

## RESOCONTO INTEGRALE

47.

### SEDUTA DI MARTEDI' 28 NOVEMBRE 2006

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **RAFFAELE BUCCIARELLI**  
 INDI DEL VICEPRESIDENTE **DAVID FAVIA**  
 INDI DEL VICEPRESIDENTE **ROBERTO GIANNOTTI**

#### INDICE

<p><b>Approvazione verbale</b> ..... p. 3</p> <p><b>Proposte di legge</b> (Annuncio e assegnazione) ... p. 3</p> <p><b>Proposte di atto amministrativo</b> (Annuncio e assegnazione) ..... p. 3</p> <p><b>Mozioni</b> (Annuncio di presentazione)..... p. 3</p> <p><b>Deliberazioni inviate dalla Giunta</b> ..... p. 4</p> <p><b>Congedo</b> ..... p. 5</p> <p><b>Ordine del giorno della seduta</b> ..... p. 5</p> <p>Interrogazione (Svolgimento): «<b>Attuazione PEAR</b>», <i>Comi (424)</i> ..... p. 6</p> <p>Interrogazione (Svolgimento): «<b>Istituzione Agenzia regionale per la gestione del PEAR</b>» <i>Procaccini (537)</i> ..... p. 8</p> <p>Interpellanza (Svolgimento): «<b>Applicazione esatta legge attività abusive settore agriturismo, pesca, turismo, ittiturismo</b>»<i>Santori (400)</i> .. p. 10</p> <p>Interrogazione (Svolgimento): «<b>Esame marcatore cardiologico</b>» <i>Santori (401)</i> ..... p. 11</p> <p>Interrogazione (Svolgimento): «<b>Situazione riguardante le strutture dell'ospedale Salesi</b>» <i>Rocchi (464)</i></p>	<p>Interpellanza (Svolgimento): «<b>Tagli posti letto e carenza organico ospedale Salesi</b>» <i>Pistarelli (25)</i>..... p. 11</p> <p>Interrogazione (Svolgimento): «<b>Incorporazione della Esaleasing SpA di Ancona in BPU Leasing SpA</b>» <i>Brandoni (432)</i>..... p. 14</p> <p>Interrogazione (Svolgimento): «<b>Fenomeno della mobilità passiva extra regionale</b>» <i>Castelli (174)</i> ..... p. 15</p> <p>Mozione (Votazione): «<b>Liquidazione dei contributi alle aziende agricole dei fondi Psr Marche</b>» <i>Binci, Solazzi, Benatti, Giannini, Rocchi, Ricci, Altomeni, Badiali, Brandoni, Capponi, Cesaroni, Procaccini, Pistarelli, Massi, Lippi, Brini e Mammoli (134)</i> ..... p. 17</p> <p><b>Comunicazioni della Giunta Regionale sull'Aerdorica nell'ambito delle infrastrutture logistiche della Regione Marche</b> ..... p. 18</p> <p>Proposta di atto amministrativo: (Votazione): «<b>Programma degli interventi per l'anno 2006 – criteri e modalità per la concessione dei contributi ai sensi degli artt. 2 e 3 della L.R. n. 51/1997 “ Norme per il sostegno dell'informazione e dell'editoria locale”</b>» <i>Giunta (38)</i>..... p.</p> <p><b>Nomine</b> ..... p.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

VIII LEGISLATURA – SEDUTA N. 47 DEL 28 NOVEMBRE 2006

---

**La seduta inizia alle 10,10****Approvazione verbale**

PRESIDENTE. Do per letto, ai sensi dell'art. 29 del regolamento interno, il processo verbale della seduta n. 46 che, ove non vi siano obiezioni, si intende approvato.

*(E' approvato)*

**Proposte di legge**

(Annuncio e assegnazione)

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti proposte di legge:

- n. 128, in data 13 novembre 2006, ad iniziativa dei consiglieri Giannotti, Capponi, Brini, Bugaro, Cesaroni, Ciriaci, Santori e Tiberi: «Interventi della Regione a sostegno delle adozioni a distanza», assegnata alla V Commissione in sede referente e alla II per il parere obbligatorio;
- n. 129, in data 16 novembre 2006, ad iniziativa dei consiglieri Bucciarelli, Giannotti, Favia, Altomeni e Castelli: «Riconoscimento dell'Associazione dei con-

siglieri della Regione Marche cessati dal mandato», assegnata alla I Commissione.

**Proposte di atto amministrativo**

(Annuncio e assegnazione)

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti proposte di atto amministrativo:

- n. 39, ad iniziativa della Giunta: «L.R. n. 39/97, art. 3, commi 1, 2, 3 – Programma triennale degli interventi regionali a favori degli emigrati marchigiani per gli anni 2007-2009», assegnata alla III Commissione;
- n. 40, ad iniziativa della Giunta: «Criteri e modalità per la erogazione di contributi a sostegno della gestione associata intercomunale di funzioni e servizi», assegnata alla I Commissione, in sede referente e alla II Commissione per il parere obbligatorio.

**Mozioni**

(Annuncio di presentazione)

PRESIDENTE. Sono state presentate le seguenti mozioni:

- n. 130 dei consiglieri Brandoni e Altomeni: «Aperture domenicali e festive degli esercizi commerciali»;
- n. 131 del consigliere D'Anna: «Tutela mercati ambulanti e lotta all'abusivismo»;
- n. 132 del consigliere Mammoli: «Insediamento della "siringomielia" tra le patologie rare»;
- n. 133 dei consiglieri Bugaro, Capponi, Pistarelli, Romagnoli, D'Anna, Silvetti, Castelli e Massi: «Costituzione di una società denominata "Air Dorica"».

#### **Deliberazioni inviate dalla Giunta**

PRESIDENTE. La Giunta regionale ha trasmesso le seguenti deliberazioni:

*in data 10 novembre 2006:*

- n. 1293: «Art. 25, comma 1 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazione di fondi dallo Stato e relativi impieghi. euro 48.994,80»;
- n. 1294: «Art. 29, della L.R. 11 dicembre 2001, n. 31 e art. 26, della L.R. 3 del 10 febbraio 2006 – variazione compensativa. euro 677.077,32»;
- n. 1295: «Art. 42, comma 3 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 2 – Attuazione del decentramento amministrativo: "Variazione agli stanziamenti di UPB di spesa nel bilancio di previsione per l'anno 2006, conseguente al riordino delle funzioni amministrative tra lo stato, le regioni e gli Enti Locali" euro 5.000.000,00»;
- n. 1296: «Art. 25, comma 1 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazioni statali per l'associazionismo dei comuni e iscrizione delle relative spese. euro 1.391.870,60»;
- n. 1297: «Art. 29 della L.R. 11 dicembre 2001, n. 31 e art. 26 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 "Variazione compensativa al Programma Operativo annuale 2006". euro 10.000,00»;
- n. 1298: «Art. 25 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazioni dallo Stato, dall'Unione Europea e delle relative spese. euro 15.000,00»;
- n. 1299: «Art. 25 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazioni dallo Stato, dall'Unione Europea e delle relative spese. euro 801.000,00»;
- n. 1301: «Art. 29 della L.R. 11 dicembre 2001, n. 31 Attuazione di programma per lo sviluppo»;
- n. 1302: «Art. 42, comma 3 della L.R. 10 febbraio 2006, n. 2 – Attuazione del decentramento amministrativo: "Variazione agli stanziamenti di UPB di spesa nel bilancio di previsione per l'anno 2006, conseguente al riordino delle funzioni amministrative tra lo stato, le regioni e gli Enti Locali" euro 328.000,00»;
- n. 1303: «Art. 20, comma 3 della L.R. 11 dicembre 2001, n. 31 – Prelevamento dal fondo di riserva delle spese obbligatorie del bilancio di previsione per l'anno 2006. euro 28.000,00»;
- n. 1304: «Art. 25, comma 2, della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazioni da parte di soggetti terzi e delle relative spese. euro 150.112,00»;
- n. 1305: «Art. 25, comma 2, della L.R. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazione di fondi dallo Stato e delle relative spese. euro 76.468,37»;

*in data 17 novembre 2006:*

- n. 1316: «Art. 29, comma 2, della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31 e art. 26 della l.r. 10 febbraio 2006, n. 3 – Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale. Importo di euro 28.778,85»;
- n. 1317: «Art. 29, comma 2, della l.r. 11 dicembre 2001, - Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale 2006 approvato con DGR n. 154/2006 per attuazione decreto del Ministero dell'Econo-

- mia e delle Finanze n. 11743 (codici Siope)»;
- n. 1318: «Art. 25, comma 1, della l.r. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazione di fondi dallo Stato per la realizzazione del progetto pilota "prenotazione on line" e relativi impieghi. euro 890.000,00»;
  - n. 1319: «Art. 25, comma 2, della l.r. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazione di fondi da parte di soggetti terzi vincolati a scopi specifici e delle relative spese - euro 244.891,27. Modifica al programma operativo annuale 2006 – DGR 154/2006»;
  - n. 1320: «Art. 29 della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31 – Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale 2006 approvato con DGR n. 154/2006 e sue successive modificazioni. euro 470.000,00»;
  - n. 1321: «Art. 29, comma 3, della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31 – Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale 2006 approvato con DGR n. 154/2006 per attuazione decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 11743/2005 (codici Siope) – Modifica al Programma Operativo Annuale 2006 – DGR n. 154/2006 e successive modificazioni»;
  - n. 1322: «Art. 29, comma 2, della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31 – Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale (POA) 2006 approvato n. 154 del 20 febbraio 2006 e sue successive modificazioni ed integrazioni. euro 18.000,00»;
  - n. 1323: «Art. 29 della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31 e art. 26 della l.r. 10 febbraio 2006 – Variazione compensativa»;
  - n. 1324: «Art. 25, comma 1, della l.r. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti dal rimborso, da parte dello Stato, delle risorse per il finanziamento delle funzioni di cui alla L. 210/92 – indennizzi a favore dei soggetti danneggiati da complicanze di tipo irreversibile a causa di vaccinazioni obbligatorie, trasfusioni e somministrazione di emoderivati – trasferite ai sensi del Dgs 112/98 e DPCM conseguenti in materia di salute umana e sanità veterinaria e delle relative spese»;
  - n. 1325: «Art. 25, comma 1, della l.r. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazione di fondi dallo Stato e relativi impieghi. euro 3.214.644,10»;
  - n. 1326: «Art. 25, comma 1, della l.r. 10 febbraio 2006, n. 3 – Iscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2006 di entrate derivanti da assegnazione di fondi da parte dello Stato vincolati a scopi specifici e delle relative spese - euro 6.554.225,47 – Modifica POA 2006 – DGR n. 154/2006 e successive modificazioni»;
  - n. 1327: «Art. 29 della l.r. 13/2006 – Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale 2006 - euro 430.539,01 – Modifica al POA 2006 – DGR n. 154/2006 e sue successive modificazioni».

### Congedo

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il consigliere Tiberi.

### Ordine del giorno della seduta

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

MASSIMO BINCI. Dalle audizioni in VI Commissione relative al Dsr e al precedente Psr è emerso il problema della liquidazione dei contributi del Psr, in qualità di presidente della VI Commissione ho predisposto una mozione firmata da tutti i capigruppo, di maggioranza e di opposizione, affinché si trovino soluzioni volte a risolvere i problemi finanziari delle aziende agricole. E' una mozione che impegna la Giunta a farsi carico di questo grosso problema delle imprese agricole, pertanto chiedo

l'iscrizione all'ordine del giorno di questa proposta di mozione e la sua discussione al primo punto, dopo le interrogazioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la richiesta di iscrizione d'urgenza.

*Il Consiglio approva*

Pongo in votazione la richiesta di discussione d'urgenza della mozione.

FABIO PISTARELLI. Se è senza discussione, visto che l'abbiamo firmata tutti, siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di discussione della mozione dopo le interrogazioni.

*Il Consiglio approva*

Interrogazione (Svolgimento): «**Attuazione PEAR**», Comi (424)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 424 del consigliere Comi. Per la Giunta risponde l'assessore Giaccaglia.

GIANNI GIACCAGLIA. La risposta è dell'assessore Amagliani. Ne do lettura.

In merito all'interrogazione citata in oggetto, si riferisce quanto segue.

L'ordinanza del TAR Lazio n. 6856/2005 ha sospeso l'esecuzione del decreto del 25 marzo 2005 "Annullamento della deliberazione 2 dicembre 1996 del Comitato per le aree naturali protette, gestione e misure di conservazione delle zone di protezione speciale (ZPS) e delle zone speciali di conservazione ZSC)".

Con tale annullamento si ripropone la confusione normativa precedente tra la L. 394/91 (Legge quadro sulle aree protette, parchi e riserve naturali) e il DPR 357/97 e s.m. che recepisce la normativa europea habitat; infatti la sospensione rende di nuovo validi i contenuti della deliberazione del comitato delle aree pro-

tette del 1996 che, al sensi della predetta L. 394, assoggetta a tutti gli effetti le ZPS alla normativa sui parchi e sulle riserve naturali, con tutti i vincoli che tale norma prevede per queste aree.

Pertanto al momento vigono due leggi che fra loro sono in palese contrasto per le indicazioni che forniscono in materia di tutela delle ZPS (diverso è il discorso per i SIC, per i quali la disciplina entra in vigore una volta designate dagli stati membri come ZSC, procedura ancora non avviata dallo Stato italiano).

Al fine di superare la situazione che paralizzava le attività che potevano essere svolte all'interno di tali zone il ministro dell'ambiente ha avviato un iter per riformulare il decreto sospeso, fermo restando la facoltà delle Regioni di individuare ed adottare misure di conservazione più dettagliate. Il nuovo decreto ministeriale, infatti, doveva essere finalizzato da un lato ad individuare, in via sostitutiva, delle efficaci misure di conservazione, dall'altro a superare le procedure di infrazione 2006/2131 e 2006/4043, promosse dalla Commissione europea per incompleto e insufficiente recepimento ed errata attuazione della direttiva 79/409/CEE del Consiglio, da parte della normativa statale e regionale.

In questa situazione di blocco di qualsiasi progetto ricadente all'interno delle ZPS si trovavano anche alcune procedure amministrative nella nostra regione relative ad interventi di diversa natura, tra cui l'esecuzione di impianti eolici.

Il servizio ambiente e difesa del suolo ha quindi provveduto a richiedere un parere al servizio attività istituzionali, legislative e legali il quale si è espresso secondo le seguenti conclusioni:

- 1) l'ordinanza del TAR Lazio, sospendendo gli effetti del decreto ministeriale di annullamento, ha fatto nuovamente rivivere la precedente disciplina contenuta nella deliberazione 2/12/1996 del Comitato per le aree naturali protette, con conseguente assoggettamento delle ZPS alle norme di tutela contenute nella legge 394/91 in assenza delle specifiche misure regionali di salvaguardia richieste dal DPR 357/97;
- 2) la Regione, in attesa di normare in maniera organica la materia, poteva disciplinare con

atto amministrativo “le opportune misure di conservazione” previste dall’art. 4, comma 3 del DPR 357/97 anche in relazione all’e singole zone di volta in volta interessate, procedendo poi all’adozione dei provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza sulla base di tali misure.

Con il DL 16 agosto 2006, n. 251 lo Stato ha dettato le disposizioni urgenti per assicurare l’adeguamento dell’ordinamento nazionale alla normativa comunitaria concernente la conservazione della fauna selvatica.

In adeguamento al citato decreto sono state adottate le misure di conservazione con DGR n. 975/2006.

La mancata conversione in legge del decreto legge n. 251/2006 ha reso necessario adeguare i riferimenti normativi contenuti nella DGR n. 975/2006 attraverso una proposta di deliberazione che è stata adottata dalla Giunta regionale in data 6 novembre u.s., con la quale sono state sostanzialmente confermate le prime misure di conservazione relative alle ZPS istituite nelle nostra regione già introdotte con la precedente deliberazione; in tale atto si dispone peraltro che le misure individuate rimangono in vigore fino alla adozione di successivi provvedimenti ai sensi del DPR 357/97 in relazione agli approfondimenti che verranno progressivamente effettuati.

Relativamente alla problematica sollevata è in particolare previsto che “la realizzazione di centrali eoliche è sospesa fino all’adozione di specifici piani di gestione per le ZPS. La valutazione di incidenza relativa a tali interventi deve essere basata su un monitoraggio dell’avifauna presente nel sito interessato di durata compatibile con il ciclo biologico della stessa e la realizzazione dell’intervento è subordinata a conforme e obbligatorio parere dell’Istituto nazionale per la fauna selvatica.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il consigliere Comi.

**FRANCESCO COMI.** Esprimo apprezzamento per la quasi tempestiva risposta alla interrogazione che pone all’attenzione un problema di diversi mesi fa. Non il massimo compiacimento, però, per l’azione collettiva della

Giunta nel merito. E’ vero che c’è un quadro normativo confuso e anche contraddittorio, manca però anche un’azione legislativa della Regione Marche in tal senso, che faccia chiarezza sulle competenze e sulle azioni e manca soprattutto, secondo me, una piena determinazione politica ad adottare quelle norme di gestione e di salvaguardia che ci consentirebbero di superare le questioni contraddittorie che la normativa pone.

Voglio spiegarmi meglio, perché l’interrogazione è apparsa ai più come un’interrogazione che riguardava il Pear. Io penso che chi l’ha interpretata in questo modo non l’ha nemmeno letta l’interrogazione. Questa interrogazione pone un problema serio: nella regione Marche ci sono tantissime aree naturali protette, ci sono tantissime zone classificate come Sic e Zps. Forse la nostra regione è quella che ne ha più di tutte.

C’è un grande numero di queste zone e quando sono state individuate, censite, perimetrata, di fronte a un’esigenza di salvaguardia non c’è stata un’analisi condivisa. Oggi, con il quadro normativo confuso che abbiamo e nelle more della proposta del ministro Pecoraro Scanio che tarda ad arrivare, noi rischiamo che in tutte queste zone censite nella regione Marche, sia non solo inibita l’attività venatoria ma siano anche compromesse alcune azioni di sviluppo. Penso alla città di Pesaro dove insiste un’area Sic molto ampia che tra l’altro insiste su una zona di insediamenti produttivi, il che dimostra che quando è stata censita come tale non c’era la piena consapevolezza a salvaguardare un’area naturale protetta. Il numero eccessivo di aree, la scarsa consapevolezza della perimetrazione sta minando alcune azioni di sviluppo, compreso il Pear che è una parte dello sviluppo regionale.

Crede che dobbiamo sbrigarci ad adottare le cosiddette norme di salvaguardia sulle zone Sic e Zps, perché in assenza di queste sarà impossibile qualunque tipo di attività, non solo l’attività venatoria, non solo la realizzazione di impianti energetici ma anche la realizzazione di insediamenti produttivi e attività urbanistica. Fino a quando la Regione non adotterà la normativa, quelle zone saranno inibite a qualunque tipo di azione, comprese quelle iniziati-

ve che noi evochiamo e ci aspettiamo e che dipende da noi consentire di realizzare.

Per fare questo la Regione deve predisporre un piano di azione, risorse adeguate investendo l'ufficio ambiente, l'ufficio industria, e collego con grande soddisfazione che l'assessore Giaccaglia abbia letto la risposta all'interrogazione rivolta all'assessore Amagliani: è un segno di novità che dà grande soddisfazione a tutti noi, quindi un apprezzamento e spero che la prossima risposta dell'assessorato all'industria offra ad Amagliani la stessa opportunità di dimostrare questa ritrovata solidarietà. Credo quindi che dobbiamo fare questa azione. Oggi l'ufficio ambiente non riesce a realizzare e ad adottare norme di salvaguardia norme di gestione e uno studio che riperimetri le attuali zone perché non ha a disposizione risorse adeguate, quindi tutto è fermo. Credo che da parte di chi evoca l'attuazione di un progetto di sviluppo anche energetico e insiste sui ritardi di quel progetto chiedere un contributo perché la Regione faccia la sua parte, sia qualcosa d'importante. Se non partiranno gli impianti eolici nella regione Marche, malgrado le tante iniziative che ci sono, sarà per una sola ragione: che la Regione non ha ancora adottato le norme di salvaguardia attualmente previste dalla tanto contraddittoria e confusa normativa nazionale.

Interrogazione (Svolgimento): «**Istituzione Agenzia regionale per la gestione del PEAR**» Procaccini (537)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 537 del consigliere Procaccini. Per la Giunta risponde l'assessore Giaccaglia.

GIANNI GIACCAGLIA. In riferimento alla interrogazione in oggetto si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il Pear (approvato il 16/02/05) è un piano di indirizzi e per la sua attuazione non sono previste azioni specifiche dell'amministrazio-

ne regionale se non quelle rivolte a favorire la realizzazione di alcune tipologie di impianti, a scapito di altri, nonché a proseguire nell'azione di incentivazione, già intrapresa da vari anni, per la realizzazione di interventi mirati al risparmio energetico e/o la produzione di energia da fonti rinnovabili per quegli impianti che ancora non raggiungono la competitività commerciale (tenuto anche conto degli incentivi automatici come i certificati verdi per le fonti rinnovabili o i titoli di efficienza energetica per il risparmio o la cogenerazione).

In base alle attuali competenze amministrative in materia di autorizzazioni, un soggetto che intende realizzare una centrale deve rivolgersi ad amministrazioni differenti a seconda della tipologia di impianto che intende realizzare (la Regione è competente per le centrali da fonti rinnovabili in base al decreto lgs. 387/2003, la Provincia per piccoli impianti di cogenerazione da fonti convenzionali ai sensi dell'art. 31 del decreto lgs. 112/98 sul decentramento amministrativo, lo Stato per impianti di media e grande taglia da fonti convenzionali la cui autorizzazione, ai sensi della legge 55/2002, deve essere rilasciata d'intesa con la Regione interessata); il Pear va pertanto attuato in base alle summenzionate competenze fermo restando che i soggetti proponenti sono indipendenti dall'amministrazione regionale sia come programmazione aziendale che come capitali investiti.

Con l'approvazione del Pear è venuta meno la sospensione delle autorizzazioni, che era stata introdotta in precedenza con legge regionale anche per le centrali utilizzanti le fonti rinnovabili, per cui gli operatori del settore hanno ricominciato a presentare le domande per progetti utilizzanti l'energia idraulica ma principalmente per impianti utilizzanti l'energia eolica che nella nostra regione presenta delle buone potenzialità.

Relativamente alla proposta di istituire una agenzia regionale per la gestione del Pear, anche in considerazione delle azioni già messe in atto, si è convenuto sulla opportunità, almeno in questa fase, di non procedere alla istituzione di una apposita agenzia. Questo anche nella considerazione che le iniziative per la

realizzazione di impianti energetici spettano agli operatori del settore e che i compiti dell'Amministrazione regionale devono essere di indirizzo e non di partecipazione diretta in società di capitali.

A seguito della recente verifica dei dati finora conseguiti, è emersa la necessità di dare maggiore impulso allo sviluppo della cogenerazione distribuita impegnando maggiori risorse finanziarie sia per la progettazione che per contributi diretti finalizzati alla effettiva realizzazione degli impianti produttivi in linea con la direttiva europea n. 2004/8/CE attualmente in fase di recepimento da parte del governo nazionale.

Considerato che i compiti da assolvere di incentivazione sono tipici dell'amministrazione regionale, ad oggi le strutture regionali preposte, pur con qualche possibile aggiustamento sono in grado di garantire il più efficace e razionale assolvimento dei compiti istituzionali in materia. Solo in un secondo momento, qualora se ne ravvisi la necessità, potrà essere presa in esame l'istituzione di un'apposita agenzia definendone preventivamente finalità e compiti.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, per dichiararsi o meno, il consigliere Procaccini.

**CESARE PROCACCINI.** Ringrazio l'assessore Giaccaglia. Per la verità mi facevo eccessive illusioni sull'ordine del giorno che il Consiglio regionale ha approvato e su altri che approverà, perché in generale questi atti sollevano questioni di tipo generale, nazionale ed internazionale, sui quali in alcuni casi la Regione ha pochissime possibilità di incidere, ma visto il dibattito di questi mesi sulla strutturazione e attuazione del piano energetico, pensavo che questo ordine del giorno avesse almeno una possibilità su mille, perché questo ordine del giorno del Consiglio regionale sull'istituzione di un'agenzia pubblica per la gestione della politica energetica poteva avere un esito positivo. L'agenzia prevista dal Consiglio regionale non è un fatto secondario, è un indirizzo chiarissimo di questo consesso. Infatti uno dei motivi per il quale l'attuazione del Pear

è andata a rilento, è stato quello di non avere avuto una cabina di regia centrale, una programmazione, un'attuazione. Noi non chiedevamo e non chiediamo un carrozzone ma una struttura interna, un braccio operativo che possa servire da supporto agli enti locali e alle imprese nell'attuazione di una politica innovativa di energia rinnovabile.

L'ordine del giorno del Consiglio regionale, che finora è stato disatteso, perseguiva questa possibilità, affinché la Regione partecipasse in modo attivo, assieme agli enti locali e ai soggetti privati, non solo alla gestione o alla quota di autofinanziamento, come del resto già fa, ma partecipasse in maniera attiva. In questo rifiuto vediamo un approccio ideologico, conservatore, del tutto sbagliato. Perché la Regione partecipa con cospicue risorse, ad esempio, alla gestione dell'aeroporto? Sono stati assegnati adesso 2 milioni di euro all'Aerodora, una società in continua perdita. Oppure perché finanzia in maniera cospicua l'attività dei centri servizi (Cosmob, Meccano, Calzatura?). La Regione fa questo perché al di là della resa economica queste strutture sono strategiche. Allora perché non può partecipare come attrice principale alla gestione e produzione di energia rinnovabile che è il settore più strategico di tutti ed è oggi il settore più redditizio, che dà utili, dà profitti, utili e profitti che potrebbero essere reinvestiti nei servizi e nello sviluppo dell'energia rinnovabile.

Da una cooperazione come quella proposta la Regione e il sistema economico degli enti locali e privati potrebbero avere molti utili da reinvestire. Non vorrei che si prefigurassero e finanziassero attività in perdita e si rifiutassero a priori attività in attivo.

Inoltre — per questo siamo insoddisfatti della risposta — c'è un aspetto istituzionale che è stato disatteso: la Giunta non può negare, su un punto così preciso, la volontà espressa dal Consiglio regionale. Addirittura abbiamo visto che sul Dpefr, per quanto riguarda la società "Quadrilatero" si richiama una mozione del Consiglio regionale e qui si disattende un ordine del giorno votato unanimemente in Consiglio regionale.

Quindi invito la Giunta a rispettare la volontà del Consiglio regionale.

Interpellanza (Svolgimento): «**Applicazione esatta legge attività abusive settore agriturismo, pesca, turismo, ittiturismo**» Santori (400)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 400 del consigliere Santori. Per la Giunta risponde l'assessore Agostini.

LUCIANO AGOSTINI, *Vicepresidente della Giunta*. Rispondo per conto dell'assessore Petri.

La L.R. 13 maggio 2004, n. 11, "Norme in materia di pesca marittima e acquacoltura", agli articoli 11 e 12 rispettivamente definisce l'attività di pescaturismo e di ittiturismo, rinviando a successivi atti l'adozione delle specifiche norme attuative, necessarie a dare concreta implementazione alle predette tipologie di attività.

Dette norme attuative sono in fase di elaborazione; non essendo definita la norma attuativa, parimenti non sono state definite le connesse disposizioni in materia di verifiche e controlli.

La Regione Marche è pertanto nella impossibilità materiale di effettuare controlli in merito ad una disciplina ad oggi inesistente, per lo meno per quanto concerne l'ambito regionale.

La disciplina oggi applicabile per quanto concerne la sola attività di pescaturismo è infatti riconducibile al quadro normativo nazionale nel seguito sinteticamente riportato, e comunque in fase di rivisitazione:

- articolo 27-bis della L. 17 febbraio 1982, n. 41, Piano per la razionalizzazione e lo sviluppo della pesca marittima, che ha introdotto normativamente la definizione di attività di pesca-turismo;

- D.M. 13 aprile 1999, n. 293, Regolamento recante norme di materia di disciplina dell'attività di pesca-turismo, in attuazione dell'art. 27-bis della L. 17 febbraio 1982, n. 4 e successive modificazioni, concernente la disciplina di dettaglio dell'attività di pesca-turismo, che ha individuato nel Ministero delle infrastrutture e trasporti per il tramite del comando generale del Corpo delle capitanerie di porto la struttura competente in materia;

- decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 226, Orientamento e modernizzazione del settore della pesca e dell'acquacoltura, a norma dell'articolo 7 della L. 5 marzo 2001 n. 57, come modificato dal decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, con cui è stata novellata la definizione di imprenditore ittico, nonché definite le attività connesse, all'interno delle quali sono ricomprese sia le attività di pesca-turismo che di ittiturismo, al solo livello appunto definitorio;

- decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, Modernizzazione del settore pesca e dell'acquacoltura, a norma dell'articolo 1, comma 2, della L. 7 marzo 2003, n. 38, che ha abrogato, a far data dalla sua entrata in vigore, la legge n. 41/1982, e quindi il presupposto normativo della disciplina di dettaglio del pescaturismo ad oggi applicata.

Per quanto specificamente richiesto, relativamente all'attività denominata "Fish", svolta nel comune di Grottammare, la stessa tipologia di attività va inquadrata nell'ambito del quadro normativo sopra illustrato.

Nel merito, alla scrivente struttura risulterebbe, a seguito di comunicazioni sia formali che informali, pervenute ad opera dello stesso Comune di Grottammare:

- che il soggetto esercente l'attività di che trattasi è in possesso di sola autorizzazione ministeriale all'esercizio di attività di pescaturismo, rilasciata dall'autorità marittima dell'ufficio di iscrizione della nave da pesca, ai sensi della normativa vigente in materia;

- che, pertanto, l'esercizio dell'attività di fatto riconducibile alla ristorazione sarebbe svolta illegittimamente, non essendo l'esercente né in possesso di autorizzazione commerciale all'esercizio di attività di ristorazione, né di autorizzazione all'esercizio di attività di ittiturismo, non potendosi di fatto procedere ad autorizzazione in tal senso, non essendo vigenti, tanto a livello nazionale, che regionale, norme attuative disciplinanti appunto l'attività di ittiturismo;

- che lo stesso Comune di Grottammare ha adottato gli atti conseguenti, ai fini di interrompere l'esercizio dell'attività di che trattasi.

Per quanto strettamente concernente la regolamentazione dell'ittiturismo, la PF competente, pur in assenza di qualsiasi norma qua-

dro a livello nazionale, ha già elaborato un regolamento attuativo, di prossima presentazione alla Giunta regionale per l'approvazione.

La presentazione ditale atto in Giunta può tuttavia avvenire solo a seguito di modifica della LR. n. 11/2004 (procedura già avviata, con discussione in Conferenza delle autonomie locali il prossimo 9 novembre), poiché nella predisposizione della norma attuativa si è potuto rilevare che la legge, come in vigore, poneva restrizioni non in linea con la definizione sia di imprenditore ittico che delle strutture nelle quali può essere esercitata l'attività di ittiturismo, ai sensi del decreto legislativo n. 154/2004, che in merito all'esercizio dell'attività autorizzatoria e sanzionatoria di cui la legge era carente.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il consigliere Santori.

VITTORIO SANTORI. Ringrazio della risposta e dichiaro di essere soddisfatto.

Interrogazione (Svolgimento): «**Esame marcatore cardiologico**» Santori (401)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 401 del consigliere Santori. Per la Giunta risponde l'assessore Mezzolani.

ALMERINO MEZZOLANI. In relazione all'interrogazione, risulta quanto segue.

La determinazione del peptide natriuretico cerebrale è rivolta alla specificazione di una sola condizione: definire, in situazioni acute, se la dispnea abbia o meno origine cardiaca.

Sull'introduzione di tale esame nei percorsi diagnostici dello scompenso, solo diagnostici e non di follow-up, non esiste ancora completo accordo a causa dei seguenti punti: solo sicuro valore predittivo negativo; limitata indicazione che trova l'eventuale migliore applicazione nella conferma dell'origine cardiaca della dispensa in assenza di altre possibilità di indagine (ecocardiografia); elevato costo; timore che l'offerta possa incrementare

a dismisura una domanda inappropriata.

Nella fattispecie l'unità operativa laboratorio analisi della zona territoriale n. 13 ha effettuato all'inizio del 2005 alcune determinazioni di prova ed ha riservato alla imminente fase di riorganizzazione la possibilità di introdurre l'esame in questione sia in accordo con i rappresentanti dei medici ospedalieri e dei medici di medicina generale che in coerenza con il processo di riorganizzazione dei laboratori analisi.

Nell'episodio cui si riferisce l'interrogazione l'unità operativa laboratorio analisi della zona territoriale n. 13 ha provveduto affinché la prestazione, richiesta dalla medicina territoriale, venisse erogata servendosi del laboratorio di Torrette, così come avviene comunemente per alcune determinazioni analitiche nuove, complesse e costose.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il consigliere Santori.

VITTORIO SANTORI. Le dichiarazioni dell'assessore rassicurano l'interrogante circa il futuro di questo marcatore, quindi sono parzialmente soddisfatto della risposta. Rimane una parte di insoddisfazione perché il preambolo non è condivisibile. Se veramente questo marcatore è di dubbia applicazione scientifica, non si vede perché l'assessore abbia fatto accordi per applicarlo in futuro.

Interrogazione (Svolgimento): «**Situazione riguardante le strutture dell'ospedale Salesi**» Rocchi (464)

Interpellanza (Svolgimento): «**Tagli posti letto e carenza organico ospedale Salesi**» Pistarelli (25)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 464 del consigliere Rocchi e l'interpellanza n. 25 del consigliere Pistarelli.

Per la Giunta risponde l'assessore Mezzolani.

ALMERINO MEZZOLANI. Rispondo met-

tendo insieme sia l'interrogazione che l'interpellanza.

In relazione all'interrogazione del consigliere Rocchi, si risponde quanto segue.

L'attuale struttura risponde al requisiti di autorizzazione e accreditamento al tempo zero previsti dalla Regione;

I livelli adeguati di assistenza con la presenza delle diverse professionalità, sono assicurati.

Nelle more della progettazione e realizzazione del "nuovo Salesi", è prevista una serie di sistemazioni strutturali, riguardanti in particolare l'accettazione pronto soccorso, il blocco operatorio, il blocco travaglio-parto, il nido unico.

Quanto alle considerazioni in premessa all'interrogazione, va sottolineato che nel presidio Salesi sono state avviate nell'ultimo anno attività assistenziali precedentemente non svolte, quali le attività chirurgiche specialistiche nei campi neurochirurgico, oculistico, otorinolaringoiatrico ed odontoiatrico.

Per quello che riguarda l'interpellanza del consigliere Pistarelli, si risponde quanto segue.

La riduzione del numero di posti letto è stata effettuata durante il periodo estivo, fatte salve le urgenze e le emergenze, nei limiti e nei periodi di seguito riportati: chirurgia pediatrica, riduzione a 24 posti letto dal giorno 1 giugno ai 31 agosto; clinica e divisione di ostetricia e ginecologia, riduzione a 44 posti letto complessivi, oltre a n. 7 posti letto per sala travaglio e sala parto, dal 31 luglio al 31 settembre.

Dal 1.10.2006 per l'area chirurgica è stato mantenuto il numero complessivo di posti letto, con una razionalizzazione dell'utilizzo degli stessi relativamente alle funzioni di degenza ordinaria e di day surgery.

Il personale infermieristico in forza al presidio Salesi è quantificato in 267 unità, in linea con le necessità assistenziali.

Le unità carenti riguardano prevalentemente la mancata sostituzione delle assenze per gravidanza (n. 10) e per lunga malattia (n. 3).

Le procedure di assunzione sono state avviate, nei limiti previsti dalle indicazioni normative nazionali e regionali.

Riguardo all'ammontare delle risorse

destinate al personale del presidio di alta specializzazione "G.Salesi" per l'anno 2005 e per l'anno 2006 (punti 6 e 7) si rappresentano, le risorse complessivamente destinate al Presidio Ospedaliero di alta specializzazione "G. Salesi" per il personale dei ruoli sanitario, professionale, tecnico, amministrativo ed altro.

Per l'anno 2003 l'ammontare era di 25.671.304 euro, nel 2004 si è passati a 27.472.456; nel 2005 a 29.500.000; nella proiezione annua del primo semestre 2006 si è arrivati a 30.172.810 ed è da presumere che alla fine dell'anno saranno 30.309.927.

Per quanto concerne l'andamento delle risorse destinate alla ex area ospedaliera Salesi per gli investimenti strutturali e non strutturali, per quello che riguarda gli investimenti strutturali nell'anno 2003 furono stanziati 1.259.292 euro; nel 2004 euro 5.494.490; nel 2005 euro 1.55.729; nel periodo gennaio-giugno 2006 euro 472.483.

Per quanto riguarda gli investimenti non strutturali, nel 2003 euro 121.076; nel 2004 euro 316.000; nel 2005 euro 239.931; nel periodo gennaio-giugno 2006 euro 1.080.605.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Rocchi, per dichiararsi soddisfatto o meno.

**LIDIO ROCCHI.** Non sono soddisfatto della risposta dell'assessore, in quanto sono convinto che dal momento in cui l'ospedale Salesi verrà trasferito a Torrette, sicuramente si troveranno cose molto positive, ma siccome questo trasferimento avverrà nel 2011, credo che aspettare tutti questi anni in una situazione di degrado di una parte delle strutture, specialmente relativamente alla clinica ostetrica, non sia positivo.

Visitando questo ospedale si troveranno delle sorprese, perché vi sono stanze con gravi negatività, come la mancanza, addirittura, di servizi igienici, prive di un minimo di suppellettili, prive soprattutto, specialmente nei mesi estivi, di condizionamento, mettendo a disagio sia le mamme che i bambini.

Occorre intervenire immediatamente affinché tutte queste negatività e impossibilità ad avere il necessario per questo ospedale di alta

specializzazione, siano in tempi brevissimi superate.

E' stato anche ridimensionato il reparto di terapia intensiva neonatale, procurando gravi disagi alle famiglie, soprattutto al servizio. Se non guardiamo queste cose in un momento in cui si parla di sanità, di alte prestazioni in questa regione, credo che alla fine troveremo delle difficoltà.

Mi auguro che l'assessore possa, in tempi brevi, visitare l'ospedale, per rendersi conto di quello che sta succedendo.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il consigliere Pistarelli.

**FABIO PISTARELLI.** La mia interpellanza metteva in luce una problematica delicatissima relativa all'azienda ospedaliera Salesi, oggi presidio ospedaliero di alta specializzazione. E' servito per fare anche il punto su questa che è stata una delle riforme più discusse contenute nella 13. Noi sostenevamo — anche Rocchi a quell'epoca aveva questo tipo di posizione che ha continuato a mantenere con coerenza — che questo tipo di operazione non fosse positivo né per la realtà stessa dell'ex azienda ospedaliera Salesi né per il sistema regionale. L'alta specialità si difende anche attraverso l'ottimizzazione di quello che c'è e quello che lì è presente è un grande patrimonio di conoscenze, di professionalità, di esperienze acquisite in tanti anni di lavoro ad altissimo livello, perché il Salesi è considerato da tutti uno dei punti di riferimento della neonatologia in generale, della cura della patologie dell'infanzia.

La situazione oggi non è migliore, purtroppo, rispetto a quella lasciata tre anni fa. Non lo dice il capogruppo di Alleanza nazionale, non lo dice neanche il collega Rocchi, lo dicono gli operatori, lo dicono i sindacati, lo dice il personale medico e infermieristico. Ci sono dei problemi. Oggi l'assessore risponde laconicamente, anche in base alla caratteristica dell'interrogazione, perché non possiamo fare una discussione organica ed infinita, dicendo "non ci sono grossi problemi di posti letto né di organico, anzi sugli organici la normativa è stata rispettata". Immagino che si riferisca an-

che alla delibera di Giunta sulle deroghe che sono state date in merito alle assunzioni. Questo però non basta per il Salesi. Stiamo parlando di una delle eccellenze di questa regione, pertanto di uno di quei livelli di alta specializzazione, che dovrebbe essere al di fuori dell'andamento normale, di livello un po' bassino, del nostro sistema sanitario. Questo per stessa sua definizione, altrimenti non dovremmo parlare di alta specializzazione ma di altra cosa, quindi del caos della sanità in generale. Questa dovrebbe essere un'altra partita, per sua stessa definizione. Invece dalle parole dell'assessore rientra nelle ordinarie scelte che sono state fatte. L'ordinarietà ci dice comunque, al di là delle assicurazioni, che abbiamo problemi di infermieri, perché li abbiamo su tutti gli ospedali, anche quelli di presidio normale: provinciali, di zona, di polo; abbiamo problemi di investimenti; abbiamo problemi di tardività delle deroghe. Conclusione: questi tre anni di riforma non sono stati buoni né per il Salesi né per l'intero sistema. Dobbiamo rendercene conto, affrontare questa situazione, come mi pare si stia affrontando anche da parte della stessa Giunta regionale, perché se cambiano i vertici dell'Asur ci sarà un qualche motivo. Se questo sistema fosse stato implementato in maniera positiva — parlo anche della scelta di azzerare l'azienda ospedaliera facendola diventare presidio all'interno dell'unica azienda Torrette-Umberto I — non ci sarebbero stati i necessari e dolorosi cambi di vertici.

Questa è la nostra conclusione. Le cifre che sono state indicati, sia per gli investimenti sul personale che per le strutture mi fanno capire, soprattutto per quanto riguarda le strutture, che il grosso è stato inglobato — perché se vediamo le cifre sulle strutture sicuramente sono molto basse — nella gestione unica dell'azienda ospedaliera Torrette-Umberto I che adesso completerà il percorso anche di assorbimento fisico dei due presidi cardiologico Lancisi e pediatrico infantile Salesi. Torniamo al punto di prima: non mi pare che la gestione complessiva dell'azienda ospedaliera Torrette-Umberto I e pertanto anche la gestione del Salesi si sia distinta per ottima ed efficace gestione e scelte. Anzi, mi pare che le problematiche siano state

tali, per cui abbiamo più volte discusso qui della necessità di un cambio della direzione generale.

Il Salesi, se vuole continuare ad essere, come noi chiediamo che sia, un punto di riferimento per le eccellenze, deve trovare una giusta e ponderata riflessione e una trattazione a parte, perché le problematiche ad esso connesse sono da rilanciare in maniera forte. Lo dicono il personale, i sindacati, tutte le maestranze che lì operano ogni giorno.

Interrogazione (Svolgimento): «**Incorporazione della Esaleasing SpA di Ancona in BPU Leasing SpA**» Brandoni (432)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 432 del consigliere Brandoni. Per la Giunta risponde l'assessore Ascoli.

UGO ASCOLI. Esaleasing Spa di Ancona era una società per azioni con unico socio (Banca Popolare di Ancona Spa) il cui oggetto sociale consisteva nello svolgimento delle seguenti attività principali: 1) erogazione di credito al consumo sia nella forma tecnica del leasing ai consumatori, sia nella forma di finanziamenti diretti al consumatore; 2) locazione finanziaria di beni mobili e immobili con tutte le operazioni connesse.

In data 8 luglio 2006 è stata attuata la fusione con incorporazione di Esaleasing Spa quindi cambiando denominazione in BPU Esaleasing Spa con sede legale a Bergamo e unità locale ad Ancona.

Il gruppo BPU (Banche Popolari Unite) ha sede legale a Bergamo e rappresenta il settimo gruppo bancario in Italia, primo fra le banche popolari, nasce dalla fusione delle esperienze dei gruppi facenti capo fino a giugno 2003 alla Banca Popolare di Bergamo-Credito Varesino e alla Banca Popolare Commercio e Industria.

Secondo il piano industriale della fusione, la struttura organizzativa target della nuova società comportava le seguenti dislocazioni logistiche: le fusioni di vertice di governo e

controllo a Bergamo, quelle della direzione dei crediti, le unità di concessione e il monitoraggio crediti ad Ancona.

Complessivamente la nuova struttura organizzativa necessiterà di 114 risorse sulle 125 che derivano dalla somma dei lavoratori di Ancona 54+71 lavoratori di Bergamo, con una riduzione quindi del fabbisogno di organici di BPU-Esaleasing Spa di 11 unità.

La fusione descritta ha rischiato di trasformarsi in una vera e propria vertenza, in quanto alcuni dei 125 lavoratori della Esaleasing Spa di Ancona potevano rischiare di trovarsi a perdere il posto di lavoro o il trasferimento nella sede di Bergamo. Altra preoccupazione era rappresentata da una diversità salariale tra l'azienda di Ancona e quella di Bergamo con una penalizzazione solo per i lavoratori marchigiani.

L'assessore alle politiche del lavoro, venuto a conoscenza della difficile situazione in cui versavano i lavoratori della Esaleasing Spa ha immediatamente espresso loro la solidarietà e vicinanza ai lavoratori impegnati nella difesa della dignità del posto di lavoro. Successivamente - fine di maggio 2006 - per un approfondimento della questione ho convocato i sindacati della categoria che hanno evidenziato i maggiori nodi e le più forti preoccupazioni per i lavoratori e per l'impoverimento delle funzioni strategiche che la fusione poteva comportare.

Tutta la questione descritta e le varie problematiche sono state risolte recentemente con l'accordo CIA (contratto integrativo aziendale) del 19 settembre 2006 che prevede: i lavoratori ex Esaleasing Spa sono rimasti in servizio tutti nella unità locale di Ancona della nuova BPU Esaleasing Spa; degli 11 lavoratori in esubero, a causa della riorganizzazione e del mantenimento nella sede legale di Bergamo di alcune fusioni, 10 verranno riassorbiti, nel corso del 2006, dalla Banca Popolare di Ancona. Il lavoratore rimanente era un interinale (centralinista) dipendente di una società con la quale è stato concluso il rapporto alla normale scadenza.

Con il contratto integrativo aziendale dello scorso 19 settembre i lavoratori di Ancona transitati nella società riescono a recuperare

una parte delle differenze salariali e normative di cui godevano in Esaleasing Spa.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il consigliere Brandoni.

**GIULIANO BRANDONI.** Non posso che rallegrarmi per l'esito di questa vicenda, tuttavia credo che dovremmo traslare questa particolarità in una riflessione generale che riguarda il sistema creditizio della nostra regione e le vicende ancor più generali che riguardano gli sconvolgimenti grandi che occupano tutto il sistema bancario nazionale e internazionale.

Credo che dovremmo anticipare le vicende, riflettere con attenzione. Ecco perché non ho ritirato questa mia interrogazione che, fortunatamente per l'esito, ma purtroppo per il rapporto con i tempi tra le discussioni dell'aula e le vicende reali che fuori di qui camminano, non ha avuto la necessaria sincronia. Non l'ho ritirata perché credo che potrebbe essere occasione per questa maggioranza e per questo Consiglio, di ulteriori momenti di riflessione sul rapporto e sulle iniziative che le istituzioni possono concorrere a realizzare in un settore, quello del credito, che è parte fondamentale dello sviluppo economico di un territorio e di una regione che in qualche modo vede gli effetti della globalizzazione ancora più forti e più ramificati e tante volte, per le condizioni carsiche di questi avvenimenti, ci sfuggono e quando emergono creano non solo problemi contingenti per i lavoratori ma rischiano di essere veramente un elemento ulteriore di preoccupazione e di difficoltà per l'intero sistema economico regionale.

Quindi grazie dell'impegno, assessore. La invito ad ulteriori passaggi per percorrere insieme vicende come questa, anzi anticiparle e prevenirle.

Interrogazione (Svolgimento): «**Fenomeno della mobilità passiva extra regionale**»  
*Castelli (174)*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 174 del consigliere Castelli.

Per la Giunta risponde l'assessore Mezzolani.

**ALMERINO MEZZOLANI.** Con riferimento alla interrogazione in oggetto, si fa presente quanto segue.

Il fenomeno della mobilità passiva extra-regionale è stato e continuerà ad essere oggetto di specifico interesse da parte della Regione Marche. Vorrei ricordare che c'è un tavolo nazionale al quale partecipiamo che sta declinando linee guida per omogeneizzare la situazione sul territorio nazionale e per farvi fronte in maniera decisa. Le Marche fanno parte di questo tavolo.

La strategia adottata nei confronti di tale fenomeno si muove in due diverse direzioni: aumento e qualificazione dell'offerta da parte della Regione; stipula di accordi di confine con le altre Regioni.

L'aumento e qualificazione dell'offerta ha riguardato in primo luogo le patologie più diffuse e l'alta specialità ed in particolare: la cardiologia e quindi la cardiocirurgia e l'emodinamica; l'oncologia e quindi la radioterapia e la medicina nucleare; i trapianti.

Nell'ultimo anno di cui sono disponibili i dati di produzione (e cioè il 2004) è aumentata inoltre l'attività chirurgica nel suo complesso ed in particolare quella di ortopedia, la disciplina con una maggiore fuga extra-regionale, assieme alla riabilitazione cui si risponderà con analogo aumento della offerta.

Il solo aumento e qualificazione dell'offerta non è sufficiente a controllare la mobilità passiva e quindi la Regione Marche si è fatta promotrice di una iniziativa fatta propria dalle altre Regioni per il governo della mobilità interregionale attraverso gli accordi con le altre Regioni a partire da quelle di confine

L'obiettivo del 2006 è l'avvio di questo processo di negoziazione con le altre Regioni di cui sono attesi significativi risultati economici per la nostra Regione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il consigliere Castelli.

**GUIDO CASTELLI.** La laconica risposta dell'assessore Mezzolani è un'ulteriore conferma di come, nell'ambito del sistema regio-

ne, quello della mobilità passiva extra regionale sia, probabilmente, il dato non solo più preoccupante ma che documenta forse meglio di tanti altri i nostri problemi, la gravità del paziente del sistema sanitario marchigiano. E' un paziente che, fra le altre cose, sta aggravando le proprie condizioni di salute, se è vero che i dati parlano di un saldo tra mobilità attiva e passiva, cioè fra prestazioni che noi abbiamo erogato ai non marchigiani e prestazioni che i marchigiani hanno richiesto ad altre regioni, che nel 2002 era pari a 21 milioni di euro e che invece, nel 2005 arriva a una cifra quasi doppia, pari a 42,3 milioni di euro. Cioè, nonostante l'avvio dell'Asur, nonostante la riforma del giugno del 2003 dobbiamo oggi constatare come uno degli indicatori più probanti del grado di efficienza del nostro sistema sanitario stia letteralmente precipitando, non per colpa dell'assessore Mezzolani che ha ereditato questo pesante fardello circa un anno fa ma perché, evidentemente, esistono delle discrasie che conducono le Marche a toccare questo record negativo che invece non vede eguali tra le altre Regioni del centro-nord. Se infatti andiamo a valutare il saldo negativo della mobilità — - 42,3 milioni di euro delle Marche nel 2005 — questo dato risulta ulteriormente stridente se andiamo a vedere che, diversamente, l'Emilia Romagna ha un saldo positivo per 255 milioni di euro, la Toscana ha un saldo positivo di 74,5 milioni di euro, che la stessa Umbria ha un saldo positivo di 20 milioni di euro. Ecco quindi che il "caso Marche", a mio modo di vedere si evidenzia con una peculiarità preoccupante, che rende le misure che sono state adombrate dall'assessore Mezzolani — ma non è la prima volta — non solo sono assolutamente necessarie, ma addirittura di assoluto significato strategico per il futuro non solo della nostra sanità ma anche del nostro sistema di conti pubblici.

Non possiamo dimenticare, infatti, che queste voci di mobilità passiva sono caratterizzate da due tratti sui quali spesso ci si è intrattenuti, senza però riuscire a trovare una risposta significativa. Il primo tratto è quello che riguarda il fenomeno della mobilità passiva extraregionale annidarsi con estrema gravità soprattutto nelle aree di confine. Ci riferiamo a Pesaro e ci riferiamo alla zona di Ascoli Piceno

e San Benedetto. La situazione di Pesaro, per certi versi è ancora più grave, se è vero che, nonostante la presenza di un'azienda ospedaliera che di per sé dovrebbe essere orientata e finalizzata a garantire anche prestazioni di eccellenza e di qualità, la mobilità passiva solo per la zona di Pesaro supera i 20 milioni di euro, per arrivare poi, nel lato sud delle Marche, ai 12 milioni di euro, più o meno, fra Ascoli e San Benedetto.

Il secondo tratto oltre l'aspetto delle aree di confine, è rappresentato dal tipo di flusso che dalle Marche va verso le altre regioni, che è un flusso che per una quota considerevole riguarda prestazioni erogate da soggetti privati di altre regioni e qui sarebbe opportuno avanzare una riflessione, perché evidentemente ci sono regioni limitrofe e continue che, attivando con forza, in maniera importante, partneriati pubblici e privati, fanno in modo che una quota considerevole delle risorse stanziare per la sanità da parte di questa Regione si dirigano non verso il sistema pubblico ma addirittura verso il sistema privato.

Non voglio io esecrare il sistema privato, dico che è discutibile questa scelta che, oltre a produrre una dissipazione di risorse, un grave deficit, perché 42 milioni di euro non sono certamente una cifra che possiamo sottovalutare, fa sì che anche la tipologia del flusso va verso centri di natura privata che altre Regioni hanno voluto in qualche misura esaltare.

Credo allora che la riflessione non solo debba essere fatta con sollecitudine, ma debba essere fatta radicalmente, proprio perché i dati non consentono di dormire. Questo, al di là di ogni valutazione di natura strettamente politica, ci porta a dire che il sistema sanitario marchigiano, purtroppo, non riesce a godere di quel grado di apprezzamento di cui assolutamente ha bisogno. Proprio la scorsa settimana — spero che questa cosa sia oggetto di una valutazione precisa in Consiglio regionale — la Giunta ha provveduto a quella che è stata definita la decapitazione dei vertici della sanità marchigiana. Spero che in Consiglio regionale già dalla prossima seduta si possa dedicare un'attenzione particolare al problema dei nuovi vertici, che al di là delle considerazioni personalistiche rappresentano il nuovo programma che l'assessore Mezzolani, anche at-

traverso nuove persone, vuole proporre alle Marche nelle more dell'anticipazione del nuovo piano sanitario. Oggi parleremo di Aerdorica, io spero che il prossimo martedì si parli di sanità. Credo che ce ne sia assolutamente necessità e credo che quei dati che prima io citavo, attestino l'assoluta imprescindibilità di una riflessione approfondita su questo tema.

**Mozione (Votazione): «Liquidazione dei contributi alle aziende agricole dei fondi Psr Marche»** Binci, Solazzi, Benatti, Giannini, Rocchi, Ricci, Altomeni, Badiali, Brandoni, Capponi, Cesaroni, Procaccini, Pistarelli, Massi, Lippi, Brini e Mammoli (134)

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Binci per dare lettura della mozione n. 134 dei consiglieri Binci ed altri, per poi passare, così come concordato, alla votazione, senza discussione.

**MASSIMO BINCI.** Do lettura del documento:

*“Il Consiglio regionale, ritenuto che il mondo agricolo marchigiano deve essere sostenuto in questo momento di difficoltà del settore non solo nella fase di approvazione degli aiuti ma anche nei momenti relativi alla liquidazione degli stessi, che oltre che essere certi, devono essere erogati in tempi brevi;*

*Considerato che il PSR Marche conclude la sua operatività al 31 dicembre 2006, ma che a seguito del regolamento di transizione potranno essere pagati gli aiuti entro dicembre 2008; che a seguito della decisione del giugno 2006 in sede di Comitato di Sorveglianza nazionale, in virtù delle priorità assegnate la Regione Marche si è trovata penalizzata rispetto ad altre Regioni italiane, al punto che nonostante il grande sforzo fatto da tutti i funzionari regionali che hanno permesso di mandare in pagamento elenchi di beneficiari per circa 101,380 milioni di euro, la nostra disponibilità finanziaria complessiva è stata ridotta; che le aziende agricole hanno ottenuto il diritto all'aiuto*

*grazie alla partecipazione ad un bando pubblico regionale che attestava la copertura finanziaria; che successivamente migliaia di aziende sono state poste in liquidazione, con regolari decreti dei dirigenti dei servizi competenti; che solo dopo l'emissione del Decreto è emerso che l'ente pagatore Agea non aveva più risorse disponibili, nonostante la Regione Marche non avesse ancora raggiunto il suo plafond originariamente assegnato; che il livello dei pagamenti dei fondi Ue Psr Marche si è definitivamente attestato intorno al 93% della dotazione assegnata; che la quota non erogata potrà essere trasferita ai beneficiari finali solo dopo che il piano finanziario del nuovo PSR sarà stato adottato dalla Commissione Ue; che le risorse trasferite ad AGEA per la liquidazione, ma non erogate ammontano complessivamente a 30,6 milioni di euro; che gli uffici territorialmente competenti stanno concludendo l'iter istruttorio delle domande ammesse per la quali è stata inoltrata dalle aziende richiesta di collaudo per circa 50/60 milioni di euro di contributi; che ammontano a circa 80/90 milioni di euro le somme che le aziende agricole sono in attesa di ricevere per opere ed investimenti già realizzati; che le aziende agricole marchigiane sono in gravi difficoltà finanziarie legate oltre che alla congiuntura economica del settore anche ad esposizioni bancari e che si sono rese necessarie per realizzare gli investimenti aziendali oggetto di aiuto; che lo spostamento al 2007 dell'erogazione degli aiuti originariamente previsti entro dicembre 2006 potrebbe portare molte aziende alla chiusura, con ripercussioni enormi sulle filiere produttive agroalimentari marchigiane e sull'occupazione del settore e dell'intero indotto; che si rende necessario intervenire rapidamente per evitare gravi ripercussioni sull'intero settore agricolo;*

*Impegna la Giunta regionale ad intervenire rapidamente, per trovare soluzioni volte a risolvere i problemi connessi alle anticipazioni finanziarie a cui tutte le aziende agricole dovranno far fronte, senza dover attendere l'erogazione degli aiuti previsti dopo l'approvazione del nuovo Psr da parte di Bruxelles”.*

Questo è l'impegno che tutti i presidenti

di gruppo e il Consiglio regionale chiedono alla Giunta di assumere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la mozione.

*Il Consiglio approva*

### **Comunicazioni della Giunta Regionale sull'Aerodroma nell'ambito delle infrastrutture logistiche della Regione Marche**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Comunicazioni della Giunta Regionale sull'Aerodroma nell'ambito delle infrastrutture logistiche della Regione Marche.

Ha la parola l'assessore Pistelli.

LOREDANA PISTELLI. Rispetto anche agli ultimi fatti accaduti credo che sia opportuno e necessario fare una valutazione complessiva, allo stato, delle infrastrutture della nostra regione.

Faccio un excursus delle tre infrastrutture prioritarie che noi amiamo indicare come la piattaforma logistica regionale naturale del nostro territorio, partendo dalla infrastruttura di dimensioni più ampie, che è il porto.

Il sistema dei principali porti adriatico-ionici in questi ultimi anni hanno dimostrato una forte dinamica di sviluppo delle merci e una notevole capacità di sviluppo funzionale, che deve essere valorizzato attraverso il potenziamento delle rotte nel bacino adriatico e la ristrutturazione dei bacini portuali per evitare i segnali di flessione registrati negli ultimi anni.

Infatti, il traffico mercantile registrato nel 2005 nello scalo di Ancona ha confermato sostanzialmente le difficoltà che hanno caratterizzato gli ultimi quattro anni e non è riuscito ad accodarsi al recupero dei traffici manifestatosi negli altri porti.

Cali consistenti si hanno sulle merci solide e alle tipologie per i Tir, i trailers e contenitori. mentre si conferma leader fra i porti italiani per il traffico internazionale dei passeggeri.

Tuttavia la ripresa dell'economia in atto in Europa e nel nostro paese è di incoraggiamento e fiducia sulle possibilità future del porto, attraverso la realizzazione di nuove banchine, con il recupero di aree da retrobanchina, per il ripristino dei fondali che hanno reso il porto di Ancona competitivo rispetto ad altri.

Non mancano, però anche per la gestione di questa infrastruttura problemi che si evidenziano con la capacità di relazionarsi con tutti i soggetti pubblici ed operatori portuali, a volte si privilegiano posizioni estemporanee a quelle concrete e condivise.

E' noto come il ritardo, nonostante l'approvazione da parte del comitato portuale, della trasmissione del Piano di Sviluppo al Consiglio superiore dei lavori pubblici nel tentativo di far passare proposte non contenute nel piano abbia deteriorato i rapporti relazionali tra autorità portuale e istituzioni e tra autorità portuale e operatori portuali che proprio in questi giorni si dovranno confrontare sul piano operativo triennale.

Non semplici sono anche i rapporti con gli stessi lavoratori dell'autorità portuale.

E' certo che lo sviluppo di questa infrastruttura è basato come per le altre su adeguati collegamenti con la grande viabilità, accanto alla ricerca, riordino e recupero di aree idonee per la movimentazione all'interno del porto.

Altra infrastruttura importante per la nostra regione è l'aeroporto.

Lo stesso aeroporto di Ancona-Falconara ha come finalità sociali la realizzazione, la manutenzione e la conduzione di infrastrutture aeroportuali, la gestione del servizio a terra degli aeromobili potendo comprendere tutte le operazioni commerciali ed immobiliari necessarie. Dopo una serie di mutamenti della compagnia sociale, oltre alla trasformazione in S.p.A. avvenuto nel 1988, si è giunti alla compagnia attuale che è quella del 51% soci pubblici, di cui la Regione detiene il 27,50% ed il 49% dei soci privati.

L'aeroporto è operativo h 24, le caratteristiche di volo lo rendono idoneo a qualsiasi totalità degli aeromobili.

Lo scalo ha registrato una crescita sostanziale e costante nel '97-'98. Negli ultimi anni i prezzi abbattitivi dei low-cost e l'aggiun-

ta di nuove tratte, non sufficientemente sostenute da iniziative di promozione adeguate, ha prodotto una situazione critica nel bilancio che ha reso difficile il rapporto pubblico/privato.

Si sta tentando di rilanciare l'attività della società Aerdorica attraverso un nuovo piano industriale comprensivo delle società Raffaello ed Evolavia per il periodo 2007/2011 ed inoltre è stata deliberata dal consiglio di amministrazione, nel mese di agosto, una riorganizzazione dell'assetto delle risorse umane della società.

La riorganizzazione ha coinvolto anche Evolavia e Raffaello, per rendere più efficiente l'azione del gruppo.

Il piano industriale prevede un'ulteriore fase di riorganizzazione da realizzare nel marzo 2007 per un utilizzo ottimale e razionale degli attuali dipendenti e mantenere gli attuali livelli occupazionali.

Il piano, inoltre, prevede la necessità di aumenti di capitale previsti nel 2006-2008-2010 ed il riequilibrio finanziario nel 2011. Ciò è dovuto anche alla forte esposizione debitoria contratta negli anni e per la quale si rende necessaria la ricapitalizzazione pena il fallimento della società.

La società Evolavia ha rappresentato la fonte prioritaria delle perdite economiche del gruppo. Il piano prevede il suo mantenimento con una diversa missione commerciale al fine di aumentare la domanda di voli sull'aeroporto e viene previsto per la riduzione della parte negativa di Evolavia l'implementazione attraverso la costituzione di una compagnia aerea regionale, la dotazione di sistemi di controllo spazio e tariffe per ottimizzare le rese di redditività delle operazioni di ricavo di Evolavia.

Come pure si prevede per un suo ampliamento e consolidamento dell'offerta aeroportuale l'aumento di voli low-cost verso destinazioni intra-comunitarie, di servizio area turistica, business industriale, attraverso anche un contributo attivo dell'economia territoriale. Sviluppo di nuove destinazioni regionali, potenziando la massificazione del reticolo economico negli spazi disponibili dei ricavi non avio, consolidamento dell'offerta cargo, ritorno di attente strategie sull'aviazione generale.

Quindi la costituzione di una compagnia

aerea deve essere vista come un'opportunità, non una priorità.

Sulla base di ciò il piano è stato approvato all'unanimità dai soci in un'apposita assemblea. L'amministratore delegato ha dato avvio, mediante apposito atto pubblico notarile, alla costituzione della società. L'Assemblea del 4 dicembre appositamente convocata, sarà il luogo dove i soci decideranno se e come tale società verrà più o meno attivata.

La nostra priorità deve essere l'ottenimento della concessione trentennale/quarantennale fino ad oggi mai richiesta, nonostante apposita consulenza attivata. E' evidente come l'ottenimento della concessione quarantennale costituisce l'obiettivo primario e strategico per il conseguimento dell'attività sociale, nonostante gli ostacoli e le difficoltà per ottenere primo fra tutti la non certificazione dei bilanci 2004-2005.

L'ottenimento della certificazione attribuisce certezza e continuità alle scelte industriali. Garantisce la società verso il sistema creditizio e rende possibile l'interessamento di investitori. La scadenza dell'Enac per la presentazione della documentazione 19/12/2006 ha costretto la struttura aziendale ad attivarsi per la predisposizione della documentazione idonea e fra l'altro comprovare l'effettiva volontà di poter attuare il piano industriale.

Si segnala in particolare: la determinazione assunta dalla Giunta regionale in data 20/11/2006, concernente i fondi destinati alla società per gli anni 2007-2011, in conto investimenti; la determinazione del Comune di Falconara Marittima, di approvazione del piano della società prevedente la realizzazione di infrastrutture nelle aree di sedime aeroportuale; il verbale con il quale l'Aeronautica militare ha manifestato all'Enac la volontà di cedere un'area da destinare alla società per le attività di trasporto merci (cd.Cargo)

A partire dal mese di Agosto 2006, la società ha inoltre provveduto: alla rinegoziazione dei contratti relativi al settore c.d. "non-avio" (spazi pubblicitari, attività commerciali interne all'aeroporto, affitti immobili a terzi) conseguendo un guadagno di circa 800 mila euro annuali a partire dal 2007, in aggiunta ai ricavi attuali; alla ricostituzione della tesore-

ria e della centrale rischi, razionalizzando i conti correnti accesi presso i diversi istituti con riduzione degli oneri finanziari; alla rinegoziazione con gli istituti di credito dei tassi di interesse sui mutui bancari, ottenendo condizioni più vantaggiose.

Ora è necessario impegnarsi per il consolidamento e lo sviluppo dei voli, avendo già oggi i primi segnali positivi di un incremento di passeggeri del 17,91 rispetto al periodo 2005 ed è lievitato il movimento merci. Per un buon prosieguo dell'attività è necessario ripristinare un corretto rapporto tra amministratore delegato, consiglio di amministrazione, soci pubblici e privati. E' necessario ridefinire compiti e deleghe nell'ambito del consiglio di amministrazione, anche attraverso la definizione di nuovi patti parasociali.

Per quanto riguarda invece l'interporto di Jesi i cui inizi dei lavori risalgono al 2002, attualmente sono in fase di completamento l'ampliamento del primo lotto e dell'allaccio ferroviario sulla linea Roma-Ancona, che permetterà la connessione diretta con il porto.

Lo smistamento ferroviario merci si realizzerà attraverso una nuova stazione merci che si colloca nelle immediate vicinanze dell'interporto.

Inoltre, da parte dell'Anas verrà realizzato lo svincolo interporto della superstrada Ancona-Roma che consentirà agli autocarri di arrivare direttamente all'interno della struttura.

La struttura dell'interporto di Jesi sarà operativa alla fine del 2006, primi 2007. Quindi la Statale 16, l'Al4 sull'asse nord-sud, la ferrovia Ancona-Roma e la Statale 76 direzione est-ovest oltre alla prossimità al porto commerciale di Ancona e all'aeroporto di Falconara M.ma, comportano una garanzia di centralità dell'interporto di Jesi come snodo di sviluppo e di occupazione per l'economia umbromarchigiana costituendo un passaggio fondamentale per la razionalizzazione dei processi di raccolta e distribuzione delle merci dell'intero territorio.

Questa è anche la base del protocollo quadro sottoscritto tra l'autorità portuale, Aerdorica ed Interporto Marche e questo è anche la base del confronto aperto tra le Regio-

ni Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo per la definizione di una piattaforma logistica dell'Italia centrale per giocare un ruolo fondamentale negli scenari di sviluppo mondiale.

Tra l'altro già previsto nell'intesa sottoscritta tra il Governo italiano e quello cinese dove l'interporto di Jesi gioca un ruolo fondamentale. Come potete vedere queste tre infrastrutture sono fondamentali per lo sviluppo della nostra regione e sono complementari. Per tale motivo devono coincidere capacità di gestione e strategie, strategie di lungo termine che si debbono incontrare con il quotidiano anche se a volte questo configge.

Il coordinamento di uomini e di strutture così complesse non è semplice, in quanto molti interessi diversi interagiscono all'interno. Dobbiamo avere la pazienza e l'umiltà di non pensare che ci possono essere ricette uguali per tutti, né che siamo i soli a conoscere l'andamento dei mercati e dell'economia.

La trasparenza, il confronto di idee, se pur critico ma costruttivo, possono aiutare tutti noi a costruire strategie complesse e soprattutto conciliabili tra le tre infrastrutture che riteniamo prioritarie che hanno ognuna un ordinamento diverso: l'interporto una SpA totalmente pubblica, l'aeroporto una SpA a maggioranza pubblica e l'autorità portuale quale ente pubblico. Questo impone alle istituzioni di giocare un ruolo fondamentale nel definire le scelte, che non possono essere considerate ingerenze nelle gestioni aziendali, ma debbono essere viste come un contributo fondamentale e determinante per l'esistenza e lo sviluppo di queste infrastrutture.

Ritengo che su questa base di chiarezza, di trasparenza, di confronto è possibile e auspicabile, nonostante gli articoli di stampa di questi giorni, trovare strategie comuni per tutti gli enti pubblici.

**PRESIDENTE.** Questa mattina la Conferenza dei presidenti di gruppo ha deciso di far parlare, dopo la relazione, un consigliere per gruppo...

**OTTAVIO BRINI.** Ma non potete decidere sempre per noi, non ci potete sempre imbavagliare. Fatevela finita, una volta per tutte.

FABIO PISTARELLI. Ha ragione il collega Brini. Perché uno per gruppo? Parliamo dell'Iraq tutti quanti e sull'Aerdorica non possiamo parlare?

PRESIDENTE. Questa è una indicazione, ma se i consiglieri lo ritengono, possono intervenire.

E' aperta la discussione. Ha chiesto di parlare il consigliere Pistarelli. Ne ha facoltà.

FABIO PISTARELLI. Colleghi, immagino che tutti attendiamo, oltre che la relazione dell'assessore Pistelli, che è stata molto generica, le parole del Presidente Spacca, perché questa è una vicenda assolutamente allucinante. Vorrei fare un minimo di memoria storica ma non serve, perché stiamo parlando di qualche mese fa.

Ci siamo lasciati con dei provvedimenti di carattere finanziario anche di una certa natura, cioè delicati sotto un profilo normativo, comunque onerosi sotto un profilo di impegno finanziario, di bilancio, con la formalizzazione da parte della Giunta, dell'impegno preciso di relazionare non appena l'Aerdorica spa avesse predisposto il piano industriale. Questa era una delle conditio sine qua non.

Assessore, abbiamo letto di questo piano industriale: vogliamo parlarne? Viene in Commissione l'assessore, ne stiamo discutendo, già sappiamo che il piano industriale è passato e oggi addirittura l'assessore ci dice che è stato approvato dai soci. A me risulta solo dal consiglio di amministrazione, però se mi dice anche dai soci, ancora peggio, perché facciamo un'audizione martedì scorso, non vent'anni fa, tutti i soci hanno detto che si era parlato solo di aumento di capitale sociale e non di approvazione del piano industriale. Ancora peggio: se i soci oggi, compresa la Regione Marche, hanno approvato il piano industriale, siamo veramente alla follia, perché si tratta di avere violato un patto che era istituzionale e politico. Istituzionale perché gli indirizzi di una presenza della regione quale socio in una società partecipata come l'Aerdorica li dà quest'aula, oppure ci sciogliamo. Domani mattina dirò che mi sono autosospeso dal Consiglio regionale. Cosa stiamo a fare qui?

CESARE PROCACCINI. Magari!

FABIO PISTARELLI. Certo, ti piacerebbe, Procaccini.

CESARE PROCACCINI. Sarebbe un bene per la comunità.

FABIO PISTARELLI. Lavoreresti meno. Invece noi cerchiamo di farvi lavorare un po' di più. Gli indirizzi li dà il Consiglio regionale, almeno sulle linee strategiche. Che cosa c'è di più strategico per una società partecipata dalla Regione al 28%, di un piano industriale? Poi il patto politico, perché si era detto in quest'aula, in sede di discussione — rileggiamo i verbali — dell'aumento di 2 milioni di euro di dotazione della Regione Marche in favore dell'Aerdorica, uno per il capitale sociale, uno per gli investimenti; si era detto qui che si sarebbe tornati a parlare di Aerdorica non appena il piano industriale fosse stato presentato, con un mandato di discuterne per dare qualche opinione, orientamento.

Se l'assessore dice invece che i soci hanno già deliberato tutto è una cosa grave. A me non risulta. A me risulta solo una delibera della Giunta regionale del 10 novembre, con la quale si autorizza l'aumento di capitale della società Aerdorica secondo le indicazioni del piano industriale.

Il piano industriale è vero che è stato affrontato già a settembre, assessore, però lei stessa ci disse due volte, in audizione, che quell'assemblea dei soci di settembre e poi quella per l'aumento di capitale di lunedì scorso sono state fatte soltanto per dare mandato per l'aumento di capitale, operazione necessaria ai fini Enac e anche ai fini degli enti pubblici e privati che naturalmente devono fare le proprie deliberazioni, cioè mettere i soldi. Lei l'ha detto due volte, in audizione.

Il piano industriale infatti, prevede un po' di criticità. Primo, la questione relativa ai soldi, al fabbisogno finanziario. La necessità di aumento di capitale dell'Aerdorica arriva a un totale di 12 milioni di euro fino al 2010. A questi mezzi devono aggiungersi i contributi regionali per 9,5 milioni di euro. Nel quadriennio, insomma, 21,5 milioni di euro tra

aumento di capitale sociale e contributi pubblici. Ma al termine di questo periodo leggiamo dal piano industriale, un bel volume, che si prevede una ulteriore crescita di indebitamento, no l'azzeramento dell'indebitamento, perché si passa da 18 a 26,87 milioni. Noi abbiamo chiesto se questo indebitamento sia sostenibile, se le forme relative all'intervento ulteriormente forte del pubblico, con ulteriori mutui, sia serio, se tutto ciò sia equilibrato rispetto anche ai ricavi e ai margini previsti dal piano. Su questo si stava riflettendo e si diceva "attenzione, mettere al centro dello sviluppo dell'aeroporto di Falconara la creazione di una compagnia aerea — finanziata a maggioranza, si diceva allora, mentre adesso abbiamo scoperto al 99% Aerdorica — è una strada molto insidiosa, da risvolti finanziari altrettanto importanti e onerosi rispetto a quelli già previsti ordinariamente dal piano industriale". Si diceva questo in Commissione due volte, in sede di audizione, con l'assessore Pistelli da sola e con tutti i soci pubblici e i sindacati. Lo si è detto, affermando "In effetti ci vuole prudenza. Andiamo avanti con la ricapitalizzazione — ma questo lo avevamo già deciso in quest'aula — però sulle altre cose riflettiamo".

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
DAVID FAVIA

Mercoledì scorso, dopo le audizioni famose che ho citato, si viene ufficialmente a sapere che già la compagnia aerea, cioè una nuova società formata da Aerdorica al 99% e da Raffaello, che è sempre società di Aerdorica all'1%, era stata sottoscritta dall'amministratore delegato dott. Wendler già in data 17 novembre, cioè prima della seconda audizione, appena dopo la prima audizione nella quale l'assessore Pistelli aveva detto "sulla compagnia aerea prudenza". Ecco perché è una questione veramente allucinante, non solo grave sotto un profilo istituzionale e politico ma allucinante. Di cosa parliamo? Stiamo giocando? Ci state prendendo in giro? State prendendo in giro voi stessi, perché queste sono cose che da dove si guardano fanno veramente scandalizzare. Se ci state nascondendo delle cose, non capisco a

quali finalità. Volete fare la compagnia aerea di nascosto? Non riesco a capire.

Noi siamo soci di riferimento al 28% e c'è anche questa stranezza per cui si dice "cosa sono tutte queste interferenze?". L'amministratore delegato dice "di fronte a queste interferenze politiche io sto valutando anche di dimettermi". Interferenze politiche?! 28%! I marchigiani hanno il pacchetto azionario più importante di questa società, anzi hanno creato la società. Wendler dove stava quando abbiamo discusso di questa società già negli anni '90, '95, modificando lo statuto? Spacca non era neppure assessore all'inizio di quella legislatura, ma se lo ricorda. Poi modificammo lo statuto, recentemente, per aprire ai privati. Dove stava Wendler? Io nemmeno so cosa stesse facendo da altre parti.

Ci dice che sono delle ingerenze? Anche qui impazzisco. Ingerenze! Mi pare che quando ci inseguivano dicendo "mettete altri due milioni di euro" o quando ci dicono che sul piano industriale ci vogliono altri soldi pubblici, non sono considerate ingerenze, anzi ci cercano personalmente. E non ci cercano quando c'è da discutere della strategia di questo che è un nodo, con l'interporto, con il porto? Dappertutto abbiamo inserito queste infrastrutture nelle cose strategiche della regione e adesso sono ingerenze?

A questo punto, questa Assemblea, dopo la discussione deve votare una proposta di risoluzione concertata, condivisa, aperta, prendendo posizione, altrimenti ne va della nostra dignità di gruppi e istituzionale.

Mi fermo. Potrei andare avanti parlando di tanti altri dettagli, perché il piano industriale finalmente l'abbiamo potuto studiare. Mi pare che sia compito del Consiglio regionale parlare di questo. Se non parliamo neppure di questo e demandiamo ad altri certe funzioni, allora veramente autosciogliamoci.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Rocchi.

LIDIO ROCCHI. Dopo un intervento così focoso è difficile prendere la parola.

Innanzitutto non posso che riconoscere che in questi ultimi tempi, per le iniziative che

sono state portate avanti dal governo regionale — mi riferisco alle manifestazioni organizzate all'estero — le Marche hanno potuto raggiungere un momento di grande visibilità di questa regione. Nello stesso tempo non posso che notare lo stallo che si sta registrando rispetto a importanti problemi quali le infrastrutture che sono indispensabili per un forte rilancio, specificamente porto, interporto, aeroporto. Non si sa, per quanto riguarda il porto quando riusciremo ad aver l'uscita ad ovest. L'interporto che abbiamo visitato insieme agli altri colleghi della III Commissione è già pronto ma non ci sono i collegamenti, quindi dovremo aspettare quasi tre anni. L'aeroporto credevo fosse già in una fase di risoluzione dei problemi che ha avuto con la vecchia amministrazione, ma vedo che le ultime vicende hanno secondo me seriamente compromesso la fiducia che avevamo verso l'amministratore delegato che è stato nominato e scelto dall'assessore Pistelli.

Mi vorrei soffermare solamente su due punti, anche perché domani mattina avremo la possibilità di poter sentire l'amministratore delegato e il presidente, quindi potremo anche capire di più quello che è successo in questi ultimi giorni. La precedente amministrazione aveva già pensato di poter sciogliere la compagnia aerea Evolavia, perché era detto da tutti che era una società che provocava un deficit elevato e, guarda caso, con il nuovo piano industriale ritroviamo Evolavia recuperata, con la motivazione di poter raggiungere, con lei, gli 850.000 passeggeri, con i voli che aveva lei, quindi abbiamo anche capito, poi, che questa compagnia è stata trasformata — da quello che ha detto l'assessore — addirittura in una agenzia informatico-telematica, cioè un'agenzia di viaggi e che dovrebbe addirittura, con l'accordo dell'assessore al turismo, fare promozione all'estero. Intanto viene approvato l'aumento di capitale ma non viene sottoscritto e questa è una cosa molto importante, perché qualcuno, strada facendo, potrebbe anche ritirarsi. Credo che questo aumento di capitale consista in 5,3 milioni di euro.

Il fatto più eclatante è che notizie di stampa di questi giorni riportano che l'amministratore delegato, di sua iniziativa, senza comunicare la sua decisione alla Giunta — che non

ha approvato il piano industriale, che però sicuramente è stato discusso e il Presidente ha giustamente dato incarico all'assessore Pistelli di prospettare le esigenze della Giunta medesima — ha agito nel modo che sappiamo. Come è possibile che un amministratore delegato che è stato scelto dall'assessore e che percepisce quasi 200.000 euro all'anno possa permettersi, senza che la Giunta sappia niente, da quanto sappiamo, di istituire una compagnia aerea regionale, il cui costo finale non sappiamo, in presenza di un deficit consolidato di quasi 20 milioni di euro. Come è possibile che la Giunta regionale non sappia che è stata fatta questa scelta?

La riunione con l'amministratore delegato e il Presidente l'avremo domani, quindi domani potremo sapere con maggiore precisione quello che è successo in questi ultimi tempi.

Sono convinto che istituire questa compagnia regionale possa comportare un ulteriore deficit. Ho letto un'intervista dell'assessore al bilancio li quale dice che questa Regione non ha più possibilità finanziarie nemmeno per intervenire in favore del suo rilancio. Non vedo come è possibile uscirne, se non con la buona volontà e l'accortezza di qualcuno di lasciare l'incarico che ha, dando la possibilità al governo regionale di poter, in tempi brevissimi, sistemare una faccenda che, se non interverremo subito, metterà in crisi anche il governo regionale nel momento in cui parleremo del bilancio regionale.

Ho sentito anche che la nascita di questa compagnia dovrebbe servire a giustificare un intervento, quindi un riconoscimento da parte dell'Enac, in modo da avere l'autorizzazione e finanziamenti. Non vorrei che questa fosse la giustificazione per poter ancora proseguire su una strada sbagliata, che sicuramente ci porterà ad avere delle serie conseguenze per quanto riguarda il bilancio di questa Regione.

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
RAFFAELE BUCCIARELLI

**OTTAVIO BRINI.** Questo argomento non

ci appassiona più di tanto, perché se ne parla da tanti anni e non si riesce ad avere un risultato serio e concreto. E' quindi un argomento che ci lascia molto angosciati. Occorre riflettere sulle difficoltà che si incontrano e soprattutto sulle risposte che non arrivano. Abbiamo assistito ad interrogazioni, interpellanze, mozioni, cambi in corsa, prima c'erano i politici, oggi sono arrivati i tecnici, sembrava che con questo cambio si riuscisse a risollevare le sorti dell'aeroporto di Falconara. Non vorremmo che all'interno di questa problematica le divisioni di questa maggioranza, affondino definitivamente l'aeroporto. Le preoccupazioni sono tante e vogliamo capire, perché questo è diventato come un pozzo di San Patrizio più perde, più si lavora, più si fanno relazioni. L'assessore Pistelli diceva "si sta tentando, con un nuovo piano industriale". Come "tentando"? Qui servono certezze. Pensavo che lei avesse delle certezze, delle rassicurazioni.

Le merci sono in calo, i passeggeri sono in calo, si perdono traffici importanti come quelli con la Russia a vantaggio di altri aeroporti. Se sei fortunato riesci ad andare a Roma, altrimenti annullano il volo, quando vai a Milano ti portano a Malpensa e non a Linate e così via.

Questo è il momento di fare veramente una seria riflessione, perché l'aeroporto non è né di destra né di sinistra ma di tutti i marchigiani, nemmeno degli anconetani. Ecco perché ritengo che su questa problematica debbano intervenire tutti: perché è un bene di tutti. Non vorrei che questa situazione potesse avvantaggiare qualche altro aeroporto. Io mi auguro che così non sia, perché sarebbe gravissimo. Però dobbiamo fare una riflessione su questo. Questo aeroporto non decolla, eppure strategicamente è uno dei migliori del centro Italia, ha potenzialità, organizzazione, personale idoneo, all'avanguardia. C'è allora qualcosa che non funziona.

Quindi, assessore Pistelli, più che scrivere 10-12 pagine di relazione, ci deve dire chiaramente come stanno le cose, perché non può ogni volta venire qui e dirci "stiamo tentando". Cosa tenta? Lei deve dare certezze a questo Consiglio regionale. Giustamente Pistelli rivendica l'autonomia del Consiglio regionale

sugli indirizzi. Avete cambiato Mentrasti con Conti? Benissimo, ma i "conti" non tornano, le perdite aumentano. Cos'è che non va? Queste sono cose che ci dobbiamo dire.

Vi racconto un particolare che mi ha lasciato sbalordito. Un amico di Civitanova mi incontra e mi dice "vado a trovare mio figlio a Londra, parto domani alle 14". Leggo sul giornale che alle 14 l'aereo non è partito per nebbia, con un pullman l'hanno portato a Pescara e alle 18 l'aereo è partito senza i passeggeri che hanno rimandato a casa con un pullman. Nessuno ha fatto niente per evidenziare questa problematica. Posso capire che c'è la nebbia, però il pilota a Pescara non ha aspettato nessuno ed è tornato a Londra senza passeggeri. Penso che qualcosa non funzioni, sotto questo aspetto. Posso anche citare il nome: Serafino Paparelli, ex assessore del Comune di Civitanova. Penso che non tornerà più a Falconara a prendere l'aereo, andrà a Rimini.

Queste sono piccole cose, che però debbono far riflettere, perché l'aeroporto non funziona da anni, ci sono perdite consistenti, quindi bisogna dare una sterzata. Procaccini, tu che sei sempre un garante sotto questo aspetto — ogni tanto faccio un richiamo a te perché rappresenti l'anima comunista, quella pura, conoscendoti bene — devi convenire che il pubblico non si può sempre coprire le perdite e nemmeno i privati debbono fare profitto con i soldi del pubblico. Ma qui perdono tutti, quindi cosa facciamo, chiudiamo questo aeroporto o lo vogliamo far funzionare veramente, facendolo diventare un fiore all'occhiello della Regione Marche? Questo è l'obiettivo. Cominciamo allora a ragionare su queste cose, cosa va bene e cosa non va bene, apriamo una discussione seria una volta per tutte, senza che tra due-tre mesi ci ritroviamo con la solita interrogazione o mozione per dire che il traffico merci ancora non siamo riusciti a recuperarlo, i passeggeri non hanno raggiunto il tetto del milione di presenze. Saremo monotoni e il nostro aeroporto andrà sempre più in perdita.

E' stato mai aperto un confronto con tutte le agenzie di viaggio, con gli operatori per cercare di capire da dove provengono e dove vogliono andare i marchigiani il fine settimana? Ricordo che per prenotare per Sharm-El-

Sheik, in un certo periodo occorreva fare una fila che non finiva più, poi ci sono stati degli eventi al di là del funzionamento dell'aeroporto, però ancora oggi ci sono delle linee molto comode per andare in Tunisia, a Londra, a Parigi ecc. Quindi bisogna lavorare su questo aspetto. Assessore Pistelli, i russi non vengono più a Falconara. Il consiglio di amministrazione si è posto questo problema? Sta facendo niente per recuperare questo bacino di utenza molto importante? Bisogna cercare di ragionare anche su queste cose. Mi ha dato molto fastidio sentirle dire "si sta tentando un nuovo piano industriale". Qui ci vogliono certezze, assessore Pistelli. E' la prima volta che sento un'affermazione del genere in questo Consiglio regionale. Quando uno tenta significa che non ha nemmeno le idee chiare e questo preoccupa, Presidente Spacca, bisogna che lei intervenga in prima persona su una problematica così delicata e strategica per la Regione Marche. E' vero quello che dice Rocchi: abbiamo fatto dei passi in avanti, anche gli enti locali, le Province, non solo la Regione, per far conoscere sempre di più le Marche all'estero, ma poi si comincia a dire "l'aeroporto qual è?". Quello di Rimini, quello di Pescara, che non sono più Marche, Rocchi. Bisogna che sotto questo aspetto si intervenga non solo a parole ma anche con i fatti.

Secondo me bisogna uscire oggi da questo Consiglio regionale con una proposta forte, che dia un segnale forte anche all'esterno e una volta per tutte si inizi un percorso per arrivare a una conclusione, perché non vorrei che fra tre mesi ci ritrovassimo a dire che l'aeroporto ha ancora una perdita. Noi vogliamo andare incontro alla maggioranza, su un problema così serio e delicato, perché, ripeto, l'aeroporto non è né di destra né di sinistra, è di tutti i marchigiani. Vogliamo però collaborare sulla chiarezza, sulla trasparenza, fateci capire, assessore Pistelli. Con 12 pagine, lei oggi non ci ha fatto capire niente. Sarebbe stato meglio che fosse stata in silenzio, avesse ascoltato il dibattito e poi avesse fatto le conclusioni, perché con quella relazione iniziale non ci ha sicuramente dato un grosso contributo.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Favia.

DAVID FAVIA. Voglio anzitutto ringraziare l'assessore Pistelli che ci ha illustrato le strategie della Giunta e del piano industriale. Ci ha illustrato un piano industriale sicuramente importante, sul quale però voglio fare una riflessione circa le competenze. Anzitutto l'assessore ha detto che il problema di Aerdorica è sì contenuto nel piano industriale che è stato approvato dal consiglio di amministrazione, ma va considerato un'opportunità e non una priorità.

Non c'è dubbio che la competenza a decidere sul piano industriale sia del consiglio di amministrazione, dell'assemblea e, a monte, dei singoli soci, non c'è dubbio che il Consiglio regionale andasse informato di questo piano industriale. Non credo che possa rientrare tra i compiti del Consiglio regionale occuparsi della redazione o comunque della informazione del piano industriale; certamente sarà possibile, all'esito dei lavori della II Commissione, una valutazione su questo piano industriale.

Detto questo ritengo che siano estremamente importanti due cose: il ruolo dell'aeroporto nel triangolo porto-aeroporto-interporto di cui l'assessore ci ha parlato molto bene e che questo aeroporto funzioni attraverso le competenze del consiglio di amministrazione e dell'assemblea.

Crede che la seconda cosa importantissima sia ottenere la concessione quarantennale sulla quale si sta lavorando e che credo sia vicina. E' notizia di oggi che è stata ottenuta dall'aeroporto di Pescara. Credo però che qualcosa, se non altro perché si è alzata tanta polvere in questi giorni, vada registrato sia nei rapporti tra i soci, sia nella valutazione e nella registrazione del rapporto con l'amministratore delegato.

Conoscendo il codice civile, è vero che è nelle competenze del consiglio di amministrazione e di chi da esso venisse, come in questo caso delegato, la realizzazione del piano industriale, però è anche vero che una volta che il piano industriale viene approvato e che si compone di più capitoli, l'attuazione di ogni singolo capitolo importante, che rappresenta l'attuazione di un sottoprogramma a sé, va in qualche modo concordata con il resto del consiglio di amministrazione e con i singoli soci, come

minimo con il socio di riferimento che è la Regione Marche. Quindi credo che l'atteggiamento tenuto dall'amministratore delegato sia un atteggiamento sul quale una riflessione va fatta, non foss'altro che per il rispetto dovuto a quest'aula e alla Commissione, perché l'assessore è stato mandato in Commissione a dare una risposta diversa dal vero perché l'assessore determinate cose non sapeva. Devo dire che da parte mia, salvo completamente il comportamento dell'assessore al quale, come a tutta la Giunta, rinnovo completamente la mia fiducia.

Credo anche che sia importante raccordarsi tra soci pubblici e chiarire il rapporto con il socio privato, perché non può sfuggire ad alcuno che il rappresentante comune dei soci privati non si è presentato all'audizione in II Commissione e ha manifestato solidarietà, non si sa per cosa, all'amministratore delegato che peraltro ha ringraziato di questa solidarietà. Quindi credo che qualcosa in tutto questo iter non funziona e non abbia funzionato.

Non credo che sia necessario concludere il dibattito di oggi con un documento, in quanto noi, almeno io affido ogni valutazione e ogni decisione alla Giunta che è assolutamente competente in materia e anche in questa vicenda rinnovo ogni fiducia da parte del gruppo del partito che rappresento alla Giunta e all'assessore, però credo che un riflettore più potente di quanto non sia oggi, vada acceso; credo che un chiarimento nei rapporti tra soci, nei rapporti con i soci privati e sui poteri dell'amministratore delegato, vada fatto. Mi chiedo se non sia il caso di ridisegnare la delega, cioè incidere, attraverso l'assemblea, sul consiglio di amministrazione, affinché la delega dell'amministratore delegato vada rivista o che in qualche modo ci sia un riassetto del rapporto tra chi gestisce e chi, come giustamente è stato fatto notare, tira fuori i capitali necessari che, dobbiamo ricordarci, sono capitali pubblici.

Non credo che un atteggiamento di questo genere sarebbe stato consentito nel privato, da quei privati che hanno dato solidarietà all'amministratore delegato. In questo caso, ancor meno deve succedere, perché trattiamo da una parte di soldi pubblici e dall'altra di rapporti con le istituzioni pubbliche che rappresentano tutti i cittadini.

Decida quindi la Giunta per il meglio, facendo tesoro delle indicazioni dell'aula.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Viventi.

LUIGI VIVENTI. Signor Presidente, signori colleghi, direi che questo argomento ci dà l'opportunità di discutere di un fatto estremamente importante, e al tempo stesso ci dà anche la visione delle difficoltà di crescita che incontra oggi la regione, perché in effetti i tre nodi strutturali fondamentali — collegamento del porto con l'autostrada, collegamento dell'interporto e aeroporto — denotano una situazione di criticità estremamente elevata. Non ci soffermiamo sugli altri punti, perché l'argomento di oggi riguarda la società Aerdorica, l'aeroporto.

Ho letto in questi giorni e ho sentito i commenti dei colleghi questa mattina su questa vicenda. Noi non possiamo assolutamente permetterci di non rilanciare o di perdere, addirittura, l'aeroporto regionale, su questo siamo tutti d'accordo e non possiamo che essere tutti d'accordo, anzi dovremmo raddoppiarne le capacità.

La possibilità di gestire in utile questo servizio non è una cosa estremamente facile. Tra l'altro, se non ci si collega con altre realtà, se non c'è un piano logistico alle spalle, se non c'è un'operazione di marketing di un certo tipo è impossibile.

Il piano industriale di cui qui si è parlato — ne ha parlato l'assessore per conto dell'amministrazione — risulta essere stato approvato dal consiglio di amministrazione e dall'assemblea dei soci, se non vado errato. In questo periodo della mia vita professionale ho potuto sviluppare anche un'esperienza per verificare le difficoltà dei rapporti che a volte ci sono fra amministratore delegato e società, però non v'è dubbio che nel momento in cui un consiglio di amministrazione approva un piano industriale, poi la gestione e l'operatività del piano stesso sono competenza dell'amministratore delegato. Certo ci sono dei passaggi, dei momenti importanti nella costituzione di questo piano industriale che necessitano di un rapporto continuo tra il gestore amministratore delegato e

consiglio di amministrazione. Ma nel momento in cui è stato approvato, lui ha la delega piena e la responsabilità della gestione.

Si dice “chiediamo le dimissioni dell'amministratore delegato”. Lo capisco poco, perché cosa ha fatto l'amministratore delegato di così contrastante rispetto alle indicazioni ricevute dal consiglio di amministrazione e dall'assemblea dei soci? Da quello che ho sentito sembrerebbe quasi nulla. O no? Perché chiedere le dimissioni dell'amministratore delegato?

Io credo che qui ci sia, eventualmente, una necessità di ridefinire i rapporti, le strategie tra i soci di questa società, il rapporto tra il consiglio di amministrazione e l'amministratore delegato ed eventualmente le deleghe che ad esso sono state affidate. Questo ritengo che sia più corretto fare. Anche perché — possono sfuggire a me alcune informazioni e quindi potrei sbagliare in alcuni passaggi del mio intervento — se così è, noi dobbiamo preoccuparci del futuro di questo aeroporto. Se è vero che entro il 15 dicembre va presentato il piano industriale perché lo Stato possa dare all'aeroporto la concessione quarantennale, credo che dire adesso “togliamo di mezzo l'amministratore delegato, nominiamone un altro”, il quale ovviamente dovrà rimettere le mani sul piano industriale, presentarlo entro il 15, mi dovete spiegare — non parlo come politico ma come uomo d'azienda, in questo caso — come questo sia possibile. Non è obiettivamente possibile. Noi possiamo oggi permetterci il lusso di perdere la concessione quarantennale? Io credo di no. Se da qui al 15 ci sono degli aggiustamenti da fare vanno fatti nel piano. Se successivamente all'ottenimento dell'obiettivo principale, cioè la concessione, quindi dopo il 15, c'è la necessità di una verifica — deleghe, competenze o cambiamenti — questo si potrà affrontare, ma credo che adesso non è un atteggiamento responsabile quello di dire “cancelliamo tutto, rifacciamo tutto da capo”, perché significa, molto probabilmente, decretare la fine del nostro aeroporto.

Queste sono le considerazioni che sentivo di fare, poi cercherò di capire, dall'intervento del Presidente, se ho interpretato bene tutta la vicenda o meno.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Brandoni.

GIULIANO BRANDONI. Ho ascoltato con molta attenzione la relazione dell'assessore Pistelli. Sono stato particolarmente colpito dalla severità con cui ha riflettuto sulla gestione del porto di Ancona. Sono rimasto severamente colpito e ho colto due elementi in particolare, di questo giudizio severo nei confronti del presidente dell'autorità portuale: un esercizio eccessivamente monocratico del ruolo, la difficoltà grande del rapporto con i lavoratori e con il mondo imprenditoriale del porto. Mi sono sembrate considerazioni giuste, adeguate. Mi pare un metro di giudizio quello del ruolo e della capacità di esercizio di un ruolo estremamente importante.

Ho premesso questo, perché credo che debba esserci una coerenza di giudizio oggettiva dentro la valutazione più generale che andiamo a fare oggi.

Noi oggi andiamo a fare una valutazione importante sulle strutture della nostra regione, su quelle che sono strategiche, su quelle che abbiamo definito strategiche non solo nei dibattiti consiliari ma negli atti amministrativi, tanto che l'aeroporto delle Marche ha il beneficio di una legge che abbiamo approvato poco tempo fa per il finanziamento e per gli interventi, è uno degli obiettivi citati in quell'intesa per lo sviluppo che rappresenta un asse di intervento che questa maggioranza ha definito.

Quindi una questione di particolarissima importanza, quando parliamo dell'Aerdorica. Cos'è l'Aerdorica? E' una società di gestione a prevalente capitale pubblico che gestisce l'aeroporto. L'aeroporto è una struttura pubblica, con finalità pubbliche. Ecco perché credo che c'è la necessità di una riflessione attenta. L'intervento che mi ha preceduto è per alcuni aspetti paradigmatico di un errore genetico, perché pensa che la gestione di infrastrutture di questa natura, con queste caratteristiche, con queste funzioni e con queste finalità, abbia le stesse procedure, gli stessi elementi di intervento, le stesse caratteristiche di una società che invece ha funzione generale pubblica. E allora il primo giudizio parte da qui non nei confronti dell'amministratore delegato — non mi permetterei

mai di giudicare le persone — ma dell'adeguatezza o meno con cui ha svolto questo ruolo.

Io credo che ci sia stata una inadeguatezza complessiva, una inadeguatezza mutuata dall'idea che la società Aerdorica e l'aeroporto di Falconara fossero una società qualsiasi e non la società con le caratteristiche che io prima indicavo.

C'è un errore di sostanza anche nel disprezzo superficiale con cui ha successivamente preso in considerazione le riflessioni e le critiche doverose che da parte della Commissione, dei consiglieri, dei rappresentanti dei soci si sono via via sommate a questi avvenimenti. Una spocchia superficiale che dimostra questa assoluta inadeguatezza.

Noi abbiamo un obiettivo largamente condiviso: quello del rilancio dell'aeroporto di Falconara, della sua funzione strategica nel sistema complessivo delle infrastrutture regionali e oggi abbiamo un obiettivo vicino, a portata di mano, quello del rinnovo della concessione quarantennale. Ora faccio e mi faccio una domanda e spero che su questa lunghezza d'onda cominciamo a riflettere: oggi, senza un'azione di governo non evidente, adeguata, decisa da parte del due volte socio di riferimento, pubblico e complessivo — perché detiene la percentuale più importante della società Aerdorica — un'azione assolutamente limpida e trasparente le autorità, Enac in primo luogo, che hanno l'onere di assegnare questa concessione quarantennale hanno un motivo in meno per farlo. Io temo che senza questa azione, senza questi interventi, senza questa chiarezza avrebbero un motivo in meno, quindi rispetto a questa questione penso che noi dovremmo fare un'attenta riflessione in questi giorni che ci separano da quella scadenza, sulle azioni da mettere in campo e da fare.

Ricordo che il dibattito sull'Aerdorica partì dall'idea di eliminare la società Evolavia, dall'idea di costruire un percorso più stretto, più minuto, meno di prospettiva e oggi, invece, ragioniamo e discutiamo sul rilancio di quell'aeroporto, su una ricapitalizzazione importante e la riflessione tra l'immediato e il futuro dovrebbe, proprio per le caratteristiche che ho premesso, di società pubblica con finalità pubbliche, farci pensare, in prospettiva, ad un mo-

dello organizzativo diverso, che sia ruolo, forza e dignità ai soci.

Non ce lo nascondiamo, alcuni dei soci — parlo in questo caso dei soci pubblici — in alcune situazioni hanno peccato di attenzione e superficialità, anche perché, in realtà, il cuore della decisione passava dentro l'idea di un consiglio di amministrazione che in qualche modo li rappresentava, li garantiva, li aiutava, e forse oggi noi dovremmo riflettere, in prospettiva, sull'idea che, anziché un consiglio di amministrazione, forse un amministratore unico, proprio su questo versante, con queste caratteristiche favorisce, rafforza, impegna il ruolo dei soci. E qui vengo a un'altra riflessione che mi pare importante in questa vicenda.

Credo che in via generale in questa vicenda c'è stata un'altra cosa, non perché riguarda la Commissione che io presiedo ma perché deve riguardare il rapporto che c'è tra la politica e l'economia. C'è stata un'altra cosa particolarmente grave, anzi mi attendo, nelle conclusioni, la solidarietà da parte del Presidente della Giunta regionale. C'è stato questo atteggiamento per cui chi rappresenta i soci pubblici ha avuto un rapporto con le istituzioni che in qualche modo denota l'atteggiamento che la nostra pazienza e la nostra capacità di ascolto implicino l'obbedienza e la genuflessione. Io non penso che le istituzioni e la politica debbano atteggiarsi all'obbedienza e alla genuflessione; stanno all'ascolto ma stanno all'ascolto di tutta la società. Penso e credo che questo rapporto che, nel caso di aeroporto ha un intreccio assolutamente quotidiano, questo rapporto tra l'azione istituzionale, le forze politiche e il mondo economico debba in qualche modo riprendere una riflessione e un atteggiamento di reciproco rispetto. Da parte nostra, da parte della Regione, da parte delle istituzioni questo atteggiamento, questo ascolto questo rispetto ci sono stati, lo dobbiamo esigere per quello che rappresentiamo e per quello che siamo.

Penso che questa vicenda, nel particolare — quella dell'aeroporto — interessa l'intera comunità marchigiana per l'impegno finanziario che la Regione e tante amministrazioni pubbliche pongono, perché le nostre evocazioni, dal punto di vista imprenditoriale ed economico guardano anche al turismo,

all'internazionalizzazione. Rispetto a questo credo che il modello partecipativo di questa società debba avere caratteristiche nuove. L'impegno pubblico è importante, ma l'impegno privato non può esternarsi solo in qualche arrogante lettera. L'impegno dei privati, soprattutto di quelle aree, quei settori che dall'esistenza di un aeroporto trovano riscontri economici importanti, ha da contribuire e partecipare in maniera diversa. In altre realtà regionali questo tipo di atteggiamento e di accordo c'è stato, io mi attendo che nei percorsi successivi noi saremo capaci di intervenire ad esigere quello che ci è dovuto: non solo consigli, non solo arroganza ma anche intervento concreto.

Per evitare di non essere stato particolarmente chiaro, penso che la nostra azione di governo passa, nei prossimi giorni, attraverso una riflessione attenta sugli incarichi che abbiamo assegnato in quella società da parte nostra e in particolare sulla adeguatezza dell'amministratore delegato. Questa inadeguatezza è esplicita, palese, evidente. Rimuoverla mi pare un atto necessario.

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

**GIACOMO BUGARO.** Molto è stato detto dai colleghi che mi hanno preceduto, ma alcune riflessioni intendo farle in ordine a questa vicenda che abbiamo seguito con particolare intensità, soprattutto negli ultimi sviluppi. Avevamo chiesto un cambio di marcia all'inizio del 2006, questo cambio di marcia era motivato dai dati negativi che la società di gestione dell'aeroporto stava producendo ormai da anni, un cambio di marcia c'è stato, perché effettivamente l'organo esecutivo, decisionale dell'aeroporto è cambiato. Ma questo cambio di marcia non ci sembra essere andato dalla parte auspicata, perché le dinamiche che hanno contraddistinto le ultime giornate non ci sembrano quelle contraddistinte dal segno positivo. E' stato nominato nel luglio-agosto scorso il nuovo consiglio di amministrazione, secondo noi un po' frettolosamente, perché le risorse che si stagliavano nel futuro di Aerdorica e che potevano andare ad occupare quel tipo di incarico erano diverse. Si è scelto, come figura

predominante questo non so se chiamarlo "dotto-  
tore" o "signore"... Signore? Il sig. Wendler.

Il primo atto che giustamente Wendler fa è affidare al uso primo referente, al prof. Jarek, che troviamo nel curriculum di Wendler, la redazione di un piano industriale, e fin qui non c'è quasi nulla di male. Strana questa concomitanza per cui la persona di cui ti avvali come primo referente, viene incaricata, appena assunti la carica, di redigere il piano industriale. Ma la cosa più strana è il costo di questo piano industriale che certo è risibile rispetto al contesto generale, perché parliamo di una infrastruttura che mangia milioni di euro, quindi 140.000 euro per un piano che secondo noi ne vale, commercialmente 20-30 mila, soprattutto quando è già stato confezionato per altro aeroporto e riadattato — rispetto al piano di Reggio Calabria più o meno è lo stesso — è poca cosa, ma tant'è. Noi contestiamo il piano industriale, perché secondo noi è viziato di alcune previsioni che sono pericolose. Ma contestiamo anche il metodo con il quale è stato presentato il piano industriale, perché Wendler ne ha prodotto uno alla Giunta regionale, completo; ne ha prodotto un altro ai sindacati dimagrito delle pagine che prevedevano la riduzione della pianta organica; ne ha prodotto un altro ancora ai giornalisti, quindi alla pubblica opinione, ancor più asciutto. Forse per motivi di riservatezza, non lo metto in dubbio, perché io sono una persona che pensa in positivo e non vede la malafede, quindi do questa lettura ai fatti.

Si dice anche che necessaria ai fini di questo affidamento della concessione quarantennale è la costituzione della consiglio di amministrazione. Sono preoccupato, perché mettere in piedi una compagnia aerea costa, secondo i piani di Wendler, dai 30 ai 50 milioni di euro. Voglio capire come si trovano questi soldi e qual è il rischio a cui si espongono questa società e l'intera collettività marchigiana, quando è vero, come è vero, che il 30% dei traffici dell'aeroporto Raffaello Sanzio di Falconara sono generati da Ryan Air che tra l'altro, rispetto a questo segmento di mercato produce anche un utile per l'aeroporto, con un sostegno, in termini di contributo pubblicitario da parte di Aerdorica, di soli 500.000 euro. Allora non era più facile far sedere attorno a un tavolo gli attori

principali del nostro territorio e concertare con loro quali erano le rotte strategiche, investendo in quella direzione con società del tipo Ryan Air e tentare, con un costo molto più accessibile e di quasi provata sicurezza, vista l'esperienza di Ryan Air, questa strada invece di imboccare quella della costituzione di una compagnia aerea che, laddove è stata fatta ha portato solo ed esclusivamente esperienze fallimentari?

Di qui si innesta tutto il meccanismo che ci ha portato a dire nelle scorse giornate "Wendler è inadeguato e con Wendler non ha la nostra fiducia nemmeno l'assessore Pistelli". Perché? L'ing. Pieralisi, presidente del patto dei soci privati, con un atto che non mi è piaciuto, sinceramente, ma che ha una sua coerenza, non ha partecipato all'audizione in II Commissione. Secondo me è uno sgarbo istituzionale, perché la II Commissione di un'Assemblea legislativa ha tutti i poteri per interloquire, ma lasciamo stare. Però ha dimostrato di avere il mandato chiaro da parte degli azionisti che lo hanno nominato presidente di quel patto. La Regione Marche, viceversa — è di questa mattina: aut-aut di Sturani, sindaco di Ancona: "o si dimette o Ancona non versa un soldo per la ricapitalizzazione" — non svolge il ruolo di capofila della parte pubblica, quel ruolo che è proprio di un'assemblea legislativa regionale. Non è riuscita a coordinare il ruolo degli enti pubblici, tant'è che l'assessore veniva in II Commissione a riferire e a prendere una posizione, posizione che era già stata smentita — ce lo ha spiegato bene il consigliere Pistarelli — cinque giorni prima con un atto notarile. Se la politica deve essere basata sulla serietà, sulla coerenza e sui fatti concreti, questo è un fatto concreto che ci porta a dire che la Regione, per tramite del suo assessore ai trasporti, non svolge un ruolo adeguato e quindi non merita la fiducia che non è personale ma del tutto esclusivamente politica.

Per questo noi non vediamo particolari problemi per il rinnovo della concessione. Quando nella scorsa estate è stata fatta un'ampia indagine, su base nazionale, di società che potessero essere interessate ad entrare in partnership con la gestione dell'aeroporto non se ne sono trovate. Oggi come oggi questa infrastruttura non è appetibile sul mercato com-

merciale per meriti o demeriti che non stiamo ad analizzare. Quindi l'Enac non crea, secondo il nostro punto di vista, un problema e non lo creerà: prorogherà i termini fino a che non ci saranno tutti i crismi per poter riaffidare ad Aerdorica, in via definitiva, la concessione per i prossimi 40 anni. Brandire questo tipo di spauracchio ci porterebbe fuori strada. Noi oggi abbiamo, da una parte un ente che fa difficoltà a tirare i fili, ruolo suo proprio, e dall'altra parte abbiamo un consiglio di amministrazione che non riscuote una fiducia di parte delle forze politiche, che si è contraddistinto con degli atti che sono contrari a quelli che sono non solo logica e buon senso ma soprattutto quella che dovrebbe essere la tenuta di questa società, cioè il rigore nei conti. Oggi siamo di fronte a un piano industriale che noi contestiamo e che pensiamo essere dannoso non solo per le case di Aerdorica già fortemente compromesse, ma diverrebbe dannoso ancor più per le tasche dei cittadini marchigiani, perché qualora trovasse compimento, andrebbe incontro sicuramente, visti i precedenti — e ce ne sono tanti — a un fallimento.

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

**CESARE PROCACCINI.** Pochissime considerazioni. Non è in discussione la fiducia né alla Giunta né all'assessore Pistelli, tuttavia la gestione politica del problema Aerdorica secondo noi è stata pessima, non solo nel metodo, che è stato sbagliato, ma anche nella sostanza. Il vulnus non sta nell'atto formale da parte dell'amministratore delegato, di costituzione di compagnia aerea regionale ma sta nel piano industriale dell'Aerdorica che prevede tale possibilità. Anzi, in condizioni normali, se la costituzione di una compagnia aerea rappresentasse una cosa seria per lo sviluppo della società, tale atto sarebbe da lodare, sarebbe addirittura in ritardo. Ma non è così. Dal punto di vista formale il Consiglio regionale avrebbe dovuto esprimere un parere, anche se non esiste un obbligo in tal senso. Ma dal punto di vista politico sarebbe stato necessario. Ciò avrebbe rafforzato la Giunta regionale, chi è delegato a partecipare alle riunioni del consiglio dei soci e

avrebbe rafforzato la strategia di sviluppo della società Aerdorica. Il Consiglio regionale non deve discutere solo quando c'è da tirare fuori i soldi, da ultimo 2 milioni di euro ed in previsione altri 1.475.000 di ricapitalizzazione, pari al 27,83%. Una strategia si deve indicare, una linea.

Il Consiglio regionale deve poter intervenire con tutti i soggetti e senza ledere la sovranità dell'assemblea dei soci per un piano industriale serio, credibile, realistico, realizzabile, di sviluppo. Questo piano rappresenta dei limiti. Il piano, dal punto di vista formale, è stato presentato nella Commissione bilancio, dopo essere stato approvato dal consiglio di amministrazione dell'Aerdorica e, di fatto, dopo essere operativo.

Limiti a partire dall'analisi sullo sviluppo degli aeroporti. Si citano Bologna, Forlì, Rimini e Pescara, ma questa analisi omette del tutto il più "aggressivo", dal punto di vista della competizione, aeroporto di Perugia che già ha raddoppiato la pista e dopodomani, il primo dicembre, avvierà una nuova rotta su Londra. Ciò attrarrà passeggeri in tutto il centro Italia, comprese le Marche.

Molto ci sarebbe da dire sull'analisi che ha portato al calo dei passeggeri. Discutibile e forse più controversa dal punto di vista finanziario è la soluzione data al problema Evolvavia. Noi pensavamo — ci sembrava che ci fosse un'indicazione in tal senso — che tale società dovesse essere chiusa per investire, in futuro, gli eventuali utili derivanti da questa chiusura. Si prevede invece, con una sottostima del deficit attuale e con un ruolo diverso per questo gruppo, la prosecuzione di rotte nazionali ed internazionali anche per il periodo invernale, senza alcun piano di sviluppo commerciale e di tipo turistico. E' prevedibile — non bisogna essere maghi della finanza — che le perdite aumenteranno fino a un milione e mezzo di euro ulteriori.

Che dire del problema della costituzione della cosiddetta compagnia aerea? Il fatto che l'Aerdorica diventi proprietaria del 30%, che di fatto è già avvenuto, di una costituenda compagnia aerea è del tutto sbagliato, non risponde a logiche di sviluppo, rischia di disperdere ulteriori risorse pubbliche. In ciò l'Aerdorica che

gestisce lo scalo, diventerebbe, diventerà concorrente dei suoi stessi clienti nazionali ed internazionali. Una linea che può portare al fallimento e alla dissoluzione dell'Aerdorica e dell'aeroporto regionale.

Ci siamo documentati, Presidente Spacca, assessore Pistelli, colleghi consiglieri: questa stessa strategia fu seguita in Russia all'indomani della fine dell'Urss, all'inizio degli anni '90 e dello smembramento della compagnia nazionale Aeroflot. Quasi tutti gli aeroporti della Russia si costituirono, in tutto o in parte, in compagnie aeree, ma nel volgere di pochissimo tempo alcune fallirono ed altre, per non fallire furono costrette a vendere a soggetti pubblici o privati le proprie quote.

In conclusione l'aeroporto delle Marche non deve fare la stessa fine. Occorre invertire la rotta. Questa è un'analisi di mercato internazionale che andrebbe fatta e valutata.

Quindi occorrerebbe invertire la rotta, valutare le giuste strategie di sviluppo. Occorre, da parte della Giunta regionale, secondo noi, recuperare quella vigilanza che finora non è stata adeguata. Se aeroporto, porto ed interporto — e noi condividiamo — sono strategici per lo sviluppo, come si può costituire una compagnia aerea e non si riesce a fare o a far fare all'Anas lo svincolo per collegare l'interporto Marche alla superstrada? Quando sarà fatto questo svincolo, nel 2009 o nel 2010, questa infrastruttura — l'interporto Marche — rischierà di essere già vecchia.

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

**VITTORIO SANTORI.** Il mio intervento sarà brevissimo. Innanzitutto vorrei dire "scopriamo le carte". Da tempo da parte dell'opposizione e da chi vi parla è stato sollevato il problema del rapporto tra Giunta e Consiglio. Oggi discutiamo ancora di questo. Il vero problema non è l'Aerdorica ma i rapporti che intervengono, a la Giunta ed il Consiglio regionale.

L'Aerdorica è un problema, perché il piano industriale, più che farci sperare in future riprese di questa attività, in realtà secondo me è un piano che è stato varato ad hoc per con-

tinuare ad avere dei finanziamenti da parte della Regione e dagli altri enti pubblici, quindi per continuare a tenere in piedi un baraccone che invece dovrà fare i conti, come già è stato detto, con altre realtà locali: tre aeroporti nella regione Marche, uno a Pescara, uno addirittura a Perugia. Quindi anziché un piano che presenti certezze o comunque elementi di certezza sul rilancio del numero di passeggeri — addirittura viene previsto il raddoppio — e di quantità di merci trasportate, non c'è, perché in realtà vi sono soltanto certezze sulle spese.

Il brutto è che ci siamo sentiti dire in Commissione bilancio “ma di che cosa parlate? State parlando di una cosa che è già stata approvata”. Noi eravamo a discutere sulla bontà del piano e sul suo finanziamento e il piano era già stato approvato. Ma attenzione, non è, come si è detto in quest'aula, che qualcuno vuole addirittura accampare diritti sul consiglio di amministrazione. Il problema vero è che i nostri rappresentanti, i rappresentanti della Giunta hanno votato positivamente questo piano senza riferire alla Giunta e senza riferire al Consiglio che stava ancora esaminandolo sotto l'aspetto finanziario.

Questa cosa è gravissima e ricordo a me stesso che la continua violazione dello statuto e delle leggi regionali provoca lo scioglimento del Consiglio regionale. Dobbiamo stare attenti, perché andiamo verso questo tipo di rapporto. La Giunta continua ad ignorare i diritti e le prerogative del Consiglio e non possiamo permettercelo. Io ho sempre detto che non lo permetterò.

Quindi mi aspetto che la Giunta faccia un atto di revoca immediato nei confronti dei rappresentanti che hanno gestito questa cosa in ambito di consiglio di amministrazione dell'Aerdorica e che si apra una Commissione d'indagine volta a stabilire come mai in tutti questi anni la società ha accumulato debiti per 20 milioni di euro, di cui 5.400.000 sono addossabili alla Regione Marche in quanto sottoscrittrice del 27% del capitale. Quindi mi auguro che si vada innanzitutto a fare chiarezza immediata su ciò che è l'Aerdorica, per poi parlare del futuro.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gianni.

SARA GIANNINI. La questione che oggi discutiamo ha sicuramente alcuni risvolti per i quali non dobbiamo perdere l'orientamento che ha informato anche gli atti di finanziamento e gli atti strategici di questa Regione. Io credo che occorre riportare la discussione alla questione che è sulle pagine dei giornali, la questione dell'Aerdorica. L'infrastruttura dell'aeroporto l'abbiamo considerata tutti un'infrastruttura essenziale per la funzione che svolge nella nostra regione, per le attività economiche della nostra regione, anche per il ruolo che noi vogliamo che questa Regione assuma in Italia e in Europa. E' evidente che l'obiettivo che noi dobbiamo perseguire in questo momento è di mantenere questa strategicità e non pregiudicare gli atti che sono necessari a far sì che questa infrastruttura abbia delle caratteristiche certe, soprattutto raggiunga degli obiettivi certi per valorizzare gli investimenti che sono stati fatti fino ad ora, per tutelare coloro che lavorano in questa infrastruttura e per offrire anche la possibilità di ampliare gli investimenti, non solo pubblici, ma anche privati, che è la strategia di un piano industriale. Credo che la discussione non possa perdere questa bussola, e se non la perdiamo riusciamo anche — non voglio sottovalutare i contorni e il contenuto della questione — a non drammatizzare quello di cui stiamo parlando.

In Commissione è stato illustrato il piano industriale che si dice è stato approvato dall'assemblea dei soci, illustrato o meno in Giunta. Oltretutto le riunioni della Giunta sono segrete, quindi io leggo gli atti formali e dall'atto formale rilevo che è stata autorizzata la ricapitalizzazione, non altro. Nel piano industriale sono previste alcune articolazioni più complesse, come quelle della nuova compagnia aerea rispetto alla quale in Commissione bilancio tutti abbiamo espresso perplessità e necessità di approfondimento, mentre altre attengono di più a una gestione meno strategica e più ordinaria.

Nessuno qui vuol sottovalutare — né io lo farò — che l'amministratore delegato avrebbe dovuto dimostrare, sia nel momento in cui ha deciso di costituire la compagnia che nel momento nel quale ha rilasciato dichiarazioni ai giornali, successivamente alla verifica di que-

sto fatto, una maggiore attenzione, un maggiore rispetto istituzionale nei confronti del socio pubblico di riferimento, ma io dico anche dell'istituzione Regione Marche, che, indipendentemente dal fatto che produca o meno investimenti nell'aeroporto, ha una dignità istituzionale che va quanto meno salvaguardata, e noi la dobbiamo salvaguardare. Come la dobbiamo salvaguardare — e qui sono d'accordo con il presidente della Commissione bilancio — nei confronti di un atto di scortesia istituzionale che è stato praticato anche dal rappresentante del patto privato Pieralisi quando si è rifiutato di partecipare all'audizione della Commissione. Credo che questo vada detto, sottolineato, perché per Pieralisi vale lo stesso ragionamento. Al di là del fatto che siamo soci, è correttezza istituzionale addivenire ad una richiesta di incontro e di riflessione con le istituzioni di questo territorio.

Credo che l'obiettivo di cui dobbiamo oggi parlare riguarda l'azione che la Regione Marche può mettere in atto per far sì che l'obiettivo della concessione quarantennale non venga disperso. Io penso che per fare questo noi dobbiamo anche essere attenti a quello che il Consiglio regionale — non lo dico per buttare la responsabilità sulle dichiarazioni dei singoli consiglieri o dei gruppi — vuol perseguire. Se l'obiettivo è l'infrastruttura, se la strategia è condivisa dobbiamo cogliere l'obiettivo. Mi chiedo: oggi proclamare che bisogna attendere o chiedere le dimissioni dell'amministratore delegato — qualcuno si è anche avventurato a chiedere le dimissioni dell'assessore in altre sedi — è utile a quell'obiettivo? O invece è più utile che noi, pur sottolineando che questa vicenda ha avuto dei contorni non corretti istituzionalmente fino in fondo, che l'amministratore delegato ha mancato a un rapporto che invece era giusto che tenesse, che ha mancato anche a una dialettica e a un necessario apprezzamento della dialettica politica che in una Regione ci deve essere, cogliamo l'obiettivo di far sì che ci sia la concessione quarantennale, verificare se nell'assemblea dei soci ci siano delle condizioni che possano in qualche modo riportare a un più corretto rapporto tra amministratore delegato, consiglio di amministrazio-

ne, soci privati e pubblici rispetto alla gestione dell'infrastruttura?

Io credo che se vogliamo salvaguardare l'infrastruttura, questo deve essere il nostro obiettivo, questo noi dobbiamo chiedere alla Giunta regionale, all'assessore competente al ramo, a coloro che, per quanto ci riguarda, rappresentano la Regione in questa infrastruttura, in questa società.

E' evidente che le perplessità sulla compagnia sono condivisibili: costituendo una compagnia aerea diventiamo concorrenti dei nostri stessi clienti, con Evolavia che si trasforma in web company possiamo diventare concorrenti delle agenzie di viaggio. Io credo che intanto si può dire che la costituzione della società, così come avvenuta, in un modo non formalmente corretto, in un modo non comunicato in maniera adeguata, non ha prodotto nessun atto se non avere stipulato il contratto. Blocchiamo questa procedura, prendiamoci il tempo per ragionare e riflettere rispetto anche a quello che accadrà nell'assemblea dei soci, perché credo sia utile capire cosa dicono i soci privati. Non è che questa cosa riguarda solo la Regione Marche, penso che riguardi anche i soci privati. Sono curiosa di sapere, per esempio, che cosa dice l'ing. Pieralisi sulla procedura di costituzione della compagnia, se era d'accordo, se conosceva, se non conosceva. Bisogna chiedere al consiglio di amministrazione di riportare a maggiore collegialità alcune funzioni che sono state affidate in maniera generica, generale all'amministratore delegato? Questo credo che sia l'atto attraverso il quale noi recuperiamo un percorso di sintonia tra l'azione del governo regionale e l'azione di coloro che, dentro quella società ci rappresentano e dell'azione che l'amministratore delegato insieme al consiglio di amministrazione dovrà porre in essere.

Qual è l'obiettivo che dobbiamo avere oggi, sottolineando che questa vicenda poteva essere condotta in modo diverso? L'obiettivo è quello della concessione quarantennale. Ho l'impressione che questa discussione che ci appassiona oggi, ci ha appassionato sui quotidiani, qualche vantaggio ai nostri concorrenti che qui venivano richiamati, forse lo porta. Penso allora che se qualche vantaggio porta a

questi, evidentemente la nostra discussione qualche limite ce l'ha.

Credo che noi dobbiamo salvaguardare l'obiettivo e l'obiettivo è quello di consentire all'Aerdorica e quindi all'infrastruttura, di avere certezze. Se per avere queste certezze, in questo momento dobbiamo anche limitare una discussione che è utile fare successivamente, quando alcune certezze ci saranno, penso che sia giusto per le Marche e qualche volta il gioco della maggioranza e dell'opposizione forse è utile limitarlo quando si tratta del bene delle Marche.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
ROBERTO GIANNOTTI

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Mammoli.

KATIA MAMMOLI. Avremmo dovuto parlare di tre temi, porto, interporto e aeroporto, ho sentito oggi che il problema più importante è naturalmente quello dell'Aerdorica, ho sentito giudizi rispetto a queste infrastrutture da un lato eccessivamente negativi: il porto non funziona, è stato detto non c'è niente che va. Si potrà fare di più, è necessario che si faccia di più, ma mi chiedo: siamo nella situazione in cui eravamo qualche mese fa quando tutti i giorni andavamo sulla stampa per le polemiche per il porto e l'autorità portuale?

Per l'interporto forse i tempi sono un po' più lunghi di quanto si auspicava e si sperava. Rispetto alla situazione da cui l'interporto è partito con la precedente gestione e con tutto quello che ha significato, possiamo dire che non stiamo raggiungendo gli obiettivi che ci eravamo preposti? Forse, in questo caso, abbiamo anche messo le persone giuste, e questo non conta poco.

Per andare al discorso che ci riguarda più direttamente, vorrei intervenire sul piano industriale dell'Aerdorica. A me fa molto piacere avere ascoltato che i colleghi lo conoscono benissimo e che sono in grado di dare giudizi, consigli e di gestire meglio di chi è lì dentro il piano industriale. Io non ne sono molto convinta. Il problema non è così semplice. Non credo che chiunque possa andare a decidere rispetto a

queste cose con una competenza di strategia industriale. A volte si ha l'impressione, rispetto a certi problemi, che è un po' come nelle partite di calcio: ognuno diventa allenatore, ognuno è più bravo dell'allenatore che c'è sul campo. Con questo non intendo dire che condivido il piano industriale, dico che non sono in grado di dare un giudizio serio e soprattutto pensare di poterne sapere più di altri.

Anche a me sono arrivati giudizi negativi rispetto a questo piano industriale, anche a me è stato detto che probabilmente è il libro dei sogni, però non mi sono permessa né di andare sulla stampa a dire certe cose, né altre. Di solito cerco di capirci di più, prima di fare alcune dichiarazioni.

Di una cosa però sono convinta: quando una infrastruttura è in difficoltà non si può pensare di tirarla fuori dalle difficoltà risparmiando. Purtroppo, quando ci sono le difficoltà è il momento in cui bisogna investire di più. Facciamo i conti su quello che possiamo fare, su quello che possiamo dare, però non possiamo pensare di risparmiare e nel contempo di rilanciare, questa è una legge di mercato, matematica. Su questo bisogna che siamo chiari, altrimenti continuiamo a parlare di un argomento senza avere né la forza né la volontà di risolvere la questione.

Quanto al discorso della nuova compagnia aerea l'atto di per sé si commenta da solo, però è anche vero che dal punto di vista dell'immagine certo non è stato positivo ma dal punto di vista economico non ha procurato un danno, anche perché è stata costituita ma non è stato attivato niente. Quindi si tratterà di pagare il notaio. E' grave dal punto di vista politico, ma dal punto di vista economico il danno non è grave.

Anch'io dico, come ha detto la collega Giannini, "calma e ragionevolezza in questo momento", perché se non vogliamo intervenire sulla stampa per fare a chi la dice più grossa — solo in quel caso la stampa ci dà un minimo di spazio — allora, forse, bisogna che ragioniamo seriamente su quello che è successo, su quello che vorremmo succedesse in seguito, però anche su quello su cui bisogna intervenire.

Questa vicenda in certi giorni si è tinta di giallo. Ci chiedevamo tutti quanti quanto sa-

pesse la Regione, chi aveva votato il piano industriale, quanto si conoscesse e altro. Anch'io me lo sono chiesta e avevo dato una spiegazione. Mi sono detta "non è possibile che la Regione non sapesse". Poi però abbiamo visto che così non era, non tanto nel piano industriale quanto nella costituzione della compagnia. E' stato detto in Commissione, è stato ribadito, quindi prendo atto della buona fede di chi ci ha detto queste cose. Però a questo punto si pone un altro tipo di problema politico, che non riguarda soltanto l'Aerdorica in quanto tale, riguarda, molto spesso, tutti gli enti a cui la Regione, i Comuni, le Province partecipano. A volte si ha l'impressione di un distacco di questi enti e di chi li rappresenta rispetto all'ente finanziatore, anche perché ognuno è preso dai meccanismi all'interno dei quali si trova, quindi il rapporto diretto a volte rischia di mancare. Questo è un primo motivo su cui bisognerà che riflettiamo, non soltanto per quanto riguarda l'Aerdorica, ma per l'Ersu, per altre situazioni di cui abbiamo già parlato, in cui spesso l'ente pubblico è visto come quello che deve erogare e stare zitto. A me è successo una volta di sentirmi dire, rispetto a un problema come questo, in un altro ente "tanto, alla fine, se dobbiamo chiudere la figura più brutta la fa il Comune, quindi pagate e zitti". A volte c'è questa sensazione, quindi bisogna che su questo siamo particolarmente attenti.

Però un'altra cosa mi è venuta in mente. Questo Wendler, questo amministratore delegato, è possibile che se non si è confrontato affatto con la Regione e con gli altri enti locali, assolutamente sia andato avanti per conto proprio? Intelligenza, buon senso mi dicono che qualche contatto deve averlo avuto, qualcuno le spalle gliele ha riparate, altrimenti avremmo scelto una persona talmente ingenua, talmente priva di buon senso che qualche preoccupazione ancora più grossa me la desterebbe.

Qual è il rapporto, quale ruolo stanno giocando all'interno dell'Aerdorica i soggetti pubblici? Quale rapporto rispetto ai soggetti privati? E' qui che dovremmo veramente lavorare affinché i soggetti pubblici, insieme, se possibile, portino avanti un proprio ruolo forte, non in contrapposizione con i soggetti privati, ma non può essere il ruolo di chi si trova a

pagare, a subire e anche, purtroppo, mi dispiace dirlo, a trovarsi in queste situazioni che sicuramente non sono piacevoli e che non fanno fare una splendida figura a questo ente.

Secondo me, all'interno di questi rapporti va guardato un po' più profondamente, con persone che abbiano competenze e con persone che abbiano anche tempo. Ci vuole anche tempo da dedicare, tanto, a queste situazioni, perché bisogna essere presenti, perché bisogna vedere giorno per giorno quello che succede, altrimenti i rischi che si corrono sono questi.

Ci serva per il futuro, ma non ci serva per negare i progetti o le prospettive che ci siamo sempre dati.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
RAFFAELE BUCCIARELLI

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Solazzi.

VITTORIANO SOLAZZI. Credo che dobbiamo partire da quello che ci accomuna come Consiglio e come consiglieri regionali e credo che in tutti c'è la consapevolezza che l'aeroporto di Falconara è un bene di questa regione, un bene che va preservato. A me pare che al di là delle differenziazioni che ci sono state e che caratterizzano in modo particolare questo periodo, questo frangente, in tutti gli interventi si coglie questo dato concreto che accomuna i nostri pensieri. Peraltro credo che in questo comune sentire, questo comune pensare su questa importante infrastruttura ci sia stata una consequenzialità di comportamenti anche da parte di questa Giunta regionale nel momento in cui, preso atto delle difficoltà che vive questa società, non si è defilata o non ha perso tempo ad attribuire responsabilità ad altri. Parliamoci molto chiaramente: responsabilità che in questi anni potremmo dire, volendo essere onesti, sinceri, sono responsabilità assai diffuse. No, non ha fatto questo l'Esecutivo: si è assunto la responsabilità di guidare un difficile processo di ristrutturazione e lo ha fatto esprimendo il presidente, mettendoci i soldi, agevolando l'assunzione di un manager, richiedendo che a fronte di soldi ci fosse un piano industriale. Questo, quindi è un comportamento corretto,

un comportamento che legge il dato fondamentale di questo consesso, cioè la necessità di difendere una infrastruttura importante in questa regione.

Mi pare peraltro che tutti abbiamo la consapevolezza che le Marche sono un territorio che rappresenta, per una struttura che ha dei costi come un aeroporto, dimensioni modeste e ha delle concorrenze assolutamente forti, perché a nord ha la concorrenza di Rimini, a sud la concorrenza di Pescara e quindi la scommessa di far vivere questa importante infrastruttura si scontra anche con un realismo sul fatto che comunque una società che gestisce un aeroporto nelle condizioni date, avrà sempre delle difficoltà.

L'obiettivo — ho avuto modo di dirlo trovando la condivisione di altri componenti della II Commissione — non è prefiggerci il punto di pareggio, il punto di guadagno. Noi abbiamo la missione, come Regione, di lavorare affinché questa società venga gestita al meglio, raggiunga i migliori risultati economici possibili, dopodiché potremo anche prendere atto del fatto che difendere questa struttura e assicurare al territorio questa struttura può avere anche un costo, che è un costo sociale. Questo ci siamo detti e io rimango di questo avviso.

Credo allora di poter dire che queste sono le cose che ci accomunano. Se queste sono le cose che ci accomunano, in un momento di difficoltà, con qualche responsabilità che dobbiamo pure sottolineare, credo che va chiesto a tutti, senza distinzione di maggioranza e di opposizione, che in questo particolare frangente con delle difficoltà oggettive, con un debito non indifferente, sulle cui responsabilità credo alla fine la potremmo pensare tutti allo stesso modo, con una concessione quarantennale che dobbiamo ottenere, di trovare le condizioni di non rischiare che esplodano situazioni tali che possano compromettere davvero il permanere nella nostra regione di questa importante infrastruttura.

Questo cosa vuol dire, che on ci sono stati dei passaggi o non ci sono questioni su cui, anche nel rapporto corretto ed istituzionale fra Consiglio e Giunta, ci dobbiamo forse dare una migliore registrazione? No, non vuol dire que-

sto, vuol dire fare un appello a tutti i consiglieri, sapendo che per le particolari situazioni che questa infrastruttura e quella società vivono in questo momento, la sobrietà ci deve orientare a stringere i denti e a far sì, intanto, di raggiungere gli obiettivi che sono essenziali per poter andare avanti.

Con la sincerità che mi contraddistingue debbo dire che qualche problema c'è stato. Per lo meno io riscontro due eccessi. Uno credo di poterlo definire un eccesso di velocità, assessore. Anche qui, ispirato dal fatto di voler fare le cose bene, nel miglior modo possibile, però un eccesso di velocità c'è stato. Non bisogna togliere i punti dalla patente, però Wendler ha proposto un piano industriale. Mammoli, tu hai ragione, nessuno di noi ha competenze tali da poter giudicare il lavoro fatto da esperti, però prenderne cognizione e poter esprimere qualche parere mi sembra quanto meno indispensabile. Io mi sono permesso di esprimerne qualcuno, ma a giochi già fatti. A me non sta bene passare le notti a guardare un piano strategico — perché ci vuole un po' di tempo, ve lo assicuro — approfondirlo, fare anche qualche telefonata, chiedere qualche consiglio e poi vado in Commissione, esprimo qualche dubbio — non la critica, perché come mi posso permettere di criticare un manager o chi ha fatto questo piano che è un luminaire? — e poi trovarmi di fronte a questa situazione. Non voglio dire che la proposta di una compagnia aerea sia sbagliata, però anche qui dipende da come la costruiamo. Se la costruiamo con grandi sinergie diffuse fra il tessuto produttivo di questa realtà o fuori da questa realtà, con degli interlocutori, quindi dei soci privati, del mondo imprenditoriale, regionale ed extra regionale, in cui la partecipazione della Aerdorica sia di un certo tipo piuttosto che di un altro, si può ragionare, è una valutazione che si può fare, come la trasformazione di Evolavia in una web agency, che, al di là di tutto, è una agenzia di viaggi. Anche qui, valutiamo. Può venire anche, però, il dubbio che se non gestita in modo adeguato e con i dovuti approfondimenti, potremmo creare due strutture il cui rischio è che vadano in concorrenza con i clienti della società Aerdorica.

La brevità di tempo non mi permette di sviluppare ulteriormente questi concetti, però

vorrei dire che se il piano è stato approvato, è stata approvata anche la costituzione di questa società. Qui, assessore, un eccesso di velocità c'è stato, perché il rispetto per il ruolo dei consiglieri deve esserci. Non si può parlare in Commissione lavorando, studiando e giudicando un piano, quando poi questo piano è già stato approvato dai soci, per cui anche dalla Regione.

Se mi consentite, rispetto a Wendler c'è stato un eccesso di zelo. Certo, ha preso atto del fatto che il piano è stato approvato ed è andato a costituire subito la società. Secondo me il problema è che forse ci vuole un supplemento di valutazione di questo piano, in modo particolare sull'aspetto fondamentale della costruzione di una compagnia aerea.

Dobbiamo avere la consapevolezza che in questo momento dobbiamo stringere i denti, andare avanti, ottenere la concessione, cercare di gestire al meglio questa struttura per quello che intanto può esprimere, però mi raccomandando, non più eccessi di velocità e non più eccessi di zelo, altrimenti il discorso, per quanto ci riguarda, cambia completamente, perché se ci contraddistingue un obiettivo comune e anche la condivisione di un percorso, errori non se ne debbono fare, perché errori di questo tipo potrebbero compromettere l'obiettivo sul quale, invece, siamo tutti d'accordo.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il Presidente Spacca.

**GIAN MARIO SPACCA, Presidente della Giunta.** La discussione è stata molto lunga e articolata. Cercherò di andare direttamente al cuore del problema facendo due premesse. Una di carattere generale, che sottolinea come da parte dell'Assemblea sia forte la percezione dell'importanza della proiezione internazionale della nostra società e della nostra economia. Le Marche sono una delle regioni d'Italia con la maggiore proiezione sui mercati e sulle società di altri contesti geografici. Questa proiezione porta alla nostra regione reddito ed occupazione, quindi dobbiamo essere particolarmente attenti a tutto il sistema infrastrutturale che ci mette in relazione con il mondo, con l'area internazionale, intesa sia come società che come mercati.

Da questo punto di vista è appropriato il dibattito che abbiamo fatto questa mattina, che mette in relazione tre infrastrutture — porto, aeroporto e interporto — come sistema logistico che ci interfaccia con il mondo. Credo sia importante la sottolineatura che ha fatto il consigliere Mammoli rispetto allo stato di avanzamento di una strategia che ci proietta ad est e che ci porta a sviluppare sempre nuove iniziative su cui ora non c'è il tempo di soffermarci. Comunque uno stato di avanzamento che prosegue e si dipana nel corso del tempo con programmi operativi sempre più congruenti ed incalzanti su tutte e tre le dinamiche che riguardano il porto, l'aeroporto e l'interporto.

Fatta questa premessa credo sia importante entrare subito nel cuore del problema, visto i tempi che abbiamo a disposizione, con riferimento al tema preminente questa mattina, che riguarda la società Aerdorica, quindi la strategia per l'infrastruttura aeroportuale. Non dobbiamo lasciare imprigionare la nostra riflessione, quindi anche la nostra sensibilità e la nostra intelligenza in un arco temporale troppo ristretto, rimanendo ancorati al presente ma guardando la strategia in una prospettiva temporale che apprezzi quel tipo di proiezione internazionale che prima richiamavo.

Da questo punto di vista l'assessore è stato molto chiaro, ha precisato qual è la nostra origine, qual è il punto di partenza su cui è stata costruita la strategia di ristrutturazione e di rilancio della società Aerdorica e delle infrastrutture aeroportuali. Abbiamo due bilanci — 2004 e 2005 — che non sono stati certificati dalla KPMG, abbiamo un indebitamento che sfiora i 20 milioni di euro, quindi una situazione largamente preoccupante, su cui la società regionale ha sviluppato un confronto, sia nelle sedi istituzionali che nelle sedi private e quindi da questo confronto è emersa la necessità di una strategia di forte impatto, di grande determinazione. Non vorrei che oggi si dimenticasse che qualcuno, a luglio aveva proposto che la società Aerdorica dovesse essere affidata a un amministratore unico, in modo tale che fosse svincolato da tutti i condizionamenti che sarebbero inevitabilmente sopraggiunti a fronte del cambiamento di strategie che aveva determinato la precedente situazione. Ci siamo opposti a que-

sta ipotesi di amministratore unico perché volevamo che ci fosse una collegialità nelle decisioni e nelle determinazioni che si sarebbero dovute prendere su questo piano strategico. E' paradossale che a chiedere le dimissioni dell'amministratore delegato sia proprio chi pretendeva che a guidare la società Aerdorica fosse un amministratore unico e quindi venisse meno quel principio di collegialità e venisse invece esaltato il principio di massima determinazione.

Credo quindi che il cuore del problema — ritengo che su questo la riflessione dell'assemblea sia stata sufficientemente approfondita — sia proprio quello di recuperare ancora di più quella collegialità, o meglio quella governance che può dare credibilità al piano strategico sull'infrastruttura aeroportuale, sulla società Aerdorica.

Il cammino che dobbiamo intraprendere con ancora maggiore determinazione è quello di realizzare una governance condivisa, ancora più condivisa, che in parte già abbiamo assunto nel momento in cui abbiamo rifiutato l'ipotesi di amministratore unico e siamo andati sul consiglio di amministrazione. Oggi dobbiamo esaltare le funzioni del consiglio di amministrazione, recuperando una governance che riguardi in primo luogo i rapporti tra la Giunta regionale e il Consiglio, quindi la Commissione, rispetto alle linee strategiche che afferiscono a questo programma di rilancio dell'aeroporto e della struttura aeroportuale di Ancona, una governance che riguardi il ruolo e le funzioni, quindi la condivisione dei soggetti pubblici all'interno della società, vedendo unita la Regione con le Province e con i Comuni interessati, peraltro prendendo anche in esame le difficoltà che da parte dei Comuni e da parte di qualcuno ci possono essere rispetto al reperimento delle risorse finanziarie; una governance più forte tra privati e pubblico all'interno del consiglio di amministrazione; una governance condivisa che è l'unico elemento su cui poi l'Enac giudicherà per quello che è l'obiettivo che noi dobbiamo immediatamente raggiungere, che è la concessione quarantennale che fino ad oggi non è stata mai richiesta e che noi abbiamo proposto in questa fase, perché è su questa che si gioca la possibi-

lità di uno sviluppo strategico in un arco temporale sufficiente per consentire lo sviluppo degli investimenti.

Quindi è fondamentale che noi otteniamo la concessione quarantennale, ma per ottenere la concessione quarantennale occorre che la nostra società, in tutte le sue articolazioni, istituzionali e private, dia il senso di una condivisione della programmazione strategica. Questo avviene attraverso una governance condivisa che si deve esprimere all'interno di un consiglio di amministrazione che sia definito da nuovi patti sindacali tra pubblico e privato, anzitutto all'interno del pubblico, poi tra pubblico e privato, che equilibri i poteri all'interno del consiglio di amministrazione, in modo tale che ci sia maggiore collegialità, in modo tale che ci sia questa governance condivisa.

Credo che il problema sia essenzialmente questo. Se ci avviamo su questo sentiero, anche il ruolo della nostra Regione, che detiene il 27% del capitale sociale della società Aerdorica sarà più incidente e maggiormente tempestivo, quindi sarà anche agevolato il confronto all'interno dell'istituzione regionale, quindi sarà agevolata anche la possibilità di condividere insieme tutto quello che è possibile fare per ottenere il risultato che ci proponiamo.

Non dobbiamo spaventarci delle cifre. Noi, come Regione Marche, impegniamo il nostro bilancio per 60 milioni di euro per il trasporto pubblico locale; impegniamo il nostro bilancio per 30 milioni di euro per integrare i servizi che ci dà Trenitalia, i servizi su rotaia. Non credo che sia scandaloso che noi impegniamo, vista la proiezione internazionale della nostra società e della nostra economia, due milioni di euro ogni anno per integrare i servizi necessari all'aeroporto, all'infrastruttura aeroportuale che è così importante per il reddito e l'occupazione della nostra comunità regionale.

Vorrei anche dire, sulla questione che qui è stata sottoposta e che tanto ha interessato il dibattito di questa mattina, che in realtà, con tutte le sottolineature che voi avete fatto e che sono condivisibili da parte della stessa Giunta regionale, non siamo arrivati alla costituzione di una compagnia aerea. Utilizzando una sottolineatura che conosciamo tutti bene per

altri motivi, in realtà l'amministratore delegato ha realizzato l'istituzione formale della compagnia secondo il piano industriale che lui ha ricevuto come mandato ma non ha costituito la compagnia aerea. C'è una bella differenza fra l'istituzione formale di una compagnia e la costituzione sostanziale, con tutti quei profili che prima venivano richiamati da Solazzi, su cui esprimere una valutazione rispetto alla quale avremo ancora tempo per poter valutare l'opportunità o meno della realizzazione.

Quindi, se è possibile chiudere questo dibattito in modo positivo, si può fare sicuramente questo, nel senso che da parte nostra, come Giunta regionale, si assume un impegno a realizzare una maggiore governance condivisa rispetto alla strategia che riguarda l'infrastruttura aeroportuale di Ancona, attraverso una modifica dei patti che riguardano le relazioni tra i soci, per arrivare alla maggiore responsabilità dei componenti del consiglio di amministrazione perché questa collegialità maggiore si dispieghi.

Le valutazioni sul piano industriale, che è una definizione di rotta del cammino da compiere, le potremo fare sulla base di un parametro molto concreto che trancia ogni tipo di discussione, ovvero la disponibilità dei soci a sottoscrivere l'aumento del capitale sociale. Se è vero come mi dicono — ma questo deve essere verificato — che ci sono privati e finanziarie internazionali — una finanziaria lussemburghese e due soci privati — disponibili a sottoscrivere l'aumento del capitale sociale, mi pare di poter supporre — ma lo valuteremo alla luce di questo nuovo quadro che cercheremo di configurare dopo il dibattito di questa mattina — che ci sia una sostanziale valutazione positiva, perché i privati che investono, generalmente non lo fanno sulla base di valutazioni di carattere ideologico ma su valutazioni di carattere concreto, finanziario ed operativo. Mi pare quindi di poter dire che ci sia un giudizio sufficientemente positivo su questo piano, ma ci riserviamo di fare un ulteriore approfondimento su questo aspetto e comunque sarà questo il giudizio sul piano industriale: quello che daranno i soci che sottoscriveranno l'aumento del capitale sociale, perché tutto il resto rimane nell'ambito di valutazioni che

afferiscono la nostra personale sensibilità, le nostre capacità di interpretazione dei problemi. Ma l'elemento fondamentale è il giudizio che daranno coloro che decideranno di partecipare o meno all'aumento del capitale sociale.

Da parte nostra, per ragioni di carattere politico-istituzionale non si può fare a meno di sostenere questo progetto di rilancio e di consolidamento dell'aeroporto di Ancona; da parte dei privati ci sono valutazioni di carattere differente, ma se davvero riscontreremo nuove adesioni, oltre al consolidamento di quelle che già esistono, da parte di finanziarie anche internazionali, continueremo su quel cammino che abbiamo iniziato a luglio, che voleva portare nell'ambito della società Aerdorica anche nuove competenze di carattere internazionale che possano consentirci quel rilancio che tutti noi auspichiamo.

PRESIDENTE. I consiglieri hanno avuto una proposta di risoluzione, quindi bisogna decidere se discuterla e quindi votarla o non discuterla e rinviarla.

FABIO PISTARELLI. Art. 119 del regolamento: non si discute se va votata, si vota e basta.

PRESIDENTE. In base al regolamento va votata, a meno che ci sia qualche consigliere che chiede il rinvio della discussione ad altra seduta. In questo caso il Consiglio, nella propria autonomia, può votare o meno il rinvio. Però è ovvio che se nessuno propone questo devo aprire la discussione sulla risoluzione, dopodiché dovrà essere votata.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ricci.

MIRCO RICCI. C'era una indicazione a non presentare risoluzioni questa mattina. Tra l'altro, in quella che ci è stata distribuita si chiede di valutare le dimissioni dell'amministratore delegato. Domani la II Commissione incontra l'amministratore delegato. L'indicazione di buon senso era quella di evitare di interferire oggi con un documento che intervenisse in un percorso che si concluderà fra qual-

che ora. Richiamando un'azione di buon senso, più che approfondirlo sul piano del merito, mi pare che l'indicazione dei presidenti di gruppo era questa, oggi. Forse la Conferenza dei presidenti di gruppo non era così partecipata, ma questo non dipende da alcuno, perché è cominciata regolarmente alle 9,35, quindi si tratta di cogliere questa indicazione che è semplicemente politica ma anche di buon senso. Chiedo quindi di non discutere nel merito questo documento ma di rinviarlo al Consiglio del giorno 5.

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

**GIULIANO BRANDONI.** Ho letto il documento presentato da alcuni consiglieri, ho riflettuto sul dibattito che c'è stato. E' stato ricordato poc' anzi dal consigliere Ricci che già domani c'è un altro appuntamento significativo che, rispetto alle questioni sollevate da questo documento può aprire spazi di luce e una riflessione adeguata. Quindi chiedo formalmente ai presentatori di questa risoluzione, di accogliere un rinvio al prossimo Consiglio, perché si potrebbe fare una discussione più ampia e non schierata su questa vicenda.

**PRESIDENTE.** La proposta di rinvio viene chiesta al Consiglio. A questo punto il Consiglio deve votare se rinviare o meno.

Ha la parola il consigliere Pistarelli.

**FABIO PISTARELLI.** Tecnicamente questo documento si deve votare, quindi se è una richiesta di sospendere il Consiglio su questo punto e rinviarlo alla prossima seduta come primo punto all'ordine del giorno, per votare, siamo disposti a ragionarci sopra. Questo è un documento che si vota. L'art. 119 prevede che su ogni comunicazione della Giunta si può proporre una risoluzione che si vota. Non si può dire che è irricevibile. Se si fa questa operazione siamo disposti a discuterne, con due perplessità.

La prima. E' vero che domani ci sono due Commissioni riunite congiuntamente, la II e la III, ma è altresì vero, colleghi Brandoni e Rocchi, che le Commissioni in sede di audizione non si chiudono con un deliberato, si ascolta il mana-

gement, pertanto noi domani non possiamo essere nelle condizioni di dire nulla se non abbiamo un minimo di mandato già formalizzato dal Consiglio. Dico di più. Il 4 dicembre è convocata un'assemblea dei soci. Il nostro rappresentante che cosa dirà? Va all'assemblea a dire cosa? Qual è il mandato? Il Consiglio regionale ha voglia di dire qualcosa alla Giunta? Ecco il documento. Questo qualcosa mi sembra sia assolutamente nelle parole anche del Presidente, che ha sfumato tutta una serie di cose. Il documento dice "impegna la Giunta a valutare le dimissioni".

**LUCIANO AGOSTINI, Vicepresidente della Giunta.** Assumetevi la responsabilità di chiederle.

**FABIO PISTARELLI.** L'amministratore delegato l'ha detto pubblicamente che è disposto a dimettersi: la Giunta valuti.

Sul punto del piano industriale relativo...

**PRESIDENTE.** Consigliere Pistarelli, se si decide di votare il documento lei avrà tutto il tempo per illustrarlo.

**FABIO PISTARELLI.** Ho finito. Sul punto del piano industriale relativo alla questione della compagnia aerea possiamo già esprimere o no le perplessità che tutti hanno espresso? Quindi si dà mandato al rappresentante della Regione di dire questo. Senza deliberato del Consiglio regionale non si capisce la Regione che posizione dovrà assumere il giorno 4. Se si rinvia quel consiglio di amministrazione già convocato, allora a questo punto il 5 possiamo votare il documento, altrimenti andiamo oltre ogni tipo di questione, lasciamo tutto così com'è, cioè la Giunta ha un mandato in bianco, il rappresentante della Regione dirà quello che vuole e noi assisteremo ancora una volta alle cose leggendole sui giornali. Se vogliamo fare questo come Consiglio regionale, decidete voi.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il Presidente Spacca.

**GIAN MARIO SPACCA, Presidente della Giunta.** Oggi credo che ci sia nella nostra

regione il rappresentante dell'Enac per fare le valutazioni rispetto al problema che prima ricordavo, cioè l'atteggiamento che complessivamente si sta costruendo attorno alla strategia per la ristrutturazione, il consolidamento e il rilancio di questa infrastruttura aeroportuale. Sapete che a metà mese l'Enac prenderà una decisione. Non credo che possiamo tenere aperta una discussione rispetto a un aspetto che è fondamentale, ovvero la configurazione della linea e della struttura che guida questa strategia.

Possiamo fare ammenda rispetto a quanto è accaduto, possiamo esprimere tutto il nostro dispiacere per quello che è un incidente di percorso, ma qui è in gioco una partita molto importante, la concessione quarantennale rispetto a cui ci sarà un giudizio a metà del mese di dicembre.

Credo quindi che le valutazioni che sono state fatte da parte della Giunta regionale sulle esigenze che sono state rappresentate in modo molto chiaro dall'assessore e che sono state riprese nel mio intervento, rispetto alla necessità di alzare la collegialità del consiglio di amministrazione, di ripartire le competenze all'interno del consiglio di amministrazione, di definire una governance condivisa, vanno in direzione degli auspici che il Consiglio regionale ha fatto, consentono una valutazione all'Enac rispetto alla responsabilità con cui la nostra comunità valuta e interpreta questo problema e nello stesso tempo consentono al Consiglio regionale, attraverso le sue articolazioni e soprattutto in Commissione, di costruire non due semplici proposizioni in cui si valutano le dimissioni del consiglio di amministrazione dell'Aerdorica o dell'amministratore delegato ma di esprimere un documento molto articolato con un approfondimento anche dello stesso piano industriale dell'Aerdorica, così che anche la posizione che la Giunta regionale assumerà nelle successive valutazioni sarà più consapevole, più ragionata, più approfondita.

Penso che questa sia la strada da percorrere. Se tutti noi condividiamo che l'obiettivo è quello della concessione quarantennale, lavoriamo tutti insieme per raggiungere questo obiettivo, dopodiché avremo gli strumenti per poter far sì che questa governance sia condivisa an-

che dal Consiglio regionale. Questo è l'impegno che il presidente e l'assessore alle infrastrutture assumono questa mattina in Consiglio.

Quindi la risoluzione presentata, sicuramente non interpreta il dibattito che c'è stato in aula questa mattina, anzi lo contraddice fortemente. Inviterei i consiglieri che l'hanno sottoscritta a ritirarla, oppure a presentare un'altra più congruente.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Procaccini.

CESARE PROCACCINI. Sul nodo centrale della costituzione della compagnia, qual è l'orientamento definitivo, Presidente?

GIAN MARIO SPACCA, *Presidente della Giunta*. Ripeto quello che ho detto prima. Sulla questione della compagnia nulla è stato compromesso. In realtà è stato fatto un atto formale del valore di 800 euro, per cui si è proceduto all'istituzione di una prospettiva che era peraltro definita all'interno del piano industriale che è stato approvato dall'assemblea dei soci. Diversa è la costituzione della compagnia, che richiede un piano di investimenti, un budget, quindi anche una condivisione di strategie di carattere operativo. Rispetto a queste credo che ci sia il tempo perché da parte del Consiglio regionale, attraverso le Commissioni si possa esprimere una valutazione compiuta che oggi non siamo in grado di fare neppure noi, non sappiamo quali siano le ragioni che hanno portato a immaginare la costituzione della compagnia aerea. Le determinazioni che il Consiglio regionale assumerà, portate a confronto con gli altri soci all'interno della compagine azionaria, possono produrre anche che dall'istituzione non si passi alla costituzione, o viceversa si possa procedere alla costituzione se ci sono ragioni convincenti nel poterlo fare.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Bugaro.

GIACOMO BUGARO. Prendo atto dall'ultimo intervento del Presidente che la fiducia a Wendler è a termine, praticamente. Questo è

chiaro dalle sue parole. Ottenuta la concessione, tutti a casa.

GIAN MARIO SPACCA, *Presidente della Giunta*. Non ho detto questo.

GIACOMO BUGARO. Il senso politico è questo. Noi, Presidente, saremmo disponibili, come gruppo di Forza Italia a discuterlo la prossima volta, ma il giorno 4 ci sarà il consiglio di amministrazione di Aerdorica, quindi o si sposta il consiglio di amministrazione — ma penso che sia difficile poterlo decidere noi oggi — oppure il vicolo è stretto.

PRESIDENTE. Faccio una proposta. Visto che il consigliere Pistarelli ha già illustrato, di fatto, il documento e i consiglieri l'hanno letto, a questo punto, darei la parola per dichiarazione di voto, per passare poi alla votazione. Ha la parola il consigliere Brandoni.

GIULIANO BRANDONI. Faccio un altro tentativo. Ho ascoltato con grande attenzione il dibattito e con particolare attenzione le riflessioni ultime del Presidente e mi pare di avere colto un voto e una necessità in queste parole: dare al Consiglio l'opportunità di una risoluzione, di un documento che raccogliesse le indicazioni e il voto, in termini di auspicio, non di alzata di mano, più largo possibile da parte di questa Assemblea. Ho ricordato che ci sono passaggi ulteriori in questa fase, non ultimo e non secondario, al di là del fatto che si tratta di un'audizione, quello di domani con il consiglio di amministrazione della società Aerdorica, che potrà dare lumi significativi a questo percorso. Rinnovo quindi l'invito a rinviare il voto di questo documento per poter addivenire a uno strumento più articolato e più adeguato in una fase successiva. Avremmo un documento monco di riflessioni e di attenzioni.

PRESIDENTE. Il suo intervento è da considerare una ulteriore proposta di rinvio? Allora metto in votazione la proposta di rinvio.

FABIO PISTARELLI. La proposta di rinvio al primo punto all'ordine del giorno?

PRESIDENTE. La proposta di rinvio tout-court, mi sembra di avere capito.

FABIO PISTARELLI. Non si può fare, Presidente.

PRESIDENTE. Consigliere, questo è un suo desiderio. In base al regolamento il Consiglio può decidere di rinviare e la Conferenza dei presidenti di gruppo stabilire quando inserire il documento all'ordine del giorno.

FABIO PISTARELLI. Questo non esiste proprio! Quando lei apre la discussione su un punto, si vota la proposta di risoluzione che viene presentata.

PRESIDENTE. Formalmente c'è una proposta di rinvio che va votata prioritariamente. Pongo in votazione la proposta di rinvio.

#### *Il Consiglio non approva*

Ha la parola, per dichiarazione di voto in merito alla proposta di risoluzione, il consigliere Pistarelli.

FABIO PISTARELLI. Caro Presidente Spacca, lei confonde, e me ne dispiace — non so se lo fa perché ha limitati ultimi approfondimenti o se lo fa per dialettica politica, gioco delle parti — due problemi. Il primo è quello della concessione Enac che tra l'altro non sarà più quarantennale, ma per normative diverse trentennale. La concessione Enac è legata al fatto di avere equilibrio e pertanto alla ricapitalizzazione, che è stata già votata e sulla quale siamo sempre stati d'accordo, tant'è che abbiamo messo un milione di euro proprio per fare questa operazione. La seconda è la compagnia aerea che non c'entra assolutamente nulla con la concessione Enac, anzi è un problema, perché bisogna spiegare all'ispettore Enac che è in giro per questa regione che noi vogliamo fare concorrenza ai nostri clienti. Noi, come aeroporto abbiamo interesse che ci siano Alitalia, Ryan Air e tutti gli altri. Se abbiamo vettori nostri noi facciamo concorrenza a noi stessi, a quello che dobbiamo vendere come aeroporto.

Noi chiediamo, con questa proposta di risoluzione, che su questo punto vi sia un mandato al nostro rappresentante nel consiglio di amministrazione, cioè al dott. Mario Conti, che è bravissimo tra l'altro, persona preparatissimo, e che so si è per primo amareggiato fortemente per quanto riguarda l'atto costitutivo della società. Vogliamo che ci sia un mandato a Mario Conti, nostro rappresentante, per dire che il piano industriale sul punto della compagnia aerea possa essere modificato, sospendendo il punto, rinviandolo, anzi facendo in modo che attraverso questa modifica del piano industriale gli equilibri di bilancio possano essere trovati e colti per quanto riguarda gli investimenti futuri, cioè ci sia maggiore garanzia proprio per Enac. Si domanda poi alla Giunta di valutare quello che è accaduto, perché noi non ne abbiamo tutte le notizie secondo per secondo. Valutare quello che è accaduto e se c'è ancora la fiducia nei confronti dell'amministratore delegato si vada avanti. Questo dice il documento, non mi sembra niente di scandaloso, mi sembra anzi doveroso da parte del Consiglio, visto che il consiglio di amministrazione è previsto per il 4 dicembre. Cosa stiamo a fare qui oggi, se non per dare un mandato? Il Presidente Spacca dice "ci penserò io, poi vi relazionerò". Non ci basta, come consiglieri regionali, visto quello che è avvenuto in questi tre mesi. Vorrei che il Consiglio regionale, dopo questo approfondimento e questo confronto, definisse un mandato a lei e pertanto al nostro rappresentante nel consiglio di amministrazione. Non mi sembra scandaloso. Qui non c'è scritto niente di scandaloso, c'è scritto solo che sul punto della compagnia aerea e sul punto del riequilibrio economico-finanziario e del piano industriale ci sia un punto di ripensamento, di stop. Lo possiamo dire sin da oggi perché, cara collega Mammoli, su questa questione, che noi non siamo in grado di entrare nel merito perché ci vogliono sempre grandi esperti e grandi situazioni, cosa stiamo a fare leggi regionali? O perché diamo due milioni di euro all'Aerdorica se non entriamo mai nel merito? Poi sono sempre i tecnici ad avere le risposte per tutto? Mi pare che anche la politica si avvale spesso dei tecnici e viene qui a riferire, o comunque a confrontarsi sul merito. Non è che noi siamo i selvaggi che vengono qui e

discutono non si sa di che cosa. Anche noi studiamo, abbiamo i nostri uffici studi, approfondiamo e possiamo dire ai nostri rappresentanti nei vari organi — sindaci, assessori, membri del consiglio di amministrazione — qual è la nostra valutazione di merito, perché se c'è un piano industriale presentato noi abbiamo il dovere di affrontarlo anche nel merito. C'è stata la stagione di tutti tecnici, grandi ingegneri, professionisti, però abbiamo visto che fine facevano: non c'era un rapporto con la realtà, minimamente. Qual è questa realtà? E' vero, Presidente, che noi spendiamo milioni di euro per il trasporto pubblico locale o per i treni, però quelli li prendono il popolo. L'aereo è un altro livello di discorso, importante per fare da volano ecc. Se non c'è l'autobus della linea Monte San Martino-Penna San Giovanni-Sarnano-Macerata, il pensionato, lo studente come fanno a raggiungere la scuola o l'ufficio pubblico più vicino o il pronto soccorso? L'aereo è un altro discorso, perché riguarda l'impresa, riguarda le attività commerciali, riguarda il turismo che è un'altra questione.

Io sono sempre d'accordo a spendere 60 milioni di euro sugli autobus, sono d'accordo a spendere soldi, ma in maniera molto ponderata, sullo sviluppo dell'attività aeroportuale, perché è un altro tipo di ragionamento che riguarda altra fasce di popolazione, altrettanto importanti, ma proprio per questo gli investimenti devono essere ponderati anche tecnicamente, perché si tratta di investimenti di una certa rilevanza, che incidono fortemente sul futuro di Aerdorica, perché quando si parla di compagnia aerea si tratta anche di fare una scelta di essere concorrenti di noi stessi, perché vogliamo che ci siano tante compagnia aeree che ragionino con noi; se ci mettiamo noi a fare la compagnia aerea non so se questi investimenti sono in grado di essere in equilibrio.

Chiedo quindi il voto favorevole.

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

**FRANCO CAPPONI.** Finora mi ero astenuto dall'intervenire perché c'erano delle cose da valutare in questa vicenda. Partivo soprattutto da considerazioni di tipo politico e

strategico. Il piano industriale va approvato dai soci, il socio di riferimento per l'ente pubblico è la Regione, il piano industriale che riguarda il socio pubblico va approvato dagli organismi preposti. Ci eravamo incamminati in questa procedura. Il 20 novembre in Commissione c'è stata la discussione su questo tema.

Ci sono due valutazioni da fare. Il 20 novembre un'attuazione del piano industriale da parte dell'amministratore delegato veniva già avviata, senza avere ancora l'approvazione del piano industriale stesso, altrimenti non si capisce perché ne discutevamo in Commissione. Ci sono due aspetti: uno è se la Giunta e l'assessore avevano avallato tutta questa operazione, e ritengo che allora dovremmo discutere di altro e non di questo; oppure se la Giunta e l'assessore non sapevano, e allora dobbiamo valutare come una proposta seria, motivata la nostra risoluzione che chiede di rivedere se questo rapporto di fiducia che abbiamo riposto nelle persone che rappresentano la Regione e complessivamente la società, sia ben riposto e se le strategie, soprattutto quelle riferentesi alla costituenda Air Dorica, società di gestione di un nuovo vettore aereo, siano condivisibili.

A parte il discorso della strategicità dell'aeroporto che nessuno mette in discussione, a parte il fatto che la Regione possa avere un ruolo importante che nessuno mette in discussione, noi ci stiamo teoricamente sostituendo anche a un altro soggetto importante, quali sono gli altri enti pubblici che partecipano alla società Aerdorica, perché in pratica oggi li rappresentiamo all'interno del consiglio di amministrazione. Quindi ritengo che la nostra non sia una posizione così sibillina, perché leggendo le dichiarazioni che tutti fanno sui giornali, soprattutto i vostri rappresentanti, mi sembra che tutto vada nella direzione che noi stiamo sostenendo: Ancona, altri Comuni, Province ecc.

Il nostro senso di responsabilità deve essere alto, perché stiamo parlando di una infrastruttura strategica, perché stiamo parlando del futuro dell'economia tradizionale e della nuova economia di questa regione, del turismo e quant'altro, però ritengo che i vincoli a questo nuovo consiglio di amministrazione vadano messi sotto l'aspetto dell'operatività e della

collegialità. Diciamo che siamo caduti dalla padella alla brace: il precedente consiglio di amministrazione addirittura ci aveva estromesso impropriamente dalla partecipazione, come opposizione, in quanto impropriamente erano stati nominati i vertici senza rispettare le norme che lo sostenevano. Oggi ci siamo fidati di un'amministrazione più ristretta e veniamo ulteriormente messi all'angolo, perché il Consiglio regionale è stato messo all'angolo, la società marchigiana è stata messa all'angolo. Oggi ritengo che sia legittimo, da parte nostra, chiedere una chiarificazione. Anche perché, oltre le risorse che sono necessarie al ripiano dei debiti, oltre le risorse che sono necessarie per lo sviluppo del piano industriale, oltre i fondi che il piano industriale contempla e che derivano comunque da fondi che altrimenti andrebbero spesi per il contesto regionale quali sono i fondi infrastrutturali e i fondi strutturali europei previsti per altri 9,5 milioni di euro all'interno di questo piano, ritengo che siamo legittimati a parlare di questo problema e anche, probabilmente, a dare delle indicazioni alla Giunta che non ha mai riferito sulla strategia che doveva perseguire l'Aerdorica, perché finora si è parlato solo di una ricapitalizzazione e non di una condivisione del piano industriale. Quindi ritengo che questa risoluzione non vincoli qualcuno, è una risoluzione che dice "approfondiamo il tema", nella direzione di cui parlava il Presidente Spacca, dei ruoli e dei patti parasociali che andiamo a stipulare all'interno della società. Questa è la nostra richiesta. Qualora venissero disattesi una richiesta di chiarimento e un impegno maggiore nel controllo da parte della Regione, certamente avremmo fatto un torto al Consiglio ma anche alla Regione Marche.

Noi vogliamo chiarezza. Questo è il senso della nostra impostazione che può essere rivista successivamente, dopo i chiarimenti che avremo, ma questa è una richiesta di approfondimento su tutti i temi di cui questa mattina abbiamo parlato.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ricci.

MIRCO RICCI. Prima avevo ripetutamente

chiesto la parola per poter dire che dopo il secondo intervento del Presidente Spacca l'orientamento del gruppo Ds era cambiato. Il secondo intervento del Presidente dà il segno di avere accolto tutte le perplessità che dal dibattito sono emerse e in modo particolare ha chiarito che una riflessione sul piano industriale di Aerdorica comincia oggi, non termina, nel senso che quando si dice in maniera chiara che il passaggio dal notaio è servito per la formalizzazione di una società, ma per arrivare alla formazione di una compagnia aerea c'è ancora un percorso da fare e che vengono raccolte anche le perplessità rispetto al percorso fin qui condotto non solo dai soci pubblici e privati ma anche dall'amministratore delegato non vuol dire che cadono teste oggi o domani, c'è una riflessione che riparte. Quindi, dopo l'ulteriore chiarimento del Presidente Spacca, al di là del dibattito interessante che c'è stato, il nostro gruppo ha colto segnali chiari che un approfondimento del piano industriale continuerà già da domani con l'audizione in Commissione del dott. Wendler. Quindi, chiarita questa questione, oggi possiamo accogliere quelle indicazioni votando contro la proposta di risoluzione presentata dal centro-destra che vorrebbe modificare anche il significato stesso del dibattito di quest'oggi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Brandoni.

GIULIANO BRANDONI. Non vorrei scomodare una categoria della logica come l'eterogenesi dei fini, tuttavia, purtroppo, la riflessione che qui c'è stata, a questo mi induce.

Questa mozione è assolutamente distante e lontana dal dibattito, dalla riflessione, dalla discussione che c'è stata questa mattina e dalle indicazioni articolate che questo dibattito ha permesso, però rischia di costruire un elemento diverso quando i no rischiano di diventare sì.

La nostra richiesta di rinvio di questa mozione significava il mantenimento e la costruzione di un percorso. Il dispositivo stesso di questa mozione è non condivisibile perché incapace di raccogliere il portato di questo dibattito, le considerazioni che ci sono state. Ora però i no possono diventare sì e i sì possono

diventare no. In questo senso e con questo meccanismo, sulla vicenda Aerdorica, sull'impegno che questo Consiglio deve continuare ad esercitare di controllo, di indirizzo, di indicazione e di gestione, e contemporaneamente sulle azioni urgenti da fare sull'obiettivo condiviso da raggiungere — l'obiettivo, cioè, della concessione quarantennale — il voto su questa proposta di risoluzione rischia di opacizzare tutto, di rendere tutto poco chiaro e poco comprensibile.

Sulla base di questo il gruppo di Rifondazione comunista ha deciso di non partecipare al voto.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Procaccini.

CESARE PROCACCINI. Il gruppo dei Comunisti italiani voterà contro questa proposta di risoluzione perché assumiamo le indicazioni e l'impegno del Presidente Spacca su due questioni essenziali. In primo luogo maggiore collegialità e coinvolgimento del Consiglio, in secondo luogo stop e verifica seria sul punto critico della costituzione della compagnia aerea.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di risoluzione.

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

PRESIDENTE. Prego di procedere alla votazione per appello nominale a partire dal consigliere D'Anna.

GUIDO CASTELLI, *Consigliere segretario*. Procedo alla chiama.

D'Anna	assente
Donati	no
Favia	no
Giannini	no
Giannotti	sì
Lippi	assente
Luchetti	no
Mammoli	no
Massi	sì

VIII LEGISLATURA – SEDUTA N. 47 DEL 28 NOVEMBRE 2006

Mezzolani	no
Minardi	no
Mollaroli	no
Ortenzi	no
Petrini	no
Pistarelli	sì
Procaccini	no
Ricci	no
Rocchi	no
Romagnoli	sì
Santori	sì
Silvetti	sì
Solazzi	no
Spacca	no
Tiberi	assente
Viventi	assente
Agostini	no
Altomeni	assente
Amagliani	assente
Badiali	no
Benatti	no
Binci	assente
Brandoni	assente
Brini	sì
Bucciarelli	no
Bugaro	sì
Capponi	sì
Castelli	sì
Cesaroni	assente
Ciriaci	sì
Comi	no

*Il Consiglio non approva*

Proposta di atto amministrativo: (Votazione):  
**«Programma degli interventi per l'anno 2006 – criteri e modalità per la concessione dei contributi ai sensi degli artt. 2 e 3 della L.R. n. 51/1997 “Norme per il sostegno dell'informazione e dell'editoria locale”» Giunta (38)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca

la proposta di atto amministrativo n. 38 ad iniziativa della Giunta.

Ha la parola il relatore di maggioranza, consigliere Mammoli.

KATIA MAMMOLI. In accordo con il relatore di minoranza, vista l'ora, siamo d'accordo a non procedere all'illustrazione, anche perché l'atto in Commissione è stato approvato all'unanimità.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di atto amministrativo.

*Il Consiglio approva*

### Nomine

PRESIDENTE. Prego di distribuire le schede per la sostituzione di un componente nel Comitato regionale per la comunicazione (Co.Re.Com.).

*(Segue la votazione, per scheda segreta)*

Comunico il risultato della votazione. Votanti n. 31, schede bianche n. 6, schede valide n. 25. Hanno ricevuto voti: Rocchetti Francesco n. 11, Martoni Gabriele n. 9, Palombarani Corrado n. 2, Conti Valentina n. 2; Riccardi Chiara n. 1.

Proclamo eletto Rocchetti Francesco.

La seduta è tolta.

**La seduta termina alle 14,40**

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO

(DOTT.SSA PAOLA SANTONCINI)

L'ESTENSORE DEL RESOCONTO

(RENATO BONETTI)