

# RESOCONTO INTEGRALE

## Seduta n. 132 Martedì 22 ottobre 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VITTORIANO SOLAZZI  
INDI  
PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIACOMO BUGARO

### INDICE

<b>Comunicazioni del Presidente</b> .....	3	<b>Sull'ordine del giorno</b>	
Processo verbale		Presidente .....	4, 5, 44, 45, 46
( <i>approvazione</i> )		Bucciarelli (Fed. Sin.) .....	5, 45
Proposte di deliberazione		Giulio Natali (CDM) .....	6, 46
( <i>annuncio</i> )		Paolo Eusebi (IdV) .....	6, 45
Mozioni		Luigi Viventi (Assessore) .....	7
( <i>annuncio</i> )		Elisabetta Foschi (PdL) .....	7
Leggi regionali		Gino Traversini (PD) .....	7
( <i>annuncio</i> )		Francesco Comi (PD) .....	45
Congedi			
( <i>annuncio</i> )		<b>Comunicazione ai sensi dell'art. 35, VI comma, del R.I.</b>	
<i>Commemorazione Umberto Bernardini</i>		Presidente .....	5
Presidente .....	4	Enzo Marangoni (PdL) .....	5

**Proposta di atto amministrativo n. 66**

ad iniziativa della Giunta regionale

**“Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2013/2015. Legge regionale 22 aprile 2013, n. 6, articolo 2”***(Discussione e votazione)*

Presidente .....	8
Enzo Giancarli (PD) .....	8, 29, 30, 32, 33
Daniele Silveti (CDM) .....	11
Mirco Ricci (PD) .....	14
Massimo Binci (SEL) .....	16, 30, 32, 35
Raffaele Bucciarelli (Fed. Sin.) .....	18
Giovanni Zinni (PdL) .....	20
Luca Marconi (UdC) .....	23
Roberto Zaffini (LN) .....	26
Luigi Viventi (Assessore) .....	27
Letizia Bellabarba (PD) .....	30
Pietro Marcolini (Assessore) .....	31
Moreno Pieroni (PSI) .....	33, 34
Graziella Ciriaci (PdL) .....	33
Valeriano Camela (UdC) .....	34
Francesco Acquaroli (CDM) .....	36

**Proposta di deliberazione n. 30**

ad iniziativa del Consigliere Traversini

**“Revoca della deliberazione amministrativa n. 61 del 15 gennaio 2013: ‘Indizione del referendum consultivo in merito alla proposta di legge n. 77/2011 ‘Distacco della frazione di Marotta dal Comune di Fano e incorporazione nel Comune Mondolfo. Mutamento delle rispettive circoscrizioni comunali’ e indizione del referendum consultivo in merito alla proposta di legge n. 77/2011 ‘Distacco della frazione di Marotta dal Comune di Fano e incorporazione nel Comune di Mondolfo. Mutamento delle rispettive circoscrizioni comunali’”***(Discussione e votazione)*

Presidente .....	37, 42
Gino Traversini (PD) .....	37, 42
Franca Romagnoli (CDM) .....	38
Mirco Carloni (PdL) .....	39
Elisabetta Foschi (PdL) .....	40
Paolo Perazzoli (PD) .....	43

**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); Scelta Civica (SC)

### La seduta inizia alle ore 10,40

**Presidenza del Presidente  
Vittoriano Solazzi**

#### Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Colleghi buona giornata, dichiaro aperta la seduta n. 132 del 22 ottobre 2013. Do per letto il processo verbale della seduta n. 131 dell'8 ottobre 2013, il quale, ove non vi siano obiezioni, si intende approvato ai sensi dell'art. 29 del Regolamento interno.

Comunico che è stata presentata la seguente **proposta di deliberazione**:

- n. 30 in data 17 ottobre, ad iniziativa del Consigliere Traversini, concernente: "Revoca della delibera amministrativa n. 61 del 15 gennaio 2013 'Indizione del referendum consultivo in merito alla pdl 77/2011 'Distacco della frazione di Marotta dal comune di Fano e incorporazione nel comune Mondolfo. Mutamento delle rispettive circoscrizioni comunali' e indizione del referendum consultivo in merito alla proposta di legge n. 77/2011 "Distacco della frazione di Marotta dal comune di Fano e incorporazione nel comune di Mondolfo. Mutamento delle rispettive circoscrizione comunali", assegnata alla I Commissione in sede referente.

Sono state presentate le seguenti **mozioni**:

- n. 571 dei Consiglieri Bugaro, Badiali, Giancarli: "Organizzazione e funzionamento Osservatorio faunistico regionale";
- n. 572 del Consigliere Latini: "Canis Lupus: un problema da gestire";
- n. 573 del Consigliere Latini: "Caccia al cinghiale modifica calendario venatorio";
- n. 574 del Consigliere Marangoni: "Danni da lupo e da cani inselvatichiti agli allevamenti marchigiani. Impegno della Regione per la copertura totale dei danni subiti e sostegno economico nel pagamento e nello smaltimento delle carcasse";
- n. 575 del Consigliere Bucciarelli "Provvedimenti per la prevenzione e la lotta contro il femminicidio e la violenza sulle donne";
- n. 576 del Consigliere Latini "Area vasta 5 fortemente penalizzata dai tagli lineari della sanità";
- n. 577 della Consigliera Ciriaci "Situazione Società Aerdorica";
- n. 578 dei Consiglieri Ricci, Giancarli, Badiali "Il sistema di infrastrutture, trasporti, logistica, intermodalità al servizio dello sviluppo del territorio: la Piattaforma Logistica delle Marche";
- n. 579 dei Consiglieri Giancarli, Badiali "Attuazione delle politiche agricole regionali in materia di organismi geneticamente modificati (OMG).

Il Presidente della Giunta regionale ha promulgato le seguenti **leggi regionali**, in data 30 settembre:

- n. 30 “Limes – territori di confine – Proposte e progetti condivisi e cofinanziati per lo sviluppo e l’integrazione delle aree di confine”;
- n. 31 “Iniziativa regionali per il rilancio della città di ‘Ancona capoluogo”;
- in data 14 ottobre:
- n. 32 “Modifiche alla legge regionale n. 36/2005 “Riordino del sistema regionale delle politiche abitative”, alla legge regionale n. 10/1999 “Riordino delle funzioni amministrative della Regione e degli Enti locali nei settori dello sviluppo economico ed attività produttive, del territorio, ambiente e infrastrutture, dei servizi alla persona e alla comunità, nonché dell’ordinamento ed organizzazione amministrativa”, alla legge regionale n. 45/2012 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013” e alla legge regionale n. 18/2009 “Assestamento del bilancio 2009”. Interventi per la realizzazione di alloggi di ERP agevolata per le forze armate”;
- n. 33 “Misure organizzative per il contenimento della spesa. Modifica delle leggi regionali 15 ottobre 2001, n. 20 “Norme in materia di organizzazione e di personale della Regione” e 14 maggio 2012, n. 12 “Istituzione della Stazione Unica Appaltante della Regione Marche – SUAM”;
- n. 34 “Modifiche alla legge regionale 28 luglio 2008, n. 23 “Autorità di garanzia per il rispetto dei diritti di adulti e bambini – Ombudsman regionale” e alla legge regionale 13 ottobre 2008, n. 28 “Sistema regionale integrato degli interventi a favore dei soggetti adulti e minorenni sottoposti a provvedimenti dell’Autorità giudiziaria ed a favore degli ex detenuti”.

Hanno chiesto **congedo** i Consiglieri Latini, Ortenzi e Trenta.

*Commemorazione Umberto Bernardini*

PRESIDENTE. Prima di iniziare a trattare l’ordine del giorno con la proposta di modifica scaturita dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi, vorrei ricordare all’Aula, credendo di interpretare anche il sentimento di tutti i presenti, che il 4 ottobre è venuto a mancare Umberto Bernardini: Consigliere regionale dal 1985 al 1990. Ha svolto molti ruoli nelle istituzioni, è stato docente di filosofia morale all’Università di Urbino, Consigliere comunale, fin da giovane, nel Comune di Urbino dove ha anche svolto il ruolo di Assessore, è stato Presidente della Provincia di Pesaro Urbino, Sindaco del piccolo Comune di Montegrimano.

Ho avuto modo di conoscerlo personalmente, una persona di grande spessore culturale con un grande senso delle istituzioni, lo dico perché la retorica non mi appartiene nemmeno nei momenti in cui qualche volta se ne è inclini, era un uomo, come dire, tutto d’un pezzo, anche difficile da trattare, se volete, anche rigido, un uomo che faceva tutto sulla base di convincimenti culturali che avevano, secondo me, un grande profilo. Per questo è da ricordare come una delle persone che nelle istituzioni ed in politica ha dato lustro agli incarichi che ha ricoperto.

In questa occasione, invito l’Aula a rispettare un minuto di silenzio per ricordarlo e credendo di interpretare il sentimento di voi tutti, rivolgo, lo faccio volentieri, i sentimenti di cordoglio alla sua famiglia.

*(L’Assemblea legislativa osserva un minuto di silenzio)*

### **Sull’ordine del giorno**

PRESIDENTE. Comunico all’Aula quello che è stato concordato nella Conferenza dei Presidenti dei Gruppi sull’andamento dei lavori della mattinata, si è deciso di soprassedere alla trattazione dei punti 1 e 2, cioè interrogazioni ed interpellanze, e di partire con la trattazione dell’atto relativo al Programma triennale dei Trasporti i cui relatori sono i Consiglieri Giancarli e Silvetti.

Rispetto al punto 3 concernente l'intesa tra la Regione Umbria e la Regione Marche, per quanto riguarda il riordino dell'Istituto Zooprofilattico umbro-marchigiano, ho chiesto personalmente di rinviarlo alla prossima seduta in quanto mi hanno informato dalla Regione Umbria che l'atto è andato in Commissione questa settimana, sapete che deve essere approvato, per poter essere efficace, lo stesso testo da entrambe le Assemblee legislative, il testo di cui noi siamo in possesso ha avuto delle modifiche, propongo di rinviarlo e di aspettare il testo che verrà approvato dall'Assemblea legislativa dell'Umbria e poi valutarlo, quindi, il punto 3 lo rinviemo.

Abbiamo proposto di iscrivere la proposta di deliberazione n. 30, ci cui alle comunicazioni precedenti, relativa al referendum per l'unificazione di Marotta di Fano con il Comune di Mondolfo, i cui relatori sono i Consiglieri Traversini e Romagnoli, di proseguire con il punto 4 e, su richiesta del relatore di maggioranza, di rinviare il punto n. 5, continuare poi come da ordine del giorno.

Se non ci sono obiezioni direi che questo può essere l'ordine dei lavori, ci sono richieste di intervento?

### **Comunicazione ai sensi dell'art. 35, VI comma, del R.I.**

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marangoni.

Enzo MARANGONI. Volevo informarla che ho otto interrogazioni a risposta scritta, la più vecchia risale a due anni fa, siccome l'articolo 113 del nostro Regolamento, al comma 1, dice che alle interrogazioni a risposta scritta si dà risposta entro 20 giorni, mi appello a lei Presidente, che so sensibile alle prerogative ed ai diritti dei Consiglieri, affinché si rivolga agli Assessori perchè diano risposte nei tempi previsti dal Regolamento.

PRESIDENTE. Lei non lamenta la non iscrizione per la trattazione delle interrogazioni, ma il fatto che non sia stata data risposta. Su questo ne convengo, lei ha perfettamente ragione, e su questo invito gli Assessori ..., posso capire che per i lavori dell'Aula siamo spesso costretti a restringere i tempi di trattazione delle interrogazioni, quando addirittura a rinviarle, però gli Assessorati sono pregati di dare le risposte rispettando i termini, per lo meno la prerogativa della risposta ad un atto ispettivo di un Consigliere, poco importa se di maggioranza o di minoranza, anzi nulla incide.

Sollecito gli Assessori, nel caso in specie e sull'interrogazione specifica a cui faceva riferimento il Consigliere Marangoni, a dare la risposta nei tempi del Regolamento. Ha chiesto qualcun altro di intervenire?

### **Sull'ordine del giorno**

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bucciarelli.

Raffaele BUCCIARELLI. Non ho ben capito, Presidente, se ha intenzione di proporre al Consiglio regionale l'iscrizione e la discussione del punto relativo al Programma triennale dei trasporti che non era all'ordine del giorno, ancorché decise dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi o meno, perchè io credo che sia il Consiglio che debba decidere la modifica dell'ordine del giorno.

Questo vale, ovviamente, anche per l'altro punto che non è iscritto.

Noi siamo stati chiamati a discutere un ordine del giorno preciso ed oggi ci si dice: "guardate non discutiamo questo, ma discutiamo, per problemi e motivi di cui parleremo dopo, altri argomenti". Penso che su questo il Consiglio debba pronunciarsi.

PRESIDENTE. Per rispondere al Consigliere Bucciarelli: è evidente che non vengano meno mai, rispetto alle proposte che io faccio, le prerogative del Consiglio, laddove non ci sia un consenso unanime dello stes-

so. Il lavoro della Conferenza dei Presidenti dei Gruppi serve a questo, a cercare di dirimere, come dire, alcune esigenze, alcune richieste, eccetera.

Io vengo in Aula e, come abbiamo sempre fatto in questi anni, se c'è la disponibilità dell'intero Consiglio, che si può arguire anche da un silenzio che, diciamo così, è approvativo, bene, altrimenti su ogni punto è evidente che per poterlo iscrivere siamo costretti..., ho già capito che per quanto riguardo il Programma triennale il Consigliere Bucciarelli non sia d'accordo all'iscrizione immediata, è chiaro che su questo punto ed anche su altri, ma credo che sia questo il vero punto, possiamo, se siete d'accordo, votare.

Ogni modifica ha una sua storia, se su questa c'è una richiesta di non iscrizione immediata votiamo, se c'è la richiesta sulle altre, votiamo anche le altre, mi pare di aver capito che la richiesta era esplicitamente su questa.

Ha la parola il Consigliere Natali.

Giulio NATALI. Presidente io ribadisco quanto già richiesto nella Conferenza dei Capigruppo, cioè l'anticipo della mozione n. 549 a firma dei Consiglieri Romagnoli, Silveti, Acquaroli e del sottoscritto, relativa all'incompatibilità dell'incarico del Direttore generale dell'Asur. Io ho chiesto che venga anticipata prima del punto 4 all'ordine del giorno, che riguarda, come tutti sapete, la disciplina del controllo sugli atti del servizio sanitario regionale ed altro.

Ritengo che prima di discutere le proposte di legge regionali nn. 354 e 359, sono al punto 4, sarebbe necessario che il Consiglio si esprimesse su quella mozione, anche perché, e ripeto quello che ho detto in Conferenza dei Capigruppo, non ci si dica che su queste due proposte di legge non c'è stata la partecipazione attuosa, si dice per chi svolge una determinata professione, dell'eventualmente dichiarato incompatibile, Direttore generale dell'Asur.

Noi non siamo un tribunale, è chiaro ed evidente, non siamo noi, ma ritengo che il

Consiglio regionale ed i Consiglieri debbano prendere una posizione su queste cose. Io chiedo questo.

PRESIDENTE. Votiamo la richiesta del Consigliere Natali di anticipare la mozione n. 549, che è al punto 16, prima del punto 4, prima della proposta di legge n. 354.

Alla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi avevamo ipotizzato di iscrivere al punto 2 bis il Programma triennale dei trasporti, al 2 ter l'indizione del referendum, quindi, al 2 quater la mozione, se rimane lo stesso ordine del giorno, altrimenti sale di conseguenza, è chiaro il concetto?

Pongo in votazione, per appello nominale chiesto a nome dei Consiglieri Natali, Acquaroli, Foschi, la richiesta di anticipazione della mozione n. 549.

Favorevoli: Acquaroli, Bellabarba, Binci, Bucciarelli, Bugaro, Carloni, Ciriaci, D'Anna, Foschi, Marangoni, Marinelli, Massi, Natali, Perazzoli, Romagnoli, Silveti, Traversini, Zaffini, Zinni.

Contrari: Badiali, Canzian, Comi, Donati, Giancarli, Mezzolani, Ricci, Solazzi.

Astenuti: Cardogna.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

PRESIDENTE. La proposta di anticipare al punto 2 quater la mozione n. 549 è approvata.

Adesso c'è la proposta del Consigliere Bucciarelli. In questo caso non è la proposta del Consigliere Bucciarelli che viene votata, ma la proposta del Presidente di iscrivere la proposta di atto amministrativo n. 66 che, per poter essere iscritta, ha bisogno di una deliberazione del Consiglio a maggioranza di due terzi dei votanti.

Ha la parola il Consigliere Eusebi.

Paolo EUSEBI. Io mi permetto di ...

PRESIDENTE. Se ci fosse un po' più di ordine in sala probabilmente si capirebbe anche cosa stiamo votando.

Ho la sensazione che qualcuno non l'abbia capito, lo dico così, *en passant*, prego Consigliere Eusebi.

Paolo EUSEBI. Presidente, faccio mia la sua sensazione, chiedo che l'Assessore o il Presidente della Commissione ci spieghi bene perché c'è questa urgenza, la cosa mi sembra che non sia chiara.

*(Interrompe l'Assessore Viventi)*

PRESIDENTE. Assessore se vuole parlare deve chiedere la parola. Assessore vuole intervenire? Non è cambiato il Regolamento, prego. Ho la sensazione che viviamo nel caos e produciamo danni!

Ha la parola l'Assessore Viventi.

Luigi VIVENTI. Lei ha ragione, la ringrazio e chiedo scusa per questa mia mancanza istintiva di rispetto delle regole, vorrei dire al Consigliere Eusebi che l'urgenza è data dal fatto che noi entro il 25 ottobre dobbiamo portare a Roma il Piano Trasporti se no perdiamo il 10% del contributo nazionale che significa undicimilioni di euro.

PRESIDENTE. Va bene, anche in considerazione che quanto riferisce l'Assessore, al di là dei Gruppi di appartenenza, sia una cosa da non sottovalutare, metto in votazione la proposta di iscrivere il Piano triennale al punto 2 bis che, ripeto, per essere approvata ha bisogno del voto dei due terzi, non dei Consiglieri assegnati, ma dei Consiglieri votanti. Dichiaro aperta la votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva a maggioranza qualificata dei due terzi dei votanti)*

PRESIDENTE. Credo di poter sottolineare che c'è stato un voto di grande responsabilità da parte di tutto il Consiglio.

L'altro punto è quello sull'unificazione, non so se c'è una richiesta uguale oppure può passare ..., anche qui l'urgenza è determinata dal fatto che ci sono dei tempi piuttosto

stretti, se non ci sono obiezioni, la diamo per iscritta, altrimenti votiamo, ma non mi pare di aver ...

Ha la parola la Consigliera Foschi.

Elisabetta FOSCHI. Vorrei dire che posso capire l'urgenza fino ad un certo punto, perché questo era un argomento che ieri non figurava nell'ordine del giorno della I Commissione che poi è stato licenziato fuori sacco. Ancora oggi non siamo nella possibilità, nella condizione, di leggere la proposta perché non è ancora disponibile, capisco i tempi, però vorrei che questa Assise fosse messa in condizione di lavorare regolarmente, abbiamo un ordine del giorno lunghissimo con proposte di legge importanti, questa mi pare più che un'urgenza, una forzatura dettata da altro.

PRESIDENTE. Se è una forzatura questa, pensiamo a quella del Programma dei trasporti! Ha la parola il Consigliere Traversini.

Gino TRAVERSINI. Per spiegare all'Aula che in realtà c'è una vera e propria urgenza.

La settimana scorsa, l'ultimo Consiglio, abbiamo approvato l'indizione del referendum di due fusioni, dicendo che i tempi erano stretti per arrivare alla conclusione. Su questo caso l'urgenza è maggiore, se oggi riusciamo ad approvare l'atto dell'indizione del referendum, probabilmente prima della fine dell'anno si riuscirà a fare il referendum, perché c'è bisogno di cinquanta giorni. Questo significherebbe permettere ai cittadini di potersi esprimere e non creare problemi per le prossime elezioni. Tutto qui.

PRESIDENTE. Grazie Consigliere Traversini, mi pare che la Consigliera Foschi ponga una questione pregiudiziale, quindi, sono costretto, in questo caso, come nel precedente, a metterla ai voti.

Si vota la mia proposta, anche in questo caso la discussione sarà brevissima e non sottrarrà tempo ai lavori.

La mia proposta è di iscrivere al punto 2 ter la proposta di deliberazione relativa al referendum, dichiaro aperta la votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva a maggioranza qualificata dei due terzi dei votanti)*

**Proposta di atto amministrativo n. 66**  
ad iniziativa della Giunta regionale  
**“Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2013/2015. Legge regionale 22 aprile 2013, n. 6, articolo 2”**

*(Discussione e votazione)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 66 ad iniziativa della Giunta regionale. Ha la parola il relatore di maggioranza Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Debbo illustrare il Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ma non voglio parlare, almeno all'inizio, né di gomma, né di ferro, voglio parlare di persone, perché i passeggeri trasportati ogni anno nelle Marche sono oltre 52 milioni su gomma ed oltre 10 milioni su ferro.

Parliamo di questi dati significativi, parliamo di 50 milioni di introiti che queste persone pagano per viaggiare sui mezzi pubblici, 50 milioni fra gomma e ferro, precisamente 34 e 16.

Parliamo di una spesa pubblica di 125 milioni di euro, parliamo di decine di aziende di trasporto, per quello che riguarda la gomma, raggruppate in cinque società consortili per i servizi extra urbani. 1700 sono le persone che lavorano nel settore della gomma, 1400 circa sono gli autobus, come pure numerosi sono i convogli, le locomotive e così via.

I chilometri percorsi sono oltre 50 milioni, rispetto a questo dato la legge di stabilità 2013, ovvero la legge 24 dicembre 2012, n. 228, articolo 1, comma 301, voglio essere preciso su questo, ha istituito a decorrere

dal 2013 il fondo unico nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ed anche ferroviario nelle Regioni a statuto ordinario.

Alla composizione del fondo concorrono le risorse derivanti dalla compartecipazione all'accisa sul gasolio per autotrazione, quella sulla benzina, le risorse introdotte con la legge finanziaria per l'anno 2008, nonché le risorse per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale.

Per l'anno 2013 la dotazione finanziaria complessiva del fondo è di 4 miliardi 929 milioni di euro, la ripartizione ministeriale assegna alle Marche, per l'anno 2013, la quota di 107 milioni, pari al 2,18 del totale. L'istituzione del fondo nazionale ha fatto emergere, parto da qui perché questo è il punto su cui dobbiamo intervenire, su cui si sta intervenendo, su cui occorre un'azione decisa nei confronti sia della Conferenza delle Regioni che del Governo del Paese, la forte disparità di assegnazione dei fondi alla Regione Marche rispetto alle altre. Ciò si evince facilmente rapportando per ciascuna Regione la dotazione finanziaria alla popolazione residente, ripartendo le quote del fondo attribuite alle singole Regioni per la popolazione residente e si evidenzia che alle Marche per il 2013 vengono riconosciuti circa 68 euro per abitante, siamo, quindi, all'ultimo posto in graduatoria.

Mi fermo qui, potrei continuare, ma siamo all'ultimo posto in graduatoria, su questo ci sono state, lo dirà poi l'Assessore Viventi, un'azione della Giunta, un'azione del Presidente, dell'Assessore. Noi come Commissione, rispetto a questo programma, abbiamo sviluppato una notevole partecipazione, serrato è stato il confronto con le istituzioni locali, con le aziende, con le associazioni delle aziende, con le organizzazioni dei lavoratori, quindi le organizzazioni sindacali, con le associazioni dei consumatori, abbiamo sviluppato una notevole partecipazione, abbiamo fatto anche un incontro con i parlamentari marchigiani, erano presenti parlamentari del PdL, del PD, di Scelta Civica, di

SEL, c'è stata una partecipazione ricca, anche di parlamentari, ed in quell'incontro abbiamo posto al centro esclusivamente quest'aspetto. Ci siamo anche soffermati su alcuni tipi su cui adesso qui, per brevità, non mi soffermo, ma al centro c'è stato questo aspetto: le Marche sono all'ultimo posto in graduatoria rispetto al fondo unico nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

C'è questo fronte aperto di collaborazione con i parlamentari marchigiani, ma c'è un altro aspetto che deve essere vissuto intensamente all'interno della Conferenza delle Regioni perché non è ..., e poi guardate non è che noi siamo all'ultimo posto, ma la forbice è stretta, la forbice è larga, chi sta al primo posto, ed è la Basilicata, prende circa il doppio di quello che prende le Marche.

Questa è una situazione che volevo sottolineare all'Aula.

L'altra è che noi come Commissione, ho usato questa parola, la ripeto in Aula, abbiamo fatto un'approvazione formale, ma anche, l'ho definita, dinamica perché è aperta verso due momenti. Il primo momento è che noi siamo in presenza di un Programma, un Programma che per quanto fatto bene, dal mio punto di vista, è anche un fatto burocratico, un programma è fatto per quegli adempimenti a cui faceva riferimento l'Assessore quando motivava la ragione dell'iscrizione, sta dentro norme strette, precise, puntuali, noi, invece, dobbiamo non perdere di vista il Piano, quindi approvazione dinamica verso il Piano del trasporto pubblico locale, perché il Piano ci porta verso quell'obiettivo che rafforza un'integrazione fra trasporto urbano ed extraurbano, fra gomma e ferrovia. Adesso sulla ferrovia non voglio dire molte cose, credo, però, che nel Piano, quindi nei fatti, visti anche gli interventi che sono stati fatti in molte stazioni, in molte linee ferroviarie, penso all'elettificazione dell'Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto, penso alle fermate fatte a sud ed a nord di Ancona e alla Orte-Falconara, penso, quindi, al si-

stema di trasporto rapido di massa, ognuno poi lo definisce come vuole, all'uso intensivo anche del treno utilizzando la rete ferroviaria regionale su tutte queste tratte: Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto, Porto Sant'Elpidio, Civitanova Marche, Macerata, Pesaro, Fano, Osimo, Jesi, Senigallia, Ancona, conoscete il territorio marchigiano come me, è possibile, da questo punto di vista, giungere verso questi obiettivi.

Integrazione, uso della ferrovia, gli altri obiettivi sono: riequilibrio territoriale del servizio fra costa e zone interne, la riduzione delle linee in sovrapposizione, una politica tariffaria integrata con tariffa unica per tutti i vettori, una sempre maggiore attenzione alla qualità ambientale, quindi, un trasporto pubblico che deve essere sempre più efficiente, capace di catturare sempre maggiori quote di mobilità e di persone che utilizzano il mezzo privato.

Parlavo all'inizio di milioni di persone che utilizzano il mezzo pubblico, ma sono ancora molte quelle che utilizzano il mezzo privato, quindi, il Piano deve avere anche questo obiettivo.

L'altro obiettivo dinamico, non vedo l'Assessore Marcolini, è verso il bilancio regionale. Obiettivo dinamico verso il bilancio regionale significa costruire e reperire quelle risorse che ci consentono di raggiungere gli obiettivi a cui ora facevo riferimento ed altri obiettivi che noi, come Commissione consiliare, abbiamo indicato. Sono quelli delle produzioni chilometriche che potranno essere integrate ad opera degli enti locali e da, sottolineo, servizi analoghi, connessi alla mobilità, alla possibilità di modificare i valori delle percorrenze e dei corrispettivi finanziari chilometrici, la sottolineatura del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, 11 marzo 2013, relativa al progressivo incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi ed una offerta operativa più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico. Oggi al primo posto tra rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi c'è la città di Ancona con il servizio urbano.

Accanto a questi obiettivi, non in ordine di priorità, noi riteniamo che si debba dare valore alla clausola sociale, sono i posti di lavoro e le garanzie per i posti di lavoro, parlo di valore rispetto anche a quelle che sono le leggi, le norme sui mercati e sulla concorrenza.

Nel merito mi sento di dire che rispetto alla proposta iniziale - grazie anche ad un rapporto stretto di collaborazione, Commissione consiliare e componenti a cui facevo riferimento, sindacati, organizzazioni imprenditoriali, associazioni dei consumatori, mondo delle istituzioni complessivamente inteso - penso non soltanto ai Comuni, ma anche alle Province che tra l'altro hanno fatto, è presente anche nei pareri del Cal e del Crel e poi dirò, una nota specifica rispetto a quella che è l'Iva e, quindi, ai ripetuti tagli, dicono loro, ed è un dato di fatto, del fondo di riequilibrio delle Province. Questa richiesta tiene conto da un lato di una deliberazione della Giunta regionale del 2008 e dall'altro dei tagli dello Stato rispetto alla riduzione dell'Iva che non è più corrisposta dallo Stato, ma su questi aspetti che sono finanziari, ma sono anche tecnici, penso che il Servizio e l'Assessorato sapranno costruire atti che daranno certezze. Ho fatto presente, poi dirò al Presidente, questa sottolineatura nel parere del Cal e credo ci sia anche in quello del Crel, una nota specifica ma, ripeto, non voglio sottrarre tempo all'Aula, perché sono atti che hanno valore tecnico finanziario e che sicuramente i Servizi e l'Assessorato sapranno costruire in un rapporto di collaborazione con le istituzioni e con le aziende marchigiane.

Rispetto alla proposta iniziale, per questo rapporto della Commissione e per un rapporto stretto di collaborazione, non soltanto con i soggetti che operano nel territorio, ma anche fra Giunta e Consiglio, è stato possibile reperire ulteriori risorse che hanno portato di fatto all'azzeramento di quelle che erano le misure di riduzione della produzione chilometrica e, accanto a questo, mantenere anche una premialità per una fase di

riequilibrio per alcune città della nostra Regione, soprattutto per quello che è il trasporto urbano. Queste città che hanno avuto una premialità sono sette, e poi per precisione voglio anche leggerle.

Noi sottolineiamo nell'approvazione il valore di questo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che accanto alla necessità dell'azione politica, del riequilibrio del fondo unico, di fatto inserisce alcuni criteri che privilegiano l'efficienza, l'efficacia, il rapporto costi e ricavi. Ad esempio un'applicazione coerente di questi criteri relativi anche al necessario incremento del rapporto tra ricavi e costi operativi, porterà all'eliminazione di ogni riduzione di risorse nelle realtà dove notevoli sono i ricavi da traffico.

Anche quello che è il tasso di utilizzazione dell'offerta su base regionale, che misura il grado di efficienza rispetto anche al soddisfacimento della domanda, tra l'altro in termini di incremento è, uno degli obiettivi del 2,5% dei passeggeri trasportati, il raggiungimento di un livello minimo di incremento delle performance economiche finanziarie pari ad un 35% in più del rapporto ricavi tra traffico e costi operativi.

Abbiamo anche indicato, ripeto, oltre all'azzeramento dei tagli chilometrici anche altre condizioni che consentiranno di organizzare in maniera dinamica, efficiente, quelli che sono non soltanto i servizi del trasporto pubblico locale, ma anche quelli analoghi connessi alla mobilità, potrei parlare dai parcheggi ai bus scuola, di altri servizi o di servizi in zone particolari, come quelle di montagna, che verranno esercitati.

Facevo riferimento a quelle che sono le maggiori produzioni chilometriche riconosciute in questo programma che in direzione di un riequilibrio toccano sette città: Senigallia, Osimo, San Benedetto del Tronto, Fermo, Camerino, Pesaro e Fano, anche questo mi sembra un dato altrettanto significativo.

Vi sono anche altri aspetti che il Piano contiene, ma essenzialmente i due momenti a cui facevo riferimento vanno in direzione

di una visione di crescita continua, di attenzione continua dal punto di vista programmatico, dal punto di vista pianificatorio, dal punto di vista organizzativo, con l'ottica del recupero di quella che è una spesa maggiore necessaria, per quella che è anche l'uniformità e, quindi, l'incremento dei corrispettivi anche chilometrici.

Noi dobbiamo non perdere di vista il sistema, e il sistema funziona se c'è un'attenzione complessiva a quello che è il servizio di trasporto pubblico locale, ma anche a quello che è il funzionamento dal punto di vista aziendale, se c'è un anello della catena che non va bene, di fatto poi ne risente l'intero sistema.

Da questo punto di vista dobbiamo fare in modo che ci sia un'attenzione forte rispetto ai Piani della mobilità, alla gestione delle aziende, alla produzione chilometrica e a quella che è una scelta culturale di trasferimento di quote di mobilità dal mezzo privato a quello pubblico.

I due pareri a cui facevo riferimento, anzi tre, c'è un parere favorevole della II Commissione, i colleghi sono in Aula poi diranno loro, avranno sicuramente delle cose da dire, il parere del Consiglio regionale dell'economia e del lavoro è favorevole, ma pone alcune condizioni, quello a cui facevo riferimento poc'anzi, che i corrispettivi per i servizi extraurbani vengano aumentati in considerazione di quanto espresso al fine di annullare il taglio alle risorse che in questi anni c'è stato, la trasformazione dei servizi urbani in extraurbani per i Comuni sotto i 30.000 abitanti, qui c'è stata un'organizzazione diversa. Il Piano locale per il trasporto urbano può essere fatto, ma questa è una scelta non di questo programma, ma della legge n. 6 per i Comuni sopra i 30.000 abitanti, con due eccezioni Camerino ed Urbino perché sono sedi universitarie, comunque il parere è stato distribuito, non voglio e non devo illustrarlo perché potete leggerlo e prenderne visione direttamente.

Dicevo del parere favorevole ad alcune condizioni, come favorevole è il parere a

condizione che viene espresso dal Consiglio delle autonomie locali, anche qui, si insiste, come dicevo prima, sul recupero dell'Iva, ma ho cercato, per quanto è nel mio pensiero, di dare una risposta, ci sono anche alcune raccomandazioni: la garanzia di continuità contrattuale ai lavoratori in servizio; l'individuazione di risorse da finalizzare al rinnovo dei parchi macchine del trasporto pubblico locale; il potenziamento delle aree interne più disagiate della regione, le cosiddette aree deboli; un intervento di modifica dei criteri di riparto nazionale.

Come potete vedere questi pareri, ed anche questo, devo dire, sono in sintonia con la filosofia che costruisce questo programma.

Io mi fermerei qui, penso che non soltanto oggi ci debba essere un approfondimento, gli obiettivi di cui parlavo all'inizio sono molto ambiziosi e questi richiedono sicuramente ulteriori atti, ulteriori approfondimenti, ulteriori momenti di partecipazione, di confronto, di scelte. Credo che questa del trasporto pubblico locale sia una grande componente per la crescita armonica sostenibile delle Marche ed anche per la costruzione delle città intelligenti. Dobbiamo fare in modo che si agisca con coerenza, con determinazione, con quel dinamismo necessario. La situazione è stata, a volte, difficile anche per noi, perché i tempi sono stati stretti, ma non abbiamo voluto sacrificare il confronto con i soggetti del territorio, non abbiamo voluto ridurre gli spazi democratici, e accanto al non ridurre gli spazi democratici abbiamo potuto modificare, costruire, migliorare lo stesso Programma.

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

Comunico che alla fine di questo intervento chiudo le iscrizioni a parlare.

Daniele SILVETTI. Grazie Presidente.

Mi associo alla valutazione che ha fatto il Presidente della IV Commissione, relatore di maggioranza, del grande lavoro che la IV

Commissione ha svolto in questi mesi. Un lavoro di approfondimento, un lavoro molto responsabile, che a volte ha anche superato, non dico le proprie competenze, ma proprio il ruolo politico, perché la Commissione si è fatta protagonista di un lavoro di coesione politica, non solo fra partiti e fra parti, ma sostanzialmente fra rappresentanti istituzionali.

Va dato merito al lavoro della Commissione e all'intuizione del Presidente di questa sintesi e di questa possibilità di confronto, un confronto che fin dai primi minuti è stato difficile, teso. Ce lo hanno dimostrato gli interventi ripetuti delle associazioni di categoria, ce lo hanno ribadito le aziende e ce lo hanno sottolineato i sindacati a più riprese.

Perché questa attenzione particolare? Perché era sotto gli occhi di tutti che questo atto amministrativo, figlio di una legislazione nazionale, per questa Regione costituiva e può costituire una grande opportunità, un'opportunità che permette a questa Regione di girare pagina, di cambiare alcune questioni che l'hanno vista relegata all'ultimo posto.

E' sempre brutto far parte di classifiche dove sistematicamente si è relegati all'ultimo posto. Questo vale in ogni campo e in ogni contesto. Eravamo ultimi perché questa Regione aveva perso troppe volte a braccio di ferro.

In questi ultimi venti anni la quota procapite del fondo – ha fatto bene a ricordarlo il relatore di maggioranza – prevedeva lo 0,068 per una Regione che vantava, non solo a parole, uno dei migliori servizi di trasporto in questo Paese. Stride come dato, sembra una contraddizione in termini, ma è assolutamente vero e certificato che questa Regione per anni ha beneficiato del minor fondo previsto per il trasporto pubblico.

Oggi sarebbe antistorico e inutile andare a ripercorrere e rilevare sistematicamente e anche strumentalmente - la politica è anche questo - quali sono le responsabilità. Quello è un dato certificato.

La grande opportunità dove stava? Nel fatto che la nuova legislazione ci dava la possibilità di abbandonare e di accantonare il dato storico e di misurarci con un progetto che doveva essere e porsi all'interno di criteri nuovi, di criteri che la legislazione nazionale ci dava. Criteri, come giustamente ha enunciato il Consigliere Giancarli, che dovevano tenere bene a mente il progressivo incremento del rapporto tra ricavo del traffico e costi operativi, la progressiva riduzione dei servizi offerti laddove in realtà risultavano essere in eccesso, tutta una serie di criteri oggettivi che dovevano essere correlati con una fotografia fedele del territorio, con quella che doveva essere una valutazione armoniosa del territorio, ma comunque realistica.

E' chiaro che questo atto amministrativo per essere efficace, dal mio punto di vista, non poteva prescindere da una seria e autentica politica di programmazione. Azzerrato il passato avevamo la possibilità di guardare al futuro, magari vedendoci salire in questa classifica, che non è una classifica effimera, ma parla di numeri, di economia, di finanziamenti, di fondi, di possibilità per noi di fare politica in modo reale e concreto sul territorio. Parlava di dare una possibilità a questa Regione a fronte di una programmazione che, in realtà, in questo Piano non vedo. Programmazione voleva dire sostanzialmente una parola: politica.

Ha fatto bene a iniziare il discorso parlando di cittadini. Se il cittadino è al centro della nostra attività politica, è al centro delle nostre iniziative, allora facciamo un servizio al cittadino. Se parliamo di politica non possiamo trascurare l'efficienza, la competitività, ma dobbiamo non perdere di vista la solidarietà, la socialità e, quindi, il lavoro.

Se partiamo da questi presupposti riusciamo a fare politica, a dare una programmazione, a dare un'anima a questo Piano. Se invece ci facciamo prendere la mano da termini, da scadenze che ci sono, è inutile negarcelo ..., i trentatré voti, l'unanimità dell'Aula, hanno dato la possibilità di iscrive-

re urgentemente questo atto, dimostrano che c'è senso di responsabilità, ma che c'è anche la forte consapevolezza che alcune prerogative di questo Piano sono state, non voglio dire tradite, ma disattese, accantonate per un momento.

Questo spiega una qualche retromarcia, laddove si vede come vittoria, come punto acquisito, il fatto che ci sia stata la cancellazione del ridimensionamento chilometrico. Il fatto che si sia ritrovata qualche risorsa in più, è sicuramente un fatto positivo, ma ha visto sostanzialmente la passività di questo Piano, non è stata messa qualche risorsa in più su un Piano, dove si è modulato, dove si è fatta programmazione, si è cercato di dare qualche risorsa in più laddove si doveva calmierare un tessuto sociale, un territorio che era in forte fermento, che era fortemente contrariato.

Ribadisco, tutti gli autorevoli attori: sindacati, associazioni di categoria, aziende, erano sul piede di guerra, avevano minacciato scioperi, agitazioni sindacali, rivendicavano un loro ruolo che non era stato rispettato nel momento della stesura del Piano.

Quando vediamo che un Piano viene ritoccato per cercare di renderlo il più neutro possibile, viene stralciato il punto 7, quello relativo alle procedure di affidamento dei servizi, si è detto "ne riparleremo, lo rimandiamo a data da destinarsi", quando rileviamo all'ultima stesura che è un Piano dove è assente il progetto organizzativo della rete, quando manca l'anima che vi dicevo prima, quel comune intendimento politico attraverso il quale ci prefiggevamo di riorganizzare e rendere più competitivo, efficiente e più rispondente alle esigenze del territorio, è inevitabile che faccia una considerazione dimessa di un Piano che si doveva e deve essere votato. Sarebbe delittuoso perdere dei finanziamenti, ma è anche vero che va assolutamente rilevato ed apprezzato l'intervento cosiddetto dinamico.

In questa legislatura ho imparato molte cose e in Commissione ne ho imparate sicuramente tante, la capacità e la competen-

za al servizio della politica danno sicuramente dei risultati.

Lo sforzo di questa approvazione, cosiddetta dinamica, in realtà ha dimostrato una capacità plastica di dare all'Assemblea un atto che doveva essere votato e approvato, sostanzialmente non cancella le grosse lacune che questo atto amministrativo ha, ma ed evidenzia una volta di più che la programmazione non contraddistingue questa legislatura.

La programmazione a lungo termine, l'approfondimento, un'idea di massima di quella che è la Regione del 2020, spero che questo non rimanga uno slogan e non rimanga soltanto l'idea, perché le grandi idee hanno bisogno di forti azioni.

Questo atto amministrativo, dove siamo stati un po' tutti tirati per la giacchetta, perché dovevamo rispettare il termine del 26 ottobre, ha procurato un'accelerazione inevitabile, ma purtroppo ha comportato in modo inevitabile anche la rinuncia a far politica.

Questo è, secondo me, l'aspetto debole, carente di un atto amministrativo che io definirei inevitabile, ma che comunque dovrà conoscere un secondo tempo, perché se vogliamo veramente dare una prospettiva a questa Regione non possiamo prescindere dal suo sistema nervoso.

L'abbiamo detto più volte, il Piano dei trasporti risponde innanzitutto a un'esigenza sociale, ad un'esigenza imprenditoriale, alla necessità di un servizio che se funziona ci dà ancor di più la definizione di cos'è una democrazia. Se lo rendiamo precario non facciamo un buon servizio alla democrazia di questa Regione.

Per questo dico che questo è un atto amministrativo assolutamente precario e per questo non potremo votarlo in modo favorevole.

Auspichiamo quanto prima un confronto – questo sì che dovrà essere fatto *ab origine* con le parti sociali – per cercare di mettere mano ad una pianta organizzativa del trasporto pubblico degno di questo nome.

### **Presidenza del Vicepresidente Giacomo Bugaro**

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Ricci.

Mirco RICCI. Anch'io mi associo ai ringraziamenti, non di maniera, alla Commissione, al Presidente Giancarli, al suo team, è stata una discussione lunga, tutti si sono impegnati a fondo, anche perché il trasporto pubblico locale ed extraurbano, su gomma, su ferro, rappresenta il secondo pilastro della programmazione della Regione.

Sanità e trasporti sono quasi tutto l'impegno finanziario di bilancio che hanno le Regioni, sono i servizi più rilevanti con i quali hanno a che fare le Regioni, quindi, si arriva con un'accelerazione in Consiglio perché sono materie che vanno approfondite, che vanno costruite con dovizia d'impegno e di conoscenza.

Ho colto nelle relazioni dei Consiglieri Giancarli e Silvetti la portata e la conoscenza del sistema dei trasporti, ma questo atto, in realtà, fissa le risorse e i principi per il sistema dei trasporti e per andare alle gare. E' evidente che manca un pezzo, il più importante, quello che dovrebbe essere nel mezzo tra l'atto di oggi e le gare che dovranno essere fatte entro la fine dell'anno. Manca il tema del riassetto vero, il sistema di rete di servizio di questa Regione, che dovrà tornare in Commissione e in quest'Aula.

Il relatore Giancarli nella sua relazione fa capire che conosce bene il sistema, era Presidente della Provincia e, quindi, ha visto partire la riforma del trasporto pubblico in Italia. In realtà il trasporto pubblico è dentro un percorso di riforma che non si è mai interrotto.

Il primo elemento di discontinuità: abbiamo scardinato nel 1992-1993 il tema delle concessioni. Vi ricordate quando il trasporto pubblico era fatto attraverso le concessioni? Forse il Consigliere Silvetti non si ricorda, ma era così, il trasporto pubblico erano concessioni di servizio alle imprese. Siamo passati dalle concessioni alle gare.

Abbiamo colto nel trasporto pubblico l'elemento fondamentale che a volte ci sfugge, ma che oggi è stato rilevato anche dagli interventi, cioè un servizio sociale che per il 65% costa alla spesa pubblica e il resto sono ricavi.

Questi temi, dalle concessioni alle gare, l'efficientamento e la qualità del servizio legato al tema del costo pubblico e del costo da biglietti, sono temi che ancora fino in fondo non si sono risolti. Credo che il trasporto pubblico nelle Marche, come altrove, sia stato migliorato, riqualificato, efficientato. Bisogna dar atto che le aziende hanno fatto un ottimo lavoro in questo senso, ma il tema vero di una riforma non completata c'è.

Credo che continuare a lavorare per fare ulteriori economie, continuare a lavorare per razionalizzare il trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro, sia urbano che extraurbano, tende a quello che l'Assessore con una provocazione diceva, ma in realtà è uno schema corretto, quello di puntare, tra qualche anno, a dire che nelle Marche avremo, vista la massa critica delle Marche, 1 milione e 100 mila abitanti, seppur duecento Comuni, un unico bacino di traffico, un'unica azienda, un'unica gara, è una tendenza estrema alla quale bisogna puntare, è un elemento che ci fa capire che il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano vive una continua riforma, perché è un servizio che, come tanti altri, sempre più ha risorse in diminuzione.

Puntare all'efficientamento e dire ad alcune Province, per esempio, ad alcune aree delle Marche, che in tema di riduzione delle aziende è bene che si mettano in moto, che comincino su questo punto a lavorare, ad impegnarsi, vuol dire effettuare risparmi. Arrivare a dire che le corse vuote si sopprimono, che le aree ad utenze deboli non devono essere più un contentino a quel territorio o a quel Comune, ma devono essere superate, è da fare.

In realtà il tema centrale non è questo atto, ma quello che dovrà venire in Consiglio nel prossimo mese, se ci riusciamo, quello

sulla riforma e la verifica vera delle reti di servizi di trasporto pubblico in questa regione. Lo diceva anche il Consigliere Silvetti nel suo intervento.

Non capisco per quale motivo, al di là delle posizioni, ci sia un voto contrario. In realtà questo Piano riesce a dire, anche attraverso un impegno della Giunta, che il servizio di produzione chilometrica rimane invariato. Noi diamo una mano, cioè andiamo verso un riassetto più profondo, più preciso, del sistema del servizio di trasporto pubblico a invarianza di produzione chilometrica.

Certo che c'è un altro tema fondamentale, che in Commissione aveva richiamato anche la Consigliera Bellabarba, il tema del riequilibrio, lo sappiamo bene, tra corrispettivi e chilometri, tra territori e territori, tra province e province, tra aree interne e aree montane. Lo sappiamo bene, sono state fatte battaglie politiche per anni, ma ancora questo famoso riequilibrio, che qualche volta è stato anche utilizzato per rivendicazioni territoriali, non è stato fino in fondo sistemato, ridefinito.

Un voto contrario mi sorprende, perché diamo a questa regione un programma, che attende un Piano definitivo dei trasporti entro la fine dell'anno e la Regione, nonostante la riduzione di risorse, nonostante il richiamo fatto dai Consiglieri Giancarli e Silvetti, cercherà con iniziative, del Presidente Spacca insieme ai Parlamentari, di sbloccare quella famosa questione che ci vede l'ultima Regione per trasferimenti dallo Stato, ma una Regione che è riuscita a trovare risorse e a metterle a disposizione del servizio per i marchigiani. Mi sembra davvero singolare che si debba esprimere un voto contrario. capisco che non è un Piano definitivo, non completa il quadro del sistema dei trasporti, però penso che questo si doveva fare.

L'altro punto che è stato ricordato è che questo Paese, le Marche forse meno, alcune città delle Marche forse sono ancora più virtuose, usa poco il trasporto pubblico, molto poco, forse anche per una questione culturale. L'abbiamo detto mille volte, siamo

virtuosi per la raccolta differenziata, per cui il senso civico in quel settore cresce, ma continuiamo a non usare il mezzo pubblico. Le percentuali sono molto basse. Abbiamo alcune realtà, ad esempio Pesaro o Ancona o altre città, che sono riuscite a dare dei servizi agli studenti, piuttosto che ai lavoratori, per cui c'è stato un incremento dell'uso del mezzo pubblico.

Quello dei trasporti è un tema molto, molto complesso, lo ricordava il Presidente della Commissione Giancarli nella sua relazione. In questa fase ha molto a che fare anche con il tema posto dai sindacati, quello dell'occupazione, di cui ci siamo molto preoccupati. Ecco perché la richiesta fatta all'Assessore al bilancio Marcolini di evitare di determinare anche nel sistema dei trasporti un problema legato all'occupazione, e l'invito a recuperare risorse sia per la produzione chilometrica che per i corrispettivi, settore che non siamo riusciti a coprire.

La Giunta, invece, è riuscita a fare in modo che i vari territori potessero modificare o aumentare un po' i costi dei biglietti, quindi, abbiamo dato ristoro alle aziende autorizzandole a fare questo.

Alla fine mi pare si possa chiedere, sul tema del trasporto pubblico, uno sforzo in più ai gestori, si possa trovare anche la forma di costruire bandi e capitolati di gara nei quali non solo le premialità, ma anche ulteriori servizi vengano garantiti, è evidente che il sistema deve continuare a produrre economie e a razionalizzare il sistema stesso.

Questo atto lo votiamo convintamente, consapevoli che questa riforma, che il Presidente Giancarli definiva dinamica, è una riforma che non si è ancora del tutto completata.

Dobbiamo andare avanti, visti anche i numeri che indicava il Presidente Giancarli, perché questa Regione è in grado di garantire una mobilità pubblica di grande valore, nonostante ci siano percentuali d'uso molto basse, mi sembra 52 milioni di persone trasportate nei mezzi pubblici di questa regione.

Il mio gruppo vota convintamente questo atto.

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

**Massimo BINCI.** Voglio parlare di trasporti, perché finora si è parlato di risorse da mantenere per i trasporti, non si è parlato di due cose, dei servizi di cui i cittadini attualmente usufruiscono e dei servizi che i cittadini vogliono e si aspettano.

Sono contento che la questione economica...

**PRESIDENTE.** Scusi Consigliere, per una questione tecnica. Dopo di lei interverranno i Consiglieri Bucciarelli e Zinni, alla fine dell'intervento di Zinni si chiuderà il termine per la presentazione degli emendamenti. Prego Consigliere.

**Massimo BINCI.** Come dicevo è bene che si siano recuperate un po' di risorse perché effettivamente la quota pro-chilometri che viene assegnata alle Marche è in percentuale la più bassa d'Italia. Serve un'azione a livello nazionale per una perequazione dei costi standard.

Bene che si siano trovate un po' di risorse per restaurare quelle del precedente periodo di programmazione, per non mettere in difficoltà le imprese e permettere il mantenimento dell'occupazione del personale, visto che imprese e personale hanno un costo pro-capite chilometrico più basso in Italia, quindi, sono abbastanza efficientati.

Quello che invece voglio evidenziare non va nella direzione di criticare le imprese e i lavoratori, quanto la programmazione pubblica e il controllo della programmazione da parte degli enti pubblici.

Quando la programmazione era in mano alle Province c'era il fatto che l'ente politico era controllore e controllato, nel senso che a volte era proprietario di quote di aziende pubbliche e nei consigli di amministrazione aveva personale politico che, all'interno dei

consigli provinciali, bloccava le questioni di efficientamento perché aveva paura che a queste corrispondessero dei costi per le imprese di cui erano componenti dei consigli di amministrazione. C'era un circolo vizioso negativo della politica rispetto a questo. Ben venga, quindi, il superamento della programmazione provinciale per arrivare a una programmazione regionale. La gestione, comunque sia, avviene sempre per ambiti provinciali.

Questo per dire che finora i trasporti pubblici locali non funzionavano o per lo meno non erano il massimo dell'efficienza, e ancora ci sono le sovrapposizioni. Non è facile modificare i percorsi chilometrici su nuove tratte, modificare le tratte storiche perché si creano problemi di adeguamento alle imprese, ci sono problemi infrastrutturali non solo di acquisizione di autobus non inquinanti ma anche, per esempio, riguardo le fermate degli autobus che spesso sono lungo le strade senza una tutela fisica, quindi si rischia sempre la vita, e senza le pensiline che proteggono dalla pioggia. Questo non incoraggia l'utilizzo dell'autobus. Voglio vedere le persone, se non costrette, ad aspettare l'autobus sotto la pioggia o rischiando la vita ai lati di una strada.

Questi interventi infrastrutturali sono necessari e devono essere inseriti in questo Piano.

L'altra questione è quella dell'integrazione tariffaria e della bigliettazione elettronica. Non c'è ancora integrazione tariffaria su tutto il territorio tra autobus e treno, né tra urbano ed extraurbano. Il sistema di bigliettazione è complicato, benché si sia passati al sistema chilometrico che non è di facile lettura ed utilizzo.

Vado a motivare il mio voto contrario a questo Piano.

Questo Piano dovrebbe contenere gli interventi di programmazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario. L'efficientamento della rete lo possiamo leggere solamente all'interno del disegno di rete, cioè negli interventi di programmazione e nel Piano dei

servizi di trasporto, e si riesce a vedere qual è veramente la rete, com'è il servizio, come avvengono le rotture di carico e se c'è efficienza ed efficientamento rispetto alla situazione attuale.

La rete, che a pagina 3 si dice deve essere contenuta in questo Piano, non c'è. Qui stiamo ragionando sul niente, ragioniamo sugli obiettivi da raggiungere, ragioniamo sulle buone intenzioni, ma le buone intenzioni se non sono verificabili dalla rete, che poi verrà attuata, non danno la possibilità di dire se saranno realizzate oppure no, quindi in questo senso stiamo dando un voto in bianco, una delega in bianco.

Lo stesso discorso vale per gli investimenti. Il discorso che ho fatto prima sulla necessità di investimenti sul materiale rotabile e soprattutto sulle infrastrutture, ad esempio le fermate, le palline per l'informazione degli utenti: quando sarà il prossimo autobus, quale linee passano, tutto questo lo vediamo solo come indicazione generale. Non vengono individuati quali sono gli interventi, dove nelle nostre strade e nei nostri territori ci sono queste problematiche, dove la rete infrastrutturale deve essere adeguata ed intervenire.

Non capisco con quale criterio si potrà mettere a bando di gara degli investimenti di tipo generico. Il futuro gestore se non ha ben indicati quali sono le fermate da ristrutturare dal punto di vista delle barriere architettoniche o dal punto di vista della sicurezza o della tutela rispetto alle intemperie, rimarrà indistinto e nessuno potrà neanche controllare. Se non andiamo a identificare gli interventi non sarà possibile neanche il controllo.

Altra questione, le innovazioni nell'organizzazione del monitoraggio dei servizi, anche queste sono sulla carta e si continua a fare sperimentazione solo su alcune tratte. Come gli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale. Gli obiettivi si raggiungono con nuovi autobus meno inquinanti, a metano, eccetera, ma anche con un'organizzazione funzionale che permetta di intercettare i viaggiatori.

Un'altra questione è quella di come aumentare i viaggiatori. Ho un'idea un po' diversa da quella manageriale che viene espressa. Oltre il 70% del costo del trasporto pubblico locale è pagato più di lista dallo Stato. Non credo che sia la politica tariffaria a far aumentare le risorse, perché la politica tariffaria se spinta oltre una certa misura può incrementare e, soprattutto, in una fase di ristrutturazione, almeno in un primo periodo, la politica tariffaria - ho venti minuti, Presidente, non ne sono passati neanche dieci - secondo me, non raggiunge l'obiettivo dell'aumento dei trasportati.

Per le linee che sono meno piene andrebbero fatte politiche tariffarie più aggressive, prezzi di marketing, commerciali, per favorire l'utilizzo dell'autobus, per esempio a chi fa un abbonamento studentesco va regalato il periodo estivo. Se i nostri giovani sono educati a prendere il mezzo pubblico, anche da adulti lo utilizzeranno, quindi, dobbiamo incentivarli anche nel periodo estivo.

Chiedo politiche più aggressive che favoriscano l'utilizzo dei mezzi pubblici soprattutto per quelle fasce di popolazione che non hanno l'auto o che non possono guidare, visto che questo trasporto pubblico l'abbiamo già pagato, diamogli un abbonamento a 5 euro. Perché dobbiamo negare la possibilità di movimento alle persone?

Secondo voi perché il trasporto pubblico è considerato un servizio pubblico! Perché viene data tanta enfasi, solo a parole, se di trasporto pubblico si parla solo quando c'è il Piano triennale o quando ci sono problemi di finanziamento alle imprese che vengono a bussare cassa o a chiedere di rivedere qualche parametro. Non c'è mai una riunione sul trasporto pubblico che parte dalle esigenze dei cittadini.

Modifichiamo le politiche del trasporto pubblico, facciamo politiche che favoriscano gli anziani, i ragazzi, eccetera, con abbonamenti di 10 euro all'anno.

Ci sono due parametri che ci vengono richiesti: l'aumento delle entrate e delle risorse e l'aumento dei trasportati. Visto che

paghiamo questi autobus per le linee non piene, arriviamo al raggiungimento delle linee piene, dopodiché attueremo una politica come le imprese. Le imprese hanno politiche di prezzi bassi quando la domanda è bassa e appena la domanda si alza ajustano il prezzo. Almeno attuiamo questa che è una legge di mercato. Qui con soldi pubblici non facciamo girare i cittadini... (...) Sì, sì, è così, gli abbonamenti per gli studenti quest'anno sono aumentati, ci vogliono 300 euro per fare Ancona-Falconara o 150 euro per l'urbano di una città.

Io chiedo politiche più aggressive e di marketing, non la carità, bisogna avvicinare gli utenti, se un'azienda, ad esempio, una pizzeria, non ha i clienti abbassa i prezzi. Noi, oltretutto, siamo già pagati dallo Stato, all'80% sono risorse statali, gli autobus viaggiano perché sono già pagati, quindi dobbiamo fare una valutazione complessiva. Facciamo un anno di sperimentazione, abbassiamo i prezzi, vediamo se aumentano i trasportati e se aumentano i ricavi totali. Questa è una riflessione che va fatta in via sperimentale.

L'ultima critica che mi sento di fare su questo Piano è che ha fatto tanto per accontentare tutti da un punto di vista economico, ma ci sono dei Comuni a cui è stato soppresso il servizio urbano. 14 grandi Comuni sopra i 30 mila abitanti hanno il servizio urbano, ma forse alcuni consiglieri non sanno che ci sono altrettanti Comuni che erano inseriti nella precedente programmazione del trasporto pubblico locale, che avevano una rete urbana, che ora sono stati tolti dalla programmazione del servizio urbano. Elenco i Comuni danneggiati da questo Piano, che non hanno più il servizio urbano: Tolentino, Matelica, Recanati, San Severino, Sarnano, Urbania, Fossombrone, Orciano di Pesaro, Porto San Giorgio, Porto Sant'Elpidio, Montegranaro, Folignano, Acquasanta, Montefiore, Falconara, Castelfidardo e Sassoferrato. Questi Comuni non hanno più il trasporto urbano!

Allora dov'è l'equità? Su questi Comuni è stato racimolato 1 milione di euro, sono stati tolti 1 milione di chilometri di trasporto urbano che verranno compensati, forse, da 1 milione di chilometri di servizio extraurbano.

Mi chiedo: come può un autobus extraurbano entrare dentro le città e servire i quartieri mantenendo un orario e un cadenzamento? Faccio l'esempio di Falconara che ha 37 mila chilometri di urbano, all'incirca 1 km per abitante/anno, contro i 30 km di Ancona, i 10 di Jesi e i 10 di Pesaro e degli altri Comuni che sono rimasti dentro, alla faccia del riequilibrio. I Comuni che sono usciti avevano 1 km per abitante e sono stati tolti dalla programmazione della rete urbana. Ma non è che poi i 30 mila km di Falconara sono semplicemente i passaggi lungo la Flaminia dell'extraurbano e la rete dell'urbano non è seguita più da nessuno?

Questo Piano, togliendo questi quindici-dieci Comuni dalla programmazione, all'incirca 1 milione di abitanti, mette 1 milione di auto tutti i giorni in più sulla strada. Alla faccia del raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione ambientale!

Secondo me ci sono grosse riflessioni che questo Piano pone e, quindi, voterò contro.

Il Piano prevede che la rete sia parte del Piano, ma qui la rete non c'è, chiedo che torni, come integrazione, in Consiglio regionale, potremmo verificare se quegli obiettivi che sono solamente indicati come possibilità e come buone intenzioni saranno poi realmente perseguiti nella programmazione.

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

**Raffaele BUCCIARELLI.** Presidente Giancarli, parto da una considerazione, credo che di dinamico... non vorrei disturbare i Consiglieri di maggioranza che approvano un atto solo grazie al voto della minoranza, abbiate almeno l'umiltà di ascoltare! Abbiate l'umiltà di ascoltare chi vi ha permesso di approvare questo atto oggi! Altrimenti, se

era per la maggioranza, tanto per chiarire le cose, colleghi Consiglieri e Presidente, i 62 milioni di cittadini che utilizzano il trasporto pubblico locale avrebbero visto questa Regione perdere 11 milioni di euro, perché senza il voto della minoranza questo atto oggi non sarebbe stato discusso in Consiglio. Tenetene conto e siate rispettosi dei Consiglieri di maggioranza e di minoranza che dicono la loro.

Credo che questo atto di dinamico abbia solo la capacità, veramente lodevole, di sopportazione e di adeguamento del Presidente della Commissione verso l'incapacità della maggioranza e della Giunta di essere puntuali con gli obblighi previsti dalla legge. Complimenti Presidente Giancarli, in questo senso lei è un Consigliere dinamico, ma non lo è l'atto.

Il Capogruppo di maggioranza relativa dice che è sorpreso perché la minoranza vota contro. Dice "mi sorprende". Queste domande hanno veramente dell'incredibile!

Credo che non esista in natura, neanche nel mondo animale, chi compra o prepara tutto il materiale per fare una casa e non sa che casa farà. E' quello che stiamo facendo noi, stiamo spendendo soldi in accelerazione per non perdere gli 11 milioni di euro, così come ci impone il Governo, ma cosa si fa di adeguato e di necessario per questo territorio? Non lo sappiamo perché non ci viene proposto.

E' una redistribuzione di fondi che non tiene conto che la società è cambiata, tali cambiamenti hanno prodotto un'accelerazione per molti aspetti preoccupante di questa società, del modo di vivere, e noi non abbiamo un Piano dei trasporti, non abbiamo una maggioranza che propone al Consiglio regionale di realizzare una programmazione all'altezza delle esigenze del nostro popolo. Questo è.

Leggendo il parere del Consiglio regionale dell'economia e del lavoro e del Consiglio delle autonomie locali questo traspare. Si parla quasi esclusivamente di fondi perché oramai tutto si misura con i soldi.

Il trasporto locale, invece, e il Presidente Giancarli che è uomo di lunga esperienza e sensibilità lo sa bene, è un diritto dei cittadini.

Allora, prima di dire come si spende e a chi si daranno i fondi, sarebbe stato bene, per esempio..., ci sono alcune condizioni che ci invitano a fare programmazione, che ci obbligano, la crisi economica e finanziaria che viviamo impone uno stallo, per esempio, sull'espansione dei Comuni, sui piani regolatori, impone un intervento da parte del pubblico sul privato per raggiungere luoghi di forte e obbligata attrattività, penso agli ospedali, alle scuole, ai luoghi di lavoro, al pendolarismo. Questa sarebbe dovuta essere la programmazione e sulla base di questa spendere soldi.

L'inquinamento. Sappiamo che viviamo in una regione a forte stress ambientale lungo la costa e sempre maggiori difficoltà nell'entroterra, quindi, sarebbe bene riscoprire anche il valore sociale del trasporto pubblico e far riscoprire, come diceva il Consigliere Binci, alle giovani generazioni che c'è un pubblico che si preoccupa del loro diritto a muoversi, c'è un pubblico che è attento alle necessità vecchie e giovani. Invece abbiamo una maggioranza che litiga, una maggioranza divisa, che rinvia, fa saltare le Commissioni, abbiamo l'Assessore prestigiatore che prima piange perché non ci sono fondi e poi dal cappello, anziché il coniglio bianco, tira fuori 1 milione e 600 mila euro.

Sempre di soldi si parla, per far che cosa, non dei servizi, noi sappiamo che i responsabili del trasporto pubblico locale, in questo caso, senza differenze tra pubblico e privato, tutti i giorni si trovano ad affrontare problemi che vengono loro imposti e non hanno punti di riferimento e aiuto per risolvere la gestione delle loro aziende.

Quando si parla di trasporti, come di tutte le materie attinenti la pubblica amministrazione, si dovrebbe parlare di questo: cosa voglio fare, per chi, come. Questo è l'esatto contrario, spendiamo i soldi, poi vedremo cosa farne, come collegare, come rapporta-

re il trasporto alle esigenze di donne e uomini, di studenti, anziani e lavoratori. Cosa dobbiamo fare se vogliamo il trasporto rapido di massa. Cosa dovremmo fare se vogliamo alleggerire la costa dove per percorrere 10 chilometri nelle ore di punta occorrono anche 45-50 minuti? Pensate che stress ambientale e che stress a 360°. Cosa vogliamo fare dal momento che chiudiamo gli ospedali, li accentriamo ed obblighiamo chi ha bisogno a spostarsi, lo ripeto per l'ennesima volta, un cittadino che è più debole e ha bisogno di essere curato, come facciamo ad alleviare queste difficoltà che creiamo e a far raggiungere le zone di cura in modo più adeguato, quanto meno ai familiari?

Questo non esiste, non c'è traccia, perché siete solo preoccupati a fare i ragionieri e, quindi, ad intervenire, a far quadrare i conti come mamma santissima vuole. Date la colpa ad un Governo che tra l'altro è il vostro, date la colpa e rimproverate dei tagli un Governo che è il vostro. Voi a Roma dite una cosa e qui in Ancona ne dite un'altra! E' veramente vergognoso, diseducativo sul piano politico per i marchigiani e per i cittadini. Poi si parla di disaffezione della politica... Ma se voi stessi, ripeto, a Roma approvate una cosa e qui la contestate! E' come il gioco delle tre carte, così si rende la politica ridicola, non credibile. Da un lato si lavora al contrario, si spende e poi si decide di fare cosa, dall'altro si è contraddittori. Questo rappresentate voi! Non siete neanche capaci di risolvere, di affrontare, di approvare questi provvedimenti, che sono importantissimi, senza il voto della minoranza.

I marchigiani devono saperlo e sarebbe bello che i 2 milioni di euro che si spendono annualmente per la comunicazione istituzionale dicesse anche queste cose. Che si legga domani sulla stampa che grazie alle minoranze la Regione Marche non ha perso 11 milioni di euro e che la minoranza dice "prima comprano il cappello e poi fanno crescere il bambino", perché questo è quello che fate, non è un'altra cosa.

E' il modo peggiore per governare questa Regione e voi siete degni artefici di questa incapacità di governare.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Zinni.

Giovanni ZINNI. Molte cose sono state già dette da altri Consiglieri, però mi sento di rimarcarne alcune.

Innanzitutto vorrei partire dall'aspetto politico della vicenda e devo dire che questa maggioranza di centro-sinistra riesce ad essere veramente spettacolare, è l'unica maggioranza d'Italia, di una Regione, che è in uno stato di riforma semipermanente, da quando è nato il Presidente Spacca, quindi andiamo indietro negli anni, arriviamo a decenni fa, ed iniziava la sua grande carriera politica, voi siete in uno stato di riforma semipermanente.

Ogni questione della Regione non viene mai affrontata con una riforma vera, organica, di programmazione, di indirizzo, in un colpo solo, ma viene spacchettata in mille provvedimenti insignificanti che devono dare la sensazione mediatica che qualcosa sta accadendo, con un ritornello peraltro costante, vale a dire quanto è brutto e cattivo il Governo centrale. Sempre! Lo dicevate anche quando vi dava fior di milioni di euro da sperperare con politiche sbagliate, poi sono arrivati per davvero i tagli nazionali. La fase finale di questa battaglia mediatica si gioca con il colpo di scena ciclico: c'è stato un taglio drammatico, con un abile gioco di prestigio trovo miracolosamente le risorse e vado a coprire questo taglio, quindi il taglio non c'è più.

Basta prendere la rassegna stampa degli ultimi anni: è sempre la stessa storia. Questo è accaduto sull'Erap, sull'aeroporto, sull'interporto e sull'edilizia, penso che siamo l'unica Regione in Italia che a spot riesce ad autoriformare il Piano casa ogni 2-3 mesi, fa il restyling come le 500 della Fiat, un giorno cambia un fanale, ma la macchina è sempre quella. Anche su questa vicenda mi

sembra fin troppo evidente che siamo all'interno dello stesso meccanismo.

L'hanno già detto alcuni colleghi, questo Piano non programma nulla, non è un Piano di programmazione. Peccato che come atto amministrativo dovrebbe essere questo.

E' un Piano che cerca di prendere atto che a Roma ci massacrano, ma cerca di far vedere miracolosamente che con un *coup de theatre* si trovano le risorse per azzerare il taglio.

Sta di fatto che qualche collega, addirittura della maggioranza, andando a "sfuticchiare" un po' sui dati si è accorto che mancano all'appello diverse centinaia di migliaia di euro e che di fatto ci sono dei meccanismi che andranno a penalizzare qualcuno.

Questo Piano non programma.

Il Consigliere Ricci diceva: "Noi facciamo a pezzetti la riforma", e infatti la legge che abbiamo modificato poco tempo fa, che doveva permettere la super mega razionalizzazione in spending review di tutto il settore, in realtà ha cambiato la camicia, neanche la giacca, a tutto l'impianto del trasporto pubblico, tant'è che non c'è nessuna reale unificazione sul Piano regionale, si continuano ad avere logiche squisitamente provinciali che vengono definite di bacino, ma che di fatto appartengono più alla logica della politica del territorio che alla logica della funzionalità, constando di fatto delle cose drammatiche. Qui si mette in seconda pagina il posizionamento delle Marche nel contesto nazionale e se ne parla come se stessimo valutando se una società di calcio deve comprare quel calciatore o un altro. Questo pezzetto ci dice non solo quello che diceva il collega Bucciarelli e cioè che la Giunta è stata inadempiente, non è stata capace di programmare, non è stata capace di preparare l'atto per tempo, non è stata capace o non ha voluto farlo andare in Commissione per tempo per un serio confronto con i Consiglieri (...) La proposta è venuta in Commissione bilancio, ci è stato detto "se non viene licenziata perdiamo questi soldi a

Roma", addirittura presiedeva il demone degli inferi, il leghista Consigliere Zaffini, che ha garantito che la Commissione venisse svolta, sta di fatto che alla domanda di approfondire la ripartizione per chilometro all'interno di ogni bacino per l'urbano e extraurbano si è chiesto di fare un'ulteriore Commissione, ma stamattina questa Commissione congiunta non è stata fatta e non ho avuto il piacere di un confronto tecnico con gli uffici. Posso semplicemente dire che vengo in Aula solo con dei dubbi e delle incertezze.

Questo di solito accade quando si deve mascherare non solo il taglio nella sua portata effettiva, ma quando in politica non si sa che scelte fare, non si sa dove si va a parare e allora nel dubbio meno ci si accorge, meno se ne parla più si guadagna tempo.

Il dramma di questo Piano non è che è cattivo in assoluto, per carità, ma è un Piano che guadagna tempo, ma il tempo non c'è più. L'Italia è un paese che sta svanendo in tutte le sue istituzioni e il fatto che Roma ci massacrava deve vedere un'incredibile azione di rottura della Regione Marche nei confronti del Governo centrale. Non lo dico perché è un problema di chi guida il Governo centrale, qui c'è un problema costante che ha un coefficiente costante, che nel tempo le Marche sono considerate zero a Roma.

Abbiamo un ritardo infrastrutturale a livello stradale e ferroviario drammatico!

Quando il Consigliere Giancarli ha esordito nel suo intervento dicendo "non voglio parlare di treno e di gomma ma di uomini" io dico sarcasticamente "fa molto bene" perché se dovesse parlare di treni e di gomme dovrebbe prendere atto che la maggioranza di governo di questa Regione in questi anni, cincischiando sulla Quadrilatero prima, quando c'era il Governo Berlusconi e Baldassarri, quando c'erano più risorse a Roma, non ha cercato un centesimo per andare a razionalizzare la nostra rete ferroviaria.

Il paradosso, ed è questo che fa di questa maggioranza...(...) Presidente non sono venti minuti? Il Consigliere Binci ha parlato venti minuti...

**Presidenza del Presidente  
Vittoriano Solazzi**

PRESIDENTE. Chi ha parlato venti minuti?

Giovanni ZINNI. Il Consigliere Binci. Mi dicono che è così e, quindi, vado avanti.

PRESIDENTE. Non presiedevo io, non si può parlare venti minuti.

Giovanni ZINNI. Non è colpa mia, mettevate d'accordo in Ufficio di Presidenza. Io comunque vado avanti ancora per due-tre minuti.

Un altro aspetto di spettacolarizzazione di questa maggioranza: gli spot ecologici. Se prendiamo le vostre declinazioni in ogni amministrazione comunale delle Marche le parole d'ordine sono: "parcheggi scambiatori, prendete gli autobus, la rete verde, eccetera", poi di fatto non abbiamo le strade. Vorrei ricordare che un autobus se va in una strada piena di buche va più lento, se va in una strada asfaltata va più veloce.

La ferrovia. Ho sentito mille volte per giustificare quell'obbrobrio dell'interporto dire "dobbiamo aumentare il trasporto ferroviario". Su quali binari? Su quelli che non ci sono? Con quali costi? Con quali soldi? Quelli che Roma non ci dà?

Questa regione ha prodotto il 3% del PIL nazionale con il suo sistema manifatturiero e, se non siamo in grado di andare a rompere in maniera pesante su questi elementi, non otterremo mai nulla! Nulla!

Oggi parliamo del Piano e il Governatore della Regione non è presente in Aula perché è rassegnato al fatto che non si ottiene nulla e quel poco che si può ottenere è grazie al suo canale politico con il Presidente Letta.

PRESIDENTE. Consigliere Zinni non la voglio interrompere, solo per dire che il Presidente Spacca è in missione all'estero, non è che ha scelto di non venire perché si discuteva questo atto. Solo per notizia.

Giovanni ZINNI. Presidente, lei ha perfettamente ragione, ma sta di fatto che il Presidente Spacca reputa sempre più meritevole fare altre cose. Un Presidente della Regione sta nella sua Regione. Bisogna che prima o poi ci poniamo politicamente questo problema, se va sempre a fare le missioni all'estero come il Presidente del Consiglio .... Questo lo dico molto francamente, non per il Presidente Spacca, ma per chiunque andrà a fare il Presidente della Regione. Sta sempre all'estero!

Oggi stiamo affrontando il Piano triennale con un Presidente del Consiglio che non ci dà un centesimo, non ce li dà per le ferrovie, non ce li dà per il trasporto pubblico e non ne faccio una questione di strumentalizzazione per scaricare su Letta e sul Governo, io pongo il problema che qui non c'è un'adeguata rivendicazione politica. E se non la volete fare voi, facciamola tutti insieme, ma viva Dio, iniziamo a protestare.

E' ridicolo che la Regione Marche sia all'ultimo posto in Italia per lo stanziamento del fondo del trasporto pubblico. Sbaglio?

Vado a concludere il mio intervento. Quando succede questo, cioè che Roma chiude le porte, poi il meccanismo è diabolico perché scatta in Consiglio il meccanismo delle solite trappole territoriali, cioè dal momento in cui la coperta si riduce, dal momento in cui non si riesce a fare la programmazione unica regionale, e la vera riforma regionale, Consigliere Ricci, che voi non avete fatto e non siete politicamente coesi per farla, succede che si vanno a rubare le briciole. Stavolta fregate sono le province di Ancona e Fermo che hanno una penalizzazione sull'extraurbano.

Infine le critiche del mondo sindacale. Il mondo sindacale è in agitazione, giustamente ogni tre mesi (...) non è in agitazione? Qualcuno mi dice che è in agitazione, ma probabilmente come al solito non essendo della triplice non vengono adeguatamente tenuti in considerazione. Sta di fatto che è un mondo, quello dei lavoratori, che ha incertezze totali.

Concludo il mio intervento dicendo che l'unica riforma da fare era quella di creare un unico bacino regionale, creare un'unica rete regionale. Non possiamo uscire di qui e andare ai convegni e dire "vogliamo che chiudano le Province" e poi dalla mattina alla sera questo Consiglio regionale cerca di rendersi accomodante con le Province, con le Comunità montane e con tutti quegli organismi che dovevano essere tagliati dalla politica.

Noi dobbiamo fare una rete unica regionale, una programmazione efficace ed efficiente, ma anche seria entroterra-costa.

In ultimo la cosa più difficile, Consigliere Ricci, non può pensare di fare le riforme sulla pelle degli altri con le aziende che parlano fra di loro. Le aziende stanno sul libero mercato, dobbiamo essere noi a creare le condizioni affinché le aziende si mettano insieme e abbiano certezze che questo sia vantaggioso e non sia un karakiri.

L'ennesima finta riforma, l'ennesima finta programmazione, l'ennesima incapacità di indirizzare, perché non c'è coesione politica. Quando io vedo l'Assessore Viventi vedo un'altra cosa rispetto a chi appartiene al mondo bersaniano, e si vede poi nei territori quando prendete le scelte. Cosa succede? La logica del compromesso al ribasso, perché poi a un certo punto siete costretti a trovare un punto di caduta, e il punto di caduta ancora una volta è il vestito e non è la persona che c'è dentro. Il Consigliere Giancarli diceva "parliamo di persone", allora parliamo di persone, alle persone glielo vogliamo dire che la riforma del trasporto pubblico non c'è stata, glielo vogliamo dire di venire con noi a Roma a dire a quei signori che la Regione Marche potrebbe essere anche disposta nel suo complesso a dire "rinunciamo alle deleghe, rinunciamo a tutto, sciogliamo la Regione Marche piuttosto che essere ancora presa in giro in questo modo?" C'è qualcuno che ha il coraggio politico di farlo o evidentemente bisogna sempre rientrare in una filiera di comando che deve prevedere la rassegnazione?

Credo che siamo arrivati a un punto in cui non ci possiamo più permettere di accettare questi atteggiamenti. Abbiamo una rete ferroviaria arcaica, abbiamo una rete infrastrutturale e stradale drammaticamente rovinata senza fondi, abbiamo incertezze nel mondo dei lavoratori sul trasporto pubblico, non siamo in grado di essere di supporto alle imprese sul Piano del trasporto, non siamo stati capaci di programmare. Insomma, di fronte a questo io mi sento francamente di prendere le distanze.

Ho votato a favore dell'iscrizione per non far perdere il contributo alla Regione, perché bisogna anche essere coerenti con le cose quando si dicono, però voterò contro perché non credo alla logica dei giochi di prestigio, come diceva il Consigliere Ricci, abbiamo avuto dei tagli drammatici e miracolosamente li abbiamo compensati. Non abbiamo compensato nulla, stiamo andando verso un baratro e questo baratro deve finire quanto meno per colpa nostra e per colpa di Roma.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marconi.

Luca MARCONI. Grazie Presidente.

Ritengo che i due relatori non siano stati, in verità, relatori di maggioranza e di minoranza, ma testimoni di ben sette sedute, Consigliere Zinni, sette sedute di Commissione più due audizioni esterne con Commissione convocata in via informale, quindi, nove incontri dedicati a questo Piano. Non è che non c'è stata discussione o non c'è stata volontà di approfondire.

Lo dico per la sua tranquillità, il Piano è stato largamente dibattuto e i relatori oggi hanno dato un'ottima testimonianza. Mi permetto di sottolinearlo, per il fatto che hanno rappresentato, seppur da angoli diversi che porterà forse a votazioni diverse, una volontà comune di affrontare, maggioranza e minoranza, una questione per la verità, un po' complessa.

E' vero che il dibattito si riduce a tre-quattro argomenti, ma abbiamo di fronte sessantaquattro pagine. Non è mai stata citata la sessantaquattresima, il riepilogo del quadro economico.

Ecco perché dico che alla fine di tutta questa vicenda ci vuole un po' più di attenzione, calma e pazienza. Ci veniva chiesto un Piano e questo è un Piano, tra le altre cose con una scadenza, quella del 26 ottobre, che ci impone di essere oggi conclusivi. Il Piano è un'altra cosa, è stato annunciato dal Presidente Giancarli, già abbiamo tratteggiato delle linee, perché l'approfondimento che è stato fatto in queste sedute non è stato inutile. Già si parla non del bacino unico, ma di un bacino provinciale, come ha detto il Capogruppo del PD, si parla di una razionalizzazione, per quel che sarà possibile, delle aziende o dei consorzi in campo. Ci sono delle azioni che, non approfondisco, sono state già meditate.

Per il resto credo che su quello che è stato fatto, a differenza di quanto diceva il Consigliere Zinni, su questo argomento non vedo nessuna diversità al di là del dato politico, visto che ognuno appartiene a Gruppi diversi, non vedo nessuna diversità dell'Assessore e della Giunta rispetto alla maggioranza.

C'è stata una discussione reale, e non capisco perché ci si debba meravigliare di discussioni aperte quando poi, dall'altra parte, ci si accusa quando siamo blindati. C'è stata una discussione aperta che ha portato a quella che, ragionevolmente, era la cosa più tenue che potevamo fare, alla fine manteniamo dal 2013 al 2015 sia su ferro che su gomma le spese storiche, che già è un taglio perché nel momento in cui spendiamo le spese storiche è chiaro che non diamo una percentuale di incentivazione legata all'inflazione o all'adeguamento degli stipendi, dall'altra parte c'è l'intervento, credo Assessore, di undici-dodici milioni di euro che la Giunta metterà in campo e viene confermato un aumento di 1 milione e 580 mila euro che va a sostenere, in modo particolare, il settore delle tariffe agevolate.

Abbiamo messo la pezza proprio sulla parte più delicata di questo contesto, subiamo un taglio, siamo dentro i parametri che il Governo chiede, ma alla fine, tolto il discorso relativo ai corrispettivi alle aziende, che è proprio la parte del Piano che dovrà essere presa in considerazione – lo dico agli amici del fermano ed anche a quelli del maceratese perché anche Macerata ha grossi problemi rispetto a questo – superiamo questa condizione territoriale per dire che con un criterio di equità, che mi sembra anche il Consigliere Binci ha sottolineato, salviamo almeno il contributo chilometrico e su questo rendiamo la regione tutta uguale.

E' chiaro che ci si attesta su un dato storico perché anche qui non si può essere così ipocriti da dire "rimaniamo su quel dato". Non può essere altrimenti, perché dal dato storico ci si discosta solo a fronte di maggiori risorse. Anzi, in questo caso poteva essere addirittura fortemente penalizzante.

Questo dato storico potrà essere poi rivisto con un riequilibrio di fondi a livello nazionale, facciamo tutte le azioni che vogliamo, rinunciamo alle deleghe, suicidiamoci sotto il Ministero dei trasporti, ma rendiamoci conto, in maniera estremamente realistica, che su questo argomento se siamo al 2,18-2,2 rispetto al 2,6, che è la ripartizione che ci spetta come popolazione, c'è anche un motivo pratico, noi non abbiamo nel nostro territorio città come Torino, Milano, Napoli, né come Roma. Siamo o no una comunità nazionale? Io mi considero ancora una comunità nazionale.

Ci sono altri settori come quello del sociale, che mi sono onorato di seguire fino a qualche tempo fa, e quello della sanità, in cui siamo molto avanti rispetto ad altre Regioni e grazie a questo continuiamo ad avere una precedenza, una prevalenza, chiamatelo anche privilegio, ma un privilegio maturato sul campo per crediti acquisiti rispetto ad altre Regioni. Non è vero, quindi, che la Regione Marche è ultima su tutto. Non conosco, Vicepresidente, gli altri settori, ma credo che sia come un po' in tutte le cose.

Qui c'è un dato oggettivo, non abbiamo le grandi città. Credo che chi vive in una grande città, Ancona, Pesaro, San benedetto, Ascoli, Macerata, è ovvio che ha qualche problema di mobilità in più, anche chi non è di quella città. Io non sto in un grande centro, sto in un centro di 20 mila abitanti dove il trasporto pubblico è un eufemismo perché è una città lunga 6 chilometri senza larghezze, è ovvio che, da questo tipo di contesto, sono contento quando usufruisco della città, che è una città capoluogo, di non trovare un ingolfamento eccessivo di traffico automobilistico, dato anche dal fatto che ha un servizio pubblico efficiente e anche relativamente costoso. E' chiaro che costa, costa una cosa esagerata rispetto all'incasso che viene realizzato, ma questo è in tutta Europa, in tutto il mondo e anche negli iperliberisti Stati Uniti d'America dove chiaramente il trasporto pubblico non può essere coperto dalle tariffe.

Rimane un dato strategico di natura sociale ed è chiaro che c'è questo squilibrio. Potremmo avere qualche milione in più? Tutti ci auguriamo che questo riequilibrio ci sia.

Un altro dato che ci penalizza è che abbiamo un'area montana popolata da tanti piccoli centri, più di 100, e chiaramente diventa difficilissimo metterli in contatto, ecco dove dovremmo mettere mano al programma.

Assessore, le lancio una sfida che spero rinvii al Consiglio e alla Commissione, anche a chi oggi si è stracciato le vesti sul fatto che qui non si è fatto nulla, e concretamente, cartina alla mano, la Giunta, una volta tanto, salti il passaggio dei tecnici e venga direttamente in Commissione, portiamo tutti sull'ordine del giorno e cominciano a dire: "Bene, la linea Pieveveterina-Pievebovigliana va cancellata perché lì girano soltanto tre persone su un autobus da sessanta". Ci sia un'assunzione di responsabilità e non si facciano discorsi sui massimi sistemi.

Se tutto questo è vero, alla fine, come ci è stato dato nei numeri, riusciamo su un Pia-

no da 125 milioni, di cui 107 assicurati dallo Stato, a mettere la differenza che, ripeto, è ancora contenuta, è chiaro che c'è anche da dire che tutti i settori della pubblica amministrazione regionale dal 2012 ad oggi hanno subito dei tagli più o meno significativi, purtroppo anche il sociale, anche il settore dei trasporti in qualche maniera doveva offrire un proprio contributo.

Abbiamo salvato questo e l'abbiamo fatto spingendo perché il Piano, per la verità molto tecnico, ha cercato soluzioni per quanto riguarda, ad esempio, la duplicazione delle linee. Su questo si è molto discusso e ha anche agitato diverse parti politiche, ma è ovvio che basta l'occhio del cittadino per vedere che sulla stessa strada prima passa lo scuolabus per le medie e medie superiori, poi passa il trasporto urbano, poi passa il trasporto extraurbano, diventa una cosa quasi ridicola. Di fronte a questo, aver immaginato, molti l'hanno già fatto, con il Piano viene praticamente estesa a tutta la regione, la necessità che queste duplicazioni vengano eliminate, se poi dentro queste duplicazioni, vedete sono molto concreto, c'è un passaggio in meno o c'è da aspettare cinque minuti di più, signori miei, il taxi costa, il servizio pubblico è un servizio pubblico che può essere affrontato alle condizioni in cui viene affrontato.

Io credo che se con queste risorse nel 2013, 2014 e 2015 riusciremo, con qualche piccolo disagio, quantificabile all'1-1,5% del servizio dato fino ad oggi, a mantenere quello esistente, direi che siamo stati bravi, non solo noi, anzi noi abbiamo fatto poco niente, soprattutto gli operatori, perché non dimentichiamoci che una delle più grosse preoccupazioni che avevamo a fronte di una diminuzione dell'investimento pubblico in questo settore era quella occupazionale. Abbiamo incontrato molte volte il sindacato e questa è una preoccupazione che ci ha toccato, perché creare nuovi disoccupati, quando già ce ne abbiamo tanti, non ci avrebbe soddisfatto.

Crediamo che con questo intervento non faremo disoccupati, faremo un atto che salva il salvabile all'interno di questo contesto, ma, come ha detto il Presidente Giancarli, è un atto in divenire.

Concludo dicendo agli amici e colleghi della minoranza che dovremo essere tutti più vigili. Ad esempio questo Consiglio regionale ha approvato una risoluzione sulle vongole con l'impegno, tra l'altro ritirando molte mozioni, che ci saremmo ritornati sopra dopo sei mesi. Ne sono già passati due... Torniamoci, non dimentichiamolo. Anche su questo c'è un impegno preciso da parte del Presidente della Commissione insieme all'Assessore a dire: "iniziamo un lavoro più calmo, più attento e più approfondito per quanto riguarda il programma" andando a toccare i nodi e non facendo finta di niente. Questa volta non sulla spinta di un'emergenza che ci impone un impegno economico in questo senso, ma riguardo a scelte condivise che riteniamo giuste perché queste potranno darci, Assessore, qualche risparmio significativo da qui ai prossimi anni intervenendo, in maniera strutturale, su qualche spreco.

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

**Roberto ZAFFINI.** Ho sentito i vari interventi e mi aggancio all'ultimo, quello del collega Marconi che parla di un Piano che è in divenire, c'è stato dibattito, ma il problema evidente è la totale mancanza di elementi tecnici, ribadisco tecnici, a supporto di tali decisioni che sono politiche.

La carenza fondamentale di questa Regione, purtroppo, è la parte tecnica e burocratica, spesso antica, non attuale, lo vediamo nei ripascimenti, nei dragaggi, in mille cose. Siamo una Regione che potrebbe dare tanto, ma spesso per la burocrazia degli uffici è incatenata a mentalità che ormai sono antistoriche e antimoderne.

Ripeto, non si capiscono i criteri di questo Piano, perché dal punto di vista dell'in-

dividuazione della qualità dei servizi, soprattutto al chilometro, non si capisce come si è arrivati a questa realizzazione....che poi sono numeri, sono stati definiti dei numeri, ma non capisco perché si è arrivati a stabilire questi valori e con quali criteri.

Questa mancanza è evidente anche nella disparità che si perpetua. Si diceva che per arrivare ai fabbisogni standard si deve passare tramite i costi storici perché c'è più bisogno di risorse, questo è falso, è proprio nell'arrivare alla realizzazione di costi standard che abbiamo un taglio efficiente degli sprechi che vediamo nelle nostre province.

E' evidente che città come Fano, Pesaro, hanno un utilizzo del mezzo urbano minore rispetto al capoluogo Ancona. Ma perché è utilizzato in maniera minore? Perché vediamo i tram e i bus vuoti? Uno non può utilizzare un mezzo pubblico se questo passa una volta ogni ora. Il mezzo pubblico ha una funzione se passa ogni 5-10 minuti come ad Ancona. Ancona è l'unica città che ha un servizio pubblico come si deve e lo vediamo anche dai dati. Accenno alle disparità che abbiamo, quando si parla di produzioni chilometriche attribuite in ambito urbano vediamo che la Provincia di Ancona ha il 41,4% del totale, mi sembra un dato che non si può contestare e non si può rivendicare una mancanza di attenzione. La provincia di Pesaro-Urbino ha, invece, un dato sicuramente minore del 26,2.

Questo per ribadire che dietro a questo Piano non c'è una mano tecnica, ma ci sono ancora delle distribuzioni a cascata dal punto di vista delle spese storiche che non hanno una risoluzione competente in questo momento difficile per l'economia.

C'è il dato positivo, che le risorse sono quelle, ma sicuramente i soldi dei cittadini devono essere impegnati meglio e in maniera più proficua.

Sono contento del fatto che è stato stralciato il capitolo 7 sugli affidamenti perché anche questo era un paragrafo da contestare su numerose tematiche.

Rivendico anche un controllo maggiore dei biglietti, cominciando ad utilizzare strumenti come l'uso delle guardie giurate e della vigilanza privata per debellare un fenomeno che penso qui in Ancona sia ad alti livelli. Prendo spesso l'autobus e non ho mai visto in tre anni un controllo su chi effettivamente utilizza il biglietto.

Ci sono tantissime cose da criticare in questo Piano triennale e non mi basta il fatto che sia un Piano in divenire, perché quando si mette nero su bianco è già una base per poter giudicare un Piano che sicuramente va contrastato.

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

**Luigi VIVENTI.** Ringrazio i Consiglieri che pazientemente sono stati in Aula a seguire la discussione.

Mi corre l'obbligo di ringraziare il Presidente della IV Commissione e i suoi componenti per il lavoro che è stato fatto, un lavoro complesso, ci sono stati ben nove incontri, per cui questo Piano a tutti gli effetti è stato ben analizzato.

Bisogna avere una visione generale quando si parla di un Piano triennale e non una visione particolare.

Voglio dire con molta onestà che questo Piano si lega con la legge di governance, la legge n. 6 che abbiamo approvato precedentemente, perché le due cose stanno insieme. Con la stessa onestà voglio dire che questa non è la proposta iniziale dalla quale io, come Assessore ai trasporti, sono partito. Bisogna dirlo, non mi vergogno. C'è una maggioranza politica e c'è stata anche una minoranza che in Commissione hanno lavorato, hanno fatto le loro proposte e hanno modificato sia il momento della governance che il momento del Piano triennale.

Io sarei stato più innovatore, però non mi è stato consentito perché probabilmente queste innovazioni avrebbero portato a discussioni più ampie per le quali ancora quest'Aula probabilmente non è pronta.

Data questa visione generale dobbiamo partire da un presupposto fondamentale, quante risorse abbiamo a disposizione, perché se mi dai 150 milioni, faccio un Piano per quella cifra, se me ne dai 125, lo faccio da 125.

E' evidente che il problema più grande che abbiamo avuto è stato quello della mancanza di risorse nazionali rispetto ad altre Regioni. Noi prendiamo 0,06 a chilometro e l'Umbria prende 0,11. Dal punto di vista morfologico del territorio e della popolazione non ci sono delle differenze che possono permettere una differenza in percentuale di questa natura.

Questo bisogna dirlo, non è che sono stato bravo io a scoprirlo nel 2013, è che precedentemente non c'era il fondo nazionale unico dei trasporti che è stato istituito a gennaio 2013, per cui la cifra era indistinta e tu potevi immaginare di prendere di più o di meno, ma tecnicamente non lo potevi sapere. Da quando è stato chiaro a febbraio-marzo è partita una nostra rivendicazione. Ho partecipato a diverse riunioni della commissione tra le Regioni, ma la solidarietà, di cui ci riempiamo la bocca, fra le Regioni non esiste, ognuna tende a mantenere il proprio ambito. E' chiaro che essendo il contributo nazionale fisso, se noi prendiamo 10 milioni di più qualcuno deve prendere 10 milioni di meno. E questa generosità non l'abbiamo incontrata.

Abbiamo posto la questione al Presidente del Consiglio prima e dopo il voto, Monti, Letta, io sono partito con Berlusconi, sono cambiati tre Ministri dei trasporti, il Ministro Lupi, che tra l'altro mi sembra che si impegni con efficienza, abbiamo consegnato un documento chiaro, preciso, territorio-popolazione, tutti ci dicono che abbiamo ragione, però di fatto siamo arrivati a non avere.

Ho anche proposto una soluzione, senza modificare nulla, che si creasse un fondo perequativo nazionale dal quale poter raggiungere, senza distogliere risorse dalle altre, un punto in percentuale, passare dallo 0,06 allo 0,07%, per noi significherebbe cir-

ca 10 milioni di euro con i quali avremmo coperto tutte le necessità, ma nel momento in cui approviamo il Piano dobbiamo far conto di quello che abbiamo e non di quello che potremmo avere magari fra un anno. Onestamente non ci credo, anche perché la situazione della finanza pubblica a Roma è quella che è, inutile nascondere. Però dobbiamo insistere tutti quanti insieme perché qui non è questione di destra o di sinistra, ma è la questione della comunità regionale delle Marche e dobbiamo insistere tutti insieme perché un minimo di riequilibrio avvenga.

Parlo all'Aula perché il Piano triennale dei trasporti non è della maggioranza, è della Regione Marche, interpreto così il mio ruolo, e quindi mi rivolgo a tutti i Consiglieri.

Noi di fatto approviamo un Piano triennale spendendo i soldi che erano previsti sul Piano precedente. Nel momento in cui, di questo dobbiamo essere certi, non è una mia invenzione, né un gioco di prestigio, facciamo con gli stessi soldi, gli stessi chilometri, nonostante il costo delle assicurazioni ed il costo del carburante siano aumentati a dismisura, dobbiamo dire che questo sistema nelle Marche, non per merito mio, comunque, funziona.

Ho avuto delle grosse frizioni con le aziende quando mi sono arrabbiato perché non ci fornivano i dati per ricostruire il Piano, dicevano che erano dati sensibili, e recuperare una programmazione centrale della Regione che si era persa in questi anni. Oramai la Regione funzionava solo come ufficiale pagatore, ho imposto con la legge di governance che la programmazione generale ritornasse qui, non sono nemmeno contrario al bacino unico regionale, l'ho presentato e non mi vergogno di sostenerlo in Aula. Poi la politica ha deciso diversamente e abbiamo fatto i bacini provinciali.

Questa era la visione necessaria per rimetterci le mani. Abbiamo costruito grazie ai tecnici un database dove abbiamo messo tutti i servizi che sono stati fatti in questi anni a livello urbano ed extraurbano, che non

avevamo, perché senza la conoscenza dei dati cosa vuoi riformare? Mi spiegate come si fa a fare un Piano o a riformarlo senza i dati? E' impossibile. Abbiamo impiegato un anno per ricevere questi dati. Lo dico con sincerità, ci sono state aziende che fino all'ultimo ci hanno creato ostacoli. Poi dicono che io sono un aziendalista, ma io non sono né un'aziendalista, né un malato di sociale, sono una persona seria che fa il suo mestiere e cerca di farlo con serietà, quindi, dico le cose come stanno.

Abbiamo fatto uno sforzo enorme per avere conoscenza di quello che dovevamo programmare. Va dato atto che non è stato un lavoro semplice, è stato un lavoro estremamente complesso. Su questo abbiamo fatto sì che i territori, questo con l'impegno dei vari componenti della Commissione, recuperassero il chilometraggio, e di fatto non perdessero servizi.

Il corrispettivo delle aziende è stato in parte diminuito ed ho avuto discussioni per via dell'aumento del biglietto perché per tre anni mi sono rifiutato di concederlo. La mia visione dal punto di vista economico è quella che in un momento in cui c'è una recessione non si possono aumentare i prezzi delle tariffe, altrimenti la recessione si incrementa e non si diminuisce..... Però la pressione è stata tale, per cui controllando anche i bilanci delle aziende, è stato possibile farlo attraverso il lavoro dei tecnici, ci siamo resi conto che le aziende avevano fatto i loro sforzi di ristrutturazione ed erano in difficoltà.

Di fronte a questo quadro generale bisogna anche riconoscere, alle aziende e ai lavoratori del settore, che questo è un sistema efficiente, perché se con gli stessi soldi, diminuiti per l'inflazione reale, si fanno gli stessi servizi, come diavolo si fa a dire che non c'è una programmazione o che non funziona? Funziona anche troppo! Questa è la verità!

Non dimenticate che in questi due anni precedenti come Assessore ho chiesto un efficientamento al sistema di circa il 10%,

che il sistema ha fatto, e mi sento quasi in colpa di averlo chiesto, perché se a Roma continuano a dare i soldi in base alla spesa storica, io ho creato un danno a questa regione. Se avessi consentito una spesa più alta avremmo preso un contributo più alto. E' questa la pazzia di questo Paese! Se non cambiano queste regole, cari amici, non ne veniamo fuori da nessuna parte, non solo nei trasporti, ma non ne veniamo fuori come Paese.

Il Consigliere Binci dice "diamo abbonamenti per 5 euro". Consigliere Binci, premesso che le aziende che vinceranno la gara d'appalto potranno anche regalare i biglietti, voglio però darle questo dato: la cifra raggiunta dalle agevolazioni è di quasi 5 milioni di euro l'anno, con studenti, pensionati, lavoratori, cassaintegrati, immigrati, eccetera, siamo arrivati a questa cifra e cresce ogni anno. Essendo la crisi economica pesante, cresce il numero dei cassaintegrati, dei disoccupati, di quelli che non possono pagare il biglietto, quindi, stiamo già sostenendo uno sforzo enorme, erano 2 milioni e ora sono 4 milioni e 700 mila euro.

Non possiamo fare i piani senza guardare questi numeri reali, altrimenti non facciamo gli amministratori.

Questo quadro sta insieme, in questo modo, non sarà il massimo, però è quello possibile oggi date queste condizioni, e comunque tiene in piedi il sistema. E' questo l'equilibrio che è stato costruito, anche con fatica.

Quando si parla del Piano triennale dobbiamo guardare questo contorno, poi sul Piano dei servizi bisognerà effettivamente andare a vedere ancora e questo verrà fatto in Commissione - noi non abbiamo nulla da nascondere, questo è il Piano della Regione e i Commissari non devono preoccuparsi del proprio territorio, devono fare i Consiglieri regionali e non i consiglieri comunali - se si dirà: "c'è questa sovrapposizione? Si toglierà, dove sta, sta. C'è questo spreco? Si toglie, dove sta, sta". Questo lo faremo con la rete dei servizi.

Questo contorno che abbiamo costruito, credetemi, è di tutto rispetto in una situazione di grande difficoltà come quella attuale.

PRESIDENTE. Grazie Assessore.

Passiamo alla votazione degli emendamenti.

Emendamento n. 1 a firma dei Consiglieri Acquaroli e Silveti. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Chiedo di intervenire sull'emendamento per il rispetto che ho dei colleghi, tra l'altro il Consigliere Acquaroli ha partecipato in questi mesi ai lavori della Commissione, ha avuto un atteggiamento responsabile e insieme abbiamo cercato di costruire il Piano, quindi, nel momento in cui devo dire no a questo emendamento voglio motivarlo.

L'emendamento dice di aggiungere una frase: "criteri per garantire sia il livello occupazionale sia i contratti di secondo livello in essere al momento del passaggio da un gestore all'altro".

Nella filosofia condivido la preoccupazione del collega Acquaroli, tant'è che abbiamo scritto a pagina 23 nell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico locale: "Si programma che entro il corrente anno siano bandite dalle Province le gare per l'affidamento dei servizi di TPL automobilistico dei 5 bacini provinciali. Tutti i servizi di un bacino saranno affidati al concessionario selezionato con la gara. Il loro esercizio sarà regolato da contratto di servizio. La Regione, ai sensi dell'articolo 4 della l.r. 6/2013 sta predisponendo la documentazione di gara. Per quanto attiene al trasporto automobilistico all'interno del capitolato saranno disciplinati i servizi da mettere a gara, i beni utilizzati per l'esercizio del servizio e le modalità di trasferimento del personale. In particolare la lex specialis di gara prevederà che l'adozione degli strumenti di tutela dell'occupazione costituisca elemento qualificante di valutazione dell'offerta".

Sono dell'avviso che non potevamo scrivere di più perché non possiamo ignorare il codice degli appalti e le leggi sulla concorrenza, quindi, nella filosofia condivido quanto scrive il Consigliere Acquaroli, ma nella forma mi sento di dire no ed invito l'Aula, proprio perché non possiamo ignorare queste leggi, a non approvare questo emendamento.

PRESIDENTE. Emendamento n. 1. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 2 a firma dei Consiglieri Pieroni, Acacia Scarpetti, Donati. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Per agevolare i lavori dell'Aula mi sento di dire che gli emendamenti 2, 3, 4 e 5 per una ragione di carattere finanziario non possono essere approvati, a meno che l'Assessore Marcolini sostenga il contrario.

PRESIDENTE. Fino all'emendamento 5 c'è il parere contrario della Commissione. Ha la parola il Consigliere Binci.

Massimo BINCI. Semplicemente per puntualizzare che sull'emendamento n. 2 la motivazione deve essere di merito e non di compatibilità finanziaria perché qui la copertura finanziaria è indicata.

PRESIDENTE. Emendamento n. 2. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 3 a firma dei Consiglieri Acquaroli e Silveti. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 4 a firma dei Consiglieri Acquaroli e Silveti. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 5 dei Consiglieri Acquaroli e Silveti. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 6 a firma della Consigliera Bellabarba. Ha chiesto la parola, ne ha facoltà.

Letizia BELLABARBA. Grazie Presidente. Ci tenevo a illustrare questo emendamento perché viene da un ragionamento che potrebbe apparire semplicisticamente territoriale ma non lo è.

La prima motivazione a dimostrazione di questo è che non metto in discussione solo Fermo, ma anche il bacino di Ancona, parlo dell'extraurbano. Questi due bacini sono penalizzati da tantissimi anni e questo è stato dimostrato anche dalla deliberazione regionale dell'anno scorso, n. 723, che riconoscendo questa penalizzazione storica, ha attribuito a questi due bacini un adeguamento di 5 centesimi come corrispettivo chilometrico. Adesso ci troviamo con questo programma triennale a subire un taglio rispettivamente di 1 e 2 centesimi al chilometro.

In diversi interventi, anche in quello dell'Assessore, sono stati richiamati alcuni principi, si è parlato di fare sacrifici, di equità, di un momento di crisi dove tutti dobbiamo metterci del nostro, è un ragionamento giustissimo, ma in questo Piano triennale si è riconosciuta la penalizzazione a questi due bacini. Ad entrambi sono riconosciuti una penalizzazione minore, ma i sacrifici non possono essere fatti in modo lineare, se non si parte tutti dalla stessa posizione.

L'Assessore lamentava una mancata solidarietà da parte delle altre Regioni verso la Regione Marche, in realtà questo è esattamente quello di cui mi lamento anch'io. Non c'è solidarietà da parte degli altri territori nei confronti di chi è stato penalizzato da anni.

Non è che si chiede di avere di più e neanche di avere le stesse cose degli altri, si chiede soltanto di non penalizzare ulteriormente i due bacini che nell'extraurbano sono da anni penalizzati.

Voglio anche sottolineare che se si evitasse questo taglio, il corrispettivo chilometrico di questi due bacini resta comunque inferiore a quello degli altri, questo succedeva anche l'anno scorso nonostante l'adeguamento di 5 centesimi, i corrispettivi erano più bassi degli altri.

Come ricordava l'Assessore, la razionalizzazione del 10% già c'è stata e gli sforzi sono stati già fatti, chiedo solo per questi due bacini di evitare questo taglio. E' un importo risibile rispetto alle cifre di milioni di euro, perché parliamo di 120 mila euro, chiedo di evitare questo taglio come lo chiede tra l'altro il Presidente Spacca, dove in una conferenza stampa ha riconosciuto il valore del trasporto pubblico per la città di Ancona.

Tra l'altro in una precedente seduta abbiamo dato 100 mila euro alla città di Ancona riconoscendone il ruolo e l'importanza come città capoluogo e poi per poco più di 70 mila euro andiamo a penalizzare ulteriormente questo bacino.

Per non parlare di quello che accade a Fermo, dove tra l'altro non c'è neanche una compensazione con i chilometri dell'urbano, perché sapete tutti che i chilometri dell'urbano del bacino di Fermo sono ridicoli rispetto agli altri.

Chiedo solidarietà, non si va a togliere nulla e a chiedere nulla di esagerato, evitiamo questa volta di penalizzare ulteriormente due bacini che da anni sono penalizzati.

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

**Pietro MARCOLINI.** Per sottolineare quanto ha già detto l'Assessore Viventi.

Gli squilibri strutturali denunciati dalla Consigliera Bellabarba hanno origini storiche lontane nel tempo. Non sfugge a nessu-

no di noi che le concessioni per i trasporti, prima della legge del 1997, erano il sedimento casuale e arbitrario nella disposizione di autorizzazioni nei confronti delle imprese pubbliche e private. Lo squilibrio è gravissimo e permane ancora gravissimo, quindi, è un lavoro di lunga lena che la Regione sta attendendo da almeno dieci anni. Il lavoro è lungo e faticoso.

Il principio perequativo con l'aggiunta di circa 1 milione e 600 mila euro, che il Presidente della Commissione ha illustrato e che l'Assessore Viventi ha rappresentato in Giunta, è già il livello di equilibrio massimo consentibile per questa tornata, che non è l'ultima, che riguarda aggiustamenti in divenire di cui dobbiamo ricordare la disparità di trattamento che il sistema riceve, denunciata dalla Consigliera Bellabarba.

Segnalo che questa correzione, al di là del fatto formale che non ha copertura, non tiene conto di altri squilibri, che, ad esempio, riguardano la provincia di Macerata e l'urbano di altre realtà. Ne cito una per tutte, la città di Ancona con 98 mila e 500 abitanti, rispetto alla città di Pesaro che ne ha 92 mila, ha 3 milioni e mezzo di chilometri rispetto ai 960 mila chilometri. E' chiaro?

E' del tutto evidente che è un processo dinamico, come diceva il Presidente della IV Commissione che, ovviamente, stiamo attendendo

Il livello di equilibrio che è stato raggiunto è quello massimo che le nostre risorse ci consentono, nella concertazione i Comuni e le Province ci hanno detto "ripristiniamo quanto più possibile il chilometraggio sull'urbano e sull'extraurbano mettendo in seconda fascia l'esigenza dei corrispettivi".

Condivido gli argomenti di merito della Consigliera Bellabarba, ma purtroppo il milione e 580 mila euro aggiuntivi, che non solo non taglia le risorse che lo Stato non ci dà, ma che aggiunge al bilancio dei trasporti, è il limite massimo di equilibrio.

Questo non significa che chiude tombalmente le esigenze di riequilibrio che tutti i territori chiedono legittimamente, non

solo Fermo, ma Ascoli, la provincia di Macerata ed anche i Comuni del pesarese.

Abbiamo proceduto nel giro di sette anni a otto aggiustamenti. Ne faremo altrettanti e ne faranno altrettanti quelli che seguiranno, sapendo che il livello perequativo percorribile è molto difficile, quando i bisogni non solo rimangono gli stessi, ma aumentano perché crollano le convenzioni con le ferrovie lungo la costa e diminuiscono le risorse per pagare le convenzioni.

Mi permetto, ma lascio alla Consigliera Bellabarba, la sensibilità di un impegno politico-programmatico al riequilibrio, che non introduca un elemento che di fatto non sana quella situazione e mette in discussione in termini competitivi altri territori che rimarrebbero comunque fuori da questa limatura ulteriore.

PRESIDENTE. Ha la parola il Presidente Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Non ho nulla da aggiungere a quanto detto dall'Assessore Marcolini, anche se condivido larga parte delle considerazioni della collega Bellabarba.

La Consigliera Bellabarba pur non essendo componente della IV Commissione ha partecipato a tutti i lavori della Commissione quando abbiamo affrontato il Piano, l'ha fatto con serietà e responsabilità, ma anche con capacità e competenza. Competenza che tra l'altro le deriva anche dall'essere stata amministratrice di un'azienda del trasporto pubblico. Questa sua competenza l'ha portata a valutare anche i centesimi.

Fermo restando quello che diceva l'Assessore Marcolini, nelle Marche la differenza massima fra alcuni bacini era di 14 centesimi, oggi l'abbiamo ridotta e siamo a 10 centesimi, quindi, mi sento di dire che la strada è quella giusta, abbiamo anche premiato alcune città per quel che riguarda il trasporto urbano, tra cui Fermo.

La considerazione per quel che riguarda gli aspetti finanziari dei precedenti emendamenti, come di questo, sta dentro quella

visione aperta in cui nelle possibilità finanziarie di bilancio, dentro quel ragionamento dinamico, possiamo cogliere opportunità per una dimensione sempre più regionale del trasporto pubblico locale.

Detto questo mi permetto di chiedere alla collega Bellabarba, non tanto per quello che dico io, ma per quello che diceva l'Assessore Marcolini, che è l'Assessore al Bilancio e, quindi, più autorevole, di ritirare questo emendamento altrimenti saremmo costretti a votare contro.

PRESIDENTE. Emendamento n. 6. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 7 a firma dei Consiglieri Acquaroli e Silveti. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 8 a firma del Consigliere Binci. Ha chiesto la parola, ne ha facoltà.

Massimo BINCI. Ho fatto questo emendamento perché nella relazione è stata stralciata una parte che in Commissione i Servizi ci avevano assicurato sarebbe rimasta, cioè che la produzione chilometrica per i Comuni sotto i 30 mila abitanti sarebbe rimasta invariata benché questi Comuni fossero declassati al di fuori del programma.

Sono intervenuto prima ed ho fatto l'elenco dei Comuni che sono rimasti senza un trasporto urbano considerandolo un furto, ma qui non si tratta di un furto, ma di un'uccisione, perché non viene riconosciuto quello che in Commissione ci è stato assicurato, cioè che la produzione chilometrica della precedente programmazione sarebbe rimasta anche se svolta con il servizio extraurbano.

PRESIDENTE. Ha la parola il Presidente Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Ha ragione, lo stralcio è stato un errore, quindi non solo chiedo di votare favorevolmente, ma ringrazio il Consigliere Binci.

PRESIDENTE. Emendamento n. 8. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

Emendamento n. 9 a firma dei Consiglieri Pieroni, Acacia Scarpetti, Donati. Ha la parola il consigliere Pieroni.

Moreno PIERONI. Questo emendamento, Presidente, presentato insieme ad altri colleghi, i Consiglieri Donati e Acacia Scarpetti, ritengo sia un emendamento che possa integrare, senza stravolgere, naturalmente, il sistema dei trasporti, e fare chiarezza su alcuni punti che vanno indicati.

Chiediamo che venga aggiunto al punto 3.2.3 questa frase "Inoltre i servizi minimi da mettere a gara possono essere incrementati di servizi aggiuntivi quali: parcheggi, scale mobili, ascensori ed altri servizi comunque connessi alla mobilità". Alla genericità dell'articolo precisiamo alcuni aspetti che riteniamo importanti proprio per evitare, in una fase successiva, che possono esserci equivoci su argomenti che sono fortemente legati alla mobilità, come i parcheggi, ascensori e quant'altro.

Non andiamo ad intaccare l'aspetto economico, ma è un'aggiunta sicuramente migliorativa e integra l'articolo stesso, riteniamo che questo emendamento, se c'è la volontà del Consiglio, possa essere tranquillamente votato.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Capisco l'intervento del Consigliere Pieroni e tra l'altro faccio pure fatica a dire non accogliamo questo emendamento.

Noi in nome dell'autonomia dei Comuni, delle Aziende, dei Consorzi, della sussidiarietà, abbiamo scritto: "tali produzioni chilometriche potranno essere integrate ad opera degli enti locali da servizi analoghi connessi alla mobilità". Il servizio analogo per noi è molto più aperto della somma di parcheggi, scale mobili, ascensori, faccio un esempio, ci potrebbe essere un mezzo animale in montagna, un bus scuola da un'altra parte, quindi, i servizi analoghi alla mobilità sono molti ed elencarli riduce questa autonomia.

In nome dell'autonomia, per lo meno questo è l'approccio culturale che mi sento di esprimere, mi sento di dire che questo emendamento riduce di fatto lo spazio dei soggetti che operano nei trasporti, per cui abbiamo scritto volutamente servizi analoghi.

Sono per non accogliere questo emendamento.

PRESIDENTE. Emendamento n. 9. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 10 a firma della Consigliera Ciriaci, ha chiesto la parola, ne ha facoltà.

Graziella CIRIACI. il mio emendamento l'ho presentato dopo la sollecitazione venuta dall'emendamento della Consigliera Bellabarba. L'ho presentato per cautela, perché davo per scontato che il suo emendamento passasse, tanta era la struttura sia tecnica che di omogeneità territoriale. Credevo impossibile che non fosse accolto.

Il mio è un emendamento che richiama i bacini ad avere un'uniformità territoriale e chiedo all'Assessore equità e la possibilità di aggiungere queste tre parole affinché, mi riferisco anche all'Assessore Marcolini non avendo il mio emendamento un impegno economico immediato, si possa prendere un impegno territoriale, di tutela territoriale, per la prossima programmazione.

PRESIDENTE. Emendamento n. 10. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

Emendamento n. 11 a firma dei Consiglieri Acquaroli e Silveti. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa non approva)*

PRESIDENTE. Mettiamo in votazione la proposta di ordine del giorno a firma dei Consiglieri Pieroni e Donanti, non prima di aver dato la parola per le dichiarazioni di voto sull'atto emendato. Ho già iscritti a parlare i Consiglieri Camela e Pieroni, chi altro vuol chiedere la parola?

Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Camela.

Valeriano CAMELA. Questo strumento adottato dalla Giunta e giunto oggi alla nostra attenzione fa seguito ai provvedimenti attuati dalla Regione nel corso degli ultimi anni per far fronte ad un trend progressivamente decrescente di risorse economiche e rappresenta una modalità operativa finalizzata all'ulteriore razionalizzazione ed efficientamento dei servizi di trasporto pubblico.

Obiettivo questo di certo impegnativo che non può comunque esulare da interventi volti ad una più funzionale organizzazione dei servizi e ad un miglioramento della competitività del sistema.

E' conosciuta peraltro, diciamo così, la particolare economicità del servizio svolto nelle Marche, il cui costo, come è noto, è il più basso d'Italia anche a causa dell'assoluta e profondamente ingiusta, perché insostenibile, ripartizione regionale del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che vede assegnare alla nostra Regione la quota pro capite più bassa d'Italia.

Bene sta operando il Governatore Spacca nella sua costante azione di pressing sul Governo Letta, azione esercitata anche re-

centemente in occasione dell'incontro bilaterale italo serbo ospitato dal Presidente Spacca nei giorni scorsi proprio in questi spazi. Pressing volto a convincere il Governo nazionale ad istituire un fondo perequativo sul trasporto pubblico locale che possa, se pur gradualmente, ma prima possibile, sanare l'obiettiva iniquità nella distribuzione dei trasferimenti statali, ancora oggi basata sul criterio, ormai antistorico, della spesa storica, scusate il bisticcio voluto di parole, imboccando la strada dei fabbisogni standard, criterio più espressivo delle caratteristiche dei territori e dei parametri socio demografici delle comunità coinvolte.

Azione persuasiva che tutto il Consiglio regionale marchigiano sono certo vorrà sostenere con convinzione.

Meritevole di apprezzamento ritengo, inoltre, essere lo sforzo fatto dalla Giunta che, in un momento di grande difficoltà finanziaria del Paese, ha raccolto le sollecitazioni dei Consiglieri della IV Commissione che si sono adoperati in questo obiettivo, sollecitazioni volte a non far mancare i servizi sul territorio, forse il riequilibrio poteva essere anche più consistente, ma ciò avrebbe creato inevitabili disagi e malumori più o meno diffusi sui territori.

E' per questi motivi, molto sinteticamente, che riteniamo equilibrato il Piano in esame perché fortemente orientato a conciliare efficienza e funzionalità.

L'UdC esprime voto favorevole a questa proposta.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Pieroni.

Moreno PIERONI. Cercherò di condensare nel mio intervento sia l'ordine del giorno presentato che la dichiarazione di voto.

Parto dal dibattito e dal confronto che c'è stato in Aula e, sostanzialmente, per quello che riguarda me e la lista che rappresento, Alleanza Reformista e Partito Socialista, ritengo che il lavoro portato avanti dalla Giunta fosse un lavoro che dovesse essere miglio-

rato, che doveva contemplare meglio, coniugare meglio, le esigenze di tutti i territori della regione Marche, tenendo conto che già da tempo, per quello che mi riguarda, tramite interrogazioni, mozioni, avevo presentato una proposta che sarebbe stata sicuramente innovativa e riformatrice, quella di un'unica azienda dei trasporti della Regione Marche.

E' chiaro che questo avrebbe comportato, se avessimo deciso questo percorso, un cambio culturale proprio all'interno della Regione Marche, dei rapporti tra le aziende pubbliche e private con le istituzioni locali, con gli enti locali, con la stessa Regione Marche. Mi rendo conto che questo non sarebbe stato semplice, ma spero che l'obiettivo futuro, a medio e lungo raggio, sia quello di raggiungere questo equilibrio per razionalizzare ed economizzare i costi dei trasporti, quello che noi abbiamo sempre detto e che ha espresso anche l'Assessore che ringrazio per l'impegno che ha messo per arrivare oggi a questa elaborazione.

Oggi sarebbe stato un grande risultato, ma è anche altrettanto vero che sulla proposta presentata dalla Giunta alla Commissione c'è stato un buon lavoro di equilibrio tra i territori, tra il mondo sindacale, tra le aziende dei trasporti, e la Commissione ha elaborato ed ha "migliorato" la proposta della Giunta regionale.

E' chiaro che su questi miglioramenti noi troviamo aspetti positivi, per quello che mi riguarda ci sono aspetti positivi che fanno sì che voterò favorevolmente questo atto amministrativo. Sicuramente non è l'ottimo per quello che riguarda il percorso che, sempre, come Partito Socialista abbiamo cercato di portare avanti, ma dà un ulteriore incremento e riequilibria, anche se non in maniera totale, i territori e i finanziamenti che vengono sviluppati dai territori.

Come ricordava la Consiglieria Bellabarba intervenendo sull'emendamento, ancora una volta la provincia di Ancona rimane in parte penalizzata anche se c'è stato un riequilibrio. In questo contesto si lega

l'ordine del giorno che insieme al Consigliere Donati ho presentato.

E' un ordine del giorno che riteniamo non vada ad intaccare questo atto amministrativo, ma può essere una prospettiva, una opportunità che permette di avere un quadro chiaro per quello che riguarda costi e benefici nella ripartizione dello sviluppo dei trasporti della nostra regione.

Chiediamo un impegno, leggo la parte finale del dispositivo dell'ordine del giorno: "impegna il Presidente della Giunta regionale a predisporre entro sei mesi uno strumento che individui il costo standard aziendale e di rete, che consenta la determinazione in modo scientifico del fabbisogno standard della Regione Marche al fine di erogare corrispettivi congrui e corretti alle aziende del trasporto pubblico locale".

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Binci.

Massimo BINCI. Prima ho criticato lo stato della programmazione regionale che finora è stata inesistente. Dall'inesistente passiamo al virtuale, nel senso che vengono indicate una serie di buone intenzioni che non sapremo se verranno attuate, sicuramente sappiamo che i soldi verranno spesi.

Della serie potrebbe succedere che qualcuno prende i soldi e scappa, nel senso che per tre anni sarà erogato un servizio che non andrà nella direzione di aumentare i trasporti perché ci sono le leggi del mercato e bisogna che tutti paghino. Per adesso a pagare è solo lo Stato, che paga il 75% del trasporto pubblico, i cittadini devono gentilmente accontentarsi di quello che c'è, ovvero di stare su fermate pericolose, non a norma con le barriere architettoniche, sotto l'acqua, senza l'affissione di orari, senza posti che erogano biglietti se non negli orari degli uffici pubblici - questo è contrario alla legge, ci voglio erogatori della bigliettazione al di fuori degli orari di apertura degli uffici - non ci sono indicazioni degli orari, non c'è niente, attualmente il trasporto pubblico pro-

duce solamente chilometri, ma nella direzione dell'efficienza siamo sottoposti alla buona volontà dei gestori. Nessuno chiede conto dei soldi pubblici che vengono spesi, non è stata mai fatta una verifica del grado di soddisfazione degli utenti. Penso che siamo all'anno zero, ben venga, quindi, la presa di responsabilità della Regione che dice controlleremo il trasporto pubblico locale. Vedremo cosa produrrà questo controllo e questa programmazione.

Un'altra cosa che manca, oltre al discorso delle reti, visto che non sono state prodotte, è come il Piano del trasporto e le reti saranno organizzate. A questo punto chiedo di raggiungere un obiettivo minimo, doveva essere tra gli obiettivi del programma triennale, tra i vari obiettivi, ma non c'è: quello di coordinare tutti i Piani di settore della Regione Marche, ovvero integrare il Piano del trasporto pubblico locale su gomma e su ferro con tutti gli altri Piani della mobilità. La mobilità su due ruote, collegata ai parcheggi scambiatori, la mobilità collegata al raggiungimento dell'obiettivo di ridurre le polveri sottili, un altro criterio indicato. Come si può raggiungere la diminuzione dell'inquinamento nelle città, in cui c'è il superamento del limite di polveri sottili, se noi affidiamo i chilometri in base ad alcuni criteri del tutto astrusi. Se si superassero i limiti di inquinamento in una città dove non è previsto il trasporto urbano, non potremmo fare l'intervento di riduzione delle emissioni. Quello che chiedo è: integrare la futura rete con tutti i Piani di trasporti, con tutti i Piani di mobilità comunali, regionali e provinciali.

Ultima cosa continuo a stigmatizzare la soppressione della qualifica di trasporto urbano a 17 piccoli Comuni che prima ce l'avevano, li nomino e poi chiudo il mio intervento. I Comuni nei quali è stato soppresso il servizio di trasporto urbano sono: Tolentino, Matelica, Recanati, San Severino, Sarnano, Urbania, Fossombrone, Orciano, Porto San Giorgio, Porto Sant'Elpidio, Montegranaro, Folignano, Acquasanta, Montefiore, Falconara, Castelfidardo, Sassoferrato, per chi

vuol prenderne nota sono a pagina 7 del defunto servizio del trasporto pubblico locale 2013-2015. Abbiamo soppresso anticipatamente quello che con un precedente Piano avevamo garantito.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il Consigliere Acquaroli.

Francesco ACQUAROLI. Centro Destra Marche voterà contro questo Piano, non voglio aggiungere molto rispetto alla discussione che c'è stata ed è stata approfondita, voglio solo far notare la questione dei fondi statali, in sostanza le Marche sono l'ultima Regione per la distribuzione dei fondi statali. E' un elemento dirimente non solo del programma che abbiamo votato oggi, ma è alla base di tutti i Piani che finora abbiamo discusso, credo anche della programmazione degli ultimi 20 anni.

Questo è molto grave perché va a delineare come, in una parte importante della programmazione della politica regionale, il trasporto pubblico, si sia verificato un *vulnus* ingiustificabile da parte della politica regionale e di questa maggioranza che oggi si accorge di questo fatto e cerca di correre ai ripari, tra l'altro a Roma il Partito Democratico governa insieme al Popolo della Libertà.

Io non mi aspetto solidarietà da parte delle altre Regioni, Assessore, mi aspetto che il Governo faccia giustizia rispetto ad una ingiustizia che viene perpetrata da anni. Mi aspetto che il Governo e le forze di maggioranza, che sostengono questo Governo, facciano giustizia e non penalizzino i territori in maniera forte.

Lavorando in Commissione, abbiamo ricevuto delle testimonianze da parte dei responsabili delle ditte e dei sindacati, ci hanno parlato dell'impossibilità di dare dei servizi anche alle scuole, soprattutto nell'entroterra, tanto che il sabato i ragazzi devono interrompere le lezioni, mi sembra di non aver capito male, in una audizione, qualche ora prima perché se no sarebbero impossibilitati a tornare a casa.

Questa è la situazione del trasporto pubblico locale - chi non è interessato può anche uscire da questa Aula, perché stiamo votando un atto importante - credo che questa situazione vada in qualche maniera difesa da parte delle istituzioni regionali, battendo i pugni con il Governo centrale, rivendicando quello che ci è stato tolto negli ultimi 20 anni, perché non è solo una questione ..., nella programmazione che abbiamo fatto fino ad oggi sono stati lesi dei diritti rispetto ad altre Regioni, questo dobbiamo dirlo e gridarlo nella maniera più assoluta.

E' per questo che il nostro voto non sarà un voto favorevole, a questo punto scopriamo - a causa nostra, anche se relativamente perché il nostro impegno in questo contesto è sicuramente minore rispetto ad altri, rispetto a persone che hanno rivestito e rivestono ruoli importanti in quest'Aula e nella politica marchigiana - che c'è un vizio di forma e di base assolutamente ingiustificabile per la nostra politica e per la nostra Regione, allora il nostro sarà un voto contrario.

Vorrei ringraziare il Presidente della Commissione per il suo intervento sugli emendamenti, capisco la dinamicità dell'atto ed il suo impegno, gliel'ho detto personalmente anche prima, il voto di oggi è un voto di responsabilità, credo che la maggioranza debba ringraziare il Presidente se la minoranza, per senso di responsabilità, ha votato l'iscrizione dell'atto all'ordine del giorno di questa seduta. Presidente le riconosciamo la capacità di ascoltare chi ha una visione diversa, chi è anche strategicamente, politicamente portatore di messaggi diversi. Se oggi abbiamo discusso questa proposta di atto programmatico è anche grazie alla sua opera di mediazione in Commissione e in quest'Aula e penso che sia giusto che l'Aula ne prenda atto, ed i cittadini, anche se insoddisfatti, debbano ringraziare.

Presidente ci tengo a dire questo perché credo che il suo lavoro ed il suo impegno vadano riconosciuti da tutta l'Aula e anche dalle istituzioni.

PRESIDENTE. Dopo un *endorsement* come questo il Consigliere Giancarli, lo vedo, non ha più parole. Passiamo alla votazione.

Ordine del giorno a firma dei Consiglieri Pieroni e Donati. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

Proposta di atto amministrativo n. 66 così come emendata. La pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

### **Proposta di deliberazione n. 30**

ad iniziativa del Consigliere Traversini  
**“Revoca della deliberazione amministrativa n. 61 del 15 gennaio 2013: ‘Indizione del referendum consultivo in merito alla proposta di legge n. 77/2011 ‘Distacco della frazione di Marotta dal Comune di Fano e incorporazione nel Comune Mondolfo. Mutamento delle rispettive circoscrizioni comunali’ e indizione del referendum consultivo in merito alla proposta di legge n. 77/2011 ‘Distacco della frazione di Marotta dal Comune di Fano e incorporazione nel Comune di Mondolfo. Mutamento delle rispettive circoscrizione comunali’”**  
*(Discussione e votazione)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di deliberazione n. 30 ad iniziativa del Consigliere Traversini. Ha la parola il relatore di maggioranza Consigliere Traversini.

Gino TRAVERSINI. La proposta di deliberazione riguarda la revoca di una deliberazione che c'è stata il 15 gennaio scorso. Con quell'atto il Consiglio regionale aveva indetto il referendum. E' inutile, quindi, ripe-

tere la discussione, le motivazioni, per cui si era indetto il referendum, sono oggi le stesse.

Senza dilungarmi sulle motivazioni voglio brevemente ricordare i principi che hanno ispirato il referendum, erano quelli di uniformare in quel territorio i servizi e dare una programmazione e una gestione unitaria. Quell'area si sente unita da tantissimo tempo per tutti gli aspetti che abbiamo dibattuto a gennaio, come la particolarità dell'aspetto sociale ed economico.

Al di là dell'indizione, noi in quell'atto avevamo deciso chi andava a votare. Chi doveva andare a votare erano gli elettori ed i cittadini della parte oggetto dello spostamento dal Comune di Fano al Comune di Mondolfo, noi avevamo individuato la popolazione interessata anche sulla base di ragionamenti fatti precedentemente, come l'esempio della Valmarecchia.

Su quell'atto c'è stato il ricorso al Tar da parte del Comune di Fano *ad adiuvandum* del Comitato della città di Mondolfo.

Il Tar si è espresso ad aprile ed ha detto che non era corretto interpretare in quella maniera la popolazione interessata al voto. A questo punto la Commissione ha ripensato quale potesse essere la popolazione interessata, ma prima di andare a verificare tecnicamente sul territorio, quale parte allargare, quali parte inglobare, sia verso Fano che verso Marotta di Mondolfo, ha pensato quali potessero essere i principi che potevano ispirare l'allargamento, quindi, al di là delle vie e del territorio l'allargamento viene proposto sui principi sui quali la Commissione ha ragionato.

I principi sono quelli di allargare sia verso il territorio di Fano che verso Marotta di Mondolfo perché le zone ed i territori limitrofi che la Commissione ha indicato usufruiscono di strutture che sono nel territorio di Fano, oggetto del trasferimento.

Il fatto che vengono usati dei servizi, che in quell'area c'è un litorale interessato all'unicità della programmazione degli aspetti turistici di rilevanza economica importante, è il principio approfondito dalla Commissione.

Principi approfonditi dalla struttura per volontà dei componenti della Commissione, in particolare del Presidente, che non solo ha approfondito l'argomento, ma ha fatto anche dei sopralluoghi ed alla fine si è arrivati ad una proposta che, in qualche modo, cerca di accelerare per l'urgenza di cui parlavo prima, infatti se riusciamo oggi ad indire il referendum, molto probabilmente, senza probabilmente, prima di Natale i cittadini potranno essere chiamati al voto.

La proposta su quei principi che dicevo è di allargare verso il territorio di Fano, comprendere, senza staccarle, le circoscrizioni elettorali nn. 47, 48, 55, 63 e 64, scusate i numeri ma sono importanti, per chi conosce il territorio significa dal confine con Moldolfo fino a Torrette, una zona molto ampia, i cui abitanti sono chiamati ad esprimersi, circa 4.300 elettori di cui 2.000 interessati al cambio territoriale.

Per la parte di Mondolfo abbiamo individuato le sezioni elettorali nn. 9, 10, 11 e 12, il territorio è ridotto rispetto a quello di Fano, ma comunque conta circa 3.000 elettori.

Il ragionamento che si è fatto è quello di allargare la popolazione interessata alle zone adiacenti al territorio oggetto del trasferimento in base a quei principi che dicevo prima, non solo da un punto di vista cartografico, ma anche logico e tecnico, cercando di attuare quei principi che sono: unicità di servizio e programmazione territoriale.

Con questo atto noi non facciamo altro che indire il referendum, un atto importante che permetterà ai cittadini di esprimersi, si spera prima della fine dell'anno, in modo da non comportare problematiche particolari per le prossime elezioni amministrative.

**PRESIDENTE.** Ha la parola la relatrice di minoranza Consigliera Romagnoli.

**Franca ROMAGNOLI.** Non torno nel merito dell'atto approvato che consentiva questo referendum.

Debbo confermare che la Commissione ha lavorato con estrema diligenza, attenzione, scrupolo, addirittura ha fatto un sopralluogo sul posto, tanto che sia il sopralluogo che l'ordinanza del Tar hanno fatto sì che si allargassero, il più possibile, le popolazioni interessate, buona parte di Fano, in parte minore e più o meno omogenea, da un punto di vista demografico, Mondolfo.

Per quanto riguarda la minoranza, ieri ha consentito che si potesse fare questo referendum, in linea con quella che è la condotta ultima, ma non solo ultima, perché ci sono state varie fusioni che abbiamo consentito, anche con urgenza, entro il 31 dicembre, per far esprimere i cittadini con un referendum.

In passato era avvenuto con la Valmarecchia ed altro. Abbiamo consentito entro il termine che ritenevamo utile, perché poi, entro la fine dell'anno, a Fano ci saranno le elezioni, quindi, sarebbe stato impossibile emendare, non a causa della Commissione, ma per mille ragioni, anche giudiziarie. Abbiamo avuto anche un ricorso, il tempo si è perduto, da qui l'iscrizione d'urgenza e, per quanto riguarda la minoranza, il lasciapassare a che le popolazioni si esprimessero, come è giusto favorire la partecipazione e l'espressione di questi luoghi.

Il referendum è consultivo, questo lo abbiamo ribadito ed è anche giusto dirlo perché poi la valutazione sarà pur sempre di questo Consiglio e sarà politica in linea con quanto la Corte, abbiamo esaminato le sentenze, ha raccomandato di tener conto, cioè il volere delle popolazioni interessate, e proprio per questo valutare le risultanze a partire dal quorum, dalla partecipazione che auspichiamo massiccia, però il Consiglio sarà sovrano. E' giusto ribadirlo data la consultività del referendum.

Il lasciapassare a che le popolazioni si possano esprimere credo sia doveroso, questo è il ragionamento che ha fatto la maggioranza, ma che responsabilmente ha fatto ieri anche la minoranza della Commissione.

**PRESIDENTE** La discussione è aperta. Ha la parola il Consigliere Carloni.

Mirco CARLONI. Presidente, voglio velocemente ribadire un concetto.

Su questa vicenda sono ormai tanti anni che si discute, penso da 30 anni, su questo quartiere di Marotta, che vede coinvolta una popolazione che si sente lacerata e divisa in due Comuni, con servizi raddoppiati. Non è un argomento qualunque.

Su questa vicenda coincidono gli interessi delle due amministrazioni comunali e il diritto dei cittadini ad una iniziativa popolare, come quella di raccogliere legittimamente le firme, per chiedere una consultazione referendaria.

Una vicenda abbastanza complessa, dove è difficile dirimere i vari interessi in gioco e le varie ambizioni. Da un lato c'è l'ambizione legittima dei cittadini a difendere il proprio interesse, quello di stare uniti in un unico quartiere per avere migliori condizioni amministrative per il loro territorio che talvolta, per questa divisione, è stato penalizzato; dall'altra l'interesse delle amministrazioni locali a difendere i propri territori, le aree di confine dove vengono rivendicati investimenti fatti dall'una dell'altra parte.

Su tutta questa vicenda io ho sempre detto la mia posizione, sono favorevole a che si svolga questo referendum perché quando i cittadini si esprimono, quando democraticamente viene chiesta un'opinione, è sempre qualcosa di positivo, è un esercizio democratico, quindi, il mio voto sarà favorevole.

Ribadisco solo un concetto che ho detto prima: è un errore essere arrivati così vicini alle elezioni amministrative perché si rischia, secondo me, di fare il dibattito referendario sull'unificazione all'interno delle elezioni comunali in una contesa che diventa tutta politica. Questo è l'unico elemento di criticità che io vedo in questa consultazione, Presidente.

Spero che non si riduca tutto ad una lotta elettorale che cadrà proprio nel periodo poli-

tico più forte per questo territorio, per il resto il mio voto è favorevole.

**PRESIDENTE.** Ha la parola la Consigliera Foschi.

**Elisabetta FOSCHI.** In parte concordo con quanto detto dal Consigliere Carloni sulle preoccupazioni, siamo arrivati al punto in cui c'è già una campagna aperta per le amministrative, c'è una corsa per le primarie del centro sinistra aperta e questo, indubbiamente, diventerà un ulteriore elemento di divisione, più di quanto non è stato fino adesso. Divisione non sempre bellissima anche ai fini di una convivenza sociale, lo dico con cognizione.

Ho delle contestazioni da fare sul metodo che si è seguito per l'approvazione di questo atto.

Questo atto non era inserito all'ordine del giorno del Consiglio di oggi, è stato fatto con provvedimento d'urgenza, è andato in Commissione ieri, ma nell'ordine del giorno della Commissione il punto non era inserito. Lo dico da Consigliere regionale interessata a questo argomento e non facente parte della Commissione, se avessi visto l'argomento inserito all'ordine del giorno avrei partecipato ai lavori e, venendo a conoscenza della proposta che la Commissione avrebbe licenziato, avrei avuto modo di espletare anche il mandato, non potendo intervenire con il mio voto, ma potendo essere oggi, quanto meno, nella condizione, nella consapevolezza di sapere quello che avremmo discusso e di proporre, perché no, emendamenti che non fossero gli emendamenti di Elisabetta Foschi, ma gli emendamenti suggeriti da una collettività interessata a questa proposta di legge.

Questo è stato impedito perché, ripeto, la discussione non era all'ordine del giorno della Commissione di ieri e questa mattina è stata inserita d'urgenza all'ordine del giorno dei lavori dell'Assemblea quando ancora la proposta e il testo non erano stati nemmeno distribuiti.

Abbiamo votato l'iscrizione di urgenza di un atto che non conoscevamo perché non è stato nemmeno preparato, forse nemmeno redatto, non lo so, quindi è una metodologia grave, fermo restando che l'Aula è sovrana e può decidere di fare quello che vuole, io contesto oggi di non essere stata messa nella condizione di conoscere in tempo e di poter modificare quello che viene messo in discussione.

Si può dire: "lo abbiamo fatto anche la settimana scorsa, con l'accorpamento del referendum di Colbordolo, Sant'Angelo in Lizzola e degli altri", vero, lì c'erano due Comuni che si erano espressi in un unico senso e, quindi, quest'Aula con una certa leggerezza e condivisione poteva accorparsi, in via d'urgenza, senza conoscere quello che la Commissione aveva fatto la mattina stessa.

Oggi sappiamo benissimo che andiamo ad approvare un atto su cui i Comuni sono fortemente divisi, le comunità sono fortemente divise, un atto, Presidente le chiedo di verificare questo, su cui in Commissione, è vero, sono state fatte le audizioni, ma sono state fatte non su questo testo, perché nessuno dei Comuni, nessuno dei Comuni è stato chiamato ad esprimersi su questo testo, perché questo testo non esisteva, è stato presentato e licenziato ieri.

**PRESIDENTE.** Ci mancherebbe, dopo glielo spiego io che cosa sono le audizioni, dopo qualche anno di permanenza avrebbe dovuto capirlo anche lei!

**Elisabetta FOSCHI.** Faccio parte di una Commissione, la III, ed in genere noi partiamo da un atto, facciamo le audizioni, i suggerimenti delle audizioni possono essere raccolti, respinti, rigettati completamente, qualche associazione può, se non è messa in condizione di conoscere il testo di una proposta che viene in Aula, protestare e chiedere la convocazione di una Commissione urgente. Questo lo dico con cognizione di causa, con l'esperienza di questi tre anni e mezzo, quattro, che io ho fatto.

Questo l'ho visto sempre fare, non lo vedo fare oggi, questo lo voglio dire e voglio che rimanga a verbale.

L'ultima volta che ho partecipato alla I Commissione affrontava questo tema inserito all'ordine del giorno, lo smentiscono i componenti se non è vero, e non era per niente d'accordo sulla linea da seguire, anche il Presidente; si è deciso con una formula che non vedo ripetere in altre Commissioni, lasciare al Consigliere l'iniziativa di andare avanti, lasciare all'Aula, anche se qui ci sono un sacco di Consiglieri che hanno presentato iniziative autonome, proposte di legge autonome che rimangono nei cassetti se non hanno il parere in un certo senso della Commissione.

Questo lo volevo dire sul metodo perché mi sembra davvero un precedente poco simpatico, motivato dall'urgenza anche se l'urgenza penso sia da motivare in altri termini, questo mi sembra più che altro il desiderio di qualcuno di rispondere politicamente a una parte precisa.

Nel merito cercherò di essere brevissima perché poi i punti li ho sostanzialmente elencati già la volta precedente in cui l'Aula è stata chiamata ad esprimersi in merito.

Contesto la proposta di legge così com'è stata formulata in vari punti, tra l'altro si prende spunto e si dice all'inizio che gli abitanti di Marotta di Fano hanno manifestato la volontà di staccarsi dal Comune di Fano, se si fa riferimento alla raccolta di firme, le firme non erano solo dei residenti della frazione di Marotta di Fano, quindi mi sembra anche sbagliato esprimersi in questo senso, erano firme di residenti di tutta la provincia. Si ripete più volte, nella proposta di legge, che il distacco non provoca alcun smembramento, questo è falso, se il confine rimane quello stabilito, lo smembramento ci sarà, perché c'è una parte piccola, una frazione piccola, quella di Ponte Sasso che avrà uno smembramento, quindi, se ne creerà un altro.

Continuate a dire che la parte di Marotta di Fano è trascurabile, che c'è un interesse

trascurabile, che il Comune di Fano non ha interesse, che è una porzione di territorio trascurabile, trascurabile rispetto alla totalità della popolazione? Forse, ma non è trascurabile rispetto agli interessi del Comune. Questo, secondo me, è un falso che non è giusto riportare.

Un elemento cruciale, non è giusto riportare solo in parte l'espressione del Tar che ha rigettato l'atto dell'altra volta, lo riportate solo in parte, secondo me, sbagliando, perché dite, e mi avvio alla conclusione, "che considerata la suddetta ordinanza sospensiva, pur condividendo la linea interpretativa, secondo cui il concetto di popolazioni interessate non deve necessariamente coincidere con tutti i residenti nel Comune" - è vero questo il Tar lo scrive - "ha tuttavia ravvisato un difetto di istruttoria e di motivazione nel circoscrivere le popolazioni interessate ai soli residenti nell'area che chiede il distacco". Il Tar non ha detto solo questo, aggiungeva, oltre quello che avete scritto voi, "che il numero va definito di volta in volta, in relazione alla particolare situazione economica e nella fattispecie pare emergere un difetto di istruttoria e di motivazione nel circoscrivere il referendum ai soli residenti della località in questione, anziché estenderlo ad altri residenti del Comune di Fano che potrebbero determinare un risultato diverso, quali ad esempio quelli residenti nelle frazioni limitrofe". Il Tar vi accusa di aver fatto un atto, l'altra volta, che avrebbe dato per scontato un risultato e lo scrive: "popolazione che determinerebbe una conclusione favorevole della consultazione", quella citata l'altra volta.

Voi oggi prendete in giro il Tar perché da un lato aggiungete una parte di popolazione di Fano, come avete poi trovato le altre? Come avete individuato quelle di Marotta di Mondolfo?

Sostanzialmente equilibrando, avete detto "tanti sono gli abitanti a nord di Marotta, che verosimilmente potrebbero votare no, tanti ne aggiungiamo a Marotta di Mondolfo che di sicuro votano sì". Questo è il ragiona-

mento che ho sentito fare più volte, per questo prendete in giro il Tar.

Credo che la questione meritasse un approfondimento diverso, una tempistica diversa, non ho difficoltà a riconoscere e a dire che io ho addirittura firmato la loro richiesta dicendo, da sempre, a chi mi ha chiesto la firma che avrei voluto che fossero i Comuni interi, e non me lo possono non riconoscere, perché non credo che debba essere lasciato solo alla popolazione interessata a distaccarsi il diritto di esprimersi, per cui anche oggi il mio voto sarà contrario.

**PRESIDENTE.** Per verità, devo dire, anch'io pretendo che venga messo a verbale, che è ineccepibile la forma con la quale si procede alla votazione di questo atto.

In alcune occasioni non avevamo nemmeno l'iscrizione dell'atto fra le comunicazioni, eppure l'Aula sovrana ha deciso di iscriverlo all'ordine del giorno. In questa fattispecie l'atto era nelle comunicazioni e poi si è proceduto ad iscriverlo all'ordine del giorno ed a trattarlo, peraltro, diversamente dalla situazione normale in cui viene iscritto un atto all'ordine del giorno, il tempo per la presentazione degli emendamenti è stato lasciato libero per tutta la seduta, fino alla trattazione del punto.

Questo per quanto riguarda l'aspetto della formalità, poi non può essere confusa l'audizione, una delle attività istruttorie, sulla quale la Commissione liberamente determina non essendo obbligata a raccogliere pareri, né obbligatori, né facoltativi.

Credo che anche in questo caso l'attività di audizione sia stata ricca, sia nella precedente che in questa fase, dopo di che è chiaro che la Commissione liberamente determina e trasmette l'atto con la relazione di maggioranza e di minoranza all'Aula che poi decide.

Questo solo per la procedura, non entro nel merito, non ci penso nemmeno, però per rispetto dei lavori della Commissione e, soprattutto, per il rispetto della verità riguardo l'osservanza delle regole che governano i

processi, ritenevo di dover intervenire come garante della procedura.

Ha la parola il Consigliere Traversini.

**Gino TRAVERSINI.** Ho ascoltato con attenzione l'intervento della Consigliera Foschi, e vorrei ricordare alcuni passaggi. Il fatto che ci sia stata un'accelerazione non significa che non ci sia stata discussione o comunque approfondimento.

A parte la battuta che mi verrebbe spontanea, sono tre legislature che si parla di Marotta, questa è una battuta, perdonatemi, non significa molto, però il 15 gennaio ricordo che abbiamo indetto il referendum e già la discussione se fare il referendum o meno questo Consiglio l'ha affrontata.

L'abbiamo ripetuta, va benissimo, ho anche detto alcuni principi, possiamo anche riaffrontarla, ma questo Consiglio si è già espresso.

Oggi siamo qui a capire in base a quello che ha detto il Tar, anche questo chiaramente è da interpretare, che la popolazione interessata a votare non poteva essere solo quella oggetto del distacco, su questa cosa abbiamo allargato la popolazione geograficamente interessata.

Da aprile ad oggi sono passati sei mesi, abbiamo fatto un lavoro in Commissione, abbiamo sentito i Sindaci, ad ognuno di loro abbiamo chiesto: "Secondo voi qual è la popolazione interessata?". Abbiamo fatto i sopralluoghi e alla fine la Commissione, visto che la questione era capire secondo dei criteri, non equilibrare solo nei numeri - prima ho provato ad elencarli - a questi ci siamo ispirati ed abbiamo detto "arriviamo alla sezione elettorale".

Non abbiamo staccato le sezioni elettorali, abbiamo dato dei criteri precisi, come il fatto che in quelle sezioni elettorali i cittadini usufruiscono di servizi in comune, di strutture. Questo ci sembrava corretto per portarli a decidere con il referendum.

E' stato questo il ragionamento, dopodiché dico che la Regione, secondo me, non fa il tifo, non deve fare il tifo per quel

risultato o quell'altro, ognuno di noi lo può anche fare, ci mancherebbe altro, ma la Regione ha un compito sicuro quello di dire ai cittadini di quella zona: "decidete ed andate a votare".

A me sembra che le osservazioni ci possono stare, sono abbastanza pretestuose, come dire: "perdiamo un altro po' di tempo e non andiamo a votare".

Credo che l'equilibrio che abbiamo trovato ascoltando i Sindaci, anche se in fretta, sono d'accordo forse un po' di più era meglio, non cambia nulla nella sostanza perché la Commissione su questo ha riflettuto; alla fine bastano pochi minuti per capire se una sezione è in più o in meno, non c'è bisogno di approfondimento. I principi ve li ho detti, le sezioni sono quelle, si conosce benissimo il territorio, siamo stati rispettosi della volontà dei Sindaci, li abbiamo ascoltati, chiaramente qualcuno non sarà d'accordo, ma credo che la cosa più importante sia permettere ai cittadini di esprimersi.

**PERSIDENTE.** Ha la parola il Consigliere Perazzoli.

**Paolo PERAZZOLI.** Mi sento in obbligo di intervenire in quanto Presidente della Commissione, per chiarire o dire la mia su alcuni aspetti di metodo, ma anche su alcune questioni di merito su una materia che, nel corso dei decenni, da quando è stata approvata la Costituzione italiana, ha visto la Corte costituzionale pronunciarsi più volte e debbo dire in modo sempre più puntuale ed il Tar avrebbe potuto attenersi in modo po' più preciso, perché ci costringe a fare un'operazione che alla fine entra in contraddizione con quello che dice la Corte costituzionale che poi dirò.

Prima mi preme sgombrare il campo sulla correttezza della procedura.

Ieri abbiamo votato in Commissione l'iscrizione d'urgenza, così come abbiamo fatto oggi, per accelerare una discussione che si protrae da anni e in quest'ultima fase da mesi. Abbiamo fatto anche un sopralluo-

go per rendere edotta tutta la Commissione dello stato dei luoghi, per capire bene che cosa votava, credo che sarebbe stato un po' eccessivo prendere un pullman e chiamare tutto il Consiglio ad andare sui posti.

L'accelerazione c'è, è indubbio, lo diceva adesso il Consigliere Traversini, ma penso che lo riconosca anche la Consigliera Foschi, perché uno dei due Comuni interessati, il Comune di Fano, l'anno prossimo andrà ad elezioni comunali, quindi, lo sforzo è di fare il possibile e l'impossibile perché un eventuale svolgimento del referendum ed l'esito favorevole alla separazione comporterà nuovamente una decisione di questo Consiglio e, se non acceleriamo i tempi, rischiano di sovrapporci alle elezioni comunali, con le candidature, eccetera.

Siamo ancora in tempo, proprio al limite, quindi vorremmo fare in modo che si possa votare prima di Natale, in modo che alla ripresa il Consiglio regionale sulla base dei risultati, e su questo dirò qualcosa, possa decidere.

Nel merito, chiariamo una cosa, questa è una questione più identitaria che altro, perché se si spostano i confini, non si spostano gli edifici, le scuole rimangono dove sono, cambiano tutto al più i gestori, non si spostano neanche le persone, perché rimangono dove abitano, si spostano i confini di due Comuni che sono confinanti e che hanno la stessa Provincia, insomma, ragazzi non drammatizziamo anche noi, è un problema di identità di una comunità. Ci sono altre situazioni come questa in giro per le Marche.

Sul piano finanziario si fa un gran parlare, ma io lo dico sempre, qui dentro molti di noi hanno fatto gli amministratori, se c'è un'amministrazione ragionevolmente equilibrata, non rimette nulla, né guadagna, perché è presumibile che i ricavi che otterrà, cioè le tasse che pagheranno i cittadini di Marotta, saranno consumate probabilmente per dare scuole, servizi, illuminazione pubblica, eccetera.

Non c'è un vantaggio per un Comune o un altro, ragioniamo su questo, non ci rimette né il Comune di Fano, né ci guadagna il Comune Mondolfo e viceversa, più o meno saranno le stesse cose, credo anche che da un punto di vista fiscale le differenze saranno minime perché oggi le condizioni economiche dei Comuni, salvo quelli che hanno i casinò o qualche entrata particolare o qualche discarica, sono più o meno uguali.

Un'ultima cosa e poi finisco, l'ordinanza del Tar dice, secondo me sbagliando, rispetto alla Corte costituzionale, che non può votare solo la popolazione direttamente interessata perché l'esito sarebbe già deciso. Questo è un fatto importante, un'ammissione importante, perché se la popolazione di quella realtà forse largamente propensa a staccarsi, comunque, ne dovremmo tener conto, questo dice la Corte costituzionale che nella sentenza del 7 aprile 2000, riconosce la posizione particolarmente qualificata di tali popolazioni.

Chi sta nella Commissione sa che io ho discusso a lungo con il Consigliere Traversini sul fatto che si potessero far votare anche tutti i Comuni, ma alla fine noi Consiglieri regionali quando dovremo decidere, dovremo tener conto della volontà di quei Comuni, di quelle popolazioni, di chi abita in quella frazione, come giustamente dice la Corte costituzionale.

Sgombriamo il campo, abbiamo scelto una strada che è più equilibrata ed evita polemiche politiche, adesso vedranno i cittadini e noi saremo chiamati ad interpretare. Non è un referendum abrogativo, è consultivo, io dico se va a votare il 20% della popolazione, qualunque sia la percentuale dei sì, è un referendum fallito, se invece va a votare il 90% della popolazione e c'è un'affermazione significativa dei sì è chiaro che noi saremmo obbligati, ma se ci sarà un risultato di scarsa partecipazione, di scarsa supremazia dei sì, dovremo ragionare se è opportuno mettere in moto questo meccanismo.

Il referendum consultivo serve per sapere cosa pensano le popolazioni e questo

allargamento, secondo noi, è sufficiente. Vedremo quello che deciderà il Tar se non faremo un'altra deliberazione anche se credo che queste popolazioni prima o poi dovranno pronunciarsi perché è un fatto previsto dalla Costituzione e perché credo sia profondamente giusto farlo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

Proposta di deliberazione n. 30, la pongo in votazione per appello nominale chiesto a nome dei Consiglieri Foschi, Natali, Acquaroli.

Favorevoli: Acacia Scarpetti, Badiali, Bellabarba, Binci, Bucciarelli, Bugaro, Busilacchi, Canzian, Cardogna, Carloni, Ciriacci, Comi, D'Anna, Eusebi, Giannini, Marinelli, Massi, Mezzolani, Natali, Perazzoli, Ricci, Romagnoli, Sciapichetti, Solazzi, Traversini, Zaffini.

Contrari: Acquaroli, Camela, Donati, Foschi, Malaspina, Marconi, Zinni.

Astenuti: nessuno.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

### **Sull'ordine del giorno**

PRESIDENTE. Con questo si chiude la seduta ci vediamo martedì prossimo ... sono stato sollecitato da molti Consiglieri perché mi dicono che c'è una Giunta, però, Consigliere Natali, se sulla mozione non si apre un dibattito che ci terrà qui fino a tarda ora, sono per metterla ai voti. Ci eravamo presi l'impegno, sono per mettere in votazione la mozione n. 549 dei Consiglieri Natali, Romagnoli, Silvetti, Acquaroli "Incompatibilità incarico Direttore generale ASUR", era al punto 16.

Se non la trattiamo oggi, la ritroveremo al primo punto la prossima seduta, ma se la metto al primo punto del prossimo ordine del

giorno non faremo, neanche in quell'occasione, nessuno degli atti che dovremmo fare, quindi, penso sia meglio, se oggi c'è un gentlemen agreement, votarla in cinque o dieci minuti, piuttosto che perdere mezza giornata la prossima seduta. Se poi non c'è il numero legale non c'è problema.

Ha la parola il Consigliere Eusebi.

Paolo EUSEBI. Presidente mi perdoni, l'impegno non era di discutere la mozione oggi, l'impegno era, non me ne vorrà il Consigliere Natali, di discuterla prima della proposta di legge.

Secondo me non conviene a nessuno che se ne parli oggi in cinque minuti, però l'Aula è sovrana, il Consigliere Natali è più che sovrano, ma non c'era l'impegno a parlarne oggi, c'era solo l'impegno a parlarne prima della proposta di legge.

*(Voci fuori microfono)*

PRESIDENTE. Vi ripeto, non è che i metodi cambiano ogni volta, se c'è la richiesta da parte di qualcuno posso capire ... avevo pensato di togliere la seduta in quanto molti mi avevano detto di avere degli impegni, poi ho pensato, se c'era l'accordo, di votarla velocemente, così non è, allora, visto che la seduta è aperta, se qualcuno che mi fa la richiesta di sospenderla, votiamo e la seduta si sospende.

Ha la parola il Consigliere Comi.

Francesco COMI. Raccogliendo l'invito del Presidente alla massima chiarezza e lealtà, chiediamo di poter iscrivere la mozione al primo punto dell'ordine del giorno del prossimo Consiglio, non essendoci ora le condizioni per poter fare un dibattito partecipato con la presenza del numero legale, visti gli impegni ...

PRESIDENTE. Mi scusi Consigliere Comi, quest'Aula nel disinteresse di troppi o nella disattenzione ha votato perché questo punto venisse precisamente iscritto al punto

2 quater, chiaro? Questo non si discute, è stato votato, non capisco la proposta che fa, che cosa vuol dire, vuole chiedere che a questo punto si sospenda il Consiglio? Questa è una richiesta legittima.

Francesco COMI. Coerentemente con quello che abbiamo votato e con quello che ha detto lei, ho chiesto di riaprire il prossimo Consiglio partendo dall'ordine del giorno così come lo abbiamo concordato in questa giornata, prima questo punto, poi la legge sulla sanità.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno l'abbiamo determinato con il voto del Consiglio.

*(Voci fuori microfono)*

PRESIDENTE. Questo va benissimo però, non è questo.

Ha la parola il Consigliere Bucciarelli.

Raffaele BUCCIARELLI. Colleghi della maggioranza, noi abbiamo già votato per inserire la mozione del Consigliere Natali all'ordine del giorno, punto 2 ter, di questa seduta.

Siamo arrivati al momento di discuterla se voi proponete una sospensione, tra un'ora saremo qui, credo, però che la maggioranza sia tale non solo quando rispetta le minoranze, altrimenti diventa un'altra cosa, ma quando fa onore all'Aula.

Grazie alle minoranze avete votato l'atto più importante che oggi è stato licenziato, ora la domanda che faccio è: "Vi costa troppo discutere una mozione che può anche farvi scomodo?"

Il Consigliere Comi ha fatto una proposta, su questa, ecco la motivazione dell'intervento, esprimo la mia contrarietà e propongo che si discuta e si voti oggi.

Se non siete d'accordo avete i numeri e potete votare contro la mozione, ma si deve discutere oggi, perché questo abbiamo deciso, rispettate le vostre decisioni, altrimenti dobbiamo pensare che ad ogni soffio di ven-

to si cambi opinione, ma io non voglio avere questa opinione di questa maggioranza.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Natali.

Giulio NATALI. Nel merito sono d'accordo con il Consigliere Bucciarelli su un'unica cosa, Consigliere Bucciarelli, non sono d'accordo con lei, qual è la proposta del Consigliere Comi? Io non so qual è la proposta del Consigliere Comi? La formalizzazione, che significa?

Riportandomi a quello che ha detto il Consigliere Bucciarelli, qui c'è una maggioranza che ha dei numeri e sulla base della risposta che l'Assessore Mezzolani ha dato ad una interrogazione, trasformata in mozione, non so come si possa cambiare idea!

C'è una legittimità di tutti gli atti e di tutti i comportamenti, il problema vostro ora non è più politico, perché la mozione si vota ed ognuno votandola si prende la responsabilità di quello che vota, non dà retta all'Ufficio legale che dice che tra l'Asur e la Regione Marche i rapporti non ci sono (...) perfetto! Lei darà retta all'Ufficio legale, allora che problema ha a votare ed a confermare il suo parere? Non ce n'è nessuno per cui votiamo, come diceva il Consigliere Bucciarelli, mi sembra che il piano dei trasporti sia pas-

sato grazie a questa parte dell'Aula, senza alcun problema, (...) Scusi Assessore io vorrei che lei parlasse al microfono, così andiamo a risentire quello che dice, perché magari ci sfugge qualcosa, per cui io ritengo (...) Si deve sentire la sua idea, la sua voce perché se non si sente (...) io ritengo che si debba andare avanti.

PRESIDENTE. Va bene, la proposta del Consigliere Comi qual è? Scusi, ma non ho capito la proposta sulla quale chiede il voto dell'Aula. (...) La proposta del Consigliere Comi è di interrompere la seduta.

Pongo in votazione, per appello nominale chiesto a nome dei Consiglieri Acquaroli, Natali, Romagnoli, la sospensione della seduta.

Favorevoli: Badiali, Bellabarba, Busilacchi, Canzian, Cardogna, Comi, Eusebi, Giannini, Mezzolani, Perazzoli, Ricci, Sciapichetti, Solazzi, Traversini.

Contrari: Acquaroli, Bucciarelli, Bugaro, Ciriaci, D'Anna, Foschi, Marangoni, Marinelli, Massi, Natali, Romagnoli, Zaffini, Zinni.

Astenuti: nessuno.

*(L'Assemblea legislativa approva)*

La seduta è tolta.

**La seduta termina alle ore 14,35**

---

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO  
(Dott.ssa Paola Santoncini)

---

ESTENSORI DEL RESOCONTO  
(Daniela Giacobelli - Antonella Giampalma)