

RESOCONTO INTEGRALE

Seduta n. 84 Martedì 3 luglio 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VITTORIANO SOLAZZI
INDI
DEL VICEPRESIDENTE GIACOMO BUGARO
INDI
DELLA VICE PRESIDENTE PAOLA GIORGI

INDICE

Comunicazioni del Presidente	3	Almerino Mezzolani (Assessore)	4
Processo verbale (<i>approvazione</i>)		Francesco Acquaroli (PdL)	4
Proposte di legge (<i>annuncio</i>)		Interrogazione n. 584	
Mozioni (<i>annuncio</i>)		dei Consiglieri Giancarli, Sciapichetti	
Congedi		“Contenitori culturali aperti: borse lavoro e volontariato qualificato degli ultrasas- santenni”	
Sull’ordine del giorno		(<i>Svolgimento</i>)	
Presidente	3	Presidente	5
Enzo Giancarli (PD)	3	Pietro Marcolini (Assessore)	5
Adriano Cardogna (Verdi)	3	Angelo Sciapichetti (PD)	7
Interrogazione n. 778		Interrogazione n. 762	
del Consigliere Acquaroli		del Consigliere Latini	
“Lavori strutturali Ospedale Santa Lucia di Recanati”		“Ospedale di Torrette - tagli di 700 ricoveri”	
(<i>Svolgimento</i>)		(<i>Svolgimento</i>)	
Presidente	4	Presidente	7
		Almerino Mezzolani (Assessore)	7
		Dino Latini (API-Lcl)	7

Interrogazione n. 815 del Consigliere Silvetti “Rimozione eternit da edifici gestiti dall'Erap” (Rinvio)		no Socio Sanitario Regionale. Pericolo dovuto al verificarsi di improvvise interruzioni di pubblico servizio d'emergenza” (Rinvio)	
Presidente	8	Presidente	12
Interrogazione n. 827 dei Consiglieri Marinelli, Acquaroli, Massi “Orientamento della Regione Marche in merito alla acquisizione quote pubbliche dell'ACOM Spa di Montecosaro e problematiche correlate” (Svolgimento)		Interrogazione n. 854 della Consigliera Giorgi “Realizzazione impianto biogas alimentato a biomasse a Loro Piceno”	
Presidente	8	Interrogazione n. 855 della Consigliera Giorgi “Realizzazione impianto biogas alimentato a biomasse a Loro Piceno e in altri quattro siti nella Regione Marche da parte della stessa Società Agricola”	
Pietro Marcolini (Assessore)	8, 10	(abbinate)	
Erminio Marinelli (plMarche)	10	(Rinvio)	
Interrogazione n. 694 del Consigliere Marangoni “Attività di ecocardiografia presso il presidio ospedaliero di Loreto. Dirottamento dei pazienti verso la struttura di Osimo a causa del mancato funzionamento dell'elettrocardiografo” (Rinvio)		Presidente	12
Presidente	11	Interrogazione n. 799 del Consigliere Cardogna “Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.) come disposto dall'articolo 32 della legge n. 41 del 28.02.1986 e dall'articolo 5 della legge regionale delle Marche n. 52 del 27.4.1990” (Rinvio)	
Interrogazione n. 617 del Consigliere Bucciarelli “Rimborsi chilometrici ai componenti della Giunta regionale e loro riduzioni” (Svolgimento)		Presidente	13
Presidente	11	Pietro Marcolini (Assessore)	13
Luigi Viventi (Assessore)	11	Proposta di atto amministrativo n. 19 ad iniziativa della Giunta regionale “Piano regionale infrastrutture, trasporto merci, logistica” (Discussione e votazione)	
Raffaele Bucciarelli (Fed. Sin.)	11	Presidente	13, 43, 46, 53
Interrogazione n. 704 dei Consiglieri Giancarli, Badiali, Busilacchi “Sulla Stazione ferroviaria di Ancona” (Svolgimento)		Enzo Giancarli (PD)	13
Presidente	12	Francesco Acquaroli (PdL)	17, 51
Luigi Viventi (Assessore)	12	Daniele Silvetti (FLI)	22, 55
Enzo Giancarli (PD)	12	Erminio Marinelli (plMarche)	24
Interrogazione n. 766 dei Consiglieri Natali, Zinni “Progetto regionale accessi vascolari” (Rinvio)		Mirco Ricci (PD)	27, 46
Presidente	12	Massimo Binci (SEL)	28, 49
Interrogazione n. 849 del Consigliere Marangoni “Depauperamento dei servizi minimi essenziali e del personale del punto di primo intervento dell'Ospedale Santa Lucia di Recanati. Contrasto con le previsioni del Pia-		Raffaele Bucciarelli (Fed. Sin.)	31
		Paolo Perazzoli (PD)	34
		Giancarlo D'Anna (Misto)	36, 47, 55
		Mirco Carloni (PdL)	37, 52
		Dino Latini (API-Lcl)	38
		Graziella Ciriaci (PdL)	39
		Paolo Eusebi (Assessore)	40
		Luigi Viventi (Assessore)	41, 50
		Roberto Zaffini (LNP)	45, 52
		Maura Malaspina (UdC)	53
		Enzo Giancarli (PD)	53

Segle dei Gruppi assembleari: Partito Democratico (PD); Popolo della Libertà (PdL); Italia dei Valori (IdV); Unione di Centro (UdC); Futuro e Libertà per l'Italia (FLI); Gian Mario Spacca Presidente (Presidente Giunta); Partito Socialista Italiano (PSI); API - Liste Civiche Italia (API-Lcl); Verdi (Verdi); Federazione della Sinistra/PdC/PRC (Fed. Sin.); Per le Marche (plMarche); Sinistra Ecologia e Libertà (SEL); Lega Nord Padania (LNP); Popolo e territorio - Libertà e autonomia (PT); Misto (Misto)

La seduta inizia alle ore 10,25

**Presidenza del Presidente
Vittoriano Solazzi**

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Do per letto il **processo verbale** della seduta n. 83 del 26 giugno 2012, il quale, ove non vi siano obiezioni, si intende approvato ai sensi dell'art. 29 del Regolamento Interno.

Sono state presentate le seguenti **proposte di legge**:

- n. 218 in data 21 giugno, ad iniziativa dei Consiglieri Malaspina, Camela, Marconi: "Disposizioni per l'accesso consapevole e responsabile al gioco lecito", assegnata alla V Commissione in sede referente, alla II Commissione per l'espressione del parere ai sensi dell'art. 69 del Regolamento Interno e trasmessa alla I Commissione per l'espressione del parere ai sensi dell'art. 68 del Regolamento Interno e al Consiglio delle Autonomie Locali per l'espressione del parere di cui all'art. 11, comma 4, della legge regionale 10 aprile 2007, n. 4;
- n. 219 in data 27 giugno, ad iniziativa dei Consiglieri Giorgi, Eusebi: "Modifica della l.r. 27/2004 'Norme per l'elezione del Consiglio e del Presidente della Giunta regio-

nale", assegnata alla I Commissione in sede referente;

- n. 220 in data 29 giugno, ad iniziativa dei Consiglieri Ortenzi, Massi: "Scadenza del Consiglio di indirizzo e verifica dell'Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico 'INRCA' di Ancona" assegnata alla I Commissione in sede referente;

Sono state presentate le seguenti **mozioni**:

- n. 369 del Consigliere Pieroni "Intitolazione dell'Aeroporto di Falconara a 'Nostra Signora di Loreto'";
- n. 370 del Consigliere Latini "Attivazione ricetta elettronica".

Hanno chiesto **congedo** l'Assessore Marconi e i Consiglieri Camela, Marangoni, Ortenzi, Trenta.

Sull'ordine del giorno

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola il Consigliere Giancarli, ne ha facoltà.

Enzo GIANCARLI. Molti di noi hanno ricevuto dal Comitato No Tubo Gasdotto Brindisi-Minervio una lettera in cui si fa riferimento alla mozione n. 353 a firma dei Presidenti delle Commissioni III e IV avente ad oggetto "Istituzione di un tavolo tecnico relativo alla proposta di realizzazione del metanodotto Brindisi – Minerbio".

Quindi chiedo, se possibile, di iscrivere questa mozione all'ordine del giorno della prossima seduta e di votarla. Cosicché nel merito potremo dare le risposte che ci sono state chieste; risposte serie, responsabili, in cui si propone un'alternativa alle aree sismiche, a quelle di pregio ambientale, ecc.. Comunque nel merito ne discuteremo.

Inoltre, Presidente, vorrei approfittare della parola per dire che sulla linea ferroviaria Macerata-Civitanova Marche è intervenuto persino il Difensore civico. Siccome su questo argomento ci sono molte interrogazioni presentate di vari Consiglieri di più gruppi consiliari, chiedo se è possibile discuterle nella prossima seduta. Perché, ripeto, oltre all'attenzione dei Consiglieri è intervenuto persino il Difensore civico.

PRESIDENTE. Va bene. Ha chiesto la parola il Consigliere Cardogna, ne ha facoltà.

Adriano CARDOGNA. Volevo raccomandare, Presidente, che nei lavori odierni si arrivi a discutere almeno sino al punto 5) dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dipende da voi, Consigliere, però mi auguro ci si possa arrivare.

Interrogazione n. 778
del Consigliere Acquaroli
“Lavori strutturali Ospedale Santa Lucia di Recanati”
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 778 del Consigliere Acquaroli. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Mezzolani.

Almerino MEZZOLANI. Il Consigliere Acquaroli interroga il Presidente della Giunta regionale per conoscere, relativamente all'Ospedale Santa Lucia di Recanati, la quantità dei terreni oggetto di lasciti o donazioni,

eventuali vincoli gravanti sugli stessi, la loro valorizzazione e la destinazione dei proventi derivanti dalla valorizzazione medesima.

Al riguardo l'ASUR, richiesta di ogni ragguaglio in merito, comunica che dall'archivio storico presente presso l'Area vasta n. 3, ex Zona territoriale n. 8 di Civitanova Marche, risulta che l'Ospedale Santa Lucia di Recanati ed i terreni allo stesso collegati, per un valore complessivo stimato pari ad euro 4.618.853,67, è stato oggetto di lascito.

Parte dei ricavi derivanti dal suddetto lascito, pari ad euro 4.371.614,79, sono stati investiti nel territorio di Recanati per la realizzazione di strutture quali SRR (Struttura Riabilitativa Residenziale), RSA (Struttura Sanitaria Assistenziale), per l'acquisto del Poliambulatorio di Recanati, di altre strutture minori e di apparecchiature necessarie allo stesso Ospedale Santa Lucia.

La somma rimanente degli stessi ricavi, pari ad euro 164.946,86, è stata investita per la realizzazione di lavori di manutenzione straordinaria e di adeguamento di impianti elettrici e complementari dell'Ospedale Santa Lucia insieme alla cifra di euro 1.221.342,30 proveniente dalla transazione con il Comune di Recanati Atto N. Rep. 2528 del 30 dicembre 2003.

Da quanto sopra, precisato che i lasciti connessi all'Ospedale Santa Lucia di Recanati avevano il vincolo della destinazione sanitaria - proventi reinvestiti solo a fini sanitari - si evidenzia che gli stessi risultano totalmente investiti e spesi per finalità sanitarie.

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

Francesco ACQUAROLI. Ringrazio l'Assessore per la puntualità della risposta.

Questa interrogazione era stata frutto anche di una polemica di qualche settimana fa quando nello svolgimento di altre interrogazioni ad essa abbinate, riguardanti appunto la struttura in oggetto, nella risposta dell'Assessore questa venne completamente inevasa.

Oggi invece l'Assessore riporta in maniera precisa e puntuale quello che è avvenuto nella storia dei lasciti della struttura del Santa Lucia di Recanati. Ci sarebbero degli appunti da fare, ma credo che i tempi di cui parliamo non possono essere imputati né all'Assessore né a questa Giunta.

Mi riservo di fare ulteriori approfondimenti rispetto a questa vicenda.

Ringrazio l'Assessore per la collaborazione e per la puntualità della risposta.

Interrogazione n. 584

dei Consiglieri Giancarli, Sciapichetti
“Contenitori culturali aperti: borse lavoro e volontariato qualificato degli ultrasessantenni”
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 584 dei Consiglieri Giancarli, Sciapichetti. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Marcolini.

Pietro MARCOLINI. Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto fornisco di seguito gli elementi richiesti.

Le politiche culturali regionali considerano come centrale e strategico il tema della fruizione e quindi della gestione dei contenitori e delle attività culturali, della estensione di orari e modalità della accessibilità al pubblico delle strutture, del miglioramento degli standard di erogazione dei servizi, in forte coerenza con quanto emerso in occasione dell'Assemblea nazionale ICOM Italia tenutasi ad Ancona il 22 e 23 giugno sul tema “Territorio e società: il ruolo dei musei in un mondo che cambia”.

Una maggiore articolazione quantitativa e qualitativa dell'offerta è presupposto necessario per la crescita della domanda, da cui dipende lo sviluppo e il mantenimento di forme di imprenditorialità ed occupazione giovanile e qualificata nel settore e pertanto l'avvio di stabili attività lavorative per giovani specializzati nel vasto comparto della cultura.

Il Programma Operativo 2012, in coerenza con le previsioni della legge regionale 4/10 sul tema del sostegno al lavoro nel campo culturale ed al volontariato, introduce tre linee di attività principali che concorrono a strutturare e dare prospettiva a forme sostenibili di prestazioni d'opera: APQ Giovani (2007, rimodulazione 2009) Progetto “l'Anima giovane dei beni recuperati” per l'attivazione di borse lavoro per il sostegno della occupazione giovanile e qualificata nel settore della valorizzazione dei beni culturali; APQ Giovani (2011) Progetto “I luoghi dell'animazione” per il finanziamento di progetti di valorizzazione dei contenitori culturali con forme diverse di incentivi al lavoro e all'occupazione giovanile; SILVER ART (2011) Progetto per la valorizzazione di professionalità over 60 da spendere su base volontaria in campo culturale.

L'integrazione di queste linee di azione è finalizzata a circuitare esperienza professionale, apprendimento, relazioni, promuovere forme di lavoro ed autoimprenditorialità giovanile nel breve periodo e stimolare l'apertura di nuove opportunità di lavoro anche nel medio e lungo periodo, per strutturare la collaborazione tra pubblico e privato per il potenziamento dell'offerta qualitativa dei contenitori culturali marchigiani.

In buona sostanza vorrei rivolgere agli interroganti lo sforzo, che mi pare in linea con la discussione che c'è stata anche in Commissione, volto ad allargare gli orari e l'offerta culturale, costituita da musei, pinacoteche, biblioteche, fornendo un'integrazione, quindi non una sostituzione ma garantendo l'ampliamento dell'offerta e della flessibilità dell'offerta culturale in campo dei grandi contenitori.

In particolare il progetto SILVER ART è un'integrazione su base volontaria che viene remunerata come fruizione del circuito culturale. Ossia, gli over sessanta qualificati integrano nell'orario il personale stabilizzato, potendo fruire dei prodotti della stagione culturale cinematografica, lirico sinfonico e tea-

trale. E quindi, come dire, sostenendo anche quel percorso di volontariato delle nostre associazioni culturali, penso a FAI, Lega Ambiente, WWF, Italia Nostra, ma anche alle associazioni del sindacato dei pensionati come l'AUSER, lo SPI, ecc..

Nella nota che ho, che mi premurerò di dare direttamente agli interroganti, c'è una sintesi sia dell'APQ Giovani sia dell'APQ "I luoghi dell'animazione", che sono le premesse, l'articolazione dell'offerta più generale della domanda che si incentra sul progetto SILVER ART.

Per il progetto SILVER ART (per un importo totale a carico della Regione pari ad euro 80.000,00) intendiamo attivare ed organizzare un servizio volontario svolto da persone culturalmente qualificate con più di 60 anni di età da coinvolgere in alcune attività di gestione dei contenitori culturali, quali musei, biblioteche e teatri, al fine di valorizzare "persone e saperi" e favorire la partecipazione di chi ha tempo libero a disposizione e può ricoprire un ruolo attivo e significativo nella comunità nel consentire una maggiore fruibilità dei luoghi della cultura.

Il soggetto attuatore individuato è il Consorzio Marche Spettacolo al quale è stato affidato il compito di selezionare i contenitori culturali – soltanto per i musei abbiamo 400 sedi, quindi c'era bisogno di un criterio selettivo –, promuovere pubblicamente questa opportunità per individuare le adesioni, organizzare la formazione e il coordinamento dei volontari ai quali a fronte dell'opera prestata andranno dei carnet di ingresso gratuito agli spettacoli che in generale vedono il contributo della Regione.

Il Consorzio Marche Spettacolo ha individuato circa 150 tra musei, biblioteche, archivi e teatri nei quali integrare la prestazione volontaria alle forme di produzione ed erogazione dei servizi esistenti.

Gli aspetti operativi del progetto sono curati dal Consorzio Marche Spettacolo in collaborazione, in fase di prima applicazione siamo partiti con AUSER e Università delle Tre Età, UNITRE, a cui stiamo aggiungendo

FAI, Italia, Nostra, WWF, per il coordinamento dei volontari sul territorio. Il progetto è aperto anche alla collaborazione delle associazioni di volontariato e/o di promozione sociale iscritte ai rispettivi registri regionali di riconosciuta esperienza nel settore culturale, che risultino interessate.

Il 14 maggio 2012 è stato dato l'avvio alla campagna di informazione per raccogliere le adesioni dei volontari, pubblicando l'avviso e la scheda di adesione sia sul sito della Regione Marche che sui siti interni delle associazioni che collaborano in questa prima fase del progetto.

Attualmente le adesioni pervenute sono in corso di valutazione. Spero che prima della fine dell'estate saremo in grado di dare un pieno avvio a questa proposta.

Sono contento di questa interrogazione perché ci consente di fare un monitoraggio in diretta dell'avanzamento del progetto che costituisce un'indubbia manovra integrativa sul versante della sussidiarietà, quella appunto delle funzioni pubbliche gestite anche da privati, in questo caso addirittura in maniera volontaristica, che allarga l'offerta culturale e quindi dà modo, tra l'altro in un periodo cruciale dell'anno quale quello della stagione estiva (anche nella sua seconda parte), di offrire, non soltanto alla cittadinanza marchigiana ma anche all'enorme numero di turisti che affollano la nostra regione da giugno a settembre, un'offerta culturale altrimenti preclusa. Si tratta degli orari del mattino, degli orari dei fine settimana, delle feste, dei dopocena, delle notti bianche, rosa, rosse e dei vari colori. Ecco, senza l'integrazione volontaria queste stagioni sarebbero precluse.

Il Direttore del Ministero dei beni culturali della regione Marche ci ha dichiarato in maniera sconsolata che non ha le risorse per pulire le teche, dunque non ha le risorse per garantire lo straordinario delle poche ore aggiuntive dei fine settimana.

Pertanto questa è una misura che potendo contare su uno straordinario civismo di un volontariato consapevole allarga l'offerta

e migliora la valorizzazione del nostro enorme patrimonio.

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

Angelo SCIAPICHETTI. Ringrazio l'Assessore Marcolini per la puntuale e precisa risposta.

L'intento dell'interrogazione era infatti da una parte allargare l'offerta culturale e dall'altra utilizzare delle risorse che sono ancora disponibili, risorse umane che possono essere utilizzate volontariamente.

Nella risposta, inoltre, c'è anche il programma operativo, quindi mi pare che siamo entrati nella fase concreta.

Per cui, Assessore, la ringrazio veramente perché appunto ci ha dato una risposta esauriente e completa.

Interrogazione n. 762

del Consigliere Latini

“Ospedale di Torrette - tagli di 700 ricoveri”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 762 del Consigliere Latini. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Mezzolani.

Almerino MEZZOLANI. L'oggetto di questa interrogazione è ovviamente di competenza della Direzione dell'Azienda Ospedali Riuniti di Ancona.

Con riferimento alla programmazione futura tale Azienda, in attuazione al Piano socio sanitario 2012-2014, orienterà, secondo le linee di questo Piano, la propria produzione sull'alta specialità, riducendo gradualmente le attività che possono essere erogate dagli ospedali di rete e/o di polo dell'ASUR.

Le modalità e i tempi dovranno essere concordati e condivisi in un lavoro di forte

integrazione tra la direzione dell'Ospedale e la Direzione dell'ASUR che, nell'ambito della riorganizzazione e riqualificazione delle proprie strutture, quindi dentro i piani di area vasta di cui stanno discutendo, dovrà tener conto di queste necessità.

Da quanto sopra appare del tutto evidente che non solo non si parla di alcuna riduzione dei ricoveri, ma di una programmazione che tenda ad incrementare i ricoveri di alta complessità, coinvolgendo le strutture ospedaliere di Area vasta in logica di rete integrata di attività, per rispondere alle esigenze delle minori complessità che adesso vanno a costituire l'inappropriatezza dentro l'ospedale regionale

Tale integrazione avviene con il diretto coinvolgimento dell'Azienda Ospedali Riuniti e dell'ASUR, in quanto in base alla tipologia di interventi, e soprattutto al setting assistenziale richiesto (chirurgia ambulatoriale, day surgery o ricovero ordinario), dovranno essere individuate le strutture idonee e più appropriate per tale complessità.

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

Dino LATINI. Grazie, Assessore, della risposta. La mia interrogazione non nasce tanto per il taglio dei 700 ricoveri, che, come giustamente lei ha detto, fa parte della programmazione, quanto dal complesso della situazione che determina il taglio o il trasferimento dei 700 ricoveri.

La base di partenza è un dato che forse ancora non riusciamo tutti ben a comprendere, che è quello che ha detto il nuovo Direttore generale degli Ospedali riuniti di Torrette Paolo Galassi, ossia che l'ospedale dovrebbe liberarsi di oltre 2.800 ricoveri non complessi da trasferire negli ospedali della provincia, come Senigallia, Jesi, Fabriano e il nuovo Inrca.

Pertanto ciò che voglio mettere in evidenza, non tanto in termini di contestazione quanto rispetto ad un'urgente riprogramma-

zione della scelta, è che accanto all'individuazione di un filtro per l'Ospedale regionale, ai fini appunto di una sua qualificazione di eccellenza sempre più importante rispetto alla politica della suddivisione delle prestazioni sanitarie, ci sia – a me oggi sembra non esserci – un intervento forte e immediato riguardo il rinforzo della cosiddetta medicina del territorio; infatti ancor oggi in tantissime zone, soprattutto in quelle indicate come azione alternativa all'Ospedale regionale, cioè gli ospedali di Senigallia, Jesi, Fabriano e Inrca (il nuovo Inrca non è ancora realizzato), non c'è.

Oggi assistiamo che interventi come le cateratte, ernie, varici, tunnel carpali, lesioni cutanee semplici e interventi di piccola portata vengono ormai giustamente deviati da Torrette senza però trovare servizi e strutture negli altri ospedali dell'area vasta interessata, anzi, direi di tutte le altre aree vaste, infatti la scelta dei 2.800 ricoveri significa doverli spalmare su tutte le cinque aree vaste.

La scelta dei tagli credo debba sì seguire un principio di razionalizzazione però deve anche avere una concreta azione, cioè non deve rimanere soltanto azione riguardo l'aspetto della riduzione senza un intervento di compensazione per gli ospedali stessi.

Pertanto ciò che voglio segnalare è l'urgenza immediata di pensare che in ospedali, come Jesi, Senigallia, Fabriano, vi siano quei servizi necessari alternativi in grado di svolgere quelle attività di supporto e di assistenza sanitaria di base che possano effettivamente mettere nelle condizioni di liberare Torrette. Però non d'obbligo o in maniera coatta, come rischia di avvenire ora, ma affinché ci sia una risposta diversa per gli oltre 2.800 ricoveri che da qui a qualche tempo non saranno appunto più assistiti dall'Ospedale regionale di Torrette.

Interrogazione n. 815

del Consigliere Silvetti

“Rimozione eternit da edifici gestiti dall'Erap”

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'interrogazione n. 815 è rinviata per assenza dell'Assessore competente.

Interrogazione n. 827

dei Consiglieri Marinelli, Acquaroli, Massi

“Orientamento della Regione Marche in merito alla acquisizione quote pubbliche dell'ACOM Spa di Montecosaro e problematiche correlate”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 827 dei Consiglieri Marinelli, Acquaroli, Massi. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Marcolini.

Pietro MARCOLINI. La risposta è congegnata insieme all'Assessore Mezzolani, essendoci due aspetti specifici sanitari e finanziari.

In merito all'acquisizione da parte della Regione Marche delle quote di maggioranza pubblica della società Acom SpA. con sede a Montecosaro (Mc) l'Assemblea ha avuto modo di essere informata già in precedenza, da ultimo il 6 marzo scorso, quindi l'aggiornamento a tutt'oggi è il seguente.

La Regione Marche ha condotto una trattativa per l'acquisizione della quota maggioritaria della società Acom, condizionandola all'approfondimento della situazione economico-contabile tramite quella che viene definita una “due diligence”, una diligenza dovuta, secondo le regole della buona amministrazione.

La relazione tecnica e la relativa nota di sintesi, predisposte dal professionista al quale è stata affidata la consulenza, ha rilevato che “la due diligence conferma sostanzialmente le valutazioni già effettuate” nella

relazione del 23 dicembre 2010 ed emerse nel corso della trattativa tra la Regione e gli Enti pubblici (Provincia di Macerata, Comuni di Montecosaro e Tolentino, Università di Camerino), obbligati per legge alla cessione delle quote di loro proprietà non rientrando tra le finalità istituzionali loro concesse.

Il valore del patrimonio netto della società al quale “si ritiene debba essere commisurato il valore della partecipazione della quota pubblica”, una volta operate le rettifiche proposte, risulta essere di euro 133.526,00.

“La due diligence effettuata si è basata – dice il professionista – sull’esame dei bilanci ufficiali rinvenuti presso la Camera di Commercio e su alcune situazioni contabili precedenti l’anno 2010”, già oggetto di analisi nel corso della trattativa ed esaminate per procedere alla stesura della relazione del 23 ottobre 2010.

Si precisa “di non aver effettuato alcuna verifica sui documenti contabili della società, né di aver valutati eventuali intangible assets”, cioè dei valori di avviamento o dei valori dei brevetti definiti dal professionista come beni intangibili e quindi di incerta quantificazione.

Stanti le risultanze della “due diligence”, qui sinteticamente riassunte, la Regione Marche, che pure ha continuato a tenere a bilancio nel 2011 e nel preventivo 2012 l’intero stanziamento di 2 milioni di euro, a dimostrazione di una volontà paziente e tenace di indirizzare verso questo possibile impiego preziose risorse, a questo punto non tanto per l’acquisizione quanto per la necessaria ricapitalizzazione della società, ha condizionato il subentro a:

1. il valore del patrimonio pari a euro 133.526,00 al quale deve essere commisurata la partecipazione, una volta operate le variazioni e/o le svalutazioni proposte alla società nel proprio bilancio al 31 dicembre 2011;

2. la necessità che eventuali incrementi di tale valore siano subordinati alla verifica di consistenza degli intangible assets e siano sottoposti alla valutazione della Giunta re-

gionale, perché su questo versante può esserci la differenza su cui immagino anche gli interroganti pongano l’attenzione.

Gli esiti della due diligence non ha soddisfatto gli enti pubblici, nello specifico il Comune di Montecosaro ha avviato una vendita unilaterale delle proprie quote, contravvenendo tra l’altro allo Statuto della società e costringendo la Provincia di Macerata a ricorrere al TAR contro la decisione di uno dei soci. La Provincia di Macerata, dal canto suo, sta procedendo anch’essa alla vendita a privati da cui conta di avere un introito superiore a quanto conseguibile con la vendita alla Regione.

Per quanto riguarda il paventato rischio di delocalizzazione non sembrano esserci motivazioni riconducibili al mancato acquisto da parte della Regione, dal momento che la società opera da molti anni a Montecosaro svolgendo attività che da tempo sono indirizzate in molte parti d’Italia e all’estero e ciò non ha costituito finora ostacolo alla sua permanenza sul territorio marchigiano.

Con decreto n. 443 del Servizio attività normative e legali del 22 novembre 2011, avente ad oggetto “Servizio di consulenza tecnico-economica-amministrativa per l’effettuazione della due diligence della società Acom spa”, è stato affidato al dott. Stefano Coppola dello studio “Corsi e Coppola-Dottori Commercialisti” l’attività di consulenza per l’effettuazione della “due diligence”, finalizzata alla determinazione del valore della quota sociale di proprietà pubblica della società Acom spa di Montecosaro (Mc) per un corrispettivo di euro 7.000,00 oltre ad oneri accessori, CNPCD ed IVA. La prestazione, in esecuzione del decreto n. 221 del Servizio attività normative e legali del 1° giugno 2012, è in fase di liquidazione per i seguenti importi: 7.421,40 euro a favore dello Studio Corsi e Coppola-Dottori Commercialisti; 1.400,00 euro a favore dell’Agenzia delle Entrate per ritenuta d’acconto.

Per quel che riguarda, invece, l’ultimo punto dell’interrogazione la Giunta regionale

ha approvato con delibera n. 1775/2011 la determina dell'Asur n. 1014 del 9 novembre 2011 con la quale si è provveduto ad indire rituale procedura di livello comunitario per l'acquisto della tecnologia Pet-TC. A seguito della pubblicazione del bando risultano pervenute presso l'Area Vasta n. 3, quella su cui incide Macerata, le domande di partecipazione da parte delle ditte interessate e si è proceduto ad eseguire la prequalificazione delle stesse. Le ditte qualificate avranno quale termine ultimo per la presentazione delle offerte la data del 4 agosto 2012. Data, questa, che fa presumere come termine per la conclusione della procedura il 31 dicembre 2012.

Anche alla luce di tale tempistica ed essendo scaduta la proroga di sei mesi della convenzione in corso tra Asur e Acom per la fornitura della Pet dell'ospedale di Macerata, l'Asur ha avanzato in data 7 giugno 2012 formale richiesta di un'ulteriore proroga di sei mesi per garantire la continuità del servizio, obiettivo quest'ultimo che la Giunta regionale ritiene indispensabile.

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

Erminio MARINELLI. Questa sta ormai diventando la saga dell'ACOM. L'interrogazione di oggi, Assessore, è infatti la terza presentata sull'argomento. Se ne parla dal 2010 e quindi adesso che siamo nel 2012 dobbiamo cercare di capire tramite interrogazioni; interrogazioni che devono peraltro essere iscritte con urgenza all'ordine del giorno – e di questo ringrazio i Capigruppo e il Presidente Solazzi –, altrimenti quello che lei in sintesi ha detto andrebbe a finire alle calende greche, con una risposta diluita, non chiara, a discapito chiaramente del nostro territorio.

Chiedo scusa, Assessore, ma prima ho dovuto rispondere a una telefonata urgente e quindi non ho sentito ciò che ha detto nella seconda parte della risposta, ossia quant'è

l'entità del compenso erogato dalla Regione Marche.(...) Perfetto.

Parlare dell'ACOM significa, come sapete, parlare di un'eccellenza. So benissimo che lei, Assessore, ha messo 2 milioni di euro nel bilancio 2011-2012, questo perché appunto pensavate di poter acquisire le quote. Però ciò non è avvenuto con estrema leggerezza, lei dice con estrema pazienza, per una situazione di bilancio che forse non è tanto per la quale, perlomeno così ha detto il professionista. Sì, non è tanto per la quale, però si stanno dimostrando notevoli interessi da parte dei privati. Ecco, a me sembra strano che i privati abbiano tutto questo interesse a comprare le quote mentre la Regione, tramite questo professionista, reputa che non ne vale la pena.

Siccome la Regione nella sanità si vanta, giustamente, di avere rispetto al pubblico una bassa percentuale di privato, allora io non capisco questa...(...) Prego, Assessore.

Pietro MARCOLNI. ...se la perizia, che noi abbiamo pubblicamente promosso, ci dà quei risultati, purtroppo a quello siamo tenuti. Io sono convinto che lei farebbe un'interrogazione se ci permettessimo di comprare a un prezzo superiore alle perizie che abbiamo commissionato.

Erminio MARINELLI. Certamente, Assessore, è chiaro che il quid economico è basilare, ma le perizie possono essere fatte in tanti modi, in maniera propositiva, intelligente. Il fatto che i privati hanno tutto questo interesse ad entrare mi fa pensare: chi sono questi privati? Sono amici degli amici? Perché a livello della speditività privata abbiamo situazioni di strutture private molto vicine a certi colori politici. Ma questo lo vedremo strada facendo.

A me preoccupa che un servizio, sul quale si sono espressi in maniera preoccupante e anche più spesso i colleghi Sciapichetti,

Silenzi, Pettinari e altri, non viene più controllato nella giusta maniera e quindi i privati ci mettono mano.

E mi viene da sorridere, in senso buono, come io esponente di centro-destra debba proteggere una struttura privata e come la sinistra riformista progressista vada verso il privato. Sono le cose che cambiano? Molto probabilmente sì.

Per cui in una situazione del genere bene ha fatto la Regione a indire l'acquisto per il PET e prorogare la convenzione, ma perdiamo comunque una grande opportunità.

Allora, caro Assessore, nel momento in cui le quote saranno assorbite ci ritorneremo per capire appunto chi le assorbirà. Ma credo che la Regione, indipendentemente dalle difficoltà economiche, dalle scelte difficili che deve fare, dalle linee che deve seguire, abbia perso una grande opportunità su un settore che sarà sì pubblico però tocca una materia difficile qual è l'oncologia.

Quindi mi ritengo insoddisfatto della risposta. Questa è una problematica che si sta vivendo in maniera leggera dal 2010, era senza una risposta precisa, che ora sta arrivando, ma perderemo il controllo del settore del PET sul settore oncologico, un settore che dovrebbe avere da parte di tutti sensibilità, attenzione e coraggio.

Interrogazione n. 694

del Consigliere Marangoni

“Attività di ecocardiografia presso il presidio ospedaliero di Loreto. Dirottamento dei pazienti verso la struttura di Osimo a causa del mancato funzionamento dell'elettrocardiografo”

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'interrogazione n. 694 è rinviata in quanto il Consigliere Marangoni ha chiesto congedo.

Interrogazione n. 617

del Consigliere Bucciarelli

“Rimborsi chilometrici ai componenti della Giunta regionale e loro riduzioni”

(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 617 del Consigliere Bucciarelli. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Viventi.

Luigi VIVENTI. Il Consigliere Bucciarelli chiede se è stata applicata la delibera di Giunta del 2011 con la quale si disponeva che a fronte dell'atto del 2010 per i componenti dell'Amministrazione regionale che utilizzano la macchina di servizio per spostarsi dalla propria residenza alla sede della Giunta si dovevano effettuare le relative trattenute.

Per il periodo indicato dal Consigliere gli uffici mi dicono che le procedure vengono rispettate e che alla fine di ogni mese le segreterie inviano il rapporto all'Amministrazione. Nel 2011 per i vari Assessori sono state effettuate trattenute per circa 9.500 euro.

Quindi da quanto risulta agli uffici queste disposizioni sono state pienamente attuate.

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

Raffaele BUCCIARELLI. Prendo atto della risposta dell'Assessore. Ed è chiaro che l'interrogazione non era tesa tanto a capire nel merito quello che avveniva, è ovvio che una delibera deve essere applicata soprattutto per quanto riguarda gli Assessori, quanto per invitare tutti i membri della Giunta e in particolare il Presidente a non rincorrere più l'antipolitica sull'onda del populismo, secondo cui il risparmio della politica sarebbe non utilizzare la macchina.

Ecco, è per dire basta, non state più a questo gioco.

Interrogazione n. 704

dei Consiglieri Giancarli, Badiali, Busilacchi
“Sulla Stazione ferroviaria di Ancona”
(Svolgimento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 704 dei Consiglieri Giancarli, Badiali, Busilacchi. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Viventi.

Luigi VIVENTI. Rispondo ben volentieri a questa richiesta fattami dagli interroganti. Approfito infatti dell'occasione per dire che questo è il terzo anno consecutivo, lo faccio cioè da quando sono diventato Assessore (maggio 2010), che io a queste richieste rispondo sempre. Esse provengono anche dai cittadini che appunto vogliono sapere se la stazione di Ancona Marittima verrà chiusa. Oppure ci sono articoli di giornali ecc.. E io ogni anno dico che non verrà chiusa, o meglio, scusate, non è vero che non ci saranno più i collegamenti e quindi le fermate. Per cui anche quest'anno devo dire la stessa cosa, per l'ennesima volta ripeto che non è così.

Come voi sapete solo nel periodo estivo, d'accordo con il porto di Ancona, c'è una piccola riduzione di questi servizi per facilitare i discorsi turistici del porto e per una questione fisiologica. Ma non è stato mai nelle intenzioni nè nei programmi della Giunta regionale attivare la soppressione dei servizi nella Stazione Marittima di Ancona. Dunque non sarà neppure per quest'anno.

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

Enzo GIANCARLI. Assessore, la ringraziamo. Questa nostra preoccupazione e questa sua determinazione nel voler mantenere la stazione sono in sintonia. L'interrogazione era soltanto per ribadire ancora una volta la ferma volontà che non ci potrà mai essere uno sviluppo serio del trasporto collettivo se andassimo ad indebolire punti strategici, come appunto quello della Stazio-

ne Marittima che si trova nel cuore della città.

Voglio quindi dirle anche a nome dei colleghi Badiali e Busilacchi che condividiamo questo approccio e siamo dell'avviso che occorre mantenere alta l'attenzione.

Interrogazione n. 766

dei Consiglieri Natali, Zinni
“Progetto regionale accessi vascolari”
(Rinvio)

PRESIDENTE. L'interrogazione n. 766 dei Consiglieri Natali, Zinni è rinviata alla prossima seduta.

Interrogazione n. 849

del Consigliere Marangoni
“Depauperamento dei servizi minimi essenziali e del personale del punto di primo intervento dell'Ospedale Santa Lucia di Recanati. Contrasto con le previsioni del Piano Socio Sanitario Regionale. Pericolo dovuto al verificarsi di improvvise interruzioni di pubblico servizio d'emergenza”
(Rinvio)

PRESIDENTE. L'interrogazione n. 849 viene rinviata in quanto il Consigliere Marangoni ha chiesto congedo.

Interrogazione n. 854

della Consigliera Giorgi
“Realizzazione impianto biogas alimentato a biomasse a Loro Piceno”

Interrogazione n. 855

della Consigliera Giorgi
“Realizzazione impianto biogas alimentato a biomasse a Loro Piceno e in altri quattro siti nella Regione Marche da parte della stessa Società Agricola”

(abbinata)
(Rinvio)

PRESIDENTE. L'interrogazione n. 854 della Consigliera Giorgi e l'interrogazione n.

855 della Consigliera Giorgi, abbinate, sono rinviate per assenza dell'Assessore competente.

Interrogazione n. 799

del Consigliere Cardogna

“Piano per l’eliminazione delle barriere architettoniche (P.E.B.A.) come disposto dall’articolo 32 della legge n. 41 del 28.02.1986 e dall’articolo 5 della legge regionale delle Marche n. 52 del 27.4.1990”

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione n. 799 del Consigliere Cardogna. Ha la parola, per la risposta, l'Assessore Marcolini.

Pietro MARCOLINI. Mi scusi, Presidente, e mi scuso anche con il Consigliere Cardogna, ma stiamo perfezionando la risposta con gli ultimi aggiornamenti. Il dirigente del Servizio patrimonio e bilancio mi diceva che martedì prossimo saremo in grado di fornire una risposta più completa.

Quindi mi permetto di chiedere il rinvio di una settimana.

PRESIDENTE. Va bene, rinviata.

Proposta di atto amministrativo n. 19

ad iniziativa della Giunta regionale

“Piano regionale infrastrutture, trasporto merci, logistica”

(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 19 ad iniziativa della Giunta regionale. Ha la parola il relatore di maggioranza Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Colleghi Consiglieri, siamo oggi in presenza di un atto importante. Un atto arrivato in Aula già nel febbraio

2010, alla fine della precedente legislatura, che però non vide l'approvazione, poi in questa legislatura è stato riproposto dalla Giunta regionale.

Lo abbiamo ovviamente approfondito e abbiamo soprattutto sviluppato la partecipazione con tantissimi soggetti di carattere sociale, ambientale, imprenditoriale e con le istituzioni.

Ha inoltre avuto il parere favorevole del Consiglio delle autonomie locali e del Comitato regionale dell'economia e del lavoro.

Il Piano precedente risale all'ottobre 1994, ben diciotto anni fa.

In Commissione abbiamo mantenuto – poi lo farà presente anche il relatore di minoranza Acquaroli – una linea di laboratorio istituzionale, perché pensiamo che la rappresentanza di idee e interessi diversi possa trovare dal confronto, da uno sforzo comune di elaborazione, la sintesi nell'interesse generale.

Questo Piano, questo diciamo certificato Europa, ha appunto il timbro dell'Europa; proprio venerdì scorso abbiamo realizzato un convegno che ha visto la partecipazione di ben tre Parlamentari europei, due presenti fisicamente, l'on. Cancian e l'on. Sassoli, ed uno in videoconferenza, la parlamentare austriaca dei Verdi Eva Lichtenberger.

Questo Piano poteva giungere in Aula anche diversi mesi fa, ma non lo abbiamo voluto fare, perché? Sulle infrastrutture, di cui poi dirò, all'interno della nostra regione non è stato difficile trovare un'intesa, si tratta di realizzare alcune opere previste e al tempo stesso ci sono cantieri aperti per miliardi di euro, però abbiamo pensato che avrebbe avuto un significato diverso attendere almeno la modifica di quella proposta della Commissione europea che dice che il Corridoio n. 1, quello più importante, Helsinki-Ravenna, si debba fermare a Ravenna. Nel frattempo sono maturati anche degli atti positivi, penso al core network per quanto riguarda le Ferrovie come pure al core network del porto di Ancona. Ma vogliamo il Corridoio almeno fino ad Ancona, lungo la dorsale Adriatica.

Quindi, dicevo, il Piano è stato fermo alcuni mesi perché volevamo agganciarci all'Europa. E questo non soltanto perché dobbiamo andare verso una maggiore integrazione europea, fare un salto in avanti rispetto a ciò che è accaduto alcuni giorni fa nella nuova intesa politica che ha riguardato l'Europa, che è un salto sicuramente in avanti nella costruzione di una soggettività politica europea forte. Ma anche perché volevamo rispondere a quel sentire comune sempre maggiore verso un'attenzione europea, ovvero quella dell'utilizzo delle risorse europee. Quindi oltre ad essere nel disegno di chiedere maggiori risorse siamo anche dentro un progetto, dentro le reti.

L'allungamento del Corridoio Adriatico, infatti, significa integrarci nel grande progetto europeo, significa investire sul futuro, significa produrre ricchezza in modo ambientalmente sostenibile.

Significa, inoltre, rifiutare l'isolamento. Sì, perché, e ne abbiamo parlato anche altre volte, questa alta velocità (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli) se non l'accompagniamo con delle richieste, con degli atti forti, come appunto i Corridoi europei e le reti europee, non porta forse a una marginalizzazione di alcune parti d'Italia?

Quindi rifiutiamo l'isolamento, rifiutiamo la decrescita. Rifiutiamo di rispondere alle sfide della globalizzazione con il localismo. Vogliamo avere una visione europea, una visione del mondo.

Del resto anche qui abbiamo dimostrato di aver fatto prevalere non interessi di parte bensì una logica bipartisan. Alcuni mesi fa come IV Commissione (con me il Vicepresidente Silveti e il Presidente della VI Commissione Cardogna, quindi anche in collaborazione stretta con la Commissione politiche europee) siamo stati a Bruxelles proprio per portare avanti un'azione determinata per vincere la battaglia vera, ovvero quella di essere inseriti dentro la rete europea.

Quindi bisogna saper guardare al futuro, programmare, capire quello che può accadere (e le reti europee prevedono proprio

quello che può accadere fra venti anni, fra trenta anni o nel 2050).

Poi entrerà anche nel merito del Piano della logistica e delle infrastrutture, ovviamente ci sono molti interventi importanti, ma la cosa più importante, il tema centrale, a nostro avviso, è il Corridoio almeno fino alle Marche.

E' per questo quindi che abbiamo fatto riferimento, anche nei vostri confronti, all'Europa, alla presenza di più Consiglieri regionali. Inoltre voglio fare un riferimento anche al Parlamento italiano, perché sia al Senato che alla Camera sono state presentate mozioni; tra l'altro quella alla Camera degli onorevoli Vannucci e Ciccioli è stata discussa, quindi molti marchigiani hanno potuto vedere sulla stessa la risposta del Ministro Passera.

Dunque, ecco, una rete istituzionale: Regione, Parlamento italiano, Parlamento europeo.

Voglio inoltre sottolineare un altro aspetto. E' vero che questo Piano ha a che fare con delle opere pubbliche, con investimenti non soltanto pubblici, con delle infrastrutture, però in quest'Aula non possiamo ignorare anche quella che è la strategia della Macroregione Adriatica-Jonica, il Comitato delle Regioni che in sessione plenaria si è espresso favorevolmente, l'obiettivo politico istituzionale rispetto al rafforzamento del fianco più debole dell'Europa e quindi del suo versante sud.

Vogliamo superare una centralità del nord Europa però vogliamo un equilibrio anche dal punto di vista geografico. Sicché rafforzare l'Europa con un'apertura forte sul Mediterraneo, sull'Africa e sull'Asia.

Vado ora un attimo al Piano. Non so quanto tempo ho ancora a disposizione, Presidente, però capite che è un atto molto impegnativo, soltanto le audizioni, ad esempio, hanno comportato ore e ore di impegno.

Siamo convinti che le strade, le ferrovie sono infrastrutture che muovono ricchezza. Tutti siamo consapevoli che nel mondo dei trasporti non è possibile realizzare cambia-

menti di grande portata senza il sostegno di una rete adeguata e di un uso intelligente delle infrastrutture.

Gli investimenti nell'infrastruttura di trasporto hanno un impatto positivo sulla crescita economica, creano ricchezza, occupazione, migliorano gli scambi commerciali, l'accessibilità geografica, la mobilità delle persone. E al tempo stesso devono essere pianificati per massimizzarne l'impatto positivo sulla crescita economica e per ridurre al minimo le conseguenze negative per l'ambiente.

Su questi temi, al di là della pianificazione, delle strategie, della programmazione, fondamentale è l'attenzione politica, istituzionale, ed anche la quotidianità rispetto alla pianificazione. Questo non deve venire mai meno.

Per ridurre le conseguenze negative per l'ambiente dobbiamo fare in modo di costruire anche una nuova coscienza, una nuova sensibilità. L'utilizzo del mezzo collettivo è sicuramente un fatto determinante.

Come pure dobbiamo governare il processo della domanda, adeguare il sistema dell'offerta, la competitività del sistema paese e del sistema regione, l'interdipendenza tra trasporto, logistica e territorio, la connettività delle reti diffuse. Quindi un profondo riadeguamento strutturale, funzionale del sistema fisico delle reti. Una domanda dunque capace di adeguarsi ai cambiamenti del mercato.

Penso al ridisegno delle localizzazioni produttive, penso a quello che accade oggi nelle localizzazioni produttive rispetto al prodotto finito ieri e oggi invece che viene realizzato in larga parte nei territori laddove ci sono i mercati.

Quindi anche la comprensione dei processi di internazionalizzazione, dei mercati, di approvvigionamento, di distribuzione delle merci. La ristrutturazione dei processi logistici quali fattori di competitività non soltanto di un territorio ma anche della strategia delle aziende.

Ecco, il Piano si pone tutti questi aspetti, questi problemi, queste attenzioni.

Poc'anzi facevo riferimento all'Europa. Nel Libro bianco è scritto chiaramente che entro il 2030 il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare attraverso ferrovie o trasporto mare, e così per il 50% entro il 2050, entro il 2030 bisogna completare le reti infrastrutturali TEN-T.

Ecco perché tutta questa nostra attenzione all'Europa.

Inoltre collegare tra loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime; nella città di Ancona c'è il porto, che non è il porto delle Marche com'è l'ospedale di Torrette, è il porto internazionale di Ancona con tutto quello che significa. Dunque dobbiamo prestare tanta, tanta, tanta attenzione.

Nel Piano ci sono delle schede, una è proprio sul porto di Ancona, un'altra è sull'Interporto e sulle infrastrutture logistiche minori.

Non ho il tempo per descriverle tutte, ne indico solo la cornice, aeroporti e aviosuperfici, infrastrutture stradali e ferroviarie, mobilità sostenibile, rapporto ambientale.

Poi, ripeto, questa del Corridoio come core network sia per quello che riguarda la ferrovia sia per quello che si è ottenuto ora per il porto di Ancona.

Prima dicevo che nelle Marche ci sono investimenti per miliardi di euro. Ecco, voglio qui ricordare un fatto. Lo scorso anno mentre discutevamo di questo Piano in agosto è stato riaperto, lo ricorderete, il Parlamento per un provvedimento a firma dell'allora Presidente del Consiglio Berlusconi e dell'allora Ministro delle Finanze Tremonti. Un provvedimento necessario in vista delle manovre finanziarie e delle difficoltà economiche del nostro Paese, ma non è di questo che voglio parlare. Ebbene, in quell'occasione un quotidiano nazionale fece un servizio sui Parlamentari che erano in ferie, alcuni di loro non sapevano come rientrare ecc.. Ora non voglio fare considerazioni di carattere politico, vado solo alle Marche. Un Parlamentare, l'on. Stracquadanio, che si trovava nelle Marche perché vi possiede casa disse al

giornalista: “avevo messo in conto che sarebbe stata un’estate diversa. L’effetto della chiamata dell’11 agosto per me è nullo, arriverò in aereo da Falconara. Con la macchina dalle Marche ci si mette troppo e in treno è un disastro. Intanto mi sto preparando...”. Ecco, dico all’on. Stracquadanio, ma lo direi a qualsiasi altro Parlamentare che fosse finito sulla pagina nazionale, che noi nelle Marche ci sentiamo impegnati, che ci sentiamo impegnati in Europa, che ci sentiamo impegnati anche nel Parlamento italiano per fa sì, ad esempio, che i collegamenti ferroviari da Ancona con Roma non siano un disastro. Su questo chiediamo il contributo di tutti i Parlamentari, siano essi di centro, di destra o di sinistra. Non è pensabile che a volte tornando da Roma si arrivi alla salita di Spoleto e poi si ritorni a Termini. Per il resto però, Onorevole – molto probabilmente alcuni dei colleghi presenti la conosceranno – ecco, venga a trovarci, venga in Consiglio regionale, avremo modo di farle conoscere le Marche. Certo, ci sono delle difficoltà, c’è un gap infrastrutturale da colmare, ma non siamo così disastriati. Avrei piacere, se troveremo il modo di incontrarci, di farle conoscere le nostre strategie. Noi vogliamo che la nostra regione, è per questo che stiamo tutti lavorando, sia messa alla pari, e su molti aspetti lo è, delle regioni più avanzate d’Europa.

Sappiamo che su questo piano strutturale ci sono delle difficoltà, ma ci sono anche molti cantieri aperti, altri sono previsti; questo stesso Piano prevede investimenti per circa 1 miliardo e 200 milioni.

Il collega Perazzoli una volta in occasione di un altro provvedimento mi chiese com’era andata la Commissione, io gli spiegai com’era andata, dopodiché lui amichevolmente mi disse: “però, vedi, bene tutto ma quando si tratta del sud delle Marche qualcosa sfugge”. Allora voglio ripetere qui in Aula che cosa risposi in quell’occasione al collega Perazzoli. Per quanto mi riguarda, per quanto riguarda il lavoro della Commissione, potete magari dirci che non svolgia-

mo con capacità il nostro ruolo, ma non ci dite che non vogliamo mantenere una dimensione regionale. Ritengo sia dovere del consigliere regionale avere intanto la dimensione piena dell’istituzione in cui è stato chiamato ad assumere delle responsabilità e poi una dimensione regionale che però non perda di vista l’Europa, il mondo.

Anche questo Piano, pertanto, contiene un equilibrio territoriale perché, appunto, è un’esigenza di questa nostra regione, dal completamento in tutte le Marche della terza corsia dell’autostrada A14, alla piattaforma logistica delle Marche, alla Fano-Grosseto, ad altri interventi sulla Salaria o sulla Mezzina.

Inoltre ci sono alcune opere che sono in fase avanzatissima di cantiere, penso al nodo ferroviario di Falconara Marittima. E, guardate, qui forse, per responsabilità istituzionali che ho avuto in passato, avrei preferito che quell’opera fosse stata il primo tratto dell’arretramento della ferrovia. E’ stata invece concepita diversamente, la fase è quella della cantierabilità. Dobbiamo quindi prendere atto di alcuni aspetti - ad esempio quello dello spostamento dell’Interporto di Jesi lo consideriamo positivo -, prendiamo atto che il cantiere parte, però, ripeto, avrei preferito, come forse molti altri, che quell’opera fosse stata il primo tratto dell’arretramento della ferrovia.

Come pure c’è la vicenda della strada statale Adriatica, che trova una risposta in tutto il territorio nella progettazione, negli studi di fattibilità – il collega Marinelli a questo proposito ha presentato per esempio un emendamento su Civitanova –. Insomma, ci sono alcune arterie che toccano tutta la regione.

C’è il tratto della variante di Ancona dove per fortuna (dopo un iter complesso, faticoso, con un meccanismo che non poteva funzionare perché i fondi erano nella cassa dell’Anas, la progettazione ce l’aveva uno studio esterno, la titolarità ce l’aveva la Provincia, altri pezzi di titolarità li aveva la Regione) sei-sette anni fa l’Anas è riuscita, gra-

zie a una spinta e ad una sinergia che si è realizzata nelle Marche, a riprendersi completamente quell'opera sotto ogni punto di vista. Quindi lì ci sono le condizioni per la cantierabilità e nel Piano anche quest'opera è prevista.

Anche per le ferrovie non partiamo da zero. Se penso che la galleria del Castellano è stata completata oppure che l'attivazione della galleria di Cattolica è prevista per il 2012, sicuramente possiamo dire che per quanto riguarda certo la velocizzazione ma soprattutto per il trasporto per le merci siamo sulla buona strada.

Anche sul porto di Ancona sono state realizzate delle opere, penso a quanto fatto nel 2011, penso agli allacci alla rete della nuova darsena, all'Interporto completato ed operativo (seppure in questa fase con un regime ferroviario non ancora appieno) penso al riutilizzo dello scalo Marotti.

Oppure opere come l'elettrificazione delle linee Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli o quegli interventi di ripristino e riutilizzo delle stazioni ferroviarie impresenziate. Anche questo è importante. Dobbiamo fare in modo che le stazioni impresenziate non soltanto siano a disposizione di quelle comunità, ma che diventino in qualche modo anche momenti di vita associativa e culturale, così superiamo quel ragionamento che a volte prevale, ovvero quello della paura, dell'isolamento, della diffidenza fra persone.

Dunque i nodi infrastrutturali regionali dal nord al sud sono ben presenti e previsti in questo Piano. Ci sono delle opere importanti, come quella dell'uscita ad ovest del porto di Ancona, che sapete hanno un iter avviato da tempo, in parte travagliato, ove in quest'ultima fase, per ragioni non proprio legate alla progettualità, alla programmazione o alla pianificazione delle opere pubbliche, potrebbero sorgere difficoltà, ma questo lo lascio con un punto interrogativo. Quello che è certo è che su tutto il Piano c'è un'attenzione complessiva.

Ringrazio l'Assessore Viventi per la collaborazione che c'è stata. In questi ultimi gior-

ni si è occupato del Piano anche l'Assessore Eusebi e quindi ringrazio anche lui.

Potrei chiudere con un'opera, ma non lo faccio perché c'è già stata una discussione la settimana scorsa, ovvero quella dell'Interporto di Jesi, per cui su questo mi fermo al titolo.

Presidenza del Vicepresidente Giacomo Bugaro

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

Francesco ACQUAROLI. Questo atto, come ha già detto il relatore di maggioranza nonché Presidente della IV Commissione Giancarli, che l'Aula si appresta a discutere e a votare, è molto importante, è tra l'altro necessario nella nostra regione in quanto sono tanti anni che non ha un quadro strategico condiviso sia sulle difficoltà che sono emerse sia riguardo le strategie che si vogliono perseguire.

Di queste carenze se ne è discusso tante volte in quest'Aula e anche fuori. Carenze che hanno creato campanilismi e contrasti sui territori perché gli stessi non sono riusciti negli anni a convergere insieme attorno a un progetto, a una programmazione condivisa, seria.

L'ultima legge quadro risale a venti anni fa, quindi rispetto ad oggi è sicuramente lontana culturalmente, pensate a come poteva essere l'Europa nel 1992 e com'è l'Europa di oggi, oppure pensate al contesto socio-economico del 1992 rispetto a quello di oggi.

Potremmo inoltre fare dei riferimenti a tutte quelle possibilità finanziarie che si sono perse non discutendo prima questo atto, e ciò rispetto anche alla forza che l'Europa poteva darci per perseguire degli obiettivi infrastrutturali strategici per la nostra regione.

Però, ecco, nonostante un ritardo, un vulnus, oggi comunque siamo qua a discutere di un atto molto importante. Per questo

voglio ringraziare i dirigenti che ci hanno sostenuto, come pure tutti quelli, a partire dal Presidente della Commissione, che hanno partecipato alle audizioni e ad un confronto molto approfondito.

La partecipazione, come diceva il Presidente Giancarli, è stata veramente aperta a tutti. Una partecipazione che ha portato alla costruzione di un Piano che io ritengo assolutamente buono.

Potrei entrare nello specifico di tutto il Piano, che è articolato e dettagliato, ma non credo sia nell'interesse dell'Aula il riconoscimento della singola scelta. In questa sede dovremmo invece discutere della strategia che è stata premiata e decisa da questo Piano al fine di chiarire il ruolo che lo stesso deve avere. Sappiamo bene tutti che una legge è efficace se dopo essere stata votata è anche perseguita da tutti nella stessa direzione, se dopo essere stata votata viene condivisa e studiata sul territorio. Nessuno di noi, e mi riferisco anche ai nostri amici, deve trovare un pretesto per eluderla, criticarla e quindi metterla subito in discussione.

Quindi l'efficacia di questo Piano sarà data dalla forza con cui ognuno di noi lo difenderà sul territorio. Cercando di accantonare, soprattutto quando si tratta di un atto che parla di infrastrutture da qui per i prossimi trent'anni che ci permetteranno di inserirci in un contesto europeo, i discorsi di parte. Questo atto il più possibile ci deve vedere uniti e compatti. E questo anche nelle piccole diversità e differenze, come pure in quelle contrarietà, direi anche legittime, che possono sorgere nella discussione dell'atto finale.

E dobbiamo soprattutto trovare la forza per ricongiungere il nostro territorio alle dinamiche europee. Lo diceva prima anche il Presidente Giancarli, magari su tante cose ci ripetiamo, ma credo sia importante ribadire comunque alcuni concetti.

La strategia della viabilità e dell'economia si è ormai delineata su grandi linee europee. Si parla di regione Adriatico-Jonica, si parla di Corridoio Baltico-Adriatico, si parla di

grandi direttrici che non danno appello, o sei dentro o sei fuori, o ci sei e conti e quindi puoi sfruttare i finanziamenti, tutto l'indotto economico, tutte le opportunità, oppure sei fuori. E stare fuori significa essere tagliato fuori dalle opportunità e dagli scenari futuri che poi fa rischiare di non poter essere protagonisti.

Quindi i ritardi, chiamiamoli così, di questo Piano in quest'Aula sono dovuti anche a quel lavoro che ha cercato di contestualizzarlo alle grandi visioni europee, per cercare di ottenere dei piccoli ma grandissimi risultati, come il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico fino ad Ancona. Certo, l'auspicio è che tutto l'Adriatico possa usufruire di questa infrastruttura, ma sicuramente il fatto che possa giungere almeno fino ad Ancona è già un primo grande risultato di cui tutti noi dobbiamo essere felici.

E' un Piano, come dicevo poc'anzi, dettagliato, va ad esaminare profondamente tutte le proposte che in questi anni sono pervenute dai Sindaci, dai territori, dagli imprenditori, dalle associazioni, dalle categorie. E' entrato nel merito e questo ha portato ad un'anagrafica distinta territorio per territorio, dal quello montano a quello collinare fino al territorio costiero, a quelle cioè che potrebbero essere le varie ipotesi su cui intervenire.

Quindi è un Piano che ha preso in considerazione tutto, che ha cercato di studiare tutte le ipotesi pervenute, anche quelle esposte durante le audizioni, ma al contempo ha cercato di fissare delle priorità e dare delle risposte. E non è solo un libro dei sogni, perché magari tanti aspetti presenti rappresentano, come dire, anche un elenco sistematico di quelle che sono le esigenze dei territori, perché individuando le priorità questo Piano fissa i capisaldi su cui intervenire.

Le priorità, citate con tempi e modi per il loro raggiungimento, sono state peraltro individuate per evitare confusioni e per evitare la non attendibilità. Quando un provvedimento non detta le priorità è inattendibile, permette a tutti il giorno dopo di litigare, di fare

una battaglia di campanile orientata a togliere un'iniziativa per metterne un'altra, al di là anche delle Giunte e dei Governi di turno.

Quindi è un Piano che individua le priorità. Inoltre ha cercato di adeguarsi a una normativa che è in continua evoluzione e dove anche gli scenari cambiano di continuo. Da vent'anni ad oggi, come dicevo in premessa, gli scenari sono cambiati tantissimo, quindi dovevamo cercare di fare un Piano che guardasse non al 2012 bensì al 2030-2040. Allora per fare questo abbiamo dovuto mettere in sintonia tutti i nostri rapporti e collaborare profondamente. L'ultimo grande evento, come diceva il Presidente Giancarli, per parlare di questo Piano è stato il convegno di venerdì mattina che ha visto la presenza di tre europarlamentari, di cui uno neppure italiano.

Dunque il lavoro svolto è stato fatto con serietà e con grande dedizione da parte di tutti, ci rendiamo tutti ben conto della responsabilità a cui si va incontro.

Anche perché, non possiamo negarlo, la Regione Marche ha delle carenze, in passato ha fatto degli errori, ha avuto delle visioni campanilistiche, ha dato più ad alcuni territori e meno ad altri. In quest'Aula questo dobbiamo ammetterlo con onestà intellettuale e con senso di responsabilità. Che però non significa che questo Piano doveva essere un modo per rivendicare un territorio rispetto ad un altro o per rivalersi rispetto a scelte sbagliate e fatte anni fa da persone che in questo scenario politico non ci sono neanche più.

E' dunque un Piano di prospettiva e non localistico che tende a difendere i campanilismi. E' un provvedimento d'insieme che proietta la nostra regione in una visione più ampia però dando dignità ad ogni zona del nostro territorio regionale.

E' un Piano che punta a dare un futuro a tutta la nostra regione. E questo anche nel rispetto dell'ambiente e delle reali esigenze economiche e turistiche che mutano continuamente, come pure esigenze dal punto di vista sociale, perché ovviamente i territori

più svantaggiati, quelli montani, per poter competere richiedono anche loro una propria dignità ed una maggiore attenzione.

Il Piano punta ad integrare il nostro territorio sia nel contesto nazionale che europeo. A questo proposito voglio fare una considerazione importante e se volete anche nuova. Al convegno di venerdì scorso qualcuno diceva che a causa dei pirati potrebbe delinearsi uno scenario che rischierebbe di far vedere tutti i porti del Mediterraneo, quindi anche quelli italiani, tagliati fuori dai traffici addirittura europei, internazionali, questo perché non abbiamo porti in grado di poter accogliere navi, che sarebbero in via di progettazione, per far fronte, appunto, a questo problema dei pirati. Allora l'Italia, che è una penisola nel Mediterraneo, che è una piattaforma logistica naturale, che quindi potrebbe diventare – questo è nell'auspicio di tutti - il punto di riferimento importante per gli scambi di merci a livello mondiale, ecco, potrebbe essere scavalcata proprio perché le infrastrutture non sono adeguate.

Per cui l'appello è di valutare un Piano come questo che guardi con dignità a una prospettiva futura.

Ritornando quindi alle priorità non dico siano state dimenticate, assolutamente, non è questo, ma magari si è dato meno risalto a tutte quelle infrastrutture e scelte che debbono essere per forza di contorno. Perché se scegliamo di perseguire una grande politica se poi non c'è un riconoscimento strategico della regione, intendendo per riconoscimento che dobbiamo parlare del porto di Ancona, dell'aeroporto, dell'interporto, della grande viabilità, se non c'è un riconoscimento in quei fatti in quegli obiettivi, è chiaro che siamo fuori dall'Europa che conta, dai traffici che contano, con una conseguente penalizzazione di tutto l'indotto, di tutti i territori limitrofi alla piastra logistica regionale.

Ragionando quindi in questo senso abbiamo fatto un buon lavoro, siamo giunti ad un atto che a nostro avviso è adeguato alla sfida che si pone, ovvero quella dei grandi obiettivi cercando di interpretarli al meglio.

E in questi grandi obiettivi l'atto si distingue tra infrastrutture viarie, ferroviarie, porti, aeroporti, interporti, avio superfici, si arriva addirittura ad ipotizzare una valorizzazione del territorio a 360 gradi.

Però abbiamo anche affrontato quegli argomenti che sono importanti nella quotidianità. Ad esempio la riduzione degli incidenti stradali e quindi la messa in sicurezza delle strade, che avviene tramite uno specifico intervento, ovvero l'istituzione del Centro di rilevamento e monitoraggio per la sicurezza stradale. E' in fase di avvio, serve per determinare le priorità.

Inoltre c'è il PRSS (Piano regionale per la sicurezza stradale), che è uno strumento attuativo del Piano regionale, che potrà fare progetti di messa in sicurezza e manutenzione volti a migliorare o ad eliminare le condizioni di massimo rischio laddove si verificano.

Pertanto è un Piano che se da un lato ha guardato alle grandi linee strategiche dall'altro ha guardato anche alle piccole necessità di tutti i giorni che comunque creano disagi e danni al territorio, all'immagine, alla viabilità.

Sicuramente questo Piano guarda anche al decongestionamento dei territori. Non possiamo negare che ci sono tratti costieri, penso a Falconara, Senigallia, Civitanova, San Benedetto, Porto San Giorgio, Porto Sant'Elpidio ecc., che in alcuni momenti, anche per il fatto che sono zone produttive ad altissima densità, sono altamente congestionati. Il traffico dei camion in quelle zone è molto forte, nei periodi dell'anno quando il turismo è elevato attraversare una di queste zone è impensabile. Ecco allora che abbiamo cercato di individuare, insieme all'Anas, insieme alla società Autostrade, delle soluzioni che possano in qualche maniera mettere mano anche all'esigenza del quotidiano.

Per qui anche da questo punto di vista credo lo si possa considerare un buon Piano.

Ci sono chiaramente soluzioni sostenibili, come le varianti alla Strada Statale 16; c'è un progetto dell'Anas che magari deve es-

sere fatto meglio, particolareggiato, sicuramente, però comunque saranno delle bretelle che bypasseranno i centri abitati, dunque una fruibilità che non sarà più urbana bensì un congiungimento più leggero tra paese e paese.

Sono stati inoltre individuati alcuni nuovi caselli autostradali, che servono anche questi a dare dignità ai territori, a decongestionare e a dare maggiori opportunità di sviluppo.

Ancora, collegamenti collinari. Noi abbiamo tutte le zone produttive più importanti che sono posizionate nella media collina. Ne cito due del distretto calzaturiero, Monte San Giusto e Montegranaro, infrastrutture che vedono la critica da parte di tutti gli imprenditori. E' chiaro che non possiamo dire ad ogni imprenditore "ti facciamo l'autostrada", dobbiamo semmai fare degli interventi medio collinari che insieme alla Pedemontana potranno mettere in condizione gli assi vallivi trasversali di essere più efficaci. Quindi sono stati individuati degli interventi, che andranno progettati, volti al miglioramento della quotidianità di tanti operai, che daranno strategia, che saranno assolutamente, secondo il mio punto di vista, di interrelazione ai grandi obiettivi.

Noi cioè con questo Piano non abbiamo soltanto perseguito dei grandi obiettivi, abbiamo cercato di dare delle risposte serie, efficaci e dirette per individuare soluzioni affinché sia le attività produttive sia i tanti operai e impiegati che ogni giorno si muovono possano avere delle prospettive migliori, un territorio che, nel rispetto sempre dell'ambiente, possa vedere soluzioni a problemi annosi.

Per cui, ecco, lo sforzo fatto sulla sicurezza, sul decongestionamento del traffico in alcune aree, sul rispetto dell'ambiente, ritengo sia da apprezzare.

Integrazione con le grandi iniziative, penso ad esempio alla Quadrilatero che a proposito di assi intervallivi prevede finalmente il congiungimento tra Civitanova e Foligno, tra Ancona e Perugia, prevede la realizza-

zione della Pedemontana. Finalmente si va ad individuare, parlando della mia provincia che ovviamente conosco meglio, l'intervalliva tra Tolentino e San Severino, l'intervalliva che bypassa la valle del Potenza con Macerata fino a Sforzacosta e raggiunge addirittura il territorio fermano e ascolano. Insomma, tutte iniziative di assoluto rilievo.

Come diceva il Presidente Giancarli, abbiamo delle linee ferroviarie obsolete. Non sono sicuramente io che devo dire che il posizionamento originario della linea ferroviaria lungo l'adriatica ha penalizzato e penalizza il turismo. E' Chiaro. La Provincia di Pesaro e quella di Ancona sono già intervenute prevedendo lo spostamento, hanno individuato dei tracciati alternativi. Quindi dobbiamo invitare anche le altre tre Province ad intervenire in questo senso. Non è infatti possibile costruire dappertutto e poi magari tra venti-trenta-quaranta anni doversi privare di una linea ferroviaria alternativa, seppure forse a quel tempo avranno le risorse per poterla realizzare.

Le risorse disponibili attualmente, invece, non ci fanno volare così in alto, ci fanno stare con i piedi per terra, allora ecco che occorre il miglioramento, la manutenzione, il potenziamento delle linee strategiche ferroviarie regionali (ad esempio l'elettrificazione della Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno o della Macerata-Civitanova), opere importanti per ridare un minimo di dignità e anche di mobilità sostenibile; si parla tanto di mobilità sostenibile e poi abbiamo delle linee indecorose e impresentabili.

Bisogna avere la cultura di mettere in condizione i vari enti locali affinché investano sulla mobilità sostenibile, investano per cercare di togliere nei limiti del possibile il traffico dalle strade, facendolo anche con strumenti innovativi. In Commissione abbiamo fatto un'audizione, e credo ne faremo un'altra, proprio per cercare di intervenire in questa direzione – il Piano lo dice -, ossia per apportare sostegno politico ad una mobilità che appunto deve cambiare, che deve

essere pronta ai tempi che si presentano davanti a noi.

In questo Piano, oltre alle infrastrutture, agli assi vallivi, alla Pedemontana che deve finalmente dare dignità al territorio montano – speriamo che la Quadrilatero trovi i fondi del Cipe che possa garantirne la realizzazione, anche perché realizzare gli assi intervallivi e non mettere poi in collegamento migliore le parti montane significa creare delle valli a compartimento stagno. Occorrono sì delle grandi opere che ci consentano di raggiungere l'Umbria e di far raggiungere le Marche, ma dobbiamo essere anche attenti nel collegare queste valli –, per rimanere allacciati al discorso europeo, per non essere scavalcati dal punto di vista economico, delle opportunità, della intraprendenza del nostro territorio, come pure rispetto alla soddisfazione di tutte le associazioni di categoria e degli imprenditori, fondamentale è il discorso legato al porto di Ancona, all'aeroporto e all'interporto.

Se non riusciremo a fare della piattaforma intermodale delle Marche la piattaforma del Medio Adriatico, tutto il territorio marchigiano perderà quella sfida.

Sotto questo punto di vista quest'Aula deve prendere la responsabilità di fare questa battaglia, coinvolgendo i Parlamentari nazionali, i Senatori, il Governo. Chiunque verrà dopo di noi, chiunque vincerà le prossime elezioni politiche dovrà avere questa priorità, ovvero il riconoscimento della piattaforma intermodale delle Marche come piattaforma intermodale del Medio Adriatico, affinché tutti gli investimenti fatti, quelli che vengono fatti ogni giorno, come pure quelli futuri, abbiano un senso, non siano buttati per una zona che sarà isolata dal contesto nazionale e internazionale.

Un passaggio lo voglio fare anche rispetto ai porti turistici, i porti pescherecci.

Manutenzione e dignità a tutte le aree portuali. Nella prospettiva del Libro bianco, come diceva il Presidente Giancarli, entro il 2030 il 30% delle merci trasportate sopra i 300 km dovranno essere trasportate via fer-

ro o via nave. Però il discorso prioritario nel dare dignità ai porti periferici è quello di tenere in piena considerazione il porto di Ancona, che è l'unica speranza che ci può garantire di rimanere collegati a una logica nazionale e internazionale.

E lo stesso ragionamento vale anche per le piattaforme logistiche di distretto, che appunto avranno un senso se c'è una piattaforma logistica che consenta loro di rimanere integrati in un contesto più alto.

Non voglio ripetere troppo a lungo questi concetti, però ritengo debbano essere detti con chiarezza perché sono fondamentali per le sfide future.

Parlando anche con il mio Gruppo io ho detto che noi avremmo potuto trovare mille motivi per non votare questo Piano e mille pretesti per votare contro, però credo che in un atto di questo genere, che viene dopo un dibattito lunghissimo, dopo un confronto aperto a tutti, dopo una serie di audizioni e confronti fatti con tutti e dove tutti quelli che hanno voluto hanno potuto partecipare con dignità alla costruzione, ecco, tirarsi fuori non credo sia un atto di responsabilità. Ripeto, questo è stato un atto costruito con tutti quelli, istituzioni e non, che l'hanno voluto costruire.

Prima dicevo dell'efficacia, la vedremo, però la forza di questo Piano, ma non nella regione Marche bensì nel contesto nazionale ed europeo, sarà forte quanto più forte sarà la convinzione con cui noi oggi lo andremo ad approvare.

Sono state individuate, come dicevo, delle priorità. Ed ora, Assessore Viventi e Assessore Eusebi, dovete anche dimostrare insieme all'Aula un'apertura per piccole modifiche, che magari potranno venire negli anni, e mostrare inoltre disponibilità a discutere tutte quelle priorità secondarie, chiamiamole così, che girano intorno ai grandi nodi che dobbiamo risolvere tutti insieme.

Però, ecco, credo sia un atto che si debba votare. Se ci dividiamo noi qui oggi rispetto alle priorità infrastrutturali della nostra regione pensate a quello che potrebbe avveni-

re nei territori con la rivendicazione di un comune rispetto al comune limitrofo, territori che così facendo non avranno compreso che l'Europa è la sfida a cui tutti noi siamo chiamati e che non ci darà appelli successivi.

Si poteva fare di più? Sicuramente, e magari si poteva anche fare meglio. Ma questa è una sfida che lasciamo a chi farà il prossimo piano. Noi ce l'abbiamo messa tutta.

Quest'Aula, che ora discuterà attorno a questo Piano, che magari potrà esaminare anche eventuali modifiche, con la Commissione potremo valutare altri emendamenti, dovrà comunque avere la responsabilità di un voto unanime o per lo meno più ampio possibile. La responsabilità di dare tutti insieme degli obiettivi alle imprese e a tutto il territorio credo sia un atto dovuto rispetto al momento che viviamo e rispetto al futuro, quel futuro che tante volte ci è stato negato proprio perché ci siamo sempre divisi.

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

Daniele SILVETTI. Non sarò così articolato come hanno fatto giustamente ed egregiamente i relatori di maggioranza e di minoranza, però mi preme fare alcune sottolineature su alcuni aspetti che il Piano mette in cantiere e su alcune criticità che derivano non tanto dal Piano quanto da una situazione contingente.

Il termine prospettiva è stato usato in modo importante da entrambi i relatori. Siamo di fronte a un Piano, a una progettualità di fondo che non può che proporre all'Assemblea una serie di prospettive. Prospettive assolutamente interessanti, importanti e determinanti, se però le stesse potranno tramutarsi in concrete realtà.

E' assolutamente vero che questa programmazione tiene conto di una serie di eventi o di decisioni o di scelte che vengono fatte indipendentemente dalla capacità di questa Regione di attuarle. Mi riferisco al

prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico, alla effettiva creazione della Macroregione Adriatico-Jonica, quindi a una serie di situazioni politiche importanti che allacciano in qualche modo le prospettive di una regione.

E' assolutamente vero che il Presidente Spacca in primis ha sempre fortemente sostenuto ed è sempre stato testimone coerente della prospettiva di questa regione, dovendosi per forza di cose agganciare ai grandi collegamenti, alle prospettive economiche, alle possibilità che derivano da fuori regione e addirittura da fuori nazione.

E' indubbio, infatti, che se oggi si parla di prolungamento di Corridoio lo si deve alla tenacia e alla forza di una classe dirigente che mi sembra di aver capito, dalle interrogazioni parlamentari, dagli interventi, dalle missioni che vengono svolte costantemente a Bruxelles, si stia impegnando fortemente affinché questa ipotesi diventi effettiva realtà.

E' una realtà in cui voglio credere fortemente, ma spero che questa attesa non venga tradita perché di per sé questo Piano è fortemente agganciato a quella ipotesi. Non voglio pensare che sfumata quella ipotesi questo Piano diventi di fatto lettera morta.

E' un Piano sicuramente accettabile, sicuramente attento a fotografare la situazione attuale della regione, a inquadrare bene dal punto di vista normativo i vari processi posti in essere negli ultimi dieci anni, pone l'accento sulle prospettive mediate in termini di logistica, di infrastruttura viaria, ferroviaria e portuale.

E' un atto di autentica prospettiva. E se qualche rimbrotto o qualche accusa è stata mossa dall'opposizione in passato è proprio perché sembrava che questa Regione a volte dovesse affrontare le emergenze perché priva di progettualità.

Oggi invece questo atteggiamento di diffidenza viene messo seriamente in discussione proprio perché ci troviamo comunque di fronte a un Piano. Un Piano articolato e

sicuramente attento alle realtà locali. Un Piano che pone l'accento – non me ne vogliono gli amici delle altre province – sulla centralità che inevitabilmente ha la provincia di Ancona in quanto depositaria di infrastrutture importanti e che la Regione negli ultimi ventitrent'anni ha deciso di consolidare. E non perché ci fosse una capacità particolare da parte della classe dirigente, ma perché, secondo il mio punto di vista, la conformazione geografica, culturale e demografica di questa regione inevitabilmente in questa provincia ha un suo snodo importante.

Oggi ci giochiamo la carta della piattaforma intermodale del porto, aeroporto e interporto di questa regione come moneta di scambio, come argomento forte per puntare a questo famoso, che spero non divenga famigerato, prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico. E si gioca la carta già acquisita del core network, che dal punto di vista del trasporto ferroviario ha già avuto il primo riconoscimento ufficiale importante, ma che ci pone di fronte a una serie di prospettive e interrogativi che è giusto rivolgere agli Assessori di riferimento, l'Assessore Viventi e l'Assessore Eusebi.

Perché? Oggi l'Assemblea legislativa si appresta a votare un Piano con una serie di prospettive che dovranno diventare continuativa realtà nel momento in cui verrà approvato e quindi starà alla Giunta di perseguire e conseguire gli obiettivi che ci siamo prefissati.

Ci sono diverse problematicità. Il rapporto sempre difficile, teso, a volte sembra quasi impossibile, con le Ferrovie dello Stato. Siamo perfettamente consapevoli che in questa regione noi non siamo proprietari della rete, cosa che invece avviene in altre regioni. Ma fortunatamente il mercato si è aperto, oggi c'è un po' più di concorrenza, quindi spero possa aver reso un po' più morbidi gli interlocutori delle Ferrovie. Perlomeno lo auspico. Vedo che il mercato a volte non è tanto così dannoso, allora vedremo se le Ferrovie oggi saranno un po' più clementi e un po' più attente alle istanze del nostro territorio.

E in questo frangente la problematicità questo Piano non la risolve, infatti i rapporti con le Ferrovie prescindono dal Piano, ma ovviamente il percorso, la progettualità e la prospettiva del Piano non può prescindere da un rapporto diverso di forze con le Ferrovie.

Inoltre abbiamo di fronte la necessità di mobilitare capitali privati. Credo sia concezione e intendimento di tutti coloro che approveranno questo Piano, e che comunque sono stati attenti allo studio dello stesso, che non si potrà prescindere dalla sua realizzazione senza la capacità di mobilitare capitale privato.

Abbiamo visto che non è sufficiente nemmeno quello che si è fatto per la Quadrilatero e credo che in questa prospettiva bisognerebbe riguardare anche la Fano-Grosseto, assolutamente. E tutto questo.(.) No, no, la faccio perché credo sia un'osservazione che non può essere sottaciuta alla preannunciata approvazione di questo Piano.

Terza e non ultima criticità è adeguare un impianto normativo complessivo che riguardi tutti i piani relativi alla mobilità, alla viabilità, al trasporto, alla logistica, e cioè un quadro normativo all'altezza che sappia pianificare non a compartimenti stagni la vita futura di questa regione. Ecco perché mi piace che di questo atto amministrativo ci siano dei terminali assolutamente attenti ad aprirsi non solo in un'ottica di Macroregione o in un'ottica di collegamento transregionale, ma anche in collegamento con un'ottica transnazionale.

Questo è dunque un atteggiamento politico idoneo, puntuale, attento, un atteggiamento che dimostra di aver compreso attentamente e scrupolosamente il momento politico, dal momento che siamo consapevoli che le risorse non ci sono e che le uniche risorse che possono provenire sono quelle della progettazione, della pianificazione della Comunità europea.

Per cui è un Piano che rifugge fortemente da un'ipotesi di isolamento, è un Piano che,

invece, apre fortemente al collegamento e alla messa in sistema di una Regione che dimostra – mi fa piacere che il collega relatore di minoranza Acquaroli abbia dimostrato con i fatti quale sia stata la disponibilità preannunciata dal PdL anche in un recente convegno di apertura sui temi importanti e sugli appuntamenti di questa regione – che questo è un appuntamento fondamentale, ci troviamo infatti di fronte a un atto principe di questa legislatura.

Dunque l'apertura e la consapevolezza che l'approvazione di questo Piano non possa prescindere da una più ampia coesione possibile mi fa ben sperare per un futuro soprattutto nell'interesse dei marchigiani.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marinelli.

Erminio MARINELLI. Il Piano delle infrastrutture rappresenta una pietra miliare per lo sviluppo delle Marche, non può essere diversamente.

Ho ascoltato con attenzione gli interventi dei relatori di maggioranza e di minoranza e ho visto il grande sforzo che hanno messo, insieme all'Assessore, nel venire incontro a questo Piano.

L'ultimo risale al 1994, quindi diciotto anni di attesa, e da allora sono cambiate tantissime cose.

Oggi le idee viaggiano via internet, invece le infrastrutture viarie, logistiche, energetiche e telematiche hanno una tempistica diversa, però hanno un'importanza pari alle idee che viaggiano via internet.

Un grande sforzo dovuto al fatto che la situazione della nostra regione è difficile e datata. E magari dobbiamo fare autocritica, e non pongo l'accento su un gruppo politico o su un altro, perché forse nel periodo di maggiori risorse economiche dovevamo essere più incisivi.

Adesso allora alziamo la voce, ci preoccupiamo delle ferrovie, dell'aeroporto, ci preoccupiamo della carente situazione viaria, ma viviamo un periodo di difficoltà economi-

che e quindi sarà difficile realizzare opere ed iniziative. Per cui se sul Piano ci si scrive tutto e di più è chiaro poi che è un po' il libro dei sogni. Ma è comunque un Piano quindi come tale devono essere riportate tutte le varie cose con una finalità ed una programmazione diversa.

E' un Piano, come diceva il Consigliere Giancarli, già classificato Europa e questo non ci può che far piacere. E' un Piano che ha visto un grosso sacrificio delle Commissioni IV e VI che hanno cercato di far entrare le Marche nella viabilità che conta, che credo sia l'unico aspetto importante indipendentemente dalla Fano-Grosseto o da altre situazioni viarie. Infatti se dovessimo perdere quest'ultimo aggancio viario rimarremo isolati e quindi le intervallive, la Mezzina e tutte le altre piccole cose a quel punto avranno difficoltà di realizzazione.

E' un Piano che deve vedere a lunga distanza, siamo nel 2012 e quindi deve vedere ai prossimi otto-dieci anni. La sua osatura è quella che deriva dalla delibera di Giunta n. 1076/2007, successivamente modificata e integrata. Inoltre nel 2010 il Ministero delle infrastrutture ha stabilito criteri molto più severi per l'accesso alle risorse, ossia, per le proposte progettuali, avanzate dalla Regione e dallo Stato, per poter accedere ai finanziamenti. Fissa delle linee ben marcate, devono essere seguite da un piano economico finanziario che ne indichi le fonti di copertura finanziaria e da almeno un progetto preliminare con uno studio di impatto ambientale e un preciso e dichiarato scopo strategico.

In una situazione del genere, quindi, cominciamo ad avere le prime difficoltà e preoccupazioni; anche perché le priorità, le fattibilità, la rapidità, la economicità non sono facili da dimostrare. Ed il mio intervento, Assessore, vuole essere critico costruttivo, è per cercare di capire nella criticità dove si può attingere per questa nostra regione (non per questa sua regione). Sono d'accordo quando qualcuno qui in Aula, il Presidente Spacca in primis, afferma che occorre ve-

dere alcuni progetti insieme, condividere la progettualità, perché questo non può che far bene, indipendentemente dal ruolo della maggioranza, della minoranza e degli schieramenti politici. Su questo mi ci trovo, lei lo sa, Assessore, glielo ho dimostrato anche nel piano casa, grazie anche alla sua intelligenza e apertura, come pure all'apertura e intelligenza del Presidente Giancarli.

Dico questo perché nei momenti in cui ci sono difficoltà poi poter attingere ai finanziamenti europei POR, FAS, FERS, ecc. significa avere una copertura finanziaria, una disponibilità di progetto, una non rinviabilità.

Quindi, dicevo, ho la preoccupazione che queste norme quanto mai strette e difficili che vengono applicate nella richiesta delle risorse possano non essere attese e di conseguenza far perdere i finanziamenti o perlomeno che alle scadenze stabilite non vengano utilizzati nella giusta maniera.

L'obiettivo primario, come già detto dai relatori Giancarli e Acquaroli, è soprattutto l'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico. Non ci si può fermare a Ravenna. Dobbiamo a tutti i costi, in base alle nostre conoscenze, possibilità, disponibilità e interventi, permettere questo allungamento, che significa salvezza economica e non solo della regione Marche.

E' indubbio che la qualità della vita si misura in base al PIL e alla crescita, però la si può misurare anche in base a tante altre situazioni: parliamo di turismo ma se siamo isolati non possiamo crescere più di tanto, un aeroporto con mille difficoltà non può cambiare più di tanto se andiamo solamente a Trapani, a Palermo o a Cagliari. Insomma, c'è la necessità di guardare a 360 gradi. E secondo me, ripeto, il punto centrale, basilare di queste tantissime pagine è l'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico.

Peraltro riguardo il livello della viabilità ferroviaria la regione Marche è bypassata, l'alta velocità non c'è. Quindi, ecco, dobbiamo credere fortemente in quello che è stato detto nel convegno di venerdì scorso 29 giugno. E secondo me non solo, Presidente Gian-

carli, io vedo di buon occhio soprattutto la possibilità di un coordinamento degli enti locali, altrimenti ci si azzuffa come i polli di manzoniana memoria fra le piccole e medie opere. Occorre intelligenza degli amministratori, un coordinamento intelligente, facendo presente certamente l'importanza, certamente l'esigenza, ma anche le risorse economiche, altrimenti parleremo solo di tutto e di più.

Inoltre vorrei si incentivassero le forme di autofinanziamento degli investimenti, introiti generati dal traffico prodotto, e che si motivasse la partecipazione di capitali privati, ahimè sempre di meno, ma in questo periodo di difficoltà non possiamo fare diversamente.

Riguardo la mia provincia, quella di Macerata, le voglio raccontare, Presidente Giancarli, un aneddoto. Quindici anni fa quando ero Sindaco di Civitanova presentammo un progetto culturale, c'era il Presidente Ciampi. Egli ovviamente ci salutò, ci parlò di Macerata, poi mi chiese: "la viabilità a Macerata è sempre la stessa?" io gli risposi "no, Presidente, non è la stessa, è la stessa asfaltata".

Voglio dire che nella provincia di Macerata c'è una situazione di 1.579 km che rappresenta difficoltà. Si parla di sicurezza, il Piano ne parla abbondantemente, ma l'asfaltatura, i guardrail, la segnaletica ecc. sono scadenti. E' una situazione che quasi giustifica, ma solo in parte, i circa 10 mila feriti e 150 morti di alcuni anni fa. Quindi è una situazione che deve essere presa in considerazione.

Inoltre c'è il problema – nessuno ne ha ancora parlato - delle polveri sottili. Le città sulla costa che sono attraversate dalla statale devono pagare un peso sì economico ma soprattutto di salute e di qualità della vita non indifferente. Dunque anche queste città, che nel loro piano regolatore tutte hanno una variante alla statale, devono essere aiutate. E qui vedo che negli interventi necessari ci sono degli studi da fare. Riguardo Civitanova ne ho parlato in un emendamen-

to, che chiedo venga sostenuto, che ho fatto non tanto per la fattibilità, questa è stata già fatta da un progetto finanziario nel 2007 del Ministero delle infrastrutture all'Anas, quanto per la progettualità.

Un punto che voglio porre all'attenzione, affrontato anche dal relatore Acquaroli, è il sostegno dell'economia attraverso l'adeguamento dei nostri porti. Abbiamo dei porti che sono un gioiello, allora mi permetto di sottolineare come alcuni di questi devono essere aiutati affinché possano essere messi in sicurezza. Un porto deve essere sicuro, quindi vi è la necessità di intervenire laddove c'è già un progetto, ad esempio, vedi Civitanova, per l'allungamento del molo foraneo, altrimenti le mareggiate potrebbero mettere a dura prova il galleggiamento di tante barche.

E così per i porti turistici che anch'essi rappresentano una possibilità di sviluppo economico non indifferente.

Nel realizzare le opere pubbliche occorre concretezza e tempestività. Sicuramente la politica sarà concreta e tempestiva. In questo caso, però, manca un pò la risorsa economica, ma attingeremo alle fonti dovute.

Voglio infine ricordare a tutti che il Crel ha dato parere favorevole, puntualizzando due aspetti: una concreta tempistica finalizzata alla realizzazione degli interventi, inoltre una maggiore integrazione all'intermodalità. Su questo sono pienamente d'accordo.

Ringrazio i componenti delle Commissioni IV e VI per l'intelligenza con cui è stato presentato questo atto amministrativo.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Ricci.

Mirco RICCI. Aggiungerò poche cose. E' vero, come ricordava il Presidente Giancarli, che questo Piano è uno degli atti più importanti di questa legislatura, ma c'è anche l'altra complementare a questo Piano, ovvero il Piano dei trasporti, anch'esso prossimo, Presidente, a venire in Aula.

Il Piano oggi in discussione è equilibrato,

è un piano di grandi strutture, di opere, quindi, per capirci, di strade, di ferrovie, di porti, di interporti, tutte opere, strutture, materiali da realizzare e su cui occorrono risorse.

Si dice che è un libro dei sogni, sì, ma non può che essere una cosa del genere, perché ha un'impostazione strategica, guarda al futuro, però lo sarà sempre meno quanto più saranno le risorse che riusciremo a mettere a disposizione.

Inoltre non può che essere un Piano che si colloca nella sfera delle grandi questioni europee, non può essere un piano che risolve le piccole questioni territoriali, che pure in parte risolve.

Prima ringraziavo il Consigliere Silvetti per aver citato la Fano-Grosseto. Trent'anni fa quella strada ha assunto una sigla, E78, cioè una grande infrastruttura europea, sono passati trent'anni e ancora è un'incompiuta che nessun Governo è riuscito a portare a termine.

In questo Piano delle infrastrutture strategiche delle Marche c'è qualcosa di più, ma a me non interessa che ci sia un lotto in più o in meno, mi interessa invece, come veniva ricordato, che nel quadro delle esigenze regionali non ci siano più differenze marcate tra i territori bensì che tutti i territori siano riconosciuti, appunto, in un impianto organico, equilibrato e strategico.

Mi interessa che la Fano-Grosseto sia finalmente qua dentro, con un impegno della Giunta a sostenerla e di questa Assemblea legislativa che la sosterrà con il voto di oggi. Affinché si possa capire che la Fano-Grosseto potrà essere realizzata, perché appunto, insieme al Corridoio Adriatico, è una delle prime indicazioni di grande strada europea.

C'è un punto che ovviamente qui non viene tanto considerato, in fondo questo è un piano di opere che si realizza attraverso le risorse, però, ecco, c'è un elemento, le opere si fanno sul territorio e quindi è importante una programmazione urbanistica attenta e prudente. E' così, Consigliere D'Anna. Perché se tu individui un Corridoio per

realizzare una grande opera quel Corridoio va tutelato, protetto, gestito in maniera intelligente e senza produrre effetti troppo pesanti sull'ambiente.

Insomma, la programmazione di un piano strategico è strettamente legata a scelte urbanistiche e di tutela ambientale molto precise. Se noi riusciremo a realizzare il Corridoio Adriatico o la Fano-Grosseto o altre grandi opere ferroviarie e stradali, significherà aver programmato con attenzione il territorio, fatte scelte definitive che ti possono portare nel tempo (in un tempo anche lungo) a realizzare infrastrutture utili a legare le Marche al Paese e il Paese all'Europa, con prospettive non solo verso il nord ma anche verso oriente e così via.

E' evidente, come dicevo, che questo Piano strategico ha bisogno di tante risorse. Il relatore Giancarli ricordava che abbiamo 1 miliardo e 300 milioni di euro, non sono pochi, al di là che queste opere hanno bisogno di tante più risorse.

E sono inoltre convinto, come ricordava qualcuno prima di me, che su questi temi il Paese non regge più se non ha anche il concorso di risorse private. Per la stessa Fano-Grosseto si parla di un'ipotesi di pedaggiamento, perché la finanza di progetto ha forse bisogno di ammortizzare anche attraverso il pedaggio. Non dobbiamo scandalizzarci di questo, è necessario, è normale che sia così in futuro.

Quello che nel tempo in quest'Aula è stato chiamato gap infrastrutturale delle Marche con questo Piano in qualche modo si cerca di colmarlo.

Questo Piano potrà avere una durata trentennale, ed io direi anche più lunga, oggi infatti non vedo ulteriori infrastrutture da includervi. Magari qualche aggiustamento lo si potrà anche fare, in futuro ad esempio di potrebbe pensare a un potenziamento delle ferrovie. Tempo fa abbiamo discusso con il CAL, che ha aderito, ha sostenuto, che ha votato in maniera unanime questo Piano delle infrastrutture, di prospettive di sviluppo di rete ferroviarie di alta velocità nell'area

marchigiana. In questa fase, Presidente Giancarli, non lo abbiamo inserito, pur tuttavia, anche sul piano delle ferrovie, forse il futuro è quel settore che dovremmo meglio sviluppare rispetto all'infrastruttura stradale, al trasporto su gomma.

Ricordo che ci fu un solo Governo, il Ministro mi pare fosse Nesi, un compagno del PdC, che invertì con la sua proposta, e fu l'unica occasione, le risorse più sul ferro che non sulle infrastrutture su gomma. Da lì in poi l'esperienza ci ha visti tornare sempre a dover investire un po' di più sul trasporto su gomma piuttosto che sul ferro.

Questa è dunque una questione che probabilmente in futuro tornerà. Alcune Regioni, come ricordava il Presidente Giancarli, sono già partite con i temi dell'alta velocità, individuando dei Corridoi Italia-Europa – la questione di Torino lasciamola stare perché entreremo in una polemica particolare –.

Per il resto è un Piano, come dicevo, equilibrato, strategico, di lunga portata, che dà una risposta a tutte le Marche, e non solo per questioni puntuali ma anche di strategia, riuscendo in qualche modo, almeno sulla carta, a superare con una rete infrastrutturale adeguata quello che è stato definito un vulnus infrastrutturale da colmare nella nostra regione.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Binci.

Massimo BINCI. Ho l'onore di fare il primo intervento di opposizione, o di minoranza, perché finora ho sentito solo baci e abbracci e un volersi bene.

Questo è un Piano infrastrutturale che riprende una programmazione fatta, come è stato detto, agli inizi degli anni '90. E' una programmazione, però, che continua con lo stesso difetto, un difetto che, secondo me, è proprio della programmazione marchigiana, ovvero quello di mettere tante cose e di non individuare le priorità. Come pure di non tenere conto che noi rappresentiamo, in una fase di scarsità di risorse, il 2,5% delle quote

di finanziamento a livello nazionale. Di non tener conto che in Parlamento abbiamo una pattuglia di rappresentanti che non riesce a determinare risorse e interventi sul nostro territorio. Io sono contrario alle lobby, quindi anche alle lobby parlamentari, secondo me ogni territorio dovrebbe prendere in maniera equa, però, ecco, soprattutto dovrebbe investire al meglio dietro una programmazione attenta.

In questo Piano, invece, ci sono strade per tutti, ci sono interventi a pioggia su tutto il territorio. Allora forse è proprio da questo che deriva quell'unanimismo che finora ho sentito in quest'Aula, nessuno si è sentito escluso.

E' però una falsa programmazione, che tutti questi interventi trovino finanziamenti è solo un'illusione, perché la gran parte delle risorse di quel miliardo e due saranno prese dalla Terza corsia e dalla Quadrilatero, dopodiché finirà tutto. Tutte le altre strade, le intervallive, la 78, sono elucubrazioni mentali.

Secondo me ogni territorio non dovrebbe ambire ad avere la sua intervalliva e la sua nuova strada, perché siamo ormai arrivati al punto in cui bisogna razionalizzare l'esistente, adeguare le strade che abbiamo, pensare alla rete di strade e dare un senso alla viabilità in base anche alla modificazione del nostro territorio, che ovviamente nel tempo è cambiato. Ormai abbiamo un accentramento sulla dorsale adriatica e lungo le strade; tra l'altro fino adesso le strade sono state il mezzo con cui si è urbanizzato il territorio marchigiano, cioè si inventavano le strade per poterci costruire attorno.

E l'esempio di questo all'interno del Piano è il casello dell'autostrada all'uscita di Marina di Montemarcano, a sette chilometri dall'uscita di Ancona nord e a sette chilometri da quella di Senigallia. E' un'uscita dell'autostrada che va nel vuoto assoluto, non ci sono neanche le risorse per collegare tale uscita con la strada Flaminia. Era infatti stata pensata perché nella fase del boom economico i Comuni di Falconara e

Montemarciano ipotizzarono di valorizzare un territorio creando un'altra zona industriale e che adesso rimarrà solo nel pensiero degli amministratori di quei due comuni, però ci sarà comunque un'uscita dell'autostrada che andrà a finire nelle strade di campagna, perché, ripeto, non ci sono le risorse per collegarla alla Flaminia.

Tutto questo è per dire che i veri problemi infrastrutturali della regione Marche sono pochi e chiari.

Uno è il porto di Ancona che ancora non ha l'uscita. E qui contesto la scelta fatta di andare verso un progetto di galleria per sette chilometri, una infrastruttura che avrà un costo di 80 milioni di euro a chilometro. Si pensa di collegare questa galleria con un viadotto che dal porto arriva in un punto vicino all'autostrada su cui si deve creare un nuovo casello perché lì si era appunto pensato di fare una nuova infrastrutturazione industriale, e quindi ancora una volta urbanizzare un nuovo territorio.

Sarebbe invece più sensato spendere 150 milioni di euro, anziché 500 milioni, per collegare il porto di Ancona alla variante alla statale 16, che è baricentrica sia rispetto ad Ancona nord che rispetto ad Ancona sud. La variante alla statale 16, ovvero quella che gira attorno ad Ancona e che porta anche all'ospedale di Torrette e alla Baraccola, ricordo che per la maggior parte dei tratti è ancora ad una corsia. E quella è la strada con cui si entra al porto di Ancona da nord e da sud, è una strada dove si creano delle file interminabili, dove ogni anno non essendo neanche in sicurezza purtroppo ci sono incidenti mortali.

Per cui realizzare il raddoppio alla variante alla statale 16 è sicuramente una priorità, è uno snodo cruciale per tutta la regione Marche, per tutta la provincia di Ancona, e soprattutto per l'entrata al porto di Ancona e al comune di Ancona che è sede di gran parte degli uffici amministrativi più importanti (Inps, Inail, Regione Marche, Provincia ecc.), come pure fondamentale è per il collegamento di tutta la regione con l'ospedale regionale di Torrette.

Dunque l'uscita dal porto è un'opera fondamentale, che costi però 150 milioni di euro non 500 milioni!

Tra l'altro, poi, l'uscita dal porto col project financing è un'utopia, non si sa quanto andrà a costare il transito su quel tratto, con il rischio che i camion che transitano al porto per il costo eccessivo non lo potranno neanche utilizzare.

L'altra questione legata al porto è quella dell'utilizzo dello scalo merci, quindi del trasporto dei container che arrivano e partono dal porto tramite ferrovia. E' stata realizzata l'infrastruttura ma ancora neanche un container utilizza questa tratta.

Pertanto è necessario attivare questa buona pratica trasportistica del trasporto su ferro.

Come pure necessario è che al porto di Ancona rimanga la stazione ferroviaria passeggeri, è importante che il trasporto pubblico arrivi al centro della città.

Ed è altrettanto importante che il porto di Ancona sia all'interno di una programmazione di trasporti marittimi, dette autostrade del mare, all'interno anche delle modifiche dei trasporti. Su cui, però, bisogna lavorare. Cioè, una quota di trasporti deve andare via mare. Siamo una penisola, non è possibile che continuiamo a trasportare su camion merci e, direi, anche passeggeri.

L'altra questione fondamentale, come già ricordato, è l'arretramento della linea ferroviaria dalla costa adriatica. Nel Piano viene perso atto che è finanziato il bypass Api di Falconara, 200 milioni di euro, però questo è un piccolo arretramento che non è funzionale all'arretramento complessivo che qui è stato inserito. Allora perché non utilizzare questa parte di finanziamento, che è un quinto del costo complessivo dell'arretramento, in maniera funzionale all'arretramento stesso?

Quel bypass nasce dalla necessità di Trenitalia di trasferire il traffico di merci dalla linea tirrenica, che come carico è completa, sulla linea adriatica che ha invece disponibilità. Allora, intanto, perché non fare un colle-

gamento diretto (come si era pensato di fare nel 1990 nel primo progetto delle Ferrovie) che colleghi la linea da Roma con quella adriatica a nord verso Senigallia? Facciamo intanto questo, che appunto è funzionale all'arretramento complessivo, che peraltro vede favorevoli anche la Provincia di Pesaro e la Provincia di Ancona, e secondo me a questo potrebbe essere interessata anche la provincia di Macerata.

Teniamo conto, peraltro, che tutta la linea ferroviaria sulla costa in futuro dovrà far fronte anche all'innalzamento dei mari e quindi dovrà essere difesa dall'erosione costiera, con tutti i costi che ne deriveranno. Inoltre l'arretramento complessivo libererebbe dalla costa centinaia di ettari di superfici che potrebbero essere valorizzate a fini turistici.

Altra cosa importante è la valorizzazione della linea ferroviaria per il trasporto pubblico sia della costa sia di alcuni tracciati che vanno all'interno nelle valli. Non è possibile che per i territori occupati dall'80-90% della popolazione marchigiana la ferrovia non venga utilizzata per il trasporto delle persone.

Sulle infrastrutture stradali pongo quindi una critica rispetto al fatto che tutti vogliono una strada e a tutti si promette una strada, senza però avere le risorse e senza verificare se gli effetti rispetto alla qualità della vita delle persone, rispetto alla qualità dell'aria (che è un'altra questione importantissima legata alla salute), saranno benèfici o meno.

Voglio inoltre evidenziare le difficoltà, soprattutto societarie, del progetto Quadrilatero riguardo la statale 76. Ci sono stati vari fallimenti delle società che gestivano la realizzazione della statale 76, e questo in parte è legato anche al peccato originale della Quadrilatero. Ovvero quello di aver voluto fare un bando complessivo che ha escluso le ditte locali, che sono state ridotte al rango di subappaltanti, invece di andare ad una progettazione per micro lotti che, appunto, avrebbe permesso di occupare le imprese locali.

Segnalo inoltre il meccanismo perverso della cattura di valore delle aree libere, che però fortunatamente per la crisi finanziaria non riesce a decollare, evitando così una colata di cemento nelle vallate attraversate dalla 76 alla 77 alla Pedemontana.

Come pure voglio sottolineare il disastro ambientale che verrà provocato in un territorio bellissimo se la statale 77 proseguirà oltre Muccia. Ci sono interventi di progetti a quattro corsie, con trafori, viadotti, senza neppure tenere conto in alcun modo del volume di traffico che anche qui consiglierebbe di intervenire semmai sull'esistente, sicché con costi minori e con minor impatto ambientale.

Pertanto rispetto a questo Piano sono critico in quanto non programma e non si impegna sulle questioni fondamentali, bensì disperde le energie, la programmazione e soprattutto invita allo spreco e all'abuso del territorio senza neppure verificare se potrà esserci un impatto positivo sulla viabilità, sui nuovi abitati e sulla nuova struttura abitativa delle Marche.

Le infrastrutture che servono ormai è chiaro che non sono più quelle stradali, sono quelle immateriali, come la banda larga e come l'organizzazione della logistica nei trasporti, nei distretti, le reti di trasporto tra gli operatori turistici, la logistica per la consegna delle città.

Ecco, sono questi gli interventi che senza costi andrebbero fatti, cosicché migliorerebbero sia la qualità della vita delle nostre città sia i flussi di traffico e delle merci.

Presidenza del Presidente Vittoriano Solazzi

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bucciarelli.

Raffaele BUCCIARELLI. Io ho ascoltato con grande attenzione tutti gli interventi e veramente trovo, come dire, quasi estraneo al Piano il clima della discussione a cui ho assistito.

Intanto avrei preferito, o credo sarebbe stato giusto, che da parte in particolare del relatore di maggioranza, ma anche da quello di minoranza, fosse stata fatta una premessa sul fatto che andiamo ad approvare il Piano delle infrastrutture, trasporti e logistica in un momento in cui il Paese e il mondo sta ripensando il proprio tipo di sviluppo. Siamo infatti in piena crisi. Molto spesso nei nostri distretti industriali siamo in presenza di un deserto, vediamo capannoni vuoti, inutilizzabili. Però noi continuiamo, come se nulla accadesse, a proporre un Piano dei trasporti che era stato elaborato e preparato così già due anni fa e quindi con una elaborazione di quattro-cinque anni.

Infatti il Piano che arrivò in Aula due anni fa era identico a questo. Però con una piccola differenza, ha fatto bene il relatore Giancarli ad evidenziarla, ossia che questo di oggi è certificato Europa. Infatti ci sono voluti due anni per adeguare questo Piano alle modifiche che ci sono state a livello europeo. Si parlava di Corridoio Adriatico, oggi si parla di Corridoio Baltico.

Però anche qui confondendo i desideri con la realtà. Io ad esempio ho avuto il piacere di assistere al forum delle Camere di commercio dell'Adriatico e dello Ionio a Brindisi, dove il Presidente Spacca dava quasi per certa l'approvazione del prolungamento del Corridoio Baltico da Helsinki ad Ancona anziché a Ravenna, ma dopo dieci minuti è stato sonoramente smentito dal membro della Commissione trasporti dell'Unione europea il quale ha detto "guardate, finora di sicuro c'è che il Corridoio Baltico arriva a Ravenna, punto". E questo vale anche per noi.

Poi che tutti insieme siamo d'accordo e auspichiamo che lo prolunghino non fino ad Ancona ma magari fino a Bari per dare più peso all'assunto dell'Europa e al Corridoio è un altro discorso. Però a tutt'oggi la certezza è che il Corridoio Baltico parte da Helsinki e si ferma a Ravenna.

E c'è un'altra certezza, che il famoso Corridoio centrale Berlino-Palermo è stato

riconfermato con l'accordo del nostro Governo, il quale dovrà sobbarcarsi, se non cambia opinione, il finanziamento del famoso ponte. Ricordate?

Quindi abbiamo aspettato due anni per adeguare il piano alla rete transeuropea dei trasporti, che è stato presentato dall'Unione europea nell'ottobre 2011.

Pertanto se escludiamo questo particolare è un Piano datato, è un Piano che è stato elaborato da cinque anni a due anni fa e che noi oggi discutiamo.

Però mentre il primo era coerente con quella situazione politica, economica e sociale, questo no. Non è infatti un caso che nella relazione quando si parla di Macroregione Adriatica e del Corridoio Baltico c'è una mezza paginetta. Eppure quando parliamo di Macroregione Adriatica se non la riempiamo di contenuti e di relazioni tra i Paesi dell'Adriatico, dello Ionio, del Maghreb, del Medio Oriente, di cosa parliamo?! Con quale forza contrattuale andiamo a discutere in Unione Europea? Eppure nel Piano di questo non si parla.

In Unione europea ci sono dieci Corridoi intermodali però le Marche non sono previste in nessuno di questi. L'unico punto di aggancio e di forza nostra è che il porto di Ancona fa parte degli undici porti strategici nazionali. E su questo, peraltro, dovremmo riflettere, perché se non si supera in positivo la crisi Fincantieri e la crisi Api io temo che il porto di Ancona non solo non sarà tra gli undici di riferimento, ma perderà anche l'Autorità portuale, che è stata frutto di uno scambio tra il Governo regionale e il Ministro Matteoli: tu presidente mi accetti questo, è amico mio, e in cambio io ti do 240 milioni di euro. Milioni di euro che sistematicamente non sono arrivati, questo è bene non dimenticarlo, però quello è.

L'unico dato significativo, dicevo, è che il porto di Ancona è tra gli undici porti strategici nazionali. Inoltre che la linea ferroviaria Ancona-Bologna e la A14 fanno parte del core network. Ecco, questo è l'unico aggancio che abbiamo oggi credibile per connettersi

con la rete transeuropea, ossia, Ancona-Bologna per il Corridoio centrale.

E questo rafforza anche il ruolo che hanno sia l'aeroporto (che pure in previsione di una riforma non è certo che resti, Assessore, questo perlomeno sono le notizie che giungono da Roma) sia l'Interporto che, guarda caso, dopo il porto è veramente l'unico punto di forza che abbiamo nelle Marche. Non è un caso che il presidente dell'Interporto, che fa il presidente a favore non solo dei soci ma anche del territorio, è vicepresidente nazionale dell'associazione degli interporti marchigiani, contrariamente a quello che avviene con il presidente dell'Autorità portuale, tanto per essere chiari in termini di attività, in termini di relazioni e di presenza politica.

Dunque questi sono i nostri punti di forza. Però il Piano di questo non dice niente. Non dice una parola sul collegamento e la possibilità, che sarebbe l'unica cosa certa che abbiamo, di connettere questa regione con il Corridoio centrale. Non c'è! Sarei contento se qualcuno mi smentisse, ma non c'è, non si dice niente.

Ci sono però pagine, pagine, pagine sulla viabilità, dimenticando, come ha detto prima di me il Consigliere Binci, che molte di queste realizzazioni della viabilità erano già difficilissime quando sono state progettate, cioè prima del 2008, figuriamoci oggi. Pensate solo alla Fano-Grosseto, su cui, certo, è giusto porre l'attenzione, come ha fatto il Capogruppo del PD, ma ancora non è stata neanche posta dall'Anas in project financing. Eppure su di essa noi saremo chiamati qui a discutere su uno svincolo. Non abbiamo veramente il senso della misura! C'è una mozione che parla di uno svincolo di Saltara, di una strada che non è stata messa neanche project financing dall'Anas. Ebbene, è come dire, mi sposo ma già adesso compro il cappottino per il bambino quando avrà dieci anni e decido adesso di che colore lo voglio. Ecco, più o meno è così, visti i tempi dei lavori pubblici.

E restano anche quelli della Vallesina,

della Val di Chienti, la Salaria, la Pedemontana, la Mezzina. Per la Mezzina, ad esempio, si dice che urge la realizzazione entro il 2015. C'è qualcuno di voi che crede che la Mezzina possa essere realizzata entro il 2015? Già era difficile quando era stato scritto nel 2008, pensate adesso!

Di che Piano parliamo! Non ci sono risorse. Non-ci-sono! La situazione nazionale la conosciamo, quella regionale la conosciamo, allora a che serve mettere sul Piano 1.200 miliardi di investimenti? Ad ingannarci? A dire che siamo bravi? No, io credo serva a confondere - che se vuoi è più legittimo, più plausibile - i desideri con la realtà. Sì, perché questo è.

Tra l'altro noi chiediamo fondi allo Stato e all'Unione europea senza che ancora lo stesso Governo abbia firmato l'ultima intesa quadro generale con la Regione Marche, e quindi ancora non c'è nessun tipo di impegno.

Per quanto riguarda le ferrovie si prende atto di quello che la Regione ha fatto, e lo ha fatto bene, finanziando il porto e la bretella per l'interporto. Però, ripeto, sul porto bisogna fare molta attenzione.

Per quanto riguarda l'arretramento della ferrovia, che è stato posto non dal Governo regionale bensì dalla Commissione, che anch'essa sarebbe un'opera gigantesca per questa nostra regione, ebbene, quest'opera è stata prevista dal Piano dei trasporti della Provincia di Ancona nel 1998 - 1998! - e c'è un piano di fattibilità della Provincia di Ancona del 2003. Quindi anche questo è un sogno confuso con la realtà.

Il Libro bianco prevede da qui al 2030, ma noi dobbiamo avere coscienza che se riusciremo a fare le cose più importanti, che sono piccole cose rispetto a quello di cui c'è bisogno, ecco, già saremmo degli eroi.

Il porto di Ancona va riposizionato politicamente, pena la perdita all'Autorità portuale, la perdita del riconoscimento della sua posizione e quindi della forza della regione Marche. Però dobbiamo anche dirci - e ormai lo sentiamo dire nei luoghi ove si proget-

ta, si discute, si analizza la trasportistica e la logistica - che all'uscita ad ovest del porto di Ancona non ci crede più nessuno, perché economicamente non è remunerativa, nessuno farà più progetto finanzia per l'uscita del porto di Ancona.

La rete stradale. Le novità sono dovute al fatto che sette comuni sono passati in Emilia Romagna, la Valmarecchia è stata cancellata. La provincia di Fermo è citata perché ormai rispetto a quando è stato fatto il Piano si è realizzata. Sono stati aggiornati alcuni costi. Ma non c'è un calendario, non c'è una temporizzazione, quindi alcune previsioni sono semplicemente ridicole perché appunto non sono realizzabili.

Faccio ora una nota particolare, a dimostrazione anche di quello che sto dicendo, altrimenti uno può pensare che sono polemico o che prendo una posizione per forza, non è certo così. C'è un capitolo sul catasto delle strade (catasto delle strade realizzato spendendo oltre 2 milioni di euro) e un centro monitoraggio per la sicurezza stradale. Ebbene, il catasto, ultimato credo nel 2010, non è stato ancora collaudato, e la statistica e i dati di incidentalità sulle strade regionali che sono a nostra conoscenza sono del 2008, siamo nel 2012, di cosa parliamo! Se così è c'è una struttura che non funziona, dobbiamo allora modificare quella struttura e farla funzionare. Perché, veramente, se non è stato collaudato e non vengono aggiornati i dati vuol dire che l'ufficio non funziona. Allora è lì che bisogna intervenire. Perché sul Piano possiamo scrivere tutto e il contrario di tutto ma poi non servirebbe a niente.

Si propone un piano sicurezza da gestire con Province e Comuni, ma perché dimentichiamo che ai Comuni e alle Province non diamo soldi dal 2009? Sono tre anni che non diamo niente, allora di che piani parliamo! E non è che non li diamo chissà per quale motivo, no, è proprio perché i soldi mancano. Qualcuno prima di me diceva che bisogna fare la manutenzione delle strade anziché costruirne di nuove, certo, ma per fare

manutenzione occorrono fondi, per adeguare la viabilità occorrono fondi, e finora non è stato dato.

Non dico niente sul capitolo aeroporti, è come se noi fossimo la Renania Vestfalia che se non sbaglio ha quattro-cinque aeroporti in collegamento diretto con diversi voli giornalieri da Monaco, Berlino, Parigi, Rotterdam e Amsterdam. Il Sistema aeroporti delle Marche!

Ecco, occorre, come diceva qualcuno, quotidianità.

Riparto della Macroregione Adriatica. Guardate, io non ho mai visto l'Autorità portuale o l'Assessore regionale ai trasporti o allo sviluppo economico e anche all'industria prendere la valigia e andare in Grecia, in Turchia, in Medio Oriente per parlare con quelle Autorità portuali al fine di creare relazioni politiche. E' vero che ormai l'antipolitica attacca tutto e di più, però è anche vero che noi ci isoliamo perché non abbiamo relazioni, non abbiamo rapporti politici. E invece sono questi che occorrono. La quotidianità significa far funzionare gli uffici, significa collaudare il sistema di sicurezza e il catasto delle strade.

Quindi la nostra contrarietà a questo Piano non è per rifiuto di coesione sociale, Consigliere Silveti, né tanto meno si vuole trovare pretesti, Consigliere Acquaroli, è invece ben motivata. Questo non è un Piano. Io ho sentito parlare di cose che addirittura non sono nel Piano, ho sentito parlare di desideri, non ho sentito parlare della realtà. E la realtà è molto più cruda.

La realtà ancora vede un Assessorato ai trasporti della Regione Marche che non viene adeguatamente rispettato e ascoltato, per esempio, dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Moretti. Guardate, non è che serve il raddoppio della ferrovia Ancona-Roma, è necessario ma non è indispensabile, perché per come è strutturato e organizzato il sistema del traffico dei treni potrebbe supportare il 60% in più dei treni. Il problema, invece, è che si tratta di scelte politiche. E allora il peso politico della Regio-

ne Marche anziché metterlo in piani improbabili, irrealizzabili, bisogna metterlo in incontri da portare a casa, bisogna portare qui il Ministro e spiegare perché, portare qui l'amministratore delegato delle Ferrovie Moretti e spiegare perché lascia la regione in queste condizioni.

Capite bene che queste sono cose diverse dal libro dei sogni e molto più difficili da realizzare.

Concludo sulla logistica. Anche sulla logistica, guardate, non è che si risolve facendo una piattaforma, bensì realizzando anche qui soggetti di organizzazione e di gestione del territorio, dei traffici, dei mezzi, il rifornimento, dei servizi. Noi abbiamo ricevuto gli autotrasportatori solo quando sono venuti qui a protestare. Possibile che questo Assessorato non riesca a fare un soggetto regionale che organizzi, risparmiando e dando servizi migliori, creando occupazione, dando un trasporto migliore, facendo così affermare il ruolo della Regione Marche a 360 gradi inteso a livello nazionale? E' questo che occorre, non un libro dei sogni, non strade impossibili.

Pertanto noi comunisti voteremo contro questo Piano perché non ha nessuna possibilità di essere realizzato.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Perazzoli.

Paolo PERAZZOLI. Le infrastrutture e la logistica sono un po' come - mi piace fare questa similitudine - il sistema osseo e il sistema nervoso in una persona umana, si tengono insieme. E questo vale anche per tutte le reti, da quella elettriche a quella del gas. Queste questioni, invece, siamo spesso portati a discuterle in modo puntiforme più dalla opposizione dei vari movimenti che da una visione di insieme per tenere insieme questo Paese.

In un Paese come il nostro e in particolare nella regione Marche subiamo l'aggressività di una nuova organizzazione mondiale del lavoro, e non potendo lavorare più di

quanto già si è fatto, a volte anche in modo eccessivo, sul livello retributivo, abbiamo come via di uscita quella di lavorare sulla competitività del nostro territorio, avendo però consapevolezza di quello che siamo e dove siamo.

Noi siamo una regione di circa un milione e mezzo di abitanti, e siamo in una determinata zona per effetti naturali, di questo dobbiamo tenerne conto. Ci sono delle questioni che da qui a qualche anno cambieranno i loro pesi nella Comunità europea e che quindi potranno portare sia a sviluppi come pure ad un'ulteriore marginalizzazione della nostra regione.

Quando si parla di infrastrutture far riferimento a programmi di infrastrutture, che hanno tempi lunghi e lunghissimi, decennali, alla crisi economica congiunturale - e questa per la verità non è proprio congiunturale -, alla situazione economica, che ovviamente tutti auspichiamo possa essere superata, significa veramente arrampicarsi sugli specchi, uno può motivare l'opposizione in tanti modi, però, ecco, a me questo fa davvero sorridere.

Io penso che la politica cambierà. Le elezioni in Francia hanno già apportato dei cambiamenti. Penso che anche nelle prossime tornate elettorali ci sarà un ulteriore spostamento. Si tornerà a una sana politica che privilegerà gli investimenti pubblici nelle infrastrutture come motore di sviluppo, non solo il rigore.

Se quindi, come auspico, le elezioni italiane andranno nella stessa direzione di quelle francesi, ed anche la stessa Germania sta cambiando, le cose cambieranno. A quel punto si potranno riavere anche finanziamenti e risorse.

Io ho ascoltato sia il Consigliere Binci che il Consigliere Bucciarelli, che hanno detto delle cose ovvie, giuste, e sono gli unici che finora si sono posti in maniera critica. Tra i vari concetti espressi è stato criticato anche il fatto che molte proposte sono soltanto delle elencazioni, però poi le priorità che ha sottolineato il Consigliere Binci sono tutte

anconetane. Ecco, non può essere, io sono marchigiano. Sono marchigiano! Non può essere che le priorità siano tutte quelle legate al porto di Ancona, all'interporto, ecc..

Sappiamo – non so se il Consigliere Binci lo sa - che se uno non sta nei Piani generali, che sono poco più che idee, sono linee di indirizzo, poi non starà mai nei programmi esecutivi. In tutta questa storia non è che ci si può far prendere per il culo in continuazione! Ancona, per ragioni fisiche e demografiche è il centro della regione Marche, e questo lo ha deciso il Padreterno, non ci possiamo far niente, ma per tutto il resto qualcosa possiamo determinarlo.

E a questa posizione centrale ha aggiunto la valenza delle scelte che sono state fatte dai Governi nazionali, regionali e provinciali. O anche le non scelte, chi è cattolico sa che si può commettere peccato per opere ma anche per omissioni. Quindi noi abbiamo delle responsabilità, vuoi per le divisioni, per le sottovalutazioni ecc.. Vi voglio ad esempio raccontare, perché ero presente, come è avvenuto il finanziamento di 10 miliardi di lire da parte della Cassa del Mezzogiorno per il Palariviera di San Benedetto. Allora ero vicesindaco. Stavamo inaugurando un tratto dell'Ascoli-Mare, realizzato dal grande Rozzi, era presente Zio Remo, a lui l'Assessore alle finanze disse: "Vedi, qui c'è la campagna, noi ci vorremmo fare un palazzo dei congressi" allora Zio Remo rispose: "Ma quanto vi serve? Io più di 10 miliardi non vi posso dare". Da lì a poco tempo ci venne comunicato che c'erano disponibili 10 miliardi per fare il palazzo dei congressi, che peraltro è costato più del doppio.

Ecco, non è più così. Noi siamo stati figli di quella cultura "*a frà, che te serve?*" ora invece dobbiamo entrare nella cultura della programmazione.

Quindi per noi è importante che all'interno del Piano delle infrastrutture vi sia lo studio delle varianti alla statale 16, dell'ipotesi dell'arretramento parziale dell'autostrada, del collegamento con il porto di San Benedetto. Sono questioni che nel Piano ci devono stare.

In passato su queste cose abbiamo avuto divisioni dentro i partiti, fra i partiti e fra enti. Invece so che adesso ci sono incontri tra la Provincia e i Comuni interessati che stanno lavorando per una proposta condivisa.

Si può magari, seppure in parte già c'è, precisare meglio; io ho anche presentato un emendamento, e stiamo valutando se sarà necessario presentare un subemendamento all'emendamento del Consigliere Marinelli che per questioni tecniche rischia di far cancellare il resto.

Sappiamo che è un impegno, ma intanto c'è, poi da questo si può lavorare per farlo diventare da idea a progetto. Dopodiché si vedrà se ci saranno le risorse.

Se non si parte da qui mai potremo fare qualcosa. Avremo sempre programmi che per quanto riguarda la realtà di Ancona, anche grazie alla capacità di decidere, sono puntuali e precisi con tanto di cifre, per gli altri sono indicazioni generiche, ma se non si parte dalle indicazioni generiche mai si potrà arrivare alla scelta definitiva.

Un'ultima considerazione. Con l'ingresso nella Comunità europea della Croazia e degli altri Paesi dell'ex Jugoslavia l'unità europea si ricongiungerà anche a questa parte fondamentale e tribolata che ha scritto nel sangue la storia del nostro continente. Però, badate, questo può portare a grosse novità, può far ritornare centrale il Mare Adriatico, come lo era nei secoli passati prima del motore a scoppio, ma può anche ulteriormente marginalizzarci, perché se dal Baltico si sceglie la strada di passare per la vecchia ex Jugoslavia noi saremo tagliati fuori.

Quindi credo faccia bene il Presidente Spacca a portare avanti con forza l'idea della Macroregione Adriatica perché appunto può ridare forza a queste nostre idee. E, guardate, io con il Presidente Spacca non sono sempre tenero, però criticarlo per la mancanza di iniziative in questo senso mi pare proprio un atto di ingenerosità. E' uno dei campi in cui do atto al Presidente di essere maggiormente impegnato.

Certo, si può fare sempre di più, ma non è facile, ritengo però che l'idea della Macro-regione vada comunque seguita e portata avanti.

Auspico, infine, un'iniziativa politica del nostro assessorato competente per sollecitare una riclassificazione dei porti; sono più di vent'anni che è all'ordine del giorno. Chi sta a Civitanova, a San Benedetto, a Fano, ecc., sa quanto tra le varie competenze è complicato modificare qualunque cosa. Se invece riuscissimo ad avere la regionalizzazione dei porti credo daremo un contributo per una loro evoluzione positiva. Porti che così potranno vedere, sempre nell'ottica dell'Adriatico come area di trasporto e di movimento di persone e merci, un nuovo sviluppo per il piccolo cabotaggio.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Se avessimo l'opportunità di far visionare questo Piano a quanti in questi giorni alla stazione ferroviaria di Ancona Marittima dopo aver atteso un quarto d'ora sotto il sole si sono sentiti comunicare che il treno è stato soppresso, e che è un Piano che parla anche di arretramento della ferrovia, credo direbbero: "màh, forse ci sono anche altre priorità".

Se avessimo l'opportunità di far leggere questo Piano sui porti ai pescatori di Fano, ma non solo, che sono costretti ad andare a Pesaro perché il porto non viene dragato per una serie di motivi, e allo stesso tempo farlo leggere a chi due anni fa aveva intenzione di aprire un collegamento, tramite un aliscafo, con la Croazia, che poi il giorno dell'inaugurazione del viaggio si è bloccato e quindi i viaggi non si sono più fatti perché il porto, appunto, non era stato mai dragato, ecco, credo che anche questi avrebbero da ridire.

Se questo Piano venisse fatto leggere dagli oltre diecimila feriti dei vari incidenti stradali che ci sono stati, anche come conseguenza delle serie problematiche che ci sono sul territorio, anche questi sicuramente avrebbero tante cose da dire.

Allo stesso tempo, è credibile chi non riesce o non è riuscito a risolvere problemi diciamo semplici rispetto alle proposte portate avanti in questo piano? E' credibile chi qualche anno fa ad esempio aveva messo tra le priorità infrastrutturali nell'accordo di programma Stato-Regione quella ferrovia che oggi viene trasformata o auspicabilmente trasformata in pista ciclabile?

Sono tutte cose, queste, che nel corso degli anni abbiamo avuto modo di verificare, sono venute qui, sono state riportate, ma non sono state mai prese in considerazione, seppure siano sicuramente molto più facilmente risolvibili di tutte queste proposte inserite nel Piano, che sono sicuramente interessanti, ma che non danno priorità alle problematiche.

Io infatti condivido molto gli interventi svolti dai Consiglieri Binci e Bucciarelli perché secondo me hanno focalizzato molto sulla realtà delle cose.

Che alcuni documenti si devono fare perché è necessario farlo, perché ce lo chiedono, perché dobbiamo essere in sintonia con quello che ci dice l'Europa, va bene, però, ecco, io non credo che tutto quello che l'Europa ci ha detto anche negli anni scorsi si è poi attuato.

Ad esempio ho sentito parlare per decenni di autostrada del mare e tutti sappiamo che viviamo in una penisola e quindi dovremmo utilizzare di più ecc. ecc.. Insomma, tutte cose che ci sentiamo ripetere ogni volta, le ufficializziamo ogni volta, però di concreto non riusciamo mai a vedere niente.

Anche il discorso della Fano-Grosseto, insieme alla famosa mobilità sostenibile, è ormai diventato un ritornello, una sorta di rosario che si ripete a memoria. Cosa c'è di sostenibile nella mobilità che oggi abbiamo nella regione Marche?

L'ho detto e lo ribadisco, la regione Marche ha avuto più di altre regioni un incremento di tumori infantili dovuti anche alla presenza delle polveri sottili che sono strettamente collegate con alcune patologie, però, ecco, abbiamo la mobilità sostenibile,

basta uscire dal porto di Ancona e andare verso Torrette, questo è sostenibile?!

E' chiaro che deve essere modificato, tutti auspichiamo che, però focalizziamo l'attenzione su quelle che sono le priorità e soprattutto sugli eventuali fondi a disposizione. Altrimenti faremo una sorta di piano socio-sanitario, si mette tutto poi quando si va verso l'applicazione, verso il confronto allora incominciano ad arrivare i Sindaci, i Comitati e quant'altro.

Credo che qua si sia un pochettino ripercorsa la strada nella quale c'è di tutto e di più, senza però dare una priorità e soprattutto senza aver ancora risolti i problemi da cui accennavo prima.

Nel Piano gli obiettivi generali in riferimento ad Ancona sono: completamento della rete infrastrutture nazionali, sicurezza stradale, potenziamento e adeguamento delle linee ferroviarie, adeguamento della linea ferroviaria regionale e i servizi, infrastrutture intermodali, azione di integrazione con lo scalo aeroportuale. Per carità, tutte cose condivisibilissime. Ancora, miglioramento del clima acustico, risanamento della qualità del suolo, assetto idrogeologico e difesa della costiera, valorizzazione a tutela delle emergenze ambientali.

Bèh, altro che il libro dei sogni, questa è l'enciclopedia dei sogni! Rispetto alla situazione economica e rispetto i fondi a disposizione non c'è assolutamente sintonia.

Al di là quindi dell'egregio lavoro che è stato fatto, non credo ci siano i presupposti per risolvere i problemi seri che continuano ad esserci, quei problemi collegati a un trasporto alternativo alla gomma, di cui tutti parliamo, ma che poi non viene mai attuato. E' chiaro che il ripristino della rete ferroviaria Fano-Urbino non risolverebbe i problemi della mobilità però darebbe comunque il segnale, la direzione di dove vuole andare questa Regione, quella cioè verso un'offerta maggiore e concreta di trasporto pubblico.

Tra le altre cose vedo che qua viene citata la Merano-Malles, si è preso atto che in altre realtà funziona, ma allo stesso tempo

andiamo poi a prevedere una pista ciclabile dove non serve. Le piste ciclabili servono soprattutto per mettere in sicurezza le persone nelle strade più frequentate, ma questo non c'è, non esiste, non c'è questo collegamento, salvo rare eccezioni, all'interno o all'esterno delle città non c'è.

Andiamo a sostituire una linea, che ha avuto un costo enorme, che è stata finanziata, gestita, con una pista ciclabile. Ma le piste ciclabili servono sulle strade provinciali, sulle strade nazionali, allora semmai, se ci sono delle risorse, è lì che le dovremmo orientare.

Ripeto, ho condiviso molto quello che è stato detto dai Consiglieri Binci e Bucciarelli. Il Piano quindi nella sua attuazione non mi convince assolutamente. Il mio voto pertanto sarà contrario.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Carloni.

Mirco CARLONI. Annuncio subito il mio voto contrario a questo Piano strategico. E' dalla discussione che ho maturato questa idea ed in modo particolare dopo aver sentito il Consigliere Perazzoli.

Volendo infatti riprendere l'espressione aulica del Consigliere Perazzoli, di quanto appunto questo Piano possa prendere per il culo i cittadini marchigiani, ecco, io credo che su questa discussione potremmo star qui una giornata intera, visto che quasi tutto il piano riguarda la regione Marche ad esclusione della provincia di Pesaro Urbino.

Condivido quindi la sua espressione, Consigliere, mi ci ritrovo completamente, ritengo infatti che questo Piano vada sull'onda della sua stessa indicazione.

Ripeto, per i cittadini del nord delle Marche qua dentro non c'è nulla. Se dobbiamo essere felici per il solo fatto di essere stati presi in considerazione avendo inserito per la prima volta la Fano-Grosseto nel Piano strategico, se questa cioè è la conquista di cui si vuole parlare, davvero è disarmante.

I personaggi che lei citava prima, Consi-

gliere Perazzoli, sono gli stessi che oltre trent'anni fa, quando io non ero ancora nato, hanno inaugurato la Fano-Grosseto e quegli stessi personaggi sono stati gli ultimi a mettere qualche soldo nella provincia di Pesaro Urbino per le infrastrutture.

La Fano-Grosseto è una priorità dimenticata da tutti i Governi, ma soprattutto è dimenticata da questa Regione, che non l'ha mai considerata strategica. Ancora oggi la vediamo inserita qui con nessun progetto, nessuna pianificazione finanziaria, nessun accordo fatto con Anas o qualunque ente che abbia titolo per finanziare un'opera. Abbiamo visto un susseguirsi di Ministri di ogni genere e di ogni colore, tra cui Di Pietro, che su questa vicenda hanno raccontato storie continue.

In questo Piano abbiamo una pianificazione ferroviaria simile a quella del Burkina Faso. I nostri concittadini quotidianamente vivono situazioni di disagio nel trasporto ferroviario, che in parte dipende dalla responsabilità della Regione Marche. Io ho avuto modo di conoscere il presidente delle Ferrovie dello Stato il quale mi ha detto che sempre di più la loro azienda si sta industrializzando e quindi condivide con le Regioni i piani di investimento, ma laddove le Regioni non investono poi i trasporti lasciano a piedi i cittadini, cioè non fanno più il servizio a titolo gratuito.

Anche sul trasporto su gomma c'è da rivedere tantissimo, lo dico agli Assessori competenti. Ad esempio nel mio territorio vedo girare continuamente veicoli pubblici vuoti, che evidentemente non rappresentano più un'esigenza dei trasporti pubblici, mentre abbiamo tantissimi cittadini che ci scrivono quotidianamente lamentandosi dei disagi che ci sono nelle nostre stazioni.

Questo Piano è una menzogna agli occhi dei nostri concittadini. Per queste ragioni voterò contro.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Latini.

Dino LATINI. Per qualsiasi pubblica amministrazione, in particolar modo per un'amministrazione che ha un territorio complesso, anche se non grande, come le Marche, avere un programma per le infrastrutture è un fatto di per sé favorevole. Perché mostra, al di là delle valutazioni soggettive, l'idea profonda che hanno gli amministratori rispetto allo sviluppo, alla qualità delle strutture, delle opere pubbliche per la comunità che amministrano, e non solo nel periodo del proprio mandato elettorale, ma anche in una previsione che viaggia dai dieci anni in avanti.

Tutti i piani delle infrastrutture, i piani a grandi dimensioni, gli obiettivi strategici hanno una valenza da un punto di vista non dico topico ma certamente con una finalità che tende all'infinito. Sono piani, come appunto questo, che partono dall'analisi di una situazione di fatto che non può non tener conto che negli anni in cui si potevano svolgere azioni più importanti, soprattutto riguardo la rete viaria, ci sono state sì difficoltà, ma anche valutazioni che hanno portato ad interrompere delle scelte che erano, allora sì, moderniste e che sicuramente potevano togliere le Marche dal suo isolamento.

Di fatto solo l'avvio dei lavori della Quadrilatero, un aspetto che ci faceva raggiungere Roma, Milano e i grandi punti strategici sia per quanto riguarda i centri di natura amministrativa che finanziari, con grande difficoltà ci portava a superare, almeno dal punto di vista della visuale concreta, le riserve di collegamento e le difficoltà che si ponevano.

Questo Piano oltre la rete viaria pone anche l'altra grande struttura che viaggia lungo le nostre coste, inoltre quello che attiene il discorso dei collegamenti aerei, infine l'aspetto dell'intermodalità che fino al momento dell'entrata (cinque anni fa) nella nostra vita di una crisi strutturale e continua costituiva e costituisce ancora per tutti una strategia di sviluppo delle Marche.

Quello però che non riesco a definire (che segnalo come aspetto critico e allo stesso tempo propositivo) è un aspetto che ha due profili.

Primo. Questo è un Piano che guarda l'attuale, pur tendendo, ripeto, a opere che se dovessero essere tutte realizzate occorrerebbero almeno un paio di decenni.

L'altro aspetto fondamentale è che non tiene conto di quelle che sono le nuove infrastrutture, le accennava qualche collega prima di me. E non si tratta soltanto della banda larga, ma di tutta una serie di attività che possono essere non solo un'alternativa alle strutture storicamente intese, ma anche un'integrazione che aiuterebbe molto sotto l'aspetto del collegamento e anche rispetto alle esigenze dei settori fondamentali, il primario e il secondario.

Sotto il primo profilo segnalo che quelle opere sono davvero importanti. Ce le abbiamo, facciamo emendamenti per inserire l'una e l'altra. Però di fondo manca la capacità finanziaria di gestirle. Sia per questa fase di grave crisi, di ridimensionamento di tutte le branche della pubblica amministrazione, come pure per tutti quelli che sono i pozzi da cui attingere i finanziamenti stessi, non solo quelli di carattere pubblico e privato ma anche quelli di natura europea, che certamente non portano a poter realizzare queste opere per un'indicazione, appunto, di derivazione di mano pubblica. Ma soprattutto perché, pur in un progetto che tiene conto di un programma pluriennale, un'ipotesi di investimento così ampia non credo sia consentita nemmeno alla più grande Regione italiana.

Quindi noi nell'individuazione del Piano dobbiamo saper anche modulare e dare priorità agli interventi fondamentali. Tenendo conto che spalmare gli interventi, come diceva giustamente in tono critico il Consigliere Perazzoli, è un fatto positivo, senza essere per forza sempre Anconacentrica, ovvero favorire quelle realtà che hanno una carenza più sentita. Quelle realtà che in passato sono state fortemente dimenticate sia per quanto riguarda le infrastrutture sia riguardo i piani di trasporto (marittimo, aereo) delle merci, che peraltro maggiormente contavano proprio in quei territori, e mi riferisco alle zone dell'ascolano e del pesarese.

Sotto l'altro profilo voglio segnalare la necessità che a fronte di questo Piano ci debba essere, e ci sarà sicuramente considerato l'ottimo lavoro svolto dalla Commissione e l'attenzione che pone la Giunta, una intersecazione con le moderne ed oggi anche non definite nuove linee di sviluppo delle infrastrutture immateriali e materiali. E su questo avviare un completamento di questo atto amministrativo, che non è, come dicevo, un'opposizione allo stesso, ma, appunto, un completamento. Poi su quello cercare con più facilità, come credo sia possibile anche rispetto all'allocazione delle risorse o della ricerca di risorse sui piani più privati che pubblici, la capacità di dare risposte per quanto riguarda il collegamento sia di natura commerciale che di natura industriale, e soprattutto riguardo l'aspetto dell'intermodalità, dell'innovazione, della tecnologia che pur rappresentano aspetti infrastrutturali da non dimenticare.

Il voto positivo nasce dal constatare che c'è uno sguardo che va oltre l'esistente e che si pone ben al di là di quello che sarà il nostro ruolo e il nostro tempo in questo Consiglio regionale, potendo quindi lavorare in futuro modellando le esigenze rispetto agli indirizzi importanti che potremo ottenere, sia riguardo all'altra sponda dell'Adriatico, sia per quelle vie di collegamento europeo che abbiamo un po' dimenticato per altre realtà a noi non vicine, quando invece, per le prime, dovremo lavorarci di più, anche perché sono alla nostra portata e costituirebbero un'integrazione a livello di regione nell'ambito europeo molto molto importante.

PRESIDENTE. Ha la parola la Consigliera Ciriaci.

Graziella CIRIACI. Ho ascoltato la relazione del collega Acquaroli e gli interventi dei Consiglieri, quindi mi sento in dovere di intervenire, seppure lo abbia richiesto con ritardo, in quanto sono state sollecitate delle cose e delle attenzioni che mi hanno un attimo sorpreso.

Sono state fatte delle osservazioni che riguardano piccoli territori e piccole e minuscole realtà, con questo Piano invece, secondo me, si dovrebbe guardare un po' più lontano, si dovrebbe guardare a qualcosa di più interessante e concreto.

La IV Commissione ha avuto quest'atto depositato lì per due anni. Quindi le osservazioni contrarie fatte precedentemente non hanno assolutamente nessun senso. Noi Consiglieri all'interno della Commissione possiamo partecipare, emendare, suggerire, e fare comunque nostro questo atto se veramente teniamo a una regione che continui a crescere e che si prospetti per qualcosa di concreto anche dal punto di vista economico.

Non voglio dilungarmi oltre, perché, ripeto, condivido molte delle osservazioni che sono state fatte, però voglio sottolineare l'importanza di un Piano che non guarda a noi oggi bensì a noi nel futuro, un Piano che guarda a noi nell'economia e nello sviluppo e soprattutto che dà in questo momento positività allo sviluppo economico.

PRESIDENTE. Ora ci saranno gli interventi degli Assessori Eusebi e Viventi, dopodiché chiuderemo la discussione e passeremo al voto.

Ha la parola l'Assessore Eusebi.

Paolo EUSEBI. Nei pochi appunti che ho preso durante il dibattito tra i primi punti ho scritto "politica buona tra Giunta e Consiglio". E l'intervento della Consigliera Ciriaci è l'emblema di questa idea che mi sono fatto.

La strategia del Consiglio e la strategia del Presidente della Giunta regionale, come in altri momenti, penso alla legge sullo sport, penso al piano casa, coincidono, e poi i risultati si vedono.

Io sono novello Assessore e quindi l'illustrazione più tecnica la lascio all'Assessore che ha guidato questo Piano assieme all'ottima struttura; fino a qualche minuto era presente l'ing. Occhipinti a cui va il mio ringraziamento.

Un ringraziamento particolarmente sentito lo rivolgo sia al Presidente Giancarli, di cui tutti ne conosciamo la bravura, come pure, anche per il suo intervento di alto livello, al Vicepresidente Acquaroli

Ho seguito inoltre con attenzione gli interventi del collega Silvetti e del collega Perazzoli.

Insomma, c'è una strategia condivisa.

Le critiche che ho invece apprezzato di meno - non me ne voglia, altre volte non è stato così - sono quelle espresse dal Consigliere Carloni.

Qui c'è una strategia di attenzione e di operatività soprattutto del Presidente ma anche dell'intera Giunta che fa dell'Ancona-Fano-Grosseto-Livorno uno dei perni dell'intervento della Regione Marche, unito al discorso, lo diceva prima benissimo il Consigliere Silvetti, dell'allungamento del Corridoio Baltico-Adriatico sino a Bari o quanto meno speriamo fino ad Ancona.

Ecco, questa è l'ossatura della strategia generale, che se va in porto, seppure con tutte le difficoltà, sarà sicuramente uno degli strumenti di sviluppo più importanti per la nostra regione del prossimo ventennio.

I soldi? Bèh, la crisi speriamo di superarla, adoperiamoci tutti, noi stiamo progettando le Marche del futuro in un contesto europeo.

Bisogna andare al potenziamento degli hub fondamentali di questa strategia, come il discorso Ancona-Livorno per la Fano-Grosseto o l'aeroporto delle Marche - l'altro giorno ho partecipato all'assemblea, è stato approvato un bilancio che vede un aeroporto in crescita e vede l'impegno di questa Giunta, e quindi di tutti noi, per potenziarlo, e qui sottolineo che questo disegno è tutt'altro che ancona-centrico, tutt'altro! - affinché l'Europa possa osservare concretamente che noi stiamo costruendo una zona interessante.

Allora credo, e concludo, che questo modo di operare con gente, sia di maggioranza che di opposizione, che s'impegna sia quello che in questo momento ci serve.

Cosicché compatti ci potremo presentare al consesso nazionale e internazionale come una regione che sta progettando il futuro, che non si limita a tentare una sopravvivenza, che pure in altri campi va tentata.

**Presidenza della Vicepresidente
Paola Giorgi**

PRESIDENTE. Ha la parola l'Assessore Viventi.

Luigi VIVENTI. Faro solo alcune brevi ma credo importanti considerazioni.

Intanto è chiaro che come Assessore proponente di questo Piano me ne assumo la paternità sia nel bene che nel male e quindi con i pregi e i difetti.

E' vero che questo Piano è stato elaborato e presentato due anni fa, però non è superato dagli eventi, anzi, dovremmo semmai avere la capacità, e lo faremo, di osservare di questo Piano delle infrastrutture, della logistica e della viabilità quanto già sia stato realizzato o è in fase di realizzazione. Non dobbiamo mai perdere di vista la concretezza del nostro agire.

Quindi partirei da questo. I ringraziamenti intanto sono d'obbligo, nei confronti della struttura, come ha fatto anche il collega, che ha collaborato con me nel lavoro quotidiano, del Presidente della IV Commissione, di tutta la Commissione e di tutti i Consiglieri di maggioranza e di opposizione che hanno con il loro contributo migliorato il Piano.

Fatti i ringraziamenti d'obbligo vado ad alcune cose concrete.

Noi già alla fine del mese di luglio dello scorso anno eravamo pronti a firmare la nuova intesa con il Governo. Con l'ing. Incalza c'era un appuntamento già stabilito, poi purtroppo, come sapete, a settembre sono arrivati i momenti drammatici, poi le dimissioni del Governo Berlusconi, a novembre il nuovo Governo. Ecco, da allora non siamo stati più in grado di firmare questo patto importante fra la Regione e il Governo.

Questo Piano è stato definito, da parte di

chi lo ha criticato, un libro dei sogni, io invece lo ritengo un atto completo che guarda a largo spettro a tutta la regione e quindi anche alle sue necessità.

Quando però mi sono incontrato con l'ing. Incalza ho presentato per conto della Regione una paginetta con sette priorità, e per questo siamo stati anche apprezzati, perché appunto abbiamo detto "sappiamo che non ci sono risorse per fare tutto, ma su queste qui vorremmo discutere".

Quindi all'interno di queste sette priorità – 94 sono invece quelle proposte -, che sono attuative, noi abbiamo inserito, ad esempio, Consigliere Carloni, la Fano-Grosseto. Quindi io pretendo il suo voto favorevole, perché lei ha detto una cosa ed io ora gliel'ho smentita, e le dico anche perché deve votare a favore, così lei è contento, io sono contento, tutti siamo contenti.

La Fano-Grosseto per la prima volta, fermo restando che siamo nella nebulosa dei finanziamenti ecc. ecc., ha preso una piega che forse può portare a un risultato, ovvero quella di tre Regioni che insieme hanno condiviso di presentare un progetto esecutivo con il Ministero, si è fatta una commissione tecnica.

Quindi la Fano-Grosseto se prima era un'idea adesso è un progetto.

Poi c'è una seconda cosa importante che tutti i Consiglieri devono capire. Noi abbiamo ricevuto da parte di un'associazione di aziende importanti, come la Strabag o la CMC di Ravenna, l'espressione di un interesse a quest'arteria. Quindi se aziende private di questo calibro dicono che ci si può investire evidentemente non è un progetto che sta con in piedi per aria, sapete bene che queste aziende se non vedono il guadagno non investono.

Altra priorità. E qui parliamo anche di fatti. Quando i colleghi dicono che il porto di Ancona è fondamentale per fare i discorsi sul Baltico-Adriatico, questo è vero, certo, ma noi non siamo stati con le mani in mano, nel frattempo abbiamo portato all'approvazione del CIPE l'uscita ad ovest del porto di Anco-

na, sono circa 500 milioni di euro di investimento. A giorni, se non ci saranno ripensamenti, ci sarà la firma della convenzione fra l'Anas e l'Impregilo. Il che significa che le diffidenze, rispetto anche alla mia personale diffidenza, perché bisogna essere sempre onesti, riguardo la validità di questo piano industriale per l'uscita a ovest – e questo l'ho sempre dichiarato anche sulla stampa, quindi lo dichiaro anche qui – evidentemente sono state superate.

Allora questo Piano non è più un libro dei sogni, ma sta diventando un'azione concreta. Due anni fa lo era, oggi non lo è più, stiamo andando avanti.

E non possiamo neppure dimenticare quello che è stato fatto per valorizzare in questi due anni proprio la centralità, come molti di voi hanno detto, della situazione particolare che c'è nelle Marche, ovvero che nel raggio di 15 km abbiamo un porto, un aeroporto e adesso anche un interporto.

Ecco, interporto. Fino a poco tempo fa l'interporto era un'idea che ci faceva pensare tutt'al più al CeMIM o a poco altro. Adesso l'interporto, invece, è stato dotato delle infrastrutture per poter funzionare, per poter lavorare, ha cioè il collegamento con la statale, ha il collegamento ferroviario.

Quindi adesso direi spetta più all'imprenditoria privata convincersi di lavorare in questo modo anziché lavorare col concetto egoistico marchigiano, che chi è stato in un'industria conosce, quello cioè del franco fabbrica, per cui ognuno per sé e Dio per tutti.

Ecco, se riusciamo ad entrare in questa mentalità questo potrà funzionare, diventando così un altro aspetto centrale.

Terza questione. Per tanto tempo – io sono in Consiglio regionale ormai da qualche anno – abbiamo parlato del famoso cosiddetto bypass di Falconara Marittima, ossia questa ferroviaria che passa dentro l'Api eccetera, eccetera. Finalmente anche qui con soddisfazione possiamo dire di avere ottenuto il via libera dal CIPE. E' vero che c'è stata una riduzione dello stanziamento ini-

ziale da 210 a 178 milioni di euro, questo perché non realizzeranno alcune strutture, stazioni, ma il lavoro si fa. Quindi a questo punto a gennaio si va in appalto.

Sicché anche quello che era considerato il sogno del cosiddetto bypass di Falconara – scusate se mi accaloro, ma in questi due anni penso di aver dato un grosso contributo, insieme ai tecnici, per portare avanti queste situazioni – vedrà la luce. E sono cose fondamentali.

Inoltre non vorrei che si dimenticasse che la regione Marche, per un'azione iniziata anche prima, oggi gode degli investimenti più importanti che Anas e Società autostrade stanno facendo in Italia. Non è vero che siamo dimenticati. Sicuramente sulle infrastrutture abbiamo da recuperare alcuni anni di arretratezza, ma oggi dobbiamo comunque dire che nel complesso sul territorio marchigiano abbiamo 4 miliardi di euro di investimenti: la terza corsia dell'autostrada, che solo la miopia di alcuni Sindaci ha impedito che attraversasse tutte le Marche e che bisognerà superare, la Civitanova Marche-Foligno-Roma e l'Ancora-Perugia-Roma, anche queste stanno andando avanti. Certo, qui sapete le grandi difficoltà incontrate sul lato 76 col quasi fallimento della BTP, i tecnici che stanno affianco a me sanno quanto abbiamo dovuto penare per recuperare questa situazione. Ma l'abbiamo recuperata. Per cui, se tutto va bene, entro la primavera del 2015 dovremmo aver completato anche questi grandi investimenti.

Quindi, vedete, in questi anni le Marche hanno reagito, stanno facendo veramente dei passi da gigante per recuperare anche il tempo perduto, richiamando qui quella frase utilizzata anche dal Presidente Marinelli che condivido.

Pertanto stiamo facendo per recuperare, ripeto, anche il tempo perduto.

Però la stessa cosa, con grande sincerità, non possiamo dirla per quanto riguarda le ferrovie. Ma non è per il fatto, come ha detto mi sembra il Consigliere Bucciarelli, che il Servizio trasporti non riesce a parlare con

Moretti. Con Moretti ci abbiamo parlato tutti, il Presidente Spacca, io e altri. Il problema intanto è che abbiamo perso il treno dell'alta velocità negli anni passati, quando cioè era stata programmata, e purtroppo le Ferrovie dello Stato, oggi Spa, fanno l'alta velocità laddove essa è conveniente, laddove essa porta profitto. Quindi è chiaro che si è sviluppato tutto in quell'asse quindi Napoli-Roma-Milano-Torino.

Sulle ferrovie abbiamo un grande disegno strategico, che la Regione ha sempre avuto ma che non è riuscita a portare avanti. Intanto per noi sarebbe fondamentale il raddoppio della linea Orte-Falconara. Ma purtroppo qui dobbiamo dire che andiamo avanti a pezzi e bocconi, 50 milioni noi a Castelbellino, 40 milioni l'Umbria a Terni, se andremo avanti di questo passo finiremo al 2020. Però comunque non dobbiamo abbassare la guardia, dobbiamo insistere. E nel frattempo lavorare anche per salvare il trasporto regionale, perché su questo le ultime dichiarazioni dell'amministratore delegato Moretti sono altamente preoccupanti, le avete sentite, sette-otto giorni fa Moretti ha dichiarato: "se il Governo non mi finanzia io le linee regionali non le faccio più".

Ecco, è questa la situazione con la quale ci dobbiamo confrontare.

Certo che va bene il richiamo al realismo, che peraltro ispira tutta la mia condotta di vita, però dobbiamo saper progettare anche un futuro, perché se non ci prepariamo a questo saremmo comunque perdenti.

Ebbene, questo Piano lo fa. Però, nel frattempo, possiamo dire di avere sì ottenuto dei risultati mentre di non averli ottenuti sulla ferrovia, questo va detto con molta sincerità. I risultati li abbiamo ottenuti per salvare l'aeroporto delle Marche – io sono fra quelli che dice che se arriva un imprenditore che vuole fare il furbo e con 8 milioni vuole prendersi l'aeroporto, ecco, saremmo matti a darglielo, ma anche qui dobbiamo fare dei ragionamenti, perché poi i milioni qualcuno ce li deve mettere –, l'interporto l'abbiamo avviato, il porto aveva bisogno di un investi-

mento essenziale, ovvero quello del molo sovraflutto, l'allungamento della banchina lineare, anche questi tutti lavori che si stanno facendo. E adesso il porto ha bisogno di altro, soprattutto del collegamento con l'autostrada, altrimenti non avrebbe futuro, come ne ha bisogno tutta la città di Ancona. E qui non ve la potete prendere con nessuno, se non per aver perso anni e anni di tempo per dire la facciamo a nord, a sud, al centro, e nel frattempo il mondo camminava e Ancona rimaneva ferma. La verità è questa. Allora ecco che dobbiamo recuperare questi tempi.

Quando in quest'Aula si discutono dei grandi temi, come appunto quello di cui stiamo discutendo, ed il clima è positivo come quello di oggi, ebbene, questo va a vantaggio, non dell'Assessore Viventi o del Presidente Spacca o della Giunta o della maggioranza o della minoranza, ma di tutti e soprattutto della comunità marchigiana.

Quando voi parlate del Corridoio Baltico-Adriatico, è vero, Consigliere Bucciarelli, che ad oggi da Ravenna a Ancona ancora non l'abbiamo però comunque ci dobbiamo lavorare. Ed io nell'incontro ho pure detto: "perché Ancona? Semmai deve essere Bari", questo per fare un discorso serio.

Credo quindi che se andiamo con le carte in regola e facciamo vedere che abbiamo la progettualità di collegare il Tirreno con l'Adriatico – qui diventa fondamentale –, che abbiamo situazioni tali per cui da Roma-Ancona ci andiamo con la superstrada, ecc., ecc., non è detto che non accettino proprio di poter attuare queste programmazioni.

Allora dico che è nell'interesse di tutti essere veramente uniti per portare avanti questi progetti.

PRESIDENTE. Bene, la discussione è terminata. Passiamo alla votazione.

Emendamento n. 01 dei Consiglieri Giancarli, Silvetti, Acquaroli, Acacia Scarpetti, Ricci:

Al Paragrafo 3.2.2 della Relazione generale, dopo il punto relativo a “Campo dell’Olimo” inserire il seguente:

“Saltara – In riferimento alla SS 73 bis (E78) si prevede l’inserimento di uno svincolo nella zona industriale di Calcinelli di Saltara ubicato tra le esistenti uscite di Calcinelli e Lucrezia per evitare l’attraversamento dei centri abitati da parte del traffico pesante.”.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 1 del Consigliere Perazzoli:

Paragrafo 5.3 Rete Regionale; a) Nella fascia costiera.

Alla lettera a) “Interventi necessari entro il 2015”, aggiungere alla fine del punto 2 dopo le parole “San Benedetto del Tronto Centro” le parole: “e relativo collegamento al porto”.

Se non passa decade l’emendamento n. 6.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Subemendamento n. 2/1 dell’Assessore Giannini:

A pag. 60, nel punto a) del paragrafo 5.3 Rete Regionale dopo le parole “Civitanova Marche-Potenza Picena” aggiungere le parole “previo esame dello studio di fattibilità”.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Subemendamento n. 2/2 del Consigliere Perazzoli:

Dopo le parole “San Benedetto” sono aggiunte le seguenti:“(priorità prosecuzione della variante già realizzata fino alla zona industriale di San Benedetto-Acquaviva al nuovo casello autostradale San Benedetto Centro)”.

E’ identico all’emendamento n. 3, quindi

se non passa decadono gli emendamenti 4 bis, 8 e 10. Se passa decade l’emendamento n. 3.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 2 del Consigliere Marinelli:

A pag. 60, punto a) del paragrafo 5.3 Rete Regionale, sostituire il punto 3 con il seguente:

“Studio delle varianti sulla SS16 in corrispondenza di alcuni centri costieri, Pesaro-Fano, Falconara, San Benedetto- avvio della progettazione per la variante SS16 di Civitanova Marche – Potenza Picena, completamente lavori raddoppio variante SS16 Ancona”.

Se non passa decade l’emendamento n. 7.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 3 del Consigliere Perazzoli. Decaduto.

Emendamento n. 4 del Consigliere Marinelli:

A pag. 60, nel punto a) del paragrafo 5.3 Rete Regionale, inserire dopo il punto 4 il seguente:

“5. Spostamento del traffico pesante dalla SS 16 alla A14, nei tratti già provvisti della terza corsia”.

Se non passa decade l’emendamento n. 9.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 4 bis del Consigliere Perazzoli:

Scheda 1) Relazione generale

Interventi necessari entro il 2020. Aggiungere al punto 1) dopo le parole “San Benedetto del Tronto Centro” le seguenti

parole:”(priorità prosecuzione della variante già realizzata fino alla zona industriale di San Benedetto-Acquaviva al nuovo casello autostradale San Benedetto Centro)”.

Lo pongo in votazione.

(L’Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 5 dei Consiglieri Zaffini, D’Anna:

5.5 - LA RETE FERROVIARIA - 5.5.8 - Linea Fano-Urbino

Le parole “Considerato che tale ipotesi non è sostenibile per la Regione, perché richiederebbe non solo il rifacimento della banchina e del binario, ma anche la realizzazione di opere sostitutive per gli oltre 50 Passaggi a livello esistenti, si può coerentemente stabilire di salvaguardare il sedime, magari trasformato in pista ciclabile, per avere una futura possibilità di intervento. In tal senso si è espressa la Regione Marche, con DGR n. 1372/2011 nella quale ha espresso parere favorevole alla dismissione di tale linea. In ogni caso il tratto tra Fano e la sua area industriale può essere invece aggregato alla Fano-Pesaro, nell’ambito di una soluzione di tipo metropolitano. Su quest’ultima però non può essere prioritario l’intervento, in quanto si rende necessario anzitutto realizzare un terzo binario tra Fano e Pesaro, destinato al solo traffico metropolitano, che rende necessario posporre l’intervento a dopo il 2020.” sono sostituite dalle seguenti: “tale ultima ipotesi appare sostenibile”.

Ha chiesto la parola il Consigliere Zaffini, ne ha facoltà.

Roberto ZAFFINI. Ho aspettato proprio questo emendamento per fare un breve intervento anche un pò più generale.

Dato che io faccio parte dei barbari sognanti, ecco, anche a me piace sognare, però effettivamente in questo caso i sogni sono veramente troppo elevati! Io mi accontento allora di un sogno più piccolo, ovvero quello del ripristino della rete ferroviaria

Fano-Urbino. In questo Piano, infatti, è stata maldestramente stralciata, mentre nel precedente era presente con un impegno della Regione ben specifico. In questo Piano viene definita non più sostenibile. E’ qui l’inghippo. Ossia, non si capisce perché tra un Piano e l’altro un’opera come questa venga considerata di punto in bianco non più sostenibile.

Io addirittura mi sono accorto di un miracolo! Da una parte questo Piano prevede l’arretramento della linea ferroviaria mentre nel tratto Fano-Pesaro c’è la triplicazione dei pani e dei pesci, abbiamo tre corsie, una cosa faraonica per quel tratto. Io non so chi è il genio che ha studiato queste cose, probabilmente non è stato mai a fare una passeggiata in quella zona sottomonte, altrimenti avrebbe capito che lì non c’è proprio lo spazio.

Ma forse qui capisco qual è lo scopo – non vedo l’Assessore Mezzolani –. L’ospedale unico fra i requisiti che gli ha permesso di aver praticamente vinto il sito c’è proprio l’ipotesi di una stazione ferroviaria fatta a Fosso Sejore. In questo caso Fosso Sejore diventa veramente l’ombelico del mondo, perché avrà un nuovo casello autostradale e addirittura una terza possibilità di linea ferroviaria considerata come metropolitana Fano-Pesaro. Beh, è veramente una stupidaggine. E io qui non mi posso far superare dal collega Carloni come cattiveria contro l’anconacentrismo, perché, ecco, questo è veramente un prenderci per i fondelli.

Perché dovremmo fare lì la terza linea ferroviaria Fano-Pesaro metropolitana se non perché c’è questa infausta ipotesi di fare un ospedale in una zona paesaggisticamente vocata al turismo? E’ un vero oltraggio per il nostro territorio.

Vi comunico anche che il Ministero ha richiesto tutta la documentazione riguardo alla ferrovia Fano-Urbino. Quindi probabilmente avrete anche delle brutte sorprese.

Mi consolo solo per il fatto che voi qui dite “salvaguardare il sedime magari trasformato in piste ciclabili”. Quindi questo “magari”

un pochino mi risollewa, perché effettivamente ci dovrebbero essere ben altri progetti per questo tratto ferroviario.

Questo è il riferimento all'emendamento che il Consigliere D'Anna ed io abbiamo presentato, ossia è per far rimanere l'ipotesi sostenibile di questo tratto. Perché ci sono interessi privati, qui sì concreti, imprenditori russi che hanno un forte interesse nel nostro territorio, e anche di promozione agroalimentare, dato che sono esportatori di nostri prodotti.

Io credo alla concretezza e questa è la concretezza.

Dato che ho la parola brevissimamente dico anche su altre due questioni che riguardano il mio territorio.

La Fano-Grosseto, santiddio, è un'incompiuta, ma bisognava impegnarsi quando c'era l'oro che colava. Fano, la terza città delle Marche, mäh, se quell'opera veniva sviluppata vent'anni fa forse qualcuno aveva paura potesse diventare seconda o addirittura prima. Io qui ci vedo un complotto in modo particolare contro la valle del Metauro e la mia città. E' un'opera che è stata veramente trascurata. Era il terminale di una città, da Grosseto a Fano. I due terminali si sarebbero sviluppati vent'anni fa molto di più di Pesaro! (*il Presidente con il campanello avvisa il Consigliere che il tempo è scaduto*) Ecco, io ho sempre questa qua che mi chiama! Gli altri parlano molto di più...

PRESIDENTE. Consigliere, io faccio rispettare il regolamento! Lei ha già superato i cinque minuti, quindi la prego di concludere, grazie. Tra l'altro "Questa qua che mi chiama"! Cortesemente un linguaggio più consono! Sto presiedendo l'Aula, chiaro!

Roberto ZAFFINI. Io parlo sempre come parla il popolo nelle piazze!

PRESIDENTE. Concluda il suo intervento, grazie!

Roberto ZAFFINI. L'ultima cosa è l'aero-

porto. Ho visto un programma dell'aeroporto veramente...(...) No. (...) Bèh, allora...(...)

PRESIDENTE. Per favore, Consigliere Binci. Consigliere Zaffini, ha terminato il suo intervento?

Roberto ZAFFINI. (...) Ah, bene, abbiamo visto, benissimo! Perfetto! Bravi, bravi!

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola il Consigliere Ricci, ne ha facoltà

Mirco RICCI. Questo emendamento è da respingere, perché il dibattito sulla tratta ferroviaria dismessa nel 1994 Fano-Urbino ormai ha preso un percorso abbastanza chiaro.

Il tema non è se prevedere o meno nella provincia di Pesaro Urbino un collegamento ferroviario trasversale. Penso debba essere previsto. Tant'è che lo stesso ragionamento che fa la Provincia è di salvare Pergola-Fabriano. Ovvero riuscire nel tempo a collegare Fossombrone a Pergola per mettere quel territorio in rete nazionale.

Io sono convinto che il costo del ripristino della ferrovia Fano-Urbino adesso sia decisamente di gran lunga superiore a una tratta nuova, che potrebbe essere realizzata tra Fossombrone e Pergola.

Se noi riusciamo a dare alla media Valle del Metauro un tratto di 12 km di ferrovia che si mette in rete nazionale come provincia di Pesaro-Urbino sarebbe già un grande risultato. Invece se dovessimo rimetterci di nuovo a ragionare sul ripristino della Fano-Urbino con 50 attraversamenti trasversali, con una struttura da rifare completamente, illuderemo le persone. Continuiamo a dire che è possibile ripristinare la Fano-Urbino?! Continuiamo a dire questo, con i trenini a manovella ecc. ecc.?! Mi sembra un atteggiamento sbagliato.

La domanda è sempre la stessa, bisogna che il territorio della provincia di Pesaro Urbino si doti del collegamento trasversale. Questo sì. Ma lo si faccia con progettazioni

nuove che salvino innanzitutto il tratto Pergola-Fabriano.

Se facciamo la Fano-Urbino rischiamo di perdere quell'altra che è ancora in esercizio, Pergola-Fabriano, che va salvaguardata.

Il collegamento Fossombrone-Pergola, che ha una buona viabilità – la Fano-Grosseto ha quattro corsie - sono solo 12 chilometri di nuova ferrovia, ecco, quello va difeso, non il ripristino che muore a Urbino. A chi serve? Alla Lega, al Sindaco di Fermignano?!

Siamo di nuovo a discutere di un argomento molto serio per quanto riguarda il territorio della provincia di Pesaro Urbino ma sempre con un rilancio di un'iniziativa che non può avere nemmeno le risorse oltreché gli elementi logistici e strutturali per essere realizzata.

Non so come si fa a pensare di dover risolvere 50 intersezioni a raso con attraversamenti che non siano i vecchi casellini con la sbarra! Come si fa a risolverle? 50 sovrappassi? 50 sottopassi? 100 milioni di euro solo per quello? Insomma, o abbiamo il quadro oppure continuiamo come sempre a discutere delle biomasse o del biogas per dare man forte ai comitati oppure del treno per...insomma, torniamo sempre a quella discussione lì senza discutere mai del merito vero delle cose.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Io posso anche capire le motivazioni che portano..., peraltro oggi con la crisi si giustifica tutto, prima diceva qualcuno che quando c'erano i soldi certe infrastrutture – lasciamo perdere per un momento la Fano-Urbino – non sono state fatte, figuriamoci se le fanno adesso. Quindi per il cittadino la fregatura c'è sia quando ci sono i soldi che quando non ci sono: quando ci sono i soldi ci sono altre priorità quando non ci sono i soldi non si può fare.

Una associazione nazionale come il FAI

(Fondo ambiente italiano) quest'anno come luogo del cuore della regione Marche ha scelto la ferrovia Fano-Urbino, e non è che si tratta dei comitati che nascono per una serie di motivi, a volte per interessi diretti o indiretti e a volte perché la gente ci crede, qui parliamo del FAI che è riconosciuto da tutti, è riconosciuto dallo Stato italiano, è riconosciuto dall'Unesco, e Urbino, guarda caso, è patrimonio dell'Unesco.

Nessuno dice che domani questa ferrovia deve rientrare ecc., come del resto ha fatto il Presidente Spacca, è lui che ha fatto l'accordo di programma Stato-Regione ove l'ha messa tra le priorità. Non è stato né Zaffini né D'Anna. Il Presidente Spacca fino a qualche mese ha detto "no, quella non si tocca", poi mi risulta che siano arrivate pressioni romane sulla questione e, guarda caso, è stata cambiata idea.

Quindi, santiddio, qui non è che si tratta del comitato, forse c'è un altro comitato che spinge! Perché se il Presidente Spacca all'improvviso cambia idea su un'infrastruttura che secondo lui era prioritaria tanto da inserirla nell'accordo Stato-Regione, vuol dire che non è il comitato che ha fatto pressione, ma forse è un comitato, e magari d'affari, da qualche alta parte che ha degli interessi diversi. Perché, ricordiamoci, fino a quando c'è la ferrovia c'è una zona di rispetto sia per la costruzione e quant'altro. E siccome lì ci sono terreni appetibili e anche degli abusi, fatti in alcuni casi anche da enti pubblici, allora il discorso cambia, caro Ricci! Le frittatele dobbiamo guardarle da tutt'e due le parti!

Qui non si tratta del comitato, qui evidentemente si tratta di un comitato d'affari che su quella linea ha investito non tanto per la pista ciclabile ma per togliere quella fascia di rispetto che non è stata rispettata negli anni.

Allora qui dico: perché non facciamo una bella indagine e chiediamo ai Comuni chi ha fatto degli abusi e magari anche qualche Assessore che ci sta vicino che magari vuole anche costruire. (...) A partire da Fano, per carità, io non ho problemi. Peraltro quan-

do si tratta di dire le cose chiare, come diceva qualcuno, i peli sulla lingua non ce l'ho e se ce l'ho sono i miei.

Quindi il discorso è molto semplice. Non si può tirare fuori i comitati. Allora, vogliamo dare un segnale? E' inutile che facciamo dei proclami di mobilità sostenibile, ma cos'è la sostenibilità? La sostenibilità qual è? La sostenibilità è quella di mettere delle traversine di cemento per far passare una pista ciclabile sopra le traversine di legno che non vengono rimosse perché tra l'altro devono essere smaltite in quanto rifiuto speciale?! Così si crea quel microclima che quelle traversine le rovina e poi quello che è sopra nel giro di qualche anno casca giù.

Quella infrastruttura, signori miei, e me lo dovrete insegnare voi, è costata un sacco di quattrini alla comunità italiana, non è che la possiamo sacrificare sull'altare di una pista ciclabile! Per carità, io sono uno di quelli che in bicicletta ci va tutti i giorni, a Fano mi muovo in bicicletta, però, ecco, non mi venite a dire...(...) Eh, no, cos'è bisogna...

PRESIDENTE. Concluda, Consigliere D'Anna, il tempo sta terminando.

Giancarlo D'ANNA. Concludo Presidente. In Italia siamo tutti esperti di calcio, tutti esperti di economia e adesso siamo tutti pure esperti di ferrovia. Tra l'altro i tecnici della Regione Marche, quando io ero amministratore di Fano, sono andati a Merano per vedere quello che è accaduto e come hanno risolto alcuni problemi, per i quali lei giustamente, Consigliere, pone dei dubbi. Inoltre oggi ci sono delle metodologie che consentono di evitare in buona parte quei problemi. Allora, ecco, si può fare. Però non venite a dire che vogliamo la mobilità sostenibile, che andiamo ad intervenire per le polveri sottili, quando poi siete stati incapaci di prendere dei provvedimenti per abbassare le polveri sottili nella nostra regione, con tutto quello che comporta, compreso l'aumento di tumori infantili di cui siete a conoscenza e dei quali non vi frega assolutamente nien-

te! Perché di questo si tratta! Qui i comitati non c'entrano assolutamente niente, sono semmai quelli di affari, che vengono sempre puntualmente fuori però mascherati con operazioni che dicono siccome non ci sono i soldi una volta allora è meglio andare in bicicletta ecc. ecc.. Ma chi è che fa 50 km in bicicletta in mezzo ai rovi? Non ci siete neanche mai stati lì dentro, santiddio!

Allora se si vogliono difendere gli interessi di coloro che confinano nei grossi interessi che ci sono, la scelta è quella di fare la pista ciclabile. Non ci sono i soldi? Aspettiamo. Quella è un'infrastruttura che è costata un sacco di soldi e che non può essere sacrificata sull'altare di interessi che non hanno niente a che fare con le biciclette.

PRESIDENTE. Emendamento n. 5. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa non approva)

Emendamento n. 6 del Consigliere Pezzoli:

Scheda 5) Infrastrutture ferroviarie e stradali

Paragrafo 6.4 Programma di investimenti sulla Rete;

a) nella fascia costiera

Lettera a) Interventi necessari entro il 2015; alla fine del punto 2) dopo le parole "S. Benedetto del Tronto Centro" aggiungere le seguenti parole: "e relativo collegamento al porto";

Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Subemendamento n. 7/1 dell'Assessore Giannini:

A pag. 104, nel punto a) del paragrafo 6.4 della scheda n. 5 Infrastrutture stradali e ferroviarie – Programma di investimenti sulla rete, dopo le parole "Civitanova Marche-Potenza Picena" aggiungere le parole "previo esame dello studio di fattibilità".

Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Subemendamento n. 7/2 del Consigliere Perazzoli:

Dopo le parole "S. Benedetto" aggiungere le seguenti parole: "(priorità prosecuzione della variante già realizzata fino alla zona industriale di San Benedetto-Acquaviva al nuovo casello autostradale San Benedetto Centro)".

E' identico all'emendamento n. 8 sempre del Consigliere Perazzoli.

Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 7 del Consigliere Marinelli:

A pag. 104, nel punto a) del paragrafo 6.4 della scheda n. 5 Infrastrutture stradali e ferroviarie – Programma di investimenti sulla rete, sostituire il punto 3 con il seguente:

"3. Studio delle varianti sulla SS16 in corrispondenza di alcuni centri costieri, Pesaro-Fano, Falconara, San Benedetto - Avvio della progettazione per la variante SS16 di Civitanova Marche – Potenza Picena, Completamento lavori raddoppio variante SS16 Ancona".

Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 8 del Consigliere Perazzoli. Decaduto.

Emendamento n. 9 del Consigliere Marinelli:

A pag. 104, nel punto a) del paragrafo 6.4 della scheda n. 5 Infrastrutture stradali e ferroviarie – Programma di investimenti sulla rete, inserire dopo il punto 4) il seguente:

"5. Spostamento del traffico pesante dalla SS16 alla A14, nei tratti già provvisti della terza corsia".

Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento n. 10 del Consigliere Perazzoli:

Scheda 5) Infrastrutture ferroviarie e stradali

Interventi necessari entro il 2020;

Al punto 1, dopo le parole "San Benedetto del Tronto Centro" aggiungere le seguenti parole: "(priorità prosecuzione della variante già realizzata fino alla zona industriale di San Benedetto-Acquaviva al nuovo casello autostradale San Benedetto Centro)".

Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Passiamo alle dichiarazioni di voto. Ha chiesto la parola il Consigliere Binci, ne ha facoltà.

Massimo BINCI. Voglio riprendere le motivazioni che mi portano a votare contro questo Piano delle infrastrutture.

Riconosco all'Assessore Viventi una dialettica convincente, ha fatto una riflessione molto semplice, molto popolare, esposta anche con una verve da tecnico e da dirigente, però a me non convince.

Non mi convince perché nella sua difesa che giustamente fa per le infrastrutture per cui ha lavorato e si è impegnato, ho notato che quelle che io considero essenziali, il porto di Ancona, l'uscita dal porto, la questione ferroviaria, sono precedute da "se". Quindi diciamo che questo è il Piano delle infrastrutture di cui, come dire, parlava nonno, come si dice da noi nelle battute in osteria.

Non capisco come l'Assessore Viventi possa essere entusiasta dell'accordo, se si farà, del project financing per l'uscita dal porto di Ancona. (...) Magari dopo interverrà di nuovo, anzi, credo lo farà sicuramente, d'altra parte, Assessore, lei ha fatto un intervento molto convincente, che puntava sulle cose, allora io cerco di essere anche pic-

cante e un po' critico nei confronti del titolare della competenza, a cui certamente riconosco l'impegno.

Il project financing, dicevo, 500 milioni di euro per un progetto di 80 milioni a chilometro, come fa a convincerla dal punto di vista di tecnico? Rischia di essere un'incompiuta e se non è incompiuta rischia di essere una cattedrale nel deserto.

Ritengo che proprio in una in un'ottica di spending review, facendomi tecnico pure io, bisogna andare a vedere anche quanto costano le opere. E' possibile il collegamento con un'infrastruttura che comunque sia è necessaria, su cui bisogna intervenire, che è la variante alla statale 16. E ricordo al Consigliere Perazzoli che non sono ancona-centrico, è che purtroppo, o fortunatamente, le merci che transitano e arrivano nelle Marche passano per questo snodo. I milioni di passeggeri che da tutta Italia vengono a prendere il traghetto o arrivano con il traghetto per andare in tutta Europa e ritornare dalle vacanze o portare i loro traffici, passano per qui. Per cui non si tratta di ancona-centrismo, qui si tratta del traffico, della logistica, delle infrastrutture, delle merci. Sfortunatamente passa per qui. Tutto il traffico che va sull'ospedale di Torrette passa sulla variante alla statale 16, da tutte le Marche si arriva lì, chi deve fare un'operazione un po' specialistica va a Torrette.

Quindi non è ancona-centrismo, si tratta di rendere funzionale un'infrastruttura che già c'è. Ricordo, infatti, che la variante alla statale 16 già c'è, però in alcuni tratti è a una corsia, in altri a due corsie, in altri ancora da una parte è a due e dall'altra a una, e questo causa decine di incidenti. Da dieci anni a questa parte per quella costruzione così infame di quel territorio ci sono stati una trentina di morti.

Per poi non parlare che il fatto che non c'è quell'infrastruttura costringe all'attraversamento del centro urbano di Ancona, di Falconara, ecc., provocando peraltro anche l'inquinamento di un'area ad elevato rischio di crisi ambientale.

Sono inoltre fortemente contrario al bypass Api. Il bypass Api se lo doveva pagare l'Api. Fino al 2001 non era nemmeno previsto, c'era solo un tratto che collegava la linea tirrenica con quella adriatica. Per giustificare il rinnovo della concessione alla raffineria, e anche per l'autorizzazione alla centrale che era stata data nel 1999, nel 2002 è stata inserita questa progettazione perché altrimenti non c'erano le compatibilità rispetto alla realizzazione di nuove infrastrutture energetiche di quel tipo.

Quindi la Regione ha inserito un'opera funzionale a un'azienda per permetterne la continuazione, quando invece è l'azienda che ha invaso la ferrovia.

Inoltre ribadisco che è un Piano delle infrastrutture che continua a ragionare sulle strade, pertanto non sviluppa in alcun modo, anche all'interno del piano dei trasporti, le potenzialità che le linee ferroviarie già esistenti hanno rispetto al trasporto pubblico locale e su merci.

Il ruolo del porto di Ancona è totalmente non governato dalla Regione, tant'è vero che pur avendo fatto investimenti non si riescono ad attivare questioni fondamentali come quella del trasporto merci su ferro dal porto di Ancona.

E' dunque un Piano delle infrastrutture non governato, pertanto non lo condivido assolutamente.

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola l'Assessore Viventi, ne ha facoltà.

Luigi VIVENTI. Al Consigliere Binci voglio bene e quindi voglio proprio dirgli una cosa sincera. Uscita ovest porto di Ancona. Io prima sono stato chiarissimo, ho parlato delle mie perplessità su quel piano industriale, se però l'Impregilo firma la convenzione con l'Anas per farlo, evidentemente finiamo i discorsi. Capito? (...) Ma la convenzione è un impegno!

PRESIDENTE. Grazie, Assessore Viventi. Ha chiesto la parola il Consigliere Acquaroli, ne ha facoltà.

Francesco ACQUAROLI. Per dichiarare il voto favorevole del nostro Gruppo e per fare alcune precisazioni che forse non risultano abbastanza chiare nel mio precedente intervento.

Su tutto il territorio marchigiano è mancata un'organizzazione e una strategia di fondo. Nelle nostre valli vediamo zone industriali limitrofe accavallarsi l'una con l'altra, doppioni su doppioni. Questo perché è sempre mancata una legge quadro, una legge che dettasse i tempi delle strategie e della programmazione.

E così è avvenuto per le infrastrutture e le politiche della viabilità, dove ognuno, comunque, ha cercato di portare l'acqua al suo mulino. Quindi anche territori limitrofi hanno perseguito negli anni obiettivi opposti.

Mancava, come ho detto all'inizio della mia relazione, una linea di programmazione strategica. Ricordo che la Quadrilatero, la Fano-Grosseto, l'accordo tra le tre Regioni, Umbria, Marche e Toscana, grazie al Ministro Matteoli, e tutta un'altra serie di interventi, sono azioni operative – la Quadrilatero addirittura è in fase di realizzazione, la Fano-Grosseto speriamo possa arrivare presto nella fase terminale – che non potevano restare assolutamente nel dimenticatoio o addirittura restare ognuna a se stante rispetto alla strategia regionale.

E' per questo che reputo questo Piano strategico, fatto e discusso insieme alle Ferrovie, insieme a tutte le autorità competenti, insomma, con tutti, un elemento fondamentale.

Anche prima ho detto, a chi ha criticato un po' anche l'atteggiamento dell'univocità tra noi e la maggioranza su questa cosa, che se avessimo voluto trovare mille motivi o mille pretesti per non votare questo Piano l'avremmo fatto, partendo dalla strada sotto casa. Ma non è questo quello che si prefigge il Piano. Non è questo quello che ci chiedono oggi gli imprenditori, i cittadini, la politica e le istituzioni globalmente intese (Italia, Europa e anche oltre).

L'ho detto prima, lo ripeto, forse tutto il

Mediterraneo e in particolare i porti d'Italia corrono il rischio di essere isolati per la loro inadeguatezza dei trasporti internazionali. Ecco, questo scenario credo debba vederci uniti almeno negli obiettivi di priorità e di strategie. Non dimenticando - senza voler fare il professore, a me non piace di certo, e la perfezione non è sicuramente di questa Commissione e forse non è neanche di quest'Aula - che questo Piano è stato depositato per due anni in Commissione, doveva venire in Aula sei mesi fa, quindi c'è stato il tempo per tutti per proporre, per approfondire. Qualsiasi proposta poteva venire, come quelle fatte nelle audizioni dall'elemento più estraneo alla politica marchigiana, allora tanto più poteva essere fatto da chi oggi ha mosso delle critiche. Affinché potessero essere valutate con tutta la disponibilità della Commissione e degli uffici, così come fatto per tutte le proposte pervenute.

Quindi oggi possiamo scegliere se essere pretestuosi per andare poi a rivendicare nei territori qualche risultato in più o se avere il coraggio di condividere quelle che sono le linee strategiche.

Questo Piano non potrà cambiare la vita dei marchigiani però comunque mette delle regole, fissa dei capisaldi. Per cui stare tra quelli che votano i capisaldi delle linee strategiche delle infrastrutture e della mobilità marchigiana ritengo sia un elemento importante per dare forza alle politiche tutte della nostra regione e non ha un partito o a un altro.

Quello che sta capitando nella politica nazionale e internazionale ci deve far riflettere rispetto a quello che potrà accadere anche nelle dinamiche dei partiti delle maggioranze, che non necessariamente ci deve vedere protagonisti direttamente o indirettamente. Però l'obiettivo deve essere sempre il raggiungimento di un bene comune, di un interesse comune, di una chiarezza rispetto alle politiche che intendiamo perseguire.

Quindi su questo Piano il nostro voto favorevole deve essere quanto meno un atto dovuto.

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola il Consigliere Carloni, ne ha facoltà.

Mirco CARLONI. Voterò contrario a questo Piano regionale, anche se è stato trionfalmente presentato come una scelta che cambierà i prossimi trent'anni della nostra regione. Io onestamente, pur stimando il lavoro fatto dall'Assessore che da poco si occupa di questo tema e apprezzando anche il fatto che parlandone si accalora, non posso non riconoscere un ritardo strutturale su tutti e tre i temi, infrastrutture, logistica, trasporti. Su questi tre temi la nostra Regione ha dei ritardi per certi versi incolmabili.

Apprezzo la discussione che lei ha portato avanti in quest'Aula, Assessore, ma tenga conto che se soltanto si va a vedere la vicina Emilia Romagna o anche alcune regioni del sud, ecco, noi sembriamo proprio di un altro paese, di un'altra nazione.

Allora rispetto a questo non può che non esserci da parte mia un voto contrario. Soprattutto per quanto riguarda il territorio che in qualche modo mi sento di rappresentare e che in questo Piano viene per la prima volta contestualizzato, citato. Ovviamente è importante quello che lei ha dichiarato, ossia che è tra le prime sette priorità, però sappia che conosciamo bene quel Ministero, perché nel nostro territorio ci sono passati tutti i Ministri, lei ha citato l'ing. Incalza. Ecco, la discussione che lei ha portato in quest'Aula è esattamente allo stato dell'arte di quando anni fa parlammo insieme con Incalza e diverse persone qui presenti. Quindi sul fronte non c'è niente di nuovo. Niente!

Tra le altre cose, se si vuol parlare di un project financing, le ricordo che le procedure da avviare, da attivare, intese come pubblico incanto, intese come scelta di finanza privata e soprattutto di progettualità finanziaria, ha dei tempi lunghissimi. E il fatto stesso che ancora su questo non ci sia nessuna intesa, non parliamo della copertura finanziaria, ma non si sa nemmeno quale sia la strada da percorrere, considerato che le procedure sono abbastanza complesse e

che il suo ufficio per sua stessa ammissione non le ha nemmeno cominciate, nulla fa ben sperare sull'intesa con privati su questa strada.

Se poi, Assessore, e glielo dico con grande franchezza perché su questo tema mi accaloro quanto lei, ci saranno da parte sua delle novità importanti, io sarò il primo a riconoscerglielo pubblicamente.

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola il Consigliere Zaffini, ne ha facoltà

Roberto ZAFFINI. Ovviamente voterò stracontro questo Piano. La questione della ferrovia Fano-Urbino è una questione di principio. Io mi domando cosa c'è dietro. La ferrovia Fano-Urbino sono 80 milioni di euro ovvero i costi di 1 km di galleria. Quindi c'è qualcosa dietro, io non riesco a capire. Nel Piano si ipotizzano opere faraoniche di miliardi di euro poi si vuol mettere un macigno su una cosa del genere. Quindi sono molto sospettoso che dietro ci sia qualcosa, io ne ho il sentore, ma probabilmente verrà anche fuori. Io non capisco tutto questo astio. Tra l'altro alla fine la nostra provincia rispetto a tutta la regione è l'unica che ha avuto queste dismissioni e queste incompiute. Allora noi di questa provincia ci cominceremo veramente ad arrabbiare.

Vado al fenomeno secessioni. Non so se oggi si parlerà di Province, ma, ragazzi, mettiamolo in piano. Caro Consigliere Ricci, se io comincio a convincere Gradara, Tavullia, Gabicce, sono 22 mila voti. Sapete che vogliono ristrutturare le Province con il limite di 350 mila, adesso noi ci siamo sopra per 16 mila voti. Io mi alleerò con Rimini. Perché Rimini salta e Pesaro rimane. Ma se io gli porto questi qua, che hanno una gran voglia di Romagna, se questi continuano a fare quello che fanno, salta anche la provincia di Pesaro Urbino, caro Ricci, lo sai o no? - (...) Lei pensi a dove risiede lei! -. Come già ha fatto il suo collega che ha comprato il 2% dell'aeroporto di Rimini, ecco, noi la ferrovia ce la faremo finanziare dalla Roma-

gna, e probabilmente sarà una delle prime cose che ci permetterà di passare dove forse ci tratteranno anche meglio.

Quindi state molto attenti. E' da quando sono qui che ve lo dico, ovvero che la secessione dei sette comuni potrà avere un effetto domino che metterà col culo per terra questa gente qua.

PRESIDENTE. Consigliere! Se non conosce un linguaggio più adeguato, per favore, questa settimana studi e martedì prossimo parli meglio! E' impresentabile parlare così! E' veramente improponibile! Se non conosce l'italiano lo studi, lo apprenda, poi viene qui chiede la parola e parla, chiaro!

Ha chiesto la parola la Consigliera Malaspina, ne ha facoltà.

Maura MALASPINA. Sarò brevissima. Noi dell'UdC approviamo l'operato della Giunta ed in modo particolare dell'Assessore Viventi che è riuscito a risolvere e a sbloccare una lunga serie di problematiche. Ci auguriamo che questo lavoro prosegua.

Quindi voteremo a favore.

PRESIDENTE. Ha chiesto la parola il Consigliere Giancarli, ne ha facoltà

Enzo GIANCARLI. Mi sento intanto di esprimere la condivisione totale della presa di posizione della Presidente Giorgi rispetto alle parole usate dal Consigliere Zaffini. E non soltanto per la forma, ma per alcune di esse anche rispetto alla sostanza.

Di fronte ad un atto di programmazione si continua a parlare di secessione. Debbo dire, tra l'altro, Consigliere Zaffini, che io in quest'Aula ho visto un suo collega, il collega Marangoni, che nelle prime sedute urlava come lei e dopo due anni è già diventato democristiano! Quindi anche lei sicuramente, Consigliere Zaffini, al massimo a fine legislatura...(...) Non aggiungo altro. (...)

PRESIDENTE. Per cortesia! Prego, Consigliere Giancarli, continui.

Enzo GIANCARLI. Gli interventi che ho ascoltato, al di là di alcuni momenti di polemica, sono più che altro giudizi, ma non sul Piano. Quello che dice per alcuni aspetti Massimo Binci o per altri Mirco Carloni, sono giudizi sulle politiche degli ultimi decenni dei trasporti, delle infrastrutture. Su alcuni aspetti portano anche dei dati di fatto, quindi non metto in discussione questo, i giudizi sono legittimi, ci mancherebbe non fosse così.

Ciò che voglio dire, è che noi nel discutere questo atto abbiamo cercato di guardare il futuro (senza alcuna visione anacronistica) e quindi questo è già un primo merito del Piano. E mi sento anche di dire che siamo stati nelle condizioni di trovare attraverso il confronto e anche nelle idee diverse la sintesi rispetto all'interesse marchigiano; nel mio precedente intervento ho ringraziato gli Assessori, ma vorrei anche ringraziare, perché è una cosa che sento, l'arch. Minetti e l'ing. Occhipinti, e tramite loro il Servizio, come pure la struttura della IV Commissione.

Pertanto con questo atto ribadiamo la centralità del territorio marchigiano. Pensiamo ci siano tutte le condizioni per costruire il futuro, quindi non soltanto quello che si è cercato di fare, non soltanto le cose fatte, come ha ricordato l'Assessore Eusebi ed in modo approfondito, perché è da tempo che ci lavora, anche l'Assessore Viventi.

Sicché le condizioni per costruire il futuro, per esempio per la mobilità delle persone (poi parlerò delle merci) oppure la necessità della banda larga, come dice il Consigliere Binci, delle reti immateriali. Certo, non possiamo aprire questa mattina il confronto su questo, però, ecco, ci sono atti in corso che vanno in questa direzione, ed è sicuramente l'evoluzione stessa della società che va tutta in questa direzione.

Riguardo alla mobilità delle persone, io credo che entro l'anno, lo diceva il nostro Capogruppo Ricci, andremo all'approvazione del Piano del trasporto pubblico locale e lì ci sono le risposte a quell'esigenza di mobilità collettiva che si intreccia con questa, ma

che rispondono a quei bisogni a cui facevo riferimento nella relazione di questa mattina ossia ridurre la pressione ambientale.

Non riprendo le cose che sono state dette dai Consiglieri, dal relatore di minoranza Francesco Acquaroli, che condivido, sottolineo solo poche cose.

Futuro logistico delle Marche, connessioni con est-ovest, e certo nord-sud, ma anche con l'altra sponda. Sono d'accordo con il Consigliere Bucciarelli quando parla della necessità delle relazioni. Ma siamo davvero convinti che abbiamo perso due anni? La maggioranza che ha governato la Regione Marche dal 2005 al 2010 – non do un giudizio politico, è un dato di fatto – nel febbraio del 2010 non ha approvato questo Piano. E questo, appunto, è un dato di fatto, non aggiungo altro. Ed oggi siamo ripartiti, come diceva l'Assessore Viventi, ma non è che abbiamo aggiornato una sigla limitandoci semplicemente a scrivere "Unione europea", no. Da un lato abbiamo aggiornato il Piano tenendo conto della mutata situazione economica, sociale, della nuova organizzazione dei mercati e della mobilità delle persone. Dall'altro cosa abbiamo fatto? Ebbene, quella dell'Europa è una battaglia, l'allungamento è una battaglia forte, dobbiamo entrare dentro quella rete, e questo lo stiamo facendo, lo stiamo facendo grazie ad un'azione forte. Stamattina ho citato una parlamentare austriaca dei Verdi, ma avrei potuto citare anche altri parlamentari. Quando siamo stati a Bruxelles, i Consiglieri Cardogna e Silveti erano con me, ecco, dentro tutti quei gruppi (quindi non solo nella nostra delegazione) ci siamo sentiti, oltre che naturalmente cittadini europei (a Bruxelles un cittadino italiano si sente di casa, lì si sente un cittadino europeo), che tutti quei soggetti condividevano con noi. Non a caso, dunque, sono arrivate queste core network. Ma non per il nostro viaggio bensì per un'azione che vede, appunto, tanti soggetti protagonisti. E potrei citare – il Consigliere Bucciarelli lo sa meglio di me – dalle conferenze delle città dei porti adriatici al forum delle camere di

commercio, insomma, potrei citare tanti soggetti oltre a quelli di carattere politico.

Quindi c'è stata questa battaglia, che è quella fondamentale: l'Europa, la rete europea.

Le priorità. Guardate, le priorità sono indicate. Il raddoppio della strada statale 16 è una priorità ed è scritto in modo chiaro, poi, la Fano-Grosseto, l'uscita dal porto di Ancona, come pure la fatica che si sta facendo per far sì che si possano trovare le risorse.

Quindi non è un Piano dei desideri, è uno strumento di programmazione. Ed ovviamente tutti siamo consapevoli che non dobbiamo confondere la pianificazione con la gestione.

La gestione è fatta di azioni continue, quotidiane, pressanti. Mi sembra di capire che in quest'Aula siamo tutti convinti, consapevoli, e forse anche insoddisfatti, di quello che è il ruolo delle Ferrovie italiane. Mi sembra che questa condivisione ci sia. E su questo, come sull'Europa, occorre mantenere alta l'attenzione e sicuramente essere capaci di proporre ma anche di protestare per fare in modo che le nostre istanze siano prese in considerazione.

In questo Piano ci sono tante opportunità, legate ad altre sinergie, e noi vogliamo utilizzarle tutte. Questo è il compito di una classe dirigente che, con competenza, con idee, con progetti, deve agire per dare risposte alla propria comunità. Voglio dirlo questo, non è soltanto un messaggio istituzionale, legislativo, è anche un messaggio etico-politico che credo dobbiamo e siamo nelle condizioni di creare rispetto alla difesa dei valori e degli interessi collettivi.

Siamo consapevoli che questa crescita debba essere legata alla capacità di rendere competitivo il territorio, ma un territorio visto dentro un sistema Paese, dentro un sistema Marche.

E l'atto di oggi è sicuramente un momento importante. Con questo strumento di pianificazione e di programmazione non vogliamo dire che siamo arrivati, è un momento del percorso, e ritengo che ne debbano esse-

re altri, per verificare insieme l'attuazione puntuale di quanto abbiamo stabilito.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Silvetti.

Daniele SILVETTI. Intervengo per confermare il voto favorevole di Futuro e Libertà, il dibattito non mi ha convinto del contrario.

La Commissione ha svolto un lavoro proficuo e quindi penso vada quantomeno rispettato da tutti i Commissari.

Ritengo alcune osservazioni, seppure legittime, fuorvianti. Questo è un Piano che guarda al futuro, non deve esprimere un giudizio sul passato. Le aspettative di questo Piano sono per me assolutamente condivisibili, auspicabili. Ed era opportuno che oggi questo Consiglio si fosse espresso nel modo più forte possibile.

Lei, Presidente Giancarli, è sempre un gentiluomo, quindi ha sorvolato sulle motivazioni che hanno impedito a febbraio l'approvazione di questo Piano. Le ragioni politiche che portarono al rinvio *sine die* le conosciamo bene, ci sono state delle forze politiche che strumentalmente ed ideologicamente avevano fatto prevalere le ragioni politiche e gli interessi di bottega all'approvazione di un piano che, invece, doveva essere approvato e che, a sua volta, era stato frutto di un duro e lunghissimo lavoro da parte della Commissione.

A parte questo, ritengo che la coesione di forze importanti che convergono sull'approvazione di questo atto amministrativo la dice lunga sulla sua portata, sull'importanza, che appunto ha fatto leva sulle diverse coscienze di Consiglieri che hanno provenienze diverse.

Le prospettive di questo Piano vanno dunque non solo condivise ma anche fortemente sostenute. Il futuro di questa regione si poggia proprio su atti come questo e sul comune sentire l'interesse pubblico.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere D'Anna.

Giancarlo D'ANNA. Ribadisco il mio voto contrario, che evidentemente non è un voto contrario al lavoro svolto dalla Commissione, ci mancherebbe altro. Io sono stato relatore di minoranza del Piano socio-sanitario, abbiamo lavorato tanto tempo anche su quello, ho poi votato contro, ma certamente non è che ero contro la Commissione.

Il mio voto contrario su questo Piano riguarda un qualcosa di ben più ampio, come ho illustrato nel mio precedente intervento, quindi ora lo ribadisco, con il massimo rispetto, ripeto, del lavoro svolto sia dai Commissari sia ovviamente dai tecnici.

PRESIDENTE. Bene. Passiamo alla votazione finale dell'atto.

Proposta di atto amministrativo n. 19. La pongo in votazione

(L'Assemblea legislativa approva)

Come concordato nella Conferenza dei Presidenti di gruppo, la seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 14,45

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO
(Dott.ssa Paola Santoncini)

ESTENSORI DEL RESOCONTO
(Fiorella Pietroni - Caroline Moresi)