

RESOCONTO INTEGRALE

Seduta n. 114 Martedì 16 aprile 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VITTORIANO SOLAZZI
INDI
PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIACOMO BUGARO

INDICE

Comunicazioni del Presidente	3	Sull'ordine del giorno	
Processo verbale (<i>approvazione</i>)		Presidente	4, 5
Proposte di legge (<i>annuncio</i>)		Moreno Pieroni (PSI)	5
Mozioni (<i>annuncio</i>)		Giancarlo D'Anna (Misto)	5
		Adriano Cardogna (Verdi)	5
		Francesco Acquaroli (CDM)	5
Proposta di legge n. 162 ad iniziativa dei Consiglieri D'Anna, Romagnoli, Silveti, Marangoni "Nuova riorganizzazione del Servizio sani- tario regionale"		Saluto	
Presidente	3	Presidente	5
Francesco Comi (PD)	4	Interrogazione n. 1173 del Consigliere Marinelli "Iniziativa volte alla sicurezza e alla soprav- vivenza dei bambini e dei lattanti"	
Giancarlo D'Anna (Misto)	4	Presidente	6

IX LEGISLATURA - SEDUTA N. 114 DEL 16 APRILE 2013

Almerino Mezzolani (Assessore)	6	nale sanitaria n. 2/ARS del 24/5/2011 Attivazione dell'Osservatorio epidemiologico regionale" (abbinata)	Presidente	10
Marco Luchetti (Assessore)	6		Almerino Mezzolani (Assessore)	10
Erminio Marinelli (pIMarche)	7		Gianluca Busilacchi (PD)	12
Interrogazione n. 995 del Consigliere Giancarli "Permesso per la raccolta dei funghi – reciprocità tra Umbria e Marche" Presidente	8		Francesco Massi (PdL)	12
Interrogazione n. 1156 del Consigliere D'Anna "Privatizzazione CAL (Centri assistenza limitata) dialisi e liste di attesa degli ambulatori nefrologici" Presidente	8	Interrogazione n. 1132 del Consigliere Acquaroli "Utilizzo graduatoria selezione interna Asur Marche zona territoriale n. 8" Presidente		12
Almerino Mezzolani (Assessore)	8			
Giancarlo D'Anna (Misto)	9	Proposta di legge n. 264 ad iniziativa della Giunta regionale "Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale" Presidente		13, 24
Interrogazione n. 1095 dei Consiglieri Busilacchi, Comi "Funzionamento dell'Osservatorio epidemiologico regionale e istituzione dei registri"			Enzo Giancarli (PD)	13, 21, 24
Interrogazione n. 400 del Consigliere Massi "Decreto del Direttore dell'Agenzia regio-			Massimo Binci (SEL)	14, 22
			Giovanni Zinni (PdL)	16
			Raffaele Bucciarelli (Fed. Sin.)	17
			Francesco Acquaroli (CDM)	18
			Enzo Marangoni (Misto)	19
			Letizia Bellabarba (PD)	20
			Luigi Viventi (Assessore)	22

Segle dei Gruppi assembleari: Partito Democratico (PD); Popolo della Libertà (PdL); Italia dei Valori (IdV); Unione di Centro (UdC); Gian Mario Spacca Presidente (Presidente Giunta); Partito Socialista Italiano (PSI); Liste Civiche Italia (LcI); Verdi (Verdi); Federazione della Sinistra/PdC/PRC (Fed. Sin.); Per le Marche (pIMarche); Sinistra Ecologia e Libertà (SEL); Lega Nord (LN); Misto (Misto); Centro Destra Marche (CDM)

La seduta inizia alle ore 10,30

**Presidenza del Presidente
Vittoriano Solazzi**

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Colleghi buona giornata, dichiaro aperta la seduta n. 114 del 16 aprile 2013.

Comunico che:

è stata presentata la seguente **proposta di legge regionale**:

- n. 307 in data 10 aprile, ad iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Disposizioni in materia di sanità", assegnata alla V Commissione assembleare in sede referente e trasmessa per conoscenza al Consiglio delle Autonomie Locali e al Consiglio dell'Economia e del Lavoro.

Sono state presentate le seguenti **mozioni**:

- n. 476 del Consigliere Pieroni "Durc – Documento unico di regolarità contributiva. Legge n. 266 del 22/11/2002 e successive modificazioni";
- n. 477 del Consigliere Latini "Trasloco del personale amministrativo nella sede di Fabriano";
- n. 478 del Consigliere Latini "Salvaguardia reparto di riabilitazione dell'Ospedale San Antonio Abate di Sassoferrato".

Comunico, che, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 80 del Regolamento interno, i Consiglieri D'Anna, Romagnoli, Silvetti, Marangoni hanno chiesto, con nota n. 3171 del 15 aprile, che venga dichiarata l'urgenza sulla proposta di legge n. 162 del 16 dicembre 2011 "Nuova riorganizzazione del Servizio sanitario regionale", proponendo che il termine per l'esame in sede referente sia stabilito per il giorno 9 maggio 2013.

Ci sono richieste di intervento? Sull'ultima comunicazione quella relativa alla dichiarazione di urgenza della proposta di legge n. 162 deve votare l'Aula, la data di scadenza, rispetto a questa dichiarazione di urgenza, ve la ripeto, è il 9 maggio 2013 se non ci sono richieste di intervento la metto ai voti, dichiaro aperta la votazione.

Su che cosa? Abbiate pazienza due volte l'ho ripetuto, però lo ripeto per la terza volta, nelle comunicazioni c'è la richiesta da parte dei Consiglieri D'Anna, Romagnoli, Silvetti, Marangoni, della dichiarazione d'urgenza sulla proposta di legge n. 162 "Nuova riorganizzazione del Servizio sanitario regionale" i proponenti indicano come termine per l'esame da parte della Commissione in sede referente la data del 9 maggio 2013, la metto in votazione.

Ha la parola il Consigliere Comi.

Francesco COMI. Grazie Presidente, volevo intervenire se possibile su questo argomento.

PRESIDENTE. In questo caso sono possibili due interventi: uno favorevole e uno contrario.

Francesco COMI. Stavo cercando di comprendere le ragioni di questa proposta perché oggi noi dovremmo, con questo atto, impegnare l'Assemblea legislativa e la Commissione competente a discutere la proposta di legge che riguarda la riorganizzazione del sistema sanitario, in termini di urgenza e, quindi, a maggio.

Voglio far notare all'Assemblea legislativa che pensare, da qui a quella data, di istruire, discutere una proposta di riorganizzazione che mette completamente in discussione l'architettura istituzionale del nostro sistema sanitario, è impensabile.

Indipendentemente dal fatto che possa essere anche inopportuna ma è assolutamente impensabile ed impossibile perché noi, e il Vicepresidente D'Anna lo sa ed immagino pure i Consiglieri Romagnoli, Silveti, Marangoni, stiamo discutendo in questi giorni della riorganizzazione della programmazione sanitaria, inserire dentro la discussione anche la riorganizzazione dell'assetto istituzionale, non solo impedirebbe l'esame di merito della attuale programmazione, ma creerebbe una tensione ulteriore e renderebbe ingovernabile e ingestibile una fase delicata come questa.

Chiedo al Consigliere D'Anna di ritirare la richiesta fatta, la dichiarazione d'urgenza, perché nel merito della proposta noi entreremo, mi impegno in Commissione a discuterne, non adesso, ma dopo l'estate, quando avremo completato altri atti che sono più importanti.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Non ritiro la richiesta di dichiarazione d'urgenza e credo che questo sia un bruttissimo segnale.

Questa è una proposta di legge che è stata presentata un anno e mezzo fa, quasi due anni fa e dire che non c'è tempo, che siamo impegnati su altre cose, francamente non mi convince affatto.

Non convince anche perché, Presidente, in queste ultime settimane si continua a dire, da parte soprattutto dell'Assessorato, ma anche da parte della maggioranza, che tutto quello che accade in sanità deve essere condiviso con il territorio. Non può esserci condivisione, se non c'è personalità giuridica delle Aree Vaste, altrimenti si porta avanti solo ed esclusivamente un rito che è quello delle varie audizioni e di una falsa partecipazione dei territori.

La testimonianza è quello che sta accadendo oggi, i Sindaci vengono a protestare in Regione dopo che il piano socio sanitario è stato approvato, il che vuol dire che una partecipazione reale e concreta dei territori non c'è assolutamente. Una condivisione da parte dei territori non c'è assolutamente stata e, siccome rischiamo la rivolta sociale su questo argomento, io credo che, se si vuole parlare di reale partecipazione, non ci sia altro strumento. Come tutte le proposte di legge può essere emendabile, può essere modificata, si possono trovare ..., però sta di fatto che senza la personalità giuridica i territori continueranno a subire imposizioni che vengono dall'alto e che non corrispondono a quelle che sono le reali esigenze del territorio, quindi, non ritiro assolutamente niente.

PRESIDENTE. Va bene, esauriti gli interventi, uno a favore ed uno contro, dichiaro aperta la votazione.

(L'Assemblea legislativa non approva)

Sull'ordine del giorno

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Pieroni.

Moreno PIERONI. Presidente, chiedo l'iscrizione d'urgenza della mia mozione, la n. 476, e di abbinarla alla mozione presentata dal Consigliere Busilacchi, la n. 475, che sostanzialmente tratta le stesse problematiche.

PRESIDENTE. L'abbiniamo al punto 8? Va bene, se non ci sono pareri contrari possiamo abbinare le mozioni nn. 475 e 476, rimane inalterato il punto numero 8 dell'ordine del giorno.

Ha la parola il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Come detto alla Conferenza dei Capigruppo, visto che dobbiamo discutere la proposta di legge n. 291 "Costituzione di una società pubblica e di progetto per la realizzazione della strada di comunicazione Fano-Grosseto" e che ci sono una serie di mozioni, tra le altre la n. 423 e la n. 419, chiedo che queste vengano trattate contestualmente alla proposta di legge.

PRESIDENTE. A che punto sono all'ordine del giorno? Quello che lei chiede è iscritto.

Giancarlo D'ANNA. Chiedo di anticipare il punto 11 e discuterlo insieme alla proposta di legge.

PRESIDENTE. Non è possibile abbinare alla proposta di legge le mozioni iscritte al punto 11 dell'ordine del giorno. A meno che, una volta discussa la proposta di legge, le mozioni diventino un ordine del giorno che viene votato.

La cosa che può chiedere è di spostare in avanti il punto, però, le consiglio di trasformare la mozione in ordine del giorno da votare una volta esaminata la proposta di legge. Penso che questa sia la soluzione che risponde meglio alla richiesta.

Ha la parola il Consigliere Cardogna.

Adriano CARDOGNA. Come anticipato alla Conferenza dei Capigruppo al punto 9

dell'ordine del giorno ci sono due mozioni, la n. 50 e la n. 427, sulle quali io e la Consigliera Giorgi abbiamo presentato una risoluzione.

PRESIDENTE. Come?

Adriano CARDOGNA. Abbiamo presentato una risoluzione sulle mozioni n. 50 e n. 427, chiedo che venga messa al punto 9 dell'ordine del giorno e poi votata.

PRESIDENTE. Proposta di risoluzione, quindi, trasformeremo queste mozioni in una risoluzione, va bene, non c'è nessun problema su questo. Se non ci sono altre richieste di intervento direi che possiamo ...

Ha la parola il Consigliere Acquaroli.

Francesco ACQUAROLI. Vorrei trattare l'interrogazione n. 1132 iscritta all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Interrogazione n. 1132 "Utilizzo graduatoria selezione interna Asur Marche zona territoriale n. 8", vediamo, se il Consiglio è d'accordo di anticiparla, se non ci arriviamo ... ci proviamo.

Saluto

Detto questo direi di dare inizio alla trattazione dell'ordine del giorno non prima, interpretando il sentimento dei colleghi dell'intera Assemblea Legislativa delle Marche di aver salutato la Scuola che è presente in Aula stamattina, si tratta della Scuola media Branca di Sant'Angelo in Lizzola, la classe I^A. Saluto i ragazzi, gli studenti e i loro insegnanti dicendo che, come abbiamo detto in altre occasioni, ci fa molto piacere che quest'Aula, che rappresenta e dà rappresentanza all'intera comunità marchigiana, sia frequentata da giovani studenti.

In un momento così complicato, difficile, in cui si afferma quasi quotidianamente un po' di disaffezione delle persone nei confronti della politica e talvolta, purtroppo, an-

che nei confronti delle istituzioni, questo fatto di frequentare i luoghi, dove si assumono le decisioni, dove si dibattono i problemi, è un fatto, secondo me, molto importante, molto educativo e quindi il plauso va a quegli istituti, a quegli insegnanti e a quei ragazzi che frequentano questa nostra Aula.

Credo che è in loro la consapevolezza che le istituzioni non sono distanti, sono vicine nel momento stesso in cui dibattono un tema e assumono una decisione, perchè è un dibattito, è una decisione, che si ripercuote sulla vita quotidiana dei cittadini e per questo è importante comprendere il funzionamento, il modo di lavorare, conoscere le modalità. Tutto questo fa parte di un senso civico che dovrebbe essere sempre più forte in questa società e, in particolar modo ci auguriamo, che sia sempre più forte soprattutto nelle giovani generazioni.

Grazie della vostra presenza.

Interrogazione n. 1173

del Consigliere Marinelli

“Iniziative volte alla sicurezza e alla sopravvivenza dei bambini e dei lattanti”
(svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1173 del Consigliere Marinelli. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Mezzolani.

Almerino MEZZOLANI. Rispondo per quanto di competenza del mio assessorato, dopo di che la risposta a questa interrogazione verrà completata dal collega Luchetti per i provvedimenti che competono al suo assessorato.

La Regione Marche, attraverso scelte condivise nel Comitato di Coordinamento Regionale ex art. 7 D.Lgs 81/08, ha approvato poi finanziato e realizzato, tra il 2010 ed il 2012, anche un importante percorso di formazione dei docenti scolastici di ogni ordine e grado sul tema del primo soccorso.

Tale percorso, formalizzato con le deliberazioni di Giunta n. 236 del 9 febbraio 2010 e la n. 1181 del 26 luglio 2010, curate

dal Servizio Istruzione e Lavoro con la collaborazione dell'allora P.F. Sanità Pubblica del Servizio Salute, rientra nel più vasto accordo di recepimento di quello che è stato appunto l'Accordo Stato Regioni 20 novembre 2008 ai sensi dell'art. 11 comma 7 del D.Lgs. 81/08 che riguarda la promozione della cultura e delle azioni di prevenzione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In tali delibere è stato previsto complessivamente un finanziamento per azioni di formazione ed informazione dedicate alla scuola di 326.400 euro.

La parte di progettazione esecutiva e di realizzazione è stata svolta dalla nostra Scuola regionale di Formazione della Pubblica Amministrazione, in accordo con la Direzione scolastica regionale delle Marche e le “scuole polo”. Ciò ha permesso, tra l'altro, di formare 3.778 operatori scolastici come “addetto al primo soccorso” (ed all'antincendio), ed è la figura prevista dal Testo unico per la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Il percorso formativo sopra indicato, pur non essendo esaustivo di tutte le azioni realizzabili, contribuisce già ora ad un miglior livello di sicurezza, per lavoratori e studenti, nelle scuole pubbliche della Regione Marche.

Marco LUCHETTI. La Regione Marche, attraverso scelte condivise dal Comitato di Coordinamento Regionale ex art. 7 D.Lgs. 81/08, ha approvato, finanziato e realizzato, tra il 2010 ed il 2012, un percorso di formazione, di cui ha parlato l'Assessore Mezzolani.

Tale percorso, formalizzato con le deliberazioni di Giunta regionale n. 236 del 9 febbraio 2010 e n. 1181 del 26 luglio 2010, curate dal Servizio Istruzione e Lavoro con la collaborazione dell'allora PF Sanità Pubblica del Servizio Salute, rientra nel più vasto accordo di recepimento dell'Accordo Stato Regioni 20 novembre 2008, ai sensi dell'Art. 11 comma 7 del D.L.gs 81/08, perché susiste un accordo Stato-regioni in merito, per

la promozione della cultura e delle azioni di prevenzione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In tale delibera è stato previsto complessivamente un finanziamento per azioni di formazione ed informazione dedicate alla scuola di 326.400 euro.

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

Erminio MARINELLI. Grazie. Il fatto che due Assessori abbiano risposto ad una interrogazione significa che questa interrogazione ha un significato.

Ha un significato, Assessore, perché è stata fatta a marzo, sotto la spinta emotiva della morte di due bambini, uno nel bresciano e l'altro in Campania.

Avete risposto in maniera generica, nel senso che c'è stata una formazione generica, obbligatoria per legge, la n. 626 con le scuole, ma io parlo di un argomento specifico, vorrei porre l'attenzione dei colleghi Consiglieri, qui in Assemblea, su un problema che una società civile non può più tollerare, 50 bambini all'anno muoiono per soffocamento.

Sembra un numero esiguo rispetto a quelli che muoiono in Africa, in Asia, ma in una società civile - 50 bambini che perdono la vita perché soffocano, e parlo soprattutto nelle scuole di infanzia primarie e secondarie di primo grado - la Regione deve farsi carico di una normativa ben precisa e di norme ben specifiche che servono ad operare ed a preparare gli operatori in maniera sostanziale, perché diverso è l'approccio nell'intervento di rianimazione nel bambino e nell'adulto.

Ora bene il 118 che viene chiamato, ma si è visto che può arrivare in 8 minuti, minimo, in un centro urbano e in 20 minuti in un centro più lontano. Significa che questi minuti sono di vitale importanza per la vita, per la morte o per la sopravvivenza, in maniera irreversibile, dei bambini, perché le

manovre di disostruzione che nell'adulto hanno un certo impatto, nel bambino bisogna realizzarle in un altro modo.

Significa che le cause di arresto cardiaco che causano queste ostruzioni delle prime vie aeree nel bambino dipendono da un difetto, da una difficoltà di circolazione, nell'adulto da un deficit di pompa cardiaca. E' diverso, per cui la sopravvivenza dipende dalla tempestività degli operatori, se sono attrezzati, se sono preparati, se sono istruiti nel fare e, certamente, dalla velocità con cui il 118 arriva, ma se il 118 arriva nel momento in cui gli operatori hanno già fatto buona parte delle cose che devono essere fatte, capite bene che la possibilità di sopravvivenza è notevole.

Parlo della qualifica di esecutore di MDP (manovre di disostruzione) e PBLSD (manovre di rianimazione in età pediatrica), è un problema esistente, difficile, ma già la Croce Rossa ha realizzato dei corsi di formazione; occorre che la Regione si faccia carico di questi corsi, soprattutto per gli operatori delle scuole dell'obbligo primarie, secondarie e di primo grado, una normativa che già c'è, generica, ma specifica del settore e, soprattutto, un progetto serio, qualificato di formazione.

Io credo che i costi del progetto, Assessore, possono essere difficili da recuperare, ma si recuperano nel momento in cui si risparmiano eventuali spese di rieducazione per una patologia che può essere cronica ed irreversibile e portare un bambino a fare una vita vegetativa.

Pensiamo a quanto può costare il recupero di un bambino, recupero che non sarà mai completo, e quanti sono i costi di un progetto finalizzato alla qualità della vita ed a manifestare la serietà di una società civile, come la nostra Regione.

Interrogazione n. 995

del Consigliere Giancarli

“Permesso per la raccolta dei funghi – reciprocità tra Umbria e Marche”

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 995 del Consigliere Giancarli che è rinviata per l'assenza del Presidente.

Interrogazione n. 1156

del Consigliere D'Anna

“Privatizzazione CAL (Centri assistenza limitata) dialisi e liste di attesa degli ambulatori nefrologici”

(svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1156 del Consigliere D'Anna. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Mezzolani.

Almerino MEZZOLANI. Relativamente a questa interrogazione che afferisce ai centri di assistenza dialitica dell'intera Regione, si deve preliminarmente precisare che la maggior parte delle strutture aziendali in cui vengono effettuate le prestazioni di cui è cenno per pazienti nefropatici presentano requisiti strutturali, tecnologici e di ricettività ottimali, mentre per le poche strutture in cui sono state riscontrate delle criticità, per quanto concerne l'Azienda ha già avviato un percorso di ottimizzazione ed adeguamento per il quale sono state stanziare apposite risorse finalizzate.

In particolare si evidenziano i risultati di una indagine effettuata nel 2012, su mandato del Comitato Tecnico Regionale sulla Prevenzione e Cura della Insufficienza Renale Cronica, a cura di un gruppo di professionisti individuati all'interno dell'allora Dipartimento Salute e per i Servizi Sociali, da nefrologi ASUR e da rappresentanti delle Associazioni dei dializzati, dell'ANED.

Il gruppo di professionisti di cui sopra attraverso l'analisi delle condizioni delle strutture, con specifico riferimento:

- ai requisiti strutturali, alla sicurezza, all'accessibilità e all'accoglienza;
- allo stato della tecnologia e degli impianti, con riferimento ai requisiti tecnico impiantistici richiesti dalla normativa;
- alle normative sui dispositivi medici;

- alla sicurezza;
 - alla ricettività della struttura;
- hanno evidenziato una buona situazione nell'intero ambito regionale.

Dall'analisi dei verbali redatti in quella occasione, infatti, si riscontra la seguente situazione distinta per Area Vasta:

Area Vasta n. 1

- il Presidio Ospedaliero di Urbino è un'eccellenza a livello regionale;
- Cagli è una struttura nuova e non sono state riscontrate criticità;
- a Fossombrone è in atto un progetto finalizzato all'adeguamento della struttura finanziato con fondi Ministeriali dell'ex art 20.

Area Vasta n. 2

- il Presidio Ospedaliero di Jesi verrà inaugurato a breve il nuovo centro di dialisi ospedaliera;
- Fabriano non presenta criticità;
- Senigallia non presenta criticità.

Area Vasta n. 3

- il Presidio Ospedaliero di Macerata non presenta criticità particolari;
- il Presidio Ospedaliero di Civitanova Marche non presenta criticità particolari;
- le Strutture Ospedaliere di Recanati e di Tolentino sono in atto progetti finalizzati all'adeguamento soprattutto della parte strutturale.

Area Vasta n. 4

- il Presidio Ospedaliero di Fermo sono in corso i lavori per l'adeguamento;
- ad Amandola è in atto un progetto finalizzato in questo caso all'adeguamento della struttura.

Area Vasta n. 5

- il Presidio Ospedaliero di San Benedetto ed Ascoli non presentano criticità.

Inoltre, nell'evidenziare che non risultano a questa Azienda posti letto non utilizzati si significa, relativamente ai tempi di attesa, che si è proceduto ad una verifica degli stessi e si riscontra che su tutta la rete aziendale non sono presenti le criticità che venivano descritte nella interrogazione. I tempi di attesa vanno da un minimo 2 giorni a 4 mesi, ad

esclusione di Senigallia, dove il tempo di attesa permane in verità critico. A tal proposito si vuole sottolineare che a fronte delle criticità descritte, in tutte le realtà sono stati attivati dei percorsi organizzativi condivisi tra l'ospedale ed i Medici di Medicina Generale e i Pediatri di libera scelta che consentano sia l'effettuazione delle visite urgenti differibili entro le 72 ore dalla richiesta e la successiva presa in carico ospedaliera.

Si vuole evidenziare che la problematica dei pazienti nefropatici è all'attenzione dell'Azienda e sullo specifico tema sono state investite risorse per l'adeguamento delle strutture, il rinnovo delle attrezzature e delle dotazioni organiche, ovviamente, la risposta come ben si capisce va anche calibrata con quelle che sono le risorse previste dal finanziamento a disposizione e con le altre priorità assistenziali, di cui la nefrologia è un aspetto che merita una specifica attenzione.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiararsi soddisfatto o meno, il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Come spesso accade quando si fanno delle interrogazioni, le risposte sono sempre molto evasive, in molti casi non corrette, in altri non precise e in qualche caso false.

Credo che questo sia un argomento molto serio che vede da anni un'attenzione forte da parte dell'Aned e della sua Presidente che costantemente tiene aggiornati i Consiglieri ed anche la Commissione su quanto funziona e, soprattutto, su quanto non funziona.

Dalla risposta si evince che praticamente sono state chieste solo delle notizie e molto spesso, come in questo caso, sono stati riportati dei dati che, come ho avuto modo di riscontrare, vengono dalla stessa Aned, dall'Associazione dei dializzati, quindi, francamente la cosa lascia molto perplessi.

Non c'è stata una risposta alla domanda sulla esistenza di progetti di privatizzazione dei centri dialisi. Sarebbe stato più opportu-

no dichiarare se questo progetto esiste e se c'è questa tendenza ad andare verso il privato, anche perché con una determina del Direttore generale del 12 febbraio 2013 n. 142 nel "Piano annuale per la regolamentazione dei rapporti di acquisto di prestazioni specialistiche di dialisi ambulatoriali con la Nefrocare SpA del Centro Dialisi del Conero di Falconara" si determina una spesa di 413.544 euro.

Credo che questo sia in contraddizione con quello che ha detto l'Assessore che parla di forti investimenti sul pubblico, quando invece andiamo a dare, aggiungendo agli altri, 414.000 euro per prestazioni specialistiche di dialisi ambulatoriali.

Non c'è stata una risposta alla domanda sulla riduzione dei posti letti della dialisi all'Inrca, nè se le strutture dell'Area Vasta n. 1, come è stato dichiarato nella risposta alla interrogazione, hanno tutte la funzionalità ottimale, se è così perché dei pazienti, quanto meno nel 2012, sono stati costretti a trasferirsi da Pesaro al Centro convenzionato di Falconara, con una spesa, si tratta di 14 utenti, Assessore, che solo per il trasporto è stata di 41.535 euro.

Relativamente al Centro di Senigallia, come mai anche qui ci sono dei pazienti che sono costretti ad andare nel Centro privato di Falconara se poi la rete nefrologica non presenta criticità? Perché per prenotare una visita nefrologica a Pesaro bisogna attendere circa 6 mesi? A Civitanova Marche 7? A Senigallia 11? Ad Ancona 12 mesi?

Inoltre nella risposta non c'è alcun riferimento al Centro di dialisi pediatrica del Salesi, che è in grave e progressiva difficoltà.

Un altro servizio di eccellenza e di riferimento interregionale che potrebbe andare incontro ad altri problemi è quello di Torrette. Ho ricevuto alcune segnalazioni di cui si dovrebbe parlare nel Comitato tecnico che al momento non è operativo.

Relativamente all'Area vasta n. 3 a l'Aned è stato risposto, in merito ad un paziente che dall'interland di Recanati deve dializzare

a Torrette, che questo avviene perché un infermiere del centro di Recanati è da tempo assente e non è stato sostituito.

Credo, Assessore, che tutte queste cose messe insieme smentiscano quella risposta che le è stata preparata, che evita accuratamente delle risposte serie e reali.

Nella sua risposta lei dice: “A Fossombrone è in atto un progetto finalizzato all’adeguamento della struttura e finanziata con fondi ministeriali”, però vediamo che nella nuova riforma Fossombrone e Sassocorvaro non hanno queste attività. E’ stata una dimenticanza oppure si parla di investimenti, però, non è previsto assolutamente niente a Fossombrone e Sassocorvaro?

Francamente non mi posso dire soddisfatto della risposta dell’Assessore relativamente alle liste di attesa, io ho un lungo elenco di quello che avviene per le visite nefrologiche e ci sono dei tempi di attesa lunghissimi, quando nella libera professione, tanto per cambiare, Assessore, pressoché immediatamente è possibile fare una visita nefrologica.

Credo che, al di là, di quella che è l’attuale situazione economica, queste carenze risalgono ormai a diversi anni e, quindi, non si possono assolutamente attribuire alla cosiddetta spending review, una lunga serie di disservizi che sono cronici e per i quali non si è mai affrontato il problema in modo serio e definitivo, proprio in una realtà nella quale c’è necessità di una attenzione forte.

Mi dichiaro insoddisfatto della risposta e presenterò di nuovo altri documenti per confermare che questo è un settore altamente trascurato come diversi altri.

Interrogazione n. 1095

dei Consiglieri Busilacchi, Comi

“Funzionamento dell’Osservatorio epidemiologico regionale e istituzione dei registri”

Interrogazione n. 400

del Consigliere Massi

“Decreto del Direttore dell’Agenzia regionale sanitaria n. 2/ARS del 24/5/2011 Attivazione dell’Osservatorio epidemiologico regionale”

(abbinate)

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca le interrogazioni n. 1095 dei Consiglieri Busilacchi, Comi e l’interrogazione n. 400 del Consigliere Massi, abbinate. Ha la parola, per la risposta, l’Assessore Mezzolani.

Almerino MEZZOLANI. E’ un’interrogazione divisa per punti.

Al primo punto (le motivazioni che hanno portato, sino ad oggi, alla mancata adozione del previsto Regolamento): il Decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali) definisce come dati sensibili quelli relativi allo stato di salute. Nel rispetto delle norme sulla privacy, il trattamento dei dati sensibili è consentito solo se autorizzato da espressa disposizione di legge e se corredato da un regolamento adottato in conformità al parere espresso dal Garante. Il responsabile dell’Osservatorio epidemiologico regionale ha partecipato al gruppo tecnico interregionale che ha portato, con la collaborazione dell’Ufficio del Garante, alla stesura della bozza di regolamento. Il Decreto legge 179/2012 (Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese), all’articolo 12 (Fascicolo sanitario elettronico e sistemi di sorveglianza nel settore sanitario), comma 10 istituisce i sistemi di sorveglianza e i registri di mortalità, di tumori e di altre patologie. All’articolo 12 si precisa che, i sistemi di sorveglianza e i registri di cui al comma 10 “sono istituiti con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della salute, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali”. A seguito di questa normativa, il Ministero della Salute ha già avviato un percorso, che terrà conto del lavoro finora

svolto dal Gruppo interregionale e dall'Ufficio del Garante per giungere in tempi brevi ad un regolamento condiviso ed immediatamente operativo. Una volta approvato il regolamento a livello nazionale, questo potrà essere subito formalizzato a livello regionale senza necessità di sottoporlo all'Ufficio del Garante della privacy.

In merito al punto 2 (quale sia attualmente l'operatività dell'Osservatorio con particolare riguardo alla effettiva messa in opera dei registri delle cause di morte, i registri tumori e di patologia, delle attività di coordinamento delle attività di rilevazione epidemiologica): software realizzato su commissione del Servizio Statistica della Regione Marche. E' prevista la costituzione degli archivi relativi agli anni 2011-2012 e l'immissione routinaria dei dati per l'anno 2013. A regime, il sistema permetterà di avere a disposizione l'archivio regionale informatizzato. La codifica delle cause di morte verrà effettuata dall'Istat, che restituirà i dati codificati. E' stato, comunque, avviato un percorso formativo per i codificatori in ambito regionale.

Per quanto riguarda il coordinamento delle attività di rilevazione epidemiologica, l'Osservatorio epidemiologico regionale coordina il sistema di sorveglianza PASSI sugli stili di vita, il sistema SINIACA sugli incidenti domestici, la realizzazione dei Profili di salute. Tali attività non presentano allo stato attuale criticità.

In merito al punto 3 (quali siano le azioni da attivare al fine di rimuovere gli ostacoli che impediscono l'operatività della struttura regionale, che hanno portato ai ritardi sopra evidenziati) si rileva, quindi, che per quanto riguarda il regolamento, il percorso intrapreso è quello condiviso con le altre Regioni. Da quanto descritto è inoltre evidente che sono in corso di svolgimento tutte le attività necessarie per una completa attivazione ed una piena operatività dell'Osservatorio e dei Registri tumori e cause di morte, per i quali è, comunque, indispensabile procedere ad un consolidamento anche qui delle risorse assegnate.

In merito all'interrogazione n. 400, anche questa divisa in punti:

- 1) il decreto 2/ARS del 24 maggio 2011 dell'Agenda regionale sanitaria specifica che il Registro nominativo delle cause di morte ed il Registro tumori regionali sono collocati nell'area epidemiologica e di conseguenza nell'Osservatorio epidemiologico regionale. Sono in fase di sviluppo le strutture organizzative. Nel suddetto decreto è nominato il coordinatore tecnico-scientifico dell'OER; come previsto dalla deliberazione di Giunta regionale n. 1298 del 3 agosto 2009 verranno successivamente nominati i responsabili dei Registri ed il Direttore scientifico del Registro tumori regionale;
- 2) come già specificato, lo stesso decreto non riguarda il progetto regionale Registro tumori, ma l'Osservatorio epidemiologico regionale. Quando verrà specificato il progetto relativo al Registro tumori, si valuterà il ruolo del Registro tumori di Macerata, come indicato nella deliberazione di Giunta regionale n. 1298/2009. Si fa inoltre presente che come specificato nella legge regionale n. 17 del 22 novembre 2010 (Modifica alla legge regionale 20 giugno 2003, n. 13 "Riorganizzazione del Servizio Sanitario Regionale"), l'Agenda può avvalersi di personale proprio, all'Agenda può essere trasferito personale del ruolo unico regionale e la Giunta regionale può autorizzare l'utilizzo del personale a tempo indeterminato degli enti del Servizio sanitario regionale;
- 3) lo stesso decreto come già evidenziato, non riguarda l'organizzazione dei Registri, che vengono collocati nell'area epidemiologica dell'Osservatorio epidemiologico regionale e per i quali vengono assegnate le priorità operative. Non si specifica quindi, l'organizzazione che sarà comunque regionale. Nella deliberazione di Giunta regionale n. 1298 non si specifica in alcun modo che i Registri regionali dovranno essere punti di affluenza dei dati dei Registri provinciali, in quanto l'istitu-

zione dei due Registri presso l'Agenzia non potrà che prevedere flussi centralizzati dalle varie strutture regionali (SDO, schede Istat di morte, anatomie patologiche).

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

Gianluca BUSILACCHI. Ringrazio l'Assessore per la risposta. Voglio ricordare che con la legge 10 aprile 2012 abbiamo istituito, come Assemblea legislativa delle Marche, l'Osservatorio epidemiologico, modificando una situazione che vigeva in precedenza e nella quale esistevano alcune esperienze territoriali, come quella a cui fa riferimento l'interrogazione del Consigliere Massi, che lavoravano molto bene che, però, erano legate ad alcune province. Un Osservatorio che esisteva solamente con atto amministrativo, la legge ha accorpato tutte queste esperienze, anche partendo dalla positiva esperienza sviluppata all'Università di Camerino, con un avanzamento rispetto ad una situazione pregressa.

Il problema a cui facevo riferimento è che ancora non c'è una piena operatività dell'Osservatorio e, nello specifico, non c'è una operatività dei punti che la legge prevede. Sono rimaste alcune delle cose pregresse. La legge tra l'altro aveva anche la funzione di risolvere un annoso problema, richiamato anche dall'Assessore, relativo alla privacy in merito al registro delle cause di morte. Avevo inteso che, con questa legge, sarebbe stato superato anche perché c'è una legge nazionale.

Ho capito che c'è un coordinamento, Assessore, delle varie Regioni anche da questo punto di vista, quindi, ne prendo atto, va bene avere un comportamento analogo a quello di altre Regioni, evidenzio però che la nostra Regione si è segnalata, rispetto alle altre, proprio per aver risolto, con questa legge regionale, alcuni problemi dell'attività. Penso, quindi, che potremmo essere anche

un po' più veloci degli altri e che questa legge regionale ci possa dare degli strumenti per attuare, prima di altri, tutti gli aspetti previsti dalla legge istitutiva dell'Osservatorio epidemiologico regionale.

La ringrazio della risposta e auspico che tutti questi ostacoli possano essere risolti e che, al più presto, questo Osservatorio sia operativo in tutti i suoi aspetti e che possa costituire una fonte dati molto importante anche per altre leggi che riguardano la sanità e la salute dei cittadini.

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

Francesco MASSI. Recepisco i dati dell'Assessore, le linee che ha dato.

L'interrogazione è scaturita dalla constatazione di un grave ritardo, o meglio da una pausa della gestione, per esempio, del Registro tumori della provincia di Macerata. Inspiegabile anche il mancato finanziamento, per svariati anni, della Regione ad una provincia in cui, voglio sottolineare e purtroppo non sarà l'unica, c'è un certo allarme per la situazione ambientale.

Sembra strano dirlo di una provincia, come si dice, a misura d'uomo, non eccessivamente cementificata, né con una industria opprimente, però è così, ci sono diverse situazioni che voi conoscete, polveri sottili - come si dice - oppure impianti che riguardano i rifiuti. La gente è allarmata, occorre che l'Assessorato guidi questa situazione per sanare una carenza che c'è da lungo periodo. Su questo siano sempre pronti i finanziamenti oltre che l'efficienza e la competenza delle persone.

Interrogazione n. 1132

del Consigliere Acquaroli

“Utilizzo graduatoria selezione interna Asur Marche zona territoriale n. 8”

(Decadenza)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 1132 del Consigliere Ac-

quaroli. Il Consigliere Acquaroli non è in Aula, quindi, l'interrogazione decade.

Proposta di legge n. 264

ad iniziativa della Giunta regionale
“Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale”
(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di legge n. 264 ad iniziativa della Giunta regionale. Ha la parola il relatore di maggioranza Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Questa proposta di legge affronta il tema del trasporto pubblico regionale e locale, soprattutto, per quanto riguarda la governance della materia.

Si articola in diversi aspetti, ma complessivamente stabilisce un equilibrio tra quello che è la competenza della Regione, quindi, il bacino unico regionale per la programmazione dei servizi automobilistici e ferroviari in ambiti di gestione, per i servizi urbani ed extra urbani, e quelli che sono gli ambiti territoriali delle province marchigiane.

La Regione ha la competenza del programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e prevede anche le risorse da destinare ai servizi stessi. Allo stesso tempo, redigendo i piani per il servizio del trasporto urbano a livello di ambiti territoriali di gestione, definisce le linee guida per la redazione dei programmi triennali dei Comuni stabilisce anche il sistema tariffario e altri aspetti che sono ben indicati nell'articolo 2.

Abbiamo fatto sì che si stabilissero, dentro questo equilibrio, dei procedimenti per l'intesa fra la Regione e il sistema delle autonomie locali, Province e Comuni. Infatti all'articolo 3 ter proponiamo quelli che sono i passaggi dell'intesa stessa, ovvero il compito delle Province, dei Comuni, e la possibilità, per la Giunta regionale, di verificare, di recepire, le osservazioni e le modifiche presentate dalle Province competenti. Prevediamo, nel caso di non accoglimento, che ci siano altri passaggi, come la Conferenza di

servizi, in cui soggetti partecipanti motivano gli elementi di dissenso, formulano specifiche indicazioni ed, al tempo stesso, se nella Conferenza dei servizi non si raggiunge l'intesa, le modalità per procedere e per assumere la decisione.

Un equilibrio fra la programmazione della Regione, le linee guida della Regione, i compiti delle Province e dei Comuni e la possibilità per i Comuni, sopra i 30.000 abitanti, di redigere il piano relativamente al trasporto locale.

Questi sono gli articoli di legge, passiamo un attimo alla filosofia, brevemente, perché questa mattina in Aula si fa fatica a parlare.

Quando affrontiamo un tema come questo, credo che dovremmo parlare di trasporto sostenibile. Tutti abbiamo la consapevolezza che l'aggressione maggiore all'ambiente, alla qualità della vita nella città è data dall'inquinamento da traffico e penso, quindi alle modalità del trasporto pubblico su ferro, su gomma, ad altre modalità di trasporto, penso al *car pooling*, ma anche alla tipologia stessa dei mezzi, auto elettriche e così via, tutti aspetti che vanno incoraggiati e sostenuti.

Alcuni dati. Qui parliamo di decine e decine di aziende, parliamo di migliaia di addetti fra gomma e ferrovia, parliamo di milioni e milioni di chilometri, parliamo di circa 60 mila di marchigiani che, nel corso dell'anno, sono i passeggeri dei mezzi su gomma e su ferro.

Questa legge ha stabilito un equilibrio, ma in nome dell'efficienza e dell'efficacia, non in nome di una possibilità maggiore gestione di una istituzione rispetto ad un'altra, in nome dell'efficienza e dell'efficacia, assegnando le funzioni con una logica, anche qui consentitemelo, è un termine che molto spesso viene usato per la sanità, di appropriatezza, con il protagonismo dei territori e con la ferma programmazione della Regione, con modalità che tengono conto dell'efficienza e puntano al radicamento nei territori e sul *know-how* che c'è nel mondo del lavoro

che in questo settore, nel corso degli anni, si è arricchito.

All'inizio del cammino di questa proposta ci sono state delle preoccupazioni, in qualche caso anche delle contrarietà, c'è stato, nel corso dei mesi, un confronto ricco in IV Commissione, riunioni nei territori, abbiamo cercato di costruire la legge con i soggetti interessati, le organizzazioni sindacali, le organizzazioni delle imprese, le organizzazioni del mondo del lavoro, in senso lato, con le istituzioni locali.

Il fatto stesso che ci sia il parere del CAL positivo credo confermi che questo confronto ha dato un risultato positivo.

Io mi fermo qui e sono disponibile anche ad eventuali chiarimenti che magari nel corso del dibattito si renderanno necessari.

PRESIDENTE. Ha la parola il relatore di minoranza Consigliere Binci.

Massimo BINCI. Con questo atto ci si prepara ai bandi di gara per l'assegnazione del trasporto sia ferroviario che su gomma, sia urbano che extra urbano, della Regione Marche. Ricordo che è la seconda voce di spesa dopo quella sanitaria ed impegna, tra il servizio ferroviario e quello su gomma, 140 milioni di euro all'anno. Una voce importante, un investimento importante che deve dare i suoi frutti e su cui, al pari di altri, deve esserci l'attenzione dell'amministrazione regionale riguardo alla razionalizzazione della spesa, all'efficienza dei servizi e all'utilità del servizio stesso, in relazione al servizio offerto ai cittadini.

E' necessario, quindi, verificare che ci sia un aumento del numero delle persone trasportate, che ci sia un servizio di qualità che permetta di scegliere, specialmente ai cittadini che svolgono percorsi abitudinari casa lavoro, casa scuola, il mezzo pubblico rispetto al mezzo privato.

Con questo atto, rispetto alla situazione precedente, si passa da una programmazione su scala provinciale ad una programmazione attuata dai servizi regionali. La Re-

gione si prende l'onere e l'impegno di andare ad una programmazione di tipo regionale che permetta il massimo dei cittadini trasportati, quindi l'aumento dei passeggeri, il miglioramento della qualità del servizio, ma soprattutto l'accrescimento dell'efficienza dell'organizzazione della rete trasportistica nelle Marche.

Il primo appalto è stato fatto, mi sembra, nel 2004, quindi, nella provincia di Ancona c'è stato un affidamento in *house* al gestore pubblico che ha, poi, individuato il gestore privato, in quella di Pesaro c'è stata una gara aperta, nelle altre c'è stato un affidamento in gestione.

Questo è il primo bando in cui ci sarà una gara aperta, quindi, potrebbero entrare anche concorrenti esterni. E' un momento importante per le imprese e per i lavoratori di questo settore, ma deve essere un momento importante anche per l'amministrazione regionale, per offrire un servizio organizzato in maniera migliore, anche perché noi veniamo da un periodo, quello precedente al 2003-2004, in cui c'erano le concessionarie dei trasporti. C'è stato, poi, l'accorpamento di tutte le società di trasporto a livello provinciale che si sono costituite in una unica azienda.

Il lavoro da fare è quello relativo all'ottimizzazione, ci sono ancora moltissimi milioni di chilometri di sovrapposizione, c'è una scarsa integrazione ferro-gomma, quindi pullman e rete ferroviaria, che la nuova programmazione dovrà sanare. Ci dovrà essere una maggiore integrazione ferro-gomma che si raggiungerà lavorando sugli orari, con il cadenzamento, sull'omogeneizzazione, sull'integrazione tariffaria, quindi, bigliettazione unica, percorso unico, anche se effettuato con l'autobus e con il treno.

L'altro percorso da fare, ugualmente importante, è la tariffazione unica urbano- extra urbano, per diversi territori anche interprovinciali e tra diversi territori interprovinciali. E' importante, per favorire l'uso del mezzo pubblico, il biglietto unico, il prezzo integrato che calcoli il percorso chilometrico

e non il semplice cambio di mezzo. Ad ogni cambio di mezzi, attualmente, il cittadino deve pagare più biglietti, certamente questo non incoraggia. Abbiamo visto che in altre parti d'Italia, ma anche nei soggiorni o vacanze all'estero, l'integrazione dei mezzi pubblici e tariffaria, con diverse offerte per gli utenti, permette di incrementare l'uso del mezzo pubblico e lo rende universalmente accettato da tutti.

Un'altra questione è quella degli investimenti. Noi abbiamo un utente che quando aspetta un mezzo pubblico, e parlo in questo caso del trasporto su gomma, spesso è costretto ad attendere ai lati della strada, su un marciapiede, se va bene, e nel 70% dei casi questo marciapiede non ha neanche una pensilina, non ha neanche una tutela dal punto di vista della sicurezza. Ricordo un episodio avvenuto sei mesi fa a Falconara in cui un gruppo di ragazzini, che aspettava alla fermata dell'autobus, è stato falciato da un'auto. Non è stata colpa di un autobus, ma di un'auto, però il gruppo aspettava ad una fermata dell'autobus ed è stato falciato da un automobilista distratto. Non è possibile che nell'attendere un autobus non ci sia la possibilità di sedersi oltre che di ripararsi dalla pioggia, non ci sia la possibilità di avere informazioni sull'autobus, quando questo arriverà. In tutta Europa ci sono le palline elettroniche, a Bologna ci sono già, ed indicano qual è il mezzo che sta per arrivare e tra quanto arriverà.

Siamo molto in ritardo rispetto alla possibilità che i cittadini disabili possano utilizzare un mezzo pubblico con certezza, c'è stato l'adeguamento dei mezzi pubblici per una percentuale molto alta, che giudico superiore al 60-70%, però non c'è l'indicazione dell'orario in cui prendere il mezzo dotato del servizio di pedana, per esempio, oppure la pedana non è integrata con il marciapiede rispetto alla fermata. Questi sono tutti investimenti che devono essere fatti, su cui è possibile svolgere una programmazione di lungo periodo, perchè si va ad un affidamento di 9-10 dieci anni, quindi il bando di gara ...

PRESIDENTE. C'è molto interesse sulla sua relazione.

Massimo BINCI. Parlo per chi è interessato e comunque sia rimane a verbale.

Questo affidamento avviene per 9 o 10 anni, quindi, c'è la possibilità, e secondo me deve essere indicata all'interno dei bandi di gara, della modulazione e della priorità degli investimenti, cioè dove e come vanno fatti e con che tempistica.

Tutta la partita avverrà tra tre mesi, quando la Giunta presenterà la programmazione triennale del trasporto ferroviario, del trasporto extraurbano e di quello urbano. Li vedremo se questi obiettivi saranno indicati, se verrà ricercato l'obiettivo della razionalizzazione e dell'integrazione gomma-ferro, se gli efficientamenti ci saranno, perchè non è possibile dire che il trasporto pubblico, così come è organizzato, non va bene, e poi, da parte della Regione non modificare niente di quello che attualmente c'è e mantenere lo status quo.

Lo status quo non è possibile sui trasporti, perchè come per la sanità, c'è un taglio progressivo, quindi, la programmazione permetterà di affrontare, migliorare il servizio senza tagliarlo e ridistribuendolo. Ricordo che il servizio attuale è sclerotizzato sui servizi degli anni 70 e 80, alcune zone, tipo le nuove zone artigianali e commerciali, sono poco servite, tanto è vero che nelle zone commerciali, dove la gente va settimanalmente a fare la spesa, c'è un traffico solo privato. Quel traffico deve essere intercettato. Nelle zone nelle quali c'erano delle grosse imprese industriali, attualmente dismesse, è inutile mantenere dei servizi con la continuità che c'era quando migliaia di lavoratori le frequentavano.

Faccio un in bocca al lupo all'Assessorato per questo lavoro di riorganizzazione e valuterò nel merito, sperando che ci sia un lavoro anche dal punto di vista dell'efficienza e del miglioramento dei servizi per i cittadini. Dove attualmente non c'è questa efficienza e questo servizio per i cittadini non è colpa

delle imprese o dei lavoratori semplicemente nessuno li ha mai chiesti.

PRESIDENTE. La discussione è aperta. Ha la parola il Consigliere Zinni.

Giovanni ZINNI. Farò solo una riflessione attinente all'articolo 2, comma 1 che, a mio avviso, deve farci aprire la mente politicamente.

Quando noi diciamo che per creare economie di scala e massimizzare l'efficienza facciamo un bacino regionale unico ma, in realtà, ripartito in ambiti territoriali di gestione coincidenti con il territorio di ciascuna provincia, credo che mentiamo a noi stessi. Nel senso che se volessimo parlare di nuova politica, tante volte annunciata in passato, noi dovremmo ripensare, soprattutto laddove parliamo di servizi, a quello che è il territorio coincidente con una programmazione. Vale a dire che se dovessi pensare allo stato dell'arte, al pesante taglio dei fondi statali, che ovviamente perdurerà, non andrà certamente a scomparire, e a come la politica ha utilizzato nel tempo la gestione delle aziende ex municipalizzate del trasporto pubblico, mi verrebbe da chiedere cosa aspettiamo a fare una azienda unica regionale forte, di trasporto pubblico che assorba tutte le ex aziende municipalizzate e diventi un colosso competitivo nell'affidamento a gara europea del trasporto pubblico.

Questa considerazione va intersecata, necessariamente, con quelle che sono le esigenze territoriali che, a mio avviso, non coincidono più con la strutturazione degli enti locali ancora previsti dalla nostra Costituzione. Nel 2013 non si può pensare che il territorio provinciale coincida con le esigenze di aree metropolitane, di aree urbane ed extraurbane confinanti e di collegamento fra i Comuni. Oggi la necessità dovrebbe essere quella di immaginare un coordinamento, una programmazione che sia veramente sposata con la morfologia geografica del nostro territorio. Faccio un esempio sciocco, si pensi a tutti i Comuni dell'area a sud

della provincia di Ancona, che non hanno una relazionalità, in termini di servizi forti, con una serie di Comuni dell'area della provincia del maceratese, ma come non pensare a quello che è in atto tra Comuni come Osimo, Loreto, Recanati, Porto Recanati. Sono realtà che necessariamente hanno bisogno di una programmazione finalizzata.

L'artificio del territorio provinciale è l'ennesimo perdurare della politica del tirare a campare, non abbiamo il coraggio di fare una grande riforma che ci porti ad una unica azienda regionale, ma non abbiamo neanche il coraggio di spacchettare questi territori provinciali, per quelle che sono le esigenze vere delle popolazioni, quindi, che cosa facciamo? Facciamo l'artificio del tirare a campare, diciamo che abbiamo fatto un bacino unico regionale, però, per il momento manteniamo gli ambiti territoriali provinciali.

Sicuramente non è grave, nel senso che questa legge non è da votare perché c'è questo, io mi asterrò, è sempre meglio normare una materia in maniera più puntuale rispetto al vuoto normativo, però, è evidente che il punto debole di questa legge, il punto asfittico, il punto della mancata riforma, della mancata rivoluzione del buon senso, è l'articolo 2, comma 1, lì c'è un impianto vecchio della politica.

Questa è la riflessione che mi sentivo di fare, questa è la sfida politica per il futuro, pertanto, oggi mi asterrò, ma l'auspicio è che questa legge, in questa parte, sia solo un elemento transitorio verso uno slancio più ampio e più forte, affinché un domani la Regione Marche possa dire a Roma: "Noi abbiamo risparmiato adesso ridacci i soldi". Questo oggi non lo possiamo ancora fare perché non abbiamo fatto una nostra razionalizzazione, la nostra spending review delle aziende del trasporto pubblico locale di vecchia matrice municipalizzata, non la possiamo ancora fare, però tenete presente che più noi saremo audaci e più potremmo pretendere dal Governo centrale anche se, diciamoci la verità, se continuerà ad essere vacante o sulla scia del fallimento totale del

Governo Monti, dovremmo prendere atto che i fondi per il trasporto pubblico locale continueranno ad arrivare meno.

Sappiamo di essere in emergenza, quindi, cerchiamo di fare la nostra parte il prima possibile per pretendere che a Roma si sveglino e ricomincino a comprendere che i tagli fatti, in questo modo, come li fa Monti, sono tagli che lasciano il segno, lasciano ferite laceranti, lasciano purtroppo gli enti locali nelle condizioni di non potere arginare queste determinate questioni.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bucciarelli.

Raffaele BUCCIARELLI. Grazie Presidente. Questo è un provvedimento che si inserisce tutto e la cui attenzione è tutta attratta dal governo del sistema.

Dal governo del sistema Marche, che da più potere ed aumenta la possibilità degli enti locali, dei Comuni e delle Province, di intervenire nei piani di bacino.

Di per se è una novità benvenuta, benché credo, sia del tutto insufficiente per votare a favore di questa proposta legge, noi comunisti probabilmente ci asterremo. Dico questo perché noi oggi abbiamo tutte le condizioni ottimali, nella sfortuna che viviamo, di poter mettere mano, anche in questo campo, ad una riforma profonda di cui c'è bisogno da anni, soprattutto, in un territorio come il nostro, le Marche. Un territorio piccolo anche sul piano del trasporto pubblico locale, poco interessante per grandi aziende internazionali, perché geograficamente costituito, organizzato a pettine nei confronti della costa che, sul piano ambientale, è fortemente intasata e fortemente stressata. Abbiamo le condizioni obbligate, quelle economiche, per poter fare una riforma, il famoso trasporto integrato ferro gomma, mentre continuiamo a finanziare autobus ed a sostenere aziende. L'Unione Sovietica, che non c'è più, arrossirebbe. Dico questo perché le aziende private del trasporto su gomma comprano gli autobus con grossi interventi

da parte dello Stato, grossissimi contributi, a volte anche del 100% e lo Stato, cioè la popolazione, gli garantisce l'utenza. Ditemi voi dove è il rischio di impresa. Questo è un sistema sovietico che noi dobbiamo modificare.

Non è più possibile che il mattino o durante l'ora di punta per percorrere 10 chilometri, lungo la costa, con un'auto ci si impieghi mezz'ora, tre quarti d'ora. Dobbiamo rispettare il fatto che il trasporto pubblico locale è un diritto e che negli ultimi anni sono cambiate le esigenze ed è cambiata la mobilità delle persone, quindi, dobbiamo organizzare il nostro sistema imprese con un'organizzazione trasportistica che sia più moderna possibile e coerente.

So che organizzando un'impresa unica, magari ferro gomma, nelle Marche, difficilmente, sarebbe competitiva in una gara europea, però ripeto, non credo che questa nostra regione sia così appetibile per quanto riguarda la partecipazione di grandi imprese internazionali e, comunque, è compito della politica tessere tutte quelle relazioni, tutti quei rapporti, anche a livello organizzativo, per intervenire affinché il nostro sistema impresa venga tutelato.

Di questo non c'è niente, non c'è un barlume di proposta, ho avuto la fortuna di riprendere in mano, dal 1994 è passato un secolo, è cambiato il mondo, un progetto di trasporto rapido di massa erroneamente chiamato metropolitana di superficie nell'area urbana di Ancona che ancora non ha visto la luce. Non ha visto la luce perché non si fa una legge regionale che imponga l'organizzazione, l'integrazione del trasporto gomma ferro, ovunque, anche nelle valli, dove passa il trasporto ferroviario, penso a Porto d'Ascoli e Ascoli Piceno, penso alla Civitanova, Fabriano, Pergola, via Macerata, penso anche alla Valle del Metauro, la ferrovia è stata sostituita con il ferro gomma.

Oggi siamo obbligati, dalle condizioni economiche, ad organizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico locale, c'è un'esigenza ambientale di inquinamento,

un'emergenza di vivibilità della nostra rete stradale durante le ore di punta, ma noi ci limitiamo, questo è il limite di questa legge, ad intervenire nel merito di un sistema dato che non sembra ci sia volontà di modificare.

Per questi motivi io non voterò a favore di questa legge in attesa di poter discutere una riorganizzazione vera che porti le Marche, perché ne hanno le condizioni e ripeto l'esigenza, all'avanguardia in Italia anche sul trasporto pubblico locale.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Acquaroli.

Francesco ACQUAROLI. Grazie Presidente. Aggiungo brevemente alcune mie riflessioni a quelle dei colleghi che hanno parlato in precedenza.

Sicuramente la situazione del trasporto pubblico locale nelle Marche è una situazione abbastanza *retrò*, da rivedere, non adeguata ai tempi che viviamo ed a questi momenti di crisi. Forse, proprio questa crisi ha riscoperto una debolezza nella nostra organizzazione del trasporto pubblico. Trasporto che non è ben spalmato in tutto il territorio, non è ben collegato e non fa sinergia tra le varie tipologie, tra quello che è il discorso dei pullman e delle ferrovie e quello che riguarda l'entroterra, che sicuramente soffre di più, e la costa che presenta dei problemi legati al sovrappollamento del traffico in alcune ore, denotando la poca lungimiranza di questi anni.

Mi auguro che la Regione, gli uffici e i territori possano in qualche maniera intraprendere un percorso diverso. Sicuramente quando in Commissione è arrivata la prima proposta, che prevedeva un accentramento totale da parte della Giunta, da parte dell'Amministrazione del Governo di questa Regione, c'è stata un po' di perplessità, c'è stata una visione tecnocratica di questa riforma che avrebbe dovuto prendere corpo e che, in qualche maniera, escludeva tanti soggetti portatori di esperienza che avreb-

bero potuto coadiuvare nella realizzazione del nuovo piano del trasporto pubblico locale.

Voglio affermare alcuni principi. Il primo è che non può esserci una buona legge se non è scritta insieme ai territori, mi riferisco ai grandi Comuni, ma anche alle città che pur essendo piccole rivestono un ruolo importante. Penso alla mia provincia, a Camerino che è sede universitaria, è un piccolo Comune, ma vive intorno al trasporto pubblico locale, e se non le si consente di essere servita perde un bacino, perde un'utenza, si trascurano dei servizi e, se non avesse avuto una voce autorevole in questa fase, avrebbe rischiato mille inefficienze e disservizi.

Il trasporto pubblico locale deve prevedere, e questo è stato aggiustato, la partecipazione dei Comuni con sedi universitarie, deve prevedere la partecipazione di Comuni, che pur non essendo capoluoghi di Provincia, hanno una dimensione importante, deve tenere conto ed in considerazione di tutte le parti del territorio.

Il trasporto pubblico locale deve essere migliorato nell'efficienza, migliorare significa salvaguardare l'ambiente, rendere più vivibili le strade, abbassare il caos lungo la costa, soprattutto, nelle ore centrali. Questo può essere fatto anche attraverso un risparmio che non deve essere realizzato solo attraverso tagli lineari.

Il timore è che questa fase, che sta colpendo il nostro Paese, possa portare alla soppressione di servizi, abbattendo i costi, senza una razionalità. Spero che questo non avvenga nella nostra regione, spero che non avvenga da parte della Regione Marche con il trasporto pubblico locale perché la nostra regione ne soffrirebbe in maniera particolare. Soffre già una condizione infrastrutturale carente e una dislocazione sul territorio particolare, con valli strette e lunghe, con piccoli centri abitati che spesso sono fuori dalle grandi strutture viarie. La nostra regione rischierebbe di rimanere ulteriormente isolata anche per la carenza dei

fondi e per gli ulteriori tagli che verranno fatti se non ci sarà una riforma che coinvolgerà tutti i territori.

Il nostro sarà un voto di astensione, questa legge in parte è stata migliorata e seppur prende in considerazione alcuni percorsi politici che potrebbero evitare una *debacle* e l'esclusione nella discussione dei territori, non la riteniamo in grado di poter dare delle risposte che possano portare ad una programmazione migliore.

Rimaniamo sicuramente a disposizione, credo che questo debba essere il comportamento, anche per il senso di responsabilità però, non ci sentiamo di dare un voto favorevole a questa proposta di legge anche per l'atteggiamento tenuto, quasi a voler testimoniare la detenzione di una verità, da parte della Giunta, che noi in Commissione non abbiamo riscontrato.

Speriamo di poter intraprendere un percorso che porti alla definizione ottimale del trasporto pubblico locale e del piano del trasporto pubblico locale nella nostra regione, ma questo può avvenire solo coinvolgendo seriamente tutti i territori.

Presidenza del Vicepresidente Giacomo Bugaro

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marangoni.

Enzo MARANGONI. Mi rivolgo in particolare al Presidente relatore di maggioranza Consigliere Giancarli, io ho studiato questa legge, l'ho guardata, come faccio di solito, con l'obiettivo, quando lo ritengo opportuno, di fare qualche emendamento. Questa volta non ce l'ho fatta, nel senso che la filosofia di questa legge è sbagliata. Non ce l'ho fatta neanche a fare gli emendamenti perché questa è una legge da buttare via.

E' inemendabile per tanti motivi.

Innanzitutto si basa su un concetto di programmazione provvisoria, praticamente questa è una legge ponte, ma la programmazione non può essere provvisoria, è un

non senso. Questa è una programmazione ponte, ma è un ponte che è già caduto, mettiamola così.

In questa legge si continua, ci sono vari cenni, a parlare di partecipazione, consenso, concertazione, ma la partecipazione si fa prima di fare la legge non dopo. Dopo cosa concertiamo? Non capisco, come si potrebbe concertare quando si fanno le concessioni alle ditte di trasporto!

Per non parlare, poi, delle cose che ha già detto molto bene il Consigliere Zinni. Per esempio, il concetto delle province, intese nel 2013, come se fossero delle zone chiuse. E' una cosa incredibile! Le province fanno da contenitore rigido, come se fossimo nel 1600, è una cosa pazzesca, tra l'altro questa cosa ce la portiamo dentro in tanti sistemi legislativi, per esempio il sistema delle aree vaste. Stesso problema nella sanità.

Concepriamo le province come se ci fosse il muro di Berlino tra una provincia e l'altra, siamo a questo livello. Giusto è l'esempio fatto dal Consigliere Zinni, ma ne potremmo fare tanti altri, la zona sud di Ancona è perfettamente integrata con la zona a cavallo del maceratese: Recanati, Loreto, Porto Recanati, Castelfidardo, Osimo, è un unico bacino sociale, umano, economico, culturale, ma è su due province diverse, sia nell'area vasta che nei trasporti, come in tante altre leggi. E' una cosa incredibile! Tanto è vero che se un recanatese coraggioso volesse prendere l'autobus per venire in Ancona dovrebbe cambiare a Loreto, questa è la realtà, per cui ci rinuncia, per fare 23-25 chilometri, anche meno, deve cambiare a Loreto.

Non si può fare programmazione temporanea, transitoria, provvisoria e poi concepire le province come se fossero degli Stati, ma degli Stati pre Schengen, li chiamerei, no so come dire, un po' come la Corea del Nord e la Corea del Sud, fra un po'. Fa ridere proprio.

Questa è un'incapacità di programmare, cosa ci sta a fare la Regione se non è più capace di programmare?

Non ce l'ho fatta ad emendarla, è inemendabile, è da buttare via.

Non si affronta quello che è il problema dei problemi, il vero problema dei trasporti è quello di pensare ad una metropolitana leggera e veloce che parta da Pesaro, anzi da Gabicce, ed arrivi a San Benedetto, anzi a Porto d'Ascoli. Questo è il problema della metropolitana leggera e veloce sulla ferrovia, così per le valli principali, per lo meno da Ancona a Jesi, da Ancona-Falconara- Jesi-Fabriano, come per l'integrazione tra il trasporto su gomma ed il trasporto su rotaia.

I problemi veri, per l'incapacità di programmazione, non vengono affrontati, questa proposta di legge è la fotocopia della roba vecchia, nient'altro. E' un prorogare la legislazione precedente, proprio un'incapacità di programmare. Una legge su cui voterò contro, l'astensione sarebbe troppo benevola, a mio avviso.

PRESIDENTE. Ha la parola la Consigliera Bellabarba.

Letizia BELLABARBA. Grazie. Non potevo non intervenire in quanto fino a poco tempo fa sono stata Vice Presidente di una società di trasporti. Ci tenevo, quindi, ad esprimere la mia contentezza per questa legge che è frutto di concertazione e quello che è stato appena detto, dal Consigliere Marangoni, è assolutamente errato, è frutto della concertazione con i soggetti interessati. Per questo è venuta fuori una buona legge.

Credo che questa Regione debba investire ancora di più su un settore che è strategico, come quello dei trasporti, integrando maggiormente il ferro e la gomma. Dobbiamo investire sulla mobilità, è stato richiamato, è stato detto, è una questione non solo ambientale, ma di programmazione e di sviluppo delle nostre città. E' per questo che credo che anche la questione dei trasporti si leghi ad una questione urbanistica, perché i trasporti devono avere sempre di più un percorso privilegiato, se vogliamo aumentare la mobilità, se davvero vogliamo aumentare il numero degli utenti.

In relazione a quello che diceva il Consigliere Zinni, con tanta sicurezza, io non ne sarei così sicura, perchè fare una azienda unica regionale comporta due rischi, il primo riguarda l'aspetto economico. Non è vero che le grandi società, le grandi aziende gestiscono sempre al meglio, in realtà, per lo meno, lo dico anche guardando alla società di cui ero Vice Presidente, che ha un bilancio perfetto, in utile anche quest'anno, quando la filiera è corta, anche nel caso dei trasporti e le aziende hanno una dimensione adeguata, c'è più controllo nella gestione e non si rischia di fare quei carrozzoni di cui spesso si parla, a volte in modo giusto, altre volte in modo ingiusto.

L'altro rischio che si corre, lei parlava di colosso, è che in realtà non è detto che il bacino unico regionale corrisponda alla Regione, fare, poi, un'azienda unica non ti fa diventare un colosso rispetto a grandi società, come la Deutsche Bahn o Arriva per esempio, e il nostro rischio, in quel caso, sarebbe proprio il contrario, che noi diventassimo appetibili per queste grandi società nei bandi di gara.

L'altra cosa che volevo dire al Consigliere Bucciarelli, quando parlava di rischio di impresa, è di non dimenticare che il rischio di impresa delle aziende private sta nella gestione, perché queste aziende, per aggiudicarsi il trasporto pubblico locale, fanno dei bandi di gara, i chilometri non vengono assegnati sulla base di chissà che cosa, ma sulla base di gare con dei criteri da rispettare e, quando c'è una tariffa chilometrica, un corrispettivo chilometrico fissato, perché è fisso, il rischio di impresa sta nella gestione, sta nel riuscire a gestire il trasporto e i servizi rimanendo dentro quell'ambito, dentro quei prezzi. Per questo voglio porre l'attenzione proprio su questo aspetto, questa legge è chiaro che è una legge di gestione, di programmazione, noi dovremmo affrontare anche il riequilibrio nelle prossime leggi di bilancio, nell'assestamento di bilancio, ma dovremmo ripensare anche ad un riequilibrio, prima di tutto tra ferro e gomma e,

all'interno della gomma, ad un riequilibrio dei corrispettivi chilometrici all'interno dei bacini, perché sappiamo benissimo che in alcuni casi c'è troppa discrepanza.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Ringrazio i colleghi della Commissione perché in questi mesi abbiamo dedicato molta attenzione a questa legge e l'abbiamo licenziata con molta responsabilità. Ringrazio anche i Consiglieri Zinni, Bucciarelli, Acquaroli, Marangoni e Bellabarba perché con questo dibattito, anche con punti di vista diversi, hanno voluto dare valore a questa proposta di legge.

Mi stupisce un po' quanto diceva il Consigliere Marangoni, che la proposta di legge è fatta così male che non è riuscito ad emendarla. Non so se è una contraddizione in termini, perché se è fatta così male basterebbe un emendamento per farla crollare.

(Interrompe il Consigliere Marangoni)

Enzo GIANCARLI. Non siamo mai chiusi agli emendamenti del Consigliere Marangoni, ma il fatto che non sia riuscito a farli, mi fa ben sperare.

In merito a questa legge, capiamoci sul valore, giustamente il Consigliere Bucciarelli diceva che questo è il governo del sistema, è vero, è il governo del sistema e abbiamo stabilito, credo in modo chiaro, chi fa cosa, assegnando ad ognuno dei soggetti responsabilità ben precise. Ovviamente nel merito di tutto quello che qui è stato detto, ci andremo con due strumenti, uno è già previsto da questa legge, il programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, e nel programma triennale entreremo nel merito, l'altro è il piano del trasporto pubblico locale. Sono i due strumenti che stabiliscono i contenuti e l'organizzazione del trasporto nella Regione.

Il Consigliere Zinni diceva una cosa che fa riflettere quando parlava delle province,

ma se concordiamo tutti su un punto, e credo che non possiamo che concordare, cioè sul fatto che la programmazione non coincide con la gestione e se la programmazione non coincide con la gestione, il bacino unico regionale di programmazione non può essere quello di gestione, è vero che noi siamo in presenza di una situazione alquanto labile delle province, ma, comunque, avremmo dovuto stabilire un momento, quattro, tre momenti diversi da quelli regionali, e su questo c'è un dibattito aperto, ma credo che non attenga al trasporto, ma attenga alla riorganizzazione delle istituzioni locali e del sistema delle autonomie.

Non ci sono, voglio tranquillizzare il Consigliere Marangoni, rotture di carico, qui non si passa dalla provincia di Como a quella di Bergamo, lì non lo so se è possibile transitare da una provincia all'altra senza rotture di carico, ma qui nelle Marche non sono previste.

Detto questo il punto centrale è quello che diceva la Consigliera Bellabarba, quello dei trasporti è un settore strategico, dobbiamo fare in modo di investirci di più, tanto più se vogliamo utilizzare, rafforzare quell'integrazione che il Consigliere Bucciarelli correttamente definiva, un trasporto rapido di massa, potremmo dire uso intensivo del treno e non metropolitana di superficie, perché la metropolitana di superficie, sulla rete ferroviaria, di fatto non esiste. Sull'uso del treno c'è un problema serio, risultati se ne stanno ottenendo, come la velocizzazione dell'adriatica, però sulla Lecce-Milano sarà difficile costruirci un trasporto locale perché la priorità non può che essere Milano-Lecce e Lecce-Milano e di qua, sulla Roma, sulla Orte-Falconara abbiamo l'annoso problema, non risolto, del raddoppio del binario.

Detto questo chiudo con la riflessione della Consigliera Bellabarba: dobbiamo investirci di più, ma investirci di più sta dentro un ragionamento, che lei faceva, in occasione di un bilancio, sapendo che in questo momento le difficoltà finanziarie sono enormi e che ci sono grandi priorità, credo, però,

che se tutti ne consideriamo la strategicità, dobbiamo fare in modo di mantenere una coerenza fra quella che è la filosofia e quella che è l'attuazione concreta di una legge.

PRESIDENTE. Ha la parola l'Assessore Viventi.

(Interrompe il Consigliere Binci)

PRESIDENTE. Consigliere può intervenire alla fine per dichiarazione di voto.

La dichiarazione di voto non è prevista? ... Vuole intervenire adesso o per la dichiarazione di voto?

Ha la parola il Consigliere Binci.

Massimo BINCI. No, giusto per ripassare il Regolamento, perché altrimenti si consolidano prassi che sono a detrimento delle minoranze ed è meglio che non ci siano.

Brevemente per dire che condivido le osservazioni fatte dal Consigliere Marangoni, però questo tipo di valutazioni, l'ho detto anche nel mio intervento, non entrano all'interno di questo documento. Questo è un documento che, rispetto al passato, dice due cose. Nel passato c'era la programmazione, che era provinciale ed il bando di gara e la gestione che ugualmente erano provinciali, la Regione pagava solamente.

Cosa c'è qui che potrebbe aiutare noi dell'opposizione? Noi che svolgiamo una funzione di controllo rispetto alla maggioranza? C'è questo aspetto: la programmazione è regionale e, quindi, ci tutela. Questo atto tutela chi, come noi, dovrà controllare la programmazione e l'attuazione della programmazione. L'atto in cui si dirà se potrà essere potenziato il trasporto ferroviario lungo la costa e sulle dorsali interne, sulla dorsale costiera e sulle traversali interne, quindi l'esempio che ha fatto Fabriano Ancona, lo valuteremo nel piano triennale, perché il piano triennale che la Giunta dovrà fare entro tre mesi, è una programmazione di competenza della Commissione e di approvazione del Consiglio.

Tutte le valutazioni, secondo me, che qui sono emerse e che abbiamo chiare tutti, maggioranza ed opposizione, avremo modo di verificarle all'interno della programmazione triennale che la Giunta porterà e dentro cui dovrà esserci una trasformazione rispetto all'esistente. Ci dovrà essere una modificazione, perché il blocco attuale è Provincia per Provincia e azienda per azienda, all'interno di ogni provincia, ma, soprattutto, è la ripartizione tra ferro e gomma, perché se si attivano la dorsale adriatica su ferro, in maniera continuativa, come uso metropolitana, e le trasversali vallive, con il ferro dove c'è, rimane poca cosa alla gomma e, quindi, bisognerà che ci siano delle compensazioni e lo studio delle compensazioni rispetto anche agli utili. Secondo me è importante, e valuteremo l'intervento della Regione proprio in questo senso, cioè se avrà l'intelligenza di fare aumentare i passeggeri trasportandoli di più su ferro e lasciandone di meno su gomma, mantenendo inalterata quella che poi diventerà, per la gomma, per alcuni aspetti, per alcune aree interne, una funzione sociale. Le zone devono essere coperte ugualmente, ma alla fine le aziende non rimarranno senza il riconoscimento dei chilometri che faranno. E' una questione complicata, però, secondo me, solo la programmazione regionale può dare una svolta a questo, non perché l'Assessore o la Giunta siano bravi ma perché l'Assessore, la Giunta e i tecnici, incaricati dall'Assessore di studiare il trasporto, dovranno darci queste risposte.

PRESIDENTE. Ha la parola l'Assessore Viventi.

Luigi VIVENTI. Quest'oggi l'Aula approva un atto, una legge che dice con semplicità quali sono i compiti degli enti che intervengono su questa materia, quindi, una legge sulla governance. Non entra nel merito della gestione del servizio, per questo anche il Consigliere Marangoni non ha trovato modo di fare gli emendamenti, probabilmente l'ha

guardata un po' di corsa, ma anche se l'avesse guardata più approfonditamente, poi dirò perché l'ha guardata di corsa, non avrebbe avuto tanti elementi da inserire.

Noi abbiamo ragionato, e dico noi perché la Giunta regionale aveva predisposto un atto che è andato in Commissione, la Commissione, nella sua autonomia ha apportato delle modifiche, queste modifiche sono state concordate sia con la maggioranza che con la minoranza e, su alcune di queste, personalmente non sono nemmeno d'accordo, però c'è il rispetto del lavoro della Commissione. Come voi sapete io sono un propugnatore di un rinnovamento profondo di questo settore, che ne ha bisogno e da questa necessità è nata la programmazione regionale. Era necessaria per dar modo alla Regione di approvare e di avere sotto mano, sotto visione tutto il settore non parcellizzato, non eccessivamente parcellizzato.

Questa è una necessità indubbia, quello che è sfuggito, scusate questo è un passaggio importante - ne sono un sostenitore dalla sanità, ai trasporti, ad altri servizi - è che le aree vaste, lo dissi al momento della sanità, lo ridico per il discorso dei trasporti, hanno più ragione d'essere nel momento in cui vengono organizzate per zone omogenee e non per bacini provinciali. Questo è il mio pensiero, correttamente lo ribadisco, perché ovviamente, come dicevo per l'area vasta, le problematiche che hanno Camerino, Cagli o Fabriano sono differenti da quelle che hanno Falconara, Senigallia, Osimo.

La legge, però, ...

PRESIDENTE. Scusi Assessore, è chiara la situazione, finito l'intervento dell'Assessore interverremo, tanto non possiamo fare altrimenti. Consigliere Comi si calmi, prego Assessore.

Luigi VIVENTI. Voglio semplicemente dire che il provvedimento sulla spending review del Governo ha rilanciato il ruolo dei Comuni, ma anche delle Province, per cui noi, comunque, dobbiamo rispettare questa impo-

stazione. Non tutti i mali onestamente vengono per nuocere, perché obiettivamente si è parlato anche di una tutela di posti di lavoro, si è parlato di un'organizzazione che rispetti certe situazioni. E' evidente che se noi avessimo fatto un bacino unico regionale, una gara unica regionale, la questione poteva essere più appetibile anche per i grandi gruppi rispetto a piccole realtà, però, l'impostazione politica che la Commissione, il Governo ha voluto dare è questa e noi la rispettiamo. Direi che nella gestione le piccole realtà possono funzionare anche meglio, il controllo di una piccola azienda, è giusta l'osservazione della Consigliera Bellabarba, è più semplice rispetto ad una grande azienda, ma quello che noi dobbiamo portar a casa, è il riordino su base regionale per cercare le economie di scala su base regionale e poter fare quelle integrazioni urbano ed extraurbano e ferro gomma che altrimenti, se dividessimo troppo, non riusciremmo a fare. Questo è il senso complessivo di questa organizzazione.

La legge di governance è questa, poi, quando verremo in Aula con il programma triennale parleremo di tutto il resto.

Mi preme sottolineare che quest'Aula non deve perdere di vista il fatto che la voce trasporti è la seconda voce del bilancio regionale e che a livello nazionale, per un anno abbiamo sofferto fortemente per una costante riduzione dei trasferimenti, mentre ci sarebbe l'obiettivo necessaria di investire di più, purtroppo il momento che oggi viviamo non ci consente questo. Per forza di cose dobbiamo fare una gestione che risparmi, che realizzi economie anche perché, e questa è l'ultima cosa che vi dico, ed è importante che ve la fissiate nella mente, i trasferimenti statali, che abbiamo ottenuto inferiori a quelli dell'anno precedente, il 40%, se non vado errato, sono vincolati al raggiungimento di obiettivi di economicità e di risparmio, se non dimostriamo questo, perdiamo qualcosa come il 40%, cioè perdiamo il servizio del trasporto pubblico urbano.

Questo deve essere chiaro a tutti.

PRESIDENTE. E' successa una disgrazia qui davanti all'ingresso del Palazzo.

Il Preside della Facoltà di Veterinaria di Camerino, che aveva un appuntamento per una conferenza stampa con una collega, si è sentita male e sembra che, purtroppo, non ce l'abbia fatta. Sospendiamo, quindi, la seduta per 15 minuti in attesa di nuove determinazioni. Grazie.

La seduta è sospesa alle ore 12,35.

La seduta riprende alle ore 13,00.

**Presidenza del Vicepresidente
Giacomo Bugaro**

PRESIDENTE. Colleghi, dopo una consultazione informale, abbiamo deciso, se siete tutti d'accordo, di votare rapidamente questa legge e, per solidarietà a quanto accaduto, chiudere la seduta odierna.

Passiamo alla votazione.

Articolo 1. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 2. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 3. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 3 bis. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 3 ter. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 4. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Chiedo scusa, ma sull'articolo 4 chiedo all'Aula un voto tecnico

favorevole, perché noi abbiamo recepito ovunque il parere del Cal, tranne su questo punto sei, perché quanto richiesto è già presente, a nostro avviso, nell'articolo 3 bis, ovvero lo schema del disciplinare di gara del capitolato d'appalto del contratto per l'affidamento del servizio ha bisogno del parere del Cal. E' scritto chiaramente, quindi, in quest'altra fase non era possibile, a nostro avviso, sentire ulteriormente i Comuni.

Questa ragione tecnica, dal mio punto di vista, comporta, però, una maggioranza qualificata sull'articolo 4, chiedo, quindi, all'Aula un voto tecnico.

PRESIDENTE. Articolo 4. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva a maggioranza assoluta dei suoi componenti)

Articolo 4 bis. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 5. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Articolo 6 (Dichiarazione d'urgenza). Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva a maggioranza assoluta dei suoi componenti)

Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Proposta di legge n. 264. La pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

La seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 13,05.

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO
(Dott.ssa Paola Santoncini)

ESTENSORI DEL RESOCONTO
(Daniela Giacobelli - Antonella Giampalma)