

## RESOCONTO INTEGRALE

57.

### SEDUTA DI MERCOLEDI' 26 SETTEMBRE 2001

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LUIGI MINARDI

#### INDICE

Proposta di atto amministrativo (Votazione): «Art. 3 della l.r. 17/79, così come modificato dall'art. 19 della l.r. 46/92. Programma regionale delle opere pubbliche per il biennio 2000-2001» <i>Giunta (52)</i> .....	p. 3	«Terza corsia A/14» <i>Pistarelli (83)</i> «Lavori di realizzazione della terza corsia sulla A/14 nel tratto romagnolo — Iniziative della Regione per chiedere il prolungamento dei lavori al tratto marchigiano» <i>Giannotti, Brini, Ceroni, Cesaroni, Favia, Grandinetti e Trenta (89)</i> .....	p. 10
Riesame della deliberazione legislativa: «Norme in materia di organizzazione e di personale della Regione» .....	p. 3	Mozione (Discussione e votazione proposta di risoluzione): «Situazione Enel Marche» <i>Procaccini e Martoni (135)</i> .....	p. 30
Mozioni (Discussione e votazione): «Funzionalità dell'autostrada A/14 e problematiche connesse al trasferimento del traffico pesante della SS/16 alla predetta A/124» <i>Castelli (17)</i> «Funzionalità della A/14 Ancona Sud-San Benedetto del Tronto» <i>Brini, Ceroni, Favia, Grandinetti e Trenta (39)</i>		Mozione (Discussione e votazione proposta di risoluzione): «Situazione università di Macerata — Facoltà di scienze della formazione» <i>Pistarelli, Brini, Grandinetti e Massi (115)</i> .....	p. 33

---

VII LEGISLATURA — SEDUTA N. 57 DEL 26 SETTEMBRE 2001 (*antimeridiana*)

---

**La seduta inizia alle 10,40**

Proposta di atto amministrativo (Votazione):

**«Art. 3 della l.r. 17/79, così come modificato dall'art. 19 della l.r. 46/92. Programma regionale delle opere pubbliche per il biennio 2000-2001» Giunta (52)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 52, ad iniziativa della Giunta. La discussione generale e le dichiarazioni di voto sono già avvenute. Pongo in votazione l'atto.

*(Il Consiglio approva)*

Riesame della deliberazione legislativa: **«Norme in materia di organizzazione e di personale della Regione»**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il riesame della deliberazione legislativa: «Norme in materia di organizzazione e di personale della Regione». Se siete d'accordo, potremmo

passare subito alla votazione, dando per lette le relazioni.

Ha la parola il relatore di maggioranza, consigliere Luchetti.

MARCO LUCHETTI. Il Governo ha rinviato la legge di organizzazione degli uffici e della struttura, sollevando alcuni punti che, sostanzialmente, non inficiano assolutamente l'impianto complessivo della strutturazione che la legge dà alla nuova organizzazione degli uffici, ma solleva solo alcune problematiche normative sui criteri di accesso e sui criteri di reclutamento di parte della dirigenza. Sono punti che attengono ai requisiti — parlo dell'art. 26 — che dovrebbero essere richiesti per l'accesso alla qualifica di dirigenti a coloro che provengono da esperienze di carattere privato. La minoranza voleva cambiare la normativa esistente circa la possibilità di far accedere dall'esterno non solamente coloro che avessero cinque anni di esperienza nella qualifica dirigenziale ma anche coloro che avessero avuto l'esperienza dei cinque anni in una carriera inferiore, cioè nella carriera dei quadri. Questo è stato eccepito dal Governo, dopodiché con l'art. 26 si era introdotta una norma che era collegata a una novità sostanziale di accesso alla qualifica dirigenziale dall'interno, permettendo, a coloro che avessero avuto una abilita-

zione specifica, di poter accedere alla carriera dirigenziale, con una riserva del 50%+1, riguardante chi avesse una abilitazione specifica legata ad un corso di formazione. Nel caso che si fosse reso vacante un solo posto nella qualifica dirigenziale, questo posto la Giunta regionale avrebbe dovuto metterlo a disposizione di coloro che avevano questa abilitazione. Questo per quanto riguarda l'art. 26.

L'altra questione che è stata eccepita è la possibilità di reclutare dall'esterno sempre personale dirigente, in una percentuale del 15%. Faccio presente che due di queste normative erano già presenti nell'ordinamento. Noi non abbiamo fatto altro che confermare la normativa esistente della legge 30, cioè la legge che è stata approvata nel 1990. Sostanzialmente il Governo ci fa rimettere in discussione una normativa che durava già da dieci anni. Dal punto di vista della legittimità ci sarebbe da dire qualche cosa, nel senso che questo richiamarsi pedissequamente al Dpr 29 e seguenti che disciplina tutta la nuova realtà dirigenziale, per quanto ci riguarda poteva anche, in questo caso, essere superato non solo da un consolidato esistente nella nostra legislazione, ma anche per una scelta autonoma del Consiglio regionale.

La Giunta si è fatta carico di verificare con il Governo questa puntualizzazione che è stata fatta sulla legge, abbiamo trovato la possibilità di interlocuzione anche con il Ministero competente e abbiamo trovato una formulazione che accoglie in parte le osservazioni del Governo e pertanto la Commissione propone una modifica dell'art. 26 al punto b), accettando di ripristinare il criterio dei cinque anni di esperienza in qualifica dirigenziale per chi proviene dall'esterno, si sopprime il comma 5 che dava la possibilità del 50%+1 di copertura dei posti resisi vacanti e si modifica il comma 3 dell'articolo 28, accettando una specie di compromesso, cioè confermando sempre la possibilità di reclutamento dall'esterno per il 10%, togliendo da questo conteggio i dirigenti che giungono in Regione per mobilità.

Queste sono le norme che abbiamo discusso in Commissione, abbiamo trovato largo consenso e questo ci consente di tornare in aula per proporre queste modificazioni che dovreb-

bero consentire l'approvazione definitiva di un atto che è essenziale per la prosecuzione dell'attività regionale, in quanto è necessaria una rivisitazione profonda dell'organizzazione interna, per poter portare avanti tutti gli atti di programmazione che fin qui di sono realizzati.

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

**CARLO CICCIO.** Non condivido l'atteggiamento dell'Assemblea e del Presidente di far passare questa richiesta di variazioni da parte del Governo come una cosa di poco conto. Credo che il Governo abbia messo il punto su alcune cose di legittimità fondate, non assolutamente campate in aria o eccessivamente vincolistiche o legate più a un atteggiamento di pregiudizio che altro. In effetti alcuni articoli, alcuni passaggi erano proprio al di fuori della legislazione vigente. Cito per tutti che l'accesso alla qualifica dirigenziale riservato, per il 50% dei posti all'unità superiore, coperto attraverso concorsi riservati agli interni, era al di fuori dell'aspetto di legittimità pubblica dei concorsi. Quindi, di fatto la Commissione — e sugli articoli emendati preannuncio un voto di astensione — ha recepito quanto richiesto dal Governo. Così come l'abbassamento dal 15% al 10% del personale esterno, cioè gli incarichi conferiti all'esterno, va nella direzione di un mio emendamento che fu bocciato quando questa legge fu approvata.

Le variazioni, cioè l'art. 26 con la soppressione del comma 5, cioè la riserva dei posti al 50% all'interno e il punto b) del comma 3, rettificano in maniera corretta, secondo quanto dettano le disposizioni di legge. Così come quel limite del 15% ridotto al 10% riporta nell'ambito dell'orbita fisiologica quanto era previsto dalla legge. Però rimane un fatto centrale: se c'è una condivisione di questa legge o meno. Noi diciamo che alcuni aspetti importanti, purtroppo, non sono stati, all'epoca della prima approvazione, presi in considerazione.

Ne cito uno per tutti, per dire quanta scarsa lungimiranza c'è da parte della Giunta. Noi, in questa legge diciamo che comunque, entro una certa scadenza deve essere osservato l'iter istituzionale regolare, cioè andare in Com-

missione e poi in aula una legge di riforma per quanto riguarda i beni culturali che non saremo sicuramente in grado di approvare entro tre mesi. La stessa cosa vale per un altro passaggio, sempre relativo a questo articolo 26: gli incarichi dall'esterno devono passare, a nostro parere, attraverso un bando con una selezione pubblica, in cui sicuramente la Giunta ha discrezionalità di scelta — perché questo è corretto — permettendo ai cittadini e a chiunque abbia i titoli, le capacità, le competenze specifiche di potersi candidare a questi ruoli, in modo che vi sia una possibilità di comparazione e di confronto, sì che non si tratti di chiamate *ad hoc* per persone che fanno parte degli *entourages* politici dei dirigenti e degli assessori.

Su questi punti qualificanti non c'è nessun emendamento, ovviamente nella seduta in cui questa legge fu approvata, quella del 25 luglio non furono presi in considerazione e furono respinti. Noi manteniamo come gruppo An, ma credo complessivamente come gruppi di opposizione, un parere complessivamente negativo sulla legge, quindi ci asterremo sui tre punti emendativi, perché si tratta di un recepimento corretto, mentre voteremo contro, complessivamente, l'impianto della legge stessa.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Giannotti.

ROBERTO GIANNOTTI. Capisco che la maggioranza e il Governo regionale abbiano fretta di chiudere questa vicenda, ma a me sembra che il fatto che il Consiglio regionale sia costretto a tornare a discutere uno strumento così enfatizzato dalla Giunta, dalla maggioranza, sia indicativo. Ho letto i giornali il giorno dopo: "Grande svolta epocale", "Finalmente la Regione si è dotata di...". Tutte banalità, tutta propaganda politica. Questo provvedimento del commissario di Governo conferma la fragilità dell'impostazione di questa proposta. Dire oggi "ve l'avevamo detto" sarebbe cosa facile, però è così: ve l'avevamo detto.

Se andate a rileggere il sunto dell'intervento fatto dal sottoscritto in sede di dibattito, riscontrerete un richiamo specifico al rischio

che la legge non sarebbe passata, perché la legge era palesemente illegittima... (*Interruzione del consigliere Luchetti*). Lasci stare... Se vuole, consigliere Luchetti, questo suo ruolo di "gendarme della maggioranza" lo capisco sul piano politico, ma essendo un uomo che viene dal sindacato, forse è portato a queste esuberanze, proprio perché ha il peccato originale di avere votato e costruito una legge illegittima. Le ricordo, consigliere Luchetti, che su queste tre questioni siamo intervenuti in aula in maniera netta.

MARCO LUCHETTI. E' un emendamento vostro...

ROBERTO GIANNOTTI. Se qualche consigliere del mio gruppo ha fatto altri emendamenti è un altro paio di maniche rispetto alle tre questioni richiamate. Se lei insiste, le leggo il mio intervento, così, almeno, chiariamo questo aspetto.

Il fatto che il commissario di Governo dica che l'art. 26, comma 3, lettere a) e b) si pone in contrasto con le disposizioni recate dall'art. 28 del decreto, che espressamente definiscono requisiti diversi, è come dire che avete tentato di "fregare", rubare, prendere in giro. Da cattivi marioli siete stati presi con la mani nel sacco.

Ma ancora di più quando viene formalizzato un rilievo relativamente all'art. 26, comma 5 riguardante la previsione del 50% dei posti vacanti, dove avevate fatto un falso, vi dice il commissario di Governo., che prevede una diversa modalità di accesso alla qualifica dirigenziale.

Ma la cosa più ridicola da un certo punto di vista e più grave sul piano politico è il terzo rilievo, sul quale certamente lei non può accampare scuse o ipotizzare collusioni di sorta, quello relativo alla quota del 15%, quello relativo al tentativo di ingolfare la struttura regionale di consulenti esterni, che è la pratica quotidiana di questa Giunta. Su questo non vi faremo sconti. Ho ripreso una bellissima idea dell'assessore Cecchini ai tempi della Giunta Giampaoli-Ricci: faremo un "libro bianco" sui soldi spesi per l'attivazione di tutta una serie di consulenze e incarichi professionali inutili, che

in qualche modo delegittimano la struttura interna, il personale dipendente della Regione. Tutte cose inutili, tutte cose superflue che servono solamente, direbbe il mio amico Ceroni, a far lievitare le spese e ad aumentare il deficit della Giunta regionale su tre questioni fondamentali. Siete stati presi con le mani nel sacco e vi è stato detto che siete stati dei marioli, dei “ladroncini”, avete tentato di barare.

Questo tentativo non è avvenuto, c'è voluto l'intervento del commissario di Governo per costringerci, oggi, al rituale dell'approvazione della legge.

Rimangono, rispetto alla struttura del provvedimento, tutti i dubbi, tutte le perplessità e tutte le critiche che abbiamo espresso in sede di dibattito. Questa non è una legge di organizzazione ma un atto finalizzato solamente a soddisfare esigenze particolaristiche di alcuni dipendenti, attribuendo solo alcune posizioni di vantaggio che non incidono sulla struttura e sulla funzionalità della organizzazione complessiva della macchina regionale.

Credo che anche da queste cose si segnali lo scadimento di operatività della Giunta regionale di centro-sinistra, che si sta in qualche modo segnalando solo per una gestione del personale che è al limite del livello di guardia e su cui presto, questo Consiglio regionale, dopo i fatti gravi dell'Ersu di Urbino, dovrà essere chiamato a rispondere anche all'opinione pubblica.

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

**FAUSTO FRANCESCHETTI.** Credo che al di là della disquisizione sull'importanza o meno delle tre osservazioni che il Governo ha fatto a questa legge, si possa dire con grande certezza il contrario esatto di quanto ha adesso affermato il collega Giannotti, cioè che quella legge sull'organizzazione della dirigenza che noi abbiamo approvato in Consiglio e sulla quale il Governo ha fatto tre osservazioni, rimane nella sua interezza una legge assolutamente valida e su cui il Governo, sostanzialmente, non ha modificato niente di sostanziale, perché il tipo di organizzazione che prevediamo con quella legge è rimasto inalterato anche

dopo le osservazioni del Governo. Vorrei ricordare che la legge sull'organizzazione che abbiamo approvato prevede cose ben più importanti rispetto ai tre argomenti di cui oggi discutiamo, perché prevede un'organizzazione diversa, più moderna della struttura della Giunta regionale, prevede, come sappiamo, la dipartimentalizzazione dell'organizzazione stessa, quindi una cosa più snella, più funzionale nell'interesse della società marchigiana.

Le cose che diceva adesso Giannotti, che le osservazioni del Governo avrebbero dimostrato tutta la fragilità di questa legge, a me francamente non risultano; l'intelaiatura della legge rimane completamente identica a come l'abbiamo approvata, ed è quella la questione più importante e fondamentale. Tanto è vero che lo stesso relatore di minoranza non si è spinto fino a quanto ha fatto il presidente del gruppo di Forza Italia.

Nel merito delle osservazioni del Governo che, ripeto, non intaccano la struttura della nuova organizzazione della Giunta regionale, vorrei ricordare al collega Giannotti che una delle osservazioni riguarda l'emendamento proposto proprio dalla minoranza: quello sull'accesso alle qualifiche dirigenziali. E' quindi un'osservazione che il Governo fa su una proposta che è stata avanzata dall'opposizione che noi abbiamo accolto e che era già prevista nelle precedenti leggi regionali, credo proprio nella legge 30.

Riguardo alle altre due osservazioni: quella sul 50% era stata una introduzione che cercava di andare incontro e prestare più attenzione al personale interno. Mi meraviglia che adesso Giannotti, invece, faccia di quell'osservazione un proprio cavallo di battaglia, contraddicendo tutta una esposizione che venne fatta dall'opposizione quando discutemmo quella legge, a favore del personale interno.

Noi accogliamo queste due prime osservazioni, proprio perché sostanzialmente non incidono nella strutturazione dell'organizzazione che con questa legge stessa ci siamo dati; modifichiamo, in parte, la questione del 15%, ma sostanzialmente lasciamo la cosa inalterata, perché nella proposta iniziale prevedevamo il 15% compresa la mobilità, oggi, dopo anche un confronto con il Ministero portiamo quella

percentuale al 10%, escludendo la mobilità, quindi, pur modificando non attuiamo un grande cambiamento e credo che abbiamo fatto capire anche al Ministero che c'è una diversità tra l'organizzazione della dirigenza della nostra Regione con l'organizzazione della dirigenza a livello ministeriale, perché mentre a livello ministeriale, pur all'interno del ruolo unico ci sono, come scrive lo stesso Governo nelle proprie osservazioni, due fasce, tutti noi sappiamo che a livello di Regione abbiamo un ruolo unico regionale, quindi questo 10% che oggi prevediamo, può sicuramente accogliere la terza osservazione del Governo.

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

**GILBERTO GASPERI.** Su questo punto dell'ordine del giorno, è sufficiente andare a vedere il pasticcio che è avvenuto con il piano energetico, che ritorna di nuovo in Commissione e concerne, guarda caso, proprio gli incarichi che vengono attribuiti. Per il piano energetico, addirittura, c'è stata la necessità di dare un nuovo incarico all'università di Ancona, fermo restando che con tutto il lavoro fatto precedentemente, il piano energetico, nonostante fosse stato discusso in Commissione, dove relatore di maggioranza era D'Angelo e io ero relatore di minoranza, non è venuto in aula e adesso c'è stata una delibera di Giunta per prendere una parte di questi parametri, ma addirittura è stato dato un nuovo incarico all'università di Ancona per rifare il piano energetico che qui in aula non è mai venuto, non è stato mai approvato. Chiedo, allora, se c'è volontà di effettuare dei risparmi. Comunque si accentuano le discordanze che esistono in modo estremamente negativo, ed esistono gli estremi per vedere che qualcuno ha delle colpe per far spendere ulteriori soldi all'Amministrazione, quindi ai cittadini marchigiani.

E' logico che una cosa di questo genere implica un pasticcio, così come la differenza del 5% porta al 15% — lo Stato dice il 10% — implica una corsa da parte dei componenti della Giunta a dare incarichi — e lì c'è un accordo totale — a tutto piano, per fare solo ed

esclusivamente un percorso politico a livello personale, non di gruppo e non di Giunta.

Questo lo discuteremo nel momento in cui si ritornerà di nuovo sul piano energetico. Addirittura, un piano energetico dove non veniva nemmeno citato il biodiesel, quando è un prodotto che tra l'altro è entrato come vincolante, per il 5%, nel diesel normale. Non capisco perché non ci debba essere un senso di responsabilità nei confronti di una situazione così allarmante. In questo caso desidererei sapere cosa pensa, in merito, il presidente della Giunta.

**PRESIDENTE.** Non vi sono altre richieste di parola, quindi passiamo alla votazione degli articoli.

Articolo 1. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 2. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 3. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 4. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 5. Ha la parola il consigliere Ciccioli.

**CARLO CICCIOI.** Questo è uno di quegli articoli per i quali siamo orientati a non votare tutta la legge. La suddivisione in dipartimenti così come schematizzati non è rispondente alle esigenze della struttura regionale. Anche alcuni consiglieri di maggioranza, nel dibattito consiliare del giorno 25 luglio avevano ritenuto insufficiente questa dipartimentalizzazione. C'era l'occasione di ritoccarla, si è detto che si andava a ritoccare solo le osservazioni del Governo e non c'era ridiscussione dell'intero atto: su questo ribadiamo la nostra convinzione fortemente negativa sull'articolato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 6. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 7. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 8. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 9. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 10. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 11. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 12. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 13. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 14. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 15. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 16. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 17. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 18. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 19. Ha la parola il consigliere Ciccioli.

CARLO CICCIOI. Questo è un altro articolo della legge sul quale noi abbiamo svolto una contestazione forte che ci indirizza a una valutazione complessivamente negativa della legge. Noi chiedevamo che ci fosse la possibilità di avviso con evidenza pubblica per procedere a selezioni, prima di procedere gli incarichi. La concessione di incarichi di collaborazione, la scelta di affidare studi, ricerche, collaborazioni, coordinamenti ecc. deve passare attraverso una procedura trasparente, non su segnalazione di qualcuno dall'esterno, senza una comparazione, esame di più curriculum, esame di più proposte. Mantenere il vecchio tran-tran degli incarichi di collaborazione, delle amicizie o delle proprie conoscenze ci sembra del tutto insufficiente a una nuova legge. Tra l'altro, proprio nella seduta del Consiglio dei ministri del giorno 21 settembre è stata presentata una proposta di legge nazionale a cui occorrerà qualche mese per essere approvata, ma che poi sarà legge di Stato, in cui ci sono nuove norme proprio per quanto riguarda la dirigenza, gli scambi tra amministrazioni pubbliche e private, la possibilità di svolgere dei periodi, da parte dei dirigenti pubblici nelle aziende private e viceversa, per scambio di reciproche competenze e conoscenze. Era proprio su questo quadro che noi dovevamo prevedere qualcosa di diverso.

Anche qui, diamo un voto negativo convinto a questa scrittura dell'articolo 10.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Giannotti.

ROBERTO GIANNOTTI. Accentuo quello che ha detto il collega Ciccioli: a parte l'iniziativa del Parlamento e del Governo relativamente a questa partita, il Consiglio regionale sconta un deficit di attenzione e di sensibilità istituzio-



nale rispetto al fatto che su questa materia sono depositate due proposte di legge, una del gruppo de I Democratici, una del gruppo di Forza Italia, che intendono in qualche modo introdurre criteri oggettivi per quanto concerne la scelta e soprattutto recuperare una cornice di trasparenza. Non ci sembra che la posizione della maggioranza e del Governo regionale vada invece in questa direzione. Quello che mi sconcerta è questa chiusura rispetto ad una proposta che pure c'è ed esiste. Non so per quanto tempo ancora potrete evitare di confrontarvi con questo problema, ma credo che il giudizio di condanna, il giudizio severo dei cittadini marchigiani rispetto a questi fatti di malcostume vi debba indurre a modificare la vostra posizione e a cambiare atteggiamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 19.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 20. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 21. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 22. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 23. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 24. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 25. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 26. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 27. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 28. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 29. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 30. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 31. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 32. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 33. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 34. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 35. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 36. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 37. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 38. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 39. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 40. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 41. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Articolo 42. Lo pongo in votazione.

*(Il Consiglio approva)*

Pongo in votazione la legge.

*(Il Consiglio approva)*

Mozioni (Discussione e votazione):

«**Funzionalità dell'autostrada A/14 e problematiche connesse al trasferimento del traffico pesante della SS/16 alla predetta A/124**» *Castelli (17)*

«**Funzionalità della A/14 Ancona Sud-San Benedetto del Tronto**» *Brini, Ceroni, Favia, Grandinetti e Trenta (39)*

«**Terza corsia A/14**» *Pistarelli (83)*

«**Lavori di realizzazione della terza corsia sulla A/14 nel tratto romagnolo — Iniziative della Regione per chiedere il prolungamento dei lavori al tratto marchigiano**» *Giannotti, Brini, Ceroni, Cesaroni, Favia, Grandinetti e Trenta (89)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le mozioni n. 17 del consigliere Castelli, n. 39 dei consiglieri Brini, Ceroni, Favia, Grandinetti e Trenta, n. 83 del consigliere Pistarelli e n. 89 dei consiglieri Giannotti, Brini, Ceroni, Cesaroni, Favia, Grandinetti e Trenta.

Ha la parola il consigliere Castelli per illustrare la mozione n. 17.

GUIDO CASTELLI. Le mozioni che giungono oggi in discussione hanno contenuto complementare, seppure inerente ad una medesima problematica; contenuto complementare, ma soprattutto tempi diversi, visto che la mia, in particolare, che è la prima, data 28 luglio 2000

e giunge solo oggi in discussione per motivi sui quali ci siamo già attardati più volte. Credo che sia comunque necessario che la valutazione venga fatta, e venga fatta prontamente.

La mia mozione riguardava essenzialmente la problematica della deviazione del traffico pesante. Avevo mirato la mia personale azione propositiva su questo problema, traendo spunto da una chiara previsione del Pit. Il nostro Pit, per quanto riguarda la problematica relativa al congestionamento veicolare, rimandava — uso l'imperfetto nell'auspicio che qualcosa in più sia fatto — lo studio di fattibilità relativo alla soluzione di questa problematica, alla tematica del Corridoio Adriatico, tematica che, nel momento in cui il Pit fu redatto e pensato, aveva ancora qualche pregio amministrativo, nel senso della sua auspicata conclusione e perfezionamento. In realtà sappiamo bene che lo studio di fattibilità del Corridoio Adriatico, che pure vedeva la Regione Marche titolare di una funzione di coordinamento delle Regioni del centro, è uno studio di fattibilità che è come l'araba fenice, "che vi sia o vi possa essere ciascun lo dice, ma dove sia nessun lo sa". Ma non è questo il punto; il punto è che nel momento in cui il Pil rinviava allo studio di fattibilità del Corridoio Adriatico ogni opzione strategica rispetto al congestionamento dell'autostrada, emergeva la necessità di aggiornare la valutazione strategica della regione a qualcosa di diverso dal Corridoio Adriatico. Infatti, la mia mozione in particolare impegnerebbe la Giunta regionale ad avviare la redazione di un autonomo studio di fattibilità per quelli che sono l'adeguamento e l'arretramento della A/14 nel tratto Civitanova Marche-San Benedetto del Tronto. Mi risulta che in questo senso qualcosa sia stato fatto: rimanderemo al dettaglio della replica dell'assessore questo aspetto della vicenda.

Poi ci sono state altre mozioni. Questo è un argomento talmente importante, che ha sollecitato la sensibilità di tutti. Anche mozioni che potrebbero profilare qualche margine di contraddittorietà, perché la cosa importante — leggevo un intervento su *Il Messaggero* di ieri, anche critico nei confronti dell'impostazione data sulla tematica delle grandi infrastrutture dal ministro Lunardi — è che la Regione,

inevitabilmente, dovrà esprimere una opzione precisa sulla problematica, poiché spesso e volentieri il discorso della terza corsia si profila come alternativo al discorso dell'arretramento: va da sé che se qualcuno dovesse sostenere l'arretramento in tutta la longitudine marchigiana, sarebbe perfettamente inutile auspicare la terza corsia: si fa l'una o si fa l'altra. Ma questo è un problema molto importante: la *vexata quaestio* dell'arretramento dell'autostrada, ormai da anni occupa le meningi dei politici regionali e provinciali, senza che tuttavia si sia mai avuto il coraggio di fare un'opzione chiara. Certo, nel momento in cui abbiamo letto che il precedente Governo fissava a Cattolica il termine della terza corsia, ciascuno di noi si è sentito in qualche modo vilipeso nel proprio diritto di marchigiano di vederla prolungata, ma quello che è assolutamente necessario è che finalmente una parola la Regione Marche la dica, perché non è più possibile vedere ululare all'interno della programmazione regionale, ma anche provinciale, le più disparate e fantasiose opzioni.

Qualche mese fa, come membro della quarta Commissione consiliare ho avuto il pregio di esaminare le proposte del Ptc della provincia di Ascoli Piceno, che già peraltro conoscevo come consigliere provinciale, e lì, sulla tematica dell'arretramento, un Ptc indicava e auspicava tre ipotesi diverse, contraddittorie e alternative ciascuna rispetto alle altre due. Questo la dice lunga sul fatto che le amministrazioni locali sono in profondo ritardo, soprattutto quelle cui è devoluto il compito di fare programmazione. E anche più recentemente, in occasione di un incontro che sulle infrastrutture tenemmo, su iniziativa del Mediocredito fondiario delle Marche, emerse questo dato che è assolutamente un atto d'accusa nei confronti della classe dirigente marchigiana, che in qualche modo deve necessariamente avere il coraggio di dire quali sono le linee strategiche della nostra strategia viaria sulle autostrade. Penso che sia ingeneroso accusare il Governo che da 91 giorni si è insediato nella nostra nazione, quando il ritardo fondamentale è già a livello di ipotesi strategica da parte delle Regioni e delle Province.

Il problema va affrontato, il problema,

è funestato da una serie di dati che, nella loro oggettività ci parlano di centinaia di morti e feriti che nell'ultimo quinquennio, purtroppo, si sono verificati per incidenti lungo la A/14, è il problema dei problemi. E allora, se questo è vero da un punto di vista di analisi delle strategie, vorrei che il Consiglio regionale e la Giunta in particolare, si esprimessero in maniera chiara, sia sull'opzione strategica sia sull'opportunità di aggiornare il Pit a quella che deve essere una parola detta una volta per tutte. Che il problema della terza corsia presenti costi e possibilità di attuazione estremamente delicate, soprattutto nella zona a sud di Civitanova, verso San Benedetto del Tronto è un dato, è un fatto, ma quel che è importante è che si possa con tempestività studiare quale delle opzioni deve essere una volta per tutte perseguita, abbandonando, quindi, la strategia delle opzioni miracolistiche che vengono tutte ipotizzate, tutte formulate, con il solo unico risultato di relegare agli scaffali della letteratura strategica amministrativa opzioni fatte, che spesso, però, hanno il sapore e il senso di parole dette in libertà.

Quindi, se è vero che da un lato — e ce lo dirà l'assessore Agostini — la mia mozione riguardava uno studio di fattibilità rispetto al quale mi risulta che qualcosa sia stato fatto, se non altro per accedere ai finanziamenti per lo studio — ma l'assessore Agostini ci renderà edotti dello stato dell'arte — è evidente che si profila la necessità di una riforma del Pit per quanto riguarda questo aspetto. Prima di criticare il Governo, prima di lamentare la scarsa considerazione che il piano del ministro Lunardi presenterebbe rispetto alle strategie viarie della dorsale adriatica, sarebbe, una volta per tutte, necessario chiarirsi le idee su cosa vogliamo dal ministro Lunardi, perché fintanto che ancora la Regione non avrà avuto il tempo di dire quale arretramento, quale terza corsia, quale soluzione deve considerarsi ottimale per una normalizzazione del percorso della A/14, non saremo in grado neanche di biasimare chi, ripeto, gestisce il piano delle infrastrutture — il Ministero dedicato alle infrastrutture da poco più di 20 settimane — senza avere ancora, da parte della Regione, una indicazione concreta.

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

**OTTAVIO BRINI.** Innanzitutto una precisazione, in quanto, come gruppo di Forza Italia abbiamo presentato su questa problematica due mozioni che a prima vista potrebbero sembrare due prese di posizione ben diverse. Così non è, perché sono due mozioni che hanno entrambe una loro validità, sia politica che urbanistica e anche di fattibilità. Sono due mozioni presentate molto tempo fa, addirittura la prima, con il sottoscritto primo firmatario, risale a più di un anno fa. La questione è stata posta, non perché in quel momento si è venuti a conoscenza di tale problematica, ma perché, a nostro avviso, due debbono essere le ipotesi su cui ragionare. Ecco perché abbiamo due mozioni inserite all'ordine del giorno, la 39 e la 89, con la seconda che vede Roberto Giannotti come primo firmatario.

Innanzitutto, quando si parla di terza corsia non condividiamo — non ce ne voglia l'amico Castelli — che debba partire da San Benedetto fino a Civitanova, ma deve interessare sia la parte dell'anconetano e del pesarese, fino all'ascolano. A nostro avviso questa terza corsia potrebbe creare grosse difficoltà é nella sua realizzazione, vista anche la portata delle gallerie che vi sono in questo tratto di strada.

Ecco allora il ragionamento che abbiamo fatto da più di un anno come gruppo di Forza Italia, decidendo di presentare una mozione in cui venisse presa in considerazione l'ipotesi di un arretramento della stessa A/14, non la realizzazione della terza corsia. E ci siamo messi in contrasto anche con alcune associazioni di categoria che da anni si occupano di questo problema, ma a nostro avviso non hanno approfondito dovutamente la problematica, perché realizzando solo la terza corsia si incontrerebbero grossissime difficoltà.

Una riflessione penso che sia opportuna su un problema così delicato, che ha visto, purtroppo, molti morti in questo tratto di strada e con la massima tranquillità, senza demagogia, senza strumentalizzazione pongo un problema alla vecchia Giunta. Questa riflessione ci ha permesso di farla l'assessore Agostini con un suo intervento apparso sulla stampa ieri. Diceva, fra l'altro, "Governo e autostrade non

danno segni di vita". Posso girare la domanda all'assessore, dicendo: "Dal 1995 ad oggi il Governo, non solo regionale ma anche nazionale, oltre a non avere dato segni di vita, nemmeno ha affrontato un problema così delicato, quindi la sua denuncia è un boomerang al suo Esecutivo e a quello precedente". Lei fa una denuncia seria, però non fatela a chi sta al Governo da 3-4 mesi, perché la bacchetta magica non ce l'ha nessuno. Questa voglia di delegittimare un Governo nazionale screditandolo, cercando di far capire che non riesce a governare, non dà risposte, rispetto a dei Governi della sinistra — e penso che nella storia della nostra Repubblica penso che pochi Governi abbiano avuto la possibilità di avere la stessa continuità politica e programmatica del Governo delle sinistre con Prodi, D'Alema e Amato — mi preoccupa. Voi parlate sempre di "Governo delle destre" — e quando dite questo, qualcuno ci si riempie la bocca — però un'analisi seria e corretta la dobbiamo fare su quello che non è riuscito a fare il "Governo delle sinistre", per le Marche. Abbiamo avuto ministri delle Margherita, che attualmente fa parte anche di questo Governo regionale, ministri autorevoli che hanno avuto anche delle responsabilità, con deleghe importantissime. Eppure, di questo argomento nessuno ha parlato. Non voglio strumentalizzare o essere strumentalizzato, ma voglio semplicemente evidenziare l'inefficienza, l'incapacità politico-programmatica di chi, negli ultimi cinque anni, ci ha governato o ha governato in passato l'Italia e soprattutto le Marche.

In più di un'occasione abbiamo anche fatto un plauso all'assessore Agostini che, forse con l'acqua alla gola, ha capito che ormai non c'era più tempo di rinviare e ha cercato di prendere in mano la situazione. Come tutti voi sapete, c'è anche stato un convegno importantissimo a San Benedetto che qualcuno ha definito convegno pre-elettorale, o "passerella". Vorrei sapere, conoscere, capire che cosa, da quel giorno, la Giunta regionale ha fatto, da quel mastodontico convegno costato decine e decine di milioni. Ha prodotto poco, ma è servito a fare la campagna elettorale...

**LUCIANO AGOSTINI.** Non è arrivato a una decina, di milioni...

OTTAVIO BRINI. Però, guarda caso, quel candidato sindaco ci ha perso anche le elezioni, dove ha organizzato quel convegno.

A questo punto, non possiamo incolpare chi è da quattro mesi al Governo. Per quanto ci riguarda cercheremo di fare la nostra parte, perché la regione Marche ha necessità di infrastrutture, ha necessità di opere, soprattutto di questo tratto della A/14.

Non vorrei che, come sta avvenendo per la 77, un gruppo di enti, visto il vuoto che si sta creando a livello istituzionale, tenti di sostituire l'attuale classe politica delle Marche. Già abbiamo avuto un vuoto, in passato, in cui la classe politica è stata delegittimata e, giustamente o ingiustamente, quel vuoto è stato colmato e tutti sappiamo quello che è successo negli anni 1992-93, anche se nessuno vuole riscrivere la storia politica di quegli anni. Però non vorrei che in questo momento la Fondazione Marche o altri enti si sostituissero alle istituzioni, perché noi abbiamo una grande responsabilità.

Ho letto in questi giorni, sui giornali, che per quanto riguarda un piano di fattibilità della 77 la Fondazione Marche ha messo a disposizione 500 milioni. Fa piacere vedere che enti investano su problematiche importanti per la provincia di Macerata, ma nello stesso tempo è un campanello d'allarme per la classe politica, la classe dirigente delle Marche, vedere e leggere che enti pubblici si sostituiscono alla classe politica stessa. Di risorse, seppure poche, ne abbiamo per poter fare studi di fattibilità, interventi od altro, però il ruolo del Consiglio regionale, delle Province, dei Comuni, che è importantissimo, non deve essere sostituito da alcuno, anzi noi accetteremo tutte le collaborazioni possibili per quanto ci riguarda, tutti gli interventi possibili, ma ognuno per la sua parte e per il ruolo che svolge.

Fatta questa riflessione caro assessore — lei sa quanto lo stimo, anche per la sua serietà: molto spesso capita che nessuno si assuma le responsabilità, ma lei in un paio di occasioni è stato sincero e si è assunto le responsabilità, e per questo è motivo anche di soddisfazione dialogare con lei — un anno fa abbiamo presentato la mozione 39, dando una indicazione. E ci ha fatto molto piacere che il sindaco Perazzoli,

insieme alla Giunta regionale, abbiano colto, all'epoca, lo spirito di questa iniziativa. Noi parlavamo di un arretramento della A/14 che nulla ha a che vedere con la terza corsia — per questo ho parlato di due mozioni separate che possono raggiungere lo stesso obiettivo — perché l'arretramento della A/14 secondo noi è positivo per tutti i centri della costa, in quanto l'autostrada odierna, tramite l'incremento di entrate e uscite potrebbe diventare una nuova statale, diminuendo il traffico all'interno dei centri abitati, quindi non avremmo più il problema dei Tir sull'autostrada, con centinaia e centinaia di milioni che ogni anno si spendono in modo sbagliato, a mio avviso, perché è come la coperta corta: se la allunghiamo da una parte si accorcia dall'altra, quindi spostiamo i Tir dalla strada statale e li portiamo sull'autostrada e il pericolo e l'inquinamento aumentano sull'autostrada. L'arretramento deve quindi essere consistente, in quanto è estremamente difficoltoso, oneroso e ad elevato impatto ambientale realizzare il nuovo tracciato, sia in prossimità dell'attuale autostrada sia nei crinali in prossimità della costa.

A nostro avviso la terza corsia può procurare questi problemi di impatto ambientale. Nel nostro piccolo, uno studio l'abbiamo fatto con tecnici e professionisti, a costo zero. La differenziazione con l'amico Castelli è che il nuovo tracciato debba iniziare non da Civitanova Marche, ma da Ancona sud, in quanto l'ulteriore raccordo per i due tracciati, all'interno del territorio della regione Marche risulterebbe difficile e la città non beneficerebbe della riduzione del traffico ma vi sarebbero solo ulteriori infrastrutture in un'area già densamente edificata.

Gradiremmo avere delle risposte anche alla luce di quel convegno a cui il Presidente D'Ambrosio ha partecipato, con il sindaco Perazzoli. Da un anno a questa parte, che cosa la Giunta regionale ha fatto per questo problema? E soprattutto che cosa è stato fatto nei passati cinque anni, in base alla dichiarazione che il Presidente D'Ambrosio ha fatto pochi giorni fa: "Governo e autostrade non danno segni"? Vorrei cercare di capire cos'hanno fatto, in cinque anni, la Giunta regionale e il

Governo delle sinistre per migliorare questa situazione.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Pistarelli.

FABIO PISTARELLI. La questione che oggi ci interessa, cioè il problema della viabilità principale della nostra regione, quindi il problema della arteria autostradale che non può essere slegato dal problema del piano dei trasporti marchigiano in generale, è questione che abbiamo sollevato con vari documenti, tra cui anche quello a firma del sottoscritto, già nei primi mesi dell'anno in corso. La mia mozione è del gennaio 2001 e faceva riferimento ad una comunicazione che la Società Autostrade diede a suo tempo, di completamento della terza corsia fino a Riccione-Cattolica, escludendo pertanto tutto il tratto successivo, quello marchigiano, principalmente, che è di oltre 170 chilometri e che aveva visto associazioni di categoria, enti pubblici e privati, istituzioni intervenire affinché la Società Autostrade, l'Anas, il Governo, le istituzioni locali avessero sensibilità rispetto ad un problema oggettivo, cioè quello di un carico di traffico in continuo aumento e pertanto una inadeguatezza, già oggi, della A/14, perché rispetto al volume del traffico che si riversa nella nostra arteria autostradale, la stessa è inadeguata, insufficiente e provoca dei grandi disagi. Non sono infrequenti, infatti, non solo code o rallentamenti, ma purtroppo anche incidenti. La statistica ci dice che nell'anno 2000 vi sono stati 20 morti e 453 feriti nel tratto marchigiano. Questo, naturalmente, è argomento che viene oggi portato in discussione con qualche mese di ritardo rispetto alla notizia, all'emergenza, perché nelle decisioni della Società Autostrade, nei primi mesi dell'anno 2001 si poteva intervenire e porre forte il problema.

Questo ritardo, però, non ci impedisce di fare una riflessione complessiva, generale e di indicare dei percorsi. Vorrei essere assolutamente chiaro in questa sede e vorrei che il dibattito che seguirà all'illustrazione delle nostre mozioni non fosse la solita assunzione di principi generali ed astratti, ma un'assunzione

di responsabilità da parte di questa istituzione regionale.

La chiarezza, poi l'assunzione di responsabilità. Sulla chiarezza, il problema della rete trasportistica nazionale non riguarda solo le Marche ma riguarda, in generale, una vetustà della rete viaria nazionale ed è un problema che sta per essere affrontato dal nuovo Governo con strumenti straordinari. Il ministro Lunardi ha avuto ha delega ad hoc, l'avrà anche formalmente con il piano sulle grandi infrastrutture che darà snellezza di procedure, perché siamo in una fase molto delicata dell'economia nazionale e mondiale e in questa fase non è possibile che l'Italia abbia visto e veda ancora penalizzati tanti sforzi, tante attenzioni del mondo economico per il rilancio, lo sviluppo dell'economia e delle prospettive di benessere che si deve porre, perché si pagano pedaggi molto salati. I ritardi sul sistema dei trasporti e sulla viabilità significano difficoltà ad essere competitivi in una Europa che finalmente sarà unita anche sotto un profilo di scambi — moneta unica dal primo gennaio — in un mondo sempre più globale e sempre più in concorrenza.

Questo, pertanto, è un problema generale. Il Governo nazionale lo sta affrontando con strumenti eccezionali, straordinari; noi dobbiamo fare la nostra parte nella discussione, perché se non facciamo sì che le voci che vengono dal territorio, dall'economia, dalle categorie, dai cittadini, non sono riprese e fortemente rilanciate sul tavolo nazionale con la Società Autostrade, con l'Anas, con il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, è chiaro che le scelte vedranno le Marche ancora una volta fanalino di coda. Già nel passato è stato così, perché si è parlato di alta velocità, di ammodernamento di certe infrastrutture, e se ne è parlato coinvolgendo altre Regioni e non la nostra. C'è la dorsale ovest del nostro territorio che ha avuto veramente, con l'alta velocità soprattutto, grandi possibilità di prospettiva, grandi investimenti. La nostra dorsale appenninica e la nostra dorsale adriatica hanno visto invece un progetto, il Corridoio Adriatico che sembra l'araba fenice: risorge dalle ceneri, ma ancora non è diventata realtà, è ancora chimera. Ne parliamo dal 1995 di Corridoio Adriatico, e siamo ancora allo studio di

fattibilità, che forse vedrà la luce perché sta per essere ultimato, ma dallo studio di fattibilità alle risorse necessarie per passare alla esecuzione delle opere, la distanza è ancora molta. Ma soprattutto la distanza è fatta in termini finanziari, economico-monetari, perché sapevamo che il Corridoio Adriatico doveva essere una attenzione europea da riversarsi anche nei nostri territori, mentre sappiamo che in Europa altre sono le discussioni, altre sono le strategie, anzi le strategie sono mutate, sembra che non vi sia più un interesse diretto verso i lidi e la costa italiana, ma che l'interesse si sia spostato fortemente verso la costa dalmata, Slovenia e Croazia, fino alle regioni del sud del Mediterraneo.

Le Marche devono essere in questo tavolo di discussione, di confronto. Come? Certo con un'iniziativa sinergica, che abbia, come assunzione di responsabilità, la capacità di indicare una proposta forte sulla quale chiamare a raccolta tutti i soggetti. Siamo invece nella fase in cui qualcuno dice terza corsia, qualcun altro parla di arretramento, qualcun altro ancora parla di ammodernamento: rischiamo che per i prossimi vent'anni non si farà nulla, anche perché già i tempi per appaltare un'opera, fare un progetto di massima, il progetto esecutivo, l'appalto, i canali di finanziamento si arrivi a chissà quando. Speriamo che il nuovo decreto sulle grandi infrastrutture snellisca certe procedure, però siamo di fronte a tempi biblici. Se non abbiamo neppure compattezza su una proposta forte, è chiaro che il ministro Lunardi, la Società Autostrade o l'Anas non terranno minimamente in considerazione l'esigenza, la forte esigenza, l'urgenza che vi è nelle infrastrutture viarie delle Marche, cioè un ammodernamento del proprio tessuto.

Qual è la proposta scaturita da tanti dibattiti anche recenti, da tanti confronti che abbiamo avuto tutti, maggioranza e opposizione con le categorie? Quella della terza corsia che possa proseguire per tutto il tratto marchigiano, qualcuno dice "almeno fino a Civitanova Marche", perché da Civitanova in giù ci sono problematiche di gallerie e di lavori che potrebbero costare di più. Però, la terza corsia è sicuramente una via che può essere percorsa e che può essere in grado di integrare le forze e

fare un unico progetto "forte", da portare immediatamente al tavolo nazionale.

Cosa può fare la Regione in questo senso? Sposare questa iniziativa, farne oggetto di un piano trasportistico, magari stralcio, che riveda quello che ormai è datato 1993, l'ultimo piano dei trasporti. Facciamo questa proposta forte, portiamola al confronto del Consiglio regionale immediatamente, poi a tutti i livelli chiediamo sinergie. In questo senso riusciremo forse ad entrare dentro una partita più ampia, che è quella dell'ammodernamento delle infrastrutture generali del nostro territorio nazionale.

Nell'altro senso rischiamo ancora una volta di essere buoni sì, ma ultimi. Questo l'economia marchigiana non se lo può permettere: dobbiamo fare in modo che questo non sia. La Regione ha in questo senso un ruolo importante, visto anche le deleghe che sono sempre di più e fortemente date da spendere alla Regione stessa in maniera diretta, che riguardano anche la viabilità cosiddetta "minore" ma che minore non è. Parlo delle trasversali est-ovest e parlo anche del completamento della 77 invocato per anni.

Ritengo oggi di dover salutare in maniera positiva l'interessamento di tanti enti pubblico-privati, il fatto che la Fondazione Banca Marche dia la sua disponibilità, non come una delegittimazione politica, collega Brini. Anzi, è un supporto a quella che può essere un'azione che l'istituzione deve fare, che non è stata fino ad oggi in grado di fare, ma che dovrà comunque fare in futuro, perché sul tavolo nazionale certamente ci dovranno essere le istituzioni regionali, la dirigenza politica regionale che dovrà incontrare quella nazionale, cioè non sarà demandato a tecnici il compito di realizzare certi progetti. Però a me piace che, almeno come intenzioni, ci siano soggetti anche esterni alle istituzioni che possano dare il loro contributo. Questo non lo vedo come un freno, anzi, al contrario, come una grossa possibilità. Sfruttiamo queste possibilità, ma facciamo in modo che questo Consiglio regionale chiami a raccolta tutti i soggetti su una proposta forte. Non mi pare che la proposta di risoluzione che le forze di maggioranza intendono avanzare, vada in questa direzione, perché non contiene una pro-

posta forte, si dice “si valuti”, “si veda”, “ci sono tante opzioni”. Ma questa è la discussione di sempre: siamo fermi a quello che anche dieci anni fa si diceva. La proposta di risoluzione che deve venir fuori dal dibattito di oggi, se vuol essere utile, deve essere forte, che dica “è prioritari questo”. Io indico la terza corsia perché può essere un discorso più fattibile e più realizzabile nell'immediato rispetto ad altri strumenti come l'arretramento della A/14, comunque confrontiamoci, ma usciamo fuori con una proposta forte, altrimenti al Ministero delle grandi opere infrastrutturali, al ministro Lunardi o al comparto Anas sicuramente non importerà nulla di quello di cui si sta discutendo, se giriamo intorno ai problemi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Giannotti.

ROBERTO GIANNOTTI. Sono rimasto sconcertato, l'altro giorno e sono rimasto ancora più sconcertato leggendo l'intervento dell'assessore Agostini, nel senso che questa preoccupazione che abbiamo espresso durante l'estate ma anche in questo periodo rispetto all'assenza di iniziativa della Giunta regionale sulla materia della grande viabilità, del recupero del deficit infrastrutturale della nostra regione ha raggiunto livelli ridicoli. Non debbo richiamare il fatto che, se si discute oggi — e noi avremmo voluto che fosse tanto tempo fa — dei problemi relativi alla viabilità marchigiana, con particolare riferimento alla situazione dell'autostrada, lo si deve ad una iniziativa coraggiosa del nostro consigliere Brini, che ha cominciato a richiamare con forza questa attenzione, ma alla iniziativa complessiva delle opposizioni le quali hanno richiamato la Giunta di fronte alle proprie responsabilità, sottolineando un dato di fatto, richiamando una esigenza oggettiva, senza rifugiarsi nei grandi discorsi. Ho sentito in quest'aula tanti riferimenti sul Corridoio Adriatico, sulle grandi scelte della viabilità internazionale. Purtroppo, i problemi con cui convivono i marchigiani sono molto più concreti e devono essere affrontati proprio a partire da questa concretezza. Non ci sembra che su questo piano la Giunta abbia manifestato una grande capacità di iniziativa. E che questo

sia vero viene ribadito in maniera molto serena dall'assessore Agostini il quale ha rilasciato un'intervista esemplare in fatto di modestia, per richiamare la propria insufficienza, l'insufficienza dell'Esecutivo. Partendo dal riferimento d'obbligo che né il Governo, né la Società Autostrade prestano attenzione alle Marche, poi dice chiaramente che la Giunta regionale si appresta oggi ad affrontare il problema, si appresta oggi a cominciare questo percorso per mettere sulla carta proposte, idee, progettualità per incalzare, come giusto e doveroso, chi queste scelte deve poi compierle, perché venga affrontato e sciolto il nodo della viabilità delle Marche.

Viene spontaneo chiedersi: questo giochetto paga? Fino a otto mesi fa, questa Giunta regionale non aveva questo livello di interlocuzione, questa capacità di rapporto con il Governo, non l'ha mai avuta, nemmeno quando da questa minoranza veniva denunciato l'isolamento delle Marche, nemmeno quando da questa minoranza veniva richiamato il fatto grave che la Società Autostrade aveva deciso il prolungamento della terza corsia fino a Cattolica. C'era questo ritirarsi rispetto ad un Governo amico che non doveva essere messo in difficoltà. Oggi che il Governo è cambiato, guarda caso, questa capacità di richiesta, questa voglia di diventare interlocutori del potere centrale, ormai appartiene alla quotidianità giornalistica, al punto che il Presidente D'Ambrosio non perde occasione per rilevare le inadempienze, nella Conferenza Stato-Regioni, sul terremoto, sulla viabilità. Presto ci diranno che è colpa del Governo anche la problematica relativa all'escavazione del porto di Ancona, tanto per fare un riferimento banale, che serve a farvi però capire.

I marchigiani non sono stupidi, hanno capito che se c'è un responsabile primo di questa situazione è il Governo regionale che è stato incapace, in questi anni, a formulare una proposta organica, razionale, a supportarla con una progettualità, a diventare interlocutore dei Governi — quello di centro-sinistra ieri e quello di centro-destra oggi — per avere quello che è dovuto. E soprattutto richiamare, certo attraverso un ruolo del Governo, la Società Autostrade a farsi carico della situazione.



Non so quanti di voi hanno usato l'autostrada nel periodo estivo. Il tratto da Ancona a Rimini è stato per due mesi intransitabile. Io che ho avuto la sfortuna di partecipare ad una manifestazione politico-culturale a Rimini, nel periodo dal 20 al 30 agosto, vi dico che il tempo medio di percorrenza Pesaro-Rimini era di tre ore. Non è possibile che una Regione si faccia calpestare nei propri diritti in questo modo, Presidente. Lei dovrebbe, domani, andare davanti alla sede della Società Autostrade e incatenarsi al portone per sottolineare la gravità di questo fatto. Non è possibile che si possa consentire una cosa di questo genere.

E allora, diventa veramente una strumentalità questo atteggiamento, anche se, come ho avuto modo di dire questa mattina sui quotidiani locali all'ex assessore regionale alla sanità Mascioni: certo, anche i comunisti o i post-comunisti possono convertirsi. Il sen. Mascioni, che per anni ha chiesto nella mia città di fare l'ospedale a Villa Fastiggi prima, spendendo 15 miliardi per un progetto mai utilizzato che la Giunta regionale spero non voglia pagare, 100 miliardi per fare l'ospedale a Muraglia che non si fa più, ieri ha detto "facciamo il nuovo ospedale dove stanno le caserme", una proposta, guarda caso, fatta vent'anni fa dalla Democrazia cristiana. Anche oggi siamo di fronte a una situazione di questo genere.

Comunque, prendo atto che finalmente Agostini e D'Ambrosio hanno capito che bisogna camminare svelti per recuperare questi ritardi, hanno capito che le opposizioni avevano messo in piedi una giusta sollecitazione, hanno capito che i marchigiani pretendono una diversa considerazione e hanno finalmente preso coscienza che occorre sviluppare una autorevole iniziativa in questo senso.

Se non c'è un tentativo di strumentalità, se non c'è una volontà di sfruttare strumentalmente questa cosa, certo che da parte dell'opposizione non può che esserci una disponibilità a lavorare insieme alla maggioranza per raggiungere questo obiettivo di miglioramento complessivo dell'assetto della grande viabilità nelle Marche, a partire dal problema della A/14 che è un problema oggettivo. Il senso del nostro documento è proprio questo: affrontare radicalmente questo problema, non demandando

ad altri, come previsto in questo documento molto povero e molto riduttivo, la responsabilità di individuare, ma cercando di capire.

Per esempio, credo che il Presidente della mia Provincia abbia detto una sciocchezza e abbia dimostrato il suo basso profilo amministrativo nel proporre l'arretramento dell'autostrada in provincia di Pesaro. Credo che sia una sciocchezza, credo che Uccielli abbia detto una sciocchezza e credo che il problema della provincia di Pesaro sia, oggi, la realizzazione della terza corsia, per quello che riguarda l'assetto della A/14. Altro problema è quello della parte sud della regione, dove sono stati sottolineati problemi diversi. Rispetto a questo ci deve essere non un richiamo generico ma una sua capacità progettuale, assessore Agostini, che deve essere accompagnata da una autorevole iniziativa della presidenza della Giunta, per richiamare tutti a fare il loro mestiere, ma soprattutto per richiamare tutti a rispettare i marchigiani, perché qui è un problema di rispetto della vita di tanti concittadini, e io credo che su questo piano, se camminerete forte e bene, l'opposizione di questo Consiglio regionale camminerà con voi per raggiungere questo risultato.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere D'Angelo.

PIETRO D'ANGELO. Voglio iniziare l'intervento da dove l'ha concluso il collega Giannotti, il quale fa appello a un impegno della regione per risolvere le problematiche relative alla viabilità e al traffico in particolare, però va detto, carissimo Giannotti, che non ci può essere nessun tipo di azione sinergica per risolvere questo problema, se gli interventi, ancora una volta, sono prettamente demagogici.

Le responsabilità della Giunta regionale. Non voglio fare l'avvocato difensore della Giunta regionale, ma va detto che il progetto europeo di Corridoio Adriatico per affrontare la viabilità e lo spostamento delle merci dal centro Europa verso il sud e l'est, era un intervento che mirava al riequilibrio dei vettori di trasporto, e la Regione Marche è stata la Regione-guida delle sette Regioni adriatiche che erano

coinvolte nel progetto di riequilibrio dei vettori di trasporto, alias “Corridoio Adriatico”.

Ebbene, non vedo come si possa demagogicamente accusare il Consiglio regionale di latitanza su questo problema. Il problema vero è che la tematica della viabilità non può essere relegata ad un fatto locale; la tematica della viabilità e del trasporto è globale, nazionale ed europea. Non può, una Regione, risolvere, da sola, un problema come quello della viabilità, soprattutto in un contesto come quello italiano, dove esiste il triste primato di merci trasportate su gomma in Europa, e questa regione ha il primato, in Italia, sotto lo stesso aspetto (più dell’80% di trasporto merci su gomma). E’ indispensabile che venga attuato il piano nazionale dei trasporti. Non è sufficiente un intervento esclusivo sulla terza corsia o sull’arretramento di un tratto dell’autostrada, perché se il trend di aumento degli automezzi e del trasporto merci e persone sarà lo stesso, tra venti anni si urlerà per la quarta, la quinta e la sesta corsia. E’ chiaro che, contestualmente ad interventi di sicurezza sulla A/14 che sono indispensabili — perché la A/14 è diventata una camionabile — deve essere portato avanti il discorso del riequilibrio dei vettori di trasporto, delle cosiddette “autostrade di mare”, così come chiamate dal piano nazionale dei trasporti. E questo è un intervento del Governo nazionale, consigliere Giannotti, non della Regione Marche, perché il riequilibrio dei vettori di trasporto — lo sollecitavo anche quando al Governo c’erano le sinistre — è un problema che va affrontato dal Governo nazionale, non può essere risolto a livello locale. Il progetto di Corridoio Adriatico si è perso strada facendo, perché in Europa si è preferito privilegiare altro tipo di intervento, cioè i collegamenti diretti centro-est Europa, dimenticando, erroneamente, lo spostamento verso sud e verso l’est attraverso il cabotaggio.

Il Corridoio Adriatico diceva già, di fatto, che il problema era quello del riequilibrio dei vettori di trasporto. Gli interventi erano mirati ad allargare le gallerie ferroviarie per permettere quello spostamento che altrove avviene in Europa, di camion che nei lunghi tragitti vengono trasportati attraverso rotaia, senza perdere posti di lavoro, senza incidere

sull’economia. Interventi di potenziamento del cabotaggio: l’Italia è una penisola e in Europa, guarda caso, è l’ultimo Paese, in percentuale, nel trasporto di merci attraverso cabotaggio.

Questa risoluzione cerca di affrontare la messa in sicurezza della A/14 attraverso interventi a bassissimo impatto ambientale, come può essere una terza corsia, ma per il sud delle Marche la terza corsia è impossibile, perché i nostri amministratori di venti-trent’anni fa fecero quella “bellissima” — nel senso di “terrificante” — scelta, di progettare e avallare un’autostrada panoramica a mezza collina, dove la collina è a quattrocento metri dal mare, deturpando da un punto di vista ambientale, danneggiando da un punto di vista economico e turistico, danneggiando da un punto di vista idrogeologico. In Abruzzo, dove gli amministratori erano più attenti, la A/14 passa molto più arretrata rispetto alla costa, in riferimento al tratto marchigiano, quindi hanno salvaguardato l’economia, l’ambiente e dato sviluppo all’entroterra. Questo “regalo” lo dobbiamo ad amministratori poco attenti, non so se di destra o sinistra.

L’ultimo tratto della nostra regione, da un punto di vista tecnico difficilmente potrebbe prevedere una terza corsia che vada a sventrare le colline che degradano a mare. In quel caso bisogna prevedere un arretramento dell’autostrada, ma sulla Mezzina, che possa servire anche da collegamento tra Ascoli e Teramo, quindi impedire il proliferare di strade. Non ritengo costruttivo che si passi contestualmente a costruire “Mezzine”, arretramenti di autostrade, la Ascoli-Teramo da tempo progettata. E’ indispensabile un intervento unico che possa soddisfare tutte queste esigenze, senza cospargere di asfalto l’entroterra marchigiano.

Per concludere, ad un’affermazione fatta dal collega Giannotti voglio rispondere che il precedente Governo, attraverso il suo ministro dei lavori pubblici Nesi più volte è venuto nella nostra regione per vedere come affrontare alcune problematiche e voglio ricordare ancora che il ruolo della nostra Regione è stato determinante nell’apertura del casello autostradale di Grottammare e non solo, ma anche di quello di Alba Adriatica che era finito ma non funzionale per le stesse motivazioni per le quali non si

realizzava il casello di Grottammare, cioè la Società Autostrade voleva avere garanzie sulla possibilità di gestire l'arretramento dell'autostrada da Civitanova a Giulianova, per cui tutti gli interventi non vedevano la loro funzionalità appunto per questa mancanza di accordo. Ebbene, lì c'è stato un ruolo importante della Regione, della quarta Commissione, anche del sottoscritto che ha stimolato sistematicamente affinché questa problematica del casello, che andava a incidere sulla viabilità in generale, sulla viabilità della statale 16, fosse affrontata e risolta.

Se vogliamo cercare di risolvere i problemi della viabilità di questa regione non facciamo demagogia, collega Giannotti, ma tutti insieme vediamo, attraverso interventi di carattere nazionale e di carattere locale, senza sparare accuse a destra e sinistra, quali possano essere le forme migliori per arrivare a dare più sicurezza ai cittadini marchigiani e salvaguardare l'ambiente.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciccioni.

CARLO CICCIONI. Ci troviamo a discutere di un problema che è stato tante volte affrontato in questo Consiglio regionale, ma di fatto i nodi ad esso sottesi non sono stati mai sciolti. La proposta di risoluzione presentata dai gruppi della maggioranza è veramente una cosa che non ha né capo né coda, perché praticamente pone il problema e non dà soluzioni, anzi mette tutte insieme le soluzioni: terza corsia, arretramento, statale 16 ecc. Credo che ci dobbiamo porre il problema dello stato dei fatti e cercare di intravedere, almeno, qualche soluzione. Comincerò col dire le cose sgradevoli.

Ogni estate contiamo i morti sulla A/14 e, di riflesso, sulle strade che in essa si immettono. Incidenti e perdita di competitività, perché quando ci sono code di chilometri e chilometri sui nostri tratti autostradali, c'è sicuramente il rischio altissimo di incidenti. Vorrei ricordare che i sindacati degli autotrasportatori, hanno fatto un documento sulla pericolosità del tratto marchigiano della A/14. Ma c'è anche un problema di perdita di competitività fortissimo. Nelle ore in cui nel porto di Ancona coincidono

più traghetti, c'è un blocco assoluto dell'ingresso o dell'uscita autostradale, con problemi che si ripercuotono su tutto il traffico. Addirittura diventa impossibile transitare nella corsia della superstrada verso Fabriano, perché è completamente intasata dagli autoarticolati, Tir, auto di turisti che portano al seguito gommoni, barche e via di seguito. E' quindi un problema estremamente grosso, insieme all'altra cosa sgradevole, il Corridoio Adriatico. Il Corridoio Adriatico è stato un mito per un certo periodo di tempo. Oggi è affossato, non ha più nessuna possibilità di essere realizzato secondo le strategie europee.

Non prendere atto di questo è una grave miopia politica, significa pensare che può andare avanti un progetto che, viceversa, non troverà finanziamenti. Ormai il Corridoio Adriatico è un fatto teorico e non più un fatto di progettazione strutturale e di prospettive, perché il corridoio che passa a livello europeo è quello che va ai Balcani, quello che scavalca il Danubio. Questo vogliono gli Stati centrali dell'Europa, la Germania in particolare, perché, paradossalmente, la pace nei Balcani ha portato al rafforzamento della linea transdanubiana e l'affossamento del Corridoio Adriatico. E' chiaro che la pace nei Balcani è un fatto estremamente positivo, ma sta facendo decollare tutti i progetti di quella viabilità.

Se il Corridoio Adriatico non c'è, se noi ci troviamo in una situazione di grave insicurezza, di perdita di competitività dobbiamo dare una risposta. Questa risposta non è stata data dal vecchio Governo, perché negli ultimi anni non è stata fatta alcuna scelta, non è stato fatto niente. Purtroppo — e qui parlo di noi — anche il nuovo Governo non ha messo le Marche, per colpa nostra, al centro dei progetti, perché non c'è una richiesta specifica forte da parte della comunità regionale e delle sue istituzioni, se non le solite proteste che giustamente i Comuni costieri fanno, per le condizioni di viabilità e di vita per il passaggio del traffico automobilistico.

Se andiamo nella direzione di un progetto minimale — ed è quello più affrontabile possibile — dobbiamo concentrare tutti i nostri sforzi sulla terza corsia. Condivido il discorso dell'impatto ambientale: la terza corsia, soprat-

tutto in alcuni passaggi, creerebbe forti problemi d'impatto ambientale, perché si tratterebbe di appesantire ulteriormente l'area litoranea di un ulteriore allargamento di viabilità, congestione e in alcuni casi problemi enormi: pensiamo al passaggio in galleria di Grottammare, così come ad altri punti e passaggi della nostra viabilità. Però, dal punto di vista dei costi la terza corsia è possibile. Se la Regione si pone il problema di farsi carico di premere fortemente sul nuovo Governo e se c'è un'intesa bipartisan tra maggioranza e opposizione in questa Assemblea per sostenere un progetto di questo tipo, forse possiamo riuscire a ottenere dei fondi, per stralci, per affrontare il problema. Se invece vogliamo fare un discorso di fondo, il discorso sano sarebbe quello di spostare l'autostrada, declassare l'attuale A/14 a viabilità statale e andare a monte. Questo però implica un investimento di molte migliaia di miliardi, un investimento centrale per il Governo dello Stato, una delle grandi opere pubbliche da realizzare in Italia. In questi giorni è stata approvata, finalmente, la variante di valico dell'Appennino nell'autostrada Firenze-Bologna che è diventato tema centrale dello Stato, quindi anche su questo progetto si investa e si concentrino le risorse.

Se riuscissimo a far sì che la viabilità marchigiana diventi tema nazionale, allora la richiesta del nuovo tracciato autostradale avrebbe un significato politico. Se diventasse un fatto regionale non ci sarebbero assolutamente le condizioni per ottenere stanziamenti di alcune migliaia di miliardi per cambiare il tracciato. L'unico percorso possibile è allora quello della terza corsia. Si tratta di intervenire per stralci, per tratte, cercando di partire da quelle attualmente più pericolose, quelle che attualmente hanno il maggior indice di morti, di feriti e di incidenti in questo periodo e fare un discorso minore, residuale, però un discorso che, oggettivamente, è fattibile già da subito attraverso delle richieste precise. Problemi che si pongono.

Secondo me, le Marche hanno perso una grande occasione trent'anni fa, quando le opere pubbliche, anche se attraverso meccanismi discutibili, di corruzione ed altro venivano realizzate. All'epoca in cui, nell'Abruzzo Natali

e Gaspari facevano le autostrade e imponevano al Governo nazionale grandi investimenti, nelle Marche il leader marchigiano della politica di allora Forlani non si occupava di queste cose e quindi nelle Marche, né lui né altri della sinistra democristiana hanno mai realizzato investimenti forti.

Quindi, pur con tutti i limiti e con tutte le critiche, alcune opere pubbliche venivano realizzate perché c'era minore coscienza ambientale, quindi sono stati fatti anche scempi, ma le opere sono state realizzate; c'era un meccanismo per cui i lavori, quando partivano partivano, perché le aziende avevano la forza lobbistica di farsi finanziare, quindi, alla fine, le costruzioni andavano avanti. Oggi lo stesso meccanismo non è riproducibile, quindi o la Regione Marche — questa Assemblea — riesce a trovare la forza politica per una richiesta estremamente forte e trasversale, oppure non possiamo far altro che chiedere — e questo è ugualmente molto importante, però residuale — di migliorare le singole tratte, di migliorare i caselli. C'è un problema di almeno un paio di caselli in più da realizzare, uno chiesto anche nell'ultimo piano decennale Anas, quello di Porto Sant'Elpidio, che decongestionerebbe una zona. Ci sono delle situazioni di ritocchi che possono migliorare un po' le cose, c'è la necessità assoluta, in alcune tratte, di realizzare fin da subito la terza corsia, perché con i lavori di manutenzione continui nella nostra A/14 non si viaggia a doppia corsia ma, per molti mesi dell'anno, a corsia unica. Una cosa di cui dobbiamo prendere atto, perché continuamente i lavori di manutenzione interrompono il flusso dei veicoli.

Credo che la proposta di risoluzione proposta dalla maggioranza sia veramente insufficiente, sia una cosa che non serve, non c'è scritto niente. A cosa serve un documento in cui si dice tutto e il contrario di tutto? Fermiamoci un attimo, facciamo un approfondimento serio, corretto. Questo chiedono gli imprenditori, perché quando siamo stati convocati dagli imprenditori, ormai poco tempo fa, subito dopo l'elezione di questo nuovo Consiglio regionale, la viabilità era il tema numero uno che richiedevano al nuovo Consiglio. Quindi, al di là degli schieramenti cerchiamo di farci carico di un problema che ci compete e compete la

rappresentanza della regione presso il nuovo Governo nazionale.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Trenta.

UMBERTO TRENTA. Alcune riflessioni sulla protesta-proposta. Capisco che ci sono state difficoltà passate, presenti e ce ne saranno sicuramente di future.

Al collega D'Angelo dico che è facile ricordare trent'anni di amministrazione passata, però non è tutto lì il male: sugli errori di alcuni, altri hanno fatto poi le proprie fortune.

Al collega Ciccioli ricordo alcuni passaggi politici importanti. Il *nodo dolens* è sempre il vecchio governo Dc, che forse ha la grande colpa di non aver saputo cogliere la novità del momento, altrimenti le seconde, terze, quarte file, me compreso, non sarebbero state sedute in questo scranno. Dopo la necessaria autocritica, passiamo alla proposta.

Non posso non ricordare al mio capogruppo e al mio vice capogruppo, che abbiamo visto qui transitare grossi calibri del Governo, e debbo dire che il nostro candidato Presidente alla Regione, comunque aveva un suo programma. Noi l'abbiamo fortemente detto, sia in campagna elettorale sia dopo. Io ritengo di non avere ancora concluso la campagna elettorale, perché il progetto-principe è quello di sedere al posto del nostro Presidente D'Ambrosio alle prossime consultazioni regionali.

Quando si parla di infrastrutture — e qui vengo agli errori passati, a quelli presenti e a quelli che mi sembra si prospettino per il futuro — bisogna capire che un progetto serio non può non tener conto della complessa, nuova realtà amministrativa di una Italia che è entrata in Europa. Se continuiamo a guardare un foglio di carta scritto e siamo presbiteri, lo avviciniamo e non vediamo niente, ma se ai miopi lo allontaniamo, peggio che andar di notte. Eppure, su quel foglio di carta c'è scritto il progetto futuro. Quindi, non ostiniamoci a fare una sterile protesta, insieme lavoriamo — qui mi rifaccio a quello che ieri è successo in aula e che ha portato all'abbandono di questa minoranza, che io chiamo "opposizione", che non vede

riconosciuto il momento progettuale perché non ci si dà la possibilità di entrare in merito alla progettazione — quella che dovrebbe essere la regione Marche all'interno di una macroregione quale è Italia centrale. Non dobbiamo parlare più di Corridoio Adriatico, ma parliamo di Italia, ombelico del mondo, nella realtà che guarda verso l'Africa e verso l'oriente.

Lavoriamo insieme su un programma serio, mettiamo dentro il *project financing*, creiamo una struttura che sia un'agenzia che dia possibilità di ricerca di fondi e che porti dentro i privati ad investire anche su opere minime nei comuni minimi. Questo significa che tutto quello che ieri era così carente nei quattro miliardi che dovrebbero poi attivare l'interesse delle amministrazioni, venga visto in un'area vasta, ma si parli di una Italia, di una Regione Marche che guardino all'Europa. Questo significa riparlare del tanto decantato Corridoio Adriatico che oggi è superato dagli eventi di crisi internazionale. Se noi non cresciamo, come settima legislatura, e se rimaniamo in questo sterile dibattito senza far scaturire una proposta progettuale seria e vera, significa che il sud e il nord della regione saranno sempre, tra di loro, in disparità di significati e di peso politico, ma soprattutto la regione Marche, con 1.350.000 abitanti non avrà mai la forza politica di imprimere certe proposizioni a livello governativo. Ecco perché siamo stati dimenticati. Quando il mio presidente disegnava l'Italia nel progetto non vedeva la regione Marche, ma non la vedeva perché nessuno è stato in grado di fargliela notare, come peso politico. E allora, dobbiamo supplire a questo nostro gap iniziale con una proposta intelligente che nasca dal dibattito fatto insieme, in quest'aula di Consiglio.

Presidente D'Ambrosio, mi auguro di ascoltare dalla sua replica una condivisione. Siccome parlo da professionista, mi rendo conto che tante volte è facile disegnare sulla carta, ma quel tracciato sulla carta ha poi un costo economico sulla comunità. Lavoriamo insieme per questo, e dalla protesta passiamo alla proposta.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Giuseppe Ricci.

GIUSEPPE RICCI. Il mio sarà un intervento piuttosto breve, per richiamare quest'aula a una discussione sul problema della viabilità delle Marche, problema che più volte abbiamo sollevato ma che non può esaurirsi in una disquisizione tecnica su quella che potrebbe essere la soluzione migliore circa la possibilità di utilizzazione dell'autostrada A/14. Le Marche scontano un ritardo grave, complessivamente, nel settore delle infrastrutture, in modo particolare nel settore viario, ci sono stati diversi pronunciamenti anche da parte di quest'aula consiliare, ma non siamo riusciti ad avere adeguata considerazione — storicamente, e non in tempi recenti più che in tempi remoti — sulla possibilità di creare un adeguato sistema viario. Oggi torniamo con una discussione su una mozione che riguarda il miglioramento della viabilità sull'autostrada 14 e sulla statale 16 "Adriatica". Essendoci alla fine le conclusioni dell'assessore ai trasporti, vorrei che ci fosse anche un richiamo più generale a quella che è la possibilità di interloquire con il Governo nazionale su un piano di interventi che lo stesso Governo aveva annunciato e che ha confermato come intendimento prioritario relativo alla organizzazione del sistema delle infrastrutture del Paese, per capire se in questa interlocuzione con il Governo c'è la possibilità che le Marche recuperino il gap che in passato è stato a nostro sfavore.

Non ho segnali granché positivi in questo senso, però è chiaro che se il messaggio parte in maniera forte e unitaria da quest'aula consiliare, non cercando di attribuire responsabilità e colpe, né meriti e vantaggi, credo che ci sarà una maggiore attenzione da parte dell'interlocutore principale che è il Governo nazionale. Essendo previsto un piano d'investimenti piuttosto significativo nel Paese, ritengo che su questo piano d'investimenti le Marche debbano trovare adeguata considerazione. Ecco il perché di una risoluzione che viene presentata dai gruppi di maggioranza, che non entra ne merito tecnico, per stabilire se è preferibile la terza corsia sulla A/14 o l'arretramento. Anche perché sappiamo che oggettivamente la terza corsia sulla A/14 non potrebbe essere realizzata per l'intero tracciato. Non è un problema di Grottammare, come è stato detto, è un problema che sarebbe

assolutamente irrealizzabile per tutto il tratto che va da Porto San Giorgio a San Benedetto del Tronto. Sono gallerie che si susseguono una rispetto all'altra. Quindi, non è così semplicistico il ragionamento, è chiaro che occorre valutare e un discorso d'impatto ambientale — su questo siamo perfettamente d'accordo — e quali sono le tecniche, dal punto di vista costruttivo, che consentono la realizzazione di un'arteria più ampia e scorrevole, occorre valutare gli impedimenti dal punto di vista della reale situazione strutturale, per dare una risposta in questo senso. Ecco perché la nostra risoluzione è una proposta aperta che deve essere valutata dal punto di vista tecnico e deve essere valutata tenendo conto delle risorse finanziarie che il Governo potrà mettere a disposizione.

Però non volevo fermarmi esclusivamente al discorso del miglioramento viario della A/14: c'è un problema che riguarda la strada statale 16 "Adriatica", c'è un problema di inquinamento delle città costiere che ormai diventa sempre più insostenibile, che non riusciamo a risolvere con le soluzioni-tampone del periodo estivo, dirottando il traffico pesante sulla A/14, dobbiamo cercare di aumentare il numero degli svincoli autostradali, anche per consentire che il traffico locale possa trovare, con un deflusso sull'autostrada, una via alternativa rispetto alla percorrenza sulla A/14. In questo senso voglio ricordare che nel Pit questa Regione ha indicato come priorità assoluta, rispetto agli svincoli che dovevano essere realizzati, il casello stradale di Porto Sant'Elpidio, liberando quindi tutta l'area costiera a nord della provincia picena, da un inquinamento fortissimo, consentendo un by-pass rispetto alla strada statale 16 "Adriatica".

Ma ci sono altre strade, ci sono le strade di grande percorrenza viaria, ci sono la strada statale Valdichienti, c'è la Fano-Grosseto, ci sono strade che rientrano da sempre nei programmi della Regione come strade che debbono avere una attenzione particolare da parte del Governo per i finanziamenti. Mi auguro quindi che ci sia una risposta corale da parte di quest'aula consiliare, per dire al Governo che la Regione Marche vuole essere presa in considerazione perché deve offrire servizi alle grandi vitalità imprenditoriali che esistono nella no-

stra regione, deve offrire servizi ai cittadini marchigiani che comunque si avvalgono del traffico stradale e autostradale di questa regione, non ultime da considerare le strade che oggi sono trasferite alla competenza regionale, le ex strade statali, le strade che precedentemente venivano gestite e governate dall'Anas per conto dello Stato e che oggi devono essere gestite e governate dalla Regione e per trasferimento delle competenze dalle Regioni alle Province. E' chiaro che occorre avere un quadro complessivo, su queste ultime occorrerà un'azione concertata fra l'Amministrazione regionale e quella delle Province della nostra regione, per stabilire anche quali possano essere le condizioni per migliorare questa viabilità senza progetti faraonici, consentendo però, in tempi rapidi e brevi, utilizzando delle risorse che saranno trasferite dall'Anas, dei miglioramenti alle strade statali 210 Faleriense e 433 Valdaso, ex statali, oggi regionali rispetto ad una programmazione che deve vedere, nell'immediato, un progetto che consenta di usufruire di questa strade, creando carreggiate che siano effettivamente percorribili e vivibili ed evitando quello che è stato, negli anni passati, un calvario che su queste strade si è verificato, con incidenti che hanno superato di gran lunga, e purtroppo con tante vittime, le medie che si realizzano in altre strade, a dimostrazione della difficoltà a garantire un deflusso ordinario del traffico su queste strade ex statali che oggi sono affidate alla nostra attenzione.

Ecco qual è il significato profondo di questa nostra proposta di risoluzione, ecco quale dovrebbe essere il messaggio con il quale dovremmo chiudere questa discussione, impegnando le forze politiche che sono al Governo in questo momento, ma impegnando le forze politiche che governano questa Regione a far sì che ci sia un messaggio forte nei confronti del ministro per le infrastrutture, per far capire che la regione Marche non vuole essere negletta e dimenticata, ma vuole attenzione e merita attenzione come tutte le altre regioni d'Italia.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gasperi.

GILBERTO GASPERI. Gli interventi su

una problematica così elevata e che tocca da vicino sia i cittadini marchigiani, sia le amministrazioni, sia i rappresentanti delle istituzioni, pongono, se non altro, dei quesiti. Il primo è questo: qual è la linea della Giunta regionale su questo problema della A/14? Non si può iniziare o procedere a una discussione, altrimenti sarebbe un'affermazione quale quella che spesso fanno i cittadini: che qui in Consiglio si fanno chiacchiere e non si verificano i fatti.

Una amministrazione confermata per la seconda volta, ha il dovere, in modo particolare su una problematica come quella della A/14, di far conoscere qual è la sua linea per risolvere questo problema.

Le scelte, come prima ho sentito dagli interventi di alcuni colleghi, dovevano avvenire 20-30 anni fa, però, per lo meno possiamo dire che allora cercavano di dare una nuova risoluzione che oggi si è dimostrata veramente assurda, perché è impensabile che una penisola come l'Italia, toccata per tre quarti del suo territorio dal mare, abbia risolto i problemi della viabilità solo ed esclusivamente su gomma, cosa che non si può dire dei tempi passati.

E allora diventa facile sentire qui delle disquisizioni che parlino di fare o non fare la terza corsia o uno spostamento dell'autostrada, oppure, addirittura, sentire la problematica del Corridoio Adriatico, che io definirei "sottoscala adriatico".

Io feci un intervento nella precedente legislatura, chiedendo all'allora assessore ai trasporti notizie di ciò che era stato discusso in Croazia quando l'assessore alloggiava nello stesso albergo in cui era presente il responsabile — un italiano — di quella società inglese che aveva avuto la progettazione della Transdanubiana, perché la realtà del Corridoio Adriatico è questa: tutto è stato spostato, con gli interessi, alla Transdanubiana. Quindi, noi dovremmo andare a chiedere quali sono stati gli accordi e quali sono state le combinazioni, perché del Corridoio Adriatico si può dire tutto, ma non si può certamente dire che si è iniziata la procedura, che si è iniziato qualcosa per renderlo possibile.

Così come oggi è assurdo dire che è più

giusta la scelta della terza corsia o di spostare il tracciato autostradale a monte.

La terza corsia, che potrebbe essere la cosa più facile in alcune parti del territorio marchigiano, diventa quasi assurdamente impossibile nel territorio del pesarese che per la maggior parte percorre il lembo delle città, sia con sopraelevate sia in galleria. Altrettanto dicasi nella parte del centro-sud della nostra regione.

Il problema è quello di andare a chiedere alle Amministrazioni locali che sono state rette e sono tuttora dello stesso colore di quella regionale, quali sono state le scelte urbanistiche affinché non si verificasse quello che si è verificato. E' troppo comodo dire "declassiamo l'autostrada e spostiamola più a nord": in quale posizione? Questo, per demandare al Governo o ad altre istituzioni la risoluzione di un problema che le stesse Amministrazioni hanno reso assurdamente impossibile superare.

E allora, siccome dal 1995 c'è questa Giunta che guida la Regione Marche, è indispensabile che ci faccia conoscere con esattezza quali sono le scelte, in modo tale che su queste scelte che possono essere condivise o meno dalla minoranza, si lavori assieme, altrimenti vengono fuori le problematiche che sono state sempre tipiche di una certa colorazione politica la quale, quando non risolveva i propri problemi, nelle Amministrazioni comunali o provinciali li demandava alla Regione e nell'Amministrazione regionale allo Stato. Oggi diventa assurdo demandare allo Stato ciò che non è stato fatto come scelta per risolvere una problematica di questo genere.

E' lo stesso discorso che si può spostare sul problema delle opere pubbliche nell'ambito del territorio di Pesaro. L'assessore Melappioni, nell'incontro che ha fatto in provincia di Pesaro sulle problematiche della sanità, non ha fatto altro, invece che affrontare un problema, che riportarlo in forma dialettica, cosa che può essere di competenza di un consigliere ma non di un assessore, soprattutto di un consigliere che potrebbe essere all'opposizione, perché già un consigliere di maggioranza dovrebbe avere una responsabilità di governo per indicare quali sono le scelte o quali sono le risoluzioni.

L'assessore Melappioni, affrontando il

problema dell'azienda ospedaliera di Pesaro, ha sostenuto addirittura la tesi di un ospedale unico tra Pesaro e Fano.

MARCO LUCHETTI. Lungo la A/14...

GILBERTO GASPERI. No, fuori della A/14. Tu li conosci molto bene, perché fai parte di quel gruppo politico che ha sempre governato e molte problematiche le ha risolte, ma tante non le ha risolte 30-40 anni fa. Infatti, mi dovresti dire perché avete scelto il trasporto su gomma, dando benefici alla famiglia Agnelli, mentre si poteva benissimo scegliere il trasporto su mare, facendo beneficiare qualche altro personaggio.

In pratica, quali sono i programmi per poter risolvere questo problema dell'ospedale? Se si lancia l'idea senza dire dove sono i fondi, quali sono i programmi, quali sono gli studi, è come per il discorso che avviene oggi per la A/14. E' assurdo andare a disquisire, dicendo "il trasporto lo faremo non più su gomma ma su rotaia, risolvendo alcuni problemi". C'è però una realtà: il trasporto su rotaia non può essere fatto, perché in galleria i vettori di grosse dimensioni non passano. Quindi, responsabilità ci sono, ma non possiamo fare qui un rimpallo dicendo "vogliamo sapere quali sono le scelte di questo Governo". E' normale che lo chiederemo, ma visto che siamo un governo regionale, visto che ieri abbiamo votato all'unanimità una legge nella quale ci assumiamo l'onere di essere deputati di questa Regione, dobbiamo per forza risolvere anche un problema, o per lo meno indicare le più probabili soluzioni che possano tranquillamente essere una soluzione rispetto a un problema così vasto. Non possiamo assolutamente continuare ad andare avanti su queste problematiche, continuando ad assistere a dei massacri, all'impossibilità di avere un trasporto veloce, continuando a vedere le uscite dai caselli autostradali, che sono realmente caselli con una mancanza assoluta di parcheggi, di segnaletiche. Assumiamoci questa responsabilità, cerchiamo di risolvere il problema in modo più concreto, in modo collettivo, ma andiamo almeno a vedere quali sono le indicazioni che dà il Governo di questa Regione.



PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Procaccini.

CESARE PROCACCINI. I richiami alla questione morale riferiti a questa maggioranza, è ovvio sono del tutto fuori luogo, sia per l'oggi sia per il passato ed anche per il futuro, per cui chi li fa dovrebbe stare attento, visti i fatti delle Marche.

Per quanto riguarda l'oggetto, mi pare di capire che si guarda più a una polemica retrospettiva e non già alla situazione che ci è dinanzi e che dobbiamo risolvere. Credo infatti che l'impegno di questa Giunta, di quelle precedenti, ma oserei dire di tutto il Consiglio regionale su questa questione delle infrastrutture, è stato molto serio e puntuale e si è mosso su tre questioni. In primo luogo il piano strategico nazionale, in secondo luogo l'accordo istituzionale di programma per la ricostruzione del terremoto e in terzo luogo il piano dell'Anas. Dentro questi tre filoni sono state previste — in alcuni casi realizzati, in altri in corso di finanziamento e in altri ancora in corso di progettazione — importanti infrastrutture. Basti pensare all'asse strategico attrezzato che collega il porto di Ancona alla viabilità del capoluogo, una infrastruttura che servirà a tutte le Marche. Sempre per quanto riguarda il piano strategico nazionale, vorrei ricordare che sono in corso di appalto ulteriori tratti della Fano-Grosseto, per non parlare della statale 77 oltre Muccia, della 76 fino a Fabriano e del finanziamento, in parte, della progettazione, quindi anche di una realizzazione, non lunga, della Pedemontana o, meglio ancora, della statale "Muccese" che collegherà Fabriano e il suo distretto industriale con Serravalle di Chienti, passando per Camerino.

Per quanto riguarda la questione della ferrovia, che il dibattito, tranne alcuni interventi, ha sottovalutato, in realtà è in fase di consegna dei lavori di un tratto che va da Montecarotto verso Fabriano, per il raddoppio da Ancona ad Orte. Quindi le cose non sono ferme all'anno zero, colleghi consiglieri, si tratta di definirle meglio, di assumerne le priorità e di continuare, come è stato fatto con la previsione e, in parte, il finanziamento della "Salaria", su questo aspetto. mettere in antagonismo i territori anche per quanto riguarda la viabilità, sarebbe devastante

per le Marche, perché le Marche perderebbero rispetto ad una politica che ha già perso nel passato. Chi guarda indietro, colleghi consiglieri — gran parte dei quali oggi, per necessità, avete cambiato anche sigla e nome — deve sapere che quella politica è stata sconfitta, proprio perché le realizzazioni avvenivano non in base alle necessità ma in base ai rapporti politici di forza che allora c'erano in questa o in quella regione. Vogliamo continuare ancora su questa strada?

Mi pare — questo breve intervento serve anche come dichiarazione di voto sulle mozioni — che il documento presentato dalla maggioranza è di grande equilibrio e tiene conto anche di una correttezza istituzionale che non scarica le colpe per responsabilità e ritardi che pure ci sono sul nuovo Governo, bensì intravede, senza schematismi, alcune necessità e alcune priorità: quella, innanzitutto, di decongestionare il traffico.

Vi sarebbe molto da discutere su queste necessità e sulle possibilità finanziarie, ma non ne abbiamo il tempo. Oppure fare una riflessione se non sia il caso di fare anche una inversione di tendenza su un modello di sviluppo più sostenibile anche per le Marche, cioè prevedere innanzitutto investimenti più cospicui, molto più cospicui sulla ferrovia, molto più cospicui sul mare per il trasporto delle merci e non solo ma, più in generale, una rivistazione che altri Paesi dell'Europa e del mondo stanno facendo sul modello di sviluppo basato sull'automobile.

Sono questi rilevanti, che oggi non possiamo affrontare nella loro interezza. Per questo il gruppo dei Comunisti italiani sosterrà la mozione della maggioranza, perché essa raccoglie queste necessità, indica queste prospettive con equilibrio e con serietà.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Franceschetti.

FAUSTO FRANCESCHETTI. E' senz'altro positivo che oggi ritorniamo a discutere di un problema così importante a seguito di alcune mozioni che sono state presentate dall'opposizione e anche di una risoluzione di maggioranza che, voglio dire subito, è tutt'altro

che generica e indefinita come qualche consigliere dell'opposizione ha voluto dire.

Dico anche che ognuno di noi in qualche modo deve avere un minimo di memoria, non chiedo neanche storica perché forse sarebbe troppo, ma almeno degli ultimi atti che abbiamo discusso su questo problema nel recente passato. Voglio rimanere soltanto a quelli più recenti. Noi abbiamo affrontato questo, ma, credo in maniera molto concreta, sia nella precedente legislatura, a conclusione di quella legislatura, sia in apertura della nuova, con l'approvazione di due ordini del giorno pressoché all'unanimità, nonostante fossero stati proposti dalla maggioranza. Voglio ricordare questi due atti. Il primo nel febbraio del 2000, in cui noi Consiglio regionale impegnavamo la Giunta a compiere degli studi di fattibilità riguardo la questione del potenziamento dell'autostrada nel tratto marchigiano, e su questo alcuni passi avanti sono stati fatti. Abbiamo discusso e approvato questo ordine del giorno in occasione della discussione sul piano d'inquadramento territoriale. Il secondo nel settembre 2000, quindi un anno fa: un ordine del giorno che impegnava la Giunta a farsi promotrice, nei confronti del Governo italiano — nel 2000 c'era ancora il Governo di centro-sinistra, quindi abbiamo assunto una posizione d'intervento nei confronti del Governo italiano di allora — affinché il potenziamento e l'ammodernamento della A/14 rientrasse nelle scelte prioritarie della grande viabilità a livello nazionale. Questo lo dico per ricordare alla memoria di ognuno di noi quello che è stato e per dire anche che non c'è nessuna sottovalutazione da parte nostra, né nessun timore ad affrontare un tema che mi pare tutti indichiamo come una priorità per questa nostra regione.

Quindi, per noi maggioranza, per noi democratici di sinistra, il problema del potenziamento della terza corsia sulla A/14 è una priorità, anche se questo non può portarci a dimenticare altre questioni che riguardano il Corridoio Adriatico e altri settori del trasporto sia delle persone che delle merci, che debbono avere la necessaria attenzione, come per esempio il problema del potenziamento della ferrovia o del trasporto via mare.

Sulle ragioni di questa priorità non ag-

giungo altro, concordo con quello che è stato detto. La questione della A/14 è diventata una priorità per la mole di traffico sempre crescente. Non vorrei dimenticare, da questo punto di vista, il rapporto stretto che c'è tra il potenziamento dell'autostrada e il problema sempre più esplosivo della statale 16 che pone problemi seri per quanto riguarda l'inquinamento, la vivibilità di città importanti della nostra regione e, da ultimo, ma non certo per ordine d'importanza, riguardo la pericolosità che la percorrenza della A/14 ha dimostrato in questi ultimi anni, con l'alta percentuale di incidenti che in essa si sono registrati, soprattutto nella parte sud.

Credo che sia quindi importante che noi discutiamo di queste cose. Penso che possiamo anche trovare una risoluzione unitaria, perché i problemi che poniamo tutti sono problemi pressoché identici. Ritengo che la risoluzione che abbiamo presentato, sia da questo punto di vista non la più generica come è stato detto, ma la più completa e anche la più seria, perché in essa affrontiamo due punti essenziali: uno è il problema del rapporto con il Governo e con la società autostrade. Con la nostra risoluzione noi chiediamo un intervento di priorità, sia per quanto riguarda la progettazione sia per quanto riguarda il reperimento delle risorse necessarie ad affrontare questo tema senza entrare più di tanto nel merito delle scelte tecnico-progettuali. Da questo punto di vista, oggi non ci sono più alibi per alcuno, neanche per quella che in questo Consiglio regionale è l'opposizione che invece governa a livello nazionale, perché in questo Consiglio noi misureremo l'impegno concreto del Governo di centro-destra su questi temi, sapendo che le premesse, per le Marche, non sono certo incoraggianti, poiché, come è stato qui affermato anche da parte di qualche esponente della Casa delle libertà, il programma che voi avete presentato per quanto riguarda il Governo nazionale non prevede assolutamente niente per le Marche, quindi misureremo l'atteggiamento del Governo nazionale e, state pur tranquilli, faremo fino in fondo la nostra parte per fare in modo che le Marche non vengano dimenticate rispetto agli interventi per le grandi infrastrutture.

L'altra questione riguarda il secondo

punto della nostra risoluzione, che è un impegno concreto che il Consiglio regionale rivolge alla Giunta per predisporre una proposta concreta sulla programmazione degli interventi sulla A/14, da fare all'interno del programma generale delle infrastrutture che la Giunta stessa sta già predisponendo, quindi un impegno concreto, nel merito, per definire quali soluzioni noi diamo, come Regione Marche, per adeguare e potenziare la A/14 sulla base di studi tecnici progettuali che ci dicano dove è possibile fare la terza corsia, dove è necessario intervenire con altre soluzioni, in particolare con arretramenti della stessa autostrada, soprattutto in tratti dove la presenza di cavalcavia e soprattutto di tunnel rende oggettivamente difficile, non dico impossibile, l'attraversamento di quei tratti con la terza corsia. Ma lo dobbiamo fare sulla base di studi di progetti, di una verifica sui costi e sull'impatto ambientale che queste soluzioni comporteranno.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Agostini.

LUCIANO AGOSTINI. Vorrei fare alcune considerazioni molto brevi, partendo da una premessa verso alcuni consiglieri, in particolare quelli dell'opposizione.

Penso che in politica ci sia un tempo per fare la propaganda e la campagna elettorale e un tempo per assumersi le responsabilità politiche che derivano dalle elezioni. Credo che non si possa stare sui grandi problemi delle Marche sempre e in continua campagna elettorale. Non c'è responsabilità se non si affronta, in una discussione di merito, la questione vera dei problemi ma si cerca di rimbalzare le proprie responsabilità dall'uno all'altro.

Vorrei entrare ora nel merito delle questioni, per poi tornare all'accusa-principe che ci è stata fatta, quella di scaricare le nostre responsabilità sui livelli di Governo centrale, facendo un ragionamento non di propaganda politica, ma un ragionamento politico che mi ha indotto a rispondere in quella maniera alla domanda fatta dal giornalista.

Ritengo importante che nel dare soluzione a una problematica così grande come quella della A/14 si contemperino alcuni elementi.

Intanto sapere che su quell'autostrada dobbiamo dare una risposta all'economia marchigiana, quindi alle imprese, alla produzione, al sistema economico e produttivo. Dobbiamo dare una risposta di carattere ambientale ai cittadini per quanto riguarda l'eccessivo ingolfamento della statale 16 e l'eccessiva incidentalità della A/14. nel trovare le soluzioni, dobbiamo tener presente anche quelle che impattino meno con l'ambiente e che possano contemperare sviluppo e infrastrutture in maniera sostenibile.

Ritengo che il problema della A/14 non possa essere banalizzato nel trovare una soluzione progettuale all'interno di una risoluzione consiliare. E bene ha fatto, la maggioranza, a dare alcune indicazioni di carattere generale e a dare mandato alla Giunta di definire nel dettaglio, con alcuni studi di carattere progettuale, quali possono essere le indicazioni di merito più importanti.

Abbiamo svolto un ruolo, caro Giannotti, non è vero che non abbiamo fatto niente dal 1995, perché se il Corridoio Adriatico è un contenitore che deve essere riempito di contenuti, la Regione Marche, a partire dal precedente Governo regionale, si è impegnata molto nel costruire alcune ipotesi percorribili all'interno del Corridoio Adriatico. Fermo restando anche la riconferma di questo impegno che nel 2000, subito dopo le elezioni il Presidente D'Ambrosio ha ripreso scrivendo al ministro Bersani e facendo in modo di rimettere alcuni elementi importanti del Corridoio Adriatico dentro il piano generale dei trasporti che è lo strumento concreto a cui è arrivato il precedente Governo del centro-sinistra, e su quello le Marche hanno dato il proprio contributo svolgendo un ruolo e mettendo dentro alcuni elementi preponderanti del Corridoio Adriatico stesso.

Così come noi pensiamo di affrontare il nodo della viabilità e delle infrastrutture non concentrando solo ed esclusivamente sull'aspetto del sistema di trasporto su gomma, ma puntando molto sull'intermodalità. E allora, come si può non dire qual è stato l'investimento fatto sul porto, sull'aeroporto, come si può tacere che si è svolto un importante ruolo sull'interporto, che oggi riprende in maniera concreta la propria possibilità di trovare soluzioni? Questi sono atti concreti che in questi

cinque anni il Governo di centro-sinistra di questa Regione ha portato avanti.

Quando il sottoscritto a detto a *Il Messaggero* che il Governo deve prestare più attenzione, lo ha fatto non in virtù di un'azione di propaganda o di scarico delle responsabilità, ma sugli atti fatti che fin qui sono stati prodotti.

C'è stato uno show televisivo in cui l'attuale presidente del Consiglio dei ministri ha fatto il famoso "patto con gli italiani" e ha detto qual era il programma delle infrastrutture, bypassando totalmente le Marche. E' vero o no? In questo Consiglio regionale otto mesi fa un consigliere di Forza Italia ha detto che il traforo del Cornello sarebbe stato portato a soluzione il giorno dopo che il centro-destra avesse vinto le elezioni. E' vero o no? E' vero o no che a otto mesi dall'insediamento di questo Governo gli assessori ai trasporti e alle infrastrutture regionali non sono mai stati chiamati dal ministro a interloquire con il Ministero, malgrado nel programma dei primi cento giorni vi sia l'impegno a operare in maniera cospicua sulle infrastrutture? E' vero o no? Sono fatti che possono essere puntualmente dimostrati.

Detto questo, non credo che dobbiamo cercare di fare un'azione di scarico di responsabilità, ma ognuno per il proprio ruolo e per la funzione che svolge deve cercare di costruire un progetto e un programma, avendo la possibilità di interloquire con il Governo nazionale per portare le proprie proposte. E lo stesso Presidente della Giunta ha scritto una lettera al presidente del Consiglio dei ministri per avere la possibilità di indicare le urgenze, soprattutto sul piano infrastrutturale, delle Marche, senza avere risposta.

Noi stiamo lavorando in maniera diversa dal passato, cercando di fare esperienza di una eredità pesante. Non voglio qui rifare la storia delle Marche che pure qualche consigliere, con dovizia di particolari ha richiamato, ma dobbiamo oggi confrontarci con una eredità infrastrutturale pesante, che prevede la situazione che qui è stata richiamata sulla A/14, che prevede cinque trasversali est-ovest, nessuna di esse completata, che prevede sistemi nuovi di intermodalità e di trasporto a cui dobbiamo dare risposta.

Stiamo lavorando insieme alle forze sociali, e non appena finita la fase della concertazione questo Consiglio sarà pienamente investito, ciascuno per il proprio ruolo, attraverso quella che noi abbiamo definito "possibilità di costruire un patto per le infrastrutture nelle Marche", che veda il coinvolgimento delle forze sociali per costruire un programma completo. Dentro questo programma la questione della A/14 è un punto fondamentale a cui dobbiamo dare risposte in tempi possibili, perché se pensiamo il problema della A/14 lo possiamo risolvere in quattro anni, facciamo demagogia e illudiamo i marchigiani.

Per quanto riguarda la fase di attuazione su questa direttrice, noi abbiamo insistito e siamo stati tra le Regioni protagoniste, avendo anche la direzione del gruppo di Regioni che sono state investite del progetto di Corridoio Adriatico, nella definizione di uno studio di fattibilità. Questo studio prevede che per la parte a nord della regione si proceda con la terza corsia e per la parte a sud si proceda con l'arretramento.

Qualche mese fa abbiamo fatto una richiesta al Cipe e alla Cassa depositi e prestiti per avere il finanziamento, previsto da una delibera Cipe, di un miliardo per fare uno studio di tracciato per la parte per la quale si prevede l'arretramento, siamo in attesa di finalizzare questo finanziamento e di dare il relativo incarico di studio di tracciato, tenendo sempre, come punto di riferimento, lo studio della Società Bonifica fatto sul sistema complessivo del Corridoio Adriatico.

Nel predisporre progetti di fattibilità abbiamo il dovere, consigliere Giannotti, di intersecarli con gli strumenti di programmazione delle Amministrazioni provinciali, ma credo che troveremo, così come abbiamo trovato in tutte le altre problematiche, un accordo con le Amministrazioni provinciali, così come stiamo facendo per la difficile partita costituita dal trasferimento delle strade dell'Anas a cui il consigliere Ricci faceva riferimento, una partita difficile, che le Marche hanno interpretato nella maniera più forte sotto il profilo del decentramento e della sussidiarietà, dando tutto in mano alle Province che hanno la competenza dell'assetto territoriale, la funzione anche

di svolgere un ruolo sulle strade trasferite dal Governo alle Regioni, cercando di fare una programmazione insieme alle Province per quanto riguarda le infrastrutture che vengono previste su quelle arterie attraverso il finanziamento che ci deriva dal decentramento.

Credo che questo programma, questo patto che stiamo costruendo, alla cui completa definizione arriveremo nei prossimi mesi, possa essere un momento in cui il Consiglio regionale, insieme alle forze sociali di questa regione possano trovare un punto d'intesa ed essere più forti e più coesi anche con il Governo nazionale che fino ad ora ha dimostrato poca sensibilità verso questa regione, in modo che con un programma completo si possano trovare la forza, la coesione, le risorse necessarie per risolvere i grossi problemi infrastrutturali che questa regione ha, a partire dalla A/14 su cui abbiamo consapevolezza che a nord c'è uno dei punti più forti d'ingolfamento del traffico e nella parte a sud uno dei punti di maggiore incidentalità.

Penso che attraverso questo programma che, appena concertato con le forze sociali verrà portato in Consiglio per una discussione di carattere generale, modulato su tre livelli di breve, medio e lungo termine proprio per dare concretezza a un programma generale delle infrastrutture, si possano trovare la coesione e la forza necessarie perché, nei tempi che prevederemo, si possa pensare di realizzare e risolvere il deficit infrastrutturale della nostra regione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prosecuzione della seduta.

*(Il Consiglio approva)*

Ci sono due proposte di risoluzione, una presentata dalla maggioranza e una dalla minoranza.

Pongo in votazione, secondo l'ordine di presentazione, anzitutto la mozione presentata dalla maggioranza. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il consigliere Ciccioli.

CARLO CICCIOI. Ho ascoltato la replica dell'assessore competente che è intervenuto

aggiornandoci su alcuni aspetti, per esempio quello del miliardo per quanto riguarda l'investimento per la progettualità delle varianti, però credo che il nodo di fondo sia, anzitutto, prendere atto dell'impossibilità di utilizzare lo strumento del Corridoio Adriatico per questo intervento, poi di definire rapidamente una proposta da inviare al Governo centrale. Noi abbiamo previsto addirittura 60 giorni nella nostra proposta di risoluzione, ma in realtà occorrerebbe essere anche più tempestivi, perché nei prossimi giorni verrà presentata la finanziaria che inizierà il suo iter, e sarà possibile, eventualmente, intervenire anche in quella sede con una risorsa finanziaria per andare avanti. Noi abbiamo fretta, quindi intanto definiamo l'ipotesi che poi seguirà tutto l'iter progettuale occorrente fra aspetti propedeutici e approvazioni, con autorizzazioni relative, dei vari Ministeri e Consigli, che richiederà anni.

Quindi, credo che la necessità di essere tempestivi è fondamentale. Per questo abbiamo presentato una proposta di risoluzione specifica, firmata da Alleanza nazionale, Forza Italia e Ccd, che impegna la Regione Marche su scelte precise.

La proposta di risoluzione della maggioranza è estremamente generica, una genericità incredibile. Praticamente non andiamo ad assumere alcun impegno, neanche con noi stessi, e questo è negativo.

Per questo motivo insistiamo sulla nostra proposta di risoluzione che eventualmente, se la maggioranza vuol fare propria con qualche ritocco, noi siamo disponibili, purché ci sia un documento "forte".

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Brini.

OTTAVIO BRINI. Il dibattito ha mostrato tutti i limiti della Giunta regionale e ne prendiamo atto. Anche dall'intervento dell'assessore dobbiamo registrare, nostro malgrado, questo fatto. Il problema c'era e c'è, è causa di tante morti, va affrontato e risolto immediatamente. Non ci si può dire, dopo sette anni, che le colpe devono ricadere a livello governativo, perché in questi sette anni la Giunta regionale non ha fatto niente di concreto e di positivo, altrimenti

oggi non ci troveremmo a discutere questo problema. La dimostrazione sta nelle varie mozioni, perché è importante quello che diceva Franceschetti, che ci sono state mozioni votate all'unanimità, ma mentre si votavano all'unanimità queste mozioni c'erano costantemente dei morti sull'autostrada. Quindi la coscienza del Consiglio regionale e dei consiglieri regionali doveva essere ben diversa, perché una mozione non salva certamente le nostre coscienze.

Noi abbiamo presentato una proposta di risoluzione insieme ad An e a Ccd, non ci tireremo indietro, assumeremo tutte le nostre responsabilità come un fatto serio, di fronte a limiti, difficoltà ed ostacoli che certamente ci saranno, ma saremo disposti a marciare con l'assessore Agostini anche noi. Dopo sette anni di Governo Berlusconi, se non sarà ancora stata messa una pietra, come avvenuto con il Governo delle sinistre, saremo disponibili a marciare insieme a lei, Presidente D'Ambrosio.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Franceschetti.

FAUSTO FRANCESCHETTI. Riconfermiamo la nostra risoluzione che è tutt'altro che generica, tanto è vero che l'opposizione ha sentito l'esigenza di ritirare tutte le proprie mozioni che, quelle sì, erano generiche e molto indietro, perché in due di esse si parlava ancora di studi di fattibilità, quando questo noi l'avevamo addirittura approvato nel febbraio 2000, e ha presentato una risoluzione che in qualche modo coglie le problematiche che noi avevamo posto nel nostro documento e che voi avevate eluso.

Siamo contrari alla risoluzione dell'opposizione, perché se vogliamo fare una proposta seria riguardo al potenziamento della A/14, non bastano due mesi, perché in due mesi probabilmente non faremo nessuna proposta seria, Giannotti...

ROBERTO GIANNOTTI. Questo vuol dire che non avete fatto niente.

FAUSTO FRANCESCHETTI. Quello che avete fatto l'ha spiegato l'assessore in maniera

molto precisa e puntuale. Quindi, se vogliamo fare una cosa seria dobbiamo fare uno studio altrettanto serio, utilizzando in parte anche quelli che già ci sono stati, ma facendolo con ponderatezza e utilizzando tutte le cose che sono necessarie.

Tra l'altro, nel secondo punto della mozione presentata dall'opposizione si fa riferimento alla necessità di attivarsi presso la Società Autostrade ed è scomparso il riferimento all'attivazione nei confronti del Governo, quando noi invece sappiamo che la realizzazione o meno della terza corsia sulla A/14 dipende certo dalla Società Autostrade, ma dipende soprattutto dagli investimenti che il Governo farà nel campo delle grandi infrastrutture viarie.

Quindi, noi manteniamo la nostra risoluzione, che voteremo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di risoluzione presentata dalla maggioranza.

*(Il Consiglio approva)*

Pongo in votazione la proposta di risoluzione presentata dai gruppi di minoranza.

*(Il Consiglio non approva)*

Mozione (Discussione e votazione proposta di risoluzione): «**Situazione Enel Marche**» Procaccini e Martoni (135)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 135 dei consiglieri Procaccini e Martoni. E' stata presentata una proposta di risoluzione unitaria.

Ha la parola il consigliere Procaccini.

CESARE PROCACCINI. Evito di fare una relazione, perché la proposta di risoluzione è stata sottoscritta da tutti i gruppi consiliari. Interviene sostanzialmente su due aspetti: in primo luogo sulla ristrutturazione dell'Enel e sui disservizi che ha causato nelle Marche, a partire dalla chiusura della sede interregionale Marche-Umbria e soprattutto dalla riduzione

del personale che in tre anni è diminuito di mille unità. Inoltre, il documento propone l'istituzione di un ulteriore tavolo da parte della Giunta regionale con la direzione dell'Enel per chiedere di invertire la tendenza alla diminuzione del personale e riqualificare il personale stesso, soprattutto garantendo, in maniera equa in tutto il territorio regionale, un servizio così importante come quello dell'erogazione elettrica.

Mi fermo qui, perché la discussione sarebbe lunga. Il Consiglio regionale ha più volte discusso questo problema, tuttavia registro una sottovalutazione complessiva, perché rispetto alle mozioni — l'ultima delle quali approvata all'unanimità — credo che dovremmo fare di più, tutti insieme, ma soprattutto chi ha competenze esecutive, proprio perché non può passare sotto silenzio una ristrutturazione che taglia i servizi nelle Marche e non solo.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciccioli.

CARLO CICCIOI. La proposta è stata sottoscritta dai consiglieri della Casa delle libertà, quindi condividiamo il contenuto. Pongo un problema all'attenzione di tutti: assistiamo, per *tranches*, alla spoliazione di tutta una serie di strutture: poche settimane fa abbiamo fatto un ordine del giorno sulle Poste che stanno tagliando un numero significativo di posti, l'Enel nell'arco di alcuni anni ha ridotto mille posti di lavoro, il compartimento delle Ferrovie sta perdendo funzioni e contemporaneamente personale, la Telecom ha trasferito 42 unità a Bologna nei giorni scorsi e alcuni hanno evitato il trasferimento declassandosi e passando da uffici di natura direzionale a uffici esecutivi. Esiste quindi un problema di centralità della Regione rispetto ad alcuni servizi di grande livello: comunicazioni, telecomunicazioni, poste, energia, ferrovie... Ci rendiamo conto che siamo in una fase abbastanza critica, quindi a questo punto è opportuno esaminare una piattaforma rivendicativa sulla stanzialità di alcuni servizi nella nostra regione, altrimenti andiamo in maniera sciolta a cercare di sostenere alcune partite — quella dell'Enel è una — senza una visione strategica. Quindi, votiamo questa risoluzione, siamo convinti di fare questa battaglia

e sarà opportuna una trattativa con l'Enel da parte della Giunta regionale, però il problema di valutare le richieste che facciamo a queste aziende, anche con il peso che possiamo avere nelle autorizzazioni, nelle funzioni è una partita da giocare, altrimenti essendo regione debole rispetto all'ipotesi europea delle macroregioni — quattro regioni devono essere accorpate in quest'area adriatica — perdiamo la direzionalità di tutte le aziende più importanti di pubblici servizi, o comunque di strutture impegnative e importanti per la vita civile e infrastrutturale della nostra regione.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Giannotti.

ROBERTO GIANNOTTI. Condivido questa sottolineatura del presidente del gruppo di An che ha ripreso e sviluppato una questione estremamente importante, sulla quale occorrerà riflettere. Mi pare di dover aggiungere a questa considerazione, che se incontriamo una parte del Consiglio molto sensibile a questo tipo di problemi — e noi abbiamo cercato di fare il nostro dovere rispetto ad altri lavoratori di altri servizi pubblici (per esempio colgo l'occasione per ribadire l'esigenza di un sostegno concreto ai lavoratori delle Ferrovie dello Stato occupati nei lavori in appalto che registrano una condizione di grave precarietà) — mi sembra di dover rilevare che rispetto a questi elementi vi sia l'assenza di una adeguata politica da parte dell'assessore regionale al lavoro, troppo preoccupata di gestire quel poco di potere che le è stato assegnato nel campo della formazione e poco impegnata su questo versante, salvo le sollecitazioni continue che magari le arrivano dal suo collega di partito. Questo è un problema su cui occorre riflettere. Questa iniziativa complessiva sulle politiche del lavoro deve essere assunta dall'assessorato competente, quindi credo che un minimo di posizionamento sia utile per il nostro lavoro e importante come punto di riferimento per i marchigiani.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Luchetti.

MARCO LUCHETTI. Credo che questa

problematica, come prima diceva Ciccio, si inquadri in una situazione più larga delle grandi aziende a rete del nostro Paese, che stanno centralizzando i servizi direzionali per ovvi motivi, nel senso che con le nuove tecnologie è ovvio che gli apparati direzionali che erano disseminati sul territorio, vengono dimensionati in maniera diversa, pertanto è ovvio che vi sia una trasformazione di queste aziende anche dal punto di vista organizzativo.

Al di là della perorazione della giusta causa, quella di lasciare nel nostro territorio alcuni centri direzionali, credo che non sia possibile da parte nostra, come sole Marche, portare avanti questa problematica se non in sintonia con una strategia che tutte le Regioni dovrebbero portare avanti nella Conferenza Stato-Regioni perché si vada ad affrontare queste tematiche con un indirizzo preciso. Se le Regioni non troveranno una sintonia e non saranno d'accordo a suddividere nel territorio queste grandi aziende di rete, le regioni più piccole saranno sicuramente soccombenti. Pertanto, l'unica strada secondo me percorribile, oltre che contrattare con le aziende nazionali la possibilità di essere parte integrante di una direzionalità necessaria, è quella di avere una strategia come Regioni. Inviterei il presidente a portare avanti, soprattutto come Regioni dell'Italia centrale, questa strategia che mi sembra l'unica possibile per poter dare soluzione alla presenza nel nostro territorio di una direzionalità che ci consente non solo di allargare l'occupazione ma soprattutto di fare in modo che l'occupazionalità abbia un rilievo di notevole spessore, cioè di alta professionalità, di alta competenza.

La seconda cosa che vorrei sottolineare, è che questa strategia deve essere portata avanti non solamente dalla Regione ma anche da altri enti del nostro territorio, in maniera il più possibile compenetrata. Mi riferisco, per esempio, alla problematica delle università. Anche le università devono essere interlocutrici di queste grandi aziende di rete che hanno delle potenzialità molto elevate dal punto di vista di implementazione delle nuove tecnologie, perché se fanno sponda con queste aziende in progetti specifici, potrebbero generare anche esse delle possibilità ulteriori di occupazionalità

nelle loro strutture operative nella nostra regione.

Quindi occorre agire complessivamente su questo piano, in modo tale da far rientrare anche le nostre aziende leader nel campo della tecnologia in questo disegno, perché tutti insieme si possa lavorare in questa direzione. A noi serve essere interlocutori sia per la direzionalità, ma anche per le nostre aziende, perché possiamo utilizzare spezzoni di lavoro da fornire all'organizzazione delle grandi aziende.

Sono quindi d'accordo che deve esserci una strategia complessiva che veda la Regione coordinatrice, ma che deve assumere una dimensione diversa dal passato, non una posizione declamatoria ma una posizione di strategia vera e proprio dal punto di vista industriale e organizzativo.

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

**MARCO AMAGLIANI.** Non volevo intervenire, perché mi riconosco all'interno della risoluzione che è stata proposta. Visto che non è la prima volta che il presidente del gruppo di Forza Italia si riferisce all'operato e al lavoro del nostro assessore con "punzecchiature" — le definisco così per non definirle in altri modi — e con riferimenti specifici, individuali, sempre riguardanti lei, avrei gradito che oltre alla punzecchiatura... (*Interruzione*). Giannotti, ogni volta che parlo tu mi interrompi. Io non ti interrompo mai: forse vengo da un'altra scuola, ma non ti interrompo mai.

Avrei gradito che a fronte delle punzecchiature si fosse fatto un riferimento anche alle competenze di questo Consiglio, alle competenze dell'assessore e a quello che l'assessore potrebbe fare in questo frangente, in questo ambito.

Adesso questo Paese lo governate voi, ma da questo punto di vista chi l'ha governato prima di voi non ha fatto cose sostanzialmente diverse, ma perché negare che la situazione di fronte alla quale ci troviamo proviene dal fatto che si è scelta la strada della privatizzazione selvaggia di alcuni settori prioritari? Sentivo poco fa parlare delle Poste: non è forse questa la strada che si sta seguendo? Non è forse



---

VII LEGISLATURA – SEDUTA N. 57 DEL 26 SETTEMBRE 2001 (*antimeridiana*)

---

questa la strada che si è seguita? Quindi, approvo sicuramente una risoluzione di questo tipo che viene incontro alle esigenze di centinaia, migliaia di lavoratori del settore, però smettiamola, nel senso che individuiamo le cause reali, e smettiamola, in modo particolare, di intervenire su una questione addossando responsabilità che, ove non vengano precisate, rimando tutte intere al mittente il quale, probabilmente, non conosce di cosa stiamo parlando e quindi si riferisce a competenze che l'assessore non ha.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di risoluzione.

*(Il Consiglio approva)*

Mozione (Discussione e votazione proposta di risoluzione): «**Situazione università di Macerata — Facoltà di scienze della formazione**» *Pistarelli, Brini, Grandinetti e Massi (115)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 115 dei consiglieri Pistarelli, Brini, Grandinetti e Massi.

Ha la parola il consigliere Pistarelli.

FABIO PISTARELLI. Abbiamo fatto una proposta di risoluzione che reca le firme di tutti i gruppi. E' un appello a ritrovare serenità nell'ambito dell'università di Macerata, soprattutto per quanto concerne il discorso della facoltà di scienze della formazione, che vede il primo anno improvvisamente cancellato, dopo che tale facoltà era stata riconosciuta formalmente con decreto ministeriale in favore dell'università di Macerata.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di risoluzione.

*(Il Consiglio approva all'unanimità)*

La seduta è tolta.

**La seduta termina alle 14,00**

---

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

---

*L'ESTENSORE DEL RESOCONTO*  
(RENATO BONETTI)