

## RESOCONTO INTEGRALE

### Seduta n. 63 Martedì 8 maggio 2007

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

#### INDICE

<b>Comunicazioni del Presidente</b> .....	p. 3	<b>Comunicazioni del Presidente della Giunta Regionale sulla Società Aero- rica</b> .....	p. 5
Approvazione processo verbale			
Proposta di legge ( <i>annuncio</i> )			
Proposte di atto amministrativo ( <i>annuncio</i> )		<b>Relazione del Presidente della Giunta Regionale sul sistema integrato per le politiche di sicurezza e di educazione alla legalità (art. 2, comma 2 della l.r. n. 11/2002)</b>	
Mozioni ( <i>annuncio</i> )		<b>Comunicazioni della Giunta regionale in tema di sicurezza stradale</b>	
Promulgazione legge ( <i>annuncio</i> )		( <i>Discussione congiunta</i> ) .....	p. 23
Trasmissione deliberazioni ( <i>annuncio</i> )			
<b>Sull'ordine del giorno</b> .....	p. 5		

VIII LEGISLATURA - SEDUTA N. 63 DELL'8 MAGGIO 2007 (*antimeridiana*)

---

**La seduta inizia alle ore 10,50**

**Presidenza del Presidente  
Raffaele Bucciarelli**

### **Comunicazioni**

PRESIDENTE. Do per letto il **processo verbale** della seduta n. 62 del 17 aprile 2007, il quale, ove non vi siano obiezioni, si intende approvato ai sensi dell'art. 29 del Regolamento Interno.

E' stata presentata, in data 24 aprile 2007, la seguente **proposta di legge**:

- n. 165, ad iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Modifica alla legge regionale n. 47/1996 e ulteriori disposizioni di carattere finanziario", assegnata alla V Commissione in sede referente e alla II Commissione per il parere obbligatorio.

Sono state presentate le seguenti **proposte di atto amministrativo**:

- n. 55, in data 24 aprile 2007, ad iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Piano degli interventi per il diritto allo studio universitario nella Regione Marche per l'anno accademico 2007-2008 legge regionale n. 38/1996, art. 4", assegnata alla I Commissione in sede referente;
- n. 56, in data 27 aprile 2007, ad iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Legge regionale n. 15/1994, art. 15 - Piano del Parco naturale della Gola della Rossa e di Fracassi. Approvazione con

prescrizioni", assegnata alla IV Commissione in sede referente;

- n. 57, in data 27 aprile 2007, ad iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Legge regionale n. 15/1994, art. 15 - Piano del Parco naturale del Sasso Simone e Simoncello. Approvazione con prescrizioni", assegnato alla IV Commissione in sede referente.

Sono state presentate le seguenti **mozioni**:

- n. 176 del Consigliere D'Anna "Campagna di sensibilizzazione, controllo e repressione del fenomeno droga";
- n. 177 dei Consiglieri Castelli, Pistarelli, D'Anna, Romagnoli e Silveti "Possibile ripristino campo nomadi di Appignano".

Il Presidente della Giunta regionale in data 10 aprile 2007 ha promulgato la **legge**:

- n. 4 "Disciplina del Consiglio delle autonomie locali".

La Giunta regionale ha trasmesso, in data 16 aprile 2007, le seguenti **deliberazioni**:

- n. 316 concernente: "Art. 34 comma 1 della L.r. 2/2007 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2007 di economie relative a stanziamenti aventi specifica destinazione - € 9.417.360,56. Modifica al Programma Operativo Annuale 2007 approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 171 del 5 marzo 2007 e sue successive modificazioni";
- n. 317 concernente: "Art. 26, della L.r. 23.2.07, n. 3 - Iscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno 2007 di entrate derivanti da assegnazione di fondi per il fi-

- nanziamento della spesa farmaceutica e relativi impieghi. € 2.005.759,56";
- n. 318 concernente: "Art. 29, della L.r 11 dicembre 2001, n. 31 e art. 27 della L.r n. 312007, n. 3 - Variazione compensativa di € 70.372,92;
  - n 319 concernente: "Art. 34 comma 1 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Reiscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno, 2007 di economie relative a stanziamenti aventi specifica destinazione - € 665.969,25";
  - n. 320 concernente: "Art. 29, comma 2 della L.r. 11 dicembre 2001, n. 31 - Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale per l'anno 2007, approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 171 del 5 marzo 2007 e sue successive modificazioni € 8.320,00";
  - n. 321 concernente: "Art. 29, comma 2 della L.r. 11 dicembre 2001, n. 31 - Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale per l'anno 2007 approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 171 del 5 marzo 2007 e sue successive modificazioni - € 402.622,93";
  - n. 322 "concernente: Art. 29, comma 2 della L.r. 11 dicembre 2001, n. 31 - Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale per l'anno 2007 approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 171 del 5 marzo 2007 e sue successive modificazioni - € 100.000,00";
  - n. 323 concernente: "Art. 34 comma 1 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Reiscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno 2007 di economie relative a stanziamenti aventi specifica destinazione - Importo € 1.672.709,80»;
  - n. 324 concernente: "Art. 26, comma 1 e 2 della L.r. 23.2.07, n. 3 - Iscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno 2007 di entrate derivanti da assegnazione di fondi da parte dello Stato e della Unione Europea vincolati a scopi specifici e delle relative spese - € 136.892,00";
  - n. 325 concernente: "Art. 26, comma 1 e 2 della L.r. 23.2.07, n. 3 - Iscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno 2007 di entrate derivanti da assegnazione di fondi da parte dello Stato vincolati a scopi specifici e delle relative spese - € 95.007,00";
  - n. 326 "concernente: Art. 26, comma. 1 e 2 della L.r. 23.2.07, n. 3 - Iscrizione di entrate derivanti da assegnazione da soggetti terzi per recuperi e iscrizione della relativa spesa. € 117.361,45»;
  - n. 327 concernente: "Art. 29 comma 2 della L.r. 11 dicembre 2001, n. 31 e art 27 della L.r. 3/2007 - Variazione compensativa . € 300.000,00"
  - n 328 concernente: "Art. 34 comma 2 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Variazione compensativa al Programma operativo annuale 2007 - Importo € 94.800,00"
  - n. 329 concernente: "Art. 34 comma 2 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Variazione compensativa al Programma operativo anno le 2007- Importo € 63.200,00";
  - n. 330 concernente: "Art. 34 comma 2 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Variazione compensativa al Programma operativo annuale 2007 - Importo € 4.000,00";
  - n. 331 concernente: "Art. 34 comma 2 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Variazione compensativa al Programma operativo annuale 2007 - Importo € 50.699,72";
  - n 332 concernente: "Art. 34 comma 2 della L.r. 23.2.07, n. 2 - Reiscrizione di economie accertate nel Bilancio di previsione per l'anno 2007. - Importo € 35.275,75";
  - n. 333 concernente: "Art. 26, della L.r. 23.2.07, n. 3 - Iscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno 2007 di entrate derivanti da assegnazione di fondi dallo Stato dall'Unione Europea e da soggetti terzi e delle relative spese - Progetto NetMate - Importo € 242.131,34";
  - n. 334 concernente: "Art. 6, della L.r. 23.2.07, n. 3 - Iscrizione nel Bilancio di Previsione per l'anno 2007 di entrate derivanti da assegnazione di fondi dallo Stato dall'Unione Europea e da soggetti terzi e delle relative spese - INRREG IIIA estensione progetto Popa e Sara importo di € 130.000,00";

- n. 336 concernente: "Art. 3 comma 1 della L.r 23.2.07, n. 2 - Reiscrizione nel bilancio di previsione per l'anno 2007 di economie relative a stanziamenti aventi specifica destinazione - Importo € 48.295.156,93;
- n. 337 concernente: "Art. 9, comma 2 della L.r. 11 dicembre 2001, n. 31 - Variazione compensativa al Programma Operativo Annuale per l'anno 2007 approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 171 del 5 marzo 2007 e sue successive modificazioni ed integrazioni - € 60.000,00".

### Sull'ordine del giorno

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giannotti.

Roberto GIANNOTTI. Credo che di fronte alle inqualificabili aggressioni verbali e non, al Presidente della Cei, il Consiglio regionale non possa non esprimere il proprio punto di vista.

Il gruppo di Forza Italia chiede l'iscrizione all'ordine del giorno odierno di una mozione da noi predisposta che manifesta la disponibilità di una presa di posizione unanime da concordare anche con gli altri gruppi. Sarebbe importante e doveroso che questo avvenisse nella giornata di oggi, cioè in questa settimana dove ci sono altri momenti di rilievo.

PRESIDENTE. La mozione è già stata presentata?

Roberto GIANNOTTI. La presento adesso.

PRESIDENTE. Quindi non l'ho comunicata. Sul piano regolamentare non sarebbe prassi in quanto la parte riguardante le comunicazioni è chiusa, comunque comunico che è stata presentata la mozione n. 178 dei Consiglieri Giannotti, Bugaro, Capponi, Brini, Cesaroni, Ciriaci, Santori, Tiberi "Solidarietà a Monsignor Angelo Bagnasco", presentata in data odierna.

Pongo ora in votazione l'iscrizione all'ordine del giorno di tale mozione.

Adriana MOLLAROLI. Sono d'accordo sul merito ma....

PRESIDENTE. Per cortesia, siamo già in sede di votazione, prego i Consiglieri segretari di tornare al loro posto, alzare le mani!

*(Il Consiglio non approva)*

Roberto GIANNOTTI. Non è concepibile! Abbiamo votato e il Consigliere segretario ha dichiarato che la proposta ha ottenuto 15 voti. Ma scherziamo! La seduta è registrata, chiediamo di ascoltare il nastro. Consigliere Altomeni ha dichiarato 15?

Michele ALTOMENI. Dopo è stato chiesto di rialzare le mani.

Roberto GIANNOTTI. Se ha dichiarato 15 è 15! Presidente, se vogliamo mettere ordine propongo che l'Aula voti di nuovo su questa questione.

PRESIDENTE. Raccomando la massima attenzione da parte di tutti i Consiglieri e ai Consiglieri segretari di restare al loro posto, non è la prima volta che devo richiamarli. Chiedo quindi che si ripeta la votazione.

*(Il Consiglio non approva)*

### Comunicazioni del Presidente della Giunta Regionale sulla Società Aerdorica

PRESIDENTE. Ha la parola il Presidente Spacca.

Gian Mario SPACCA. Ho già detto in precedenti occasioni che sarebbe opportuno, visto che abbiamo tutti gli apparati elet-

tronici, che venga introdotto in quest'Aula il voto elettronico, eviteremo queste modalità complesse e articolate di voto che producono incertezza e confusione.

Raccomanderei quindi al Presidente del Consiglio di procedere in tal senso.

**PRESIDENTE.** Mi scusi Presidente, debbo interromperla per dirle che abbiamo inviato tre lettere di sollecito alla Giunta perché è la competente ad instaurare il servizio di voto elettronico.

Gian Mario SPACCA. Allora al più presto assumeremo tecnicamente l'incombenza di procedere. E' presente il segretario generale della Giunta che con i tecnici provvederà in questa direzione.

Per quanto riguarda la vicenda Aerdorica credo che il Consiglio regionale sia molto preparato su questo argomento perché è stato oggetto di numerose interrogazioni e ordini del giorno, quindi potremmo procedere in questa discussione non tanto in modo strutturale riprendendo puntualmente ogni singolo argomento, quanto sulla essenzialità che questo tema richiama. Tuttavia credo sia necessario puntualizzare alcuni elementi che sono di riferimento per la definizione della strategia che viene assunta e affidata all'organo in questione, cioè al consiglio di amministrazione, da parte del Governo regionale e del Consiglio regionale. Questo argomento è stato così tanto tempo presente sugli organi di informazione che le cose che dirò credo non saranno neppure di grande novità per i Consiglieri ripetutamente informati dai *mass media*.

Questa mattina ribadiamo la centralità dell'infrastruttura aeroportuale nel disegno di logistica integrata della nostra regione. Siamo una regione a vocazione produttiva di maggiore importanza nel contesto nazionale, siamo una regione più industriale d'Italia quindi il nostro sistema produttivo che è largamente rivolto al mercato internazionale ha bisogno di una infrastruttura di questa natura. Stiamo riscoprendo la centralità del

Mediterraneo, e quindi anche dell'Adriatico, con i flussi commerciali e logistici del mondo globalizzato – non a caso il Presidente del Consiglio ci invita giovedì ad un convegno dedicato alle Marche e al Mediterraneo –, abbiamo anche un rilevante gap infrastrutturale che contraddice con questo nostro posizionamento geografico e con l'identità della nostra regione così produttiva e così aperta al sistema internazionale.

Occorre quindi intervenire in maniera determinata su questo argomento cercando l'integrazione tra l'infrastruttura aeroportuale e le altre infrastrutture logistiche quali il porto, l'interporto e il sistema a rete della nostra mobilità sia stradale che ferroviaria. Questa è la cornice di riferimento in cui operiamo.

Sotto il profilo competitivo non siamo i soli ad inserirci in questa scacchiera ma ci sono anche altri aeroporti che hanno i nostri stessi obiettivi e sono vicini a noi, quello di Rimini, di Perugia e di Pescara, sono nostri competitori di riferimento che si avvalgono di un sostegno particolarmente forte delle loro comunità. Non si avvalgono solo del loro sistema istituzionale, dei Comuni, delle Province e della Regione in cui sono inseriti, che erogano finanziamenti a sostegno delle loro attività, ma si avvalgono anche del sistema di vita comunitaria, di altri soggetti non istituzionali o politici come le fondazioni delle Casse di risparmio o altri soggetti che contribuiscono allo sviluppo delle attività di queste strutture.

Quello che dobbiamo innanzitutto fare è lanciare un primo messaggio al di fuori di quest'aula alla nostra società regionale perché condivida con noi questo sforzo di rilancio della infrastruttura aeroportuale erogando le risorse necessarie per renderlo concreto ed operativo. Quindi un appello che il nostro sforzo si accompagni a quello delle Istituzioni finanziarie regionali e di altri soggetti come le Camere di commercio che altrove partecipano al sostegno delle infrastrutture aeroportuali con cui noi competiamo.

L'attenzione del Consiglio si rivolge soprattutto a questi ultimi otto mesi che hanno segnato un innalzamento del nostro ruolo rispetto al periodo precedente, quindi la presentazione della nostra determinazione a sviluppare un ruolo attivo per la realizzazione di una strategia di protagonismo dell'aeroporto di Ancona.

Rispetto al periodo precedente in cui si era realizzata una *governance* dove il 46% della società gestita da privati sviluppava un'azione di guida, di *drive* delle strategie, quindi delle vicende connesse a questa infrastruttura.

Otto mesi fa abbiamo deciso, data l'importanza dell'aeroporto di Ancona, che avremmo dovuto partecipare in maniera molto più attiva sul piano degli indirizzi da affidare all'organo di gestione, il Consiglio di amministrazione, e anche impegnarci maggiormente rispetto al passato sul piano finanziario per sostenere l'attività dell'aeroporto, e così abbiamo fatto.

Nel corso di questi ultimi due anni, soprattutto nel 2006, si è registrato un ingente impegno finanziario da parte della nostra Regione, sono state sottoscritte quote di capitale sociale per 2,54 milioni di euro e corrisposti contributi in conto esercizio o investimento per 2,5 milioni di euro. Nel corso del 2007 la Regione ha già versato la propria quota per l'aumento del capitale sociale pari a 1,46 milioni di euro. Questo credo sia l'esempio più concreto del modo in cui la Regione ha assunto la determinazione di sostenere le attività di questa infrastruttura, cosa che non era stata fatta in precedenza con la stessa decisione.

I risultati di bilancio 2006 credo siano particolarmente attesi dai Consiglieri regionali perché su questo sono state spesso date informazioni non sempre coincidenti e coerenti tra di loro. Dal bilancio 2006, che sarà approvato entro il 30 maggio 2007, si registra una perdita di esercizio di poco superiore ai 4 milioni di euro. Tale perdita risulta inferiore di 1 milione di euro di quella registrata nell'anno 2005.

La società di revisione Kpmg per la prima volta procederà quest'anno alla certificazione del bilancio della società Aerdorica, per due anni questo non era avvenuto.

Nel primo trimestre del 2007 i passeggeri sono aumentati del 2% rispetto al periodo del 2006, e il 2006 si è chiuso con un totale di 481 mila passeggeri, in linea con il dato del 2005.

Questi sono i dati che sono stati offerti dal Consiglio di amministrazione che testimoniano una situazione che rimane complessivamente difficile dal punto di vista gestionale e della implementazione delle azioni che la strategia di rilancio dell'aeroporto di Ancona comporta, ma che non è una situazione catastrofica come in certe argomentazioni era apparso.

Le linee di intervento in questi otto mesi dove c'è stato il cambio di passo da parte nostra, quindi un maggior intervento e presenza assicurata anche dalla presidenza della società che viene detenuta dal Segretario generale della Giunta regionale dott. Mario Conti, sono state orientate innanzitutto all'ottenimento della concessione Enac. E' in corso l'istruttoria da parte della commissione per la realizzazione di questo obiettivo e speriamo di avere al più presto informazioni in proposito. Su questo comunque la società ha già ottenuto il certificato di aeroporto che è condizione necessaria per ottenere la concessione quarantennale.

Il secondo obiettivo attraverso cui passa il rilancio è quello della ricapitalizzazione. Ieri è scaduto il termine fissato dall'assemblea dei soci. Rispetto ad un aumento di capitale sociale di 5,3 milioni di euro hanno provveduto alla sottoscrizione la Regione Marche per 1 milione e 474 mila euro, la Provincia di Ancona per 448 mila euro, il Comune di Ancona per 80 mila euro, la Provincia di Pesaro Urbino, la Camera di commercio di Ancona, la Provincia di Ascoli Piceno, la Provincia di Macerata, il Comune di Senigallia.

La Fiduciaria Marche che ha il 46,6% del capitale sociale, costituita da privati, quindi

è l'azionista di riferimento perché ha la quota relativa nell'ambito del capitale sociale più elevata, ha sottoscritto 300 mila azioni a valere sul numero di 2.473.133 azioni spettanti in opzione. Peraltro la Fiduciaria si è riservata il diritto di prelazione sulle azioni non optate entro il 20 giugno di questo anno. Quindi è in una fase di riflessione rispetto alle decisioni che seguiranno e che poi vedremo essere particolarmente importanti rispetto alla guida gestionale della società che è in evoluzione.

In data 20 aprile il Consiglio di amministrazione della società Aerdorica ha deciso di riassumere tutti i poteri inerenti l'amministrazione della società e i poteri per la gestione ordinaria della società sono stati affidati al presidente. Di conseguenza l'amministratore delegato Wendler da tale data continua a far parte del Consiglio di amministrazione ma come semplice consigliere e come tale viene remunerato.

Il 27 aprile il Consiglio di amministrazione ha provveduto alla nomina del nuovo amministratore unico di Evolavia ed ha promosso la convocazione dell'assemblea della società Raffaello per la nomina del nuovo amministratore in sostituzione di Wendler.

Per l'amministrazione della società il Consiglio di amministrazione ha deciso di procedere alla nomina di un direttore generale al quale affidare i compiti di gestione. È stato fatto un avviso pubblico, pubblicato su un quotidiano nazionale, è stata incaricata una società esperta in selezioni di questa natura con l'obiettivo di individuare un soggetto che sia in possesso di una esperienza professionale adeguata ma soprattutto, è il punto *dolens* della precedente esperienza, di una capacità relazionale adeguata in modo tale che questa struttura, che richiama una necessità di una forte *governance*, di forte collaborazione con tutti i *stakeholders* del territorio, anche alla luce delle necessità finanziarie che sono punto di forza dei nostri competitori che hanno dietro di loro tutto il territorio e tutti i soggetti che esprimono il protagonismo della vita di co-

munità. Quindi questo elemento della capacità relazionale è stato presentato come fondamentale nella ricerca del nuovo direttore generale.

Per il giorno 17 maggio è stata convocata l'assemblea dei soci con all'ordine del giorno la modifica dello statuto che riguarda la previsione della figura del direttore generale che sarà inserita nell'organizzazione della società e la previsione della decadenza dell'intero Consiglio di amministrazione qualora si dimetta la maggioranza dei suoi componenti.

Dopo l'approvazione della modifica dello statuto, il Consiglio di amministrazione procederà al conferimento dell'incarico del nuovo direttore generale. La selezione sarà particolarmente delicata perché sono stati numerosissimi i curricula arrivati alla società incaricata delle selezioni, oltre 160, che testimoniano l'attenzione che c'è nei confronti di questa società e delle potenzialità che essa esprime.

Quarto punto, dopo il discorso dell'organizzazione dell'amministrazione, è quello più delicato, che riguarda il contratto con Evolavia e Skywings.

Il 27 aprile il Consiglio di amministrazione, su parere dell'avvocato della società, ha deciso di non dar corso al contratto Evolavia/Skywings. La decisione è motivata dalla inconsistenza patrimoniale e finanziaria della compagnia aerea la quale rende assolutamente a rischio la continuità delle presentazioni. Inoltre nel contratto sono risultate assenti garanzie adeguate ad evitare il prodursi di un danno a carico della società Evolavia. Sono state rilevate inadempienze in cui è incorsa la compagnia aerea non avendo la stessa provveduto alla comunicazione, entro il 7 aprile, dello "slot" presso l'aeroporto di Barcellona.

A seguito della rottura del contratto tra Skywings e Evolavia, quest'ultima sta chiudendo un accordo con un'altra compagnia aerea, la nuova Clubair, per garantire a partire dal 16 maggio i collegamenti su Catania, Parigi e Barcellona. Oltre a queste de-

stinazioni Evolavia continuerà a gestire il volo settimanale su Mosca. I collegamenti estivi già confermati dai tour operators sono: Sharm El Sheik, Monastir, Palma de Maiorca, Ibiza, Hurgada, Creta, Rodi, Varna, Copenaghen.

Questo è il quadro riassuntivo di questi ultimi otto mesi.

Da parte della Giunta regionale e della maggioranza di governo di questa Regione, ma spero che oggi questa scelta sarà condivisa dall'intero Consiglio regionale, si conferma la strategia che avevamo avviato appunto otto mesi. Mentre ricerchiamo una nuova competenza più appropriata in termini di gestione, confermiamo la strategia che era stata individuata e presentata otto mesi fa in questo Consiglio regionale.

L'obiettivo primario resta la concessione quarantennale o trentennale, perché questa concessione dà certezza agli investimenti, ci consentirà anche di recuperare definitivamente il rapporto con soci privati e con l'intero mondo degli *stakeholders* che guardano con grande attenzione all'aeroporto di Ancona. Questa concessione assume importanza anche nel valore dei nostri *assets* e quindi nello stato patrimoniale della stessa società.

Il secondo obiettivo è la crescita del numero dei voli combinata con una riorganizzazione delle poste economiche finanziarie del gruppo Aerdorica, al fine di alleviare, e questo ci interessa in modo particolare, la dipendenza della società dal conferimento dei soci.

Il terzo obiettivo è il potenziamento reddituale delle attività non avio. Su questo dovremo essere impegnati sia per giocare la carta forse più importante per noi della identità della nostra comunità regionale che è la prima regione manifatturiera d'Italia, titolare più di ogni altra realtà territoriale del *made in Italy*, quindi la possibilità di realizzare presso l'aeroporto di Falconara un centro commerciale che sia uno *show-room* ma anche un centro di vendita per tutta l'area dall'est europeo e realizzare quello che in

gergo tecnico viene definito un *mul* che sia capace di attrarre passeggeri unicamente interessati all'acquisto dei prodotti realizzati dalla nostra regione, esperienza che ha avuto grande successo in altre realtà internazionali sia statunitensi che europee.

Per realizzare questo terzo obiettivo del potenziamento reddituale delle attività non avio c'è la necessità assoluta di realizzare le infrastrutture che collegano il nostro sistema logistico porto-aeroporto-interporto con se stesso, quindi alcune infrastrutture sono prioritarie nel nostro piano infrastrutturale e speriamo davvero di poterle realizzare o avviare nel corso di questa legislatura.

Questa strategia di sviluppo si basa su alcuni progetti che vorrei richiamare, che affidiamo alla società attraverso il suo consiglio di amministrazione quindi al nuovo direttore generale, che è il potenziamento dell'offerta regionale sulle destinazioni nazionali e internazionali a vocazione business. Questo è coerente con la natura della nostra regione, i dati che presentiamo sotto il profilo dell'internazionalizzazione delle Marche li conoscete perché avete tutti ricevuto l'indagine del Censis, sono straordinari, siamo al primo posto in Italia per lo sviluppo delle esportazioni ma anche per lo sviluppo degli investimenti diretti all'estero, quindi dobbiamo sostenere da una parte questo tipo di attività e nello stesso tempo ricevere in cambio un supporto in termini di domanda e di offerta che ci viene da questo segmento di mercato.

Un altro segmento di mercato fondamentale è il potenziamento dell'offerta regionale su primari punti di connessione europei, sia quelli riferiti al servizio del traffico passeggeri sia ai flussi di prosecuzione.

Stesso discorso riguarda il potenziamento dell'offerta *low cost*, che è stata sottovalutata in questi ultimi anni e non solo negli ultimi otto mesi, su destinazioni internazionali sia ad attrattività turistica che verso le sedi dove si realizzano processi di investimento diretti all'estero da parte del sistema regionale.

Un'altra linea che affidiamo al consiglio di amministrazione è quella di prestare più attenzione all'offerta di charter che può essere un *driver* molto forte per lo sviluppo dell'attività aeroportuale.

Un segmento nuovo su cui insistere è quello che riguarda l'attività di cargo proprio per la natura fortemente orientata alla produzione dell'economia regionale. Da questo punto di vista si prevede nel piano industriale, e vorremmo che venisse confermata, la costituzione su Ancona di un polo cargo regionale al servizio dell'area del centro-Italia localizzato nell'ex area militare dell'aeroporto con una offerta personalizzata in termini di strutture, facilitazioni doganali e servizi ad alto valore aggiunto. Quindi l'attenzione all'area dei trasporti potrebbe essere un elemento nuovo che sviluppa le attività del nostro aeroporto. Come pure il potenziamento dell'offerta non avio dell'aerostazione per aumentare il grado qualitativo di quella esistente attraverso una migliore assistenza interna degli spazi terrestri e dell'aerostazione.

Infine, un'altra azione che realizza questa strategia articolata di tre punti è la creazione di una piattaforma di alleanza operativa di altri centri aeroportuali di area – questa è una cosa su cui il consiglio di amministrazione dovrà riflettere adeguatamente – cioè quell'elemento competitivo con gli aeroporti attorno a noi potrebbe essere trasformato in un elemento di collaborazione qualora riuscissimo ad articolare anche i segmenti di mercato, perché una competizione estrema tra questi quattro aeroporti, che prima figurava drammatica per tutti e quattro, viceversa potrebbe essere una forma di collaborazione in qualche modo per agevolare le strategie di crescita di ciascuno.

Queste sono le linee guida che in questo momento costituiscono la base di riflessione del Governo regionale e della sua maggioranza sulla vicenda dell'Aerdorica e sullo sviluppo dell'aeroporto di Ancona.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bugaro.

Giacomo BUGARO. Il quadro che il Presidente della Giunta ha rappresentato al Consiglio è desolante, anche il tono con cui si è rappresentato a questa Assemblea la dice lunga sullo sconforto che la Giunta ormai ha assunto nei confronti di Aerdorica.

Il Presidente ha detto in apertura del suo intervento che questo è un argomento molto dibattuto, sono anni che ne parliamo, anni che leggiamo sulla stampa le condizioni di questa società, sono anni che denunciavamo come opposizione i risultati negativi, sono anni che la Giunta difende il suo operato. Onestamente, soprattutto negli ultimi otto mesi, non capisco più quale sia la strada da percorrere, Mina diceva "parole, parole, parole" ma i fatti non cambiano mai.

Su un punto siamo d'accordo, l'infrastruttura è strategica, penso che nessuno lo possa negare, però rispetto alla strategicità di questa infrastruttura manca assolutamente un progetto e chi è in grado di incarcarlo e di guidarlo, manca il pilota.

Qualcuno ha provato ad individuarlo, in tempi non sospetti avevamo detto che il pilota era assolutamente inadeguato per biografia e per esperienze, ma non siamo stati ascoltati. Addirittura oggi veniamo a sapere che il contratto con Skywings viene annullato, su cui pende una penale di 500 mila euro, e che oggi è considerata società inaffidabile. Chi l'ha firmato quel contratto? Sapete che quel contratto è costato 5 milioni di euro per 8 mesi? Inoltre prevedeva a partire da giugno un volo su Valencia, quando l'America's cup è finita da un mese! A chi giova tutto ciò?! Otto voli per otto mesi, quando invece Ryanair costa 120 mila euro per dieci anni e per dieci voli! Questo è solo un esempio che vi dà la dimensione della professionalità con cui abbiamo a che fare.

E' stato detto dal Presidente Spacca che i transiti vanno bene. Io non la penso così. Vale la pena ricordare che il punto di riferimento del suo ragionamento è l'anno 2005, anno in cui ci sono stati attacchi terroristici che hanno fortemente ridotto i transiti aeroportuali, soprattutto su Londra, e sapete

quanto incide il volo su Londra nei transiti di Aerdorica. Il 2006 e il 2007 sono rimasti statici sugli stessi livelli, quindi la crescita non c'è stata. Forse è vero che si è abbassata di 1 milione di euro la perdita di esercizio ma sempre 4 milioni di euro abbiamo rimesso.

Alla base di tutto questo c'è il fallimento di un progetto che prevedeva una osmosi tra pubblico e privato, fra alcuni grandi gruppi di questa regione e le Istituzioni.

Il Presidente Spacca dice sempre, giustamente, il Governo regionale. E' ora che il Governo regionale faccia il governo, si assuma la responsabilità di prendersi carico di questa struttura, se è vero come è vero che è strategica, ne assuma sinceramente e realmente la guida, la rilanci con un piano condiviso con chi opera sul territorio tutti i giorni, perché è inutile prevedere un volo su Valencia se non c'è una azienda marchigiana che va su Valencia, ho fatto solo un esempio, ma lo diciamo da tempo che questa è la maniera per invertire la tendenza.

Presidente, sono d'accordo con lei quando dice che bisogna andare sul territorio a chiedere aiuti alle Casse di risparmio e alle Fondazioni, ma bisogna andarci con le idee chiare perché chiedere tanto per battere cassa non mi sembra una idea vincente. Le idee vincenti si creano con dei progetti.

Alla Aerdorica sono anni che mancano progetti, cambiano gli uomini ma il buco del progetto rimane sempre, non si sa dove si vuole andare, e quando nella vita non si sa dove si vuole andare si fanno solo ed esclusivamente dei danni, Aerdorica ne sta producendo a questa comunità da anni, ha accumulato un debito di oltre 20 milioni di euro, continua a generarli di nuovi e la regione Marche non solo non ne ha beneficio ma sta perdendo di credibilità, noti sono i fatti di disguidi successi nei maggiori aeroporti internazionali, non c'è la certezza per i passeggeri di partire e di arrivare in tempi certi, sappiamo quanto costa questo in termini di credibilità e di denari per chi intraprende.

Quindi Presidente si assumi la responsabilità, il Governo regionale, che lei spesso richiama, faccia qualcosa di concreto, abbandoni questo patto che non ha portato a nulla fra pubblico e privato e vada a guidare direttamente la società così sapremo innanzitutto di chi saranno le scelte perché ancora devo capire chi ha scelto l'amministratore delegato, c'è ancora su questi passaggi una fumosità che desta sconcerto, soprattutto nelle dinamiche che hanno portato a quella scelta. Ci vuole un cambio di tendenza, un cambio di marcia, quella che fino ad oggi, nonostante le parole, non avete mai avuto il coraggio e la forza di dare. Fatelo! Se è vero che questa infrastruttura è strategica non la si può abbandonare in questa maniera.

La concessione quarantennale va da sé, l'aeroporto c'è, è costruito, se Aerdorica non è in grado di poter assumere quella concessione la assumerà qualcun altro, certamente le infrastrutture non verranno abbattute, non verrà un caterpillar a demolire la stazione e la pista, qualcuno più bravo si interesterà quella responsabilità visto che voi non siete stati capaci di far decollare realmente questa struttura.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliera Mammoli.

Katia MAMMOLI. Sarò estremamente rapida perché questi dibattiti e queste discussioni avvengono abbastanza spesso in quest'Aula quando ci sono modificazioni in un senso o nell'altro, quindi questo è un tema ricorrente.

Mi fa piacere che oggi ne possiamo parlare all'interno di questo Consiglio regionale, è vero che la stampa molto spesso in questi giorni è uscita con articoli riguardanti l'Aerdorica e le prese di posizione delle varie parti politiche rispetto alla situazione ma è logico, è opportuno e giusto per farcene un'idea che ascoltiamo la viva voce di chi più di tutti conosce la situazione.

Credo che in questa Regione, in questo

Consiglio regionale – fa parte dei giochi politici – siamo estremamente bravi a farci del male, a fare il “tiro al piccione”, come si usa dire.

Oggi ci sono giudizi estremamente negativi rispetto all'amministratore delegato, si parla di cambiarlo, vedremo quali saranno le situazioni, ma ricordo che era appena arrivato e giudizi estremamente negativi erano usciti immediatamente rispetto alle prime azioni che tentava di fare.

Se evidenziamo solo le difficoltà, come ci sono in tutte le cose, non appena si tenta qualche iniziativa, sicuramente sarà difficile andare lontano. Ho l'impressione che succede come nelle squadre di calcio quando non appena una squadra ha un risultato negativo si cambia immediatamente il dirigente o l'allenatore pensando che il giorno dopo si possa vincere lo scudetto.

La situazione dell'Aerdorica sapevamo che era gravissima, sapevamo che era gravissima anche dal punto di vista economico e nessuno poteva pensare che in sette-otto mesi si sarebbero potuti risolvere i problemi, sarebbe stato un miracolo, i Santi qui dentro non ce li abbiamo e non li abbiamo nemmeno come amministratori delegati. Certo i problemi non si dovevano aggravare ma questo mi sembra non sia successo, il Presidente ci dice che un risultato dal punto di vista economico, anche se non eccelso, l'abbiamo raggiunto, quindi significa che si è imboccata la strada giusta, che siamo tutti d'accordo che deve essere migliorata.

Ciò che mi ha colpito molto nelle dichiarazioni fatte dal Presidente non è sul fatto della dichiarazione di incompatibilità o di non conoscenza della materia da parte del tecnico che in questo momento sta guidando ma piuttosto sul fatto che forse non si sa rapportare. Questo è grave ma non da parte sua, è grave che possa essere il discorso che mette in difficoltà una struttura in cui tutti diciamo di credere, anche i privati dicono di crederci ma che poi difficilmente intervengono e dicono che il pubblico non solo deve intervenire ma deve pagare e deve

prenderci tutte le responsabilità. Il Consiglio di amministrazione è composto da pubblico e privato, quindi tutte le responsabilità devono essere condivise sia quando le cose vanno bene che quando non vanno bene. Soprattutto se in questa infrastruttura ci si crede veramente non si può pensare che c'è sempre chi paga perché poi gli altri faranno le proprie valutazioni. Se le cose vanno bene vanno bene per tutti e tutti ne devono avere il merito, se le cose vanno meno bene tutti ne devono avere i demeriti.

Quello che mi ha colpito è il fatto che si dica che non c'è un rapporto così diplomatico. Quando c'è bisogno di scegliere e di prendere delle decisioni dovremmo tutti quanti, sia i soggetti interessati, sia le persone che lavorano dentro, e anche gli stessi sindacati che subito hanno criticato, rimbocarci le maniche. Non bisogna pensare che ognuno debba garantire quello che ha ottenuto fino a quel momento e lasciare che altri coprano tutto continuando ad investire su questa struttura senza che poi nel territorio ci sia comprensione della grave situazione che ha vissuto e che sta vivendo.

Questi attacchi, questi comportamenti nei confronti della struttura non aiutano né la serietà e la serenità del lavoro, né lo sviluppo e la credibilità della struttura stessa.

Va benissimo che ne parliamo e che ci rendiamo conto delle difficoltà che ci sono, però a volte sembra quasi ci sia soddisfazione nel dire che le cose vanno male, e questo credo non aiuti nessuno.

#### **Presidenza del Vicepresidente David Favia**

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Pistarelli.

Fabio PISTARELLI. Presidente, ho ascoltato attentamente la sua relazione, ha parlato con toni rassicuranti, ha cercato di dire che eravamo in linea con gli obiettivi, che i dati di bilancio, di traffico, sono confor-

tanti sia per quanto concerne l'analisi del 2006 che per il primo trimestre del 2007. Comprendo lo sforzo di tenere i toni bassi, di fare in modo che passi quel buonismo, ricordato anche dalla Consigliera Mammoli, dove dobbiamo volerci tutti bene e prendere tempo in modo che le cose piano piano avvengano, ma in otto mesi come si fa a risolvere situazioni enormi? E' come se ci fosse veramente un atteggiamento ecumenico da parte del Consiglio regionale e della Regione su una vicenda che è ultra decennale, cara Consigliera Mammoli, qui siamo di fronte ad una gestione che riguarda la Regione Marche non negli ultimi otto mesi ma da quando l'aeroporto esiste. Quindi parlare ora della necessità di avere tempo per mettere a posto le questioni, quando la Regione è da sempre protagonista principale della gestione aeroportuale e della sua evoluzione o involuzione... Assumiamoci le nostre responsabilità e facciamolo anche apertamente in questa fase. Dire oggi che siamo in linea con gli obiettivi e i dati che ci siamo prefissi, Presidente, capisco lo sforzo, ma non è accettabile perché è successo di tutto in questi mesi.

Ricordo che a novembre abbiamo fatto un dibattito acceso in quest'Aula, dibattito nel quale più voci, anche quelle di maggioranza, avevano implorato la Regione di assumersi le proprie responsabilità e prendere in mano subito una situazione che già i sindacati, il personale interno, gli operatori in genere, gli esperti della materia, avevano definito situazione paradossale. Già si era visto a novembre, dove avevamo chiesto con un documento le dimissioni dell'amministratore delegato che oggi viene infatti posto a "riposo". A novembre avevamo tutte le carte, ma non perché eravamo preveggenti ma perché avevamo le carte sotto, e anche voi. Allora come è accaduto questo? Prendiamo tempo. Effettivamente, Consigliera Mammoli, si prese tempo. Era la scelta giusta? No, i fatti dimostrano che non era il caso di prendere tempo ma di intervenire allora. Vi ricordo che Wendler, a parte quella

di costituire una compagnia aerea, cara Consigliera Mammoli, senza dire niente a nessuno, a novembre l'aveva già fatto. Altre due cosette che saranno oggetto di una puntuale interrogazione, spero verrà iscritta in aula la prossima volta, uno, l'affidamento dei servizi non avio, e cioè quali procedure sono state eseguite per scegliere chi oggi gestisce questi servizi, che devono essere al centro di una forte attenzione, come ha ribadito il Presidente, due, la questione Skywings. Voi annunciate tratte che dovevano risollevare le sorti con una compagnia aerea fantasma, che si è rivelata già inadeguata – lo ha detto il consiglio di amministrazione, non lo dico io, lo ha detto il Presidente Conti – ad assolvere neppure alla metà dei compiti che gli erano stati affidati, rotte nuove e voli nuovi per l'estate, un periodo importantissimo. Ricordo solo queste due questioni che poi sono state quelle che hanno costituito la classica goccia su un vaso già colmo.

Voglio ricordare anche altre cose. Wendler non si è dimesso ma è ancora all'interno del CdA quindi c'è ancora un conflitto, una situazione che verrà forse sanata con una modifica di statuto, altra anomalia di una gestione che in effetti lascia non dubbi ma punti interrogativi veramente enormi.

Leggo gli ultimi dati, gli ultimi passaggi, Presidente. Per quanto riguarda la ricapitalizzazione non mi pare che tutti i soggetti pubblici abbiano sottoscritto, ci sono delle lacune grosse, per esempio, il Comune di Ancona. Anche i privati non hanno sottoscritto. Che succederà per il futuro se non sottoscriveranno anche per il periodo che ha detto lei di esercizio dell'opzione? Si modificheranno pertanto le condizioni di composizione sociale.

La concessione Enac doveva essere la priorità entro dicembre – Assessore Pistelli guardo lei perché aveva sottolineato e rimarcato questo obiettivo da raggiungere entro l'anno –, la concessione ancora non c'è.

Le questioni dei numeri e del traffico. Adesso Skywings non è più il nostro partner, quanto costerà il piccolo "problemino" di contratto da rescindere, quanto costerà questa operazione? Nulla?! Ci saranno controversie di natura anche giurisdizionale?! Per il traffico di dati siamo già pronti per la prossima estate? Siamo pronti con Clubair che mi si dice che ancora deve assolvere a delle procedure autorizzatorie, completare un percorso di riconoscimento pieno della sua veste anche formale di compagnia e di vettore? Siamo sicuri di questa scelta? Sono pronti gli aeromobili, sono pronte quelle tratte?

Presidente Spacca, mi riserverei un atteggiamento più prudente di lettura dei dati di traffico, di passeggeri e anche di bilancio, lo riserverei alla lettura della carta, cioè dei documenti che verranno chiusi a maggio come nel 2006, mi riserverei di leggerli un po' meglio anche a raffronto. Perché? Perché ci sono tante variabili che devono essere lette bene. Per esempio su questo milione in meno che cosa si è calcolato anche quello che abbiamo dato come Regione Marche? Quello è un bonus, un extra, non riguarda la gestione dell'aeroporto.

La questione degli investimenti e delle spese da noi sostenute con 1,5 milioni di euro in assestamento di bilancio 2006 non può essere considerata una positività della gestione perché è un extra-bonus, una cosa che va oltre e fuori.

Con più realismo, senso di responsabilità e sano atteggiamento di essere in grado di rimanere legati ad una realtà, a leggerla per quella che è. Gli obiettivi, i dati, non sono né stati raggiunti né sono stati positivi, siamo in mezzo al guado.

Il nostro senso di responsabilità ci ha portato a dire sempre la verità, cercando di stimolare chi è partner principale di questa partita, la Regione Marche che è socio pubblico di riferimento, che ha la quota più ampia, tra l'altro fa parte di un insieme di soci pubblici che hanno la maggioranza assoluta delle quote dell'Aerdorica, 53% circa.

Il senso di responsabilità, di realismo e di dire la verità su queste cose è fondamentale, siamo in mezzo al guado, con senso di responsabilità continueremo a fare questa opera di forte controllo, di forte stimolo, ma per non sbagliare. Oggi è in corso questa selezione, mi pare che sia in mano a Consul Marche, una società che starà attenta alle valutazioni, ma più attenti di tutti dovranno essere coloro che dovranno leggere questi resoconti, questi report, le schede, cioè i soci, cioè la Regione. Chiediamo quindi un coinvolgimento anche su questo, cioè che ci sia un punto ma prima che le cose accadano, perché quando sono accadute è difficile intervenire. Non un coinvolgimento di quest'Aula ma dei soggetti che devono essere messi nelle condizioni di decidere bene. Ci sono tanti curricula, benissimo, ma queste scelte e questi nodi devono essere prima affrontati e poi risolti, non inseguendo i problemi ma anticipando la loro creazione, prevenendo la possibilità di difficoltà e di ostacoli.

Quindi dati da rileggere, analisi di quello che sta accadendo per quanto riguarda la ricapitalizzazione, scelta oculata, meditata e partecipata del direttore generale – chiamiamolo così dopo la politica di Statuto –, attenzione alle scelte tecniche già in itinere, i nuovi voli che devono sostituire Skywings, attenzione a verificare le condizioni anche per il vettore Clubair, per non sbagliare di nuovo e per non mettere in difficoltà tutto un sistema che in effetti non è da buttare. Negli anni passati era stato disegnato bene questo reticolo che deve esserci tra porto, interporto, sistema stradale e ferroviario, però noi lo stiamo buttando via con delle gestioni che non hanno mai risolto una commistione che non deve esserci, la sovrapposizione della politica con la tecnica, della volontà di condizionare da parte di questo l'altro gruppo invece di far prevalere la giusta necessità di gestire bene le questioni.

Facciamo in modo che si riduca questo gap, non dobbiamo essere i protagonisti negativi di queste partite, per farlo bisogna

avere chiarezza e serietà non solo di intenti ma anche di scelte operative, cioè tutti devono essere tutti messi nelle condizioni di confrontare e confrontarsi nei dati e nelle volontà reciproche. Così facendo si può riuscire a dare una soluzione a queste problematiche che oggi invece di essere volano sono solo macigni.

### **Presidenza del Vicepresidente Roberto Giannotti**

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

David FAVIA. Oggi siamo chiamati a dibattere sulla relazione del Presidente e non tanto sulla storia dell'aeroporto che pure è importante e meriterebbe forse un approfondimento.

Da parte nostra, come Popolari Udeur, approviamo la relazione del Presidente che è stata assolutamente onesta, chiara e costruttiva, così come riponiamo la nostra fiducia nel presidente Conti, crediamo che sia persona capace di portare avanti questa struttura. Apprendiamo e approviamo la riduzione della perdita, da 5 a 4 milioni di euro, e auspichiamo che la nuova gestione sia attenta. Non pensiamo che negli otto mesi in cui l'amministratore Wendler ha amministrato, tenendo presente che la Regione è socio dell'aeroporto e che questa scelta è stata fatta dall'assemblea dei soci, la Regione stessa possa essere più di tanto coinvolta in una scelta che rappresenta un momento gestionale breve. Credo che dobbiamo guardare avanti, guardare ad una infrastruttura che assieme al porto e all'interporto fa parte di una triade di strutture infrastrutturali importanti.

Per quanto riguarda la concessione il Presidente Spacca ci dice che l'iter è in corso e verrà assentita, non abbiamo motivo di dubitarne.

Credo quindi che dobbiamo guardare avanti. Ho sentito da parte dell'opposizione parlare della comunione tra il pubblico e il

privato, forse c'è stata una inesattezza nell'intervento del Consigliere Pistarelli, o del Consigliere Bugaro, non ricordo, quando ha detto che i privati sono minoranza e quindi non hanno partecipato alla gestione, mi è sembrato che ci fosse quasi una lamentazione come se i privati fossero stati tenuti schiacciati nel loro 47% e non sia stato dato loro modo di intervenire nella gestione. C'è stato un momento dove c'è stata una gestione tra una maggioranza di privati e parte degli enti pubblici che non mi sembra abbia brillato, come non mi sembra brillante la preannunciata fuga del capitale privato, e a questo proposito approviamo la surroga da parte degli enti pubblici nel caso in cui non ci sia la copertura pro-quota dell'aumento del capitale sociale.

Quello su cui dobbiamo dibattere con chiarezza, e mi sembra che il Presidente Spacca lo abbia preannunciato con determinazione e con una impostazione chiara e trasparenza, sia la *mission* di questa infrastruttura determinante per la nostra regione, una *mission* che deve guardare anche all'extra passeggeri, cioè anche ai trasporti di merci al servizio della nostra imprenditoria, e che ci si debba con un po' più di determinazione adoperare sull'attrazione turistica dai luoghi di arrivo dei voli dalle Marche e che si possano avere voli nei luoghi dove operano maggiormente i nostri imprenditori.

Non siamo spaventati da una eventuale contenuta perdita dell'Aerdorica, come mi pare i conti stiano dimostrando, in quanto questa perdita potrebbe essere considerata un investimento strutturale e che ci sia il rientro attraverso gli introiti del sistema Marche e del sistema imprenditoriale.

Crediamo, sotto la guida della Regione, che siamo ben avviati su questa strada, e questo è il motivo per il quale da parte nostra c'è la totale approvazione della relazione del Presidente.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il Consigliere Vienti.

Luigi VIVENTI. Voglio dire due cose semplici ma che emergono con chiarezza dalle cose che abbiamo ascoltato nella relazione del Presidente.

A parte la presa d'atto delle difficoltà già conosciute in cui la società versa, la novità mi sembra sia rappresentata dal fatto che i soci privati abbiano deciso di sottoscrivere solo il 5% delle azioni per la ricapitalizzazione della società stessa, e questo pone il primo problema, la prima domanda, almeno a me che non conosco tanti particolari. Che cosa significa questo? Che i privati vogliono abbandonare questa società o vogliono che la Regione dia delle garanzie rispetto ai loro investimenti e che la ricapitalizzazione non serva per la gestione ordinaria? Un atteggiamento di questo tipo farebbe pensare. Credo che questa sia la domanda più importante a cui saper dare una risposta.

Per quanto riguarda l'amministratore delegato il collega Pistarelli ha detto che è da novembre che dicevamo che doveva andare via, onestamente non conosco l'amministratore delegato e non mi permetto di dare dei giudizi, ma non credo che il problema dell'Aerdorica sia quello dell'amministratore delegato, uno al posto dell'altro. Il socio di maggioranza avrà scelto l'amministratore delegato sicuramente d'intesa con i soci di minoranza, di solito avviene così in una azienda, potrà anche non essere il massimo ma condivido ciò che ha detto la Consigliera Mammoli, che ci sono state critiche uno-due mesi dopo che ha iniziato a lavorare, questo mi sembra eccessivo.

Quindi non penso che il problema era quello dell'amministratore delegato – oggi tra l'altro è stato esautorato e i problemi rimangono lo stesso –. Il problema che ho posto alla vostra attenzione credo sia un altro, cioè che fine fanno i privati, se rimangono o se ne vanno, perché se ne vanno significa che non hanno più fiducia in questa società, e questo è un problema serio. E' chiaro che l'amministratore delegato quando l'azienda non va o non si raggiungono degli obiettivi è il primo che paga, come

l'allenatore di una squadra di calcio che è il primo che paga quando i risultati non ci sono. Quindi non credo sia questo il primo dei problemi

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Brandoni.

Giuliano BRANDONI. Il Presidente Spacca ci ha invitato a discutere e condividere due aspetti. Il primo riguarda la centralità dell'aeroporto nel sistema infrastrutturale regionale e il ruolo che una infrastruttura di questo tipo deve avere dentro una economia che guarda ad un sistema internazionalizzato.

Il secondo aspetto, altrettanto importante e significativo, è il ruolo che la Regione deve avere all'interno della gestione di queste infrastrutture.

Sono due considerazioni largamente condivisibili, quella della centralità dell'aeroporto e l'altra, altrettanto importante, del fatto che la più importante istituzione pubblica di questa regione debba svolgere un ruolo assolutamente essenziale. Da qui la domanda. Siamo stati fin qui all'altezza di queste scelte, di questi compiti? Rispetto a questa domanda dobbiamo fare una riflessione sicuramente critica del percorso. Non credo che qui qualcuno pensi che il problema di questi otto mesi – potremmo anche andare più indietro – sia stato il diverso temperamento dell'amministratore delegato. Non è stato questo il problema. Probabilmente sono stati altri dal punto di vista nodale.

La prima domanda che ci dobbiamo fare è se la politica che ha fatto questa scelta ha adeguatamente seguito e controllato questo percorso. A questa domanda sarei portato a rispondere che non ne siamo stati adeguatamente capaci. Questa questione riguarda anche il nostro Assessorato? Sì, necessitava in questa fase di transizione, in questo momento di un ruolo più significativo e più forte, di un atteggiamento più adeguato, un monitoraggio più continuo, un indirizzo politico più cogente. Così non è stato e

così non dovrebbero confortarci nemmeno i risultati che il Presidente Spacca ci ha portato. Una riduzione del deficit nel 2006, che non è poca cosa dal punto di vista della percentuale, 1 milione su 5 è il 20%, una riduzione che sarebbe significativa se non ci fosse un però. Cioè che l'impegno che la nostra Regione ha prodotto dal punto di vista finanziario nel 2006 è stato diverso e più significativo di quello del 2005. E' evidente quindi che questo risultato è la somma algebrica di un impegno ulteriore e non solo di un percorso morigerato nella gestione.

Così come la vicenda dei passeggeri che sono cresciuti di poco ma sono cresciuti, anche lì è il combinato di una attivazione di nuove rotte, penso a quella di Liverpool che era già prevista nella vecchia gestione Saronne. Quei dati ci confortano dal punto di vista del dato attuale ma ci debbono preoccupare rispetto ad una tendenziale situazione di stallo.

Non credo che la discussione su questo versante oggi sia quella sui numeri, forse il Consiglio non ha gli strumenti tecnici per una riflessione così minuta, ma è di politica che dobbiamo parlare. E' assolutamente evidente che condividiamo le proposte che il Presidente ci ha tracciato ma proprio perché le condividiamo c'è anche la preoccupazione critica di una serie di riflessioni.

Credo che bisognerà riflettere – qui è stata fatta anche una critica alle organizzazioni sindacali – sui moniti che vengono dal versante del lavoro, perché da quei moniti possiamo trarre non solo indicazioni di percorso ma anche riflessioni su come poter ricostruire complessivamente il management di direzione di questa infrastruttura, che oggi merita una escursione non solo tra le 170 persone che hanno dichiarato la loro disponibilità a diventare nuovi amministratori delegati ma anche tra le professionalità che in quell'aeroporto si sono formate, tra le intelligenze che nell'attività quotidiana della gestione dell'aeroporto si sono evidenziate. Dovremmo veramente costruire uno stimolo

significativo, una voglia di partecipazione dei lavoratori e delle comunità locali che si sono sentite per alcuni aspetti distanti da queste infrastrutture.

L'ultima questione, qui c'è stata una diatriba abbastanza accesa sul ruolo che i privati hanno avuto o non hanno avuto nella gestione di questo aeroporto. I privati hanno avuto ruoli importanti e significativi nelle gestioni precedenti, nella determinazione del management, nella indicazione delle strategie, li hanno avuti in alcuni casi *gratis et amore Dei* o almeno a costi molto inferiori di quelli che potevano essere i benefici. L'infrastruttura aeroportuale, come amo dire, non serve a mia madre che è pensionata di 88 anni, ma serve alle imprese, serve all'attività economica, e questa attività economica dovrebbe essere coinvolta e aiutata ad essere più intelligente e generosa. In altre situazioni questo coinvolgimento è stato codificato, il Presidente all'inizio della sua relazione parlava dei competitor di questa nostra infrastruttura. In altre realtà, considerato il fatto che una infrastruttura di questo genere in un territorio come il nostro è dal punto di vista del saldo economico generatrice di deficit, non potrebbe essere altrimenti, e io dico che non dovrebbe essere altrimenti, fatto salvo che quel deficit deve essere controllato, deve essere misurato rispetto alle risorse che questa Regione ha a disposizione e via almanaccando sulle virtù da esercitare rispetto a questo tipo di questioni. Ma è altrettanto vero che in altre realtà gli impegni di sostegno a queste infrastrutture sono stati equamente divisi e sollecitati tra l'impegno e il ruolo pubblico e l'individuazione dei soggetti privati che non ne intendevano valorizzare solo l'aspetto ornamentale.

Credo, Presidente, che queste sono le linee di indirizzo, questo dovrebbe essere il percorso che dovremmo intraprendere, ma direi con prudenza. Non è un nuovo amministratore delegato, da solo, la panacea dei mali che questo aeroporto ha, si tratta di ricostruire, anche nel territorio regionale e in

tempi di leghismi ricercati e sollecitati, il senso della comunità regionale.

Su questo versante e con questi atteggiamenti politici credo che potremmo risolvere i tanti problemi che oggi abbiamo di fronte rispetto all'aeroporto di Falconara.

**PRESIDENTE.** Se riuscissimo a contenere gli interventi potremmo finire la sessione della mattinata anche con le altre due comunicazioni del Presidente.

Ha la parola il Consigliere Santori.

Vittorio SANTORI. Raccolgo l'invito e sarò come al solito velocissimo. Ho ascoltato, come tutti i colleghi, la relazione del Presidente e vi ho colto la parte più importante, quella volta al cambiamento e al rinnovamento di questa struttura. Nessuno di noi ha intenzione di negare la validità di questa struttura aerea per la nostra regione e per l'economia regionale. Siamo tutti d'accordo sotto il profilo di fare il massimo sforzo affinché questa struttura funzioni, che dia i suoi frutti e sia presente l'intervento regionale laddove sia palese, necessario e imprescindibile.

Dalla relazione del Presidente coglierei però l'occasione per dare un suggerimento. L'inversione di tendenza sicuramente è possibile ma noi come parte pubblica dovremmo dare una inversione credibile e sotto questo aspetto fare chiarezza su alcuni punti rimasti oscuri nella vecchia gestione, cioè quali sono state le cause dell'accumulo di un debito di 20 milioni di euro, verificare se sono stati stipulati contratti facili nel corso della precedente gestione, se c'è stata o meno necessità di costituire quella società aerea fortemente discussa sia dalle parti sociali che nelle varie audizioni in sede di commissione bilancio, come mai è mancata l'acquisizione della concessione trentennale, se ci sono motivi tecnici su questo, quali sono state le ragioni per la mancata certificazione dei bilanci da parte della società di revisione per ben due anni. Se faremo chiarezza su questi punti daremo un segnale forte soprattutto

alle parti private per certificare in qualche maniera che il cambiamento c'è, che è voluto e che lo perseguiamo senza i soliti secondi fini pubblici che sappiamo tutti.

Secondo me non possiamo fare un programma per il futuro se non diamo risposte o facciamo piena chiarezza su questi elementi.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Santori per la sua capacità di aver ridotto al minimo il suo intervento. Ha la parola il Consigliere Ricci.

Mirco RICCI. Prendo la parola anche perché l'intervento del Consigliere Brandoni conteneva una serie di spunti importanti che condivido. Oggi nel dibattito sul tema dell'aeroporto di Falconara credo sia necessario essere trasparenti ed estremamente chiari perché torniamo di nuovo a verificare le condizioni societarie, operative e organizzative di questa struttura.

Mi pare che la relazione del Presidente Spacca contenesse sui temi che abbiamo ripreso questa necessaria trasparenza e chiarezza. Non mi sembra debba essere considerata una prova d'appello secondo la quale al prossimo passaggio succede il finimondo e la rivoluzione. Tutti i Consiglieri in quest'aula hanno sottolineato che è necessario sostenere e difendere ad oltranza le ragioni di questa struttura aeroportuale delle Marche.

Riprendo il tema di fondo dell'intervento del Presidente Spacca, quello di utilizzare una chiara strategia di sviluppo di questo aeroporto. C'è un punto molto interessante, lo ricordava anche il Consigliere Brandoni, sul fatto che gli aeroporti di queste caratteristiche rischiano, se si fanno concorrenza, di non fare pareggi di bilancio o avanzi di bilancio e che si generino ulteriori debiti. E' bene che aeroporti di questa categoria collaborino tra di loro.

Le difficoltà ci sono, le abbiamo riscontrate, le abbiamo poste al centro del dibattito anche in Commissione qualche tempo fa

nel piano industriale proposto dal vecchio amministratore delegato, abbiamo chiesto immediatamente di verificarlo meglio. Il Consigliere Pistarelli dice che otto mesi fa avevamo dei dubbi, bene, ma sarebbe stato assurdo nominare un amministratore delegato, discutere il suo piano industriale e liquidarlo il giorno dopo. Sono passati otto mesi, c'è stata una verifica e oggi ci si rende conto che le cose non vanno come dovrebbero andare, c'è già una sostituzione di fatto di questa persona, la Giunta ha avuto la forza e il coraggio di correggere ulteriormente la rotta – dato che stiamo parlando di un aeroporto – di migliorare le cose e addirittura cambiare l'amministratore delegato di questa struttura. E' chiaro che c'è il riconoscimento di una difficoltà profonda non recente, che non riguarda solo gli ultimi otto mesi ma è più lontana nel tempo.

Su questo non sono molto d'accordo con il Consigliere Brandoni, le funzioni di controllo non hanno a che fare di fatto solo con coloro che hanno le deleghe in Giunta, hanno a che fare con qualcosa di più articolato, riguarda chi sta dentro al CdA, riguarda i soci pubblici, è una responsabilità collettiva, se volete l'attività di controllo riguarda anche questo Consiglio. I dibattiti che stiamo facendo ripetuti nell'arco degli anni non sono altro che una sorta di funzione di controllo che dobbiamo esercitare rispetto alle strategie che vogliamo portare avanti sull'aeroporto di Falconara.

E' evidente che siamo obbligati anche a chiamare ad una responsabilità diversa i soci privati che si dividono di fatto con quote pari tra pubblico e privato. Non è possibile che i privati, che certamente hanno avuto grandi meriti, debbano pensare solo al business e il pubblico deve pensare all'interesse complessivo della comunità e al rilancio di questa infrastruttura. Certo che non è ovviamente così ma nei dati, nel momento in cui si chiama alla ricapitalizzazione, ci si accorge che il pubblico con grande difficoltà va avanti su questo passo, molto più bassa è la percentuale di ricapitalizzazione che

stanno facendo i soci privati. Molto spesso bisogna cercare di condividere in maniera più profonda l'interesse generale, c'è stato negli anni ma in alcuni momenti sembra diminuire profondamente.

Ci sono necessità importanti, credo che il Presidente della Giunta abbia fatto bene a chiamare puntualmente i nodi fondamentali di questa strategia di sviluppo, in modo particolare puntando a non perdere la concessione quarantennale con l'Enac, puntare ad una crescita del numero di voli, ad un potenziamento di tutta la parte non avio, alla realizzazione di un'area cargo.

La strategia impostata è corretta, dobbiamo fare in modo che sia possibile realizzarla, credo che chiunque governi nei prossimi anni, collega Pistarelli, dovrà avere l'obiettivo di difendere ad oltranza questa infrastruttura, riconoscendone in qualche passaggio anche i limiti di una gestione, i limiti di un piano industriale che in questi ultimi mesi non hanno dato i risultati che attendevamo.

Credo che da questo punto di vista il Consiglio possa ritrovare oggi una unanimità di intenti, da un lato nell'essere consapevole delle difficoltà che un segmento aeroportuale di questo tipo porta in sé, per la sua struttura e la sua natura, allo stesso tempo di condividere con la Giunta il progetto strategico di sostegno e di sviluppo di questa struttura aeroportuale.

#### **Presidenza del Presidente Raffaele Bucciarelli**

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Procaccini.

Cesare PROCACCINI. Sarò molto breve perché sulla strategia e sulla centralità dell'aeroporto nel sistema delle infrastrutture regionali condivido l'analisi che ha svolto il Presidente della Giunta regionale Spacca. Questa opzione ha senso se inserita in un contesto di polo logistico regionale rivolto al resto del Paese ma soprattutto verso il resto dell'Europa e verso il Mediterraneo e l'Asia.

Ciò deve valere sempre di più per le merci in una regione che è tra le più manifatturiere d'Italia e, non ultimo, per i passeggeri perché la nostra regione ha un flusso turistico in entrata e in uscita di tutto rispetto. Ma tutto ciò avviene in uno scenario di forte concorrenza da parte di altri aeroporti e compagnie a nord e a sud, con voli a basso costo e con risorse pubbliche molto più cospicue di quelle che riesce a mobilitare una regione piccola come le Marche.

La società Aerdorica da anni svolge la sua azione in questo scenario un po' "spompata", con cambi di direzione frequenti e con una palla al piede di un deficit strutturale pregresso che oggi è diventato milionario.

In questo contesto, secondo la nostra analisi, la ricapitalizzazione pubblica e privata diventa sempre più difficile perché non si intravede un piano industriale serio di sviluppo compatibile con le risorse, il sistema degli enti locali non vede l'aeroporto di Ancona-Falconara anche come proprio aeroporto, come parte di un polo logistico più complessivo, di tipo regionale, ma lo vede estraneo, in certi casi addirittura ostile, perché porta via al sistema degli enti locali risorse che lui stesso non può utilizzare. Ma allora come si risolve la contraddizione di una struttura che si ritiene strategica e che al tempo stesso rischia di non avere futuro, di essere spazzata via?

In primo luogo occorre una dirigenza all'altezza della situazione, occorre seguire una strada diversa, con scelte che sono state in alcuni casi estemporanee e che all'atto pratico hanno fallito, hanno vanificato o rischiano di vanificare anche le risorse consistenti che la Regione ha stanziato con apposite leggi, per ultimo 2 milioni di euro, sapendo però che la crisi non è iniziata con l'attuale, oggi ex amministratore delegato, ma purtroppo ha tempi più lunghi, è iniziata quando la Regione di fatto è stata messa in minoranza, è stata esautorata dalla linea commerciale della gestione. Per la verità — ma con il "se" o con il "ma" non si va da nessuna parte — avevamo previsto, percepi-

to e rappresentato questa difficoltà in tempo reale all'allora Assessore Agostini e al Presidente della Giunta regionale D'Ambrosio, ma ci fu una sottovalutazione, una noncuranza che oggi paghiamo, e che paga il sistema complessivo dei trasporti.

In secondo luogo occorre un metodo di scelta diversa dei managers, deve avvenire, se possibile, con una modalità nuova. Abbiamo inteso dal Presidente Spacca, e la condividiamo, la necessità dell'avviso pubblico ma non occorre escludere a priori la possibilità di una direzione interna alla struttura regionale che in larghissima parte, vista l'esperienza, è migliore a questi presunti scienziati esterni.

In terzo luogo occorre ritessere la tela unitaria con il sistema degli enti locali, con le Province e con i Comuni più grandi della nostra regione, per una ricapitalizzazione seria e condivisa, pubblica e privata, che ridia slancio all'aeroporto delle Marche sia come possibilità di ulteriori flussi per i passeggeri e per le merci ma anche come possibilità di mantenimento e di estensione dei livelli occupazionali.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il Consigliere Binci.

**Massimo BINCI.** Intervengo per dire che finalmente, solo grazie ai deficit, ci stiamo accorgendo di avere un aeroporto regionale, finora non è stato mai seguito, ci si era accontentati che non ci fossero grossi scossoni alle spese regionali e dei vari comuni. Finché questo è successo nessuno si è mai preoccupato della organizzazione e della funzione dell'aeroporto, era un po' come il vestito della festa che doveva esserci e che aveva una sua funzione nell'armadio. La strategicità e l'attenzione rispetto a cosa fare e a cosa serve l'aeroporto viene posta solo adesso nel momento in cui ci accorgiamo che costa, se costa dobbiamo chiederci allora come questi costi possano ritornare alla comunità regionale e come dovrebbe funzionare l'aeroporto.

L'aeroporto dovrebbe funzionare un po' come il sistema sanitario che non viene costruito a casaccio, non basta che ci siano gli ospedali, stiamo vedendo adesso che la struttura sanitaria va costruita sulla realtà dei servizi che offriamo e questi soprattutto devono essere dimensionati e volti al soddisfacimento dei bisogni sanitari. Qui è uguale, bisognerebbe iniziare, al di là del momento dell'emergenza in cui siamo, a vedere in cosa potrebbe servire l'aeroporto, quali sono i bisogni della comunità regionale che potrebbero essere soddisfatti dallo stesso, quali sono i settori, dai trasporti merci ai vari settori di attività, che possono avere implementazione dei servizi in entrata e in uscita dall'aeroporto. Ricordo l'importanza strategica che l'aeroporto potrebbe avere nel decollo delle attività turistiche regionali, finora è stato utilizzato quasi esclusivamente in uscita. Certamente questo comporta che ci sia integrazione delle strategie anche turistiche delle nostre aziende, del manifatturiero, ecc., che debbono tener conto dei bisogni che l'aeroporto potrebbe soddisfare, quindi incrociare il discorso della domanda che crea il cittadino e il territorio.

Questo è un lavoro che secondo me deve ancora iniziare ed è il compito che il nuovo amministratore dovrà avere anche al di là della corretta gestione economica, quindi dare un senso e una strategicità all'interno dell'economia della regione Marche.

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'Assessore Pistelli.

**Loredana PISTELLI.** Ribadisco l'importanza dell'impostazione che ha dato il Presidente Spacca rispetto alla discussione di questa importante, fondamentale e centrale infrastruttura per la nostra regione, sapendo che tra l'altro in questo ultimo periodo siamo a discutere e a confrontarci, come ricordava giustamente il Consigliere Binci, per una disgrazia che riguarda il deficit.

Ritengo questo molto importante e fondamentale perché tutti possiamo discutere,

valutare ed analizzare anche gli obiettivi che portiamo avanti, in modo particolare quelli che stiamo percorrendo da un po' di tempo sul rilancio della piattaforma logistica regionale. Questa è una delle centralità di fondo sulla discussione dell'aeroporto, su questo stiamo puntando molto non solo perché c'è una intesa sottoscritta tra porto, aeroporto e interporto, ma perché su questo stiamo definendo anche una strategia sulle infrastrutture che riguarda tutta l'Italia centrale.

Penso che il problema dell'aeroporto vada collocato all'interno dell'obiettivo di queste strategie.

Certamente discutere di strategie e di infrastrutture non ci può esimere dall'analizzare e valutare la difficoltà in cui si trova l'aeroporto di Falconara. Una difficoltà, come veniva riportato da molti interventi, che non nasce negli ultimi otto mesi ma è più antica negli anni, che ha realizzato una situazione abbastanza complicata e deficitaria e che di fatto imbriglia tutte le scelte future. Voglio ricordare questo perché penso che non possiamo dimenticare, rispetto alle difficoltà che oggi incontriamo e rispetto anche alle difficoltà che gli stessi enti locali e le Istituzioni si trovano ad affrontare, di dover continuamente ricapitalizzare l'Aerodroma.

Voglio ricordare anche un dato che qui veniva evidenziato, quello sulle scelte, sugli obiettivi e sulle necessità che abbiamo di rilanciare l'aeroporto. Alcune strategie sono state fatte nel passato, alcuni ricordavano che i passeggeri sono diminuiti nel passato perché c'è stato il terrorismo, ci sono stati anche altri momenti per effetto della guerra, quindi ci sono stati periodi alterni rispetto alle vicende dell'aeroporto che di fatto non hanno consolidato nel passato una situazione che oggi ci poteva permettere con più facilità e con più obiettività di guardare alle scelte che dovremmo fare per il futuro, in termini di investimenti, di voli e di trasporti merci, quindi lo sviluppo della cargo che per quanto riguarda l'aeroporto di Falconara è sottoutilizzata.

Rispetto a questo molte cose sono state dette ma le voglio riprendere, molte responsabilità possiamo dire che c'è l'ha la Regione ma molte responsabilità in queste scelte vanno nei confronti di altri soggetti. Rispetto alle necessità, come ricordava il Presidente, la Regione stessa ha deciso di prendere in mano la situazione aeroporto con l'obiettivo di rilanciarlo all'interno di una piattaforma logistica regionale, all'interno di un sistema infrastrutturale che sia funzionale per la regione e per la sua stessa economia. Questo è l'obiettivo fondamentale sulla base del quale sono state fatte le scelte di cambiamento di gestione. Voglio anche ricordare che non tutto può essere fatto pesare su una persona rispetto alle scelte da portare avanti. Certo il ruolo, il carisma, la capacità, la funzionalità dell'amministratore delegato non è indifferente sulle scelte da portare avanti.

La scelta fatta dell'ultimo amministratore delegato è stata dettata da una situazione contingente di difficoltà riscontrata all'interno dell'aeroporto, di difficoltà di rapporti all'interno del Consiglio di amministrazione precedente, una scelta fatta in termini molto ristretti, basata su curriculum, una scelta fatta e condivisa da tutti i soci pubblici e privati. Voglio ribadire questa cosa altrimenti sembra che sia una scelta fatta solo dalla Regione, non è così, è una scelta fatta da tutti i soci, pubblici e privati, una scelta fatta in direzione di questo ultimo amministratore al quale abbiamo chiesto di fare un piano industriale, a sua volta approvato all'unanimità dall'assemblea dei soci pubblici e privati.

Voglio rigettare anche alcune considerazioni che venivano fatte rispetto a motivazioni non ben definite. Qui non c'è stata nessuna scelta personale per quanto riguarda l'amministratore delegato, scelte che probabilmente hanno dettato in passato alcune linee di azione ma che non è di questa tornata.

Rispetto alla funzione di controllo, questa è una società e in quanto tale funziona con tutti i crismi della società per azioni. Il ruolo

della Regione è quello di dare indicazioni, di fare verifiche e controlli, non di gestione della società, altrimenti se la gestisse direttamente la Regione non ci sarebbe bisogno di un apparato, di una struttura e di un consiglio di amministrazione. Il controllo è stato fatto abbastanza assiduamente in questi otto mesi, penso che in questo Consiglio regionale non siano state mai fatte tante sedute ad hoc sull'Aerdorica, come non ci siano state mai tante Commissioni sull'Aerdorica e come non siano state fatte mai tante verifiche periodiche per le difficoltà che andavano avanti nel consiglio di amministrazione. Nell'arco di otto mesi abbiamo attentamente valutato tutte le situazioni, abbiamo tamponato e rimesso in discussione scelte non condivise, scelte che sono state portate avanti fino a giungere alla necessità di dire che l'amministratore delegato che era stato individuato da tutti i soci oggi non rispondeva più alle esigenze e alle caratteristiche che avevamo chiesto rispetto alla gestione di questo aeroporto.

Quindi c'è la necessità di riprendere e rilanciare ancora una volta, e lo abbiamo fatto subito non abbiamo i tre anni rispetto alla gestione dell'aeroporto. Lo abbiamo fatto in una situazione dove non c'è un peggioramento della situazione economica e di attività dello stesso aeroporto. Nel piano industriale presentato era previsto un deficit per quanto riguarda l'anno 2007 di 5 milioni e 300 mila euro, chiudiamo invece con un deficit di 4 milioni e 400 mila euro. Non è che ci rallegra questa situazione deficitaria, c'è un indebitamento per quanto riguarda l'aeroporto di 20 milioni di euro che ancora sono tutti lì.

Occorre valorizzare il personale interno, su questo voglio ricordare che c'è stato sempre un rapporto continuo e costante con le organizzazioni sindacali in questa direzione, c'è stata sempre una difficoltà critica delle organizzazioni sindacali rispetto ai rapporti interni, non c'era sulle strategie che si portavano avanti da parte del sindacato un rapporto critico con la Regione

C'è una difficoltà che va ricomposta dei soci pubblici e privati, su questo credo che vada speso un minuto sulle difficoltà che incontriamo perché abbiamo chiesto ai soci pubblici e privati, nonostante il deficit inferiore previsto, di ricapitalizzare come la previsione del piano industriale, quindi di più di quello del deficit. La situazione economica e finanziaria è complicata e difficile per tutti, soci pubblici e privati, naturalmente hanno più difficoltà di ritagliare nei loro bilanci ulteriori finanziamenti in direzione dell'aeroporto, tra l'altro anche con verifiche e controlli a cui naturalmente tutti siamo sottoposti.

Abbiamo anche un'altra difficoltà, quella dei privati. Lo ricordava il Presidente Spacca nella sua introduzione, c'è stata sempre una gestione portata avanti in modo particolare dai privati nell'arco di questi anni, quindi non ci si può accusare di cattiva gestione o di mal gestione per quanto riguarda l'aeroporto di Falconara. Credo che serva una necessità di chiarimento su questo, perché non è possibile che in una infrastruttura così importante per le Marche, che serve per lo sviluppo delle Marche, i privati si possano tirare fuori dalle responsabilità, che si possano tirare fuori da investimenti che dovevano fatti in futuro. I privati non possono essere coloro che mettono oggi la loro quota pensando di non dover rischiare niente e che pensano che tutti i rischi vadano a carico del pubblico. Questo è un chiarimento che dovremo fare soprattutto nell'ottica e nell'obiettivo che davvero il problema infrastrutturale diventi un problema di tutti, un problema della regione nel suo complesso, non è un problema di una provincia, perché guarda caso tutto si colloca all'interno di una provincia, ma un problema di strategia e di obiettivi che dobbiamo perseguire.

Sulla base di questi obiettivi e di queste strategie dobbiamo non solo continuare ad essere controllori di quello che si fa, di quello che si realizza, di quello che si porta avanti, ma anche propositori di iniziative, di proposte e di un coinvolgimento vero che deve

comportare un impegno di tutta la società marchigiana, dalle banche alle fondazioni, dalle camere di commercio – non dimentichiamoci che all'interno dell'aeroporto c'è solo la camera di commercio di Ancona – quindi con l'obiettivo di rilanciare il problema internazionalizzazione legato sia al turismo che al problema merci. Se cominciamo a ragionare concretamente in questa ottica potremmo tutti ragionare serenamente anche sulle motivazioni avvenute in passato, per cercare di trarne insegnamento per una strategia futura, perché se rimaniamo ancorati a polemiche passate credo che faremo soltanto ulteriori danni a questa infrastruttura.

#### **Relazione del Presidente della Giunta Regionale sul sistema integrato per le politiche di sicurezza e di educazione alla legalità (art. 2, comma 2 della l.r. n. 11/2002)**

#### **Comunicazioni della Giunta regionale in tema di sicurezza stradale**

*(Discussione congiunta)*

PRESIDENTE. Passiamo al punto 2) dell'ordine del giorno, abbinato al punto 3). Ha la parola il Vicepresidente Agostini.

Luciano AGOSTINI. Ho chiesto di poter accorpare i due punti all'ordine del giorno in un'unica introduzione, chiedendo poi al Consiglio di votare la relazione che è parte sostanziale del programma del sistema integrato delle politiche di sicurezza in base alla legge regionale n. 11 del 2002.

Poiché tutti i Consiglieri hanno già ricevuto un'ampia documentazione attinente all'argomento oggetto di questa relazione, mi limiterò a svolgere alcune riflessioni relative alle strategie generali che stanno alla base dell'azione regionale in materia di politiche integrate di sicurezza e ad illustrare sinteti-

camente gli aspetti più significativi degli interventi in programma per il corrente anno.

Voglio ricordare che poco più di tre mesi fa, a fine gennaio 2007, si è svolta a Senigallia la 3<sup>a</sup> Conferenza regionale sulla Sicurezza. Il successo di quella iniziativa, caratterizzata da una intensa e proficua discussione e da una amplissima partecipazione di centinaia di amministratori e di operatori, testimonia meglio di ogni altra considerazione l'approdo al quale è pervenuto nella nostra regione l'impegno delle istituzioni locali e degli attori sui temi della sicurezza.

C'è innanzitutto un diffuso riconoscimento che la sicurezza, "bene primario" di cittadinanza, va salvaguardata e sviluppata non solo, come è logico e doveroso, svolgendo le funzioni proprie degli apparati dello stato di prevenzione e di repressione della illegalità e della criminalità, ma facendo leva, in un ampio concetto di *governance*, anche sulle azioni riconducibili alle competenze proprie degli enti territoriali, essenziali per il mantenimento di una alta qualità della vita, del regolare svolgimento delle attività e delle relazioni, del consolidamento dei valori della convivenza civile e della legalità.

In tale contesto emerge il ruolo che la Regione svolge, ormai da alcuni anni, in attuazione delle finalità e degli obiettivi che caratterizzano la legge regionale n. 11/2002. In particolare quello di raccordo con gli organi e gli apparati dello Stato e quello di collaborazione con il sistema delle autonomie locali. Tale ruolo viene sostanziato da programmi e da azioni concrete che sono puntualmente elencate nella documentazione distribuita e che, facendo riferimento all'anno 2006, hanno riguardato in particolare: il sostegno alla progettazione e all'attuazione di interventi dei Comuni (singoli o associati); l'attuazione del programma formativo della polizia locali e di aggiornamento congiunto tra polizia locale e le forze di polizie dello Stato, in attuazione del protocollo di intesa con il Ministero dell'Interno;

l'analisi approfondita sullo stato della sicurezza nella nostra regione con la produzione del Terzo compendio statistico, presentato e discusso a Senigallia in occasione della Conferenza regionale; la costante attività di monitoraggio, comunicazione e documentazione svolta con la puntuale alimentazione del sito [www.marchesicure.it](http://www.marchesicure.it), operativo da oltre due anni e che sta sempre più diventando un apprezzato canale di informazione e di messa in rete delle principali attività ed esperienze prodotte nella nostra regione in materia di sicurezza; la promozione, con il contributo dato alla realizzazione presso l'Università di Urbino del master in management delle politiche di sicurezza, di specifiche professionalità che qualificheranno il ruolo degli enti locali e della regione in questa materia.

Voglio inoltre ricordare che sarebbe riduttivo pensare che gli interventi regionali si limitino a quanto viene messo finanziariamente a disposizione – per la verità c'è stato un restringimento quindi occorrerebbe un impegno maggiore – dalla legge di bilancio in attuazione della legge regionale n. 11/2002. E' la stessa legge, infatti, che contempla "un sistema delle sicurezze" di cui la Regione è dotata. Si parla, esplicitamente, di sicurezza sul lavoro, di sicurezza ambientale, di sicurezza alimentare, di sicurezza sociale, di sicurezza stradale.

Ebbene, per ognuno di questi temi la Regione interviene fortemente con specifiche politiche e con altrettanti, a volte assai consistenti, capitoli di spesa. Voglio inoltre ricordare al Consiglio regionale che nei recenti provvedimenti riguardanti la riorganizzazione dell'assetto degli uffici regionali la Giunta ha individuato una apposita struttura denominata "Dipartimento per le politiche integrate di sicurezza e per la protezione civile", con l'obiettivo di coordinare sempre meglio le molteplici funzioni che vengono svolte a salvaguardia del territorio e dei cittadini marchigiani.

E', quindi, alla luce di tutte queste considerazioni che è stato convocato, a fine mar-

zo, l'Osservatorio regionale per le politiche integrate di sicurezza per accogliere, in adempimento a quanto peraltro è contemplato dall'articolo 4 della legge regionale, le indicazioni di tale organismo sul redigendo piano di attività dell'anno 2007. L'ampia discussione che si è svolta in seno all'Osservatorio – ne sono buoni testimoni quei Consiglieri che vi hanno preso parte – sulla base delle indicazioni di lavoro che sono state da noi illustrate, ci consente oggi di sottoporre all'attenzione del Consiglio regionale e al successivo dibattito una articolata proposta che conferma nella sostanza il documento che è stato distribuito sotto la denominazione "Piano di attività", con alcune ulteriori significative precisazioni che voglio sottoporre alla vostra attenzione.

Innanzitutto vi è una raccomandazione, che viene esplicitamente dall'Osservatorio, relativa alla opportunità di rendere sempre meno generici i campi delle azioni proposte dagli enti locali ammissibili al finanziamento con il bando regionale 2007 e quindi di definire alcune, poche, tematiche da privilegiare e sulle quali indirizzare la progettualità dei Comuni. Poiché è nostra intenzione accogliere questo invito, mi auguro che l'odierno dibattito consiliare possa fornire utili suggerimenti al riguardo.

C'è poi da segnalare che proprio nei giorni scorsi ci è stata data conferma da parte del Ministero dell'Interno della concessione di un finanziamento di circa 320.000 euro (in risposta ad una specifica richiesta avanzata dalla Regione Marche) per progetti tecnologicamente innovativi in materia di sicurezza locale. Siamo in attesa di conoscere formalmente le modalità di erogazione e di utilizzazione del contributo, ma sappiamo già che esso è indirizzato a favore di interventi "pilota" e a sperimentazioni "mirate", gestite dagli enti locali.

Essi, in particolare, riguarderanno azioni da mettere in essere, sia in attuazione di alcuni istituti già contemplati nel protocollo di Intesa con il Ministero dell'Interno (tecnologie per la rilevazione dei fenomeni di degra-

do e disordine urbano; realizzazione di sistemi di comunicazione tra le centrali operative delle forze di polizia e le polizie locali che favoriscano più avanzate modalità di integrazione delle rispettive capacità operative), sia in riferimento alla dotazione e alla successiva gestione di strumentazioni tecnologicamente avanzate a favore degli enti locali per il controllo in sicurezza del proprio territorio.

E' del tutto evidente che questa nuova importante dotazione finanziaria dovrà integrarsi, implementandole, con le strategie che verranno definite nel bando 2007 di finanziamento ai progetti e agli interventi degli enti locali della Regione.

Vi è, infine, una terza sottolineatura che voglio fare ed è relativa a due priorità di lavoro che intendiamo assumere per il corrente anno. Le avevamo, in qualche modo indicate e preannunciate già a Senigallia e oggi intendiamo riconfermarle anche alla luce della loro drammatica attualità, in campo nazionale ma anche per la nostra regione. Parlo della sicurezza sul lavoro e della sicurezza stradale.

Sul primo tema, la sicurezza sul lavoro, voglio ricordare come le azioni di questi ultimi anni hanno prodotto importanti risultati, anche se ancora non decisivi. Gli sforzi organizzativi di monitoraggio, di collaborazione interistituzionale e di raccordo con le organizzazioni sociali, di intervento operativo hanno fatto sì che, pur in un quadro che permane assai grave, si sia registrato un calo del numero degli incidenti mortali per il quale avevamo il non invidiabile primato di essere tra le regioni italiane in testa alla triste graduatoria. Si tratta di proseguire, con progetti mirati e intersettoriali che riguardino misure di prevenzione, di controllo e di repressione.

Si tratta di avviare, avvalendosi anche della disponibilità di collaborazione espressa dalla magistratura della nostra regione, specifici progetti di conoscenza e di approfondimento della piaga del lavoro nero senza alcuna protezione sindacale, senza con-

trolli di legalità nello sfruttamento della manodopera, per lo più composta da immigrati, e nelle garanzie di salvaguardia della salute.

Sul secondo tema, quello della sicurezza stradale in generale e del drammatico fenomeno delle "stragi del sabato sera", in particolare, stiamo producendo specifici interventi di sensibilizzazione e di prevenzione, dei quali sono apparsi ampi resoconti anche nelle cronache di stampa.

L'obiettivo è ora quello di dare continuità e sistematicità a tali iniziative, rese possibili grazie all'intervento "sul campo" della diffusa rete del volontariato di protezione civile e del sistema sanitario e al raccordo operativo con le strutture del compartimento della Polizia Stradale delle Marche.

Si tratta di raccordare tali iniziative, nello spirito e nella concretezza delle "politiche integrate di sicurezza", anche con quelle linee di intervento già poste in essere sia dai nostri uffici (Servizio politiche sociali e Servizio governo del territorio) e avviando una collaborazione, per l'evidente contiguità delle relazioni e delle problematiche con la vicina riviera romagnola, con la Regione Emilia-Romagna, che ha già espresso la propria disponibilità a collaborare con noi.

A corredo di queste considerazioni allego alla mia relazione due schede tecniche – che vi distribuirò appena finito e che metto a disposizione dei colleghi Consiglieri –. La prima, prodotta dalla P.F. mobilità, trasporti e infrastrutture, dà conto dello stato di attuazione nella Regione Marche del Piano nazionale della sicurezza stradale; la seconda, predisposta dal Dipartimento per le politiche integrate di sicurezza e per la protezione civile, sintetizza gli interventi effettuati nel corso della campagna di sensibilizzazione denominata "un soffio per la vita" che è partita alla fine dello scorso mese di marzo e che proseguirà almeno per tutta la stagione estiva.

Credo che questa Regione, anche attraverso queste azioni, questi impegni e queste iniziative, stia dando una concreta ed efficace risposta alle sollecitazioni che ci

sono pervenute recentemente dall'Automobil club d'Italia e dalla sua campagna *Make roads safe*, rispetto alla quale diamo la nostra più convinta adesione, invitando il Consiglio regionale, al termine di questa nostra discussione, a votare la petizione che è stata proposta a tutte le pubbliche amministrazioni italiane.

Nel concludere questa relazione, voglio trattare da ultimo, ma è questione decisiva per la reale efficacia delle azioni che ci proponiamo di portare avanti, il tema del rapporto con le istituzioni e con i soggetti che sono preposti alla sicurezza e all'ordine pubblico. E' fuori discussione – lo voglio qui ribadire – il positivo rapporto tra la Regione Marche e i Prefetti, i Questori, i responsabili delle forze di polizia operanti nel nostro territorio, e che credo che, in generale, lo stesso possa valere a livello locale, per i Sindaci e per i Presidenti delle Province.

Questo positivo spirito di collaborazione lo verificiamo nei contatti di lavoro pressoché quotidiani e nei momenti istituzionali più significativi, come recentemente è avvenuto durante lo svolgimento della 3<sup>a</sup> Conferenza regionale o nella partecipazione alle sedute dell'Osservatorio regionale.

C'è tuttavia un punto che non riguarda soltanto la Regione Marche ma che è comune a tutte le Regioni italiane che vogliono occuparsi della sicurezza dei propri territori e più in generale è comune a tutto il sistema delle autonomie del nostro Paese. E' quello delle modalità con le quali la collaborazione interistituzionale, le opportune sinergie vengono poste in essere nella doverosa e scrupolosa attenzione al rispetto delle competenze ma anche nel necessario riconoscimento di ruolo e responsabilità che Regioni, Province e Comuni svolgono sui temi della sicurezza.

Siamo ad un passaggio assai delicato. C'è una proposta di legge di iniziativa parlamentare che pur recependo nella sostanza le indicazioni condivise da ANCI, UPI e Conferenza dei Presidenti delle Regioni non fa alcun passo in avanti, e c'è una richiesta del

Ministro dell'Interno di ripensare (o ridefinire) la strategia dei protocolli di intesa con Regioni ed enti locali avviando un confronto che, per quanto utile e necessario per dare un nuovo slancio agli stessi, non dovrà tuttavia avere tempi lunghi e non potrà comunque portare a risultati che contraddicano o depotenzino tutti quegli aspetti innovativi che l'iniziativa di Regioni, Province e Comuni hanno presentato in questi ultimi anni in tema di coordinamento tra Stato e Autonomie in materia di politiche integrate di sicurezza.

Per essere ancora più esplicito e per ricondurre la riflessione alla nostra realtà e alla nostra regione, questo momento di *stand-by*, introdotto dalla decisione ministeriale, ha avuto come prima conseguenza la mancata sottoscrizione del rinnovo del nostro Protocollo di Intesa con il Ministero dell'Interno. Quel testo, che è stato già condiviso a livello tecnico dalle due amministrazioni, contiene, oltre alla opportuna riconferma di alcuni istituti già presenti nel documento scaduto nell'aprile 2006, significative innovazioni proprio in alcuni settori che noi consideriamo strategici per qualificare il rapporto di collaborazione interistituzionale. Faccio un esempio fra tanti: nel protocollo rinnovato viene individuata una strategia che, ferma restando la competenza esclusiva del Governo in materia, pone su un piano innovativo il tema della dislocazione dei presidi di sicurezza sul territorio regionale, in termini di riequilibrio sul territorio della loro dislocazione e di incentivi al potenziamento strutturale degli stessi. E' questo un tema, recentemente sollevato anche alcuni consiglieri regionali, che era già fortemente presente nella relazione introduttiva alla 3<sup>a</sup> Conferenza regionale. E' un tema che riprenderemo nei nostri contatti con il Ministero dell'Interno ma che potrebbe avere ben altra forza in presenza di un organico accordo quadro in materia di sicurezza tra Governo e Regione.

Ringrazio i Consiglieri regionali per l'attenzione che vorranno dedicare nella di-

scussione ai temi proposti in questa relazione e nella allegata documentazione ed esprimo l'auspicio che il dibattito che si svilupperà potrà corrispondere agli importanti compiti affidati dalla legge al Consiglio regionale.

PRESIDENTE. Ha la parola la Consigliera Mammoli.

Katia MAMMOLI. Ringrazio il Vicepresidente per questa ampia relazione e soprattutto per l'opportunità che ci è data oggi di parlare del problema della sicurezza che è uno dei problemi che in questo momento di più preoccupa i cittadini.

Accenno appena al discorso della sicurezza sul lavoro, ne abbiamo parlato in diverse occasioni, sappiamo quanti morti, quanti caduti anche nella nostra regione ci sono in questo settore, anche se i controlli maggiori vengono fatti e la maggiore consapevolezza, imposta anche dalle leggi, da parte delle imprese può in qualche modo abbattere questo discorso.

All'interno della nostra regione ci sono grandi, piccole e piccolissime imprese, spesso familiari che, se possono, riducono l'intervento e le spese sulla sicurezza, il lavoro nero ancora sussiste, anche se non in maniera eccessiva rispetto ad altre regioni, e questo fa sì che purtroppo la sicurezza sul lavoro non sia completamente garantita.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale è terribile sentire ogni domenica quanti nostri giovani lasciano la vita sulle strade a seguito della moda di vivere la notte piuttosto che il giorno, quindi con le conseguenze che questo comporta.

Non accenno alla sicurezza alimentare, so che su questo c'è più controllo che in altri settori e soprattutto che di altre regioni, su questo la Regione Marche ha fatto un grosso lavoro e sta lavorando nei migliori dei modi.

Quello di cui volevo parlare in maniera più approfondita è il discorso della sicurezza sociale.

Va bene che ci siano dei contributi, come diceva l'Assessore, per dotare le forze dell'ordine delle infrastrutture necessarie per poter lavorare meglio nel territorio, ma soprattutto l'importanza di questo settore deriva da un coordinamento delle varie forze che lavorano sui territori e delle varie istituzioni in rapporto alla Regione o alla Provincia, perché il controllo – uso questo termine perché secondo me non ce n'è uno diverso – sul territorio possa avvenire in maniera tale che i cittadini possano sentirsi più garantiti.

Tra pochi giorni ci saranno le elezioni amministrative, provinciali e comunali, e nella mia città si vota. E' chiaro che in questo periodo i rapporti con i cittadini, come sempre avviene, sono più frequenti che in altri momenti dell'anno. Quello che i cittadini chiedono, lo dico con un certo grado di spavento, quello che i cittadini temono più di tutto è il discorso della sicurezza. Abbiamo visitato delle zone popolari, zone in cui c'è più disponibilità nei confronti dello straniero, dove non c'è l'ideologia che porta a scontrarsi con lo straniero o a non accoglierlo. In quelle zone, che sono più popolari e più prettamente di sinistra, si è levato un grido di allarme, non sto usando termini forti, che al momento porta ad una grossa preoccupazione da parte dei cittadini soprattutto nei confronti degli stranieri che vivono nelle nostre città, ma che temo fortemente stia diventando qualche cosa di più. I cittadini non si sentono più sicuri di uscire anche nelle ore diurne, si accorgono che certe leggi e certi regolamenti da loro rispettati non vengono invece rispettati dagli altri e non si interviene con il controllo affinché ci sia rispetto per tutti. Faccio l'esempio del *call service*, sembrerà una sciocchezza, ma mentre un cittadino marchigiano o italiano chiude la propria attività commerciale alle otto di sera come l'orario permette, altri possono rimanere aperti tutta la notte semplicemente perché fanno un lavoro di *call service* poi a latere hanno altri lavori, altre imprese che rimangono aperte tutta la notte, che non

subiscono controlli anche dal punto di vista sanitario, mentre i nostri cittadini subiscono controlli e se non sono in regola devono chiudere o mettersi in regola. Tutto questo fa pensare non soltanto a un disturbo rispetto alla quiete pubblica o, visto che spesso si beve birra o altro, a un discorso di sicurezza, ma anche a un discorso di ingiustizia nei confronti di chi alle regole deve attenersi.

Assistiamo a cittadini che dalle zone di provenienza iscrivono i propri figli in altre scuole della città perché si sentono più tranquilli, perché nelle zone di provenienza, per la grossa presenza di bambini che provengono da altri Stati extra-europei, si trovano a dover vivere un problema di difficoltà.

Ci sono le fiere e i mercati dove siamo disponibili, anzi guardiamo con occhi benevoli coloro che senza avere il permesso espongono la propria merce e la vendono, ma dall'altra parte troviamo i commercianti che vivono in una situazione di ingiustizia.

Su questo non ci aiuta la stampa, non ci aiutano le notizie a livello nazionale, faccio gli ultimi esempi, la strage successa nelle Marche a causa di un rom ubriaco, la morte di una ragazza morta a causa di una ombrellata, o altro. Sicuramente viene data molta più enfasi quando queste cose succedono a causa di cittadini di altri Stati, questo influenza la nostra opinione rispetto allo straniero.

C'è inoltre un'altra cosa, la preoccupazione da parte dei cittadini che si cerchi di trascurare o di rinunciare alla nostra cultura, alla nostra storia – non dico alla nostra religione anche se in qualche caso è successo anche questo – perché dobbiamo essere giustamente disponibili a comprendere la loro. Tutti dobbiamo essere disponibili e dobbiamo accogliere, accettare e consentire agli altri di esprimere la propria cultura, la propria storia e la propria religione ma questo deve essere fatto nel rispetto reciproco. A volte si ha l'impressione che questo non accada.

Rivolgo un appello accorato alla Regione, ai Consiglieri regionali e a tutte le forze

politiche che amministrano, che governano questa regione e le nostre città. Questa situazione la stiamo vivendo in tutto il nostro Paese, nella mia città c'è molto lavoro ed è chiaro che ci sono molti arrivi di cittadini di altre nazioni, ma è un problema che si sta diffondendo fortemente, non dobbiamo prenderlo alla leggera se non vogliamo che le nostre città così democratiche, così disponibili nei confronti degli altri, potranno rischiare di non esserlo più. E' tremendo, vi assicuro, ascoltare quello che dicono cittadini che sono stati e che continuano ad essere cittadini che credono nel centro-sinistra, che credono negli ideali della sinistra ma che comunque lamentano in maniera forte e violenta le preoccupazioni che stanno vivendo.

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

**Franco CAPPONI.** Ritengo che il discorso che stiamo affrontando oggi in tema di politiche di sicurezza sia uno dei temi più importanti a cui il Consiglio regionale debba volgere la sua attenzione.

Le politiche di sicurezza oggi non possono essere soltanto delle semplici enunciazioni ma hanno bisogno di azioni più concrete.

Il problema della sicurezza sottende sostanzialmente a due atteggiamenti: il primo è quello di una risposta ai problemi dei rischi effettivi che ci sono nella nostra società, il secondo è quello della sicurezza percepita, ritengo che questo secondo aspetto vada fondamentalmente approfondito in quanto legato più alle nostre azioni, alle azioni della politica, cioè far sì che le Istituzioni cerchino di rispondere ai problemi di sicurezza percepita anche dai nostri cittadini.

Dobbiamo fare anche un'altra affermazione, che a mio avviso dovrebbe sottendere a tutta la problematica, quando parliamo di sicurezza o cerchiamo di garantirla al cittadino si attiva una azione positiva, una specie di volano positivo perché il cittadino

risponde con la collaborazione e il sostegno alle politiche di sicurezza. Quando ci disinteressiamo o facciamo percepire un grado di sicurezza anche solamente legislativo e apparentemente negativo, il cittadino si allontana dalla partecipazione. Sappiamo che la vittoria nelle politiche di sicurezza è quella della massima partecipazione dei cittadini e della società a queste strategie.

In questi anni in cui il centro-destra è stato al governo del Paese il tema della sicurezza è stato uno di quelli maggiormente disquisiti e che ha assunto la massima attenzione anche a livello legislativo. Si sono raggiunti molti risultati, non leggo tutta la relazione che ho scritto altrimenti andrei fuori tempo, dico che oggi soltanto con la semplice istituzione del poliziotto di quartiere siamo riusciti a ridurre nelle città dove questo è stato attivato una media del 25% dei crimini che originariamente affliggevano queste città, per esempio di Palermo meno il 15%, Verona meno 25%, Rimini meno 39%, Foggia meno 28%, questi sono i risultati pubblicati in una indagine del Ministero degli Interni.

Riteniamo che oggi una politica che persegua un ulteriore sviluppo della figura del poliziotto di quartiere, serve oltre a fare da deterrente ad alcuni microcrimini anche a far percepire al cittadino questa sicurezza che è molto importante.

Quello che il Vicepresidente Agostini ci ha detto oggi è tutto condivisibile perché è nella tradizione, nella logica delle cose, nella realtà, è quello che dovremmo fare in un modo più incisivo.

In questo Consiglio regionale abbiamo una giacenza di proposte di legge molto cospicua ma purtroppo non siamo stati efficaci nella loro traduzione.

Abbiamo giacente da anni una legge che riforma la polizia locale, una legge che riordina il sistema delle garanzie sociali ma non siamo riusciti ancora a portarle a compimento.

Quando parliamo di disagio sociale in questa regione deve essere ancora definito

cosa significa integrazione socio-sanitaria, una percezione di insicurezza è anche l'insicurezza sociale, è l'introduzione di ticket per prestazioni primarie che questo Governo ha introdotto. Secondo me occorre rivedere molti degli atteggiamenti che in questi primi mesi di governo Prodi sono stati portati alla ribalta e che vanno contro una logica di garanzia e sicurezza, poi parlerò della legge nuova proposta sull'immigrazione che sarebbe il non plus ultra per andare in quella direzione.

Oggi possiamo avere un vantaggio in questa regione, ma anche in Italia, legato al fatto che ci sono 8.500 Comuni che lavorano per le politiche integrate di sicurezza. Questo è un grosso baluardo dove le integrazioni e le problematiche cercano di essere risolte in un modo più pragmatico rispetto anche alle nostre semplici enunciazioni. Però riteniamo che sia estremamente basso, Presidente, in questa regione il livello di attenzione economico e finanziaria che la Regione presta alle azioni positive che i governi locali mettono in atto. Se pensiamo al fatto che ai sensi della legge regionale sono stati finanziati neanche la metà dei progetti, e per la metà delle somme richieste, che sono stati presentati dagli enti locali, questo significa che c'è una attenzione degli enti locali verso le tematiche della sicurezza ma che non c'è una sufficiente risposta della Regione in termini finanziari, in termini di progettualità e di messa a disposizione delle risorse verso questo settore.

Abbiamo parlato di sicurezza nei luoghi di lavoro, oggi è all'ordine del giorno, su questo dobbiamo aprire un altro aspetto molto più generale. Leggo molto il discorso della sicurezza del lavoro, della micro-criminalità, della diffusione dell'uso delle droghe, dello spaccio, a un sistema, certamente da affrontare in modo diverso, ma comunque complessivo e generato anche da una immigrazione clandestina. Statisticamente si pensa che in questo Paese ci siano 1 milione e mezzo di extracomunitari non legittimi a fronte del grande successo della legge

Bossi-Fini che ha stabilizzato 1 milione e 150 mila extracomunitari.

Leggo questi aspetti tutti insieme perché normalmente la situazione di illegalità genera lavoro nero, il lavoro nero genera insicurezza, l'insicurezza del lavoro genera microcriminalità e questo è il volano da cui partono molte di queste strategie che sono alla portata della politica.

La proposta di legge che oggi viene fatta dal Governo Prodi soltanto per abbattere una riforma che aveva dato dei grandi risultati, che probabilmente poteva essere migliorata, e solo per la semplice demagogia di abbattere tutto quello che precedentemente è stato fatto, genera una grande nuova insicurezza, genera un nuovo flusso di immigrazione clandestina, perché tutti hanno il miraggio della stabilizzazione, della regolarizzazione, della facilitazione degli ingressi.

Tra l'altro questo aspetto dobbiamo affrontarlo in modo più responsabile perché molti fenomeni che si stanno generando non li avevamo mai conosciuti, tipo quello della resa in schiavitù delle persone che solo il nostro Governo era riuscito a definire come reato, cosa che nella legislazione italiana non era neanche previsto. Per esempio tutte le comunità cinesi difettano di questo stato di cose.

Ho una relazione più lunga che poi consegnerò, ritengo che tutto quello che stiamo facendo, e mi farebbe piacere, Presidente, sentire dalle voci di chi propone, dal Governo regionale che le cose che ha fatto quel Governo erano discrete, cioè che la patente a punti ha dato dei risultati, le politiche di annuncio e di promozione, di pubblicità a volte personali, Presidente, non hanno dato risultati, anche perché c'è molte volte nella politica un tentativo di personalizzare le questioni e di mettere risalto solamente figure che occupano delle posizioni istituzionali. Le stragi del sabato sera non si fermano con l'apparire sui media regionali e sui giornali, si fermano con interventi specifici e razionali.

Su questo la nostra disponibilità è totale, Assessore, ma sto vedendo invece che la maggioranza molte volte cerca di trattare questi temi con separazione, cioè come se ci fosse una maggioranza attenta a questo problema e una minoranza a cui non importa nulla di queste cose. Questo è vero, Consigliera Mollaroli, soprattutto perché nella partecipazione, nella ideazione, nell'effettuazione di alcune iniziative sarebbe bene coinvolgere quanto più possibile questo consesso e non escluderlo, perché le azioni di tipo personalistico non hanno nessuna efficacia e nessuna efficienza.

Quindi più risorse, un cambio di strategia, una vera disponibilità verso il settore della sicurezza e non solo delle enunciazioni.

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

**Cesare PROCACCINI.** In premessa il gruppo dei Comunisti italiani vuole ringraziare la Giunta regionale, in particolare il Vicepresidente Agostini per il lavoro che ha svolto, per la comunicazione e per le iniziative concrete intraprese.

In primo luogo i progetti insieme agli enti locali, perché la politica della sicurezza si realizza attraverso risorse e attraverso partecipazioni concrete e serie del sistema democratico, a partire dall'integrazione di una società che è ormai multiculturale, si deve passare dalla fase della tolleranza a quella della coesistenza che deve essere il più possibile armoniosa, in una fase di forte scomposizione identitaria a tutti i livelli.

Questo deve avvenire, per non destare equivoci, in un contesto di diritti e di doveri per tutti, sia per gli immigrati che per gli indigeni. Aver propinato ieri a chi oggi è immigrato nel nostro Paese o nell'occidente una società finta, opulenta, bella e perfetta, è stato diseducativo perché non era vero.

Il nostro gruppo condivide le azioni sulle priorità, a partire dalla sicurezza nei luoghi di lavoro, con progetti complessivi e con

progetti settoriali, con una partecipazione attiva delle organizzazioni sindacali, dei datori di lavoro e più in generale di tutti i protagonisti, con una attenzione che deve essere posta al problema della precarizzazione, che oggi è l'elemento più diffuso che porta anche agli incidenti nei luoghi di lavoro.

Se avessimo il tempo di vedere e di leggere quello che è avvenuto ad esempio nella privatizzazione dell'Enel, con subappalti a ditte e sottoditte, riscontreremo che gli incidenti nei luoghi di lavoro sono aumentati, in più c'è il lavoro nero. E' stato fatto bene il protocollo con l'Inail, occorre essere più incisivi per inchiodare il Ministero degli Interni per un nuovo protocollo di intesa con le Regioni per politiche di sicurezza.

Occorre, e in parte è stato fatto con la legge finanziaria, mettere più ispettori per controllare i cantieri, i luoghi di lavoro, le situazioni che causano gli incidenti e le morti sul lavoro.

In secondo luogo le iniziative volte a limitare, e magari un domani a debellare, le morti che avvengono per l'insicurezza stradale. Questa è una piaga che ha una risoluzione difficilissima, quasi 6.000 morti l'anno avvengono sulle nostre strade perché poco si fa in termini di sicurezza e di prevenzione. Occorre sensibilizzare di più soprattutto le giovani generazioni.

Prendiamo atto positivamente delle iniziative che non sono spettacolari, sono emblematiche e possono far bene come una immagine positiva e virtuosa delle istituzioni che si occupano anche della sicurezza stradale insieme all'Automobil club d'Italia.

Occorre consolidare e mettere in rete le iniziative delle Province delle Marche, che quasi tutte, o tutte, hanno svolto delle significative attività per la sicurezza sulle strade e per prevenire gli incidenti mortali. Ma c'è un fatto – per brevità apro e chiudo una parentesi – che anche attraverso l'insicurezza stradale si portano casse agli enti locali molto spesso tartassati da politiche vessatorie dei Governi. Perché gli enti locali, in

primo luogo i Comuni, non hanno le risorse necessarie per far fronte alle necessità di mantenere i servizi e, può sembrare banale, attraverso gli autovelox, prevedono risorse certe, risorse che talvolta mal si conciliano con la necessità di mettere a norma, ad esempio, questo o quell'incrocio, di fare questo o quel sottopasso.

Un terzo fenomeno, che nelle Marche per fortuna ha una entità minore, ma che non bisogna sottovalutare, è quello del bullismo che è una violenza spesso tra minori e talvolta su minori. Questi fenomeni sono sempre più diffusi a livello generale e anche nella nostra regione, ed è per questo che occorre, attraverso la nuova predisposizione, in un confronto serio sullo stato della sicurezza complessiva nazionale e delle re-

gioni, e per quanto ci riguarda delle Marche, andare in tempi brevi al rinnovo del protocollo d'intesa con il Ministero degli Interni.

PRESIDENTE. La seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 13,30

---

*IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO*  
(*Dott.ssa Paola Santoncini*)

---

*ESTENSORI DEL RESOCONTO*  
(*Fiorella Pietroni - Caroline Moresi*)