACCINI. Per giungere all'obiettivo dell'approvazione dell'atto, noi stessi presentatori della mozione sulle crisi occupazionali della Ciare e della Cascami abbiamo proposto di approvare senza discussione quell'atto significativo che deve costituire un elemento di pressione e di sostegno alla mobilitazione del sindacato e dei lavoratori in difesa dell'occupazione, visto che quell'atto e quelle crisi avrebbero meritato senz'altro maggiore tempo. Tuttavia noi Comunisti italiani ci siamo fatti carico e ci facciamo carico di un problema più complessivo che oggi è all'ordine del giorno, cioè la trattazione e approvazione del piano triennale dell'Anas, un piano che ha in primo luogo i vincoli della compatibilità finanziaria...

PRESIDENTE. Chiedo scusa, consigliere Procaccini: lei sta facendo la dichiarazione di voto sull'emendamento o sull'atto?

CESARE PROCACCINI. Una dichiarazione di voto complessiva. Siamo stati rispettosi del dibattito con una presenza assidua che manterremo fino alla fine, quindi vogliamo discutere nel merito dell'emendamento n. 1 e fare una dichiarazione di voto complessiva, proprio perché riteniamo che sia gli emendamenti che la

discussione abbiano attinenza. Lei stesso ha chiesto una illustrazione complessiva degli emendamenti per guadagnare tempo e per giungere ad un esito il più possibile tempestivo ed unitario rispetto a un atto impegnativo.

C'è questo vincolo del monte spesa di 110,9 miliardi che costituisce un limite. Ma non è vero consiglieri del Polo, in particolare Pistarelli, che questa Regione è rimasta attardata al 1994, le Marche sono stata l'unica Regione, alla data odierna, ad approvare un nuovo piano in ottemperanza al "decreto Burlando", proprio perché negli ultimi atti della precedente legislatura si individuava nei trasporti, nella viabilità e nelle infrastrutture una delle priorità.

Bisogna allora essere conseguenti rispetto a quella programmazione. Quando governavano altri scenari politici ed istituzionali non hanno avuto tali e tante attenzioni. Quindi, i gravi problemi infrastrutturali posti anche con la serie degli emendamenti, in realtà non risalgono al 1995 ma risalgono a tempi più lontani. La non programmazione, ma soprattutto gli interessi contrastanti tra le diverse aree della provincia avevano fatto sì che ci fosse un *impasse* nelle infrastrutture. Oggi siamo nella necessità e forse nella possibilità di superare questa impostazione localistica. Mi sembra che, seppure in maniera ancora insufficiente, tuttavia questo atto cerca di recuperare una unitarietà e una visione regionale, proprio all'interno, ad esempio, della richiesta di finanziare addirittura in priorità — con la legge finanziaria che si sta per discutere nel Parlamento della Repubblica — l'asse attrezzato di Ancona che non riguarda solo la città di Ancona ma riguarda una infrastruttura per tutta la regione Marche, perché riguarda il porto che è di tutte le Marche.

Per quanto concerne le questioni legate al terremoto, credo che, seppure tutto il dibattito istituzionale è uscito dalla visione forse mitica che la grande strada di per sé fosse il volano dello sviluppo, tuttavia in quelle realtà insistono ancora carenze di infrastrutture, in ambedue le realtà, quelle del fabrianese che pure hanno un distretto industriale e una autonomia anche economica, ma soprattutto la zona del camerinese e dell'entroterra che soffrono maggiori difficoltà da questo punto di vista.

Quindi condivido sia le conclusioni dell'assessore che la relazione del collega e compa-

gno Martoni, che individuava una visione regionale. Siamo in linea con la fase di concretizzazione del piano regionale di sviluppo. Qualcuno può anche sorridere, ma in realtà abbiamo assistito ad un balletto e ad una guerra tra poveri dentro le stesse aree geografiche, in maniera trasversale, sia in maggioranza che in minoranza. Tra una provincia e l'altra ognuno potrebbe e dovrebbe chiedere di più se mancasse questa visione di tipo complessivo, che mi pare invece il piano recuperi.

Penso che dovremmo superare una impostazione di rivendicazionismo, perché se passasse questa logica credo che le aree che oggi sono ancora in sofferenza sarebbero maggiormente penalizzate in futuro, perché le realtà più ricche sarebbero sempre più ricche e quelle più povere sempre più povere. Dobbiamo, viceversa, recuperare una funzione di programmazione di tipo regionale e mi pare che quest'ottica il piano ce l'abbia.

E' con queste motivazioni che noi voteremo positivamente e credo che l'incontro organizzato dalla Giunta regionale per domenica prossima con il ministro dei lavori pubblici Nesi possa essere un'occasione importante per approfondire questi temi, proprio perché non discutiamo solo di infrastrutture viarie, discutiamo anche di un'integrazione prevista dagli atti di questa Regione; integrazione tra strada e ferrovia, necessità di appaltare al più presto la seconda tratta del raddoppio della ferrovia Falconara-Orte fino a Castelplanio (la Regione deve farsi carico dell'accelerazione dei lavori). Il problema delle infrastrutture non riguarda solo la provincia di Pesaro, quella di Ancona, quella di Macerata o quella di Ascoli Piceno, ma riguarda tutte le Marche.

PRESIDENTE. Prego il consigliere Martoni di svolgere le funzioni di consigliere segretario in sostituzione del consigliere Amagliani.

Pongo in votazione l'emendamento n. 1.

(Il Consiglio approva)

Pongo in votazione l'emendamento n. 2.

(Il Consiglio non approva)

VII LEGISLATURA — SEDUTA N. 13 DEL 20 SETTEMBRE 2000 (pomeridiana)

Emendamento n. 2 bis. Lo pongo in votazione.

FABIO PISTARELLI. Chiedo la votazione per appello nominale a nome anche dei consiglieri Castelli e Novelli.

PRESIDENTE. Prego di procedere alla votazione, per appello nominale, a partire dal n. 5.

GABRIELE MARTONI, *Consigliere segretario*. Procedo alla chiama:

Avenali	no
Benatti	no
Brini	sì
Castelli	sì
Cecchini	assente
Ceroni	no
Cesaroni	sì
Ciccioli	sì
D'Ambrosio	no
D'Angelo	assente
Donati	assente
Favia	sì
Franceschetti	no
Gasperi	sì
Giannotti	sì
Grandinetti	assente
Luchetti	no
Martoni	no
Massi Gentiloni Silveri	sì
Melappioni	assente
Minardi	assente
Mollaroli	no
Moruzzi	no
Novelli	sì
Pistarelli	sì
Procaccini	no
Ricci Andrea	assente
Ricci Giuseppe	no
Rocchi	assente
Romagnoli	sì
Secchiaroli	no
Silenzi	no
Spacca	no
Tontini	no
Trenta	sì
Viventi	assente
Agostini	no

Amagliani	assente
Amati	no
Ascoli	no

*(Il Consiglio non approva)*

PRESIDENTE. Emendamento n. 3. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio non approva)*

Emendamento n. 4. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio non approva)*

Emendamento n. 5. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio non approva)*

Emendamento n. 6. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio non approva)*

Pongo in votazione il primo ordine del giorno a firma Amati, Silenzi, Franceschetti, Avenali, Tontini e altri.

Ha la parola il consigliere Amati.

SILVANA AMATI. L'ora e tarda e tutti abbiamo la consapevolezza della valenza di un impegno del Consiglio rispetto all'importanza di intervenire seriamente per quanto riguarda le difficoltà della A/14. Tanti colleghi hanno parlato di questa che è una vera emergenza e che non può essere ulteriormente rinviata. Siamo consapevoli che un ordine del giorno ha un peso relativo, e vorrei per questo spiegare a chi parlava di un atto ciclostilato, quando si faceva riferimento all'ordine del giorno da noi votato l'8 febbraio 2000, che noi vorremmo che gli ordini del giorno avessero un peso maggiore, vorremmo che quest'aula e la nostra Giunta riuscissero a far seguire sempre più alle parole i fatti e vorremmo anche che rispetto alle vere emergenze del territorio ci fosse un impegno forte. Ecco perché il Consiglio deve svolgere

un'azione di controllo anche rispetto alle indicazioni che vengono dagli ordini del giorno.

Ci piacerebbe sapere che cosa è stato fatto rispetto all'impegno che all'unanimità votammo nel febbraio del 2000. Vorremmo inoltre che ci fosse un impegno forte di questo Consiglio e del nostro Governo regionale perché si arrivi alla risoluzione, finalmente, del problema della A/14. E' vero che sono passati molti anni, è vero che i finanziamenti prevedibili saranno moltissimi, ma è anche vero che in quarant'anni la strada è rimasta la stessa mentre è decuplicata la presenza delle auto: tutti hanno parlato di "camionabile" e tutti sanno del tributo di sangue quotidiano. Non è possibile che lo sviluppo di questa regione si arresti a Rimini nord con la terza corsia ferma lì e che non vi sia un impegno serio delle forze politiche, pur nelle difficoltà finanziarie, politiche e anche di comprensione.

Diceva l'assessore Agostini che non sa se sia utile riaprire la discussione su quello che serve. Io credo che sia utile trovare e mettere in atto una soluzione credibile e non ulteriori parole. Per questo chiedo il voto sull'ordine del giorno rispetto all'emergenza A/14.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno.

*(Il Consiglio approva)*

Ordine del giorno n. 2 a firma Favia, Ciccioli e Viventi. C'è un emendamento a firma Massi, che pongo in votazione.

*(Il Consiglio non approva)*

Pongo in votazione l'ordine del giorno n. 2.

*(Il Consiglio non approva)*

*(Alcuni consiglieri dei gruppi di minoranza escono dall'aula)*

SILVANA AMATI. Chiedo la parola sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVANA AMATI. Vorrei comprendere se esiste una possibilità, avendo lavorato tutto il giorno, affinché questo atto possa arrivare a una conclusione prima che si verificano situazioni che non lo consentano. Chiedo quindi una sospensione per riunire i gruppi di maggioranza.

PRESIDENTE. Quando viene richiesta una sospensione da parte di un gruppo viene normalmente accolta, quindi sospendo i lavori per dieci minuti.

**La seduta, sospesa alle 20,45,  
riprende alle 21**

PRESIDENTE. Ordine del giorno n. 3. Ha la parola il consigliere Amati.

SILVANA AMATI. E' a tutti noto che l'asse attrezzato di Ancona non è un problema locale ma un problema regionale, perché la valenza del porto, dell'interporto, di tutto quello che gravità intorno alla complessa viabilità della città di Ancona è a tutti noto essere elemento regionale. E' impensabile che non si trovino finanziamenti utili a risolvere questa questione, ed è altrettanto evidente che un voto del Consiglio regionale su un ordine del giorno in tal senso potrà essere fondamentale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno.

*(Il Consiglio approva)*

Ordine del giorno n. 4 a firma Giannotti. Ha la parola il consigliere Giannotti.

ROBERTO GIANNOTTI. Non so se vi è dato di conoscere la situazione della statale Flaminia n. 3. Questa superstrada si interrompe e c'è un chilometro ancora in condizioni pre-costruzione. L'ordine del giorno intende soltanto impegnare la Giunta regionale ad una sensibilità su questo problema e a recepire le richieste degli enti locali ad assumere iniziative in questo senso. Non coinvolge il piano triennale, è un impegno politico che il Consiglio regionale assume. Credo che non scandalizzi nessuno

ed è sulla falsariga degli altri ordini del giorno già approvati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno.

*(Il Consiglio approva)*

Ordine del giorno n. 5 a firma Favia, Ciccio, Cesaroni e Novelli. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Ordine del giorno n. 6. Ad avviso della presidenza questo ordine del giorno non è ammissibile, perché ripropone sostanzialmente il testo di un emendamento già respinto, quindi chiedo al consigliere Pistarelli che ne è presentatore, se insiste.

FABIO PISTARELLI. Insisto, Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo all'Assemblea se pronunciarsi circa l'ammissibilità o meno dell'ordine del giorno. Pongo in votazione la richiesta di ammissione.

*(Il Consiglio approva)*

Pongo in votazione l'ordine del giorno n. 6.

*(Il Consiglio approva)*

Pongo in votazione la proposta di atto amministrativo. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il consigliere Giannotti.

ROBERTO GIANNOTTI. Credo che a conclusione di questo dibattito alcune riflessioni possano essere fatte.

Credo innanzitutto che alcune pecche siano state riprese e sottolineate in maniera adeguata dai consiglieri del nostro gruppo, in modo particolare il consigliere Ceroni ha posto il problema del metodo: una proposta non accompagnata da una seria analisi delle problematiche relative alla viabilità marchigiana e da riferimenti precisi rispetto al piano regio-

nale della viabilità; una fretta eccessiva nella predisposizione e nell'esame dello strumento, con il paradosso di una scarsa attenzione, all'inizio di questa seduta, al punto da farci pensare, speriamo in maniera infondata, alla difficoltà della maggioranza nell'approvare questo strumento che, al di là degli errori che contiene, rappresentava comunque un segnale importante per la comunità marchigiana.

L'altro aspetto, che fra l'altro mi sembra sia stato richiamato con molta proprietà, riguarda la contraddittorietà della posizione espressa dalla maggioranza. Ho sentito il consigliere Franceschetti parlare di inutilità del gesto che oggi compiamo rispetto alla potestà decisionale dell'Anas, quindi di un ruolo marginale del Consiglio regionale; ho sentito il consigliere Silenzi parlare di incapacità delle opposizioni di presentare in Consiglio un progetto, una proposta alternativa a quella della maggioranza, così come ho sentito l'assessore Agostini parlare di innovazione procedurale, quindi di un fatto nuovo, significativo, importante. Non so a quale di queste tesi debba dare credito, ma rimane un fatto: anche il dibattito di oggi ha manifestato la mancanza di un progetto organico da parte dell'Esecutivo regionale e della maggioranza sui problemi della viabilità marchigiana. Anche questo progetto è solamente una sintesi politica che cerca di tenere nel debito conto il peso elettorale dei partiti della maggioranza e le diverse spinte che rispetto ad esso sono emerse.

La proposta coglie — questo va detto — l'esigenza di affrontare alcune emergenze della regione. Anche qui è completamente fuori luogo il trionfalismo dell'assessore ai trasporti quando ha parlato di risposta esauriente alle problematiche di viabilità delle Marche, però è indubbio che almeno alcuni nodi vengono sciolti. Mi riferisco in particolare al nodo della bretella che viene affrontato in maniera radicale ed esaustiva, mi riferisco anche al problema del casello di Sant'Elpidio a Mare che in qualche modo trova un punto di riferimento importante nello strumento che questa sera ci apprestiamo a votare. Credo che da questo punto di vista si debba dire che c'è ancora molto da fare verso la strada del riequilibrio territoriale delle Marche, come l'assessore ai trasporti citava.

E' stato detto con molta proprietà da diversi colleghi, anche esponenti della maggioranza, che esiste il problema del completamento dell'asse attrezzato di Ancona, esiste il problema della variante di Filottrano, esistono alcune cose particolari che debbono trovare un riferimento puntuale nei lavori del Consiglio regionale, così come sono state poste alcune questioni importanti che credo debbano trovare un riferimento. Mi riferisco agli ordini del giorno presentati sull'adeguamento della rete autostradale, mi riferisco ad una questione rimasta esclusa da questo dibattito, quella delle pedemontane, cioè di una scelta di fondo compiuta dalle precedenti Giunte regionali che non mi sento di contestare o di relegare nel dimenticatoio. C'è il problema di una responsabilità da esercitare rispetto alla grande incombenza relativa al possibile trasferimento delle competenze delle strade statali, rispetto al quale, credo, la Regione si è attrezzata adeguatamente, come oggi. C'è il problema posto con proprietà dal collega Trenta rispetto a un tavolo di concertazione che coinvolga le Regioni del centro-Italia rispetto alle problematiche della viabilità.

In sostanza questa proposta non soddisfa, non corrisponde in maniera adeguata alla situazione complessiva della regione, comunque contiene un tasso di sufficienza che va riconosciuto. Da qui la decisione del gruppo di Forza Italia di una astensione costruttiva che vuol essere anche un gesto di responsabilità. Noi crediamo che non si risolvano gli importanti problemi della nostra regione con fughe in avanti ma con una considerazione oggettiva sul possibile. La scelta che compiamo questa sera è quella — l'abbiamo dimostrato rimanendo in aula e affrontando l'esito della votazione, qualunque sia — di un gesto di responsabilità perché i problemi della nostra regione possano essere affrontati con serietà.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gasperi.

GILBERTO GASPERI. Vorrei far presente che per quanto riguarda il traforo della Guinza su cui ho presentato un emendamento, capisco che vi possano essere delle perplessità o delle

situazioni che differiscono rispetto al regolamento. Ne prendo atto, ma non è neanche giusto che vengano ripresentati, in questo accordo fatto in modo abbastanza convulso, non tanto gli emendamenti o gli ordini del giorno che sono stati respinti bensì vengono presentati emendamenti completamente nuovi, ordini del giorno completamente nuovi che non erano stati nemmeno discussi precedentemente, i quali ordini del giorno od emendamenti non erano stati portati all'attenzione di tutti i consiglieri. Pertanto mi astengo, ma ritengo sia giusto che questa cosa rimanga registrata.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Trenta.

UMBERTO TRENTA. Credevo di avere contribuito ad una discussione costruttiva qual è stata, che però ha avuto un finale veramente interessante. Una cosa debbo dirvela. Ritengo che il problema sia stato comunque affrontato come Consiglio regionale: ognuno di noi si guardi nella propria coscienza di uomini politici e se questo è l'andare avanti futuro speriamo che i pareri che noi andremo a dare scaturiscano prima da una discussione vera sui temi che ci interessano. Se ci guardiamo intorno la desolazione è tale e tanta che a quest'ora mi viene spontaneo dal cuore chiedere scusa a chi ci ha assistito e che mi auguro non esprima pareri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di atto amministrativo n. 20.

*(Il Consiglio approva)*

### **Ordini del giorno della seduta**

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il consigliere Avenali sull'ordine dei lavori. Ne ha facoltà.

FERDINANDO AVENALI. Chiedo al Consiglio di approvare la legge n. 2 che è composta da un solo articolo, possibilmente senza discussione.

---

VII LEGISLATURA – SEDUTA N. 13 DEL 20 SETTEMBRE 2000 (pomeridiana)

---

PRESIDENTE. C'è una nuova richiesta del consigliere Avenali di votare la proposta di legge n. 2. Se c'è la disponibilità unanime dell'aula...

CARLO CICCIOLO. Abbiamo bisogno di discutere.

PRESIDENTE. La richiesta del consigliere Avenali, pertanto, non può essere accolta.

La seduta è tolta.

**La seduta termina alle 21,20**

---

*IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO*  
(DOTT. GINEVRA GAVAZZI)

---

*L'ESTENSORE DEL RESOCONTO*  
(RENATO BONETTI)