
SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001



RESOCONTO INTEGRALE
della seduta consiliare straordinaria
DI GIOVEDI' 13 SETTEMBRE 2001

38.

PRESIEDE IL PRESIDENTE **MARIA CLARA MUCI**

INDICE

Approvazione verbali precedenti sedute	p. 3	Unificazione delle Aziende di tra- sporto pubblico AMI S.p.A. e ASET Trasporti S.p.A.	p. 10
Ratifica delibera G.M. n. 108 del 20.7.2001 con oggetto: "Variazione bilancio esercizio finanziario anno 2001"	p. 4	Comunicazione sulla gestione dei ser- vizi pubblici	p. 23

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

La seduta inizia alle 17,45

Il Presidente Maria Clara Muci con l'assistenza del Segretario Generale dott. Ennio Braccioni, procede alla verifica del numero dei consiglieri intervenuti, e l'appello nominale dà il seguente risultato:

GALUZZI Massimo — Sindaco	presente
BALDUCCI Giuseppe	presente
BARTOLUCCI Raniero	presente
BASTIANELLI Valentino	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)
BRAVI Adriana	presente
CECCARINI Lorenzo	presente
CIAMPI Lucia	presente
COLOCCI Francesco	presente
EDERA Guido	presente
FATTORI Gabriele	presente
FOSCHI Elisabetta	presente
GAMBINI Maurizio	assente
MAROLDA Gerardo	presente
MECHELLI Lino	presente
MUCI Maria Clara — Presidente	presente
MUNARI Marco	presente
PANDOLFI Claudia	presente
ROSSI Lorenzo	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)
SERAFINI Alceo	presente
TORELLI Luigi	presente
VIOLINI OPERONI Leonardo	assente

Accertato che sono presenti n. 17 consiglieri e che risulta pertanto assicurato il numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta e nomina scrutatori i consiglieri Foschi, Munari e Serafini.

Prendono altresì parte alla seduta gli Assessori Massimo Guidi, Luciano Stefanini, Lucia Spacca, Massimo Spalacci, Donato Demeli e Giorgio Ubaldi.

PRESIDENTE. Prima di dare inizio alla seduta di questo Consiglio comunale volevo ricordare che, come preannunciato nel Consiglio di ieri, questa sera alle 21 in piazza della Repubblica ci sarà un'iniziativa organizzata dalle forze politiche e istituzionali della città di Urbino, in commemorazione della tragedia avvenuta negli Stati Uniti d'America. Ieri abbiamo tenuto un Consiglio comunale straordinario proprio per questo motivo e a seguito dello stesso sarà tenuta l'iniziativa in piazza di cui ho detto. Invito tutti i cittadini e i consiglieri a partecipare. Saranno presenti il Sindaco Massimo Galuzzi e S.E. L'Arcivescovo mons. Francesco Marinelli. All'iniziativa in piazza seguirà una funzione religiosa presso la chiesa di San Francesco.

Vorrei anche leggere un comunicato della prefettura di Pesaro e Urbino, sempre inerente lo stesso argomento: *“Di seguito alla prefettizia di equal numero in data 11.9.2001 con la quale le SS.LL.Ill.me sono state invitate a esporre per tre giorni le bandiere a mezz'asta all'esterno degli uffici pubblici, si comunica che la presidenza del Consiglio dei ministri ha disposto che domani 14 settembre, giornata di lutto in tutti gli uffici pubblici, nelle scuole di ogni ordine e grado, nelle università e nelle caserme siano osservati, alle ore 12, tre minuti di silenzio in segno di partecipazione al dolore*

per la tragedia causata dagli attentati terroristi negli Stati Uniti d'America. Le associazioni dell'imprenditoria, del commercio, dell'artigianato e dello spettacolo sono invitate ad assumere iniziative coerenti con il lutto. Si comunica altresì che le bandiere esterne degli uffici pubblici dovranno essere esposte a mezz'asta per l'intera giornata e che le bandiere nelle cerimonie dovranno essere abbrunate con due nastri di velo nero”. Il comunicato è a firma del prefetto dott. Corrado Spadaccini.

Approvazione verbali precedenti sedute

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 1: Approvazione verbali precedenti sedute.

Ai sensi dell'art. 12 del regolamento di funzionamento del Consiglio comunale approviamo le delibere dalla n. 43 alla n. 55 e dalla n. 56 alla n. 61, con un'unica eccezione: ci siamo accorti che alla delibera n. 49 era stato proposto dal consigliere Mechelli di aggiungere — la proposta era stata accolta all'unanimità dal Consiglio — un punto n. 6). La delibera riguardava il progetto di ampliamento e sistemazione del cimitero di Canavaccio. Si tratta di aggiungere quanto segue: “6) di prevedere nei percorsi

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

pedonali degli scorrivano di risalita e nella parte a valle del cimitero un punto per l'approvvigionamento dell'acqua".

Pongo in votazione questo punto, con la modifica che ho detto.

Il Consiglio approva all'unanimità

Ratifica delibera G.M. n. 108 del 20.7.2001 con oggetto: "Variazione bilancio esercizio finanziario anno 2001"

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 2): Ratifica delibera G.M. n. 108 del 20.7.2001 con oggetto: "Variazione bilancio esercizio finanziario anno 2001".

Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. La variazione di bilancio si riferisce a una parte di impegno dell'avanzo di amministrazione per 115 milioni. Per 105 milioni è una partita di giro, una differenziazione all'interno delle spese dell'assessorato al turismo. Per quanto riguarda il turismo vedete che ci sono 70 milioni in meno per le manifestazioni estive a carattere musicale; per "Urbino full media lab" abbiamo previsto 20 milioni; per la partecipazione a fiere e borse del turismo 15 milioni. In tutto 105 milioni. Nei 70 milioni delle manifestazioni musicali c'era già dentro il "Festival di musica antica". In pratica si è rafforzato l'impegno per il Festival di musica antica che ritengo abbia un grande significato, è ormai una delle iniziative culturali a cui la città deve puntare. Stiamo facendo un po' di calcoli in questi giorni per dire anche del giro di risorse che questa iniziativa produce, poi lo comunicheremo ai consiglieri. Credo che sia un fatto significativo non solo dal punto di vista culturale ma anche per questo aspetto. Questo ragionamento ha portato a dire che ci vuole un impegno maggiore da parte dell'Amministrazione comunale, che è poi quello dell'anno scorso, perché con le manifestazioni avevamo speso circa un centinaio di milioni. Il contributo che l'Amministrazione comunale dà all'Associazione che organizza il Festival di musica antica è di 105 milioni.

Provvedo a farvi consegnare la rassegna stampa del Festival di musica antica da cui potete vedere come c'è un riscontro a livello di pubblicizzazione, di rilievo dell'iniziativa notevole. Quest'anno è stato fatto uno sforzo anche per quanto riguarda la promozione. I 105 milioni sono destinati a finanziare la realizzazione del festival di musica antica.

Gli altri fondi indicati nella variazione sono impegni dell'avanzo di amministrazione: 40 milioni per la sistemazione straordinaria della scuola materna di Pieve di Cagna che è in condizioni del tutto disagiate, i cui lavori si stanno svolgendo in questo momento. Alla fine di settembre sarà possibile portare i bambini alla scuola materna presso i locali della scuola elementare. I locali della scuola materna sono di proprietà della curia, come sapete: saranno sistemati e alla fine di settembre i bambini verranno riportati lì. Per completezza di informazione, dico che questo era l'unico sistema per affrontare adesso il problema. L'Amministrazione intende andare avanti con l'acquisizione di un'area e la possibile realizzazione di una nuova struttura per la scuola materna in un'area vicino alla scuola elementare. Questa scelta dovrà essere portata in Consiglio comunale e dovranno essere votati i progetti e le scelte dal Consiglio comunale, non dalla Giunta.

Poi, 35 milioni dell'avanzo di amministrazione vanno alla sistemazione dell'acquedotto in località Fornaci di Miniera, un acquedotto che serve una ventina di famiglie. Da un po' di tempo c'era questa difficoltà che si è aggravata negli ultimi mesi, quindi abbiamo ritenuto che fosse necessario un intervento immediato, perché c'erano periodi in cui l'acqua non perveniva per niente alle abitazioni.

Poi, 40 milioni per quanto riguarda l'indennità di esproprio per l'area del parcheggio di Santa Lucia. Le questioni le conoscete tutti: gran parte dell'area è di proprietà dell'Amministrazione comunale, una piccola porzione dell'area è di proprietà di privati, si tratta di mettere in piedi la procedura di esproprio perché dobbiamo andare avanti con la realizzazione del parcheggio.

In questo modo abbiamo accelerato i tempi. Se avessimo aspettato la ripresa dopo

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

settembre per decidere l'impegno dell'avanzo di amministrazione si sarebbero persi due mesi di tempo, cosa non possibile soprattutto per l'asilo, l'acquedotto ecc. E' quindi stata fatta questa scelta. Avevo avvertito i capigruppo e avevo avuto il loro assenso, perché è evidente che sono questioni necessarie e fuori da ogni discussione.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. Innanzitutto non condvido che sia un avanzo di amministrazione straordinario, perché per quanto riguarda l'esproprio Santa Lucia potevate prevederlo, anni e anni fa. Lo stesso dicasi per le scuole che avete lasciato a lungo in un totale abbandono e adesso ci troviamo, ogni volta, a fare spese che straordinarie sono diventate per la vostra cattiva amministrazione.

Per quanto riguarda i 40 milioni della scuola materna di Pieve di Cagna, siccome sappiamo che la proprietà è della curia, vorremo sapere i termini di questo accordo. Se l'Amministrazione fa questi lavori, lo fa in cambio di che cosa? C'è una diminuzione sull'affitto?

MASSIMO GALUZZI, Sindaco.

LUCIA CIAMPI. Ma il Consiglio deve essere informato. Si dà tutto per scontato... Io non ho cattivi pensieri, però penso che un'informazione più approfondita non guasti.

Si dice "abbiamo dello spazio, faremo una scuola nuova". Sono cose a cui non credo, visto che — ci tornerò con un'interrogazione al prossimo Consiglio — a Pieve di Cagna sono due anni che si deve fare una piazzetta, con una spesa di 150 milioni. Dopo due anni ancora non è stato detto dove prendere quella somma per fare la piazzetta, ma in tempo di elezioni abbiamo approvato velocemente una proposta di delibera. In una prossima interrogazione chiederò che fine ha fatto quella delibera.

Con questi 40 milioni volevamo anche sapere che cosa viene fatto. C'è un progetto? I lavori verranno fatti tutti, oppure si provvederà soltanto alla 626? Non c'è un progetto. Io mi aspettavo un progetto che indicasse i lavori da

eseguire, per vedere come verranno spesi questi soldi. Inoltre, lei ha già detto che i lavori saranno terminati per la fine di settembre e questo mi trova d'accordo, però mi sarei aspettata un progetto, oppure delle spiegazioni più approfondite, perché la cifra è modesta, ma neanche tanto, quindi dire che spendiamo 40 milioni senza sapere niente non è opportuno. Il Consiglio deve essere informato. Voi consiglieri di maggioranza, siete informati? Che cosa ci facciamo con questi 40 milioni? Se veniamo qui a ratificare quello che l'Amministrazione decide dicendo, come si fa con i cartelli "stiamo lavorando per voi" mi sembra inutile venire. Una maggiore informazione si rende necessaria. Del resto noi dobbiamo dar conto anche ai nostri pochi elettori, voi ai vostri molti.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. In parte riprendo l'intervento appena fatto dalla collega Ciampi. L'avanzo di amministrazione viene utilizzato per spese a carattere straordinario, per investimenti. In realtà assistiamo a copertura di spese che dovevano essere ordinarie e che poi, per mancanza di intervento, sono diventate straordinarie, perché non penso di dire nulla di nuovo: è stato lei Sindaco, a dire che per quanto riguarda Pieve di Cagna era una scuola da tempo in condizioni del tutto disagiate. Questo significa che dei problemi c'erano anche tempo addietro, quindi andavano previste certe cose. Siamo arrivati al punto di non più sopportazione, tanto che è stato necessario spostare le classi dalla sede in cui erano a un'altra.

Quanto all'acquedotto, lei stesso ha detto "da tempo c'era questa difficoltà", quindi anche quella era forse una situazione prevedibile. E' poi chiaro che a fronte di problemi che diventano lampanti e insostenibili da parte di chi lavora in certe strutture o da chi abita in certe zone, se si chiede di utilizzare l'avanzo non si può rispondere no, perché a mali estremi è chiaro che dobbiamo utilizzare anche l'avanzo. Questo per dire che sarebbe stato facile prevederle prima. Anche perché, sul problema dell'acquedotto c'è da considerare a chi com-

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

petano questi interventi, a chi compete sostenere queste spese, se al Comune o se al Megas. E' chiaro che va stabilito in maniera precisa a chi spetta compiere simili interventi.

Relativamente allo spostamento dei fondi destinati al servizio turismo, mi sembra strano che per il Festival di musica antica non era stato previsto niente.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Assegnati, 70 milioni.

ELISABETTA FOSCHI. Leggo qui "Contributo per Festival musica antica", nessuna assegnazione e variazione in più, 105 milioni. Quindi capisco che non c'era niente e che sono stati assegnati 105 milioni, non vedo, come lei dice, "assegnato 70, variazioni in più 105", per cui ho 175. Mi sembrava strano che noi, pur prevedendolo nel calendario anche in fase di bilancio non abbiamo assegnato niente. L'avevo messo nelle "Manifestazioni estive a carattere musicale", ma lì c'è la musica antica e ci sono altre cose.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ceccarini.

LORENZO CECCARINI. Ringrazio la collega Ciampi per l'attenzione che ha avuto anche in questa situazione per Pieve di Cagna, ma penso che sia un po' facile e strumentale uscir fuori quando le cose sono quasi pronte e quasi fatte dicendo "li bisognava fare così o così". Le cose sono abbastanza complicate e sono andate avanti da parecchio tempo, ci abbiamo lavorato, abbiamo cercato di trovare la migliore soluzione e probabilmente la stiamo attuando.

Per quanto riguarda la piazza non sono due anni ma sono quindici anni che quella situazione è pendente, non per colpa semplicemente dell'Amministrazione, dovrebbe essere un po' più informata in quanto a questo: ci stiamo mettendo mano e la stiamo portando a termine, quindi non penso che stiamo facendo una cosa sbagliata. Per quanto riguarda l'asilo, se non si metteva mano a questa situazione in questo modo, probabilmente l'anno prossimo i bambini ancora sarebbero stati nella scuola materna insieme ai bambini della scuola ele-

mentare, creando un disagio, con conseguenze che vanno a discapito di tutti. Questa situazione non da adesso è venuta fuori, abbiamo cercato con lettere che sono agli atti, di farlo presente già diversi anni fa al proprietario dello stabile, purtroppo in certe situazioni non siamo stati ascoltati, oppure non si sono raggiunte quelle intese che si dovevano prendere, quindi si è verificata questa situazione. Che i lavori vengano fatti in sconto affitto è una cosa che nella Conferenza dei capigruppo è stata detta, quindi il suo capogruppo avrebbe dovuto informarla.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Pandolfi.

CLAUDIA PANDOLFI. Vorrei avere dei chiarimenti su questa delibera, premettendo che voto a favore.

Per quanto riguarda la scuola materna di Pieve di Cagna si tratta di un restauro di una scuola della curia, se ho capito bene e questi 40 milioni andranno in sconto affitto. Contestualmente dovrebbe andare avanti il progetto di acquisizione di un terreno per la costruzione di un nuovo edificio di proprietà del Comune che dovrebbe ospitare la scuola materna.

Se questa ipotesi esiste veramente e se non è soltanto aleatoria, vorrei sapere quali possono essere i tempi di acquisizione del terreno, i tempi di costruzione della scuola e, se i tempi sono corti, vorrei capire questi 40 milioni a sconto affitto se in qualche modo il Comune li verrà a recuperare o meno. Vorrei anche sapere, fino adesso, a che titolo i bambini erano ospitati in questa scuola, cioè che tipo di affitto veniva pagato alla curia dal Comune e quindi questi 40 milioni in relazione all'affitto che spazio di tempo vengono a coprire.

Per quello che riguarda l'esproprio per il parcheggio di Santa Lucia, quello che non ho capito è qual è la porzione di terreno che viene espropriata per questa cifra, nel senso che mi risulta che un esproprio era già stato fatto tanti e tanti anni fa per l'utilizzo di quella zona che funziona da parcheggio. Vorrei quindi capire di che porzione di terreno si tratta per questo esproprio e qual è il prezzo che viene pagato.

Per quello che riguarda l'acquisizione

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

dei beni immobili dell'acquedotto di Miniera, vorrei semplicemente che venisse detto e ufficializzato qual è il rapporto di questi investimenti, pur minimi, che il Comune fa con la convenzione che abbiamo fatto con il consorzio Megas. Vorrei che venisse esplicitato, in modo da avere agli atti qualcosa di scritto.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Mi suggeriva il dott. Rossi una risposta tecnica al consigliere Foschi. In realtà, l'azione iniziale era la stessa manifestazione. Gli anni precedenti era il Comune che pagava direttamente fatture, quest'anno si è preferito dare il contributo all'associazione. Quindi, cambia la modalità con cui vengono spesi gli importi, inoltre c'è l'aumento da 75 milioni all'importo definitivo.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Sulla questione tecnica ha già risposto l'assessore Stefanini. Per quanto riguarda l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione, nel merito delle scelte siamo al solito problema: il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto. Sulle scuole siamo arrivati in ritardo, è una cosa che si poteva fare prima, che invece facciamo adesso... In parte sì, in parte un ragionamento del genere lo si può fare soltanto se si pensa che non si faccia niente per le scuole. In questi giorni ho fatto un giro, si stanno risistemando tutte le scuole, basti vedere la scuola media con le scale antincendio, con gli scivoli e numerose altre scuole. Si sono fatti moltissimi lavori per sistemare le scuole. E' chiaro che fare tutto subito e contemporaneamente non è possibile. Questa questione della scuola materna di Pieve di Cagna poteva essere affrontata un po' prima, non lo nego, come poteva essere affrontato il problema della scala antincendio a Piansevero, o a Trasanni. E' una questione di scelte e di priorità. Abbiamo fatto molti lavori. La questione di Pieve di Cagna andava affrontata e abbiamo ritenuto che la modalità migliore fosse questa.

E' chiaro che fino ad oggi c'era un affitto

che pagavamo alla curia. Alcune opere abbiamo chiesto che le facesse la curia. Se la curia avesse avuto i soldi e avesse messo a posto alcune cose che stiamo facendo noi, i tempi sarebbero stati minori. La curia ha problemi, non è stato possibile fare questo e un po' di tempo l'abbiamo perso. Adesso abbiamo stabilito quali lavori fare, quantificheremo le opere che andranno a sconto affitto: si tratta di alcune opere di ordinaria manutenzione e altre di straordinaria manutenzione, come ad esempio la protezione rispetto alle infiltrazioni a terra, l'isolamento di alcune parti delle fondamenta, la sistemazione del tetto, la sistemazione dei colatoi per fare in modo che non ci siano infiltrazioni da monte. Non c'è un progetto, non perché vogliamo nascondere qualcosa a qualcuno, ma perché alcune opere sono di carattere ordinario e altre di carattere straordinario. Le opere di carattere straordinario si quantificheranno e andranno a sconto affitto con la curia.

La realizzazione dell'asilo nuovo mi sembra un'idea intelligente, non l'ho avuta io, se ne è discusso in Giunta e questa questione si è tirata fuori soprattutto da parte dei cittadini di Pieve di Cagna. Mi pare una cosa plausibile. Vicino alla scuola c'è un'area che nel piano regolatore è destinata ad attività scolastiche: mi sembra opportuno, con un intervento non eccessivo, che lì si possa realizzare una piccola struttura per la scuola materna, sarebbe tutto accorpato, al centro del paese, nell'area dove ci sono verde e giochi, vicino alla scuola elementare. Se costasse due miliardi non andrebbe bene per costruire 150 metri quadri di asilo, quindi vedremo i costi. Non abbiamo ancora comperato nessuna area e non abbiamo fatto alcun progetto. E' una prospettiva. Se fosse una spesa plausibile, la scelta mi parrebbe utile e intelligente.

Qual è il tempo? Qualcuno mi dice "acquistiamo subito, facciamo i progetti e realizziamo, in modo che per settembre del prossimo anno sia tutto pronto". Io non ci credo: se si realizzasse a settembre del 2003, per me già sarebbe un grande successo. Se è questa la strada, in due anni si ammortizzano i lavori che stiamo facendo, con lo scomputo rispetto all'affitto che paghiamo alla curia. Questa mi

semberebbe la cosa più plausibile e credo che non vi sia nessuno scandalo, perché tornerebbero anche i conti.

Per quanto riguarda la piazzetta di Pieve di Cagna, la signora Ciampi dice che vuol fare un'interrogazione. C'è già una interrogazione di due Consigli fa di Claudia Pandolfi che ricordava tutti gli impegni che erano stati presi con mozioni ed altro. Se ci ricordiamo, è stato fatto il progetto di questa piazzetta, sono stati impegnati dei fondi per fare l'esproprio, il progetto andava fatto, altrimenti non si potevano impegnare i soldi per fare l'esproprio e abbiamo detto "adesso bisogna trovare i soldi per realizzare le opere per la piazzetta". Non abbiamo detto che non c'erano i soldi e non potevamo farlo. Abbiamo fatto bene a fare il progetto e mettere mano a una questione del genere, abbiamo trovato i soldi per fare l'esproprio che si è avviato, in questi giorni si sta concludendo, qui c'è il Consiglio comunale: se troviamo tutti insieme i soldi per realizzare i lavori, prima possibile si faranno, anche qui ragionando sulle priorità. Se ci sono 200 milioni, e la piazzetta costa intorno ai 150 milioni, la priorità qual è? La scuola materna o la piazzetta? Per me sarebbe la scuola materna, quindi tocca tornare indietro, non fare la piazzetta e intervenire sulla scuola materna. Se troveremo i soldi per fare tutto, faremo tutto. Mi pare che la procedura giusta sia questa.

Per quanto riguarda l'acquedotto, non ci siamo accorti all'ultimo momento. Abbiamo fatto i lavori a Montesoffio, a Cavallino, per il potabilizzatore di Schieti. Tutta una serie di opere sono state fatte per quanto riguarda la questione degli acquedotti, quindi bicchiere mezzo pieno. Bisogna farne ancora. Questa è una delle questioni un po' più problematiche che bisogna affrontare. Ci sono state polemiche sull'acquedotto — c'è un'interpellanza anche su questo del consigliere Bastianelli — ma in realtà durante tutta l'estate è mancata l'acqua, a Schieti, per due ore in un solo giorno. Questo in tutto il comune di Urbino. Quindi non è successo il finimondo per quanto riguarda le questioni dell'acqua. Avete sentito, in questi giorni, quello che è accaduto a Pesaro, a Fermignano ecc.? Questa era una delle questioni che ci sembrava più problematica. Non è che

manchi l'acqua, ma c'è una situazione un po' più pesante rispetto alle altre parti, quindi si è ritenuto di dire che valeva la pena destinare l'avanzo di amministrazione per togliere il vecchio tubo e mettere quello nuovo. E' un investimento. Chi fa l'investimento? Siccome era un'urgenza abbiamo detto "intanto mettiamo i soldi noi e comunque facciamo l'intervento, realizziamo l'opera". E' chiaro che nei conti che abbiamo con il Megas, se i soldi li mettiamo noi e l'opera la realizziamo noi, quel tratto di acquedotto rimane di proprietà del Comune. Negli accordi con il Megas c'è scritto che abbiamo impegnato il consorzio a fare l'acquedotto da Urbino a Gadana, a Cavallino a Pieve di Cagna, per tre miliardi, oltre all'acquedotto di Montesoffio. Lì il Megas deve trovare i soldi. Però quegli acquedotti diventano di sua proprietà. Se la gestione la diamo a un altro, quegli acquedotti li dobbiamo comperare dal Megas. Questo è il meccanismo. Se quei tre miliardi li troviamo noi e l'opera la facciamo noi, la proprietà rimane la nostra e noi dobbiamo rivalutare, sulla base di una gestione più efficiente, quello che il Megas deve dare al Comune, perché a quel punto avrebbero delle tubature più efficienti di quelle che hanno adesso. Questo è il meccanismo. Siccome stiamo affinando tutti questi aspetti di gestione fra Comune e Megas e non è facile, abbiamo detto "questa è un'urgenza, i soldi li troviamo noi, facciamo il lavoro, la proprietà è del Comune". Ci saranno 20.000 lire di maggiori utili nella gestione che dovremo considerare, eventualmente. Questo è il ragionamento che è stato fatto.

Per quanto riguarda il parcheggio di Santa Lucia, la porzione di terreno è quella limitrofa al distributore, una striscia di terreno che dall'alto scende lungo via Di Vittorio. Quella è la porzione da dover espropriare. Tutto il resto del terreno è del Comune. Non l'abbiamo fatto prima perché ancora non è approvato il progetto, quindi prima di acquistare bisogna vedere se l'approvazione del progetto va avanti. Adesso è presso il comitato di settore del Ministero beni culturali. Non è stato fatto prima perché si riteneva di dover attendere anche l'approvazione del progetto.

PRESIDENTE. Ha la parola, per dichiarazione di voto, il consigliere Mechelli.

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

LINO MECHELLI. Noi votiamo a favore, anche perché le cifre sono di minima consistenza e comunque sono impegnate in servizi essenziali come l'acquedotto, la scuola materna e anche iniziative di un certo valore. Vorrei approfittare dell'occasione per dire che è vero che in alcuni casi bisognerà stabilire le priorità. Raccomanderei alla Giunta e al Sindaco di tener conto delle richieste di poca spesa ma di buon vantaggio e di buon servizio per le frazioni. Ne dico una a caso: alcuni abitanti di Pallino in questi giorni hanno avanzato al Comune una richiesta di intervento per mettere dei giochi per i bambini, ma si tratta di pochi milioni. Non è necessario quindi andare alla ricerca di finanziamenti quasi impossibili quando si possono dare immediate risposte con pochi soldi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. Il gruppo del Polo si astiene, non perché non consideri essenziali queste opere ma perché non le considera di straordinaria manutenzione. Anzi, approfitto di questa occasione per chiedere all'Amministrazione di informare prossimamente il Consiglio su come intende impiegare l'avanzo di amministrazione, in modo che non si arrivi, da straordinario a straordinario, a spendere tutta la cifra. Questo, anche per poter fare delle proposte da parte nostra.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. L'utilizzo dell'avanzo di amministrazione sarà portato al Consiglio.

LUCIA CIAMPI. E' chiaro che, mentre parlo, penso a qualcosa. Siccome in uno dei Consigli scorsi era stato detto di usare parte di quell'avanzo di amministrazione per le opere di urbanizzazione per la nuova casa albergo, anche quello è un problema che dobbiamo discutere: quanti milioni si spenderanno? Quanto costa la casa albergo? Come la finanzieremo? Si cominceranno le opere di urbanizzazione, ma quanti anni passeranno?

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Serafini.

ALCEO SERAFINI. Sono favorevole alla variazione di bilancio. Dico soltanto, visto l'andamento del dibattito che fa scaturire alcune perplessità in ordine all'informazione, che è chiaro queste sono tutte delibere di Giunta, però nel momento in cui c'è la delibera di variazione di bilancio sarebbe più corretto dare un'informazione, soprattutto ai capigruppo. Visto il tono degli interventi, probabilmente non erano al corrente di una serie di informazioni.

Così come ricordo della delibera di Pieve di Cagna, perché aveva il progetto ma non aveva la copertura per tutto il progetto, quindi questo può generare anche una falsa attesa. Siccome uno si trova ad analizzare la delibera di bilancio con un titolo molto succinto, per non aprire una discussione di questo genere sarebbe bene informare o dare un sostegno per capire prima.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Bartolucci.

RANIERO BARTOLUCCI. Voto a favore di questa delibera, però vorrei dire alla signora Ciampi, la quale molte volte interviene sulle scuole dicendo che non si fanno i lavori, che una volta che si fa un lavoro in una scuola come quella di Pieve di Cagna, che ha urgenza, non va bene. A volte si finanziano miliardi per Urbino e va tutto bene, quando si destinano 35 milioni per l'acquedotto di Miniera che serve 20 famiglie e altrettanti per la scuola di Pieve di Cagna, mi sembra strano che lei si astenga.

Nella riunione dei capigruppo ho chiesto io al Sindaco se i lavori a Pieve di Cagna erano in sconto affitto e il Sindaco ha risposto affermativamente. E' strano che Elisabetta Foschi non l'abbia sentito.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il punto 2 dell'ordine del giorno.

Il Consiglio approva con 14 voti favorevoli e 3 astenuti (Foschi, Ciampi e Fattori)

(Entrano i consiglieri Bastianelli e Rossi: presenti n. 19)

Unificazione delle Aziende di trasporto pubblico AMI S.p.A. e ASET Trasporti S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 3: Unificazione delle Aziende di trasporto pubblico AMI S.p.A. e ASET Trasporti S.p.A..

Invito il presidente dell'AMI sig. Maurizio Mazzoli a prendere posto al tavolo della Giunta. Ringrazio per la loro presenza in questa sala i dirigenti della stessa AMI: il dirigente affari generali dott. Angelo Princivalle e il dirigente tecnico dott. Massimo Benedetti.

Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Chiederei ai consiglieri comunali un po' di pazienza e un po' di attenzione. Ci sono due-tre relazioni che credo possano essere rapide, cercando di essere chiare ed efficaci allo stesso tempo, su un tema importante, quello del servizio trasporti.

In uno degli ultimi Consigli comunali avevo detto "sulla questione dei trasporti, secondo me bisogna fare un Consiglio comunale apposito, ove si discutano le linee e le modifiche alla politica dei trasporti, come opera la nostra azienda, chiamando il presidente dell'Ami e i suoi collaboratori a riferire in Consiglio una serie di problemi e di temi, esaminando le questioni principali su un problema importantissimo". Infatti, è uno dei servizi più importanti, dopo la sanità, per i cittadini e per l'economia di una provincia come la nostra.

Faccio la prima relazione, riferendo in merito al punto specifico dell'ordine del giorno, cioè la questione dell'aggregazione Ami-Aset, perché qui c'è anche la storia del problema dei trasporti nella nostra provincia. Non faccio la storia, anche perché per gran parte non la conosco, però dico la mia impressione.

Da dove veniamo rispetto a un servizio come quello dei trasporti? Veniamo da una situazione nella quale in questa provincia sui trasporti, come per altri servizi — il gas con il Megas, l'igiene urbana con l'Aspes, i trasporti con la stessa Aspes — ci sono stati fatti significativi, eventi importanti che le amministrazioni pubbliche hanno saputo prevedere e hanno saputo mettere in campo. L'Aspes trasporti

di Pesaro c'è da trent'anni, da tanto tempo ha cominciato a operare. L'Aset di Fano è partita da vent'anni con i trasporti, ha messo in piedi altri servizi, ah aggregato Comuni, ha cercato di razionalizzare e ha fatto un'esperienza significativa. Il Comune di Urbino nel 1979-80 aveva cercato di mettere in piedi la Spa Trasporti che poi non andò avanti perché ci furono problemi con i privati, ci furono diverse difficoltà. Poi si è messa in piedi l'Amu che è successivamente diventata Ami ecc.

Da diverso tempo sono state fatte esperienze significative, in generale, sui servizi di cui parleremo al quarto punto e soprattutto per quanto riguarda i trasporti. Queste esperienze da molto tempo segnavano il passo, perché nella nostra provincia fino a poco tempo fa c'erano una quindicina di aziende di trasporto pubblico, fra i privati grossi come Bucci e gli altri privati più piccoli e le aziende pubbliche. C'erano 15-17 aziende pubbliche a livello della nostra provincia. Nella regione sono 72.

E' chiaro che un servizio in questo modo, per una popolazione di 350.000 abitanti non è plausibile, vuol dire una frantumazione, una frammentazione, nessun collegamento, mille scompensi, mille difficoltà. Come è chiara la direttrice Pesaro-Urbino per cui fino a un certo punto arriva Pesaro, poi un altro pezzo lo deve fare necessariamente il privato, poi il Comune di Urbino passa in quei punti ma non si può fermare perché la concessione è attribuita al privato ecc. Le cose le conoscete.

Lunedì 17 si riunirà l'assemblea dell'Ami per l'aumento di capitale, l'ingresso di Aset in Ami e la costituzione di un'azienda di trasporti unica pubblica a livello provinciale. Dopo trent'anni che si parla di come gestire un servizio come quello dei trasporti, con questa frantumazione, una cosa che non stava in piedi da nessuna parte, lunedì riusciremo a mettere in piedi un'azienda pubblica unica di trasporto per tutta la provincia. Credo che sia un grande fatto politico, senza parlare di maggioranza o minoranza. Per un'azienda unica di tutti i servizi a livello provinciale sono d'accordo tutte le forze politiche. Questa sarebbe la dimostrazione di una capacità vera di governo nella provincia, che mette da parte il fatto di avere dieci aziende con dieci consigli di amministrazione,

dieci presidenti, 200 consiglieri di amministrazione, perché questo costo ricade sui cittadini. Si deve guardare a quello di cui hanno necessità i cittadini, facendo una politica vera, dimostrando di saper amministrare, mettendosi insieme e costruendo una situazione come questa. Credo che sia un fatto di grande significato.

A me non compete, come Sindaco, di andare a fare tutti i conti, vedere le linee, i piani che deve fare la Provincia, vedere per filo e per segno quali saranno i rapporti con i privati. Lo vedremo, lo stabiliremo tutti insieme. Mi interessa stabilire la linea, dare l'indirizzo, e credo che su questo ci siamo riusciti. Dopo 20-30 anni, qui si costituisce un'azienda pubblica unica sui trasporti, con l'Ami di Urbino in cui abbiamo una minima prevalenza. All'Ami ha creduto Urbino con tutte le sue forze e Urbino è al centro di un ragionamento che si fa sulla questione dei trasporti.

L'alternativa a questo sarebbe la separatezza, il fatto che si sarebbe dovuto fare l'azienda con i privati — senza volerli demonizzare — e voi sapete che un conto è andare a discutere con il privato nel momento in cui sei forte e aggregato con un'unica azienda pubblica a livello provinciale, un conto è andare in modo frammentato, debole, e quindi altri guiderebbero le questioni. Nessuna demonizzazione dei privati, i privati fanno i loro interessi, il pubblico deve ragionare sempre di più con la mentalità del privato per dare efficacia ed efficienza agli strumenti e ai servizi che mette in piedi. A differenza del privato, il pubblico non può tener conto soltanto dell'economicità, deve necessariamente tener conto anche della socialità del servizio che dà ai cittadini. Per questo si deve tenere alta la funzione del servizio pubblico, è qui la differenza. Non dobbiamo avere paura, altrimenti si va agli estremi opposti: il privato è tutta efficienza e il pubblico non è in grado di mettere in piedi niente. Non è così. I privati hanno le loro ragioni, rappresentano un'esperienza importante, bisogna fare i conti con le imprese private, però il punto di congiunzione deve essere trovato, e noi dobbiamo ragionare nel senso dell'economia, altrimenti il servizio non reggerebbe e alla lunga bisognerebbe farlo pagare il doppio il triplo ai cittadini. Dobbiamo quindi

tener conto anche della socialità di un servizio come quello dei trasporti.

Credo che siamo a un momento estremamente importante. I Passaggi sono stati quelli prima della costituzione dell'Amu, poi dell'Ami fra Comune di Urbino e Aspes di Pesaro, con il 51% al Comune di Urbino e il 49% all'Aspes di Pesaro; poi, il consorzio Ami Urbino-Aspes di Pesaro si è trasformato in società per azioni e il rapporto delle azioni è rimasto sempre quello; adesso facciamo l'operazione di aggregare l'Ami all'Aset o l'Aset di Fano all'Ami di Urbino, diventando una unica società pubblica a livello provinciale. Questo avverrà lunedì. Sabato si riunirà l'assemblea dell'Aset a Fano che delibererà il conferimento all'Ami, lunedì si riunirà l'assemblea dell'Ami di cui facciamo parte io per il Comune di Urbino e il presidente dell'Aspes dott. Davide Rugoletti, per deliberare l'aumento di capitale in modo da accogliere l'Aset per costituire una unica società a livello provinciale, con il rapporto che avete visto nella delibera: 42% Comune di Urbino, 41% Aspes, 16% Aset. Come è stato calcolato? Nell'aggregazione di una Spa si calcola sul capitale. Il tribunale di Pesaro — c'è stato qualche articolo sui giornali in questi giorni, sul problema della valutazione dell'Aset — ha nominato un perito il quale ha fatto la valutazione dell'azienda Aset di Fano, il quale ha stimato 1.700 milioni.

L'altro aspetto è che si modifica lo statuto. La delibera che il Consiglio comunale fa non riguarda la modifica dello statuto, ma delibera di dare mandato al Sindaco di partecipare all'assemblea dell'Ami per accogliere il conferimento dell'Aset e in quella sede avere mandato di modificare lo statuto.

Le modifiche dello statuto riguardano quanto segue. Il consiglio di amministrazione passerà da 5 a 7 membri. Ci saranno due membri nominati dall'assemblea su indicazione del Comune di Urbino — questo fa parte dei patti parasociali — fra cui il presidente che è Maurizio Mazzoli, 3 membri nominati dall'assemblea indicati dal Comune di Pesaro, 2 membri — quelli che entreranno — indicati dal Comune di Fano. Per maggiore garanzia di tutti — perché se si mette in piedi una struttura del genere il problema di maggioranza e minoranza

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

za all'interno dell'assemblea e del consiglio di amministrazione non deve esistere — si è stabilito che le decisioni in assemblea e in consiglio di amministrazione si assumeranno con l'accordo di tutte le componenti. Credo che questa sia una cosa saggia, perché se dovessimo avere problemi non si dovrebbe andare alla costituzione della società. Questo spinge ad avere un confronto continuo e ad assumere le decisioni di comune accordo, mi pare una cosa che possa essere positiva.

In prospettiva ci sono altri aspetti. Lunedì andremo a costituire l'azienda unica provinciale e alla fine del 2003 ci saranno le gare, per cui, sulla base del piano provinciale dei trasporti si dovranno mandare a gara i trasporti nell'ambito dei bacini. Alle gare potranno partecipare anche altre aziende o aggregazioni di aziende. Ho avuto modo di parlare con alcuni capigruppo e consiglieri, anche nella riunione dei Capigruppo: è chiaro che la costituzione dell'azienda pubblica unica non basta per andare alle gare, il passaggio successivo sarà quello dell'aggregazione dei privati. Nella nostra provincia, probabilmente, i privati non basteranno, quindi si dovranno vedere altre aziende, magari pubbliche, anche a livello più complessivo, per rafforzare la struttura che parteciperà alle gare. Nelle gare che si stanno facendo ci sono aziende potentissime e nel momento in cui fossero in concorrenza con noi saremmo troppo deboli per poter sopportare quel tipo di concorrenza. La strada è quella. Una volta costituita l'azienda pubblica unica a livello provinciale, si aprirà una discussione con le aziende private per verificare le forme possibili per aggregarci con le aziende private a livello provinciale, e probabilmente bisognerà intavolare un discorso anche per vedere come rafforzare ulteriormente l'azienda che affronterà il problema dei trasporti e che andrà alle gare in prospettiva, prima della fine del 2003. Questa è la strategia che dobbiamo portare avanti. Queste sono le cose che abbiamo portato avanti fino ad oggi. Sono molto soddisfatto che in una provincia come la nostra si sia giunti a costituire l'azienda pubblica unica provinciale. Non è poca cosa. Sono molto contento che lo si faccia qui con il lavoro continuo e lo stimolo di Mazzoli, Stefanini e di tanti altri. Come impul-

so, come scelta politica, come spinta molto è partito da Urbino. Se poi andrà tutto a finire bene nel senso del rapporto con i privati, poi dell'allargamento successivo, delle gare, dell'efficacia nella gestione concreta dei trasporti, è una scommessa ulteriore per la quale dobbiamo lavorare. Però, intanto ci competeva arrivare fin qui, e io credo che sia un lavoro grosso quello che abbiamo fatto fino ad oggi, di cui il Consiglio comunale di Urbino, e non Tizio o Caio, può essere estremamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Il Sindaco mi ha anticipato in molte cose anche di carattere formale, quindi di questo farò soltanto una brevissima sintesi.

Se prendete gli atti del Consiglio comunale che descrivevano l'unificazione dell'Amu con l'Aspes Trasporti di qualche anno fa, ritroverete sicuramente tutte le motivazioni che ancora oggi sono valide, in riferimento all'opportunità, necessità di questa operazione. Questa operazione è stata sollecitata da una riforma a livello nazionale, da una legge regionale che acquisiva la riforma nazionale che in qualche modo obbliga, seppure con forme diverse, alla unificazione delle imprese. Anche se l'obbligo al momento attuale non vale per tutte le aziende che si trovano su un territorio, ma limitatamente ai bacini di traffico, ai bacini di mobilità che la Regione ha identificato. Nella nostra provincia ce ne sono due. Non è quindi un obbligo di legge l'unificazione dell'attuale Ami con l'Aset, ma sicuramente l'ottenimento di questo risultato è una premessa importante, quasi fondamentale in riferimento agli obiettivi che sono delle amministrazioni pubbliche, in parte anche delle aziende, forse più quelle pubbliche che quelle private, di ottenimento di un servizio che sia funzionale alla mobilità.

Ricordo anche che il Comune di Urbino ha trainato nella nostra provincia un'idea di azienda che non fosse soltanto collegata o finalizzata al trasporto pubblico in senso stretto ma ha esteso e intende agire e spingere l'azienda a vedere in modo esteso, in modo completo le problematiche connesse con la mobilità, quindi

non soltanto i trasporti in senso stretto. Questo, dal punto di vista programmatico è un fraseggio interessante, un modo di impostare culturalmente il problema importante, date le finalità, e ha anche dei valori importanti sulla qualità del servizio e sul valore economico delle imprese che svolgono il servizio stesso. Noi abbiamo già assegnato all'Ami anche la gestione dei parcheggi, insistiamo affinché la visione di servizio unificato a livello provinciale, che nasce dall'unione delle tre aziende si trasferisca, poi, anche in una gestione e programmazione unificata e unitaria sia del trasporto alla scala provinciale e non soltanto a livello di singolo bacino, sia soprattutto anche per tutto un insieme di servizi innovativi e di modalità innovative di gestione anche dei servizi tradizionali per i quali, oggi, le aziende pubbliche hanno in parte fatto investimenti, stanno facendo investimenti. Sicuramente, oggi le aziende pubbliche sono molto più professionalizzate di quanto non lo siano le aziende private di trasporto pubblico che, seppure efficienti dal punto di vista della gestione, non hanno poi — forse neanche statutariamente — questa possibilità di agire a livello integrato della mobilità. E non è neanche un caso che abbiamo battezzato l'Ami come “azienda per la mobilità integrata e trasporti”.

Questo è un fatto che se passa velocemente a livello di denominazione aziendale e a livello di fraseologia che descrive, a statuto, le funzioni dell'azienda, richiede certamente impegno, anche investimenti e, se permettete, anche indicazioni che i proprietari di queste aziende danno e devono dare alle medesime e alle loro direzioni, affinché i servizi che vengono attuati e attivati abbiano le caratteristiche di chi poi l'azienda gestisce ed eventualmente, in parte, paga. Ricordo che il trasporto ha un contributo pubblico al momento superiore all'80%, in media, del costo. C'è una legge nazionale che prevede di abbassare questo contributo pubblico al 75, poi progressivamente 65%.

Citava prima il Sindaco la finalità di socialità del servizio di trasporto pubblico. Invito ad andare a vedere come nella nostra regione e provincia è cambiato il servizio di trasporto sul territorio, evidenziando che men-

tre le aziende private si sono progressivamente concentrate sulle concessioni più ricche, quelle a maggiore utenza e quindi anche a maggiore introito — escludiamo il trasporto urbano: i privati oggi intervengono essenzialmente sul trasporto extraurbano — sono pubbliche. Questo per dire che se è vero che le aziende private appaiono più efficienti di quelle pubbliche nella conduzione del servizio e dell'impresa, è anche vero che hanno usufruito di modificazioni strutturali del loro mercato che hanno consentito anche questo aspetto. Non è soltanto un'opinione personale, ma è documentato in termini scientifici.

Direi anche una cosa aggiuntiva che guarda il futuro della nostra azienda pubblica in rapporto con le aziende private. Oltre al valore economico e finanziario di cui si può discutere, oggi le imprese pubbliche hanno al proprio interno una professionalità legata ai servizi integrati di mobilità, quindi anche di trasporto, che supera in certi casi di gran lunga la capacità di approcciare il mercato — non dico di gestire singolarmente l'azienda — molto maggiore di quanto non abbiano le aziende private.

Queste sono soltanto osservazioni su cui, eventualmente, si può discutere e io insisto su questo aspetto, perché cerco di privilegiare certi temi, qualcuno altro potrebbe dire che non importa la professionalità e basta l'efficienza. Dico questo, perché oggi il mercato del trasporto, comunque, in particolare, i servizi di trasporto richiedono innovazione non soltanto all'interno delle aziende ma anche nel modo di integrare i servizi e la mobilità sul territorio e fra le diverse modalità e le diverse finalità. Tanto è vero che io sto insistendo anche con l'attuale presidenza dell'Ami affinché su questi aspetti in termini gestionali — parlo dei rapporti con la clientela, dei modi di fare i biglietti, tutto un insieme di cose — vengano dati servizi innovativi. Per esempio, Fano — uno dei due tre Comuni a livello nazionale che l'hanno fatto — ha attivato una sperimentazione che sta dando risultati, insperati prima che l'attività iniziasse, sui servizi a chiamata. E' qui presente anche il dirigente di Fano che ha promosso questa iniziativa. Secondo me sarebbe fondamentale che questa esperienza, oltre che essere estesa a Fano stessa, fosse il più

rapidamente possibile applicata al territorio di Pesaro, ma al territorio di Urbino ancora più motivatamente di quanto non possa accadere per il territorio di Fano, perché quella modalità di servizio nel caso di Urbino e del tipo di mobilità che c'è attorno alla città e al territorio non soltanto urbano ma suburbano di Urbino, potrebbe sicuramente avere, come vantaggio, non solo risparmi aziendali e quindi minori costi, ma addirittura l'estensione del servizio che deriva dalla riorganizzazione in termini di mobilità.

Questo è un obiettivo e un risultato che bisogna assolutamente ottenere insieme con altre cose, per esempio l'integrazione fra i servizi di trasporto e i servizi di parcheggio, in particolare trasporto parking e trasporto urbano.

Io ritengo, per esempio, che occorre superare la visione del trasporto che fino ad oggi l'ha fatto vedere come un servizio quasi esclusivamente sociale, cioè "c'è proprio bisogno di farlo", quindi più che pensare al trasporto anche come valore pure in termini economici, superare questa visione del trasporto stesso. Oggi è possibile guadagnare qualcosa da una promozione del servizio di trasporto ed usare i corrispondenti introiti per estenderlo laddove è carente. Su questo, fra l'altro, la legge nazionale invita a strumenti per sperimentare le innovazioni e quindi è su questo necessario che l'azienda si attrezzi anche tecnicamente, non soltanto come intenzione politica. Per questo è necessario che anche tecnicamente l'azienda sia ricca di capacità professionale, sia per quanto riguarda le gestioni ordinarie, i piani di servizio ecc., sia, soprattutto, per quanto riguarda l'avvio di servizi innovativi e di innovazione nei servizi che sta svolgendo. Sembra un gioco di parole ma sono due cose che spesso nelle aziende richiedono professionalità diverse. Tecnicamente, spesso le professionalità per l'innovazione nei servizi svolti e l'attuazione di servizi innovativi richiedono queste due finalità e professionalità.

Non dico altro per quanto riguarda la valutazione sulla opportunità di andare alla unificazione delle aziende pubbliche. Sui giornali purtroppo è stata fatta un po' di confusione. Noi facciamo una unificazione delle aziende

pubbliche di trasporto, ovviamente resta completamente aperto il problema della unificazione per quanto riguarda i privati, che fra l'altro avrà anche tempi più lunghi, e chissà se ci si arriverà e in quale forma. Quindi, problema completamente aperto: sui giornali si è fatta un po' di confusione fra questi due aspetti che è bene tenere distinti perché non c'entrano niente l'uno con l'altro.

Dal punto di vista del valore delle imprese, oltre agli aspetti che ho già citato di professionalità e di esperienza innovativa che nelle nostre aziende pubbliche è sicuramente alta, molto più alta della media nazionale, abbastanza più alta di quel che accade nelle altre aziende pubbliche della nostra regione, l'azienda che si va a formare avrà complessivamente un capitale di quasi 11 miliardi, capitale utile d'impresa, capitale sociale. Questo non è solo il valore economico dell'impresa, perché posso leggere il valore dell'impresa in tanti modi. Il capitale sociale si compone di regole che non sto qui a riassumere.

L'Ami attuale ha un capitale di 9.200 milioni, l'Aset conferisce un capitale netto di 1.790 milioni, quindi 10.990 milioni. Tenendo conto delle quote che erano già state conferite dal Comune di Urbino e dall'Aspes, già il Sindaco ha citato la parte intera delle percentuali, c'è qualche decimale non del tutto irrilevante, perché la differenza Urbino-Pesaro non è l'1% ma un po' meno e il 16,29% per quanto riguarda il Comune di Fano.

Come è venuta fuori la quantificazione del valore dell'impresa? Il capitale sociale dell'attuale Ami, 9.200 milioni è stato quantificato in sede di conversione in Spa di quello che era prima il consorzio Ami. Vi ricordo che abbiamo fatto la Spa in una fase successiva rispetto al consorzio. Questa quantificazione di 1.790 milioni è stata quantificata da una perizia asseverata presso il tribunale di Pesaro, fra l'altro con gli stessi criteri con cui è valutato il capitale sociale dell'attuale Ami.

Il valore dei mezzi dell'Aset non è di 1.790 milioni; magari l'Aset oggi dispone di un parco mezzi che se fosse interamente posseduto dall'Aset e quindi vendibile sul mercato, varrebbe circa 7 miliardi, però se io acquisto un palazzo di un miliardo e faccio un mutuo di 900

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

milioni non sono miliardario, sono proprietario di 100 milioni. Questa è una delle ragioni per cui il valore di conferimento dell'Aset è di 1.790 milioni, così come di 9.200 milioni è il capitale sociale dell'Ami.

L'azienda ha un mercato di quasi 8 milioni di chilometri all'anno, che sono quasi 7 milioni di chilometro all'anno di servizio di trasporto pubblico su concessione — urbano ed extraurbano — e quasi un miliardo di turismo e di scuolabus, servizi che poi potrebbero anche, in futuro, aumentare. La consistenza di personale è di 230 unità circa, quindi è una dimensione d'azienda che comincia già ad essere media impresa, di dimensione interessante per ottenere anche, dalla unificazione di cui stiamo parlando, benefici in termini di riduzione di costi, in termini di economie di scala, perché si sta mettendo insieme un'azienda che ha circa 150 dipendenti con una che ne ha circa 80, con 178 mezzi utilizzati per il servizio.

Illustro rapidamente anche l'articolato della delibera, per chiarire anche quanto ha già detto il Sindaco e quanto è stato detto da me adesso. E' richiesta una piccola modifica al punto 3). Il primo punto della delibera riguarda l'autorizzazione al Sindaco a compiere tutti gli atti per l'aggregazione societaria con i termini di cui abbiamo già detto e che non ripeto; si delibera di autorizzare il Sindaco e per esso presidente e il consiglio di amministrazione a fare tutti gli atti formali, burocratici con Inps, Pra e tutto quello che segue. Con l'ultimo punto si autorizza il Sindaco alla conversione del capitale sociale dell'Ami Spa — questo è un obbligo previsto dal primo gennaio del prossimo anno — in euro. Il punto 3) andrebbe riscritto in questo senso: “di autorizzare il Sindaco a modificare lo statuto di Ami Spa”. Qui c'è un “conseguentemente” che in realtà non è connesso con una descrizione che manca. Quindi, i termini con cui si autorizza il Sindaco a modificare lo statuto nelle parti ritenute necessarie, in sede di assemblea straordinaria, adottando altresì tutte quelle soluzioni di cui ha già parlato il sindaco, che aumentino le percentuali per i quorum di validità delle deliberazioni. Il Sindaco ha già citato i 7 consiglieri anziché i 5. Nello statuto c'è scritto da 3 a 5 consiglieri: si tratta di cambiarlo in modo che i consiglieri

siano 7. Poi c'è qualche altra piccola cosa sparsa che vedrà l'assemblea straordinaria e questa regola dei quorum per la validità delle deliberazioni che dovrebbe passare all'85% per quanto riguarda le deliberazioni straordinarie sugli argomenti rilevanti, affinché vi sia questa tutela affinché due soci non diventino l'equivalente del far tutto, affinché non si aggregino per fare il dispetto al terzo, sostanzialmente.

PRESIDENTE. Ha ora la parola il presidente dell'azienda Ami, Maurizio Mazzoli.

MAURIZIO MAZZOLI, Presidente A.M.I. Non mi dilungo, perché ormai molte cose sono state dette, quindi dirò poche cose, aspettando eventuali domande da parte dei consiglieri, altrimenti c'è il rischio di ripetere le cose.

L'azienda AMI è nata nell'ottobre del 1998 quando la ex AMU ha fatto la fusione con il ramo trasporti dell'Aspes e quindi da lì è nato questo consorzio con la maggioranza del Comune di Urbino e siamo arrivati fino a giugno del 1999 quando, per effetto della legge regionale tutte le aziende pubbliche si sono dovute trasformare in Spa. Quindi, l'Ami è una Spa dall'1.7.1999.

Cosa è successo in questo frattempo? Tante cose. Quella più importante è il decreto n. 427 del 1997, chiamato “decreto Burlando”, che ha stabilito che dopo un congruo periodo di affidamento diretto si dovesse andare alla fine delle concessioni e alla gara di tutti i servizi. Il termine ultimo è quello del 31.12.2003. Entro quella data tutti i servizi di trasporto pubblico dovranno andare a gara. Nel nostro caso, per quanto riguarda la regione Marche significa che a partire già dal giugno 2003 inizieranno le procedure di gara. In questo frattempo di cosiddetto “affidamento diretto”, noi abbiamo firmato un contratto di servizio con la Regione Marche ed un contratto di servizio con i vari Comuni che hanno il servizio urbano. Questo perché la legge regionale delle Marche imponeva, proprio per tutta questa frammentazione di aziende, alle aziende pubbliche di trasformarsi in Spa ma a tutte le altre aziende in un'associazione temporanea d'impresa, di cui l'azienda pubblica era capofila. La regione

Marche è stata divisa in bacini di traffico. Per quanto riguarda la provincia di Pesaro vi sono due bacini di traffico, uno chiamato "Pesaro 1" di cui è capofila l'Ami e uno chiamato "Pesaro 2" di cui è capofila l'Aset. In questa associazione temporanea d'impresa, insieme alle aziende pubbliche ci sono anche tutte le aziende private che operano in questo territorio. E' già un fatto abbastanza importante, perché il contratto di servizio l'hanno firmato soltanto sette aziende nelle Marche, la capofila dei sette bacini. Però, come ha detto chi mi ha preceduto, tutto questo non basta. Non basta nemmeno fare l'azienda pubblica provinciale, non basterà fare l'azienda mista pubblico-privato, perché già per quello che si vede in giro, per le gare che si stanno svolgendo — vedi il Friuli, vedi la Valle d'Aosta, vedi la Lombardia, vedi la Liguria, vedi le gare che si sono svolte e si stanno svolgendo a Roma — si evince che i gruppi che si stanno mettendo insieme hanno dei numeri che fanno paura. Ve ne dico solo uno: il gruppo che si è formato ultimamente tra l'ATC di Bologna, l'ATAF di Firenze e l'ex ATAC di Roma che adesso si chiama Trambus è un'azienda che mette insieme 117 milioni di chilometri, 1.300 miliardi di fatturato, 12.700 addetti, 4.200 mezzi che trasportano tutti insieme oltre un miliardo di passeggeri l'anno. Se mettiamo insieme tutte le aziende delle Marche pubbliche e private, metteremmo insieme, sì e no, sui 1.000 auto per circa 40 milioni di chilometri. Questo per dirvi che non basterà nemmeno mettere insieme tutte le aziende pubbliche e private delle Marche per costituire un raggruppamento che abbia la possibilità di confrontarsi con questi gruppi che si vanno formando in Italia. In pratica, alla fine avremo in Italia 7-8 gruppi che si spartiranno tutto il trasporto pubblico.

Cosa vuol dire questo? Vuol dire che la nostra attività è solo un passo iniziale, solo il primo passo e in questo momento le aziende pubbliche non stanno aspettando, ma ci si cerca di creare queste alleanze sia con le aziende private locali, sia con altre aziende pubbliche della nostra regione, ma sia anche con altre aziende pubbliche di fuori regione. Questa è ormai la nostra finalità. Poi, che tipo di strumento giuridico queste società tra di loro si daranno non ve lo so dire e non l'abbiamo

nemmeno ancora discusso. Sta di fatto comunque, che anche l'azienda pubblica Ami-Aset si sta muovendo, sta cercando delle alleanze, si sta sforzando di creare dei servizi più appetibili con il fatto che comunque in quest'ultimo anno sono stati fatti 13 miliardi e mezzo di investimenti per autobus nuovi che ci hanno consentito di acquistare 43 autobus nuovi su 130, quindi vuol dire aver rinnovato un terzo della flotta come Ami, più quelli dell'Aset, quindi questo ha portato all'abbassamento della vetustà degli autobus che era intorno ai 10 anni a 6,2 e soprattutto sono autobus molto più confortevoli, molto più rispettosi dell'ambiente, perché questi sono dei motori che hanno delle caratteristiche Euro 3, quindi con delle emissioni molto più basse e, non da ultimo, nell'area di Pesaro e di Fano anche autobus con carburante a metano, una cosa assolutamente nuova e importante.

Tutto questo ci ha dato qualche risultato. Abbiamo già visto che tra il 1999 e il 2000 in tutta l'area di Urbino, Pesaro e Fano c'è stato un aumento medio del 5% dei passeggeri e anche un aumento di introiti e che in qualche modo pensiamo di poter ancora continuare, perché penso che questa sia una delle missioni più importanti che abbiamo. Fino adesso abbiamo parlato di leggi, società ecc., ma dobbiamo guardare a cosa percepiscono di tutto questo i cittadini. Per adesso percepiscono solo la parte riguardante il miglioramento della qualità dei servizi, quando saremo riusciti a fare questa benedetta alleanza pubblico-privato, ci saranno anche molte altre novità, specialmente per i cittadini, specialmente per quelli che abitano nella tratta Pesaro-Urbino, perché i tram arrivano fino a Morciola, fino a Trasanni e in mezzo c'è un vuoto che da trent'anni ancora non siamo riusciti a colmare, tant'è che io parlo spesso di questi problemi anche con i miei concittadini — sono di Gallo — e in casa mia, e una domanda che mi fa mia moglie è sempre: "sì, ma i tram al Gallo quando arrivano?". E' una domanda semplice, ma che esprime la realtà. Purtroppo ancora, per come sono messe le cose, anche se non ci sono più le concessioni ma c'è un contratto di servizio che sostanzialmente ha fotografato la situazione esistente, fino a quando non riusciremo a fare questa unione pubblico-

privato non avremo questa possibilità, oppure bisognerà aspettare la gara. Lì ci sarà l'intervento della Provincia con i piani di bacino, perché la stessa Provincia potrà, se vorrà, rielaborare tutto il piano di esercizio dei trasporti della nostra provincia e questo vuol dire anche riequilibrare, eventualmente, tra costa ed entroterra se ci saranno le forze, vuol dire risolvere certi problemi per certe frazioni, vuol dire anche mettere in atto per conto delle aziende tutti quegli accorgimenti, soprattutto servizi alternativi o innovativi, come quelli a chiamata, che potrebbero dare un'ottima risposta specialmente per queste zone che noi chiamiamo "a domanda debole".

Tutto questo fa sì che l'attività dell'azienda vada avanti parallelamente: da un lato far funzionare l'azienda, dare i servizi, migliorarli e dall'altro avere questa parte che continua a cercare alleanze, a portare avanti queste alleanze, altrimenti tutti questi sforzi potrebbero essere vani, perché nel 2003 potremmo perdere la gara e quindi tutto quello che abbiamo fatto potrebbe essere vanificato. Ci sono quindi due strade parallele che stiamo percorrendo grazie anche alla buona volontà degli unici due dirigenti che abbiamo, uno l'ing. Benedetti, l'altro il dott. Princivalle e che sono qui presenti. Dobbiamo avere da una parte attenzione a non aumentare troppo il numero dell'organico, altrimenti andremmo fuori mercato e nello stesso tempo dobbiamo dare servizi efficienti, dobbiamo badare a fare in modo che queste alleanze vadano avanti per essere pronti per le gare e contemporaneamente stare attenti alle esigenze degli utenti anche per quanto diceva il Sindaco prima, perché noi abbiamo anche quest'occhio verso la parte sociale, verso il fatto che ci sono da rispettare certe regole di cui spesso, il mercato, non tiene conto.

PRESIDENTE. E' aperta la discussione. Invito i consiglieri a rispettare i tempi, perché le relazioni si sono prolungate. Questo tenuto conto che abbiamo un appuntamento alle 21 in piazza della Repubblica.

Ha chiesto di parlare il consigliere Mechelli. Ne ha facoltà.

LINO MECHELLI. Accolgo l'invito del

Presidente, quindi sarò breve. Ringrazio il presidente Mazzoli per questa ulteriore integrazione di dati e di elementi in merito al provvedimento che questa sera è posto all'approvazione del Consiglio comunale e ringrazio anche i dirigenti. Credo sia la prima volta che vediamo l'ing. Benedetti in questo Consiglio. Presidente Mazzoli, coraggio, perché dopo l'unificazione Ami-Aset l'azienda è meno piccola. Certo, ci ha spaventato un po' con i numeri che ha citato: milioni di chilometri e migliaia di miliardi, però credo che l'Ami, pur piccola, ha sicuramente un vantaggio, perché a differenza di altre aziende che sono decotte e piene di debiti, ci presentiamo con un'azienda sana e con servizi soddisfacenti. La strada intrapresa, il primo passo nel fare l'azienda unica della provincia è un passo avanti. Invito a stabilire subito rapporti con il privato, perché è necessario mettere insieme le risorse e le energie, senza alcun atteggiamento pregiudiziale. Credo che questo, il presidente e chi l'ha preceduto l'abbiano sottolineato.

Qualche riflessione è stata fatta in questi giorni è stata fatta dall'area di Fano circa i rischi del prevalere di Urbino-Pesaro su una marginalità di Fano. Di questo Fano non si deve preoccupare, ma eventualmente deve preoccuparsi Urbino, perché c'è sempre questa tendenza a unificare le decisioni della costa, Pesaro-Fano. In qualche occasione ho detto che va bene se le decisioni si prendono a metà strada, non a Fosso Sejore, sottomonte. Quindi la preoccupazione, eventualmente, la dovremmo avere noi, non come Urbino città, come nostro territorio, ma come territori più interni, territori isolati, quindi dovremmo stare attenti, anche in futuro, ad andare avanti con una globalizzazione governata, altrimenti i territori, le popolazioni che vivono nei centri più interni, più isolati saranno sempre penalizzati. Così anche la fascia sociale del trasporto bisogna tenerla in considerazione.

Non aggiungo che l'adesione alla proposta di questa sera, anche perché, ripeto, alcune regioni già sono andate alle gare e se noi vogliamo rispettare il termine ultimo dell'1.1.2004 è bene che si cominci seriamente e il provvedimento di questa sera è il passo giusto per poterci presentare con le carte in regola nel 2004, con

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

le raccomandazioni che ho fatto in merito al territorio. Quindi, il contratto di servizio del 2004 dovrà dare delle risposte a queste esigenze del nostro territorio così difficile e così isolato, specie le zone più interne della provincia.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. Purtroppo non ho sentito la relazione fatta dal presidente, perché ero impegnata a chiedere delucidazioni sulle modifiche dello statuto che si dovranno apportare lunedì. Mi dispiace di questo; eventualmente chiederò delucidazioni successivamente.

Ormai da tempo siamo informati di come si procederà e di come si è proceduto soprattutto finora. La cronistoria che il Sindaco e l'assessore Stefanini hanno fatto è cosa nota non soltanto perché l'abbiamo vissuta ma anche perché — e ne do atto all'Amministrazione, nel caso specifico al Sindaco — su questo tema in particolare il Sindaco è sempre stato pronto a informare non solo sullo stato di fatto dell'azienda o della situazione dei trasporti, ma anche su quelle che potrebbero essere, saranno e si auspica che siano, le prospettive future. Quindi mi sento di dire che su questo settore informazione e coinvolgimento ci sono stati e ne siamo consapevoli.

Ritengo di poter dire che è un grosso risultato politico non facile da conseguire quello di essere riusciti a creare, dopo anni di frantumazione nell'aspetto del servizio dei trasporti, un'unica azienda, perché è facile non dico che prevalgano altri interessi, ma altri aspetti, quindi va dato sicuramente atto di questo.

Mi auguro che si possa sempre riuscire a conciliare l'economicità, quella che il Sindaco attribuiva o più o meno dipingeva come caratteristica tipica del privato, alla socialità del servizio pubblico, perché davvero arriveremo a un grande risultato. Se questa Spa riuscirà a garantire questo binomio, allora sì che avrà una ragione molto valida per esistere.

Sicuramente ci sentiamo di dire sì a questo tipo di operazione, non solo perché è la

legge che ce lo chiede, perché nel 2004 arriveranno le gare alle quali dovremo essere preparati, ma perché è giusto andare in questo senso, è una razionalizzazione dei costi e può trattarsi, se ben gestita, di miglioramento del servizio per gli utenti.

Visto che il Consiglio comunale si limita ad autorizzare il Sindaco a determinare gli atti, faccio una raccomandazione al Sindaco, che ha fatto anche Mechelli: cercare di tutelare al massimo il Comune di Urbino, non perché non si abbia fiducia nei soci — altrimenti non si costituirebbe la società per azioni, — ma perché, ovviamente, gli interessi li abbiamo tutti. Si diceva che vanno tutelate tutte quelle soluzioni che aumentino le percentuali per il raggiungimento dei quorum; si parlava proprio di definire al meglio le cose — non per essere pignoli o diffidenti nei confronti degli altri, ma solo per essere più sicuri noi, come anche quelli di Pesaro e di Fano — in quanto bisogna stare tranquilli che il binomio efficienza e socialità, valido per Urbino, Pesaro e Fano, sia sempre conseguito.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Torelli.

LUIGI TORELLI. L'operazione che oggi andiamo a fare è inserita in un percorso che abbiamo già iniziato parecchio tempo fa, che ha visto la trasformazione della nostra Amu, con la partecipazione dell'Aspes, in Ami e che adesso vede l'aggregazione all'Ami dell'Aspes di Fano. E' quindi una cosa positiva che ha il consenso di tutto il Consiglio comunale e di tutte le forze politiche, perché in primo luogo si valorizza soprattutto una struttura come quella dell'Ami che è stata punto di riferimento importante per la trasformazione del servizio pubblico nella nostra provincia. E' nostro compito quello di valorizzare questa funzione, ma al di là di questo noi andiamo ad approvare un atto con cui si rivoluziona tutto il sistema di trasporto provinciale, o almeno da qui al 2003 quando cominceranno le gare e quindi si verificherà anche la ricaduta di tutta questa operazione sul servizio agli utenti, perché penso che la preoccupazione maggiore che dobbiamo avere e che è già stata ricordata dagli interventi precedenti

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

è quella di verificare fino a che punto questa trasformazione dell'Ami in Spa, dell'Aspes all'interno dell'Ami, la partecipazione dei privati a una società per azioni vada incontro alle esigenze dei cittadini, degli utenti.

Come diceva già il presidente nel suo intervento, dovremo aspettare la fine del 2003 per verificare, però mi auguro che alla fine del 2003 molte situazioni, soprattutto quelle dei collegamenti dell'entroterra con la costa e dell'entroterra di Urbino con altri centri dell'entroterra abbiano una risposta in positivo, perché è vero che bisogna perseguire la economicità del servizio, però è anche vero che l'obiettivo, accanto a quello della economicità, deve essere anche quello della qualità dei servizi che dovrebbe avere un livello sempre migliore, perché è compito nostro come forze politiche, come Consiglio comunale, di perseguire un livello sempre migliore dei servizi.

Sono quindi d'accordo su quello che si sta discutendo, sono d'accordo sulla fusione tra Ami e Aspes, però mi auguro che il più presto possibile i cittadini si accorgano concretamente di questo passaggio che oggi stiamo compiendo.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Serafini.

ALCEO SERAFINI. Premesso che sono favorevole alla fusione di questi enti per la realizzazione del trasporto pubblico, vorrei anche sottolineare ed integrare alcuni passaggi per rendere più chiara la situazione urbinata. Come ho sottolineato altre volte, il trasporto extraurbano che vive questa città è in condizioni pietose. Le denunce fatte sono state molteplici, i servizi in generale, i servizi pubblici che attualmente sono gestiti in prevalenza dai privati lasciano non dico molto a desiderare, ma sono del tutto insufficienti per una città che ha una vocazione allo studio, che annovera soltanto presso l'università più di 20.000 iscritti. Tutto il trasporto pubblico si ferma ad una certa ora, da Urbino verso le 19,30 e da Pesaro alle 20,05, poi c'è un'unica corriera che viene da Pesaro alle 22,35. Questa è una situazione che è sempre stata considerata intollerabile. Finalmente all'orizzonte, circa cinque anni fa si

presentava il ministro Burlando, creando una innovazione fuori del comune, cercando, con un proprio decreto legislativo, di attuare delle linee guida da recepire tramite la Regione per eliminare le concessioni, governative o regionali, per il trasporto. Queste concessioni erano diventate e sono ancora una specie di rendita, perché, come diceva bene prima il prof. Mazzoli, per lo meno per i privati vengono ad essere utilizzate esclusivamente e soprattutto per le tratte più redditizie, lasciando al pubblico le tratte meno redditizie e ciò che obiettivamente potrebbe diventare un peso.

Questo decreto si proponeva di stabilire un unico gestore o comunque un gestore — ad esempio nella nostra provincia potevano essere due gestori. Intendo sottolineare qui il vero passaggio saliente di tutta questa riforma che, ripeto, si colloca a 50 anni da una normativa che è rimasta immobile per tutto questo tempo, rivoluzionando in termini positivi e concorrenziali, cercando di dare, per lo meno sulla carta — ma le premesse ci sono tutte — una risposta in termini economici e in termini di realizzazione di controllo dei servizi da parte della socialità. Stabiliva che in sede provinciale venisse effettuato un piano di bacino. La nostra Provincia aveva optato per acquisire due piani di bacino, ma purtroppo non mi sembra che abbia ancora realizzato questo piano. Questo piano dovrebbe prevedere lo snodarsi di tutte le linee di congiunzione per tutti i paesi compresi nella provincia, quindi non più una tratta gestita dalla Bucci, un'altra gestita dalla ex Apum, un'altra ancora gestita da Crognalletti, ma un unico gestore responsabile di tutto il servizio, con dei parametri che dovevano essere imputabili ad una gara.

Ciò che è importante, è che su base provinciale vengano delineate linee di tracciato che debbono rispondere a questi criteri, che possono essere molteplici, che possano garantire l'utenza anche in quelle zone che normalmente non sono così appetibili. Parlo per esempio di Borgo Pace che già all'inizio dell'estate aveva avuto una polemica come paese, perché finita la scuola non aveva più il trasporto in quanto non era più redditizio. Parlo di tutta una serie di situazioni nelle quali ci siamo venuti a trovare con un'emergenza. Ma parlo anche

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

dell'annoso problema del collegamento di questa città con i centri maggiori, con la ferrovia, con altre situazioni.

Quindi, ben venga l'unione di Urbino con Fano e il continuo di questa aggregazione che possa avere le spalle larghe per poter sopportare anche eventuali gare, pure con società estere. Ma ben venga anche l'intervento delle autorità pubbliche all'interno della provincia, affinché questi piani di bacino non siano lasciati esclusivamente a tecnici o a coloro che potrebbero anche non avere una serie di istanze che invece io ritengo strategiche. Quindi, chiedo anche che questi piani, che ancora purtroppo non sono stati applicati — e siamo in ritardo di cinque anni — possano vedere il contributo delle comunità che rappresentano le città, perché è lì che si gioca lo snodo. Alla fine ci sarà una gara che sarà determinata da alcune valutazioni: sarà al massimo ribasso, dipenderà dall'anzianità dei veicoli, dipenderà dal grado di soddisfacimento dell'azienda, dal grado di sanità o meno del bilancio, però ciò che è importante, a parer mio, è anche un intervento all'interno di questo nucleo provinciale, affinché le istanze che provengono dalle varie autonomie locali siano soddisfatte.

Dicevo che questo decreto creava una rivoluzione nel campo del trasporto, perché finalmente eliminava le sacche, eliminava delle rendite parassitarie che fino ad oggi hanno imperato. Ciò che mi meraviglia e mi sorprende è che ancora non siamo riusciti ad applicarlo. C'è un termine ultimo, il 2003: spero che anche prima del 2003 si possa comunque addivenire ad un raddoppio della linea Urbino-Pesaro, perché io ritengo che non sia soltanto un elemento importante per Urbino, ma è importante per Urbino, per l'università, per il suo sviluppo, per l'aspetto commerciale, perché ove esiste veicolazione, ove esiste capacità e semplicità di trasporto lo sviluppo è superiore. Il problema se affrontare e in che modo affrontare o meno le gare mi preme, perché secondo me l'ente pubblico è comunque una garanzia, perché è un'espressione dei cittadini. Comunque, le regole che sono state imposte anche per la partecipazione e per l'acquisizione dei piani di bacino sono tali da dover, almeno sulla carta, eliminare la costituzione di carrozzoni, per cui l'azien-

da municipalizzata o la Spa, ancor meglio, potrà vincere questa gara se sarà competitiva, perché come abbiamo visto altrove intervengono società estere, società private, società che hanno altri criteri di gestione, per cui non sarà una fase semplice, non sarà un modo semplice di affrontare la problematica. Occorre quindi una grande sforzo e occorre anche un modo diverso di affrontare il problema, sotto molteplici aspetti, se non altro quello dell'organizzazione, quello dell'economicità dei trasporti.

Riconoscendo in questa unione una ulteriore possibilità di accrescimento di un volume e di una potenzialità, ritengo che sia la strada da perseguire, anzi spero che si arrivi anche ad ulteriori annessioni, o comunque ad una società che sia veramente competitiva per far sì che queste istanze vengano soddisfatte, però chiedo al Consiglio comunale di poter stigmatizzare la situazione urbinata a livello sia provinciale che regionale, affinché non si attenda il 2003, per poter fare in modo che questa città non rimanga isolata dalle 19,30, che questa città abbia un riscontro con le altre città limitrofe e che abbia un collegamento che possa prevedere almeno una corriera alle 23,30, così che, quando arriva il treno da Milano, da Torino, da Pescara, uno non sia obbligato a spendere 90.000 lire di taxi per poter venire. Chiedo che su questo il Consiglio comunale si esprima formulando anche un ordine del giorno che non ho preparato, però ritengo che questo ordine del giorno possa essere elaborato, affinché non si attenda la definizione di questa situazione, non si attenda lo scadere del 2003 per poter arrivare ad eliminare questa situazione.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. Naturalmente non parlo della necessità di questa operazione, perché già è stato detto, però mi sono fatta una domanda: se si chiede all'opposizione l'unanimità nel condividere questa scelta che ritengo giusta, perché non si invita l'opposizione a far parte anche della gestione? Non è suddivisione della famosa torta, ma significa rendere responsabile l'opposizione, perché su 7 consiglieri non ce n'è neanche uno di opposizione e politicamente

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

avrei preferito che ve ne fosse almeno uno fra Pesaro, Urbino e Fano.

In ogni caso, visto che non se ne fa niente, un rilievo lo vorrei fare, al Sindaco. Non deleghi. Lei sa, signor Sindaco, che io le faccio sempre il rilievo che lei delega troppo. Lei dice “perché sono buona”, ma io sono napoletana e so che i troppo buoni vengono chiamati in un certo modo. Le chiedo il controllo della proprietà. Non è provincialismo o faziosità, né significa sfiducia nel presidente e nei dirigenti, lo escludo, anzi non avrei proprio voluto dirlo. Penso però che un controllo delle proprietà, una vigilanza dell’attività siano necessari. Vedo all’ultimo punto del nostro ordine del giorno “Comunicazione sulla gestione dei servizi pubblici”, quindi ritengo che una informazione almeno due volte all’anno al Consiglio comunale sull’attività non solo dell’Ami ma anche del Megas, sarebbe opportuna. Mi riallaccio a quello che ho detto per la variazione di bilancio: il Consiglio, in seduta aperta deve essere maggiormente informato.

PRESIDENTE. Non vi sono altri interventi, quindi ha la parola, per la replica, il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, Sindaco. Una replica brevissima, anche perché mi pare sia stata molto positiva e interessante la discussione che si è svolta in riferimento all’adesione alla proposta di aggregazione Ami-Aset e in riferimento alla nostra volontà di rendere edotti i consiglieri comunali di come vanno avanti le politiche in relazione a un servizio importante come questo. La delibera è la questione fondamentale, però ci premeva dare il quadro rispetto al servizio dei trasporti e alle cose che si stanno muovendo. Accolgo subito la proposta che faceva il consigliere Ciampi: diamo una periodicità a questo incontro con l’Ami sui trasporti, due volte all’anno va benissimo, chiamiamo il presidente dell’Ami e i dirigenti a relazionare, ad illustrare, a dirci, a darci elementi sulla questione dei trasporti così come sugli altri servizi. A dire la verità, su questo ho parlato anche con il capogruppo Foschi e gli altri capigruppo, dicendo che in uno dei prossi-

mi Consigli chiameremo il presidente del Megas a relazionare, a darci elementi, a spiegarci, a discutere con noi le questioni che stanno andando avanti sul problema del gas e dell’acqua. Mi pare che sia corretto muoverci sempre di più in questo senso.

Accolgo anche la raccomandazione del capogruppo Foschi nel senso di tutelare al massimo le necessità di un’area come la nostra.

Questa sera abbiamo spiegato bene che si è cercato di tutelare al massimo gli interessi, le necessità, le aspettative e anche le prospettive future di Urbino e del territorio complessivo che fa riferimento alle aree interne, perché Urbino in questo momento, nei trasporti, rappresenta il sistema delle aree interne e deve tener duro su questo. Abbiamo rappresentato bene questo, abbiamo tutelato bene questo. In questo senso non sono per delegare niente a nessuno. Il Sindaco, nell’assemblea dell’Ami ha la quota di maggioranza, non delego niente a nessuno, anzi ci si dovrà attrezzare come Comune, oltre agli incontri da fare con l’Ami, per seguire sempre meglio lo sviluppo di tutte le situazioni. Quindi nessuna delega a nessuno, stando con gli occhi bene aperti, perché sono temi importantissimi. Fino adesso ci siamo mossi molto bene, però non c’è niente di scontato: dopo l’aggregazione con l’Aset ci saranno decine di altri passaggi a cui bisognerà prestare la massima attenzione, quindi questo ci è richiesto, non è che abbiamo finito con le cose che dobbiamo fare rispetto ai trasporti.

Serafini chiedeva: quando si comincerà a vedere il risultato di questa nuova impostazione rispetto al servizio dei trasporti? Mechelli parlava delle fasi successive. Questi due aspetti sono legati. Quando riusciremo a smuovere questa situazione abnorme che esiste nella linea Pesaro-Urbino, in cui c’è il privato e ci siamo noi, senza riuscire a svolgere un servizio comune? Se dovessimo aspettare i piani della Provincia e le gare la risposta sarebbe “il 2004”. Le cose sono legate, perché è evidente che se noi acceleriamo l’operazione del rapporto con i privati e se entro la metà del prossimo anno arriveremo alla creazione dell’azienda con i privati, con tutta l’attenzione possibile e immaginabile per i passaggi che si debbono avere,

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

quello anticiperà la gara, nel senso che una volta che ci sarà l'azienda unica sarà possibile mettersi d'accordo con Bucci per vedere come gestire nel migliore dei modi la Urbino-Pesaro. Quindi, un sistema per anticipare i tempi è questo, e io credo che le cose siano queste, perché necessariamente dobbiamo andare in questa direzione. Prima ho fatto le previsioni sulla scuola: secondo me, la previsione da fare è che a metà del prossimo anno dovremo essere riusciti a creare l'azienda con i privati, altrimenti saremo in ritardo. In questo modo possiamo anticipare anche qualche tempo rispetto a una prima razionalizzazione dei servizi nella nostra provincia.

Rispondo alla richiesta di tutelare Urbino, il territorio delle aree interne, facendo una domanda al Consiglio: se non avessimo agito in questo modo? Ricorderete che avevamo qualche perplessità, perché ci mettevamo in campo aperto: avevamo la nostra aziendina, tutto qui, nessuno ci disturbava. Quindi ci siamo messi con Pesaro, poi abbiamo fatto la trasformazione in Spa anticipando i tempi, adesso ragioniamo con l'Aset di Fano. C'era qualche dubbio, qualche remora, qualche timore. La domanda che faccio è: provate a ragionare oggi cosa accadrebbe se non ci fossimo mossi in questo modo. Oggi si sarebbe aggregata l'Aset con l'Aspes, sarebbero andate avanti con i privati e noi saremmo aggregati, a questo punto, con il 3%, il 2%, il 5%. Ecco perché secondo me questa volta l'abbiamo indovinata, le scelte politiche sono state corrette, aiutate da tutte le forze politiche e da tutte le istituzioni, però sono d'accordo che bisogna avere la massima attenzione perché le questioni non sono finite e bisogna fare grande attenzione a proseguire, avendo riguardo agli interessi del nostro territorio. Questo mi sembra giustissimo, ma lo faremo insieme.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il punto 3 dell'ordine del giorno con la modifica del punto 3) della delibera così come consegnato a tutti i consiglieri.

Il Consiglio approva all'unanimità

ALCEO SERAFINI. Io avevo fatto una richiesta.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Il Consiglio studi un ordine del giorno, da portare al prossimo Consiglio. Chiediamo che Bucci metta un'altra tratta. L'abbiamo chiesto dieci volte, secondo me è difficile che si ottengano risultati.

PRESIDENTE. Siccome questo ordine del giorno non è legato strettamente alla delibera che abbiamo appena votato, credo che possiamo farlo in un momento successivo.

Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Ci si sta muovendo a livello provinciale, e molto presto accadrà anche a livello regionale — non si sa bene di chi sono le competenze, perché le deleghe ancora non ci sono e anche dal punto di vista istituzionale le cose non sono del tutto chiare — per una rivisitazione dei servizi, anche perché, fra l'altro, la Regione si sta muovendo per adeguare o comunque rivedere anche il sistema tariffario del trasporto. Se su queste cose non c'è la partecipazione e la concertazione, non ci sono le conferenze dei servizi ecc., si rischia che ancora una volta a definire i servizi siano le aziende, come quasi sempre è successo in questa regione. Anche questo è un altro di quegli aspetti che sarebbe il caso, finalmente, di cominciare a cambiare, non per scarsità di fiducia nelle aziende; il punto è che, siccome alla fine pagano le amministrazioni, compito delle amministrazioni è definire i servizi minimi e tutto un insieme di cose. Su questo punto invito il Consiglio non soltanto ad identificare con un ordine del giorno alcune esigenze particolari, ma ad insistere affinché la Giunta — e su questo la Giunta, anche se ha una sensibilità di primissimo livello ancora non si è mossa di una briciola — arrivi in Consiglio non soltanto riferendo sullo stato di avanzamento dei servizi, ma relazionando proprio sulle problematiche e sui servizi anche in termini programmati. So che per esempio l'assessorato guidato da Demeli sta lavorando su questi aspetti e ha anche distribuito un documento che probabilmente è preliminare in questo senso, però è tempo di muoversi non soltanto su questo ma anche

SEDUTA N. 38 DEL 13 SETTEMBRE 2001

sull'annosa questione del trasporto ferroviario che, una volta risolto, tocca in modo significativo anche la questione dei servizi su gomma. Quindi la cosa è matura.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'immediata eseguibilità della delibera.

Il Consiglio approva all'unanimità

Comunicazione sulla gestione dei servizi pubblici

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca,

al punto 4: Comunicazione sulla gestione dei servizi pubblici.

Propongo di rinviarlo, dal momento che alle 21 abbiamo l'impegno in piazza, perché fare delle brevi comunicazioni penso abbia poco senso.

Pongo in votazione la proposta di rinvio.

Il Consiglio approva all'unanimità

Ringrazio nuovamente i dirigenti e il presidente dell'Ami. La seduta è tolta.

La seduta termina alle 20,10