

RESOCONTO INTEGRALE

Seduta n. 133 Martedì 30 ottobre 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VITTORIANO SOLAZZI
INDI
PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSALBA ORTENZI

INDICE

Comunicazioni del Presidente	3	Moreno Pieroni (PSI)	4
Processo verbale (<i>approvazione</i>)		Giulio Natali (CDM)	4
Proposte di legge (<i>annuncio</i>)		Sull'ordine dei lavori	
Mozioni (<i>annuncio</i>)		Presidente	5
Nomine (<i>annuncio</i>)		Massimo Binci (SEL)	5
Congedi (<i>annuncio</i>)		Enzo Giancarli (PD)	5
Comunicazioni ai sensi dell'art. 35, VI comma, del Regolamento interno		Comunicazioni del Presidente della Giunta regionale in merito alla situazione della Società Aerdorica	
Presidente	4	Presidente	5
Francesco Acquaroli (CDM)	4	Gian Mario Spacca (Presidente)	5, 32
		Giacomo Bugaro (PdL)	11
		Erminio Marinelli (plMarche)	14

Daniele Silveti (CDM)	15		
Moreno Pieroni (PSI)	17		
Umberto Trenta (PdL)	18		
Enzo Giancarli (PD)	20		
Raffaele Bucciarelli (Fed. Sin.)	21		
Massimo Binci (SEL)	23		
Mirco Ricci (PD)	24		
Graziella Ciriaci (PdL)	25		
Giovanni Zinni (PdL)	27		
Enzo Marangoni (PdL)	29		
Luca Marconi (UdC)	30		
Francesco Massi (PdL)	31		
Mozione n. 549			
ad iniziativa dei Consiglieri Natali, Romagnoli, Silveti, Acquaroli			
“Incompatibilità incarico Direttore generale Asur”			
<i>(Rinvio)</i>			
Presidente	35		
Giulio Natali (CDM)	35		
Umberto Trenta (PdL)	35		
Proposta di legge n. 354			
ad iniziativa della Giunta regionale			
“Disciplina del controllo sugli atti degli enti del Servizio sanitario regionale. Modifica alla legge regionale 17 luglio 1996, n. 26 ‘Riordino del Servizio sanitario regionale’”			
Proposta di legge n. 359			
ad iniziativa del Consigliere Comi			
		“Modifiche alla legge regionale 17 luglio 1996, n. 26: ‘Riordino del servizio sanitario regionale’ e disposizioni in materia di verifica di compatibilità delle strutture sanitarie e socio sanitarie”.	
		<i>(abbinata)</i>	
		<i>(Rinvio)</i>	
		Presidente	36
		Proposta di legge n. 361	
		ad iniziativa della Giunta regionale	
		“Approvazione dell’intesa tra la Regione Umbria e la Regione Marche concernente il riordino dell’Istituto zooprofilattico sperimentale dell’Umbria e delle Marche”.	
		<i>(Rinvio)</i>	
		Presidente	36
		Proposta di atto amministrativo n. 64	
		ad iniziativa della Giunta regionale	
		“Piano triennale per un sistema di interventi di cooperazione e di solidarietà internazionale 2013/2015. Legge regionale 18 giugno 2002, n 9, articolo 9”	
		<i>(Discussione e votazione)</i>	
		Presidente	36
		Adriano Cardogna (Verdi)	36,42, 43
		Umberto Trenta (PdL)	38
		Letizia Bellabarba (PD)	39
		Luca Marconi (UdC)	40, 42
		Luigi Viventi (Assessore)	43

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

La seduta inizia alle ore 10,10

Presidenza del Presidente Vittoriano Solazzi

Comunicazioni del Presidente

PRESIDENTE. Collegli buona giornata, dichiaro aperta la seduta n. 133 del 29 ottobre 2013. Do per letto il processo verbale della seduta n. 132 del 22 ottobre 2013, il quale, ove non vi siano obiezioni, si intende approvato ai sensi dell'art. 29 del Regolamento Interno.

Comunico che sono state presentate le seguenti **proposte di legge regionale**:

- n. 367 in data 23 ottobre, ad iniziativa della Giunta regionale, concernente: "Norme sul governo del territorio", assegnata alla IV Commissione assembleare in sede referente, al Consiglio delle Autonomie Locali per l'espressione del parere ai sensi dell'articolo 11, comma 2, lettera b), della legge regionale n. 4/2007 e al Consiglio dell'Economia e del Lavoro per l'espressione del parere ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera c), della legge regionale n. 15/2008;
- n. 368 in data 23 ottobre, ad iniziativa del Consigliere Solazzi, concernente: "Disposizioni per la valorizzazione e lo sviluppo del Comparto forestale nella Regio-

ne Marche e norme per i demani pubblici, le proprietà collettive o domini collettivi e gli usi civici", assegnata alla III Commissione assembleare in sede referente e al Consiglio delle Autonomie Locali per l'espressione del parere ai sensi dell'articolo 11, comma 4, della legge regionale n. 4/2007.

Sono state presentate le seguenti **mozioni**:

- n. 580 della Consigliera Orteni "Giornata mondiale dell'infanzia 20 novembre 2013" (ritirata con nota n. 9028 del 28/10/2013);
- n. 581 dei Consiglieri Giancarli, Silveti, Binci, Bellabarba, Marconi, Acquaroli, Donati, Pieroni, Ricci, Comi, Sciapichetti "Conclusione del procedimento relativo all'Elettrodotto AAT 'Fano-Teramo'";
- n. 582 del Consigliere Bugaro "Case protette per anziani";
- n. 583 del Consigliere D'Anna "Grave stato di degrado della sede di Fano del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco".

Comunico inoltre che ho provveduto alla seguente **nomina**:

- con decreto n. 29 del 24 ottobre alla sostituzione di un componente nel Consiglio regionale dell'Economia e del Lavoro ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d), della legge regionale n. 15/2008.

Hanno chiesto **congedo** i Consiglieri Latini, Comi e l'Assessore Malaspina.

Comunicazioni ai sensi dell'art. 35, VI comma, del Regolamento interno

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Acquaroli.

Francesco ACQUAROLI. Vorrei un chiarimento sulla questione della caccia allo storno che mi è stata posta da alcune associazioni rispetto ad una sentenza del Tribunale.

Vorrei capire quello che è accaduto esattamente, quello che è l'intendimento della Giunta rispetto a questo anche perché, oggettivamente, una volta compresi profondamente i fatti accaduti, vorrei esprimere un giudizio rispetto a questa questione che non contribuisce a dare un'immagine chiara rispetto al programma.

PRESIDENTE. Consigliere Acquaroli queste cose si fanno con un atto ispettivo, un'interrogazione, oppure in modo informale l'Assessore potrebbe dare una comunicazione, però non lo vedo, appena arriva dirò che c'è stata questa richiesta e, quindi, vi metterete in comunicazione.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Pieroni.

Moreno PIERONI. Come ho anticipato nella riunione dei Capigruppo questa mattina ho presentato un'interrogazione insieme ad altri Consiglieri in merito all'argomento che poc'anzi è stato sollevato dal Consigliere Acquaroli.

Credo sia un argomento che tocchi tutta la regione Marche, allora è opportuno che questa interrogazione venga discussa nel prossimo Consiglio, con l'auspicio che prima del Consiglio di martedì, la Giunta prenda una decisione per riattivare la deroga allo storno che crea tantissimi danni all'agricoltura.

PRESIDENTE. Va bene, stessa cosa, se l'interrogazione è stata presentata sollecite-

remo l'Assessore Giorgi a rispondere quanto prima, perché mi rendo conto che i tempi sono stretti rispetto all'oggetto dell'interrogazione.

Ha la parola il Consigliere Natali.

Giulio NATALI. Chiedo che l'Assessore Mezzolani ci riferisca in merito a quello che è successo all'Azienda ospedaliera Marche Nord, sul quale ho letto un suo intervento sul giornale del 23 di ottobre, un comunicato stampa.

Già all'inizio del mese di settembre ho chiesto all'Assessore Mezzolani di avere qualche chiarimento su quello che era già successo nella provincia di Pesaro e Urbino prima con l'arresto di determinati necrofori, con denunce di medici, poi con l'arresto di un pediatra, era la fine del mese di settembre, e l'Assessore Mezzolani mi rispose in quell'occasione che stavano approfondendo.

Leggo nel suo comunicato stampa che il giorno dopo, era il 23 ottobre, attendeva le relazioni dettagliate sull'accaduto, penso che ci possa riferire non su quello che è accaduto il 23 ottobre, ma su quello che è accaduto all'inizio di settembre.

PRESIDENTE. Consigliere Natali stesso discorso che ho fatto per il Consigliere Acquaroli, bisogna fare un'interrogazione, aspettare che l'Assessore ...

Giulio NATALI. Io prima di fare un'interrogazione strumentalmente (...) non su questo, Assessore, io le sto riferendo, sto parlando di un fatto che è avvenuto il 21 ottobre su cui lei è intervenuto il 22.

PRESIDENTE. Sulla segnalazione dipende dalla disponibilità dell'Assessore rispondere, altrimenti siamo sempre nella stessa situazione bisogna presentare un atto ispettivo.

Stesso discorso, ne approfitto per quanto riguarda ..., è entrata l'Assessore Giorgi le segnalo le richieste dei Consiglieri Acquaroli

e Pieroni in merito alla sentenza del Tar che accoglie il ricorso rispetto alla caccia allo storno.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Binci.

Massimo BINCI. Lo scorso Consiglio regionale ho chiesto che fosse messa in calendario e oggi vorrei, se è possibile, una risposta dell'Assessore in merito all'interrogazione n. 1253 relativa alle quote sanitarie 2013 ed alla convenzione per le residenze protette per anziani, legge 20/2001. Questo perché c'è la preoccupazione di molti Comuni che nel 2013 dovranno integrare le risorse.

Ricordo che le risorse sono state messe dalla Giunta in accordo con i sindacati per il 2011 ed il 2012, è rimasto scoperto il 2013.

C'è una forte preoccupazione dei Comuni anche perché c'è una indeterminatezza dei bilanci comunali se far fronte o meno a questa quota.

E' una quota sanitaria di spettanza della Regione, sarebbe importante che l'Assessore possa dare una risposta in merito.

PRESIDENTE. D'accordo Consigliere Binci. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Chiedo l'iscrizione all'ordine del giorno della mozione n. 581 a firma di tutti i componenti della IV Commissione e di altri colleghi. La discussione al primo punto della prossima seduta ed oggi l'iscrizione.

PRESIDENTE. Va bene, non so a cosa si riferisca questa mozione, però va bene se non ci sono ...

Enzo GIANCARLI. Chiedo scusa, l'oggetto è: "Conclusione del procedimento relativo all'Elettrodotta AAT Fano-Teramo".

PRESIDENTE. Ne abbiamo dato comunicazione? Bene, la richiesta in modo particolare qual è? Di metterla al primo posto delle mozioni o al primo posto ...

Enzo GIANCARLI. Presidente chiedo ...

PRESIDENTE. Per capire la richiesta.

Enzo GIANCARLI. No, per carità, ci mancherebbe, anzi la ringrazio per queste precisazioni che chiede, direi oggi l'iscrizione e l'inserimento al primo punto dell'ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Al primo punto, quindi, direi di fare come abbiamo fatto per la mozione n. 549 che è oggi all'ordine del giorno. Va bene? Se l'Aula è d'accordo per me non ci sono problemi. Facciamo così la mettiamo prima degli atti nell'ordine del giorno della prossima seduta.

(Interrompe il Consigliere Perazzoli)

PRESIDENTE: Giustamente Consigliere Perazzoli, io ho chiesto se sulla richiesta l'Aula è d'accordo. Nessuno è in disaccordo, ne prendo atto, facciamo come abbiamo fatto oggi.

Mi rendo conto che prima o poi questi atti: proposte di legge e atti amministrativi li dovremo approvare, oggi per esempio non mi pare una giornata in cui ci porteremo avanti con l'ordine del giorno.

Intanto è bene cominciare, cominciamo con il punto 1, così come è stato chiesto la volta precedente.

Comunicazioni del Presidente della Giunta regionale in merito alla situazione della Società Aerdorica

PRESIDENTE. Ha la parola, per le comunicazioni, il Presidente Spacca.

Gian Mario SPACCA. Presidente, colleghi Consiglieri, parliamo questa mattina di

una delle infrastrutture più importanti per la vita della comunità economica e sociale della nostra regione a causa dell'allargamento degli orizzonti geografici che toccano la nostra economia, la nostra società.

Dobbiamo avere un atteggiamento di rigore, di prudenza, ma anche di ambizione rispetto a un elemento che può costituire il successo o l'insuccesso di tante attività della nostra comunità regionale.

In questo momento l'opinione pubblica e anche i Consiglieri sono alla ricerca di elementi di certezza rispetto all'andamento che riguarda la gestione di questa infrastruttura, probabilmente le cose che dirò, da questo punto di vista, non saranno grandi novità perché ripetutamente questa società, Aerdorica, che gestisce l'infrastruttura aeroportuale, è stata fatta oggetto di molte interrogazioni da parte vostra e i responsabili della società più volte sono stati ascoltati nella IV Commissione, quindi, i dati che peraltro non sono differenti da quelli che i bilanci ufficiali presentano, non produrranno delle grandi novità rispetto a cose che voi già sapete.

Da parte mia cercherò di dare una lettura che faccia capire qual è la strategia, il pensiero strategico del Governo regionale rispetto all'evoluzione di questa partita.

Direi di cominciare dall'inizio degli anni 2000, quando si capisce che l'aeroporto e l'infrastruttura aeroportuale non può essere abbandonata a se stessa, ma deve entrare nel sistema infrastrutturale della nostra regione e si realizza un concerto di interessi che porta ad una governance condivisa di questo aeroporto.

Una governance condivisa che ha più soggetti, da una parte c'è la Regione Marche, ma ci sono soprattutto gli imprenditori della nostra regione che attraverso differenti società partecipano al capitale sociale dell'Aerdorica, ci sono enti ed istituzioni locali e ci sono le Camere di Commercio.

Di fatto questa storia nella mia ricostruzione riparte dal 2003, quando la Regione Marche possedeva il 19,4% del capitale so-

ciale, mentre i privati possedevano il 47%, quindi c'era una governance che, in qualche modo, era riferibile al loro indirizzo, alle loro valutazioni strategiche più degli altri soggetti che erano raccolti in un Consiglio di amministrazione composto addirittura di 9 membri, in cui ognuno era rappresentante della complessità del sistema che la compagine sociale definiva.

Il Presidente era Edoardo Mentrasti ed era espressione della Regione Marche, l'Amministratore delegato era Giovanni Saronne, poi c'erano altre figure che, come ora vi leggerò, danno il senso della governance condivisa: Sauro Pigliapoco, che credo fosse il Presidente della Provincia di Macerata, Paolo Costanzi, il nostro Paolo Costanzi, Matteo Grifa, Franco Paoletti, Paolo Pasquini e Massimo Bianconi in rappresentanza di Banca Marche.

Questa governance assembleare si protrae fino al 2005 dove c'è un cambiamento, il cambiamento avviene con la ricerca di un Presidente che fosse meno politico e più tecnico e viene portato alla Presidenza Carlo Amicucci. Anche qui però si mantiene questa governance molto condivisa con la presenza di Ennio Pignini, Matteo Grifa, Sandro Stimilli, Annamaria Latini e Marco Belardinelli.

La caratterizzazione di questi momenti in cui insieme si cerca di rilanciare questa struttura è fatta da una situazione economica e finanziaria molto pesante, la società perde nell'esercizio 2003 4 milioni di euro, esattamente 3.978.000,00 euro, nel 2003 perde 4 milioni di euro, arrotondo perché ripeto la cifra esatta è 3.978.000,00.

Nell'anno 2004 il bilancio certifica una perdita di 6.633.986,00 euro, nel 2005 la perdita è di 5.376.000,00 euro e l'indebitamento della società, nel 2005, raggiunge già i 22.560.000,00 euro, appesantendo notevolmente la gestione con gli oneri finanziari che questo comporta.

A questo punto entra in gioco una decisa inversione di marcia che vede la Regione, in qualche modo, rendersi protagonista pro-

prio perché si ritiene che questa infrastruttura aeroportuale sia decisiva nel cambiamento di scenario che non ha più come riferimento, ripeto in termini economici e sociali, soltanto l'Italia e l'Europa, ma l'intero pianeta e, quindi, si realizza una riduzione del capitale sociale che contestualmente con un rilancio porta la Regione ad incrementare la propria posizione fino ad ottenere il 64% del capitale sociale, cioè la Regione passa dal 20% al 64%.

Nell'anno 2006 però le cose non migliorano perché siamo a 4.206.000,00 euro di perdita con ulteriore aggravamento della posizione debitoria della società Aerdorica.

In questo anno si decide un cambiamento radicale della governance cercando una maggiore convergenza e una maggiore semplificazione in cui di fatto i soggetti che gestiscono concordemente la società Aerdorica sono sostanzialmente tre: la Regione, i privati e le Camere di Commercio.

Di fatto il Consiglio di amministrazione si compone di tre elementi di cui il Presidente diviene il Segretario generale della Regione, o se volete il Direttore generale della Regione, dott. Conti, i privati inseriscono il dott. Calzoni che è l'ex Direttore generale dell'Ice e rimane Federico Weller come Consigliere che in precedenza aveva collaborato con la società Aerdorica. E' in questa fase che si inserisce la figura del Direttore generale che viene definita nel dott. Morriale.

In questo anno i privati decidono di reinvestire sull'aeroporto proprio a fronte di questo cambiamento di governance che aveva proceduto ad una semplificazione, aveva portato una semplificazione, e di fatto ritornano ad avere il 49% della società, di fatto una governance che porta la loro posizione ad avere una sorta di egemonia nelle scelte della società Aerdorica.

Di fatto le cose migliorano in termini di esercizio, per lo meno, perché e qui do dati che voi conoscete, infatti sono stati portati alla Commissione consiliare, sono stati anche citati prima dall'Assessore Viventi nella veste di Assessore competente, poi credo ultimamente dall'Assessore Giorgi.

Il bilancio migliora perché nel 2007 la perdita scende, dopo i 4 milioni, i 6 milioni, i 5 milioni, i 4 milioni di perdita degli anni precedenti, a 2 milioni.

Nel 2008 scende a 890.000,00 euro, fino a diventare un bilancio con esercizio positivo nel 2009 con un valore di +65.000,00 euro, e questo valore positivo si mantiene anche negli anni successivi che sono il 2010 ed il 2011, esattamente nel 2010 il bilancio presenta un valore positivo di 125.000,00 euro e nell'esercizio 2011 64.000,00 euro di valore positivo.

La situazione peggiora decisamente nel 2012 quando in questa fase di grave situazione economica, di crisi e di profonda recessione, nel 2012 ci troviamo di nuovo ad una perdita consistente di 3 milioni di euro.

In questa fase accanto ad un miglioramento dei conti, ma con il peso dell'indebitamento pregresso e degli oneri finanziari che ne derivano, c'è anche un miglioramento del flusso dei passeggeri perché si passa dai 408.000 unità dell'anno 2008 ai 610.000 del 2011. La strategia che privati, Camere di Commercio e Regione Marche avevano pensato a partire dal 2007, visti gli investimenti che erano stati fatti sull'aeroporto delle Marche da parte del Governo e da parte anche della stessa società Aerdorica, è che il punto di pareggio necessario per raggiungere un equilibrio effettivo, anche in considerazione del profilo competitivo che nasceva dal confronto con gli altri aeroporti, con gli altri aeroporti del territorio, in modo particolare quelli dell'Emilia Romagna, di Forlì, di Rimini, di Pescara e di Perugia, fosse la necessità di portare il numero dei passeggeri almeno a un milione.

Diciamo che questo obiettivo a causa della recessione, probabilmente a causa della recessione soprattutto, non è stato possibile conseguirlo perché ci siamo fermati ai 610.525 passeggeri nel 2011 che poi naturalmente si sono ridotti nell'anno successivo al 2011 a causa, ripeto, di una situazione di recessione che ha appesantito tutti i servizi di carattere aeroportuale in ogni si-

tuazione del nostro Paese, tanto che, voi sapete, che gli aeroporti vicini a noi sono in situazioni di fallimento, Forlì, o di pre fallimento, Rimini, in grande difficoltà negli altri contesti, si sono ridotti a 564.000 passeggeri nel 2012 ed ulteriormente si stanno riducendo, si può fare una stima che si ridurranno ulteriormente, non arrivando a 500.000 nell'anno 2013.

Sempre in questo periodo la società Aerdorica e quindi l'infrastruttura, ha cercato di coltivare anche un'altra vocazione che nel frattempo avevamo cercato di sottolineare come indirizzo anche del Governo regionale ai nostri rappresentanti nel Consiglio di amministrazione, ovvero di coltivare la grande forza manifatturiera della nostra regione, quindi lavorare sul fatto che molte merci nella nostra regione finiscono sui mercati internazionali, quindi, curare l'aspetto cargo.

In effetti questo è un risultato molto positivo che ha portato il volume delle merci da 5 milioni, arrotondiamo, dell'anno 2005 ai 7 milioni dell'anno 2011, anche qui con un regresso lieve perché passiamo da 7 milioni a 6.900.000 nell'anno 2012.

Diciamo che la parte relativa al cargo è quella che maggiormente offre un profilo di maggior resistenza pur nel profilo congiunturale della crisi, tant'è che il nostro aeroporto è considerato uno dei primi 10 aeroporti d'Italia rispetto proprio al traffico delle merci, c'è chi lo colloca, a seconda del modo in cui vengono classificati questi dati, all'8°, chi al 7°, però sicuramente è tra i primi 10 aeroporti d'Italia e questo è un elemento da considerare, soprattutto nella parte finale delle conclusioni che guardano al futuro che poi farò.

La nostra Regione, quindi, si è impegnata molto insieme ai privati, insieme alle Camere di Commercio, soprattutto alla Camera del Commercio di Ancona, sull'aeroporto. Diciamo che la Regione ha corrisposto alla società in 8 anni a partire dall'anno 2005, 16 milioni di euro, sono 2 milioni all'anno, direi che è una cifra che può sembrare alta, ma non lo è a confronto con quello che le altre Regioni hanno fatto per i loro aeroporti.

Pensate che la Regione Sicilia eroga cinque volte tanto per l'aeroporto di Trapani e sono anche cifre che in relazione a quello che noi stessi facciamo, rispetto ad altre aree del trasporto, sono da considerare in maniera relativa. Ricordate che noi spendiamo circa 125 milioni di euro per ferro e gomma in questa regione, per incentivare l'attività di questi soggetti pubblici o privati che operano nel trasporto su ferro e su gomma e spendiamo 2 milioni ogni anno per incentivare il traffico merci, passeggeri e turisti del nostro sistema aeroportuale.

Accanto a questi 16 milioni di euro la Regione Marche ha speso, ha erogato, altri 4.600.000,00 euro di fondi Fas, fondi strutturali, che sono andati a realizzare infrastrutture all'interno dell'aeroporto.

Un'altra partita che si aggiunge a queste, sto parlando di dati che partono dal 2005 fino ad oggi, quindi 8 anni di maggiore impegno, chiamiamolo così, è quella in cui la Regione Marche ha erogato 1.375.000,00 euro dal capitolo che riguarda il turismo per realizzare la promozione turistica. Faccio un esempio molto chiaro, se oggi noi abbiamo 100.000 presenze di turisti russi nella nostra regione, dato 2013, aumentando da 20.000 a 100.000 le presenze, questi sono dati oggettivi che vengono riscontrati dall'Osservatorio delle Camere di Commercio e anche dai dati che abbiamo nel sistema dei movimenti della società Aerdorica, il merito sicuramente è di questo investimento che è stato fatto dal capitolo del turismo della nostra Regione, ma il dato del turismo russo non è soltanto l'unico, perché questi sono dati che si riferiscono anche al nord Europa: Olanda, Finlandia, Svezia, ma anche ai Paesi più lontani, come Cina, turisti che, se non ci fosse un aeroporto, non arriverebbero probabilmente mai nelle Marche.

Se poi, vi anticipo un dato, quest'anno il nostro turismo presenta dei dati di equilibrio nelle presenze, mi dispiace che non ci sia il Consigliere Latini, non negativi ma positivi, il merito è proprio degli stranieri che sono venuti a compensare la perdita di presenza

degli italiani, quindi, questo elemento è il frutto anche dell'azione che l'infrastruttura aeroportuale ha consolidato.

Questo impegno costante che è stato fatto a partire dal 2005, ha consentito di concludere nell'anno 2009 una cosa molto importante che è la convenzione con l'Enac per l'ottenimento della concessione di 35 anni della infrastruttura aeroportuale. Questo è molto importante perché consente una programmazione in un tempo molto lungo e consente anche di organizzare l'indebitamento, che è la parte più pesante in questo momento che grava sull'infrastruttura, in un arco temporale molto prolungato nel tempo, quindi, trasformare debiti che sono consegnati in un arco temporale molto breve, in un periodo più lungo avendo appunto questa concessione trentacinquennale.

La convenzione è stata approvata dal Ministero con decreto del marzo 2013 ed è stata registrata alla Corte dei Conti il 31 luglio 2013, forse la concessione oggi rappresenta il principale asset della società Aerdorica e della infrastruttura aeroportuale delle Marche perché consente di presentarsi al mercato con un valore aggiunto che nessun altro in Italia possiede. Il raggiungimento di questo obiettivo ha comportato notevoli investimenti per allinearsi ai parametri ed agli standard che l'Enac richiedeva per dare questa concessione trentacinquennale. Tant'è che l'ulteriore indebitamento che la società Aerdorica ha registrato arrivando oggi a 32 milioni di euro, deriva proprio dagli investimenti che sono stati prodotti per raggiungere l'obiettivo della concessione trentacinquennale.

Una concessione che, ripeto, ha un valore di asset patrimoniale molto elevato che si aggiunge proprio agli asset fisici che costituiscono l'architettura sistematica dell'aeroporto delle Marche che si aggiungono anche ad altri due elementi da non sottovalutare, e su cui riprenderemo poi le considerazioni finali, uno è la posizione geografica al centro dell'Adriatico, e sapete quanto in questo

momento il sistema Adriatico sia nella attenzione dell'Europa e nella disponibilità di accedere anche a fondi per la sua infrastrutturazione; due, forse ancora più importante, e lo abbiamo verificato, gli interessi, capitolo a parte che poi riprenderemo, che insistono sull'aeroporto delle Marche, quindi, sulla società Aerdorica perché non esiste in Italia un'infrastruttura che logisticamente si inserisce in un sistema integrato come quello che si definisce nell'area tra Falconara e la Vallesina ed il porto di Ancona, ovvero il fatto di avere congiuntamente sullo stesso territorio, un porto, un aeroporto ed un interporto è un asset di un valore straordinario che desta l'attenzione e l'interesse di una molteplicità di soggetti.

Questi sono i dati che costituiscono gli elementi essenziali di questa società a cui bisogna aggiungere che la stessa società, a partire dal 2010, ha risentito in maniera molto forte, come tutte le altre aziende del territorio regionale, della crisi di liquidità, quindi, del *credit crunch* delle banche e, in questo momento, la società, con una stima prudenziale al netto di tutti i crediti che sono in contestazione, cioè quelli riferiti a partite come Club Air o Alitalia, di fatto e con un abbattimento ulteriore prudenziale del 25% ha un credito di 8 milioni di euro e il fabbisogno finanziario, quindi, la liquidità, in questo momento, è sicuramente l'aspetto più critico della gestione della società, resa ancora più grave, ripeto, dalla perdita di esercizio 2012, dopo 3 esercizi positivi.

A fronte di questo quadro abbiamo registrato una cosa che non ci ha fatto sicuramente piacere, ovvero il fatto che tutti gli altri soci se ne siano progressivamente filati, questo non credo che faccia onore al patto che avevamo sottoscritto all'inizio quando abbiamo definito una governance condivisa per cui dovevamo insieme, nella buona e nella cattiva sorte, come si suole dire, affrontare le vicende relative alla società Aerdorica.

A fronte della recessione, a fronte della crisi economica, la Regione è rimasta sola

di fatto a gestire la società Aerdorica raggiungendo l'80% del capitale sociale. In questo momento la Regione ha l'80% del capitale sociale e se noi abbiamo l'80% del capitale sociale qui cambia anche la governance, nel senso che non è più una governance condivisa a più soggetti, ma diventa una governance in cui l'egemonia la detta la Regione Marche e il primo significato di questo cambiamento è stato proprio nella composizione del Consiglio di amministrazione che a questo punto era composto, prima delle dimissioni del Presidente Sagripanti, a partire dal 16 di luglio di quest'anno, dal Presidente Sagripanti, dal Consigliere Costanzi e dal Consigliere Talarico, due dirigenti della nostra Regione.

Nel momento in cui il Presidente Sagripanti ha dato le sue dimissioni è venuta la surroga con Costanzi che ha assunto pro tempore la reggenza della società Aerdorica, reggenza che dovrà terminare l'8 novembre con la nuova assemblea.

Qui guardiamo al futuro, a come vogliamo andare a questa assemblea in una situazione così pesante. Io direi che noi riconfermiamo il valore strategico dell'aeroporto non può vivere la nostra regione senza avere una infrastruttura di questo tipo che sostiene tutto il sistema infrastrutturale e industriale delle Marche, come pure, nel momento in cui abbiamo deciso di puntare fortemente al turismo come secondo motore di crescita e di sviluppo, non possiamo non avere un'infrastruttura aeroportuale che ci connetta con i flussi turistici che sono in maggiore incremento, che non sono quelli italiani o europei, ma quelli che appartengono al sistema planetario.

Noi riconfermiamo, come Regione, indipendentemente dal fatto che abbiamo una governance egemonica in questo momento sull'aeroporto, il desiderio di continuare ad investire e sostenere l'aeroporto delle Marche. Cerchiamo naturalmente una via che sia coerente con la fase congiunturale che stiamo vivendo, non è pensabile rilanciare, come è avvenuto nell'anno 2004-2005, una

strategia espansiva che punti ad un milione di passeggeri, puntiamo alla strategia di consolidamento, puntiamo ad una strategia di consolidamento mirata su determinati segmenti che sono quelli che ho detto prima: espansione del traffico merci, a sostegno del sistema manifatturiero regionale, espansione del traffico turistico, a sostegno del sistema turistico regionale.

Questo comporta la necessità di fare alcuni investimenti, innanzitutto di pensare il nostro aeroporto in maniera integrata con l'interporto ed il porto. Questo significa creare le interconnessioni che non ci sono state fino adesso con queste altre infrastrutture, perché queste infrastrutture poi definiscono la possibilità di espandere le attività sia in termini di merci che in termini di traffico turistico.

L'altro obiettivo è quello di utilizzare gli spazi attualmente disponibili, pensati per un milione di passeggeri, che più appropriatamente possono essere utilizzati per la metà di quei passeggeri pensati, quindi utilizzarli per altre attività in modo da aumentare, com'è la storia di tutti gli altri aeroporti che hanno successo, utilizzare nei bilanci regionali per realizzare un equilibrio e, se possibile, una risposta positiva agli esercizi finanziari, ed utilizzarli per attività no fly. In questo momento è in corso di completamento la realizzazione di un centro commerciale sul corpo centrale dell'infrastruttura aeroportuale finalizzato a promuovere ed a distribuire la produzione manifatturiera regionale.

Queste sono le linee che discuteremo con chi sarà chiamato a far parte del nuovo Consiglio di amministrazione.

L'idea che abbiamo del nuovo Consiglio di Amministrazione è di ricorrere, anche qui ad una cosa molto semplice ed essenziale, ad una organizzazione di tipo funzionale, ovvero vista la situazione all'aeroporto e l'obiettivo che ci siamo dati, che è quello del consolidamento, cominciare dal consolidamento finanziario, cioè mettere alla Presidenza dell'Aerdorica una persona che sappia di finanza e che sappia avere un dialogo

con le banche in modo tale da fare quelle operazioni che prima dicevo, cioè ricontrattazione dei debiti e sviluppo di un'azione che abbia nel suo *coor* la ricontrattazione della situazione finanziaria. Stiamo cercando una figura di questo tipo, di elevata professionalità e di grande esperienza, di massimo rigore morale.

Seconda cosa, gli altri due membri del Consiglio di Amministrazione dovrebbero avere un profilo di carattere tecnico-produttivo e venire dal mondo aeroportuale, e la terza figura, una figura di carattere commerciale, che sappia sviluppare l'attività di tipo commerciale, lasciando fuori qualsiasi altra valutazione, quindi trovare delle figure che siano competenti in relazione agli obiettivi che ci proponiamo.

La considerazione finale riguarda gli aspetti che sono sui giornali in questi giorni che riguardano la vicenda relativa al Direttore generale Marco Morriale, che comunque la si pensi, è destinata ad incidere in modo molto limitato rispetto alla strategia che stiamo immaginando e che avevamo immaginato prima ancora che questi eventi accadessero.

Abbiamo un dirigente che secondo l'ipotesi accusatoria ha utilizzato risorse della società a proprio vantaggio e ha utilizzato in maniera superficiale i mezzi che aveva a disposizione della sua società, questo lo dico, Consigliere Trenta, con grande consapevolezza, nonostante gli inviti formali e sostanziali che, attraverso il Presidente o attraverso i Presidenti, erano stati inviati, formali significa lettere scritte, come quelle dell'Assessore Viventi o richiami che sono stati prodotti in Giunta perché anche la gestione della società Aerdorica si allineasse a quella scelta, a quella linea di conduzione di sobrietà e riduzione delle spese che caratterizza il Governo regionale, il Consiglio regionale.

Noi eravamo parte di una società che in qualche modo, pensavamo, dovesse corrispondere allo stile che avevamo assunto all'interno delle istituzioni, non è dignitoso

credo che il Presidente di una società partecipata viaggi, come poi abbiamo detto, con una Audi 7 ed il Presidente del Consiglio regionale o della Giunta regionale vada in giro con una Delta, proprio a significare anche il momento che la nostra comunità vive, un momento di sofferenza molto grande.

Queste cose sono state, ripeto, formalizzate, e sono state sostanzialmente accompagnate anche da considerazioni e da indirizzi dati dalla Giunta regionale che sono stati disattesi, ma oltre questi elementi ci sono anche altri elementi che in queste ore sembrerebbero appalesarsi rispetto a cui noi attenderemo la decisione dell'Autorità giudiziaria ma, in ogni caso, in attesa della decisione dell'Autorità giudiziaria, non siamo restati con le mani in mano, il Direttore in questo momento è stato sospeso ed è in corso una ricognizione su tutta la sua attività che valuteremo in profondità e che ci porterà poi a prendere le decisioni che dovremo assumere.

In questo momento il mandato del Consiglio di amministrazione è quello di vagliare l'operato del Direttore Generale per eventualmente porre rimedio a possibili irregolarità di carattere gestionale, a seguito di questo approfondimento e anche a seguito soprattutto del risultato dell'udienza preliminare fissata davanti al Tribunale di Ancona, per il giorno 10 dicembre, sarà possibile assumere ulteriori e pertinenti determinazioni, dopo la sospensione che è già avvenuta immediatamente non appena avuta notizia dalla Procura della Repubblica dell'avvio del suo procedimento giudiziario.

PRESIDENTE. Grazie Presidente io ho già cinque iscritti a parlare. Ha la parola il Consigliere Bugaro.

(Interrompe il Consigliere Bucciarelli)

Giacomo BUGARO. Io parlo dal mio posto ... lo faccio contento con poco ...

(Il Consigliere Bugaro parla dai scranni della minoranza)

Giacomo BUGARO. Grazie collega per il posto, evitiamo le sceneggiate.

Presidente la ringrazio di questo suo intervento perché, mentre parlava, mi ha consentito di ripercorrere in parte la mia modesta vita nelle istituzioni. Ero Consigliere comunale ad Ancona quando iniziai ad interrogarmi ed ad interrogare sulle vicende relative all'aeroporto di Falconara.

Vicende che sono state da sempre, per lo meno da quando io me ne sono occupato, con segno negativo, Ricordo le affermazioni trionfalistiche che venivano fatte sotto la gestione Amicucci, ma che erano, e noi lo dicevamo, viziate da un fatto che quei dati erano condizionati dalla congiuntura storica che l'aeroporto stava vivendo, cioè quella di vendere cherosene per il Kosovo, per cui riusciva ad avere, in quel momento, delle entrate aggiuntive che mascheravano il bilancio.

Dopo Amicucci venne Wender e tutta la vicenda di "E vola via", ce la ricordiamo bene, poi tutti i vari manager fino ad arrivare all'ultimo, Morriale.

Manager assistiti nel Consiglio di Amministrazione da vari personaggi di varie estrazioni fino all'ultimo, Sagripanti. Tutti personaggi che nella loro biografia non avevano mai avuto una chiara e comprovata esperienza nel settore del trasporto aeroportuale. Nessuno! Né i Presidenti che sono stati espressione, per un lungo periodo, dell'azionariato privato, né quelli espressi dal pubblico.

Voglio in questa fase ringraziare anche la disponibilità dei funzionari della nostra Regione che sembrano utilizzati quasi come tappabuchi, mi riferisco a Costanzi a Talarico e via dicendo, in una vicenda in cui chiaramente potrebbero rischiare di essere travolti, loro malgrado.

La realtà è che questo aeroporto non ha avuto mai una missione strategica vera, siamo d'accordo Presidente, l'aeroporto di Falconara può essere strategico per lo sviluppo del nostro territorio, ma fino ad oggi non lo è mai stato. I dati di transito merci 12° posto,

passaggeri 27° posto in Italia lo dicono chiaramente, anche tutti gli annunci a cui abbiamo assistito in questi anni, arriva l'argentino, arrivano i cinesi, arrivano i turchi, è passato Gamberale, arrivano gli arabi, tutti sono passati, ma c'è un dato di fondo, questo aeroporto così com'è strutturato non è attrattivo e spiego il perché. 560.000 transiti, 400.000 sono marchigiani, 160.000 sono gli stranieri che andando e venendo sono la metà, quindi, sono 80.000, non c'è outlet che possa reggersi su 80.000 transiti. I marchigiani vanno già negli outlet che ci sono nelle Marche, non aspettano di andare in quello dell'aeroporto, posto che in genere negli outlet, in tutto il mondo e presumo che le Marche non facciano differenza, si compra al ritorno, non all'andata e, quindi, mettere su una struttura per prodotti marchigiani, che potrebbe essere una buona idea, è assolutamente prematura con questi dati di transito. Non c'è investimento che si possa reggere su 80.000 stranieri in transito.

Qual è la vera unica missione fino ad oggi assolutamente non presa in considerazione dai vari manager che si sono succeduti e, mi viene da dire, anche approfittati dell'aeroporto di Falconara? E' il settore cargo e spiego il perché. Nella dorsale adriatica transitano 77.000 tonnellate circa di merci, anche in costanza di questa crisi, e gli unici aeroporti veri ..., non parliamo di cargo nei termini in cui mi rispose Morriale, cioè il trasporto dei pacchi, quello è un'altra cosa. Quelli sono i corrieri, il cargo è il trasporto delle merci prodotti dalle industrie del territorio ed è una cosa completamente diversa.

Non è Fedex, non è Ups, è un'altra cosa, il cargo lo fanno le grandi compagnie Alitalia, Lufthansa, British e via dicendo, sono due cose completamente diverse, non cadiamo in questo errore. I grandi aeroporti merci d'Italia sono Malpensa, Fiumicino e Bologna, noi abbiamo una potenzialità territoriale che va da Rimini, è baricentrico, 100 chilometri da Bologna, 100 chilometri da Ancona. Ancona ha il vantaggio rispetto a Bologna di non avere l'ingorgo delle tangenziali. Da

Rimini fino al tacco d'Italia, tutta la dorsale adriatica, non c'è nessun aeroporto più attrattivo di Falconara.

Potenzialmente attrattivo per le merci, basta prendere google e fare il raggio dei chilometri che un'industria di Bari deve percorrere per arrivare a Falconara o per arrivare a Roma e vedete il vantaggio, idem chiaramente da Rimini in giù.

Noi abbiamo in questa direzione una potenzialità enorme non da oggi e non da oggi noi lo diciamo, ci sono studi approfonditi che fissano con chiarezza questa che dovrebbe essere la vera ricchezza dell'aeroporto di Falconara ed è su questo fronte ..., non dando i soldi che avete dato fino ad oggi, a piè di lista alle compagnie per venire qui, low cost, che non hanno portato nulla e che costano molto più del beneficio che producono.

E' inutile che vi riempite la bocca con il turismo, i dati del turismo sono identici negli anni, non avete spostato nulla, Presidente.

Dovete aprire un tavolo di confronto e di trattativa con le grandi compagnie, iniziare a dare una missione vera che non è quella dell'outlet, quella se la sono data già i privati da soli, non andiamo ad invadere un campo che non è il nostro che, invece, è quello del cargo con le grandi compagnie. Va da sé che se riusciamo a farle venire qui, laddove c'è il transito delle merci, ci sarà anche il transito dei passeggeri perché se Lufthansa viene qui e apre quattro o cinque voli alla settimana nel far east, va da sé che aprirà anche i voli passeggeri nel medio periodo, sulle stesse tratte. E' una visione industriale, completamente diversa rispetto a quella che è stata fatta fino ad oggi, ed è l'esatto contrario di quello che è stato fatto fino ad oggi che va sotto la dicitura "tiramò a campà", perché è questo quello che avete fatto negli ultimi 20 anni in quella struttura.

Sapete quali sono le cose che sono state fatte? I Consigli di amministrazione. Ogni tanto, avvicendare, a seconda dei furbi del momento, gli amministratori delegati o i direttori generali, ripianare le perdite. I privati

finché hanno avuto i soldi per poterlo fare lo hanno fatto, quando si sono stancati la quota della Regione è salita dal 20 ad essere praticamente l'azionista assoluta di maggioranza.

Ogni anno mettiamo le mani in tasca! Questo è quello che è successo! Quella è una grande ricchezza!

Basta dire che noi abbiamo due infrastrutture porto ed aeroporto che stanno ad un chilometro fisico di distanza, non c'è una fattura emessa da uno o dall'altra società nei confronti dell'altra, questo significa che abbiamo due enormi infrastrutture che non si parlano, ma voi vi rendete conto di cosa stiamo parlando? Vi rendete conto che tutto il traffico che transita nell'Adriatico su nave quando arriva qui davanti ad Ancona impiega altre 12 ore per arrivare a Trieste. Se quelle merci sbarcassero ad Ancona in 12 ore, su rotaia o su aereo, potrebbero arrivare in tutto il mondo, con benefici enormi non solo per nostra economia locale, ma per il risparmio energetico, per l'inquinamento, per la competitività del sistema economico. Vi rendete conto di questo? Chi ne ha mai parlato? Quando mai è stato affrontato!

Lascio ad altri, non mi interessa la vicenda dell'Audi 7, degli scontrini, sono cose miserevoli e non stanno nei nostri compiti, lì c'è la magistratura, indagheremo se avremo preso un altro satrapo che si approfittava delle prebende.

Noi dobbiamo guardare alle grandi strategie che sono quelle che fanno la differenza e che non possono camminare, Presidente, nelle gambe poco salde di chi ha gestito i ticket fino adesso.

Bisogna che abbiamo il coraggio, anche pagandoli, perché non c'è nessuno scandalo, è una legge di mercato, di assumere manager seri, di comprovata esperienza, di livello, se vogliamo fare il salto di qualità.

Ci agittiamo sempre nel torbido, nel modesto, perché dobbiamo cercare di risparmiare, rimettendo sempre più denaro.

Bisogna avere il coraggio di spiegarlo ai cittadini, perché questa è l'unica maniera

per riuscire a cogliere dei risultati concreti, se no ci ritroveremo qui tra un anno, due, tre anni a dichiarare l'ennesimo fallimento del prossimo manager o presunto tale.

I debiti che quest'anno sono di bilancio, meno 3 milioni di perdite e oltre 30 milioni di debito consolidato, aumenteranno e non avremo reso nessun servizio davvero strategico al nostro territorio.

E' su questo, Presidente, e su questa sfida che in avanti noi vogliamo misurarci.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marinelli.

Erminio MARINELLI. Ringrazio il Presidente Spacca.

L'argomento, non può essere diversamente, è uno di quelli che tiene tutti col fiato sospeso e rappresenta una preoccupazione non indifferente, soprattutto per quello che è capitato in questi ultimi giorni.

A me non interessa quello che è capitato, l'affare Morriale non mi interessa minimamente, sono d'accordo con il Consigliere Bugaro, c'è una magistratura, ci sono delle indagini, chi di dovere dovrà rispondere, però Presidente mi permetta una battuta, ma Morriale era il padre padrone? Nessuno controllava l'attività di quest'uomo? Poteva fare il bello e cattivo tempo senza che nessuno si accorgesse di nulla? Il Presidente Sagripanti si è dimesso a luglio per questo motivo? Non ci interessa, parentesi chiusa, questo problema verrà visto da chi di dovere con serietà e competenza, a me preoccupa l'aeroporto.

Ho presentato dall'inizio della legislatura otto interrogazioni, perché il problema aeroporto è un problema che voi, che lei Presidente ha sempre minimizzato ed invece rappresenta la base operativa per il turismo, per il commercio. E' una cosa troppo importante per definirla in maniera semplicistica, come sono state le risposte degli Assessori in passato che hanno sempre minimizzato le cose su cui la minoranza, attraverso l'atto ispettivo, poneva l'accento: la difficoltà di

questa Regione Marche di avere al centro del discorso sull'aeroporto.

Adesso sento parlare che ci saranno difficoltà, difficoltà legate ad una situazione economica grave, si punta ad un milione di passeggeri, quest'anno arriveremo a 500.000, ma questo è un aeroporto, Presidente, che pur con l'aumento del numero dei passeggeri russi, da 20.000 a 100.000, per fortuna, è riuscito a colmare le difficoltà economiche italiane, che prende le persone e le porta via, questa non è una battuta, ma io sono preoccupato come Consigliere regionale, come semplice cittadino e persona che prende l'aereo per motivi familiari e anche ludici.

Presidente quante volte ha preso l'aereo a Falconara per i suoi giri? Mai, perché il collegamento con Milano non c'è ed il collegamento con Roma ..., sono più le volte che l'Alitalia o la Darwin non partono o tornano indietro, o se partono non partono le valigie. E' chiaro che diventa difficile utilizzare quest'aeroporto, l'aeroporto della regione Marche è un quartiere di Roma.

Noi parliamo dell'unica nostra struttura che deve far fronte a una regione che ha perso le sue peculiarità, non è più una regione imprenditiva della piccola e media impresa, ma come fa un imprenditore ad andare a Milano? Con il treno, con l'alta velocità, grazie al privato, adesso le ferrovie si sono accorte ed abbiamo una serie di comunicazioni ferroviarie certamente migliori rispetto a qualche tempo fa.

Il nostro aeroporto è un aeroporto che porta via le persone, le porta a Trapani, a Palermo, in Sardegna, le porta fuori, è una situazione non tollerabile. Occorre, secondo me che il Presidente abbia capacità di finanza, ma anche capacità commerciali, per espandere questo aeroporto, l'aeroporto di una macroregione che la vedrà proiettata verso l'est dell'Europa.

E' un aeroporto che lavora con i voli low cost, che, all'infuori di un periodo di due-tre anni, continua a perdere, tremilioni di buco rosso del bilancio, una ricapitolazione, è una situazione che non è più tollerabile.

L'idea di fare - Consigliere Bugaro, il Presidente è molto concentrato su quello che dico, se lei me lo distrae - un outlet nella parte centrale vecchia, è un'idea di Sagripanti, ma io che arrivo con il mio volo, mi fermo a comprare qualcosa, è inimmaginabile, quello serve nei voli di transito che Ancona non ha.

Se lei, Presidente, va a Trapani e sta lì una mattina come è capitato a me per vari motivi, vedrà arrivare decine di migliaia di persone da tutta Europa, non c'è una macchina da prendere in affitto per mezza giornata, perché la prendono per più giorni, voli che vanno da Edimburgo all'est Europa, dal Portogallo, i turisti arrivano a frotte in una situazione che è chiaramente favorevole per Pantelleria, per Favignana, per la parte ovest della Sicilia, ma noi come marchigiani non abbiamo nulla da invidiare dal punto di vista delle bellezze, dal punto di vista enogastronomico e culturale.

Sento parlare, dall'Assessore Marcolini, dell'importanza della cultura come veicolo. La cultura e il turismo hanno una capacità industriale che deve essere messa nelle condizioni di poter lavorare in sintonia. La cultura e il turismo sono il welfare della persona, servono per recuperare una parte delle difficoltà economiche di una regione che non ha più i distretti, che si sono annacquati, che per le difficoltà deve riconvertirsi.

Fa bene Presidente a portare quest'argomento qui, ma farebbe anche bene, ogni tanto, ad ascoltare chi dalla minoranza, da anni, grida le difficoltà di questa struttura basilare.

In III Commissione abbiamo parlato una volta con Morriale e col Presidente Sagripanti, ci hanno parlato di strategie che a distanza di tempo sono rimaste sulla carta, non possiamo più permetterci, in una prospettiva futura, di avere un aeroporto che resta sulle spalle della Regione Marche. Per due anni siamo stati abbindolati, ma molto probabilmente anche lei, anche la sua Giunta con questo magnate armeno, argentino che adesso entra e sistemerà, ma questo

magnate se ne è andato via, e adesso ci sarà un fondo che si interessa, credo, per l'8% di logistica.

E' chiaro che ciò è una strategia, ci vuole capacità, ci vuole professionalità, ci vuole fortuna, forse bisogna vivere anche un momento in cui la situazione economica sia migliore, ma finora questo aeroporto, mi permetta la battuta, non è decollato, è rimasto così, con le difficoltà e glielo dico con estrema preoccupazione, da cittadino marchigiano, da persona che utilizza spesso l'aereo, non è possibile che la nostra regione, pur piccola, con le potenzialità turistiche, culturali ed imprenditive non abbia un aeroporto degno dell'operatività, dell'operosità, dell'intelligenza di noi marchigiani.

Ha fatto un bell'exkursus, ma non ci racconti sempre le stesse cose, determinazione, forza e coraggio e un pizzico di fortuna perché altrimenti ..., mi auguro di no, Forlì ha fallito, Rimini sta in difficoltà, Pescara vive e non vive, viviamo in una situazione di difficoltà e forse è preferibile prendere la macchina ed andare a Bologna, andare a Roma, ciò che faccio io e molto probabilmente fa anche lei.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Silveti.

Daniele SILVETTI. Ringrazio il Presidente per aver prontamente relazionato in Aula.

A titolo del tutto personale voglio esprimere solidarietà al Direttore, spero vivamente che riesca a spiegare ed a rendicontare sulle accuse che gli sono state mosse perché mi sembra che un Direttore che per sei anni è stato legittimato e confermato ripetutamente dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio d'amministrazione in primis, in qualche modo non possa e non vada scaricato così.

Dall'altra spero che questo non ci distolga da quella che è la nostra competenza, cioè valutare se dal punto di vista aziendale, dal punto di vista della nostra partecipazione alla società, qualche mancanza o qualche

negligenza possa essere imputabile e imputata al nostro essere parte integrante e parte importante, anche perché il Direttore Morriale, se non ricordo male, aveva ed ha grandi competenze, ha un curriculum di tutto rispetto, allora a maggior ragione va ricercato e va capito fino in fondo che cosa può essere accaduto se oggi ci si lamenta e si sottolineano alcune irregolarità o presunte tali.

Lei giustamente ha enunciato all'Assemblea che è intenzione del socio di maggioranza portare avanti un programma di consolidamento, ci sta, nel senso che è assolutamente legittimo, che auspicabilmente consolidi anche finanziariamente e che possa stare sul mercato in modo più competitivo possibile, però, è chiaro, che oggi andiamo a verificare che il Consiglio di amministrazione che verrà a questo punto sostituito è comunque un Consiglio di amministrazione che fino ad oggi ha operato con delle figure non all'altezza, senza nulla togliere alle persone e alle competenze specifiche personali. L'Avv. Costanzi ed il Dott. Talarico non rappresentavano, a questo punto, quelle auspiccate capacità in termini di produttività ed il dott. Sagripanti, in qualità di Presidente, non aveva le competenze dal punto di vista finanziario, erano delle persone che garantivano il socio di maggioranza.

Se non ricordo male, dalle lezioni di diritto societario, il Consiglio di amministrazione è l'organo di controllo e di programmazione, è l'organo che predispose il bilancio e lo sottopone all'Assemblea dei soci.

All'interno di quest'opera di controllo e di programmazione, il Consiglio di amministrazione sa ed individua quali sono i paletti entro cui il Direttore si deve adoperare, perché al Direttore si danno degli obiettivi.

Di fronte a questo il Consiglio d'amministrazione dice bravo, ti confermo, no guarda non mi hai soddisfatto, l'azienda non va come avrei voluto e, quindi, ti sostituisco.

E' chiaro che la *culpa in vigilando* è essa stessa un reato che non sta a noi individuare, abbiamo però la responsabilità di indivi-

duare e di capire se abbiamo delle responsabilità politiche e se abbiamo capito che chi ci rappresentava all'interno di quella società ha operato non solo nel suo interesse ma nella prospettiva futura.

E' chiaro che l'intendimento condivisibile di una maggiore reazione sul territorio a cominciare dall'interporto è cosa da tutti auspicata e propagandata nel tempo, cosa che però non si è mai verificata e credo dia atto che, addirittura, i due soggetti siano stati in competizione l'uno con l'altro.

L'esempio forse più clamoroso è l'esistenza di vettori importanti nell'ambito del cargo che sono stati letteralmente scippati all'interporto e che stanno bene all'interno del perimetro aeroportuale. Allora ben venga la sintesi, l'interazione fra i soggetti e le infrastrutture nel nostro territorio, ma attenzione io vorrei sottolineare nuovamente, lo feci nel 2010, che c'è un problema anche di capitale. Sollevai un'eccezione sul fatto che nel 2010 venne effettuato un aumento di capitale a fronte di una perdita consolidata che superava il terzo di capitale, da manuale di fronte alla perdita c'è l'obbligo di risanare la situazione riproducendo una riduzione di capitale, con l'aumento si annacquò sostanzialmente l'asset societario e la dotazione del capitale societario, sostanzialmente si fece un'operazione attraverso la quale non si voleva annacquare, non si voleva perdere la partecipazione dei soci che facevano parte della società.

Dal mio punto di vista, quello fu un primo *vulnus* che in qualche modo ha minato la solidità di quella società e la sua credibilità. Oggi per le società che falliscono di fronte ad operazioni come questa vengono chiamati in causa gli amministratori, perché a fronte di questo tipo di perdite di capitale va prima ridotto e poi contestualmente aumentato.

Di fronte a questa situazione che in qualche modo è stata sanata nel tempo, perché grazie a Dio questa società non è fallita, grazie Dio si è in parte risanata, oggi abbiamo un'ulteriore battuta di arresto, che l'ha

costretta, giustamente, a rendicontare sulla sua storia e su quella che è l'esigenza di consolidamento.

E' assolutamente improcrastinabile il fatto che questa società oggi più che mai necessiti di una ricapitalizzazione che veda il coinvolgimento di un privato, non solo perché porti risorse fresche, ma perché riesca, in qualche modo, a dare quell'impulso che la competitività deve dare ad una società che sta sul libero mercato. E' indubbio che ci vogliamo delle persone di alto profilo che all'interno del Consiglio di amministrazione abbiano le competenze che lei prima richiama, che ovviamente sono più che condivise, e che possono non solo garantire a questa società di poter stare a galla e di potersi quindi fregiare di quell'asset patrimoniale caratterizzato dalla concessione, ma che sia veramente competitiva e possa, effettivamente e concretamente, aiutare le categorie produttive di questo territorio.

Lei prima ha citato più traffico delle merci e più turismo di cui sia destinataria questa regione, tradotto in parole povere vuol dire turismo in entrata. E' chiaro che oggi noi abbiamo visto molte tratte che aiutano l'italiano, l'anconetano, il marchigiano ad andare altrove e non ad entrare. Questa è una inversione di marcia che non può prescindere da un contributo sostanziale di questa Regione perché se l'aeroporto riesce a portare persone e ad introitare capitali, risorse straniere, lo fa e lo può fare soltanto se c'è la capacità di tradurre questa volontà in un'azione politica seria, concreta del turismo in entrata che possa, poi, effettivamente valorizzare il grosso patrimonio di cui per volontà di Dio siamo depositari.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Pieroni.

Moreno PIERONI. Questa mattina stiamo discutendo, come ricordava il Presidente Spacca, di una delle più importanti strutture che la nostra Regione può mettere in campo per il rilancio del futuro dell'economia

a tutto tondo, sia l'economia manifatturiera che turistica commerciale.

E' chiaro che sino ad oggi c'è stato un percorso che ha portato alla situazione attuale, ad una situazione di difficoltà sia finanziaria, da parte della società Aerdorica, che di gestione, con obiettivi che questa società doveva darsi per raggiungere una serie di opportunità per la regione Marche.

E' indubbio che noi stiamo discutendo di questo argomento in maniera molto chiara, ringrazio il Presidente Spacca per il percorso, per l'excursus fatto per ricordare a tutti cos'è accaduto dal momento della nascita della Aerdorica.

E' altrettanto vero che noi, oggi, come Consiglio, dobbiamo dare anche delle risposte forti ai nostri concittadini, a tutti gli imprenditori di questo territorio, forse sarebbe stato opportuno, Presidente, discutere una mozione presentata da me e dal mio partito più di un anno fa che auspicava un rilancio forte della società Aerdorica, di questo aeroporto collegato, all'epoca già noi lo dicevamo, all'interporto ed al porto che può essere uno snodo fondamentale per tutta la regione Marche.

E indubbio che dobbiamo andare avanti, dobbiamo perseguire sempre più gli obiettivi, è chiaro ed indiscutibile, è sotto gli occhi di tutti, probabilmente tutti coloro che si sono succeduti alla guida, siano essi Presidente, Consiglio d'amministrazione o amministratori delegati di questa società Aerdorica, hanno dimostrato grandi incapacità, sia quando la nomina non era legata a un confronto con la Regione Marche ed era quasi tutta una nomina privatistica, che successivamente. Abbiamo avuto l'esempio del Presidente Sagripanti, io ricordo che all'epoca quando si insediò sembrava fosse arrivata la figura che doveva dare delle risposte, era la panacea al superamento di tutte le problematiche, già allora, dell'Aerdorica, ma questo imprenditore, che nella vita, nella sua professione, nel percorso che aveva seguito avrà avuto dei successi, probabilmente era una figura che nulla c'entrava con la

Aerdorica, con una società, con un aeroporto che abbisognava, e lei, Presidente, oggi lo ha ricordato, di figure ben diverse, di figure che conoscessero in maniera chiara la finanza ed il commercio, che conoscessero come impegnarsi per un rilancio forte dell'aeroporto. Questo non possiamo più permettercelo, Presidente, non possiamo permetterci di mettere personalità o figure che nulla hanno a che fare con questo tipo di struttura e con questo tipo di società.

Spero che da questo dibattito emerga con grande chiarezza la volontà vera di tutto il Consiglio regionale, della Giunta, e la sua Presidente, un rilancio forte, un rilancio vero, vero questa volta, perché non è più pensabile che i nostri imprenditori, i nostri operatori turistici vedano ed abbiano un'immagine negativa di questo aeroporto.

Aggiungo soltanto due riflessioni che poi insieme ad altri Consiglieri, al Consigliere Latini, al Consigliere Acacia Scarpetti, ma sono certo di interpretare anche il pensiero del Consigliere Donati, abbiamo trasformato in un'interrogazione che auspica che la società Aerdorica, il nuovo Consiglio d'amministrazione, non eroghi la liquidazione - gridebbe vendetta e sarebbe vista dall'opinione pubblica, ancora una volta, come un'opportunità, io sono garantista al massimo proprio per mia natura e per mio modo d'essere - a chi oggi è sotto inchiesta, augurando al Dott. Morriale di superare queste situazioni. E' chiaro che non è pensabile che il nuovo Consiglio sblocchi una liquidazione che sarebbe di qualche centinaio di migliaia di euro e che non vedrebbe una risposta forte. Spero Presidente, se poi riprenderà la parola, che darà una risposta chiara a quell'interrogazione, un blocco forte.

L'ho lasciato per ultimo proprio per focalizzare ancor di più il problema che stanno vivendo i dipendenti sia a tempo indeterminato, dipendenti della stessa società Aerdorica, che coloro che da giugno sono stati esclusi dalla gestione della società. Una cooperativa da giugno è stata esclusa e i dipendenti da almeno due mesi, Presiden-

te, settembre, ottobre, non prendono lo stipendio.

Anche questo va chiarito, lei lo ha ricordato con grande chiarezza prima, tutti noi qui stiamo dando segnali di grande vicinanza alle problematiche dei cittadini, ricordava lei che non utilizza più macchine di un certo livello, abbiamo ridotto tutto quello che ..., poi abbiamo società da noi partecipate e controllate dove i manager fanno tutto e di più, e ci troviamo con dipendenti che da mesi non prendono lo stipendio, questo non può accadere e non è pensabile che avvenga più. Su questo va posto un rimedio in maniera immediata.

Se da questo dibattito usciranno soluzioni importanti per il rilancio degli scambi commerciali, per il rilancio del turismo, tenendo conto che ci sono ancora delle opportunità per incrementare e incentivare ancor più questo nostro aeroporto, sicuramente daremo, in un momento di difficoltà della società Aerdorica e dall'aeroporto, una risposta che i cittadini si aspettano dalla politica regionale.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Trenta.

Umberto TRENTA. Questa cosa per l'Aerdorica è una situazione di estremo vantaggio, può sembrare strano quello che dico, ma io il bicchiere lo vedo mezzo pieno anziché mezzo vuoto. Ha fatto bene il Presidente Spacca a far atterrare l'Aerdorica nel Consiglio regionale per farla poi ripartire carica di 3 milioni di euro nell'assemblea dell'8 novembre.

Signori miei qui atterrano 33 milioni di euro di difficoltà e come disse il buon super Assessore al bilancio quando parlavamo di Banca delle Marche, forse il Presidente non ha capito quello che voglio dire, quando metteremo uno che si intende di finanza che non sia finanza creativa che ha messo in crisi, in maniera totale, il sistema di tutto il mondo occidentale, partendo da questi atterraggi e da queste ripartenze.

Essendo in crisi l'aeroporto di Rimini, di Pescara, giusto? Di Forlì e di Pescara, avendo una visione strategica ancorata al progetto della macroregione ionica adriatica, il nostro piccione viaggiatore, il Presidente Spacca che ama fare le trasferte intercontinentali, New York, eccetera, perché non raddoppiamo la potenzialità investendo nei debiti di questo aeroporto, dando però una locazione diversa a quello che è il carico che deve poi supportare un rilancio economico della regione Marche?

Cosa voglio dire? Alitalia è in grossa difficoltà, per un motivo molto semplice, per la tratta Roma-Milano, è evidente, arriva Airfrance e ci dice occhio all'intervento pubblico, noi abbiamo l'80% di questa storia, raddoppiamo, a volte raddoppiare il debito significa quadruplicare la resa, la rendita, quello che ci aspettiamo, ma se noi andiamo sempre a rappazzare il copertone usurato, che non ha logica di esistere, perché chi può atterrare in un aeroporto come l'Aerodorica?

Qualcuno prima ha fatto una domanda al Presidente: "Lei quante volte ha volato?" Volare per fare che, se va in Cina, se va in Russia, che ci va con ... è chiaro che con l'inadeguatezza e con i tempi economici si deve supportare un sistema infrastrutturale importante, avendo la fortuna Ancona, e quindi Falconara, di essere baricentrica ad un sistema economico frontaliero straordinario.

Questo è il senso della Macroregione Ionico Adriatica, allora mettiamo dentro a questo sistema un ripensamento di zonizzazione planetaria, facendola partire come infrastrutture portuali, aeroportuali e autostradali, il sistema di Ancona. Avete fatto una legge, che abbiamo sostenuto senza difficoltà su Ancona, lo dico io che sono per tradizione antianconetano, ma non nella logica dei miei conterranei, ma per un pensiero diverso, perché è giusto che un capoluogo di regione assuma le caratteristiche di capoluogo di regione con capacità di attrazione verso un sistema esterno. Quindi o

andiamo fuori nell'internazionalizzazione vera e qui faccio un appunto al mio Presidente di Commissione che non si è accorto che è partita Europa 2014-2020, tanto strombazzata, tant'è che abbiamo avuto l'Assessore Giorgi e il Presidente Solazzi ospiti ad Ascoli che hanno dato lustro.

Questo mi sorprende della politica, mi fa restare così, parliamo di questo, vengono lì a parlare con gli scarti residuali di una destra che allontana due Assessori, stranamente, dico: "Spacca si è accorto di questo?"

E' vero che si stanno componendo le strategie del futuro, ma se mi fate la politica dove il PD dice no ai rifiuti della destra nelle liste della sinistra, segretario comunale, arrivano il Presidente del Consiglio regionale e l'Assessore Giorgi a parlare di Ascoli 2014-2020 con la logica di fare questa cosa, come questa dell'aeroporto. Se Spacca che ha l'80% di questa società, caro mio Presidente, interpreta il rilancio dell'Aerodorica in questa maniera, io come Consigliere regionale e come Consiglio regionale avrei qualcosa di cui preoccuparmi, perché qui si dice che viste le condizioni economiche dello scalo, il nome verrà fuori nell'incontro dell'8 novembre, quasi che confidenzialmente il Presidente già abbia questo nome, vado ancora sotto e si parla del Presidente di Unioncamere Marche, tal Adriano Federici.

Io non ho difficoltà sui nomi, non mi interessano, non li conosco, non so di chi si parla, ma il Presidente ha veramente conoscenza del funzionamento strategico di una infrastruttura aeroportuale e di quello che significa uno snodo importante come Ancona?

Dico ai relatori della legge su Ancona, due stimabilissimi Consiglieri, forse i miei preferiti come intelligenze politiche, vi rendete conto di quello di cui stiamo parlando? Abbiamo fatto una legge importante su Ancona, il rilancio di una struttura importante come il porto e l'aeroporto, il sistema infrastrutturale delle autostrade in un senso più ampio, una Macroregione dell'Italia centrale che si mette in competizione con l'aeroporto

di Fiumicino e con Milano, lo possiamo fare, perché detta una condizione importante di economia che si basa su un contesto più largo che è quello del bacino Mediterraneo.

Questo è il ruolo di Ancona, questa è un'ambizione, questo è un progetto condivisibile, tutto il resto è una penosa storia che sinceramente io non riesco a capire. Quando si parla di Audi 7, quando si parla di Panda, questo è il rilancio, il futuro che noi vogliamo dare alla regione Marche? La regione Marche merita uno sforzo sulle grandi infrastrutture, nel caso specifico su questo aeroporto, una ricchezza in un momento come questo.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Giancarli.

Enzo GIANCARLI. Voglio ringraziare il Presidente Spacca non soltanto per la relazione, ma anche per il luogo scelto: la sede dell'Assemblea legislativa delle Marche.

Parto da dove il Presidente ha chiuso, quando ha fatto riferimento alla necessità di attendere la decisione dell'autorità giudiziaria, ma al tempo stesso ha detto la Regione, per quanto di competenza, si sta muovendo e di fronte ad alcune scadenze dovrà verificare ulteriori e pertinenti determinazioni.

Su questo non aggiungo altro perché condivido quanto è stato sottolineato dal Presidente, anche l'approccio, debbo dire, che su questo tema i colleghi hanno avuto.

Faccio un'ulteriore considerazione perché era, in qualche modo, presente nella filosofia degli interventi, perché se fosse vero quanto riportato dalla stampa, che chi ha avuto responsabilità nella società Aerdorica ed ha dato vita ad una società che opera in campo economico, siamo sicuramente in presenza di una ferita etica.

Credo che quando parliamo di questa infrastruttura, del suo rilancio, del suo valore strategico non dobbiamo ignorare quello strumento importante che le Marche si sono date che è il piano regionale delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica.

Non dobbiamo ignorare il fatto che il nostro obiettivo - lo ricordava bene il Consigliere Trenta, quando ha fatto riferimento a questa visione mondiale, planetaria, alla Macroregione adriatica, non è necessario che mi soffermi - voglio ribadirlo ancora una volta, è quello di spostare più a sud il baricentro dell'Europa e di fare in modo che dentro queste reti europee, le nostre infrastrutture logistiche possano avere quel ruolo strategico.

Non a caso ci siamo battuti per l'allungamento del corridoio Baltico Adriatico, e lì siamo ancora in attesa di un voto del Parlamento europeo, non a caso c'è stata una diramazione del corridoio Helsinki-La Valletta, e su questi temi, insieme ai Consiglieri Ricci e Badiali, ho presentato alcuni giorni fa una mozione, proprio perché il nostro obiettivo è quello di giungere ad una gestione integrata, capace di sostenere, in via definitiva, l'intermodalità nel territorio umbro-marchigiano.

Strategie, pianificazione, strumenti che ci siamo dati, valore strategico, quindi guardare avanti, al futuro. La governarce è importante perché condivisa e diffusa - le istituzioni locali, piccole quote di grandi Comuni, le Province, le Camere di commercio, le istituzioni, le imprese, l'insieme della governante - questa governance diffusa nel territorio marchigiano è servita e deve servire a costruire un senso di appartenenza, parlo di appartenenza, rispetto all'unico aeroporto delle Marche. Non possiamo pensare di avere più aeroporti nelle Marche, ma dobbiamo fare in modo che questo sia veramente l'aeroporto delle Marche, dobbiamo fare in modo che ci sia un rilancio dei voli verso la Germania, verso Roma, verso Milano, verso Londra, su questo poi ci torno un attimo.

Condivido quanto ha detto il Presidente sulla necessità dell'espansione di un traffico merci a sostegno della manifattura marchigiana e del sistema turistico della nostra regione, sono queste le scelte da compiere.

Io non voglio dettare qui, non a caso prima parlavo di etica, il piano industriale o

alcuni ulteriori elementi di dettaglio, credo che ci sia la necessità di un piano industriale vero per il rilancio di questo nostro aeroporto dentro quella strategia europea, dentro quella dimensione europea e mondiale, dentro gli strumenti di pianificazione che ci siamo dati, dentro quello che è il sistema di crescita delle Marche. Quindi, un'economia che dia valore a quello che è il tessuto sociale, produttivo: la piccola industria, l'artigianato, il turismo, la piattaforma logistica delle Marche.

Ho fatto riferimento alla gestione integrata, la governance è condivisa, quindi discuteremo, discuteranno anche in altre sedi perché è giusto che sia così, perché il nostro è un compito legislativo di indirizzo, di controllo, di strategie, ed il piano industriale deve essere un piano industriale serio.

Per quello che riguarda chi andrà nel Consiglio di amministrazione dico due cose, due parole: capacità ed etica.

**Presidenza della Vicepresidente
Rosalba Ortenzi**

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Bucciarelli.

Raffaele BUCCIARELLI. Credo che la comunicazione che abbiamo ascoltato questa mattina, da parte del Presidente Spacca, sia stata quanto mai obbligata, perché forse è vero, anzi certamente è vero, come dice lui, che le vicende ultime incidono in parte minimale, quasi per niente sulla tematica dell'aeroporto, però è anche vero che se non ci fossero state la Giunta ed il Presidente non avrebbero aperto questa discussione sulla realtà e sul futuro del nostro aeroporto. Se non altro è servito a questo, Presidente.

Condivido quanto lei ha detto, è necessario ribadire l'importanza strategica dell'aeroporto, è tanto tempo che lo diciamo, noi sappiamo che l'aeroporto delle Marche non può essere un'infrastruttura che si autogoverna, che si autoalimenta. Le Mar-

che, è vero, sono una regione caratterizzata dal manifatturiero, ma sono una regione di un milione e mezzo di abitanti. Sono una piccola regione che non può essere paragonata, per diversi motivi, alla Sicilia, all'aeroporto di Birgi che lei ha richiamato, perché sappiamo che l'aeroporto di Birgi, tra l'altro, svolge una funzione sociale per quanto riguarda la Sicilia, il trasporto locale che, ovviamente, l'aeroporto delle Marche non può in nessun caso svolgere.

Ho avuto la fortuna in passato di far parte dell'Assemblea di Aerdorica rappresentando la Provincia di Ancona, quando anche le Province e i Comuni erano interessati al rilancio di questo aeroporto, poi sono arrivati, anche su nostra richiesta, i capitani coraggiosi, i privati che, come sappiamo, partecipano alle attività quando non rimettono soldi propri, d'altra parte è giusto che sia così, un investitore, un imprenditore fa una cosa se ci guadagna, altrimenti perde il coraggio e si ritira ed il cerino acceso rimane al pubblico. Questa è la caratteristica principale dei nostri capitalisti, dei nostri imprenditori italiani e i marchigiani non fanno sicuramente eccezione.

Sappiamo con quanta difficoltà può essere gestito, governato e sviluppato un aeroporto di questo tipo, però Presidente, mi permetta, per troppe volte, per troppi anni, abbiamo parlato della piattaforma logistica delle Marche senza fare niente e di questo la Giunta regionale qualche responsabilità ce l'ha.

Oggi abbiamo, e anche questo credo debba essere un tema di discussione, la grande opportunità data dalla programmazione europea 2014-2020, dalla Macroregione Adriatica, dalla programmazione nazionale, noi comunisti abbiamo organizzato, qui in Ancona, su questo un convegno venerdì scorso, molto partecipato, c'erano tutti i soggetti interessati e tutti hanno detto che è ora che la Regione faccia il suo dovere, la Regione deve programmare, deve legiferare, deve coordinare, non deve amministrare, manca questo ruolo di programmazione e di

coordinamento della Regione, manca ed è sentito come necessario.

Per esempio è possibile ipotizzare che, per quanto riguarda la sezione passeggeri, si costruisca nelle Marche un ente gestore unico tra porto ed aeroporto? C'è qualcosa che lo vieta? Se parliamo di economie di scala, c'è qualcosa che dietro la collaborazione tra porto ed aeroporto vieta di fare un progetto, di realizzarlo, di passare dalle parole, dagli studi, ce ne sono tanti, ai fatti, ad una gestione coordinata tra porto ed aeroporto e interporto?

Al porto di Rotterdam tra gli uffici dell'interporto e una delle banchine, la principale, ci sono 20 km, Presidente, più o meno quello che c'è tra l'interporto delle Marche e il porto internazionale di Ancona, solo che a Rotterdam un operatore marchigiano che voglia portare dei prodotti lì, fa una telefonata parla con un funzionario sia dell'aeroporto, che dell'interporto o del porto.

Nelle Marche deve parlare con 30 persone e a volte non riesce a parlare, come è capitato al sottoscritto, con il Direttore di Aerdorica perché, per il convegno che ho ricordato, la segretaria non me lo ho passato in quanto non voleva essere disturbato, prima che scoppiasse tutto quello che conosciamo.

Allora chiedo: qual è il ruolo della politica? Qual è il ruolo del Governo regionale se non quello di tessere relazioni, di favorire relazioni, di favorire la soluzione dei problemi che ci sono. E' possibile, per esempio, per quanto riguarda gli aeroporti, costituire una rete centro italiana orientale che sia il punto di riferimento della Macroregione? Rimini sta fallendo, Forlì è in difficoltà, Pescara è fallita, noi non stiamo bene, è possibile mettersi insieme e fare un progetto ed una proposta? Ma chi lo deve fare questo? Lo lasciamo fare ai Direttori o ai Presidenti che già fanno molto, basti pensare al Presidente dell'interporto che è il Vicepresidente nazionale degli interporti italiani, o lo deve fare l'Assessore alle infrastrutture o il Presidente della Regione, ecco qual è il compito?

Anche quando si nomina un Assessore, voglio dire, dovremmo tener conto di questo, e quando gli Assessori scrivono che il Direttore non paga i contributi previdenziali ai dipendenti non possiamo fare finta di niente, è un problema serio, tant'è vero che la magistratura oggi si sta interessando, ma questo non nasce con il gossip di questi giorni circa la figura del Direttore, questi sono problemi che voi conoscevate, come un utilizzo smoderato delle risorse pubbliche. Allora? La politica deve riprendere, qualcuno lo diceva prima di me, l'etica e su questo deve essere inflessibile.

Connessione tra porto ed interporto, Presidente, passiamo dalle parole ai fatti, la politica, gesti, è vero che in questi giorni stiamo assistendo a degli incontri relativamente alla Macroregione che vengono venduti, capisco tutto, anche il bisogno di farsi pubblicità, come incontri risolutivi del programma della Macroregione, non è così, noi sappiamo che sono incontri obbligati, dopodiché credo che qualcosa di suo la Regione debba mettercelo ed il luogo per decidere, non è l'Assessorato o la Giunta, è il Consiglio regionale, è questo il luogo che deve discutere cosa fare della programmazione della Macroregione e quali sono i temi.

Tutti ovviamente sono titolati a dire la propria, ma c'è un organismo sul piano politico che rappresenta tutte le Marche, ce n'è uno solo, è questo.

Presidente le chiedo, prima di elaborare qualsiasi proposta programmatica per la Macroregione, di ascoltare quello che il Consiglio regionale vorrà dire e concordare con il Presidente una riunione ad hoc.

Qualcuno prima di me ha detto che abbiamo un'altra opportunità, quella del corridoio Baltico che non arriverà in Ancona, arriverà a Ravenna, ma la Commissione europea ha accettato che la linea ferroviaria Bologna-Ancona sia inserita nel corridoio Baltico.

Abbiamo il corridoio Helsinki-La Valletta che non passa sull'Adriatico, perchè sappiamo che solo un'infrastruttura, un nodo TNT

può coinvolgere una regione, però viva Dio, noi sappiamo che di per sè la logistica e i trasporti sono attività, queste sì, dinamiche, continuamente in movimento, quindi, dobbiamo avere la capacità di tessere fili e proposte e di avere rapporti, perché quando parliamo di aeroporto delle Marche, parliamo di piattaforma logistica del centro Italia che coinvolge inevitabilmente Toscana, Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo.

Se questi sono i termini, già parlare dell'aeroporto rischia di diventare minimalistico, noi dobbiamo essere capaci di proporre, di avere un'idea e un progetto che guardino al mondo, altrimenti staremo qui a dire cose che ci siamo già detti da decenni e non muoveremo una paglia per rendere un servizio a questa regione in un mondo che cambia e nel quale questa regione ha bisogno di essere presente.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Binci.

Massimo BINCI. Penso che questa riflessione che abbiamo fatto, che è partita dalla relazione e dall'illustrazione del Presidente Spacca, sia un momento importante, un momento importante per ribadire innanzitutto la necessità di mantenere, di continuare ad avere un aeroporto delle Marche, su questo mi sembra ci sia la condivisione generale.

Poi ci sono state altre riflessioni che andrebbero approfondite rispetto all'opportunità di sviluppo del trasporto merci, al di là degli integratori come DHL e Federal Express che di fatto lavorano praticamente senza utilizzare nè personale, nè strutture, utilizzano solo lo scalo, ma non danno e non lavorano con il territorio.

Io ho chiesto alcune informazioni in merito, al momento il magazzino di Falconara, di 2.000 metri quadrati, non è neanche meccanizzato, vuol dire che per sviluppare le merci servono su quel settore grossissimi investimenti. Di fatto c'è un piccolo magazzino di 2.000 metri quadrati, neanche

meccanizzato, in più, il discorso merci è un discorso di lunghissimo periodo, attualmente ci sono solo 2 aeroporti, Fiumicino e Malpensa, che lavorano sulle merci ed i grossi vettori a cui è stato fatto riferimento portano le merci a Francoforte, a Parigi, ad Amsterdam, cioè conoscono l'importanza del trasporto merci e la utilizzano sul proprio territorio nazionale.

Mi è stato detto che hanno provato a chiedere di riempire, con piccoli trasporti merce, i voli che c'erano, ma hanno avuto un diniego, questo è un mercato molto chiuso in cui è difficile entrare e su cui eventualmente va fatto un discorso di lunghissimo periodo che richiede anche forti investimenti, noi attualmente abbiamo, come ho detto, un magazzino di 2.000 metri quadrati neanche meccanizzato. Comunque sia il discorso è da tenere in conto.

L'altra questione da sviluppare, ecco l'attualità, e su cui possiamo lavorare è quella dei passeggeri visto che l'aeroporto è una porta d'accesso importante sia per i passeggeri che per i turisti che vengono da tutto il mondo.

Bene, quindi, gli interventi fatti con i fondi del turismo, bene lo sviluppo di voli che portano turisti, dopodiché va integrata, aumentandola, la capacità ricettiva, questo è un altro gap infrastrutturale che abbiamo nella regione Marche, c'è pochissima capacità ricettiva in grado di ricevere grandi numeri di turisti, per esempio, poche strutture ricettive con più di 200 posti.

L'altra questione è quella del gestore. Serve un gestore, come ha detto e concordo con il Consigliere Bucciarelli, che porti ad un rapporto integrato con altri aeroporti, perché alla fine è inutile sognare di diventare grandi tutto in una volta, è pura utopia, serve un gestore, possibilmente legato con il territorio, che sia anche responsabilizzato rispetto a quello che fa, rispetto agli effetti che produce su questo aeroporto, e che porti all'integrazione con altri aeroporti. A titolo di esempio, ricordo che c'era stato un interessamento per Falconara da parte di

Save che gestisce gli aeroporti di Venezia e di Treviso, medi e piccoli aeroporti come il nostro.

Questa trattativa con Save è stata gestita da Morriale direttamente, non si capisce perché una trattativa di questo genere debba essere gestita dal Direttore e non, per esempio, dal Consiglio d'amministrazione e, quindi, dai soci. Quello era un esempio di rapporto con strutture simili alle nostre che portava ad un'integrazione tra aeroporti, un po' simile a quello che ha detto il Consigliere Bucciarelli, quindi, rispetto alla gestione sarebbe un punto di vista strategico, secondo me, creare sinergie con altri aeroporti delle nostre dimensioni e con altri aeroporti che vogliono assieme a noi creare una rete.

L'ultima questione (...) no, Consigliere Ricci non è che siamo tutti manager, ho dato un'idea, quella che mi sembra più (...) perché rispetto (...) io dico questo, nessuno è in grado, però poi tutti reclamano l'entrata di soci privati, come per dire che con il socio privato automaticamente c'è buona gestione. Bisogna vedere. Il socio privato potrebbe entrare, prendere le quote, rivenderle, valorizzarle, oppure potrebbe dirigere l'aeroporto per massimizzare alcuni interessi e poi lasciare i debiti a carico della comunità regionale.

L'idea di lavorare in sinergia con altri aeroporti, con altre regioni, con una strategia di lungo periodo, non di concorrenza ma di collaborazione, forse è possibile, partendo dalla programmazione europea, dalla programmazione, per esempio, che portiamo avanti sull'Adriatico e sul Mediterraneo.

L'ultima questione riguarda la gestione dell'aeroporto di quest'ultimo periodo, riguarda i problemi legati alla gestione del personale. Qui c'è personale che prende la paga con due mesi di ritardo, esodati che con un accordo aziendale dovevano ricevere incentivi annuali che non sono stati dati, il TFR ancora non è stato corrisposto, fatture pagate senza la loro emissione, fatture emesse da tempo non pagate, pensioni integrative ritirate, fondi speciali del trasporto

aereo, prevaer che non sono stati versati, contributi pensionistici non versati. A questo punto mi vengono anche dei dubbi sulle funzioni del Consiglio d'amministrazione, del Collegio dei Sindaci, che avrebbero dovuto controllare le questioni relative alla gestione del personale e quotidiana.

Comunque sia io penso e chiudo, che si debba andare avanti con una forte gestione per quanto riguarda la programmazione ed il controllo della gestione da parte della Regione, come è stato fatto in quest'ultimo periodo, tenendo conto che, giustamente, come si investono più di 30 milioni di euro di fondi regionali sul trasporto pubblico, oltre ai restanti 105 del fondo nazionale, sia indispensabile mantenere un minimo di impegno e considerazione anche economica verso i 2 milioni di euro, circa, attuali, annuali, che la Regione mette per mantenere l'aeroporto di Ancona Falconara.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Ricci.

Mirco RICCI. Poche considerazioni, voglio innanzitutto ringraziare il Presidente Spacca perché sul tema dell'Aerodora e dell'aeroporto di Falconara qualche preoccupazione l'avevamo avvertita un po' tutti, per la dimensione del debito, per l'indebitamento annuale ed abbiamo cercato di sottolineare la necessità di conoscere, anche in quest'Aula, con dovizia di particolari, così come ha fatto il Presidente Spacca, la situazione.

Sono soddisfatto, come sono soddisfatto, al di là della battuta che ho fatto al Consigliere Binci, l'ho detta in senso bonario, di questo dibattito. Il Vicepresidente Bugaro ed anche altri hanno cercato di indicare, secondo le proprie competenze e per il fatto che siamo Consiglieri regionali, una via di uscita, delle proposte che, in realtà, sono già contenute anche nell'intervento del Presidente Spacca.

Da quello che ho raccolto in questo dibattito, non c'è dubbio che questa Regione, il

Governo complessivo, ogni Consigliere presente in questa sala, siano convinti della necessità di difendere quel vettore aeroportuale, non c'è nessun dubbio, l'impressione che ho è che occorre una svolta, l'hanno chiamata vocazione, nuova missione, un salto di qualità, un salto di fase, una nuova dimensione, una nuova prospettiva di questo aeroporto, rispetto a quello che è stato fino ad oggi.

E' stato segnalato il fatto che siamo in un sito strategico, in una area strategica rispetto a tante questioni, poste anche dal Presidente Spacca, il Medio Adriatico, la proiezione verso l'area frontaliera, una serie di possibilità di sviluppo, il tentativo di lavorare sul cargo, piuttosto che su passeggeri di carattere turistico, sono tante le questioni, è evidente, però, come dicevo, occorre che questo accada, non c'è nessun dubbio, a volte penso che piuttosto che individuare delle linee di confine sarebbe bene operare una sorta d'accordo oltre il confine, con chi sta dall'altra parte.

In questa discussione, più volte, abbiamo cercato di far capire che, piuttosto che creare conflitti fra le fiere, era bene fare accordi con quelle vicine, piuttosto che creare conflitto o attivare una sorta di conflitto di rappresentanza e fosse opportuno costruire rapporti e relazioni, comunque sia questo rapporto sopravvive, accanto a noi invece Rimini, Forlì, come indicato, stanno declinando.

Noi dobbiamo continuare, lo abbiamo anche individuato, qualche giorno fa, in una discussione del mio gruppo ed oggi come contributo al dibattito generale, richiamato dal Consigliere Bucciarelli ed altri, il tema che il sistema porto, aeroporto, interporto andasse tenuto insieme, cercando di capire come sviluppare ognuno di questi settori dentro un progetto più ampio e generale.

Non bisogna essere preoccupati, oddio io lo ero come tanti altri sulle cifre, sulla dimensione della situazione finanziaria dell'aeroporto, perché in realtà l'aeroporto in Italia, tranne pochi, ha questa caratteristica:

dietro un servizio non produce grandi redditi, ma disavanzi.

Il tema è riuscire in qualche modo a creare, e chiudo, perché tanto non serve neanche più, una vera individuazione di una nuova vita, un nuovo sviluppo di questo vettore aeroportuale di Falconara.

La segnalazione dell'area cargo mi pare che la indicava il Presidente Spacca, ma in maniera più precisa il Consigliere Bugaro, può avere solo un limite, mi pare, per il resto va bene, lo ricordava anche il Consigliere Binci, non può essere fine a se stesso, uno sviluppo dell'area cargo deve trascinare con sé tutto il resto perché le Marche non possono solo pensare al mercato interno, dal punto di vista economico e finanziario, hanno bisogno anche di uno sviluppo di carattere turistico e sociale per cui sarebbe corretto investire sul sistema cargo in grado di trascinare con sé anche altre iniziative e complessivamente far crescere questo aeroporto di Falconara.

Noi pensiamo che la relazione del Presidente Spacca, sia utile, importante, indichi anche delle prospettive, bisogna cercare di sostenerlo, evitando di cadere qualche volta su temi che hanno più il taglio di una contrapposizione politica o strumentale per fatti contingenti.

Chiudendo, mi ritengo soddisfatto non solo della relazione del Presidente Spacca, ma anche dell'insieme del dibattito che in quest'Aula si è svolto.

PRESIDENTE. Ha la parola la Consigliera Ciriaci.

Graziella CIRIACI. Mi unisco alle molte osservazioni che sono state fatte da ambo le parti, ma per prima a quella del Consigliere Ricci che dice che, in questo territorio, dobbiamo confrontarci su operazioni strategiche, soprattutto economiche.

Ringrazio tra l'altro il Presidente Spacca perché ha risposto con solerzia alla mia mozione presentata il 21 ottobre, non solo alla mia, ma anche alle sollecitazioni di altri Consiglieri.

I temi che sono stati affrontati sono molti e, dicevo prima, alcuni assolutamente da condividere e da prendere come esempio. Si parlava della gestione che è stata fatta e trattata in modo assolutamente leggero. Credo che le cifre del 2009, 2010, 2011, i piccoli più e meno assolutamente da paura che poi ci troviamo nel 2012, ci devono fare riflettere, soprattutto non dobbiamo pensare che tutto sia da buttare via e che questo aeroporto debba essere gestito in forma assistenziale. Tutt'altro.

Voglio ringraziare chi, come dirigente della Regione Marche, ha svolto un'operazione quasi transitoria e di passaggio nei momenti di *vacatio*.

Voglio sollecitare alcune osservazioni determinanti per uno sviluppo serio, ad esempio un indirizzo quasi privato di quella che è la gestione di una struttura che non può essere considerata una struttura sociale, è una struttura economica, una struttura che deve fare i conti, come abbiamo fatto e segnalato tutti.

Sono d'accordo con il Consigliere Binci quando dice non facciamo entrare dentro più di tanto i privati perché facendoli entrare rischiamo di alleggerire, diminuire o sminuire il servizio sociale, sono d'accordo, ma l'idea di dare una svolta economica, seria a una struttura può permettere anche di dare assistenza a quello che è il pubblico, a quello che è il sociale, perché noi non riusciremo a mantenere in piedi a lungo una struttura soltanto sul sociale.

Stavo leggendo l'articolo che ha fatto stamattina il Presidente Spacca nel quale per quanto riguarda un partner tecnico per rilanciare l'aeroporto sottolinea l'urgenza di trovare gente capace di dirigere e gestire un aeroporto in modo aziendale, quasi, in modo costruttivo, perché fare il cargo, per dare la possibilità di fare economia, un aeroporto deve essere qualcosa di strategico e, guardando agli anni che dovranno venire, non una sorta di assistenzialismo.

Parliamo anche della Macroregione e di quanto può essere importante, non dimen-

tichiamo, la posizione geografica dell'aeroporto e del porto. Magari dimentichiamo che abbiamo fatto tutta la progettazione del Por, che sta scadendo, guardando al sociale, guardando al lavoro, forse sarebbe il caso, così come hanno fatto le altre Regioni di progettare il prossimo Por, ci sono anche delle osservazioni interessanti sugli assi, guardando ad una strategia di investimento di risorse e fondi perché all'interno del Por potremmo ristrutturare e dare a questa aeroporto, come dicevo prima, una funzione, un ruolo strategico, anche economico.

Un'altra osservazione che volevo fare riguarda - altre osservazioni, con orgoglio, le ho cancellate perché sono state sollecitate precedentemente da colleghi - il successo dell'attività che può portare alla realtà regionale una visibilità internazionale importante, è un po' come una casa che non ha la porta, quindi, l'aeroporto è la porta di accesso al nostro territorio

Dal punto di vista geografico noi siamo protetti dal nostro Appennino, arrivare a Perugia diventa un attraversamento, allora l'aeroporto e il porto ci permettono di connetterci con il mondo intero con facilità ed in breve tempo.

Concludo dicendo che ho apprezzato moltissimo l'intervento del Consigliere Bucciarelli che sottolineava come questo Consiglio rappresenta, ovviamente anche l'intervento del collega Consigliere Trenta, la strategia territoriale e soprattutto la strategia politica territoriale, perché siamo delegati e votati dai cittadini, rappresentiamo loro quotidianamente, sia quando siamo qua che quando andiamo a casa ed oggi più che mai, facciamo in modo che queste strategie possano essere condivise continuamente e facciamo che la questione dell'aeroporto, e non solo l'aeroporto, possa venire in Consiglio, prima e non dopo di avere tutti questi meno.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Zinni.

Giovanni ZINNI. Questo dibattito mi fa riflettere molto, perché, come giustamente diceva il capogruppo del PD, Consigliere Ricci, nessuno di noi è un manager. Mi sembra assolutamente vero, però mi sembra anche che questa sia l'Assemblea legislativa delle Marche e, senza avere la presunzione di avere la verità in tasca, qualche indirizzo politico lo debba dare, se non altro, per avere, in un secondo tempo, riscontro, risposte tecniche, chiare, se questi indirizzi siano impraticabili oppure possono avere un percorso.

Mi sembra che tutti siano molto impegnati a ringraziare il Presidente Spacca, non so bene di che cosa, io mi limito a dire grazie di esistere, così se non altro per una forma di stima e rispetto della persona, però mi sembra che ci siano dei problemini non indifferenti dal punto di vista politico e qui qualcuno deve dare delle risposte.

C'è un problema finanziario vero, pesante, oggettivo, non è un caso che il Presidente Spacca, un uomo che proviene dal mondo anche tecnico delle imprese, abbia come punto di riferimento quello di individuare un personaggio che sia esperto di questo aspetto. Evidentemente l'aspetto finanziario è grave, forse non definitivo, ma grave e io credo che, se da questo punto di vista, e qui faccio una provocazione politica, la si consideri solo una provocazione, la Regione dovesse percepire che sono impraticabili un'ulteriore indebitamento e la sostenibilità dall'aeroporto, forse è meglio iniziare a dirlo pubblicamente anche se questo può fare un grave danno dal punto di vista economico, perché noi viviamo, e non dimentichiamocelo, una fase in cui anche la capacità di resistenza dell'Italia nell'euro è messa in discussione da parametri finanziari.

Fissiamo l'indirizzo della trasparenza, trasparenza nei confronti del territorio, della comunità, dei cittadini, perché c'è un problema di credibilità dell'istituzione. Io non mi voglio minimamente addentrare sull'aspetto del Direttore e dell'indagine, però, parliamoci chiaramente, nessuno si sogni, come credi-

bilità complessiva dell'ente, dell'istituzione, di dire che quella era una situazione a parte e che il Consiglio regionale, la Giunta, o il Governatore non abbiano, tra virgolette, delle responsabilità. E' antipatico addentrarsi nelle vicende personali altrui, però per essere chiari - comprare un Audi è un problema o non è un problema - è evidente che nessuno qui può far finta di non aver saputo nulla e anche se non ha saputo non può far finta che questo non abbia una ricaduta di immagine politica sui cittadini, e questo va al di là di maggioranza e opposizione. E' il caso, in futuro, di stare molto attenti e non dare la sensazione che queste strutture viaggino così e noi siamo, come posso dire, un organo retorico della politica che sta qua a scimmiettare il grazie di esistere al Presidente.

Un altro problema è la mancanza di un ruolo strategico oltre la Regione Marche, anche qui non voglio fare, ripeto, un intervento da gufo, però mi sembra un po' poco costruire un'intera strategia politica e mediatica esclusivamente sulla Macroregione Adriatico Ionica, tutti ne parlano e sta diventando, per la Regione Marche, una sorta di salvacredito, attenzione primo bisogno che venga fatta, secondo bisogna che qualcuno ci dica con quali regole, terzo ci devono dire quanti soldi e dove devono andare, perché voi sapete che i finanziamenti dell'Unione europea non sono mai così generici, sono sempre vincolati in ogni regola, quindi, da questo punto di vista dobbiamo guardare oltre.

C'è poi un problema politico nazionale, lo dico francamente - forse è un po' ridicolo da parte di un Consigliere regionale che prende la sola indennità - le Regioni hanno troppo potere, parliamoci chiaramente, questo meccanismo della riforma del Titolo V ha determinato un aumento dell'aspettativa politica nei confronti della Regione ed ha fatto sì che in tutta Italia, in ogni regione, ci fosse almeno un aeroporto. Tutti devono avere l'aeroporto.

La verità è che in Italia ci sono troppi aeroporti, questo è un problema oggettivo

determinato dal mercato, dal mercato dei passeggeri, ma anche da quello delle merci, con mille situazioni, tra le altre cose, fluttuanti perché è evidente che l'aumento e la diminuzione del fenomeno può essere legato, che ne so, all'*italian sounding*, in cui uno non fa il 100% made in Italy ma usa pezzi presi altrove, o all'aumento del traffico in entrata, ma se non aumenta la qualità del made in Italy delle imprese è evidente che non c'è un aumento delle esportazioni, quindi, in qualche misura, anche queste cose incidono.

Concludo con le ricette perché mi sembra doveroso per onorare questo dibattito, visto che non c'è votazione di documenti, fare un lascito verbale, Presidente Spacca, glielo lascio, poi vedremo che uso ne farà.

Le ricette: condivido il discorso dell'espansione del settore cargo merci, è il settore che attualmente ha più potenzialità, credo che su questo si debba avere una certa velocità di intervento, perché oggi ha questa potenzialità, ma non è detto che fra cinque anni ce l'abbia, visto come è fluttuante il mondo dalla globalizzazione. Questo è un settore dove investire subito.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri credo che anche qui si debba essere un po' onesti intellettualmente, quando il Governatore Spacca dice che la seconda direttrice di investimento è il turismo, dobbiamo essere molto sinceri, il turismo nelle Marche è ancora un fenomeno molto improvvisato, determinato in realtà dalla capacità individuale d'impresa di reggere il gioco. Noi abbiamo degli ottimi imprenditori turistici, però non c'è una grande politica strategica. Faccio un esempio per riuscire a rendere strategico l'aeroporto di Ancona in merito al traffico passeggeri sul versante turistico: noi dovremmo costruire una pianificazione di aeroporto mirata a determinati obiettivi e a determinate mete turistiche, sia in entrata che uscita, sia di tappe intermedie che di viaggi più lunghi, metterci realmente in rete turistica. Per essere chiari, il tedesco che vuole andare in Croazia ma non vuole arrivare ad

Ancona in macchina può prendere l'aereo e quando arriva deve trovare qualcosa di ben preciso da visitare, magari due giorni, per poi partire ed andare in Croazia, altrimenti non funziona, l'improvvisazione non funziona. Offrire un servizio di trasporto che non ha alle spalle una rete intrecciata agli obiettivi non è più sufficiente, è un costo, è solo un costo, si paga e non c'è l'utenza.

Oggi assistiamo, lo avete detto tutti, al fallimento di Forlì e alle condizioni drammatiche di Rimini, con tutto rispetto, è sempre drammatico vedere la chiusura di infrastrutture, perdite di posti di lavoro, questa forse può essere una fortuna per le Marche, l'aeroporto può diventare meta di chi vuole andare in vacanza in Romagna, non si può essere egoisti e guardare l'obiettivo piccolo, interessa solo se il turista viene e si ferma nelle Marche, perché le Marche possono diventare oggettivamente una tappa intermedia di una rete più ampia e questo, nel tempo, non è detto che non possa creare, anche con delle permanenze di poco tempo, un indotto. Se uno fa un viaggio di 10 giorni e deve andare dall'altra parte, può fermarsi anche solo due giorni e fare scalo ad Ancona, gli si offre un pacchetto e questo vuol dire crescere nel turismo, non perdere qualcosa. Quindi, sul turismo o ci mettiamo in testa di fare un grande salto di livello, istituzioni, operatori, associazioni di categoria, e cercare di sconfinare le Marche in progetti di rete, altrimenti dubito che ci saranno soluzioni.

In definitiva nel breve periodo puntare subito alle merci, nel medio lungo periodo recuperare una logica di traffico passeggeri, prima ho affermato che il numero degli aeroporti sono troppi in Italia e non vorrei che con questa crisi che va avanti, con il rischio default, un giorno, giustamente dico io, lo Stato centralizzi alcuni poteri, faccia un bel piano aeroporti e ci ordini di chiuderlo. Quello si sarebbe da fessi, sarebbe un po' di arroganza centrale e la solita incapacità politica marchigiana di prevenire, facendoci trovare impreparati su questo versante.

Puntare, quindi, sulle cose che si possono fare, sempre in una logica di trasparenza, non è giusto nei confronti dei cittadini far diventare un bubbone finanziario il fatto di avere un aeroporto, il fatto che uno debba giustificare politicamente di aver messo anni a fare aeroporti, interporti, eccetera. Questa triade va avanti se ha un senso, se non ce l'ha o qualcuno la toglie, come il discorso del porto o l'interporto che potrebbe rimanere invisibile e non decollare mai, o l'aeroporto ahimè potrebbe fallire, bisogna che di questo ne siamo tutti consapevoli e responsabili.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marangoni.

Enzo MARANGONI. Presidente Spacca anch'io non posso andare oltre il grazie di esistere, per il resto non ho elementi particolari di apprezzamento del suo discorso.

Ho presentato parecchie interrogazioni sul tema aeroporti in questi mesi e anche richieste di atti e documenti e naturalmente non ho visto niente, secondo la classica impostazione di questo Consiglio, non ho avuto risposta.

Per quanto riguarda l'exkursus, diciamo, storico economico che ha fatto sulla gestione dell'aeroporto, mi consenta di dire che è una difesa dell'indifendibile. La realtà è quella sotto gli occhi di tutti, c'è un totale fallimento della gestione economico commerciale di Aerdorica ed in generale dell'aeroporto.

Questa è la verità!

Sono rimasto veramente stupito quando le si sono illuminati gli occhi dicendo che il principale asset è la concessione dell'Enac per 35 anni, ma che asset è? Che esempio è questo? E come se noi dicessimo che il principale asset di un'azienda è l'edificazione, l'autorizzazione di concessione edilizia dei muri, ma quella è la premessa per poter lavorare, il principale asset di un'azienda sono i clienti che ha, questa è l'unica vera ricchezza, è una premessa la concessione Enac, non è un asset, ma che asset è?

Nel suo discorso, Presidente, è mancata una vera assunzione di responsabilità della Regione, è mancata una vera assunzione di responsabilità della Regione sul fallimento della politica commerciale dell'aeroporto.

Questa è la verità! Tra l'altro i dati sul traffico risibile che ha dato dei passeggeri non mi hanno convinto per niente.

L'unica cosa che ha fatto, Presidente Spacca, glielo dico nel modo corretto, è cercare un capro espiatorio. Questo lei ha fatto, lei ha cercato un capro espiatorio e da parecchi giorni sulla stampa che lo fa e l'ha ripetuto oggi, questo non va bene, tra l'altro con un atteggiamento giustizialista, mi passi il termine, perché subito lo avete sospeso e siete lì che non vedete l'ora della prima udienza per vedere che succede.

Mi sembra un atteggiamento di comodo, onestamente, che lei sta sfruttando abilmente per scaricare quelle che sono le responsabilità politiche della Regione che ha l'80% delle quote sociali, le sta scaricando su un singolo da impalare, da inchiodare, anzi lo avete già impalato, lo avete già inchiodato.

Tra l'altro su questa operazione di ricerca di capro espiatorio che ha lanciato sulla stampa già da qualche settimana e ha confermato oggi nel suo discorso è stato aiutato in questo, inconsapevolmente, da chi ha fatto i conti della serva, è andato a cercare nell'immondizia gli scontrini, cose di questo tipo. Evidentemente ridotti, come sono, allo 0,69% nelle ultime elezioni politiche, cercano qualche cosa, qualche espediente del genere per tirarsi un po' su con i voti, ma lei ha abilmente sfruttato questa cosa, e lì che la rimprovero, la sta sfruttando per la ricerca di un capro espiatorio, identificando le responsabilità solo su un singolo.

Tra l'altro chi doveva controllarlo questo singolo? Chi aveva la responsabilità? Lei dice: ma l'Assessore gli ha mandato la lettera, e allora? Che vuol dire, la responsabilità di controllo chi ce l'aveva?

Tra l'altro le ricordo Presidente Spacca, visto che lei ha fatto l'exkursus storico, che

il Direttore in questione, che non sto difendendo per carità, il mio atteggiamento non è certo giustizialista, che lei in qualche modo ha impalato nella stampa prima e oggi in Consiglio, è stato selezionato da un suo caro amico, dal Presidente di una primaria società di consulenza che è anche socio di tante altre società che fa affari da anni con la Regione e non da ultimo parlo del biogas, quindi, pensi un po' anche alla storia visto che ha fatto l'exkursus storico.

In sintesi mi aspettavo un discorso molto più onesto, mi passi il termine, più maturo e più responsabile, un'assunzione di responsabilità politica, ovviamente, e della Regione visto che la quota è largamente maggioritaria, di controllo quasi totale, l'80%, quindi, no a questo scarica barile, no al capro espiatorio, sono profondamente deluso da quanto ha detto.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marconi.

Luca MARCONI. Ho chiesto di intervenire quando i colleghi che avevano parlato, circa otto, erano tutti della provincia di Ancona, fatta eccezione del Consigliere Marinelli, poi piano, piano, il quadro si è riequilibrato e la nebbia d'un aeroporto tutto anconetano è diventata più regionale.

Vorrei trattare proprio questo argomento che credo sia anche il cuore della comunicazione del Presidente Spacca e cioè la scommessa, da più di trent'anni, di fare di questo aeroporto, un aeroporto che sia veramente della regione e sia sentito come tale da tutti i marchigiani.

Per questo non possiamo evocare immagini fantasiose o retoriche, sognare o invocare il fatto che siamo una grande regione che ha grandi potenzialità e poi scoprire che queste potenzialità non servono all'aeroporto perché Falconara non ha dietro un bacino di utenti concentrati in un'area geografica molto ristretta, come può essere quella di una grande città, non c'è bisogno che faccia esempi, non ce li ha!

Il sistema dei collegamenti sia verso ovest che verso nord è decisamente più agevole per raggiungere l'aeroporto, è decisamente piacevole ed economicamente più conveniente sia con il treno che con l'automobile o il pullman. Dalla mia città, Recanati, parte un pullman che collega direttamente con l'aeroporto di Fiumicino e lo raggiunge più o meno con lo stesso tempo che impiegheremo con l'aereo, perché devo partire da casa con l'automobile, parcheggiare, il parcheggio costa, arrivare in aeroporto almeno mezz'ora prima, anche un'ora se ho un volo internazionale. Una serie di complicazioni che oggettivamente, al di là di tutte le buone volontà espresse, di tutte le analisi fatte, rende difficile sostenere, come è stato difficile nella realtà in questi trent'anni, un aeroporto.

Questo lo dico anche al di là della gestione. Io non vorrei avventurarmi su questo, anche perché su alcune cose, diciamo, in maniera sottile, ha già lasciando intendere il Presidente Spacca, non è facile poi capirle tutte, alcune forse sono state macroscopiche non solo della recente gestione, forse l'unico periodo in cui l'aeroporto ha avuto un attivo, Presidente, è stato quello della guerra in Serbia, purtroppo, perché in quel periodo abbiamo avuto delle rimesse alte per i rifornimenti che facevamo in volo e su quell'esperienza abbiamo costruito un aeroporto gigantesco, che solo di riscaldamento e di aria condizionata costa circa mezzo milione all'anno, e non ha tutta questa necessità di spazi, perché oggettivamente non ce li ha.

Certamente ci sono stati errori di gestione e certamente questo può essere oggetto e deve essere oggetto da parte della Regione, che è proprietaria, di tutte le indicazioni, anche di azioni di censura, di correzione, di modifica, di quello che è stato fatto fino ad oggi, ma io insisto, non possiamo non tener conto del fatto che quest'aeroporto ancora non è sentito come aeroporto regionale.

Il Presidente Giancarli, il Presidente della mia Commissione, ha detto e ricordato,

molto opportunamente, gli sforzi fatti anche da lui come Presidente della Provincia di Ancona, perché tutte le Province, i Comuni più importanti, le Camere di commercio venissero coinvolte, e credo che anche questo sia stato un altro argomento della relazione introduttiva, sicuramente questa è una strada da percorrere realisticamente sapendo quanto ci costerà, 2 milioni, 3 milioni, 4 milioni, 5 milioni? Diciamocelo perché poi non possiamo dire vogliamo un aeroporto sapendo che questo non è commercialmente utile, economicamente non regge, ma lo vogliamo perché vogliamo questo lusso, questa necessità, chiamatela come volete, ma la vogliamo. Io sono per volerlo e sono però per dire in maniera molto chiara che se questo ha un costo, poi non può essere ogni volta addebitato all'ente Regione, a chi gestisce, c'è un costo e basta.

Diventiamo adulti in questo senso e lo paghiamo da San Benedetto fino a Pesaro, fino a Gabicce, senza eccezioni, sperando anche, e chiudo, di poter realizzare qualche piccola sinergia con i due aeroporti, veramente ridicoli, che esistono sulla fascia adriatica, quello di Pescara e Rimini-Forlì, che hanno un movimento tutto turistico, molto limitato, e cercare di avere sul piano nazionale quello che è logico ci sia.

Evidentemente l'Italia non può più permettersi un numero esagerato di aeroporti, io penso che solo cinque, sei, sette anni fa si parlava di due aeroporti in Basilicata, del terzo aeroporto pugliese, lo volevano oltre che a Brindisi e a Bari, a Taranto, a Foggia, anche a Lecce, che ne so, anche a Isernia a Campobasso.

Questo è un Paese che reclama tutto, abbiamo creato le Province per cancellarle dopo pochi anni, allora diciamo in maniera chiara che sul medio adriatico è ragionevole che ci sia un solo aeroporto, che sia l'aeroporto di Falconara e che, come per il territorio marchigiano, così come su questa fascia adriatica, si creino le opportune strutture ed i collegamenti necessari. Pescara deve e può arrivare benissimo su Falconara, inve-

ce che insistere nel mantenere una cosa che non serve più a niente, a nessuno, è chiaro che qualche treno in più dovrà esserci, qualche possibilità in più in questo senso deve essere attivata.

Ringrazio quanti sono intervenuti anche se il dibattito è stato molto lungo, ma credo che abbia messo in risalto la necessità di parlarci chiaro su questo, come su altri documenti, perché purtroppo questo non è l'unico argomento sul quale dobbiamo come dire registrare un arretramento, non dico un fallimento, ma un arretramento delle nostre posizioni.

Chiedo e suggerisco che nasca anche un atteggiamento culturale diverso, non possiamo sempre piangerci addosso, fare l'analisi e poi non riuscire a concludere niente, la mia conclusione pratica, in questo caso è: tutte le raccomandazioni che vogliamo, però già dal bilancio del 2014, vedremo quanto quest'Aula è disposta a mettere nei conti del bilancio regionale per le necessità finanziarie affinché l'aeroporto di Falconara resti.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Massi.

Francesco MASSI. I colleghi sono stati veramente completi e puntuali nell'analisi, nella critica, anche nella proposta, non aggiungo altro su questo argomento, voglio dire solo due cose al Presidente Spacca.

L'emblema, il simbolo della situazione, lo dico senza pretesa, perché non ho la pretesa di dire, come al solito, voi siete i peggiori, noi siamo i migliori, assolutamente, o noi riusciremo a fare meglio, non ho la pretesa di dirlo, né la presunzione, è che, per quanto riguarda l'aeroporto, mi risulta, per esempio, che l'opposizione non ha un revisore da quindici anni. E' chiaro che tutto questo discorso ricade completamente nel monopolio politico della maggioranza che ha gestito la Regione in questi lustri. Ripeto, non mi scandalizzo di questo dato, voglio solo dire che per quanto riguarda il futuro, per esem-

pio, se chiederemo di partecipare, non chiedo il posto di revisore o il posto in Consiglio di amministrazione, è per le strategie e per le energie migliori da individuare. Questo sì.

Dico una cosa perché capita a tutti di avere contatti a Mosca, molti tour operator, poi posso anche dire qual è il contatto perché riguarda agenzie, imprenditori che sono qui nelle Marche ed a Mosca sono di casa, i moscoviti si sono fra loro, in qualche modo, consultati sul perché il gestore dell'attuale volo Mosca Falconara sia una certa società che mette in campo e in volo i Tupolev. Credo che gli ultimi, quelli che volano adesso tra Falconara e Mosca, li abbia inaugurati Breznev prima di abdicare, adesso non mi ricordo se per morte o per sfiducia, no lo so. Mi risulta che siano i Tupolev, non lo so, io non sono un esperto, e mi dicono che a Mosca si chiedono come mai le Marche li abbia presi. Ci sono soluzioni migliori tecnologicamente, più avanzate e più sicure, la perplessità aumenta quando sanno che la percentuale di riempimento di questo volo è pari, mi pare, al 30-35% in media e noi ci dobbiamo mettere sopra dei soldi.

Non pretendo di fare i congressi su questa vicenda, assolutamente, però ci si può consultare tra i gruppi per vedere se, anche a livello di risorsa umana - non solo strategica, come tutti i Consiglieri che sono intervenuti hanno evidenziato, e li ringrazio, di qualunque colore, di qualunque gruppo - qualcuno che non chiede niente si possa ascoltare. Chiedo alla maggioranza se su questo campo, che è ora uno dei punti focali e di di attrito nelle vicende che stiamo affrontando, è possibile aprire una consultazione.

Chi ha le soluzioni migliori le metta sul tavolo.

Sulla scelta del management, Presidente, credo che sia difficile, non solo per l'Aerdorica, lo sa, è difficile per la sanità, è difficile per innumerevoli campi, però bisogna concentrarsi lì perché anche per esperienza mia personale e professionale dico che la scelta del management è decisiva prima di qualunque riforma.

Quando parliamo di cose che non funzionano tra Comuni, Regione e Province, vi dico che dove ci sono i manager e il personale che sanno far funzionare le cose le riforme le fanno ed i risparmi li realizzano. Dobbiamo ritornare, secondo me, ad una scelta seria del management, al di fuori dei colori e delle simpatie.

PRESIDENTE. Ha la parola il Presidente Spacca.

Gian Mario SPACCA. Ringrazio il Consiglio regionale ed i Consiglieri che sono intervenuti perché effettivamente hanno dato conforto e integrato quello che sarà l'indirizzo che affideremo al prossimo Consiglio d'amministrazione nell'assemblea dell'8 novembre.

Mi pare ci siano alcuni elementi molto chiari, molto scanditi che sono emersi dal dibattito, anche con grande convergenza sia da parte del Governo regionale che da parte del Popolo della Libertà, sia dal centro sinistra che dal centro destra.

Mi pare che il primo elemento che dobbiamo assumere ed affidare al nuovo Consiglio d'amministrazione condiviso sia quello di costruire una strategia orientata al consolidamento prevalentemente finanziario e non ci possiamo, come avvenne nel 2004, affidare ad un obiettivo che punti al *break even* secondo le attuali strutture fisiche dell'aeroporto che presuppone un milione di passeggeri. Dobbiamo più correttamente pensare ad avere quei cinquecentomila passeggeri che possono essere organizzati su una parte delle strutture aeroportuali e quindi raggiungere il *break even* secondo una modalità più appropriata e contemporaneamente utilizzare le altre strutture fisiche per altre finalità.

Una strategia di consolidamento finanziario affidata a un Presidente che sia in grado di avere soprattutto rapporti con le banche, per alleggerire il peso dell'indebitamento che si è accumulato nel corso del tempo a partire dal 2000, dicevamo che già nel 2005 era

arrivato a 22 milioni e mezzo di euro e poi è arrivato a 32 milioni con l'ottenimento della concessione trentacinquennale che, mi permetto di insistere, è un asset, perché la metafora utilizzata dal Consigliere Marangoni testimonia il valore dell'asset, se tu hai un terreno con la concessione edilizia possiedi un valore, se hai un terreno a destinazione agricola ne possiedi un altro, e quindi, quello è un asset che ha un valore economico patrimoniale consistente e non a caso, in questo momento, in funzione proprio della concessione, in funzione della disponibilità fisica di strutture che sono modernissime, anche esteticamente ben fatte, e soprattutto di quello che voi avete riconosciuto del posizionamento strategico logistico dell'aeroporto con una possibilità di connessione con altre infrastrutture come il porto e l'interporto, esiste un forte interesse da parte di operatori sia nazionali che internazionali a vedere l'evoluzione di questa vicenda della società Aerdorica.

I contatti si prendono, non sempre possono andare bene, Air Niki ha trattato con noi per due anni, ma il suo obiettivo era quello di creare un network europeo, quindi voleva non soltanto l'aeroporto delle Marche ma voleva quello di Genova, voleva quello di Milano, voleva quello di Lisbona, di fatto non è riuscito ad ottenere niente di tutto questo e, quindi, ad un certo punto la sua strategia di realizzazione di un network europeo è venuta meno per cui non c'era più l'interesse per Falconara, nel frattempo proprio Niki airline ci ha consentito attraverso la new diligence che lui ha fatto sull'aeroporto delle Marche di avere, e lo dico con grande sincerità, la valutazione sulle partite finanziarie dell'aeroporto che, attraverso le nostre modeste conoscenze, non eravamo riusciti ad avere in precedenza. Da questo punto di vista la new diligence che abbiamo fatto nel contatto sia con altre società sia con Air Niki c'è stata utile.

Del resto, speriamo vada, nonostante la difficoltà delle vicende che questi giorni ci riguardano, c'è la partecipazione di una so-

cietà argentina che sottoscriverà insieme alla Regione un aumento di capitale sociale che è previsto per tremilioni di euro, duemilioni la Regione, un milione di euro una società argentina che, in qualche modo, costituisce un punto di riferimento per vedere quale sarà l'evoluzione della vicenda nel prossimo futuro.

Il fatto che ci sia un socio argentino che investe sull'aeroporto delle Marche è l'indicazione che non ci troviamo in una situazione così disastrosa, come qualcuno vorrebbe far credere, una situazione molto difficile, difficilissima se volete, ma che ha delle prospettive. Prospettive, ripeto, che sono testimoniate anche dall'interesse di molte società, che operano nel settore, di entrare in partnership con la società Aerdorica a seconda dell'evoluzione della nostra vicenda e delle strategie che noi perseguiremo.

Di fatto la nostra strategia sarà quella del consolidamento finanziario, poi se troveremo, strada facendo, altri partner che aggiungeranno le loro risorse, parteciperanno alla società, quindi alla compagine societaria di Aerdorica, saliremo in ambizione e svilupperemo possibili forme anche di espansione in relazione al contributo finanziario che da parte loro sarà offerto, ma di fatto questa è la situazione ad oggi, una situazione difficile ma non disastrosa.

Gli altri elementi che sono emersi dal dibattito mi pare siano molto chiari, integrazione logistica sulle merci, volevo dire al Consigliere Bugaro che in effetti il valore delle merci è molto superiore a quello delle spedizioni, l'abbassamento della posizione del nostro aeroporto, in questa specifica classifica, deriva proprio dal fatto che il contributo delle spedizioni è molto inferiore a quello che viene dalle merci, quindi, dobbiamo puntare sulle merci come giustamente è stato detto, e puntare sulle merci significa realizzare questa integrazione. Fino ad oggi non è stato fatto nonostante gli sforzi, nonostante questo fosse un indirizzo di governo, ma non sempre, anche se a qualcuno può sembrare che sia un paradosso, le società

partecipate dalla Regione seguono gli indirizzi che il Governo regionale, che il Consiglio regionale dà.

Faccio un altro esempio, qui ci siamo scandalizzati per la retribuzione del Direttore generale, ma il Direttore generale percepisce una cifra di poco inferiore a quella che percepisce il Direttore di un Ersu, quindi le nostre valutazioni anche come Consiglio regionale dobbiamo metterle in relazione ai diversi aspetti che caratterizzano la vita della nostra Regione. Del resto su Morriale mi pare che siamo stati molto chiari, vorrei dire a sua difesa che lui non è stato selezionato in forma soggettiva o per valutazioni di tipo politico, proprio perché in quel momento c'era una governance plurale, dove c'erano privati, Regione, altri soggetti e altri enti di diritto pubblico, come sono le Camere di commercio, il Direttore è stato selezionato, non da un amico di qualcuno, ma da una società di consulenza, con una specializzazione proprio rispetto a questa tipologia di figura, che tra l'altro ha guidato gli aeroporti di Torino e di Firenze, di Firenze e di Torino anzi in ordine, con risultati che non sono da disprezzare, quindi, dobbiamo dire le cose come stanno, con grande correttezza.

Gli indirizzi che daremo al Consiglio d'amministrazione saranno questi: strategia di consolidamento finanziario, integrazione fra le infrastrutture strategiche di logistica della nostra regione, riprendendo il concetto di piattaforma logistica e, quindi, chiederemo esplicitamente al Presidente di dialogare con gli altri due Presidenti, cosa che non è stata fatta, lo riconosciamo. Quante volte l'Assessore Viventi ha convocato riunioni per far dialogare tra loro i Presidenti delle tre infrastrutture di cui stiamo parlando, senza riuscire ad ottenere i risultati, adesso lo diremo in maniera ancora più forte e più chiara.

L'altro elemento su cui mi permetto di insistere è proprio quello che deriva dal flusso passeggeri in entrata, *incoming*, che deve essere fatto da turisti internazionali e che devono appoggiarsi sull'aeroporto delle Marche. Questo sta dando dei buoni risulta-

ti, ve l'ho detto prima quali sono stati i flussi turistici del 2013, confermano un trend positivo che sottintende una strategia precisa, non impressionistica, tutt'altro, una strategia che ci porta a confronto con i migliori tour operator internazionali sia russi, sia cinesi. Dopo di che i vettori, i voli, le cose dipendono anche dalle risorse che noi siamo in grado di mettere sul tappeto e devo dire che le risorse che abbiamo messo sul tappeto fino ad oggi non sono state, lo ripeto, pari a quelle che altri operatori hanno messo a loro volta, se il volo da Mosca che avevamo su Ancona ad un certo punto è andato a Rimini, è perché Rimini ha pagato, ha creato condizioni migliori rispetto a quelle che noi potevamo offrire in quel momento, quindi, dipende anche da quello che vogliamo fare e quello che vogliamo fare è lavorare con i tour operator per il flusso dei turisti in entrata verso l'aeroporto.

Questi sono i due segmenti su cui puntiamo: turismo e merci, in modo molto chiaro, molto netto, cercando una forma di specializzazione del nostro aeroporto, dopo di che la possibilità di collegarci in network con altri aeroporti dipenderà da chi si farà avanti. Ci sono operatori, soci, fondi di carattere nazionale che già operano con altri aeroporti italiani che ci hanno chiesto di dialogare rispetto alla possibilità di inserire l'aeroporto delle Marche in un network italiano.

E' chiaro che questo comporta alcuni vantaggi, ma anche grosse penalizzazioni, dipenderà dal quadro complessivo che riusciremo a costruire, credo che il dibattito non finisca qui.

Credevo che ci sarà la necessità, una volta che si ricomporrà il Consiglio d'amministrazione e verrà definito un piano industriale, che segue quelle linee che ho detto che, ripeto, sono sostanzialmente tre: consolidamento finanziario, merci e turismo, di rivederci per valutare con un confronto il piano industriale che ci sarà sottoposto, sperando che l'8 novembre da parte di coloro che stiamo contattando in questo momento, per attribuire delle responsabilità, che sono

esattamente come voi le avete definite di carattere finanziario, di carattere produttivo quindi, competenze di settore, di carattere commerciale, ci sia la disponibilità, in una fase ulteriormente resa difficile dalle notizie di questi giorni, ad accettare questo rapporto di collaborazione.

**Presidenza del Presidente
Vittoriano Solazzi**

PRESIDENTE. Proseguiamo con l'ordine del giorno.

Mozione n. 549

ad iniziativa dei Consiglieri Natali, Romagnoli, Silvetti, Acquaroli

“Incompatibilità incarico Direttore generale Asur”

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la mozione n. 549 dei Consiglieri Natali, Romagnoli, Silvetti, Acquaroli. Ha la parola il Consigliere Natali.

Giulio NATALI. Vorrei soltanto far presente che manca il Presidente Comi ed io vorrei che fosse presente il Presidente della V Commissione, se fosse possibile. Lo domando all'Assemblea. L'altra volta si poteva fare tranquillamente, non c'era alcun problema, non so se intanto è stato partorito qualcosa, l'altra volta c'eravamo tutti e si poteva fare, questa volta non c'è il Presidente della V Commissione, dovrebbe essere espressione di maggioranza, forse sbaglio o interpretato male, ritengo per correttezza di trattare la mozione al primo punto della prossima seduta alla presenza del Presidente della V Commissione.

(Interrompe l'Assessore Giannini)

Giulio NATALI. L'Assessore c'era anche martedì scorso, Assessore Giannini. Mi sembra che l'Assessore ci fosse anche martedì scorso.

Io sto facendo presente questo, mi affido a voi per sapere se per voi il Presidente della V Commissione non conta niente, me lo dite, non ce ne frega niente ed andiamo avanti.

(...) Io l'ho saputo in quella sede

PRESIDENTE. Non c'è problema, la rimandiamo alla prossima settimana.

Giulio NATALI. Al primo punto?

PRESIDENTE. La mettiamo prima della proposta di legge 354, adesso il punto non lo so quale sarà, mi è stato chiesto in sede ... io la invito a partecipare alla Conferenza dei Capigruppo perché queste questioni le risolviamo lì, non mi è stato chiesto di rinviare questa ...

Giulio NATALI. Sono venuto e in quella sede ho appreso dell'assenza del Presidente Comi ...

PRESIDENTE. No, in quella sede mi è stato chiesto che fosse rinviata, alla prossima settimana, la proposta di legge 354, siccome sappiamo che le due cose possono andare di pari passo, la mettiamo una insieme all'altra, poi se è il primo, il secondo o il terzo punto adesso non ...

Giulio NATALI. Ok, grazie Presidente.

PRESIDENTE. Va bene per quanto riguarda il punto 3.

Ha la parola il Consigliere Trenta.

Umberto TRENTA. Io voglio discutere l'argomento adesso, così come lei lo ha proposto e annunciato. Voglio discuterlo adesso, allora metta ai voti ... votate quello che vi pare, ma votiamo.

PRESIDENTE. Ma no, ha fatto una richiesta il Consigliere Natali e mi pare che sia stata accolta, ... non è d'accordo? Allora faccio la proposta di rinviare la mozione n.

549 al prossimo Consiglio regionale. Dichiaro aperta la votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Proposta di legge n. 354

ad iniziativa della Giunta regionale
“Disciplina del controllo sugli atti degli enti del Servizio sanitario regionale. Modifica alla legge regionale 17 luglio 1996, n. 26 ‘Riordino del Servizio sanitario regionale’”

Proposta di legge n. 359

ad iniziativa del Consigliere Comi
“Modifiche alla legge regionale 17 luglio 1996, n. 26: ‘Riordino del servizio sanitario regionale’ e disposizioni in materia di verifica di compatibilità delle strutture sanitarie e socio sanitarie”.

(abbinata)

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le proposte di legge n. 354 ad iniziativa della Giunta regionale e n. 359 ad iniziativa del Consigliere Comi (abbinata), l'esame viene rinviato per l'assenza del relatore.

Proposta di legge n. 361

ad iniziativa della Giunta regionale
"Approvazione dell'intesa tra la Regione Umbria e la Regione Marche concernente il riordino dell'Istituto zooprofilattico sperimentale dell'Umbria e delle Marche”.

(Rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di legge n. 361 ad iniziativa della Giunta regionale, l'esame viene rinviato perchè questo è un atto congiunto fra la Regione Umbria e la Regione Marche ed ancora la Regione Umbria non ha provveduto ad approvare il testo così come è stato concordato, quindi, lo rinviato.

Proposta di atto amministrativo n. 64

ad iniziativa della Giunta regionale

“Piano triennale per un sistema di interventi di cooperazione e di solidarietà internazionale 2013/2015. Legge regionale 18 giugno 2002, n 9, articolo 9”
(Discussione e votazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la proposta di atto amministrativo n. 64 ad iniziativa della Giunta regionale. Ha la parola il relatore di maggioranza Consigliere Cardogna.

Adriano CARDOGNA. Il piano triennale per un sistema di interventi di cooperazione e di solidarietà internazionale 2013-2015, previsto dalla legge n. 9 del 2002, che oggi è alla valutazione di quest'Assemblea, è costituito da due parti, una riguarda la valutazione del triennio precedente 2010-2012, l'altra è il piano triennale alla nostra attenzione oggi.

Giusto per intenderci gli interventi previsti da questa legge sono quelli che sono stati propedeutici e fondamentali per l'evoluzione della Macroregione Adriatico Ionica. Io sarò molto schematico anche perché il documento che è in vostro possesso è molto dettagliato, quindi vado, diciamo così, per sommi capi, riassumendo quello a cui la Commissione è giunta con i suoi lavori.

Due sono sostanzialmente le tipologie di intervento: quella dei programmi ad iniziativa regionale e quella dei progetti ad iniziativa territoriale.

I programmi ad iniziativa regionale sono elaborati, sviluppati ed implementati anche in collaborazione con i soggetti internazionali, nazionali e regionali, mentre i progetti ad iniziativa territoriale sono elaborati dalle associazioni di volontariato della regione e dalle Ong che in essa hanno una sede operativa. Africa, America Latina e Balcani sono le aree che vengono interessate dagli interventi.

Con altri Paesi dell'Unione europea invece si condividono progetti di *capacity building*.

I fondi regionali messi in campo nel triennio passato, sono stati di circa 3,8 milioni di

euro, desidero evidenziare che i progetti territoriali, quelli proposti dalle Associazioni e dalle Ong ammontano a 1,155 milioni di euro, a fronte di questi, 1,678 milioni di euro è il concorso ed il cofinanziamento delle Associazioni.

Venendo al piano per gli anni 2013-2015 desidero soltanto evidenziare la continuità con gli interventi che erano stati previsti nel triennio precedente, rilevo che le risorse per il triennio futuro vengono demandate ai prossimi esercizi finanziari, mentre per il 2013, per la finanziaria del piano attuale, sono stati riservati 595.000 euro.

Il piano triennale rispetta le finalità della legge e soltanto in termini generali possiamo dire che il punto di riferimento per il nuovo piano triennale è costituito dall'adesione della Regione alle politiche europee sia quelle per la cooperazione esterna che quelle di vicinato e di coesione territoriale.

Il piano si muove in linea con i principi e le linee guida definiti a livello internazionale, europeo e nazionale nell'ambito della cooperazione allo sviluppo.

C'è da rilevare che a livello internazionale si ribadisce la necessità di perseguire gli obiettivi del millennio entro il 2015 ed a proposito di questo poi qualche cosa dirò.

A livello europeo la Comunità europea ha ribadito l'obiettivo di destinare lo 0,7% del reddito nazionale lordo agli aiuti pubblici, allo sviluppo entro il 2015.

Rileviamo che le Marche sono a 0,023 sulle entrate e che l'Italia è allo 0,20 sul Pil, quindi, diciamo che sia a livello regionale, ancor più a livello regionale, che a livello nazionale siamo assolutamente al di sotto di quello che è l'obiettivo delle politiche per il millennio.

In particolare la Commissione ha proposto un programma di cambiamento al fine di potenziare l'impatto della politica di sviluppo dell'Unione focalizzando le azioni su due priorità: diritti umani, democrazia e buon governo e crescita inclusiva e sostenibile per lo sviluppo umano.

Quello che mi resta da dire per chiudere questa parentesi è che il programma triennale, come la valutazione del vecchio programma triennale, ha ricevuto il parere positivo ed anche un contributo costruttivo da parte del Comitato per la cooperazione e la solidarietà internazionale previsti dalla nostra legge e che la struttura e gli Assessori competenti si sono relazionati in questo periodo.

Colgo l'occasione per contestualizzare questo provvedimento che può rischiare di passare, diciamo, un po' sotto tono rispetto alle problematiche che la nostra Regione e il nostro Paese stanno affrontando, come tante altre situazioni istituzionali in giro per il mondo.

Dico contestualizzare per dire come i Ministri europei hanno recentemente approvato ..., è di questi giorni la scelta della Commissione europea di caricare il 2015 di un significato particolare, investendolo dal titolo di "anno europeo dello sviluppo".

La proposta dell'Unione europea per fare del 2015 l'anno europeo per lo sviluppo è stata adottata dalla Commissione e dal Parlamento.

Il 2015 sarà un anno fondamentale per lo sviluppo, è l'ultimo anno per il raggiungimento di quelli che sono stati chiamati gli obiettivi di sviluppo del millennio, obiettivi che sono stati sottoscritti da tutti i 191 Stati costituenti l'Onu, non ricordo bene se nel 2000 o nel 2002. Nel 2000 perché siamo al 15° anno.

Per memoria cito gli otto obiettivi su cui tutta la comunità internazionale è impegnata e si sono presi gli impegni, quelli che riguardavano lo 0,70% sui redditi nazionali lordi dei Paesi firmatari: sradicare la povertà estrema e la fame; rendere universale l'istruzione primaria; promuovere la parità dei sessi e l'autonomia delle donne; ridurre la mortalità infantile; migliorare la salute materna; combattere l'HIV/AIDS, la malaria ed altre malattie; garantire la sostenibilità ambientale; sviluppare un partenariato mondiale per lo sviluppo.

In conseguenza di questo i Ministri europei hanno recentemente approvato l'11° fondo europeo di sviluppo prevedendo un importo superiore a quello proposto inizialmente dalla Commissione e sostanzialmente più elevato rispetto all'esercizio del bilancio precedente, quello appunto del 2007-2013.

E' una delle poche scelte in controtendenza del nostro bilancio europeo.

La scelta dei Ministri europei assume enorme rilievo se inserita in un quadro generale di tagli e risoluzione dei budget, e così la cooperazione internazionale diventa una parte integrante della politica estera dell'Unione europea. A questo principio tutti quanti dovremmo essere richiamati anche per rispetto di quelle scelte che hanno fatto sì che questo tipo di aiuti non venissero centralizzati in mano agli Stati nazionali, ma venissero gestiti dalle istituzioni locali, favorendo anche il coinvolgimento delle comunità locali, pensando che i rapporti orizzontali meglio di altri potessero poi condizionare le modifiche a livello verticale.

Che la cooperazione internazionale stia diventando un tema strategicamente importante per tutti i Governi europei è comprovato anche dal recente cambio di rotta avvenuto almeno in Italia, dopo anni di contributi scarsissimi e di inadempienze rispetto agli impegni internazionali, l'attuale Governo italiano ha deciso di proseguire l'impegno assunto dall'esecutivo Monti nell'aumentare gli aiuti alla cooperazione internazionale. Ci auguriamo che questo sia anche di indirizzo e di auspicio per le scelte che potrà fare la nostra Regione Marche.

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

Umberto TRENTA. Presidente adesso parlo a lei rappresentante istituzionale del Consiglio regionale delle Marche ...

PRESIDENTE. Bisogna che parli con l'Assessore di competenza, io ho altri impegni improrogabili ...

Umberto TRENTA. ... no l'Assessore di competenza è assente per definizione, adesso mi ascolti lei, perché parlo a nuora perché suocera intenda.

Il Presidente Cardogna che nessuno di noi può pensare che sia una persona non onesta, non pura, non corretta, ma oggi vedo in Aula delle assenze strategiche, Presidente Cardogna, ascolti perché quando lei ha parlato ..., propongo il voto all'unanimità, ma vi aspettavo al varco, tutti quanti.

Voi parlate della proposta di atto amministrativo numero 64 ad iniziativa della Giunta regionale "Piano triennale del sistema di interventi di cooperazione e di solidarietà internazionale 2013 2015. Legge regionale 18 giugno 2002 numero 9 articolo 9". Questa si chiama elusione istituzionale del servizio amministrativo per quanto riguarda il percorso degli affari internazionali che sono poi stati, la proposta di legge numero 9 fu la sintesi dell'Università per la pace della proposta di legge numero 30, voi guardate oggi in Aula, siccome alcuni signori qui hanno creato un *vulnus* giuridico alla Regione Marche, ai sensi dell'articolo 15, e questo è pesante, io caro Presidente più volte le ho detto e l'ho invitata al Servizio legislativo delle Marche, a lei e al Presidente Spacca, alla verifica della sussistenza legale dell'articolo 15, della citata legge "Associazione università per la pace".

Guardate voi, signori miei, distratti Consiglieri regionali, ma voi pensate che sia facile che io non mi accorga di queste cose? 'La Regione entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge promuove unitamente ad altri enti pubblici e privati', ecco qui la prima verifica di legittimità, dove sono finite le richieste di adesione alla Associazione università per la pace? Presidente Cardogna, ma lei pensava che io oggi facessi qui il relatore di minoranza non riportando in Aula la verifica di legittimità? Presidente, distratto dalla Consigliera Foschi, ne capisco anche la ragione, perché è splendida, ma lei mi deve rispondere a tutte le lettere che io le ho inviato come Consigliere regionale e, quindi,

il senso ispettivo di quelle missive a lei e al Presidente Spacca ...

PRESIDENTE. Consigliere Trenta, lei è relatore di minoranza di un atto, se lei non si attiene all'ordine del giorno, se parla di altre cose, chiudiamo qua, le tolgo la parola e andiamo avanti. Faccia la relazione sull'atto.

Umberto TRENTA. Presidente sto parlando della legge regionale n. 9, avevo già spiegato che la solidarietà internazionale, come la chiamate voi, e la cooperazione aprono anche lo spaccato su 'Limes territori di confine' e sull'accesso agli atti che ho fatto per la Macroregione Adriatica Ionica. La dottoressa Santoncini mi ha detto che in Consiglio non esistono atti, allora l'ho rivolta alla Giunta, quindi, ora lei dice e sostiene che io non sto parlando di un argomento attinente con l'atto di cui sono relatore di minoranza? Lei asserisce questo? Presidente lei è troppo intelligente e troppo sottile, io sono capitato per caso tra tanti bravi, più o meno bravi, sono capitato qui per caso e proprio perché sono capitato per caso che le puntualizzo che la legge regionale n. 9 del 2002, articolo 9, è propedeutica all'articolo 15 che poi è propedeutico alla legge regionale approvata, la n. 130 del 24 settembre 2013, 'Limes territori di confine' dove c'è scritta tutta la vicenda della Macroregione Ionico Adriatica sulla quale il Presidente Spacca mi dovrà rispondere del costo e della funzione della Regione Marche.

Chiedo di approvare questo atto all'unanimità, così come l'ha simpaticamente proposto il Presidente della VI Commissione Cardogna.

Mi risponderete in altra sede, io voglio la verifica della magistratura preposta agli atti contabili e, quindi, la Corte dei Conti e la Procura della Corte dei Conti. e vedrà che alla fine la spunto.

Voto all'unanimità, Presidente Cardogna.

PRESIDENTE. La discussione è aperta. Ha la parola la Consigliera Bellabarba.

Letizia BELLABARBA. Tengo, soprattutto, a sottolineare l'importanza di questa programmazione perché, purtroppo, molto spesso si pensa alla cooperazione soltanto come una questione di solidarietà, ma non è così, non è assolutamente così e quello che io auspico è che la cooperazione vada sempre di più, come la Regione Marche tra l'altro sta facendo, come ricordava il Presidente Cardogna, pur nella scarsità di risorse, verso una cooperazione decentrata, perché la sfida che noi abbiamo di fronte è quella della cooperazione allo sviluppo e l'approccio deve essere quello.

Tra l'altro l'Europa sta andando in quella direzione, la cooperazione tra territori a livello transfrontaliero, transnazionale, è un obiettivo proprio della politica di coesione sociale dell'Europa e, quindi, questo obiettivo va perseguito con forza secondo un approccio di reciprocità e di coosviluppo.

Voglio aggiungere però che la cooperazione ha anche bisogno di una coerenza a livello non solo locale, ma anche globale, su tanti temi, su tante questioni che noi ci troviamo ad affrontare: la questione energetica, la questione ambientale, la questione agro alimentare, proprio nel perseguimento degli obiettivi del millennio, come veniva giustamente ricordato.

Le Marche stanno facendo, come dicevo, un buon lavoro e, soprattutto, voglio sottolinearlo, grazie all'impegno, alla capacità e alla grandissima competenza che tante associazioni di volontariato, tante Ong presenti nel territorio marchigiano, hanno. Tra l'altro, non tantissimo tempo fa, è nato anche un coordinamento delle organizzazioni marchigiane che piano, piano, sta perseguendo l'obiettivo di fare progetti e di attuare progettualità insieme, proprio perché sia la Regione a muoversi quasi come un unico corpo, cercando di spezzettare le poche risorse che abbiamo tra tanti soggetti che sono presenti nella nostra regione.

Nel programma vengono ricordate anche tante progettualità che grazie ai bandi della Regione, al cofinanziamento della Regione

Marche ed al protagonismo di queste associazioni sono state portate avanti.

Spesso sono progetti di altissima qualità ed voglio sottolineare nuovamente che questa è una strada che va perseguita, non nell'ottica della solidarietà, ma nell'ottica di un arricchimento reciproco anche tra noi e i Paesi con i quali collaboriamo, collaboriamo, non andiamo a fare, andiamo a portare, con i quali collaboriamo.

Questi sono progetti di sviluppo che arricchiscono entrambe le parti o più parti e siccome sono stati anche fatti tanti progetti, come diceva il Presidente Cardogna, propedeutici a questo grande progetto che stiamo perseguendo sulla Macroregione Adriatica Ionica, non dimentichiamo la posizione importantissima che ha, non solo la nostra regione, ma la nostra nazione.

L'Italia è centrale per un discorso che vede il Mediterraneo protagonista, quindi, io dico di concentrarci anche da questo punto di vista e, se possibile, cercare di aumentare le risorse per la cooperazione, non diminuirle, ma aumentarle perché è importante per la nostra stessa crescita, non solo della nostra Regione, ma dell'Europa tutta, ricordandoci il criterio di reciprocità e di arricchimento di cui parlo.

Mi auguro che, anche in fase di bilancio, possiamo trovare qualche risorsa in più per questo tema, per la cooperazione che è assolutamente strategica, sempre nell'ottica del perseguimento degli obiettivi del millennio, già ricordati dal Presidente Cardogna.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Marconi.

Luca MARCONI. Capisco che 593.000 euro su un bilancio di quasi 4 miliardi di euro non suscitano una attenta partecipazione, ma proprio per questo, rovesciando l'argomento, ritengo che quello che abbiamo dovuto fare nel 2013, dico abbiamo dovuto fare, perché mi ritengo a tutti gli effetti responsabile, una diminuzione lineare di tutte le voci di bilancio a fronte di una situazione

che, per il 2013, doveva necessariamente portare a casa un risultato positivo per la sanità, nel 2014 possa trovare un punto di svolta, sia amici che Consiglieri che sono intervenuti hanno richiamato questo aspetto.

Ritornare alla cifra del 2012, Presidente Cardogna, Assessore Viventi, Assessore Marcolini, rimettere 213.000 euro credo che non sia uno sforzo così straordinario, anche perché daremmo non l'impressione, ma un chiaro segnale che pur in un momento di difficoltà abbiamo la forza ed il coraggio di non tagliare le elemosine perché questa è una elemosina, amici. Questa non è una programmazione per lo sviluppo e la cooperazione, sono le elemosine che potrebbero farci risparmiare molto, vorrei evocare, visto che poco tempo è passato, la lunga chiacchierata che ci siamo fatti sui fatti di Lampedusa alla quale ho partecipato e che portava ad una conclusione molto semplice: noi non risolveremo nulla se non saremo capaci con i transfrontalieri, ma anche con quelli che stanno molto più a sud del Mediterraneo, sull'equatore o a sud dell'equatore, perché viaggiano attraversano tutto il Sahara per raggiungere le coste libiche, di mettere in moto qualche cosa.

Consentitemi un'osservazione che vuole essere provocatoria, le ricche Marche e i 32 milioni di deficit dell'Aerborica, soldi che abbiamo speso a ragione, spero, qualcuno, ha detto il Presidente Spacca, verificherà voce per voce, euro per euro le poche migliaia di euro che spendiamo qui e che producono, non qualche movimento turistico in più, non qualche comodità per chi viaggia, per chi prenderà l'aereo, invece che un treno un po' più lento, la vita in termini alimentari per centinaia di migliaia di persone.

Confesso di aver scoperto questo settore perché per tre anni, avendone avuto la delega, l'ho seguito con grande passione, ho visto questo effetto moltiplicatore e la capacità da parte nostra di entrare nello specifico di progetti che vengono fatti e, quindi, la possibilità di controllarli.

Mi permetto di ricordare all'Aula che per quanto riguarda non solo i progetti europei, statali, interregionali o internazionali, ma anche per progetti che finanziamo ad associazioni marchigiane, la Regione interviene sempre per quota parte, quindi, c'è una parte consistente, in genere la gran parte in termini di lavoro, di fondi e di mezzi, che viene messa da associazioni private, da fondazioni, da onlus, dal vasto campo dell'associazionismo no profit.

Ecco perché mi permetto di dire che nel bilancio del programma 2013, dovremmo stare, ormai in quello del 2014, molto attenti, colleghi Consiglieri, perché un conto quello che deliberiamo qui, un conto poi quello che viene messo in campo per la Giunta.

Chiedo al Presidente Cardogna, mi creda Presidente, anzi credimi visto che ci diamo del tu e non cambio ipocritamente il soggetto, non è un fatto polemico o ideologico, ma dobbiamo stare attenti per quei pochi soldi che abbiamo, ricordo i primi interventi emergenziali che abbiamo maturato con il Consigliere Ricci per la Libia e per la Somalia, con una mozione che presentammo qui in Aula, quindi, è possibile, qualche volta, in Consiglio regionale tirare fuori 100.000 euro che non ci sono, che non c'erano Consigliere Ricci, li abbiamo tirati fuori, abbiamo aperto una linea che viene confermata adesso dal piano perché c'è una percentuale destinata proprio agli interventi emergenziali che io con un emendamento, che credo il Presidente condividerà, vorrei allargare.

E' chiaro che la Giunta in corso d'anno potrà anche aggiustare questa percentuale, ma aggiustare sempre sotto la verifica della Commissione, perché non vorremmo che dal 10 si vada al 20 su alcune ...

E' vero che abbiamo diminuito tante attività promozionali che la Giunta portava avanti, ripeto, non voglio criticare, ma per i prossimi anni, data la situazione, direi di cancellare o di limitare quegli interventi, avevo intenzione di enuclearli, ma diventa antipatico, che non producono effetti sui territori che noi riteniamo di aiutare. Qui abbiamo tre

progetti bellissimi, interessantissimi, tante cose, neanche tanto costosi, ma messi tutti insieme fanno più di 100.000 euro, parlo del 2013, e vanno a beneficio di attività di studio, di approfondimento e di sensibilizzazione sulla globalizzazione, la democrazia, la pace e quant'altro dell'Austria, della Germania, della Francia, della Spagna; ragazzi, buttiamoli tutti sull'Africa, facciamo una scelta radicale, una volta tanto, buttiamoli tutti sull'Africa, sulle aree, come ho presentato nell'emendamento, che subiscono la desertificazione. Per questa cosa, non credo che avremo guadagnato il paradiso, ma ci saremo messi in pace la coscienza per quanto riguarda questi interventi perché, sinceramente, con 4 miliardi di bilancio avrò difficoltà a votarlo se la Giunta non riuscirà a trovare almeno 200.000 euro in più da buttare in questo settore, da 600 a 800.000 euro, non si può dire che tra tutti i capitoli di bilancio non riusciamo a tirar fuori 200.000 euro. Saremo, forse, l'unica Regione in Italia che darà questo tipo di segnale, passeremo dall'elemosina a qualche cosa di più significativo.

Tutti gli emendamenti, Presidente, che ho presentato sono in quella direzione, uno in modo particolare riguarda la parità fra i sessi e la famiglia e recupera quanto era nel piano del 2012, scomparso in quello del 2013, quindi, mi sono permesso di ripresentarlo, anche perché a questo riguardo 4 milioni di bambini muoiono perché manca un'attenzione a questo tipo di educazione ed un sostegno alla vita nascente, sono piccolissime cose che riguardano l'igiene alimentare, l'igiene intima della donna, che potrebbero essere affrontate con pochissimi spiccioli che non ci stanno, quindi, ho rimesso questo emendamento perché, in qualche maniera, la vita nascente e la famiglia nelle zone dove c'è, perché non in tutte le zone dell'Africa hanno la concezione della famiglia che abbiamo noi in Occidente, però può servire soprattutto, ripeto, nei confronti della donna.

Un aiuto specifico che difficilmente arriverà se non lo scriviamo, perché l'intervento viene fatto su macrosistemi, sulle situazioni economiche, sull'artigianato, ma la persona in quanto tale difficilmente diventa oggetto di attenzione.

**Presidenza della Vicepresidente
Rosalba Ortenzi**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Emendamento 1 a firma del Consigliere Marconi. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento 2 a firma del Consigliere Marconi. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento 3 a firma del Consigliere Marconi. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento 4 a firma del Consigliere Marconi, ha chiesto la parola, ne ha facoltà.

Luca MARCONI. Voglio semplicemente ricostruire in due secondi la storia di questo emendamento. Questa parte io l'ho riscritta esattamente come era scritta nel programma del 2012, era stata approvata così anche dal Comitato, poi successivamente è stata cancellata e la Commissione ha espresso parere contrario, non so se a maggioranza o all'unanimità.

Vorrei leggere l'emendamento se non lo avete sotto mano, per l'attenzione di tutti, fra le tante aree di intervento chiediamo che ce ne sia una che riguarda "la cooperazione a sostegno della pari dignità fra i sessi. Particolare attenzione alla promozione della famiglia nella tutela della donna e della maternità e paternità responsabile a favore della vita nascente, dell'infanzia e dell'adolescenza", emergenza da tutti evidenziava soprattutto nell'area africana.

Un emendamento, ripeto, che era presente nel piano 2012, scomparso in quello del 2013, quindi recuperiamo una cosa che anche il Comitato della cooperazione, me presente, aveva approvato.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Cardogna.

Adriano CARDOGNA. Mi preme sottolineare che la Commissione ha ritenuto, anche in linea con la terminologia usata nei documenti internazionali, che il suggerimento che il Consigliere Marconi propone, cioè sostituire: "cooperazione a sostegno della parità di genere e tutela dell'infanzia e dell'adolescenza. In considerazione della costante evoluzione del settore della cooperazione decentrata, eccetera" niente di più potesse aggiungere e che questo periodo fosse più coerente con la terminologia utilizzata a livello internazionale, quindi, per la Commissione il voto è contrario.

PRESIDENTE. Emendamento 4. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa non approva)

Emendamento 4 bis a firma del Consigliere Cardogna. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento 5 a firma del Consigliere Marconi, ha chiesto la parola, ne ha facoltà.

Luca MARCONI. Questo porta a conclusione i ragionamenti fatti prima e anche gli emendamenti votati, cioè a dire diamo una percentuale più significativa alle iniziative territoriali a bando che sono quelle che, per esempio, la Consigliere Bellabarba ha fortemente sostenuto nel suo intervento, e meno alle iniziative regionali.

Mettiamo una percentuale fissa anche per quanto riguarda l'emergenza, a questo emendamento, giustamente, insieme al

Consigliere Cardogna, abbiamo aggiunto un sub emendamento perché queste percentuali che potrebbero essere modificate nel corso dell'anno dalla Giunta, in base all'emendamento 5 bis, presentato dallo stesso Consigliere Cardogna, siano sempre oggetto di una verifica da parte della Commissione, perché le percentuali sono competenza del piano, sono di competenza del Consiglio regionale.

Fissiamo percentuali diverse perché si dia più spazio a quello che dicevamo prima, cioè agli interventi a livello di associazioni no-profit e meno a quelle che nominavo prima, cioè organizzazioni internazionali alle quali stiamo partecipando, diamo più spazio alle associazioni del nostro territorio. Non so come si faccia a dire no ad un emendamento di questo tipo.

PRESIDENTE. Ha la parola il Consigliere Cardogna.

Adriano CARDOGNA. La Commissione ha ritenuto in qualche modo di tenere conto dell'emendamento proposto dal Consigliere Marconi lasciando inalterate le percentuali previste nel piano, ma con un emendamento successivo, l'emendamento 5 bis, è aggiunto che è fatta salva la facoltà della Giunta regionale di rimodulare le percentuali, poi con un sub emendamento a firma mia e del Consigliere Marconi sono aggiunte le parole: "previo parere della Commissione competente", in modo tale che questa cosa avvenga in un sistema di relazione tra Consiglio ...

PRESIDENTE. Emendamento 5. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa non approva)

Sub emendamento 5 bis/1 a firma dei Consiglieri Marconi e Cardogna. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Emendamento 5 bis del Consigliere Cardogna. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Coordinamento tecnico. Lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

Proposta di atto amministrativo n. 64, così come emendato, lo pongo in votazione.

(L'Assemblea legislativa approva)

PRESIDENTE. Ha la parola l'Assessore Viventi.

Luigi VIVENTI. Come mia consuetudine non porterò via molto tempo a quest'Aula, una brevissima considerazione al termine di questa discussione.

Su questa materia ho rispetto del lavoro fatto dal collega Marconi, se vi interessa dirò due parole, in effetti qui parliamo di risorse che sono poco più che elemosine e tali rimangono, tant'è che la prima cosa che ho detto è che bisognerebbe cercare su queste materie, questa della cooperazione internazionale e l'altra dell'immigrazione, di fare sinergia, metterle insieme per cercare di avere un minimo di risorse per poter fare qualcosa di concreto, altrimenti rischiamo di spendere soldi che non realizzano risultati concreti.

Un'idea potrebbe anche essere quella, io l'ho lanciata così, poi valuterà il Consiglio, la Commissione competente eccetera, di fornire delle professionalità per gli immigrati che vengono nel nostro Paese per imparare un mestiere, favorire il rientro nei paesi d'origine e portare queste capacità professionali nei loro Paesi per migliorare la situazione. Questo potrebbe essere per esempio, un argomento molto concreto, vista anche la condizione globale generale che stiamo vivendo nel nostro Paese, ma di questo avremo modo di parlarne più diffusamente in altre occasioni.

IX LEGISLATURA - SEDUTA N. 133 DEL 30 OTTOBRE 2013

PRESIDENTE. Credo che con questo atto possiamo chiudere il Consiglio. Siamo tutti d'accordo? Va bene, così come era deciso. Buona giornata, ci vediamo martedì prossimo.

La seduta è tolta.

La seduta termina alle ore 13,40

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO
(Dott.ssa Paola Santoncini)

ESTENSORI DEL RESOCONTO
(Daniela Giacobelli - Antonella Giampalma)