
SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002



RESOCONTO INTEGRALE della seduta consiliare

DI GIOVEDI' 17 OTTOBRE 2002

57.

**PRESIEDE IL PRESIDENTE
MARIA CLARA MUCI**

INDICE

Approvazione verbali seduta precedente	p. 3	PIP Canavaccio — Di Lorenzi Michele e C. s.n.c. — Assegnazione nuovi termini inizio lavori costruzione opificio industriale	p. 19
Linee guida per un progetto di riorganizzazione e sviluppo del sistema del trasporto pubblico locale	p. 3	Presentazione del sistema informativo territoriale del Comune	p. 20
Assemblea dei rappresentanti delle associazioni territoriali — Consulta delle Associazioni — Ammissione nuove associazioni	p. 19	Comunicazioni, interrogazioni, interpellanze e mozioni	p. 31

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

La seduta inizia alle 18,00

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 g.
BRAVI Adriana	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)
CECCARINI Lorenzo	presente
CIAMPI Lucia	assente g.
COLOCCI Francesco	presente
EDERA Guido	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)
FATTORI Gabriele	presente
FOSCHI Elisabetta	presente
GAMBINI Maurizio	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)
MAROLDA Gerardo	presente
MECHELLI Lino	presente
MUCI Maria Clara — Presidente	presente
MUNARI Marco	presente
PANDOLFI Claudia	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)
ROSSI Lorenzo	preseassente (<i>entra nel corso della seduta</i>)nte
SERAFINI Alceo	presente
TORELLI Luigi	presente
VIOLINI OPERONI Leonardo	assente (<i>entra nel corso della seduta</i>)

Accertato che sono presenti n. 13 consiglieri e che risulta pertanto assicurato il numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta e nomina scrutatori i consiglieri Fattori, Manari e Marolda.

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

PRESIDENTE. Hanno comunicato la loro assenza i consiglieri Ciampi e Bastianelli. Arriveranno nella seconda sessione del Consiglio i consiglieri Violini, Pandolfi, Bravi ed Edera.

Approvazione verbali seduta precedente

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 1: Approvazione verbali seduta precedente.

Si tratta dei verbali delle deliberazioni dalla n. 82 alla n. 90. Se non vi sono interventi, le pongo in votazione.

Il Consiglio approva all'unanimità

Linee guida per un progetto di riorganizzazione e sviluppo del sistema del trasporto pubblico locale

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 2: Linee guida per un progetto di riorganizzazione e sviluppo del sistema del trasporto pubblico locale.

E' con noi il presidente dell'Ami Mazzoli, insieme con i dirigenti. Lascio la parola al Sindaco per la relazione.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Ringrazio anch'io il presidente dell'Ami e i suoi collaboratori. Se ve ne sarà necessità illustrerò ai consiglieri gli aspetti che si ritenesse di dover specificare ulteriormente, per dare il massimo di informazioni rispetto al tema all'ordine del giorno che è importantissimo, la questione dei trasporti.

Anche con l'ausilio di una serie di schede che illustrano l'evoluzione della questione-transporti in questi anni — perché sono alcuni anni che si è andati avanti con un processo di trasformazione rispetto alla gestione del servizio trasporti — mostrerò brevemente la stessa evoluzione in questi anni. Dopo di me gli assessori Stefanini e Demeli entreranno più nel merito delle questioni, se sarà necessario, quindi i consiglieri potranno chiedere anche al presidente dell'Ami delucidazioni, perché si dovrà andare ad approvare un documento di indirizzi, o meglio linee guida per un progetto di riorganizzazione e sviluppo del sistema del trasporto pubblico locali. Sono degli indirizzi che il Consiglio comunale dà al Sindaco che dovrà partecipare domani e nelle sedute suc-

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

cessive all'assemblea dell'Ami con i dieci sindaci dei comuni dell'hinterland di Pesaro che ne fanno parte e con il presidente dell'Aset Trasporti di Fano. Nell'assemblea di domani si dovranno prendere alcuni orientamenti, così come in quelle successive e per fare questo abbiamo ritenuto che fosse necessario per i sindaci muoversi dietro alcuni indirizzi del Consiglio comunali, poiché da questa fase c'è un processo ulteriore rispetto a quello che abbiamo costruito fino ad oggi sul sistema dei trasporti, che comporta anche decisioni rilevanti, trasformazioni e soluzioni di un certo peso che riguarderanno la vita delle collettività, delle istituzioni, dei comuni della nostra provincia e anche oltre e soprattutto la situazione di gestione di un fatto importante come quello dei trasporti per la qualità di vita di tutti i cittadini. Quindi linee guida e documenti di indirizzi per queste ragioni, perché ci sono queste scadenze domani e prossimamente; linee guida che dovranno indicare, come indirizzarci — il che vuol dire che ci sarà un margine di discussione, di valutazione nell'assemblea dell'Ami — su alcune questioni, su due in particolare. Primo, una operazione che l'assemblea dell'Ami discuterà domani e attuerà se il Consiglio comunale di Urbino, Pesaro e gli altri, l'Aset a Fano saranno d'accordo; una operazione che si attuerà da domani e nelle prossime settimane, di un certo rilievo. Secondo, indirizzi sul processo rispetto alla trasformazione del servizio dai prossimi mesi andando avanti. Quindi, per come andare alle gare alla fine del 2003.

Sul primo tema, qual è l'operazione che si prospetta, che domani l'assemblea dell'Ami discuterà e che si formalizzerà fra domani e le prossime settimane, se i Consigli comunali saranno d'accordo e se ci saranno tutti gli elementi per poterla portare avanti? Questa operazione è il possibile acquisto da parte di Ami Trasporti di una parte della società Soget, costituita da due privati, Bucci e Vitali, al 60 e 40% rispettivamente che gestisca il sistema del trasporto pubblico fra Pesaro e Urbino. Si avanza questa proposta per tre ragioni. Primo, perché c'è la disponibilità da parte dei privati a poter andare avanti in questa direzione, con l'alienazione di una parte della società al pub-

blico, ma soprattutto perché credo sia di grandissimo interesse per Urbino e Pesaro, ma soprattutto per Urbino portare avanti questa operazione, perché si trasforma da subito il sistema di servizio pubblico fra Pesaro e Urbino. Sono decenni che si parla della inadeguatezza del sistema di servizio pubblico Pesaro-Urbino, perché non ci sono le coincidenze, perché ci sono poche corse, perché non ci sono le corse la sera, perché ci sono una serie di incongruenze, per esempio il fatto che i pullman di Urbino arrivano vicino Gallo, vanno a Scotaneto e non si possono fermare a Gallo perché lì ci sono le concessioni dei privati. Oppure perché i mezzi di Pesaro arrivano alla Morciola, quelli di Urbino potrebbero benissimo arrivare alla Morciola, ma questo non è possibile perché sulla linea Urbino-Pesaro ci sono le concessioni. Quindi incongruenze grandissime che non hanno permesso un servizio di trasporto pubblico adeguato.

Con l'acquisizione da parte dell'Ami di una parte della Soget è evidente che è immediatamente possibile superare queste incongruenze ed è possibile, in accordo con la parte privata della Soget rivedere il servizio di trasporto pubblico Urbino-Pesaro, superando le incongruenze che ho detto, poi vedere quali sono le necessità anche per l'intensificazione di una serie di corse anche di sera. Questa mi pare la questione fondamentale: l'acquisizione della parte di Soget da parte di Ami permetterebbe subito di muoversi in questa direzione.

L'altro fatto è che questa operazione va nella direzione della costruzione dei processi successivi rispetto al fatto di dover andare alle gare e di prepararsi a quello che dovrà essere lo scenario rispetto al servizio dei trasporti, perché sapete bene che a dicembre del 2003 si dovrà andare a gara per i servizi urbani ed extraurbani, i bandi usciranno a giugno del 2003, quindi i tempi sono ravvicinatissimi ed è evidente che non si può pensare di andare a gara solo come Ami o solo come Ami e privato — Bucci nella nostra provincia — perché non sarà sufficiente solo questo, bisognerà pensare ad aggregazioni più ampie, perché i bandi sono di giugno, i tempi sono ravvicinatissimi. Pensare di costruire aggregazioni adeguate che si dovranno poi presentare alle gare.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

Dalle esperienze che stanno venendo avanti in Friuli, in Trentino, in Valle d'Aosta emerge un dato: che vi sono potentati di trasporto anche esteri, dalla Francia, dalla Germania che partecipano alle gare, quindi hanno tutte le carte in regola per vincere se non ci si aggrega in un certo modo e stanno andando avanti aggregazioni in Italia fra le grandi aziende, che sono altrettanto potenti che poi si collegano anche con le grandi imprese estere e quindi rischiamo di essere un terreno di conquista se non ci si muove rapidamente e non si compone un'aggregazione ampia che possa impedire che altri vengano facilmente a fare le gare qui e facilmente pensare di vincerle. E' quindi evidente che c'è la necessità di pensare, ma di lavorare subito e cominciare a comporre un'aggregazione più forte e più ampia possibile, anche se coerente e razionale per quanto riguarda la possibilità di presentarsi alle gare avendo le possibilità, gli elementi per vincere, perché è questo a cui dobbiamo tendere.

E' evidente che Ami e Bucci non bastano, non basta nemmeno Ami, Bucci e qualcun altro piccolo, ma ci dovranno essere aggregazioni anche più ampie.

Il terzo motivo per cui è importante l'operazione di acquisto di una parte della Soget è perché stabilendo già questo rapporto con i privati, andando già nella direzione di aggregazione con i privati è chiaro che questo è un elemento consolidato per procedere poi con la restante parte delle aggregazioni. E' chiaro che questo è un primo passo con il privato per poi proseguire nella direzione dell'aggregazione più ampia anche rispetto alle gare, non solo limitata alla gestione della linea Pesaro-Urbino.

Alla penultima pagina trovate scritto, come indirizzo, verso la metà "Inizialmente occorrerà favorire il processo di aggregazione attualmente in atto tramite la conclusione di accordi, alleanze e acquisizioni da parte delle aziende di proprietà pubblica e di quote di aziende private anche in ambito interprovinciale..." ecc. Questo è l'indirizzo e dentro questo indirizzo c'è l'operazione che vi ho detto, cioè si sta discutendo dell'acquisizione del 50% della Soget, quindi una quota consistente, con le stime che poi farà il tribunale,

poiché sarà il tribunale a nominare il perito che dovrà fare le stime per l'acquisto.

Questo è il meccanismo e credo sia una cosa lineare, coerente ed importante per le ragioni che ho detto.

La seconda parte degli indirizzi prevede il modo come poi procedere per andare alle gare. E lì trovate alcune proposte in questa direzione.

Questa diapositiva mostra la partenza della costruzione della prima azienda di trasporto. Nel 1998 c'erano per il comune di Urbino l'Amu e per il Comune di Pesaro e gli altri Comuni, con quote minime, l'Aspes.

Si è creata il primo ottobre 1988 l'Ami consorzio fra Amu per Urbino e Aspes per Pesaro. Se vi ricordate noi avevamo il 51% delle quote e l'Aspes aveva il 49%. Nella società Ami consorzio, che prima era un consorzio, era presente l'Aspes come società, non ancora il Comune di Pesaro e gli altri dieci Comuni. Il primo luglio 1999 il consorzio si trasforma in società per azioni con il Comune di Urbino, quello di Pesaro e gli altri Comuni, non più come Aspes la quale ha retrocesso le quote ai singoli Comuni, quindi nell'Ami in quel momento e anche oggi non c'è più l'Aspes ma ci sono i Comuni, con il 51% al Comune di Urbino e il 49% agli altri Comuni. Il primo aprile del 2000 finiscono ufficialmente, nella regione, le concessioni del trasporto pubblico locale e si formano i due bacini, il bacino uno Pesaro-Urbino e il bacino due che è Fano con tutta la vallata del Cesano. Vedete quali sono i soggetti che operano nei due bacini. I soggetti pubblici sono da una parte l'Ami e dall'altra l'Aset, però vedete che sono indicati i soggetti privati che non sono uguali per quanto riguarda i due bacini.

Il 17 settembre 2001 l'Aset trasporti entra nell'Ami spa, quindi entreranno il Comune di Fano e gli altri 3-4 Comuni attorno. Urbino ha il 42,19%, quello di Pesaro il 33%, gli altri Comuni il 7%, il Comune di Fano il 10%. Questa è l'Ami attuale che oggi gestisce il trasporto pubblico a livello della provincia di Pesaro e Urbino. Fatto storico importante, perché di trasporti si è sempre parlato e finalmente il 17 settembre 2001 siamo riusciti a creare una

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

unica società di trasporto in tutta la provincia di Pesaro, dopo 40 anni che se ne parlava.

Il 29 giugno 2002 è stato creato il consorzio Adriabus, ne abbiamo discusso in Consiglio comunale, in pratica è una pro-forma perché serviva per avere la proroga delle concessioni regionali per un anno senza andare alle gare. Ami il 46,8%, il Gabbiano — Bucci e Vitali — con il 38% e Gestra — il consorzio fra tutti i privati più piccoli, cioè Baldelli, Salvadori, Antonelli, Bus Tourecc. — con il 14%. Adriabus ha ottenuto la proroga fino al 31.12.2003.

Queste sono le ipotesi che dovrebbero andare avanti d'ora in poi, per le quali ci sono appunto gli indirizzi. Questa è l'operazione specifica che vi ho detto prima, che domani verrà discussa dall'assemblea dell'Ami e poi formalizzata nelle sedute successive, cioè l'acquisto da parte dell'Ami del 50% della Bucci e Vitali, per le ragioni che vi ho detto prima e che qui non riprendo. Questo non vuol dire che c'è una società unica, ma vuol dire che quella è la ripartizione della Soget.

Questi sono gli indirizzi ulteriori di cui parlavo. Il primo indirizzo serve a fare l'operazione che ho detto, poi come si va avanti? Come si arriva le gare e nel caso in cui si vincano le gare come si gestisce il trasporto pubblico? Questa è una proposta possibile che si avanza e che è indicata negli indirizzi come prima fase, cioè si dice negli indirizzi "si va alle gare con l'Ati, associazione temporanea d'impresa". Nel documento c'è scritto "Si ritiene che per la partecipazione alle gare e la costituzione di una associazione temporanea d'impresa aperta a tutti gli operatori dei bacini di Pesaro 1 e Pesaro 2, del bacino di Ancona e di altri eventuali operatori delle province limitrofe e di grossi partner italiani e stranieri, possa costituirsi all'uopo lo strumento più consono". Vi ho detto prima che bisogna formare un gruppo di rilievo per poter presentarsi alle gare sperando di vincere, ci si va con la formazione dell'associazione temporanea d'impresa. Vedete che sono segnalate le varie società che si potrebbe pensare possano far parte dell'ATI: Vitali, Ami, Vitali che opera su Ancona, Conerobus — l'azienda pubblica che gestisce il trasporto pubblico nella provincia di Ancona — Bucci per quanto riguarda la provincia di Pesaro e Urbino,

l'aggregazione dei piccoli proprietari della provincia di Pesaro e Urbino. Vedete due punti interrogativi nei due riquadri, quello viola e quello grigio. Vuol dire altre società che dovremmo pensare di aggregare, italiane o straniere, ma di rilievo, di un certo peso, per comporre un'aggregazione forte che è necessario comporre, altrimenti si fa fatica pensare che si possa andare senza problemi alle gare.

Questa è la prima fase, la costituzione dell'Ati con questi soggetti, come indirizzo. Se approviamo questa proposta l'assemblea dell'Ami e il consiglio di amministrazione avranno il compito di muoversi in questa direzione, di fare una politica per cercare di aggregare quella ente, di tenere dentro l'ATI quei soggetti.

Una volta vinte le gare la proposta è quella di comporre una società consortile, cioè per due-tre anni si propone che non si costituisca la società per azioni vera e propria ma una società consortile che mantiene l'autonomia dei vari soggetti. Questo vuol dire che per due-tre anni si ha la possibilità di verificare come funziona l'aggregazione delle varie società e l'organizzazione del servizio.

La terza fase è quella del passare dalla società consortile fra tutti i soggetti che hanno fatto parte dell'ATI, alla società per azioni, cioè tutti i soggetti che prima hanno fatto l'ATI, hanno vinto le gare, fanno la società consortile per due-tre anni, poi fanno la Spa vera e propria che è quella a cui vogliamo tendere, perché è quella imposta dalla legge, più efficace, che dà maggiori garanzie per una organizzazione efficace del servizio in questo caso nella nostra provincia.

Va aggiunto che vedete riportata, alla fine di questo brano, una frase a cui occorre aggiungere una parola anche rispetto alla discussione fatta nella Conferenza dei capigruppo. Si dice: "In tutti gli assetti previsti nelle diverse fasi del procedimento come descritto le quote delle parti pubbliche non dovranno essere inferiori al 50%". Propongo di aggiungere una parola, "marchigiane", in modo che la frase risulti: In tutti gli assetti previsti nelle diverse fasi del procedimento come descritto le quote delle parti pubbliche marchigiane non dovranno essere inferiori al 50%". Questo trova l'ac-

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

cordo anche degli altri Comuni, delle parti private che debbono stare con noi nella costruzione di questa aggregazione e credo che sia una garanzia ulteriore per le parti pubbliche marchigiane.

Questo documento fa riferimento in due-tre punti al Comune di Pesaro ed è evidente che si tratta invece del Comune di Urbino. E' un documento preparato dal presidente Mazzoli, battuto a macchina nella riunione fatta a Pesaro e per questa ragione c'è scritto "Comune di Pesaro", ma va sostituito con "Urbino", naturalmente. E' evidente che abbiamo parlato con il sindaco di Pesaro, con quello di Fano che sono d'accordo in quanto anche loro devono fare i Consigli comunali per andare avanti, abbiamo parlato con la società Conerobus e il sindaco di Ancona Sturani che è d'accordo sull'impostazione di questo documento di indirizzi e abbiamo parlato anche con i privati, sia quelli cosiddetti piccoli sia con Bucci e Vitali che sono su quella lunghezza d'onda.

Mi sono un po' dilungato, chiederei all'assessore Stefanini e quali sono cose da aggiungere e da specificare meglio. Io ho fatto riferimento solo agli assetti societari e non alla organizzazione dei trasporti. Poi l'assessore Demeli integrerà le relazioni con alcune proposte per quanto riguarda una serie di nuovi servizi che potrebbero essere attivati e che potrebbero essere molto interessanti.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Intanto credo sia importante segnalare due elementi che dal 1998 ad oggi hanno caratterizzato il contesto in cui si colloca questo documento, creando fra l'altro anche la necessità di definire l'indirizzo o gli indirizzi o le linee guida per un prossimo futuro che conduca alla penultima fase almeno. Questo non è il primo ma neanche l'ultimo documento di indirizzo che il Comune di Urbino definirà sull'assetto dei trasporti, anche perché, fra l'altro, manca, in riferimento ai trasporti, un'altra fase fondamentale che è la definizione nei bacini di trasporto cui noi facciamo riferimento, dei servizi per i contratti di servizio. Faccio presente che la gara, al di là del soggetto

che formalmente attuerà la gara stessa, definirà il bando ecc. non sarà l'Ami, non sarà il Comune di Urbino ad attuarla, ma verrà messa a punto dalla Provincia, perché è lei titolare del servizio di trasporto extraurbano, che chiamerà tutti i Comuni del territorio per definire i livelli di servizio in tutto il territorio stesso e dai singoli Comuni che hanno servizi di trasporto urbano per quanto riguarda la parte specifica di competenza del trasporto urbano. Quindi, prima che questo percorso sia concluso ci saranno altre occasioni importantissime di discussione e di ragionamento in riferimento proprio al sistema di trasporto che fino a oggi ha avuto cambiamenti anche per scelte discutibili, secondo me, da parte della Regione, un po' anche degli operatori e delle aziende. Ha avuto una fase di riassetto dal punto di vista aziendale, riorganizzativo. Forse fino ad oggi si è troppo privilegiato l'assetto organizzativo delle singole aziende o fra le aziende e soltanto residualmente, almeno nella concretezza, si è messo mano all'obiettivo principale di tutta questa riforma che è il miglioramento del servizio in riferimento alle esigenze di mobilità e di trasporto dei cittadini di tutte le fasce, sia le fasce deboli che meno deboli.

La definizione dei livelli minimi di servizio ancora deve essere predisposta e questo sarà uno degli elementi cui, speriamo presto, i Comuni dovranno intervenire o dovranno dichiarare la propria opinione.

Questo è un fatto abbastanza importante che non vorrei venisse sottaciuto, perché le difficoltà per l'avvio di questa riforma, che si basa sulla "legge Burlando" e sulla legge regionale 45, modificata recentemente a livello di assetti aziendali con separazioni fra società di gestione e società di patrimonio, non hanno ancora consentito di rivedere il sistema del servizio di trasporto pubblico extraurbano.

Per quanto riguarda il servizio urbano la cosa è diversa, perché nei tre Comuni in cui c'è servizio urbano pubblico, esso è stato abbastanza modificato, ridimensionato, adattato, è in corso una sperimentazione sulle modalità innovative di erogazione del servizio, ci sono dentro le aziende professionalità assolutamente in grado di creare questi nuovi e più efficienti servizi.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

Per quanto riguarda il servizio extraurbano si è segnato il passo, vale a dire che fino a quando le aziende e i servizi connessi saranno società senza che ci siano accordi e aggregazioni, inevitabilmente il servizio che svolge un'azienda sarà seguito e dimensionato sulle esigenze di quell'azienda, più che sulle esigenze dei cittadini. Questo è sicuramente vero nei sistemi di trasporto per le aziende private che gestiscono i servizi di trasporto. Tenete conto che il trasporto pubblico è pagato dal settore pubblico per una quota vicina al 75% oggi, quindi parlare di gestione privata del servizio pubblico fa ridere. Questa è una delle spese del welfare. A parte questi ragionamenti, è vera una cosa e lo si vede, oltre che nei dibattiti e nelle discussioni, anche dalle professionalità che sono rimaste all'interno delle aziende pubbliche o private. Le aziende ad avere la conoscenza del mercato del trasporto non sono più, per larga misura, le aziende private ma quelle pubbliche che sono dotate di strumenti di conoscenza del territorio ecc. di cui le aziende private oggi non sono più dotate. E' vero, le aziende private sono più efficienti dal lato dei costi, e magari anche le aziende pubbliche hanno da imparare qualcosa dal punto di vista della conduzione del servizio, ma certamente dal punto di vista della definizione del servizio — le esigenze di collegamenti ecc. — le aziende pubbliche sono sempre state più attente a questi elementi.

Questo ragionamento si collega — e per noi urbinati la cosa è particolarmente rilevante — alla opportunità, non voglio dire necessità, che il processo di aggregazione pubblico-privato, pur con tutte le cautele che richiede, in qualche modo, almeno per i servizi che interessano il nostro territorio, Urbino in particolare e in specifico la tratta Urbino-Pesaro, dovrebbe essere accelerato, non soltanto previsto in futuro ma addirittura accelerato.

In particolare l'acquisizione della parte pubblica dell'azienda che attualmente gestisce il collegamento Pesaro-Urbino — si parla del 50% come disponibilità — è nella direzione di poter finalmente modificare, anzi senza questa prospettiva è inutile aggregare o acquistare una quota di azienda privata, noi non andremmo ad acquistare una quota dell'azienda Salvadori, a

noi urbinati l'Ami probabilmente non interesserebbe. Insieme con l'Aset i Comuni di Pesaro, Urbino e Fano hanno interesse ad acquisire questa quota della Soget proprio perché è l'unica azienda che in modo interessante interseca il servizio che viene fatto dall'Ami, sostanzialmente perché si agisce sullo stesso territorio con conflitti, dal punto di vista della gestione dei servizi, che devono essere superati. Questo è un modo per superare questi conflitti.

Poi, che l'acquisizione debba essere fatta fra aziende, quindi con i criteri con cui un'azienda acquisisce una quota di un'altra azienda e non il pubblico che acquista una quota del privato per favorire il privato... Non stiamo parlando dell'acquisto pubblico di un'azienda semidecotta ma dell'acquisto pubblico di un'azienda anche è quella che nella nostra provincia svolge il servizio più remunerativo, dal punto di vista, se non altro, del numero di utenti che utilizzano quel servizio. Probabilmente, una delle difficoltà che ci sono state in passato e che forse ci saranno in termini di questa acquisizione, sarà proprio che quella è un'azienda che svolge un servizio su una linea fortemente remunerativa. E' chiaro che sarebbe molto più facile acquistare un'azienda che funziona male da parte pubblica, se non altro perché il nostro Paese ha una storia troppo lunga di operazioni di questo genere.

I tempi non li deciderà il Consiglio comunale, però se è possibile — qui chiedo in particolare ai due presidenti dell'Ami, il presidente dell'assemblea che è il nostro Sindaco e il presidente del consiglio di amministrazione che è Maurizio Mazzoli — accelerare l'operazione in questa prospettiva, soprattutto accompagnare l'operazione di acquisizione con la definizione dei nuovi servizi. naturalmente anche il sindaco di Pesaro è molto interessato, anzi una cosa che ha detto è stata "però il giorno dopo voglio che ci siano una o due corse serali, anche ad ora tarda, su questo collegamento", cosa che attualmente manca in modo significativo.

Questo è un primo punto che anticipa leggermente questa fase di aggregazione pubblico-privato, in modo tale da interrompere una ormai annosa contrapposizione fra pubblico e privato che ha soltanto agito, fino ad oggi, a

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

danno dei cittadini, anzi probabilmente dei cittadini urbinati, perché sono molto più i cittadini che fanno riferimento ad Urbino, studenti in particolare, che usufruiscono del servizio di collegamento Pesaro-Urbino, non tanto per raggiungere Urbino da Pesaro ma per raggiungere Urbino dall'unico punto in cui si consolida tutta la linea ferroviaria adriatica. Tra l'altro, una maggiore attenzione al trasporto ferroviario, direi non soltanto su Pesaro ma anche su Rimini, visto che moltissime linee di trasporto diventano rilevanti anche nella direttrice di Rimini ed eventualmente anche verso Roma-Fossato di Vico, già apre un'altra attenzione alle aziende che operano nelle province limitrofe. Il nostro obiettivo è quello di consolidare il servizio che fa riferimento su Urbino, perché la chiusura della ferrovia in particolare ma comunque la scarsità di tempi lunghi nella nuova viabilità ci impongono di sopperire con il servizio di trasporto pubblico ad una carenza strutturale e infrastrutturale che i nostri territori e le nostre aree interne sentono assai di più di quanto non accada nelle due più grandi città della nostra provincia. E' forse questa la ragione per cui l'Amministrazione di Urbino ha creduto fin dall'inizio di più di qualunque altra Amministrazione della nostra provincia alla esigenza di insistere sul sistema dei trasporti, creare le condizioni affinché crescano le professionalità dell'azienda pubblica che ancora oggi rimane a maggioranza, almeno relativa, del Comune di Urbino, proprio per favorire questo sviluppo.

Il secondo aspetto che volevo sottolineare riguarda proprio questo ragionamento connesso con l'assetto che la società di cui stiamo parlando dovrebbe avere in futuro, commisurato con quello che a noi interessa maggiormente, che è l'assetto del sistema dei servizi di trasporto in area vasta e in particolare nella nostra provincia.

Oggi la legge prevede che entro una certa data ormai prossima si facciano dei bandi di gara europei per lo svolgimento dei servizi di trasporto, sia urbano che extraurbano. La nostra azienda, anche perché deve tutelare il patrimonio delle proprietà corrispondenti deve prepararsi a queste gare in modo tale da vincerle e per fare questo è necessario un insieme non dico di

accordi sottobanco ma un insieme di attenzioni e di accordi — perché gli accordi sono espliciti: si fanno consorzi, si fanno atti pubblici, non si fanno accordi sotterranei — per presentarsi alle gare in modo da essere competitivi almeno rispetto al sistema degli altri possibili competitori, gareggiatori in questo bando.

La cosa importante è organizzare il tutto e fare le gare in modo intelligente, sì da evitare due cose. Ovviamente la prima è perdere la gara, ma la seconda è evitare che nel momento in cui i servizi vanno a gara si creino delle fratture e le condizioni per evitare che l'aggregazione del servizio e la sua qualità peggiori, perché se si va una gara a costi bassi, in cui si tende a ridurre il costo c'è il rischio che anche la qualità dei servizi peggiori. Per assicurarsi nei confronti di questo è necessario coinvolgere tutti gli operatori che agiscono sul territorio, sia pubblici che privati; è necessario che questi operatori vengano interessati nelle gare non soltanto a livello formale ma effettivamente. Ad esempio, in riferimento a questo, prima si raggiunge l'assetto societario aggregato, in contrapposizione per esempio all'associazione di imprese, quindi prima si raggiunge l'unificazione delle imprese attuali in un'unica azienda, meglio è in termini complessivi di qualità del servizio, di riduzione dei costi. E' chiaro che questo può essere ottenuto in fasi successive, non si pretende che tutto venga fatto immediatamente, però secondo me l'idea che il servizio di trasporto in un'area come quella della nostra provincia venga gestito da una miriade di piccole aziende — oggi sono una ventina — che mantengano la loro identità, i loro consigli, le loro proprietà individuali ecc. è assurda. Qui stiamo pensando di un servizio in cui la nostra area territoriale sarebbe già, rispetto a quello che succede in tutto il mondo, una dimensione piccola. Tenete conto che ci sono aziende a livello nazionale ed europeo di trasporto su gomma che gestiscono qualcosa come 100 volte la nostra pur grande, vista da noi, provincia. I benefici che si ricavano non sono soltanto a livello di accordi fra imprese ma a livello di aggregazione un'azienda che opera a livello territoriale, anche soltanto a livello della nostra provincia resta ancora una piccola impresa. A tutelare la presenza e il controllo dei servizi sul

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

territorio resta il fatto che i trasporti vengono erogati sul territorio, quindi resteranno sempre più aziende, o meglio più unità presenti a Urbino, a Fano, a Pesaro e quindi sarà un servizio che comunque manterrà in futuro — anche se la gestione aziendale sarà unificata — la propria diffusione sul territorio.

Rischi di perdere il controllo anche da parte delle Amministrazioni o dei Comuni, dei servizi che vengono erogati sui trasporti, a mio avviso non ci sono. In particolare non ci sono per Urbino che negli anni ha consolidato un'azienda di cui ha una quota di controllo piuttosto consistente.

In questo senso — non lo scriviamo formalmente ma lo diciamo, perché ci teniamo che la cosa vada in questi termini — dare oltre che continuità con questo percorso, a quello che l'Ami ha già fatto fino adesso non è sufficiente, occorre anche dare continuità al nostro territorio. Quando si ragiona su queste aggregazioni, si parla di ambito interprovinciale, a mio avviso, anche se non lo scriviamo formalmente sarebbe importante, se non altro, segnalare che una sorta di priorità o di maggiore attenzione dovrebbe essere data e dedicata alle imprese che operano fuori dal nostro territorio provinciale, ma nelle province limitrofe. Ancona è provincia limitrofa della nostra regione, ma secondo me, oltre che l'interesse verso il legame con l'azienda anconetana, dovremmo pensare molto attentamente, quasi come è importante il legame con le aziende private, a stabilire un rapporto forte, di accordi anche di tipo societario, con le aziende che operano nella vicina Romagna. Magari a noi urbinati questa cosa interessa meno di quanto non interessi ai nostri cugini dell'alto Montefeltro, ma secondo me questo è un fatto molto interessante.

Così come ci interesserà il coinvolgimento delle province limitrofe delle altre regioni, vuoi Toscana vuoi Umbria. E' vero che la provincia anconetana fa parte della nostra regione, ma sinceramente, ai confini amministrativi credo fino a un certo punto: le relazioni della mobilità che interessano Urbino in particolare sono esterne molto di più di quanto non siano interne alla nostra provincia e le relazioni esterne con le altre province sono sicuramente forti e ben visibili quasi quanto quelle interne alla provin-

cia. Su questo darei un suggerimento e un'indicazione a chi gestisce l'Ami, in modo da prestare particolare attenzione a questo ultimo aspetto.

Spero di non aver dimenticato niente, in ogni caso risponderò dopo a qualche intervento.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Demeli.

DONATO DEMELI. Oggi non si parla più solo di trasporti, ma complessivamente della mobilità, perché abbiamo visto e sperimentato noi stessi che le città sempre di più, specialmente quelle con centri storici come il nostro, hanno il problema non solo del transito, dei parcheggi ecc., per cui, per cercare in qualche maniera di rispondere in modo adeguato alle esigenze del nostro tempo e per cercare di mettere in campo alcune soluzioni che potrebbero a medio e lungo termine risolvere almeno in parte tutta una serie di problemi, si cerca di ragionare insieme anche all'azienda e all'assessorato su quali potrebbero essere alcune soluzioni da proporre e da cominciare anche ad attuare.

Quelle che sono oggi sul campo le proposte abbastanza interessanti e innovative per riuscire a diminuire il flusso di auto private per favorire sempre di più una mobilità integrata e la funzionalità del trasporto pubblico, sono car-sharing, car-pooling, piattaforma logistica e trasporto a chiamata. Queste coordinate da una persona — il cosiddetto mobility-manager — che possa avere i dati sufficienti per riuscire a coordinare questa serie di potenzialità. Di cosa si tratta? Il car-sharing è un parco macchine di utilizzo collettivo. A cosa potrebbe servire? Se oggi tutti abbiamo, per fino in due persone, la terza macchina, se alcune persone per esigenze anche limitate, di qualche ora-giorno, addirittura di qualche ora-settimana è costretta, in carenza di altre soluzioni ad avere un'altra macchina, questa potenzialità potrebbe mettere insieme più proprietari, più soggetti che gestiscono e hanno a disposizione tutto il giorno, a un costo limitato perché la proprietà è collettiva, la stessa macchina. Il car-pooling è la possibilità di utilizzare, da parte di soggetti diversi che partono dallo stesso punto o fanno lo stesso

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

tragitto e arrivano nello stesso punto — ad esempio i lavoratori che lavorano insieme, oppure dipendenti di una stessa azienda — e quindi potrebbero utilizzare in maniera collettiva un unico mezzo. Questo va prima monitorato raccogliendo dati che possano arrivare a una proposta complessiva, poi vanno dati degli incentivi, ad esempio la possibilità di destinare una parte dei parcheggi interni al centro storico, favorendo chi utilizza una unica macchina per più persone. Il trasporto a chiamata, sperimentato già dalla nostra Provincia, non è una novità né una cosa che non sappiamo quali vantaggi porta: è la possibilità che un utente prenoti fino ad un'ora prima — invece di aspettare un autobus o un mezzo pubblico che passa tutti i giorni alla stessa ora — mettere insieme e variare di giorno in giorno anche i percorsi che possono essere fatti, con una gestione pubblica e con il grande vantaggio per l'utente di avere il mezzo in percorsi stabiliti, non in tutta la città da subito, ovviamente. E' stato attuato da poco anche a Pesaro e credo che anche da noi potrebbe essere interessante, specialmente per alcune linee secondarie. Per certe linee è più difficile fare un trasporto cadenzato, perché i potenziali utenti non sono sufficienti per avere una percorrenza che sia appetibile per l'utente. Questa sarebbe una grande opportunità, perché uno sa che può telefonare fino ad un'ora prima riuscendo ad avere una risposta alla sua esigenza. La piattaforma logistica: mettere in campo una proposta che sia seria e valida in questo campo, per riuscire a evitare che qualsiasi mezzo privato entri all'interno della città per distribuire le merci e potenzialmente, per il futuro anche con la possibilità di comprare, tramite Internet e avere la consegna diretta delle merci richiede uno studio più approfondito, più lungo, ma che potrebbe realmente impattare, specialmente nel centro storico ma non solo, diminuendo fortemente il transito di veicoli all'interno della città.

La filosofia è quella di riuscire, in un tempo più limitato possibile, ad avere sotto controllo buona parte del trasporto abituale, quella fetta che non è poca anche nella nostra città, di trasporto abituale, programmabile; riuscire a mettere insieme tutti questi tasselli ed avere una gestione coordinata.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Stefanini per una precisazione.

LUCIANO STEFANINI. Rispetto al discorso dell'art. 35 della legge finanziaria che prevede la separazione fra la gestione patrimoniale e quella del servizio in tema di trasporti, ci sono vantaggi e svantaggi nel fare o non fare una separazione spinta di queste due componenti. E' chiaro che uno degli aspetti della delibera è "vogliamo arrivare a fare una valutazione che sia conveniente anche con gli obiettivi che sono stati delineati".

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Torelli.

LUIGI TORELLI. Poche considerazioni da aggiungere alla presentazione che il Sindaco e la puntuale relazione dell'assessore Stefanini sull'impianto complessivo delle linee guida hanno fatto.

I consiglieri sanno che da tempo intorno alla questione dei servizi — acqua, gas, rifiuti e trasporti — si è aperta un'ampia e attenta discussione. Quella sui trasporti è la discussione più avanzata, quella più vicina a trovare una definizione. Le determinazioni che si sono avute sia a livello nazionale con le leggi che a livello regionale hanno certamente dato una spinta forte ad affrontare in modo concreto la problematica, quindi ad individuare dei percorsi e a fare delle scelte, cosa che noi abbiamo fatto.

In questo processo dobbiamo dire, in modo anche forte, che Urbino ha svolto un ruolo trainante, divenendo punto di riferimento non solamente per la nostra provincia ma anche per la nostra regione.

Le scelte che sono state fatte alcuni anni fa si sono dimostrate corrette non solamente in riferimento alle leggi regionali o nazionale, ma anche perché funzionali a perseguire l'obiettivo di una riorganizzazione dei servizi dei trasporti più consona, più vicina alle esigenze dei cittadini del nostro territorio.

La trasformazione della nostra azienda comunale in Amu, la creazione dell'Ami con la fusione tra l'Ami e l'Aspes, la trasformazione dell'Ami in Spa e per ultimo il confluire

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

dell'Aset di Fano nell'Ami sono tappe fondamentali del percorso che abbiamo iniziato nel 1998, così come è fondamentale la creazione del consorzio Adriabus tra Ami, Gesta e Gabiano. Praticamente tra tutte le aziende private e pubbliche della nostra provincia, passo importante non solamente perché corrisponde all'esigenza di accedere alla proroga delle gare, cioè di arrivare a dicembre del 2003 ma soprattutto perché ci permette, dopo un lungo contrasto tra il pubblico e il privato che ha causato solamente disservizi e spreco di risorse finanziarie, di trovare un accordo sul piano territoriale nostro e ci dà la possibilità, attraverso la prospettata acquisizione del 50% della Soget, di acquisire al pubblico la tratta che a noi interessa più di tutte, quella che va da Urbino a Pesaro.

Sono tutte operazioni che vanno nella direzione di una razionalizzazione che comunque cerca di mettere insieme l'efficienza e l'economicità del servizio. Una razionalizzazione, come è stato ricordato, che per quanto riguarda noi di Urbino, in primo luogo ci permette, una volta definita l'operazione, di affrontare il collegamento con Pesaro, però ci permette anche di affrontare il problema del collegamento con le zone interne del nostro territorio, collegamento altrettanto importante di quello con Pesaro perché ci permette di valorizzare i servizi che la città dà al territorio, a cominciare dall'ospedale, dal tribunale e via di seguito.

Come Ds abbiamo proceduto con convinzione sulla strada di questa razionalizzazione, cercando di operare in modo di salvaguardare e soprattutto valorizzare il ruolo della nostra azienda. Non per niente l'Ami ha sede ad Urbino e il presidente dell'Ami è espressione della nostra città. Ma soprattutto abbiamo operato tenendo sempre presenti gli interessi dei cittadini che hanno bisogno di un sistema di trasporto pubblico efficiente che dia una risposta efficace alla necessità della propria mobilità. Soprattutto si è convinti che in questo processo di riorganizzazione non si poteva lasciare il campo esclusivamente a meccanismi puramente di mercato, che di per sé non potevano che privilegiare aree dove la mobilità è molto più forte, lasciando scoperte zone dove la mobilità è

minore. Questo sarebbe stato per noi inaccettabile, nel senso che noi pensiamo che il servizio pubblico debba soprattutto prendere in considerazione le esigenze di tutti i cittadini, soprattutto quelli che si trovano nelle zone più svantaggiate.

Penso che è stata corretta fin dall'inizio la scelta di mantenere nelle varie tappe una forte e significativa presenza del pubblico nelle operazioni che abbiamo fatto, così come penso che sia stato corretto avere stabilito che nella formazione dell'ATI la presenza del pubblico non vada mai al di sotto del 50%, questo perché il pubblico è quello che ha più interesse a tenere sotto controllo il territorio nel suo complesso.

Penso che il percorso che viene indicato nelle linee guida è quello più naturale, comunque è il percorso più idoneo a fare in modo che tutto il lavoro che è stato fatto dal 1998 in poi non venga perso.

Il ricorso alla costituzione dell'ATI con la partecipazione del pubblico, Ami e Cotran, e dei privati piccoli e grandi, ci permette da un lato di poter operare, collaborare, a parità di condizioni, con le aziende extraregionali e nello stesso tempo ci permette di sfuggire a un possibile isolamento se non avessimo fatto questo tipo di operazione, soprattutto nella zona del centro Italia, dato che altre aziende di regioni limitrofe già si sono attivate in questo senso e stanno operando a creare delle aziende di una certa consistenza.

La formazione dell'ATI con la possibilità di far entrare partners esterni, anche stranieri, è quella che meglio ci aiuta a creare un'azienda capace, nel gennaio del 2004, di partecipare alle gare e di vincerle, perché l'obiettivo è quello di partecipare per vincere, perché a noi interessa, alla fine, avere la possibilità della guida della rete territoriale provinciale.

L'atto che stiamo facendo questa sera è importante e soprattutto è importante che sia il Consiglio comunale di Urbino il primo a discutere di questo documento e ad approvare, mi auguro, con il consenso di tutti, queste linee di indirizzo, dando così un segnale forte della nostra volontà di portare a compimento un progetto di riorganizzazione e di sviluppo del sistema di trasporto pubblico locale, capace di operare in termini di qualità dell'offerta e di efficienza del servizio.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

(Entra il consigliere Rossi:
presenti n. 14)

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Colocci.

FRANCESCO COLOCCI. Tenterò di recuperare il tempo lungo che c'è voluto in questa esposizione. Non entro nel merito della strategia aziendale perché non conosco niente di questo dal punto di vista tecnico, ma invece voglio indicare alcune cose positive in questo processo di riorganizzazione.

Il Sindaco ha detto che c'erano degli errori in questa proposta di delibera: questi andrebbero meglio segnalati, perché siccome sono documenti pubblici che vanno alla stampa, non vorrei che si confondesse fra Pesaro e Urbino ed il resto.

Detto questo, saltando tutto quanto è stato detto, mi compiaccio per il fatto che questa riorganizzazione propone finalmente il ricongiungimento Pesaro-Urbino dal punto di vista viario e questo è un fatto estremamente importante.

Mi auguro che la nuova riorganizzazione — qui c'è Mazzoli che è uno dei protagonisti — possa pensare, programmare anche una sorta di servizio-navetta che colleghi Pesaro quasi come fosse un trasporto interno, perché date le indagini necessarie relativamente ai flussi, è bene tendere al superamento della difficoltà, che finora è stata lamentata da tutti, di cui siamo sempre altamente consapevoli, che ha diviso queste due città che sono capoluogo di provincia e che hanno interessi reciproci, che svolgono attività e che possono ulteriormente incrementare le attività anche economiche non solo, ma di altri rapporti commerciali e di studio che ci sono tra le due città. Questo è un fatto estremamente importante. Raccomando, per questo, la celerità. Un'azienda, di solito è efficace quando è anche celere nel realizzare i suoi obiettivi.

Stefanini ha detto — e io sono rimasto un po' sorpreso, perché non conosco bene la materia — che il 75% del costo aziendale è pagato dall'intervento pubblico. Se anche sul piano pubblicitario pensiamo che il cittadino già paga con le sue tasse il 75% del biglietto, paghiamo

il biglietto e poi non prendiamo l'autobus: è una fesseria. Sotto questo profilo credo che una linea di pubblicizzazione, di promozione possa puntare su questa indicazione, perché effettivamente è realistica, alla fine. Diventa quindi paradossale non prendere il mezzo pubblico quando è efficiente, capace di rispondere alle esigenze.

Per quanto riguarda il collegamento con il documento che è stato presentato collateralmente alla delibera, quello relativo alla mobilità, al traffico e ai trasporti e illustrato dall'assessore Demeli, non ho potuto approfondire quello che c'è scritto ma mi è parso di poter condividere e di riconoscere la validità di ciò che si scrive in questa relazione, in particolare sulla mobilità sostenibile, però vorrei sapere a questo punto quale collegamento c'è fra le strategie aziendali della riorganizzazione e queste proposte che sono un po' generiche per quel che ho potuto leggere, cioè misurate sui principi, non tanto sui dettagli, sulla situazione locale e soprattutto sulla situazione ambientale della nostra dispersione territoriale, in quanto il trasporto al quale dobbiamo dare impulso e risposte è quello misurato sul territorio, che è molto frammentario anche dal punto di vista della consistenza abitativa.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ceccarini.

LORENZO CECCARINI. Volevo ulteriormente far notare l'importanza che ha avuto Urbino, in primo tempo l'Amu, poi Ami, in questo processo di aziendalizzazione dei trasporti. Per questo — oltretutto, il discorso che è stato fatto è molto tecnico e molto puntuale — volevo fare una richiesta, per lo meno augurarmi che in futuro anche la parte gestionale dell'Ati che si andrà a creare rimanga ad Urbino, che possa essere Urbino ancora capofila di questa situazione, perché essendo stato tra i primi fondatori possa ancora rivendicare questo ruolo ed essere parte importante nel futuro di questa azienda che si andrà a creare.

Fermo questo fatto volevo augurarmi che in futuro si dia fluidità a tutte quelle linee che non soltanto a livello provinciale, interprovinciale o interregionale si andranno a

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

creare ma anche quelle che riguardano il nostro territorio, collegare i piccoli borghi, i piccoli centri in maniera più funzionale e diretta, rispettando le aspettative degli utenti e dei cittadini.

Questa cosa secondo me è importante e da tenere in considerazione anche in futuro. Mi auguro e spero che si faccia di tutto affinché la parte gestionale dell'Ati rimanga ad Urbino. Questa sarebbe una cosa qualificante per Urbino, per il territorio e darebbe tanta centralità ad Urbino, perché fondamentalmente siamo stati i primi a mettere in movimento questo processo di aziendalizzazione.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. La discussione odierna credo sia il prolungamento di un discorso che abbiamo già iniziato tempo addietro, come si è avuto modo di apprendere anche dalla dimostrazione a cui abbiamo assistito. Credo anche che sia nota alla Giunta la posizione che il gruppo Polo per Urbino ha espresso da sempre in questa direzione, cioè dal momento in cui si è costituita l'Ami al momento successivo in cui è subentrata l'Aset, credo che il Polo per Urbino ha sempre espresso soddisfazione — lo si può riscontrare nei verbali — ritenendo che si andasse sulla via giusta per la riorganizzazione del trasporto locale. In considerazione di questo, proprio perché si sapeva come la pensavamo, mi sarei aspettata — lo dico senza alcuna voglia di fare polemica e senza alcuna finta volontà di ritardare chissà che cosa — un confronto un po' più approfondito. Faccio presente che l'argomento esatto di questa sera mi è stato portato a conoscenza lunedì. Faccio anche presente che ho avuto modo, precedentemente, di parlare della questione dei trasporti e di altri servizi con il Sindaco, quindi non è che non ci potessero essere occasioni: mi sarebbe piaciuto che mi fosse stato dato il modo e il tempo di confrontarmi non solo con le forze politiche che da capogruppo del Polo rappresento, ma anche di fare opportuni approfondimenti, perché il compito del consigliere è deliberare essendo infor-

mato, quindi avere le condizioni per essere informato credo sia la cosa basilare, essenziale.

A me dispiace dire che purtroppo queste condizioni non ci sono state, pur partendo da una posizione favorevole rispetto al merito della questione, però non basta avere una posizione di massima favorevole. Dà piacere, e ritengo che sia doveroso per un consigliere, approfondire le proprie posizioni e soprattutto confrontarsi con le altre.

Pertanto vorrei chiedere, se possibile, di rinviare la votazione di questi indirizzi di qualche giorno. Mi diceva il Sindaco che domani c'è l'assemblea dell'Ami, però domani credo non si voti nulla, perché c'è il Sindaco di Urbino che avrebbe gli indirizzi, ma c'è anche il sindaco di Pesaro che questa delega non ce l'avrà domani, ma il 28, visto che il Consiglio comunale di Pesaro discuterà il 28. Quindi non credo che sia fondamentale per lei, domani, arrivare lì con la delega. Magari un rinvio di qualche giorno potrebbe essere opportuno, anche perché, ripeto, non c'è stata una presentazione in Commissione. E' vero che da noi le Commissioni funzionano poco, ma non c'è stato quello e c'è stata una presentazione lunedì sera.

Ribadisco che c'è davvero la volontà attestata, documentata nei precedenti atti, di andare in questa direzione. Si chiede per l'ennesima volta di avere i mezzi per sostenere adeguatamente la propria posizione. Sarei disponibile anche, di qui a pochi giorni, però credo sia necessario un rinvio.

Nel merito mi permetto di chiedere, visto che questa è una sorta di indirizzo che dà una delega, non dico in bianco, ma quasi, in che cosa consiste questa parte consistente della Soget, se sono mezzi, se sono quote, se è personale. Quando si dice che si acquista la tratta Pesaro-Urbino, in realtà credo di aver compreso che non si acquista la tratta, praticamente quel percorso Pesaro-Urbino sarà amministrato e gestito per metà dalla Soget e per metà dall'Ami. Vorrei che mi si dessero queste delucidazioni, perché davvero tra la conoscenza della normativa e la conoscenza degli atti specifici non c'è modo per comprendere e davvero vorrei chiedere al Consiglio di rinviare questo atto di qualche giorno.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Serafini.

ALCEO SERAFINI. Finalmente arriviamo a determinare un percorso che nel breve riuscirà a concludere una vicenda iniziata quattro anni fa e che può offrire per Urbino e per il territorio un'occasione per toglierci dall'impasse che stiamo vivendo attualmente. Ricordo che nella mia prima elezione a consigliere mi proposi di cercare con tutti i mezzi di modificare l'attuale sistema viario, soprattutto per il collegamento con la ferrovia, perché ritenevo che il sistema attuale fosse qualche cosa di deleterio per la città, per ciò che potevamo offrire non solo alla popolazione ma anche a coloro che venivano da fuori... (*fine nastro*)

...riduttiva, avendo addirittura una chiusura con l'entroterra, avendo dei collegamenti con Pesaro che sono insufficienti sotto molteplici aspetti. L'occasione del "decreto Burlando" ci ha dato questa opportunità e l'Ami è stata la prima ad avere intuito immediatamente la validità di un'azione di concertazione con Pesaro e successivamente anche con Fano costituendo prima l'azienda e successivamente la struttura pi importante, consortile ecc.

Anche la normativa regionale prevedeva che si agevolasse l'intervento dei privati. Abbiamo avuto delle traversie proprio con la ditta Bucci per una serie di operazioni che non ci hanno aiutato in precedenza all'acquisizione del patrimonio, ora si prospetta questa soluzione di acquisire una quota della Soget. Secondo me è un'operazione che va fatta, perché in questo modo riusciamo ad avere anche un peso superiore nei confronti dei privati poiché andiamo ad incrementare il nostro patrimonio, sia rotabile che di investimenti.

Oltre a questo ritengo che questa associazione temporanea d'impresa che si andrà a costituire nella speranza di avere anche l'assegnazione dei trasporti sul piano di bacino che attualmente è indicato su due piani, uno che gravita sul fanese fino a Fossombrone, l'altro che gravita sulla valle che da Urbino scende a Pesaro, sia cosa positiva, anche perché questo piano di bacino, se avrà questo gestore unico che potrebbe essere l'Ami e questo consorzio, riuscirà comunque a razionalizzare tutte queste

problematiche, garantendo per lo meno un trasporto più adeguato alle attuali esigenze.

Ritengo anche che fin da ora — e qui invito i dirigenti e il presidente dell'Ami — fin dai primi atti di costituzione di questo tipo di organismo si debba prendere in visione il problema dell'isolamento di Urbino, soprattutto con Pesaro in primis, perché ha un terminal ferroviario d'importanza rilevante per la nostra provincia, istituendo già nell'anno, visto che non esisterebbero più ostacoli, le tratte e i collegamenti anche individuando dei percorsi più celeri e soprattutto coprendo quelle fasce orarie che attualmente sono sguarnite — penso ad esempio alla linea di mezzanotte — affinché coloro che vengono col treno alle 23 e anche più tardi possano avere un collegamento adeguato.

Ritengo anche che sia importante discutere ancora su questo piano di bacino, dove noi siamo presenti, perché è la Provincia che redige questo piano, affinché ci sia la possibilità di valutare la portata di questo nuovo intervento, quindi ritengo che sia positiva questa situazione.

Colgo l'occasione per ringraziare il presidente dell'Ami e i dirigenti per la proposta che hanno fatto. Cerchiamo di sostenerla nei tempi dovuti.

PRESIDENTE. Se non vi sono altri interventi, credo che il presidente Mazzoli debba rispondere ad alcune domande poste dal capogruppo Foschi. Ne ha facoltà.

MAURIZIO MAZZOLI, *Presidente Ami*. Vorrei provare ad ampliare il punto che riguarda l'acquisto della Soget, che mi pare quello su cui diversi consiglieri sono intervenuti. Poi vorrei anche rispondere al consigliere Colocci e al consigliere Ceccarini su questi sistemi innovativi.

L'acquisto della Soget è un atto importantissimo per quanto riguarda le strategie future dell'azienda Ami ma soprattutto per quanto riguarda il collegamento Pesaro-Urbino, anzi vorrei dire di più: la Soget non è solo Pesaro-Urbino, è una linea che va fino ad Apecchio, quindi va a toccare anche i centri di Urbania, Piobbico ed Apecchio. Nel momento in cui Ami entra in questa società al 50%, pur rima-

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

nendo Soget, non è che Soget sparisce ma rimane, solo che invece che essere posseduta come adesso dal 60% di Bucci e dal 40% di Vitali, un domani sarà posseduta al 50% da Ami e dall'altro 50% suddiviso tra le due aziende private ma rimane come Soget fino a quando non andranno avanti tutti gli altri discorsi che abbiamo fatto questa sera. Questo fatto ha un risvolto e un impatto positivo molto forte sulla tratta Pesaro-Urbino che ci interessa di più, perché con questo atto fino adesso non siamo riusciti ad attuare la riforma, perché queste ristrettezze, queste rigidità sul fatto che c'erano diverse aziende che avevano, anche se un po' camuffato, il piccolo orticello, non potevi entrare in quelle attività.

Perché io che ho fatto il sindaco vent'anni a Petriano non sono mai riuscito a colmare quel buco tra Trasanni e Morciola? Qualcuno se lo sarà pure chiesto. Perché erano due aziende diverse e dicevano "tu qui non ci passi perché questa è la mia concessione". Tutte le volte che ci ho provato, nel Comune di Petriano arrivava la ditta con l'avvocato dicendo "se tu ti muovi ti denuncio".

Cosa vuol dire per noi acquistare il 50% di Soget? Vuol dire che va a impattare sul servizio in modo molto forte, perché quando Ami avrà acquistato il 50% di Soget non sussisteranno più queste rigidità in quanto sarà un'azienda unica. Quindi o da Urbino arriviamo fino a Morciola o da Morciola verremo più su e vedremo dal punto di vista tecnico dove è meglio fare lo scambio, però praticamente abbiamo chiuso una parte per fare in modo che chi vorrà andare da Urbino fino a Morciola, domani, potrà andare anche con l'autobus giallo. Questo ci facilita il discorso del collegamento con Urbino, perché ci può consentire di fare linee dirette Pesaro-Urbino senza più fermate intermedie, perché quel tipo di servizio lo colmiamo noi con l'altra cosa che ho detto prima, quindi non c'è più bisogno di passare sulla vecchia statale, si può passare sulla Montelabbatese, la Montelabbatese non avrà più i semafori, a Gallo non ci sarà più bisogno di passare dentro perché c'è la circonvallazione e dentro passeremo noi con gli altri servizi, quindi vuol dire una Pesaro-Urbino che avrà un vantaggio anche dal punto di vista del tempo

impiegato, oltre che tutta una serie di altre innovazioni che sono quelle di ampliare la gamma oraria, magari collegandosi meglio con l'arrivo dei treni più importanti e prolungando il servizio fino agli orari che più sono disponibili per quanto riguarda il collegamento con i treni o con l'uscita dalle lezioni universitarie che arrivano anche fino alle 21-21,30.

Oltretutto sta per essere omologato in Italia un mezzo nuovo, che già esiste negli altri Paesi, lungo 15 metri, anziché i 12 attuali. Noi, con la ditta Bucci e gli altri siamo già andati a vederlo e molto probabilmente questo sarà il mezzo che si impiegherà sulla Pesaro-Urbino, con 73 posti a sedere, quindi una novità assoluta. Questo per rispondere al discorso di cosa vuol dire acquistare Soget al 50%. E' un investimento che per la quota Ami si aggirerà intorno ai 1.800-2.000 milioni. Acquistiamo i mezzi, praticamente, che sono i mezzi di linea più i 3-4 mezzi per il turismo che loro hanno, perché questo amplia la nostra capacità in quanto andiamo ad acquistare anche i loro 3-4 mezzi sul turismo che sono anche molto meglio dei nostri, più moderni.

Cosa metteremo in moto subito, consigliere Colocci? Metteremo subito in moto quello che diceva prima l'assessore Demeli: senz'altro i servizi a chiamata. Il servizio a chiamata sarà il primo ad entrare in funzione fra questi servizi alternativi o chiamiamoli innovativi. In cosa consiste? Già esiste a Fano da un anno e mezzo, Pesaro lo sperimenterà fra dieci giorni e Urbino subito dopo. L'utente, per queste cosiddette zone a domanda debole, vedi le zone più nell'entroterra, chiama un numero verde gratuito — un nostro call-centre — al quale, almeno un'ora prima si prenota dicendo "devo andare da Rancitella a Urbino dalle 10 del tal giorno e voglio arrivare entro l'orario tale". L'operatrice inserisce il dato all'interno del computer, il computer ha un software con tutte le strade e con tutte le linee e poi dice "quel cittadino, per andare da quel posto a quel posto, negli orari che dice lui, bisogna che si porti alla tale fermata alla tale ora e qualcuno lo passerà a prendere". Chi è questo qualcuno? Un mezzo fermo nel deposito con l'autista, che parte per fare quel giro. Uno dice "ma potrebbe essere anche per uno solo?". Certo però il computer,

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

con tutto il suo progetto informatico potrebbe mettere in fila tutte le richieste, sì che con lo stesso mezzo anziché un solo cittadino se ne trasportino 3-4. Però potrebbe anche essere che un solo cittadino da Rancitella con un mezzo piccolino viene ad Urbino perché si è prenotato.

E' chiaro che quando si parte con questi servizi, non li si estendono subito a tutto il territorio comunale, si comincia con certe zone, perché è un servizio costoso. Solo che in qualche caso ha prodotto il fatto di dire "quella linea non serve più, perché alla gente fa più comodo questo servizio mobile", quindi in qualche modo il costo viene riassorbito dal fatto che quei chilometri lì non si fanno più ma si fa il servizio a chiamata. E' una cosa che va avanti per gradi. A tutt'oggi si può dire che è un servizio che funziona.

Il discorso del miglioramento dei collegamenti ecc. sono tutte cose che stanno alla base della volontà di Ami ma anche delle ditte private, di dare una risposta molto forte sulla zona di Urbino. Questo, devo dire la verità, è anche nell'intenzione delle ditte private le quali hanno capito questa cosa, quindi va a loro merito.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, Sindaco. A me è parso molto positivo il dibattito da parte di tutte le componenti che hanno colto l'essenza delle proposte che sono state avanzate e di quelle che dovrebbero essere le linee guida da portare avanti per continuare a lavorare come abbiamo fatto fino ad oggi sulla questione del servizio trasporti, anche con le richieste di specificazione che sono state indicate, cioè di entrare nel merito di tutta una serie di servizi minori, di specificare qual è l'azione concreta anche rispetto a servizi nuovi come è stato richiesto e come adesso diceva il presidente, poi mi pare che tutti avete sottolineato il concreto delle questioni, cioè che se si riesce ad andare avanti con certe operazioni vi saranno migliori servizi rispetto all'annosa questione della Urbino-Pesaro, e mi pare che questa sia la cosa a cui tutti teniamo. Quindi, positivo il dibattito che c'è stato.

Capisco anche alcune cose dette dal capogruppo Foschi che sottolineava la necessità di discutere approfonditamente questi temi, per la complessità che hanno e quindi di rinviare il punto all'ordine del giorno.

Sono contrario a questa ipotesi, non per partito preso. Fra l'altro, su questo riconosco che il gruppo del Polo quando c'è stata la fase dell'ingresso di Aset, quando c'è stata la fase di aggregazione con l'Aspes e comunque sempre sulla questione dei trasporti ha dato un contributo positivo che ha aiutato ad andare avanti nel modo come siamo andati avanti. Do atto di questo, lo so, questa cosa è indubbia in questo caso. Voglio per questo dire al Polo che capisco la richiesta di approfondimento, però voglio chiarire che questa non è una questione per cui pubblicamente discuti per mesi, hai tutti gli elementi chissà quanto prima rispetto a degli indirizzi che si debbono assumere. E' una questione che deve andare avanti cercando di costituire una base sulla quale innescare gli indirizzi e le decisioni che si devono prendere successivamente. Non nascondiamo, il presidente e io, dei rapporti per arrivare questa sera a dire al Consiglio "questi potrebbero essere gli indirizzi". Sono il frutto di colloqui che da un po' di tempo sono andati avanti con le altre aziende pubbliche — in questo caso Ancona — con i privati grossi, piccoli ecc. E' evidente che è così ma non per preconstituire qualcosa, per avere gli elementi che possano costituire la base delle questioni, altrimenti cosa vi venivamo a raccontare? Un minimo di elementi alla base di possibili processi successivi che possiamo poi mandare avanti o non mandare avanti. Gli indirizzi danno la possibilità di fare nel momento in cui si creano le condizioni.

L'altra cosa è una conseguenza dei ragionamenti che abbiamo fatto più volte. Ricordiamo che quando abbiamo fatto l'unione Ami-Aspes dicevamo "poi bisognerà aggregare l'Aset, poi bisognerà fare i patti con i privati, poi bisognerà cercare anche aziende più grosse. Quando abbiamo aggregato l'Aset e ne abbiamo discusso in Consiglio comunale, abbiamo ulteriormente detto "poi bisognerà vedere come allargare ai privati, tenere dentro i privati piccoli, poi avere altri soggetti ancora". Questa cosa è un processo, non è che oggi arriviamo di

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

punto in bianco. Questo per far capire che è stata costruita così la cosa e ci troviamo a ragionare in questo modo.

Seconda questione. La forza che ha avuto Urbino su questo aspetto dei trasporti — su altri problemi dormiamo, siamo rimasti indietro ecc. — è stata quella di partire in anticipo e continuare a muoverci in anticipo. Per questo c'è stata la possibilità di avere avuto la maggioranza assoluta, poi relativa, poi la sede in Urbino, poi il presidente ecc. Ci siamo mossi per tempo, abbiamo cercato di anticipare e gli altri sono venuti a rimorchio. Anche in questo caso la nostra forza deve essere quella di muoverci in anticipo, se vogliamo mantenere questo ruolo, quindi è importante che sia il Consiglio comunale di Urbino a dare la linea, anche se quelle cose press'a poco sono concordate, dicendo come ci si muove da qui in avanti. E' molto importante questo aspetto, non è indifferente e pregherei di valutarlo bene. Il fatto che siamo noi il primo Consiglio comunale e si sa che questa è la linea, dà ruolo, dà peso al lavoro che abbiamo fatto e a quello che si dovrà continuare a fare.

La terza questione è che questo è un documento di indirizzi, non votiamo una decisione assoluta, né cosa acquistare, né per quanto acquistare, né le quote, né le stime. Si danno degli indirizzi. Oltretutto, dagli elementi che abbiamo possono essere quelle le scelte, per adesso ma non si può escludere che da qui a domani mattina arrivi la notizia che qualcuno ci ha ripensato. Quindi non si è vincolati a qualcosa e nel documento, alla penultima pagina c'è scritto "occorrerà favorire un processo di aggregazione..." ecc. Sulla base di questo stesso indirizzo, fra tre mesi potrebbe essere un'altra cosa, questo è il senso, quindi è difficile calibrare fin da adesso. Per questo dico che è un indirizzo, ma è l'indirizzo che abbiamo sempre discusso, su cui siamo stati sempre tutti d'accordo. noi abbiamo voluto esplicitarlo perché non abbiamo niente da nascondere, perché abbiamo voluto rendere partecipi tutti i consiglieri. Potevamo anche dire "dobbiamo muoverci, quindi l'indirizzo è quello di muoverci" e avremmo risolto il problema. invece abbiamo voluto darvi più elementi perché dovevano essere tutti convinti delle cose. Ripeto, la forza nostra è

quella di dare un segnale. Sarebbe bene che il Consiglio comunale desse un certo segnale per primo su una questione come questa. Naturalmente il segnale è meglio che sia unitario, compatto. per questo chiederei al Polo e al capogruppo Foschi di pensare anche queste cose che ho detto, tenendo conto di ulteriori due questioni. Poi non è vincolata neanche la maggioranza, perché se l'operazione con la Soget viene fatta dal consiglio di amministrazione in modo sballato e non si capisce come, non sono vincolato neanche io, dato che l'operazione la fa il consiglio di amministrazione e non l'assemblea. Tanto meno il Polo. Non siamo vincolati alla virgola su come saranno portate avanti queste operazioni, è un indirizzo.

L'altra cosa che mi sentirei di dire — ragionamento serio che faceva il capogruppo Foschi — è la necessità di avere tutti gli elementi possibili e immaginabili e anche gli approfondimenti. Faccio allora una proposta: se si riuscisse a votare il documento di indirizzi e si dicesse "noi facciamo anche un altro Consiglio comunale di qui a poco tempo, penso sarebbe una buona idea. Oggi abbiamo parlato dell'organizzazione complessiva, degli assetti societari, di quella che potrebbe essere la linea, però se occorre approfondire, direi di votare il documento di indirizzi, poi sono d'accordo a fare un altro Consiglio comunale di qui a brevissimo tempo, istruito nel modo che volete: si può fare una Commissione prima, si possono fare domande scritte per fare in modo che sia istruito con tutti gli elementi, anche tecnici. Sa il Consiglio quanti pullman, quanti operai, quante strutture, che capitale, come si andrà a finire? Potrebbe essere una mediazione.

Le cose sollevate sono serie, faccio questo appello perché credo che sia un problema importante. Magari questa mia proposta potrebbe venire incontro alla richiesta del capogruppo Foschi di approfondire più possibile la questione. Se si vuole si fa un altro Consiglio e si approfondisce tutto.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. Sentendo la replica del Sindaco e questo appello che ci ha lanciato

 SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

mi rendo conto — lo riconosce lui stesso — che l'argomento meritava e merita un approfondimento. Ripeto, a quanto ho capito non c'è alcuna scadenza, c'è l'opportunità che Urbino si esprima per prima per tutta una serie di motivi che lei ha indicato. C'è la completa disponibilità, attestata sui documenti, del Polo ad andare in quella direzione, c'è la richiesta, che mi sembra del tutto legittima e anche riconosciuta, di essere messi nella condizione di poterci arrivare insieme.

Lei diceva benissimo, Sindaco: sarebbe bene che la città giocasse d'anticipo. Quando dice la città, immagino che lei intenda la città nel suo insieme, perché la città dovrebbe discutere insieme, dovrebbe arrivare ad approvare insieme. La città non deve solo arrivare in Consiglio a votare insieme, dovrebbe davvero votare insieme, discutere insieme e quel merito che le ho riconosciuto altre volte di avere anticipato la discussione di alcuni programmi complessivi generali che riguardavano i servizi, in modo che si potesse effettivamente confrontarsi tra varie forze politiche, purtroppo non la riconosco questa volta. Quando si dice "l'approfondiamo dopo" posso solo rispondere di no, ma non per pignoleria: io non posso assumere questa sera una decisione dicendo "discutiamone dopo". Vi chiedo invece, in tutta serenità, di convocarne uno prima del 28, se vogliamo dare un segnale della città di Urbino che agisce per prima e dà l'indirizzo a tutto, però non posso fare altro che chiedere un rinvio e di metterlo ai voti.

PRESIDENTE. Chiedo cinque minuti di sospensione per parlare tra i capigruppo e il Sindaco, perché credo che sia importante il voto unanime.

La seduta è sospesa.

**La seduta, sospesa alle 20,05,
riprende alle 20,20**

*(Entra il consigliere Pandolfi:
presenti n. 15)*

PRESIDENTE. Dopo la sospensione e la breve riunione della Conferenza dei capigruppo pongo in votazione il punto 2 dell'ordine del giorno.

Il Consiglio approva con 11 voti favorevoli e 4 astenuti (Foschi, Fattori, Rossi e Pandolfi)

Pongo in votazione l'immediata eseguibilità dell'atto.

Il Consiglio approva con 11 voti favorevoli e 4 astenuti (Foschi, Fattori, Rossi e Pandolfi)

*(Entra il consigliere Violini Operoni:
presenti n. 16)*

Assemblea dei rappresentanti delle associazioni territoriali — Consulta delle Associazioni — Ammissione nuove associazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 3: Assemblea dei rappresentanti delle associazioni territoriali — Consulta delle Associazioni — Ammissione nuove associazioni.

Sono pervenute due nuove adesioni da parte delle associazioni, sia di Urbino Arte che propone Paolo Morri, sia di Animo Populi che propone Felice Mazzilli. Poi ci sono due sostituzioni, una da parte del Wwf che indica quale suo rappresentante il sig. Sergio Cardinali e l'Associazione italiana maestri cattolici che indica quale suo rappresentante Cesarino Santi Costa al posto di Maria Fabi.

Se non vi sono interventi pongo in votazione questo punto dell'ordine del giorno.

Il Consiglio approva all'unanimità

PIP Canavaccio — Di Lorenzi Michele e C. s.n.c. — Assegnazione nuovi termini inizio lavori costruzione opificio industriale

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 4: PIP Canavaccio — Di Lorenzi Michele e C. s.n.c. — Assegnazione nuovi termini inizio lavori costruzione opificio industriale.

Ha la parola l'assessore Guidi.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

MASSIMO GUIDI. La proposta di delibera è molto semplice, riguarda la proroga di tre mesi per l'inizio dei lavori per la costruzione di un opificio da parte di una ditta alla quale è stato assegnato un lotto di terreno. Nella delibera vengono spiegati i motivi per i quali la ditta ha richiesto questa proroga, rimangono comunque invariati i tempi di fine lavori per la realizzazione dell'opificio, quindi si tratta solo di una proroga di tre mesi perché già il progetto è stato presentato, è in istruttoria allo sportello unico, quindi credo che si possa accogliere questa richiesta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il punto 4 dell'ordine del giorno.

Il Consiglio approva all'unanimità

(Escono i consiglieri Balducci e Serafini ed entrano i consiglieri Bravi e Gambini: presenti n. 16)

Presentazione del sistema informativo territoriale del Comune

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 5: Presentazione del sistema informativo territoriale del Comune.

Il Consiglio comunale di questa sera si articola in due punti ben precisi. Questa seconda parte riguarda un progetto di cui è stato più volte richiesto in Consiglio un approfondimento e concerne la presentazione del sistema informativo territoriale del Comune. Sono qui con noi anche i tecnici, che ringrazio per la loro presenza. A questo Consiglio erano stati invitati anche i tecnici urbinati che si scusano per la loro assenza e ci mandano, quale rappresentante, la signora Ida Montanari.

Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Questa sera, inevitabilmente anche in modo un po' tecnico, quindi facendo vedere almeno una larga parte dei risultati ottenuti, illustriamo la componente del sistema informativo del Comune che con-

tiene i risultati, o per lo meno larga parte dei risultati che sono scaturiti dal censimento delle unità immobiliari, che per noi è anche servito per gli accertamenti connessi con le misurazioni Tarsu e Ici, anche se c'è stato qualcosa di Iciap. Oltre alla base conoscitiva che è venuta al Comune per effetto di questi accertamenti — sono stati accertati dati sia nel merito per quanto riguarda le unità immobiliari, sia di natura contributivo-fiscale o tributaria — c'è stato un risultato aggiuntivo, integrato nel sistema informativo del Comune che in questa occasione è stato anche rivisitato. Il tutto compone la parte del territorio e che secondo le sigle ordinarie si chiama "sistema informativo geografico", in modo italianizzato "sistema informativo territoriale". A me SIT non piace, piace di più GIS, perché questa è una brutta traduzione. Infatti, la componente geo e anche grafica è una delle più importanti, non soltanto per visualizzare il sistema informativo e i dati che vi sono dentro ma anche per usarli, quindi sarà finalmente possibile agganciare le informazioni del sistema informativo del Comune con la parte geografica e rispondere anche a domande sul tipo di patrimonio comunale, che componenti ci sono in termini di popolazione, di servizi, di strutture ecc. I sistemi informativi geografici sono uno strumento che consente di integrare tutti gli archivi comunali, per lo meno tutti quelli che si riferiscono a informazioni che hanno poi puntualmente un posizionamento nella geografia del comune di Urbino, con un dettaglio elevatissimo, perché addirittura è possibile individuare punti sul territorio con una precisione, che non serve in tutte le applicazioni, vicina al centimetro, addirittura.

Per ottenere il sistema informativo geografico uno dei componenti più importanti è l'acquisizione dei dati nelle scale disponibili e delle planimetrie del catasto.

Quello che vedrete questa sera ha una fortissima utilità legata alle funzioni dell'ufficio urbanistica e questa è una delle ragioni per cui, sia per quello che si è già ottenuto, sia per quello che riguarda gli utilizzi successivi, la conoscenza del territorio, fra i servizi o gli uffici maggiormente interessati ha quelli di tipo tecnico, direi non solo l'urbanistica ma anche i lavori pubblici, perché agganciato a questo ci

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

sono poi altre applicazioni che consentono di gestire e di conoscere in modo approfondito e dettagliato anche le informazioni legate ai lavori pubblici e ai patrimoni vari, sia fabbricati sia terreni che sono posizionati sul territorio comunale.

E' quindi importante pensare a questi elementi che vedrete tecnicamente questa sera, in riferimento proprio a tutto il sistema informativo del Comune.

Per quanto riguarda la parte territoriale, al di là delle questioni tecniche qui vedrete, in dettaglio, le due componenti geografiche che sono gli oggetti che si collocano sul territorio (unità immobiliari, fabbricati, singole particelle, strade, vie in riferimento alla toponomastica e numerazione civica) e le altre informazioni che legano dati di natura più amministrativa, cioè i riferimenti fra fabbricati e occupanti (quindi anagrafe, se volete), fabbricati e proprietari, quindi quello che serve come collegamento con la parte tributaria, almeno per quanto riguarda i Comuni. Quindi, sia anagrafe che tributi, oltre ai servizi urbanistici e tecnici sono gli altri due servizi che in modo più importante sono legati all'utilizzo dei sistemi geografici.

Lasciamo stare il fatto tecnico, gli archivi sono tutti diversi, ogni archivio ha una propria chiave di accesso e c'è un sistema che si chiama "magazzino di dati" che integra tutti questi diversi sistemi e l'integrazione viene fatta senza dover cambiare la struttura dei programmi e delle applicazioni che girano nei diversi servizi. Non è cioè necessario cambiare completamente i calcolatori e i programmi che girano nei diversi servizi, perché questi sono ormai da anni costruiti con tecnologie aperte; quello che serve è un modulo che integri questi diversi archivi. Quindi tutto quello che viene prodotto, inventariato, gestito come informazione nel Comune, può confluire in un sistema integrato al quale si può accedere sia con tecnologie standard all'interno della rete del Comune, sia anche, per certi dati, attraverso Intranet o attraverso la messa a disposizione di questi dati via Internet, quindi la rete pubblica.

Questo è uno schema che fa capire come i dati che sono immagazzinati su un sistema centralizzato o sui singoli calcolatori possano

essere gestiti da diversi operatori, anche esterni.

L'ultima parola che vi segnalo è che la fase attuale è quella di avere acquisito tutti i dati di natura cartografica e tecnica da un lato, abbiamo acquisito e sistemato tutti i dati legati alle diverse anagrafiche — quindi anagrafe dei residenti, ma in particolare i dati che provengono dagli accertamenti tributari — per completare questa fase e per costruire il collegamento in modo finale è necessario portare a termine l'attività che il Consiglio ha già approvato recentemente connessa con il completamento della toponomastica del Consiglio di >Urbino, l'assegnazione dei numeri civici esterni ed interni e il legame fra la numerazione civica e i dati che sono sia nella parte geografica sia negli archivi di natura tributaria del Comune.

Vediamo adesso rapidamente, ma in dettaglio qual è la qualità delle informazioni e dei dati registrati, perché attraverso l'illustrazione dei dati si possono comprendere le applicazioni che possono essere attivate.

Ing. ALFREDO LEONARDI, *Esalab*. All'interno del raggruppamento di imprese abbiamo seguito la parte relativa al sistema informativo territoriale, mentre la ditta Bedei ha seguito il discorso dell'accertamento e della rilevazione in campo di sistemazione tributaria e numerazione civica e strade.

Il sistema informativo territoriale è un sistema che ha un riferimento territoriale, quindi non è soltanto una massa di informazioni ma sono informazioni che si riferiscono a un territorio.

Queste informazioni si sovrappongono per poter dare non solo l'informazione in sé ma anche l'interazione fra le varie informazioni dovute alla posizione geografica e non solo al fatto di essere un dato. Per esempio, l'interazione fra il piano regolatore e il catasto ci dice, guardando solo il catasto, chi è il proprietario delle particelle, guardando solo il piano regolatore vediamo le zonizzazioni e i vincoli che ci sono sul territorio, mettendole insieme vediamo il proprietario di una particella che vincoli e che possibilità di costruire ha sul proprio terreno.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

A cosa ci serve il sistema informativo territoriale? Ci serve sia per pianificare, quindi avere una gestione del territorio, una pianificazione standard tradizionale come i piani regolatori con tutta l'altra attività quando si ha a che fare con il territorio, sia per quanto riguarda l'attività quotidiana di gestione del Comune. Per poter accedere al territorio si usano delle chiavi di lettura territoriale, per cui i miei archivi, le mie informazioni che ho all'interno del Comune, con questa operazione informativo-territoriale non sono cose staccate per cui ho l'informazione territoriale solo nel sistema informativo territoriale. Il sistema informativo territoriale diventa una chiave di lettura sul territorio di tutte le informazioni, quindi poter sapere attraverso la via e il numero civico chi abita in una determinata casa e sapere sul territorio dov'è la via, dov'è la posizione. Oppure ho l'elenco delle attività economiche del territorio e attraverso un'esatta identificazione della via e del numero civico posso collocarli sul mio territorio, per fare anche ulteriori elaborazioni che mi servono per la pianificazione, per poter avere altre informazioni che altrimenti non avrei: vedere come sono distribuiti i bambini all'interno del comune per zone, per organizzare meglio dei servizi o proporre delle iniziative. Praticamente, il magazzino dei dati è il punto in cui si ritrovano le informazioni che mi legano gli oggetti territoriali per eccellenza, che sono gli edifici che hanno al loro interno delle unità immobiliari, con i soggetti che sono i proprietari, gli occupanti, quindi possono essere anagrafe o attività produttive, che vengono legate o in via diretta perché c'è un'associazione fra questi due, oppure tutti gli altri dati in maniera indiretta attraverso via, numero civico e numero d'interno.

Attraverso quel magazzino di dati centrale, i vari uffici che hanno ognuno un suo database, un suo sistema di gestione di questi dati, mettono nel sistema generale a disposizione delle informazioni che non rimangono singole ma si legano fra di loro, per cui io posso avere, attraverso queste chiavi territoriali, non solo la posizione di quell'informazione sul territorio ma posso avere il legame con le altre informazioni, per cui poter arrivare all'unità immobiliare e sapere urbanisticamente cosa

risulta ma sapere anche cosa c'è all'anagrafe, chi sono i proprietari, cosa risulta di tributi, cosa hanno pagato di tasse, legando tutte queste informazioni attraverso queste chiavi che si ritrovano nel magazzino centrale.

Cosa mi serve dopo averle lì? Ognuno gestisce i propri dati, poi i dati si mettono in comune e di ritorno si ha la possibilità, in base a diritti e accessi stabiliti, di poter consultare le informazioni non solo proprie ma a livello generale: i vigili urbani potranno andare a vedere dove si trova una determinata via, un numero civico o delle informazioni che comunque sono disponibili in rete, quindi consultare l'ufficio tributi, il piano regolatore, senza dover disturbare e interrompere il lavoro dell'urbanistica per un'informazione che può essere condivisa in rete: tiriamo fuori le informazioni dai cassetti e le condividiamo per organizzarci e lavorare meglio.

Relativamente al tema sistema informativo territoriale cosa è stato fatto? Una serie di attività per arrivare ad avere questo riferimento territoriale, partendo da una base cartografica di riferimento, continuando, con l'informatizzazione e l'aggiornamento della situazione catastale, gli strumenti urbanistici, l'attività di informatizzazione della numerazione civica, l'edificato, la toponomastica, poi l'attività di formazione.

La cartografia è di due tipi. Non avendo la cartografia tecnica si usano delle ortofoto a colori che permettono una lettura del territorio semplice, non tecnica, anche perché gli utenti di questo strumento di condivisione non sono necessariamente tecnici, anzi è rivolto ai non tecnici, per cui sono stati eliminati dei tecnicismi. E' stato creato un modello digitale del terreno che poi vedremo per dare un'idea dell'orografia, in modo che anche qui aiuti l'utente a una lettura più attenta.

In attesa del famoso decentramento del catasto ai Comuni che tarda ad arrivare, attraverso una convenzione più generale della Comunità montane è stata fatta un'attività di recupero dell'arretrato e dell'informatizzazione delle mappa catastali che sono state poi acquisite e rese disponibili e fruibili in rete.

Sul piano regolatore l'attività è a buon punto, mancano le ultime cose. Praticamente

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

sono stati acquisiti tutta la zonizzazione, tutte le tutele e tutti i vincoli, che a Urbino non sono pochi e recuperati anche i documenti di piano regolatore per poter consultare tutte le informazioni sulle strade di progetto, sulle norme, navigabili in rete.

Sulla numerazione civica, che è il punto fondamentale per avere questa chiave territoriale che ci lega agli archivi è stato dato supporto alla Bedei che ha fatto il rilevamento in campo, il censimento di tutta la situazione, la progettazione della nuova numerazione civica, ove necessaria. Adesso siamo in attesa della posa in opera dei numeri civici per poter mettere nel sistema, che ad oggi contiene la situazione attuale, la situazione revisionata e definitiva. Relativamente all'edificato, sarebbero i poligoni di tutti gli edifici che sono sul territorio. Catastalmente ne mancavano la metà, sono stati integrati sia con gli arretrati, sia dalle foto aeree per avere la situazione dell'edificato.

Come toponomastica c'è stato tutto il lavoro di ricognizione di Bedei in campo di tutte le strade. Da un punto di vista Gis sono state cartografate sempre da foto aeree, perché catastalmente mancavano strade o c'erano strade che non esistevano. E' stato fatto un lavoro di ridefinizione di tutte le strade: c'erano tante strade senza nome, tante strade con una situazione non chiara e definita, per cui adesso siamo alla fase di apporre le targhette nuove per dare esecuzione al discorso.

Questo sistema non deve rimanere una fotografia che rimane lì, ma questo sistema impatta sull'organizzazione del Comune, impatta sulle attività dei dipendenti comunali, che dovranno alcuni gestire e tutti utilizzare per poter trarre un vantaggio.

Sono stati dati gli strumenti per gestire, quindi delle stazioni di lavoro con un sistema informativo territoriale, degli strumenti di integrazione del database, il meccanismo che permette di far sincronizzare i database dei singoli uffici con il magazzino dei dati, poi questa Intranet geografica di condivisione delle informazioni.

A cosa serve questa Intranet geografica? Se le informazioni le mettiamo su un computer e rimangono sul computer di qualcuno, con un accesso tecnico dedicato a poche persone nel

Comune, probabilmente il lavoro perde la sua potenzialità e il suo valore. Questo non è altro che l'inizio di un cammino, perché i dati sono dinamici, per cui il sistema andrà gestito e continuamente implementato dai nuovi temi che sarà utile mettere: gli incidenti stradali se volete mapparli, la situazione ambientale, situazioni di altro genere, temi che mano a mano verranno informatizzati e messi a disposizione attraverso questo strumento che permetterà di diffondere le conoscenze e ottimizzare anche i rapporti tra gli uffici per permettere una visione dell'organizzazione divisa un po' meglio fra il back-office che può rimanere protetto dalle richieste continue e un front-office che può essere uno strumento per poter dare informazioni anche ai cittadini senza dover ricorrere agli uffici specifici.

Navighiamo sul catasto sempre in doppia visione: vediamo il territorio e vediamo le informazioni, quindi i dati censuari che, a causa del decentramento del catasto non ancora avvenuto ad oggi sono a fotografie semestrali, quindi ogni sei mesi vengono riacquisiti i dati e hanno tutta una gestione storica che ci permette di vedere qual era la situazione catastale a una certa data.

Il piano regolatore è stato acquisito ed è possibile navigare andando a vedere le destinazioni delle varie aree in relazione anche alle particelle.

L'anagrafe immobiliare, quindi la possibilità di vedere dove sono posizionati gli edifici e dagli edifici andare a vedere le varie informazioni che, nel momento in cui sarà finito il discorso della numerazione civica, potranno viaggiare, integrare completamente e chiudere il cerchio del discorso.

Toponomastica e numerazione civica per poter navigare sulle strade.

Dove siamo oggi? Siamo alla fase di assegnazione dei nomi delle strade e della numerazione civica come definitiva. Nel momento in cui vengono inserite queste informazioni, vengono acquisite definitivamente per avere una chiave territoriale completa e certa. Quindi completare il collegamento con il magazzino dei dati dell'informazione.

Vorrei farvi vedere qualche sviluppo su ciò che il Comune di Urbino con la Comunità

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

montana sta progettando. In relazione al Docup Obiettivo 2 ci sono dei bandi che usciranno sullo sviluppo della società dell'informazione per cui sono previsti 4 progetti su cui ci si candiderà, relativi ai servizi al cittadino, a un progetto pilota su Urbino per l'uso delle carte intelligenti, allo sportello unico attività produttive e a una discorso di marketing territoriale.

Relativamente all'e-government, dovrebbe essere passato sicuramente il progetto dello sportello unico del territorio che comprende edilizia e attività produttive e il protocollo informatico che permetterà di dare una grossa mano all'evoluzione informatica del Comune, perché permetterà di accettare anche documenti in formato non cartaceo e poterli protocollare secondo normativa nazionale.

Poi era stata proposta una rete a banda larga e con tecnologia radio fra tutte le sedi delle amministrazioni della Comunità montana per poter dialogare e comunicare meglio e condividere.

E' prevista una misura del Leader per il discorso della rete dei portali delle varie amministrazioni.

Questa è Intranet, quello strumento di condivisione delle informazioni per cui è possibile avere un approccio cartografico, quindi partire dal territorio per arrivare alle informazioni, oppure navigare direttamente partendo dalla base dati in maniera più tradizionale come catasto, edifici, piano regolatore, strade.

Qui si apre una doppia finestra che permette di tenere allineate le informazioni fra la mappa e la parte dati. Abbiamo una legenda che possiamo in maniera semplice attivare o disattivare secondo i tematismi ad oggi presenti. Vediamo la base cartografica, quindi le foto e il modello digitale, l'orografia del terreno, potendo anche scegliere la trasparenza di queste cose, perché se abbiamo tanti temi attivi ci si nascondono uno con l'altro. Questo ci dà l'idea del territorio urbinato anche da un punto di vista orografico, quindi abbiamo spalmato la fotografia aerea del territorio sul modello orografico del terreno. Questo è lo sfondo che posso accendere e spegnere come preferisco. Su questo sfondo che posso calibrare come voglio vado a lavorare sui tematismi, quindi posso andare a vedermi il catasto, il piano

regolatore. Il catasto è già stato attivato, quindi posso vedere le varie particelle. Qui siamo nella zona del centro storico e ci avviciniamo vedendo le informazioni crescere, per cui il programma già in maniera intelligente ci fa vedere le particelle in questa situazione.

Praticamente posso accendere i vari temi e scegliere quale interrogare. Posso andare dall'altra parte e mi appare la particella che è stata selezionata. Relativamente al Comune di Urbino è la particella 198 del foglio 167, è un seminativo arborato, vedo tutti i dati catastali, arrivo a vedere gli interessati, possiamo vedere le informazioni storiche o possiamo andare a vedere la destinazione d'uso. In questo foglio la destinazione è "parco urbano, aree floristiche, fascia pedemontana, emergenze geologiche, punto panoramico di tutela integrale" con le varie superfici di riferimento e in riferimento alle varie normative vincolistiche.

In questa maniera posso andare a vedere sul quadro d'unione dove sono posizionato e spostarmi in maniera semplice per navigare nelle varie zone e interrogare anche altri temi. Abbiamo anche la modalità per interrogare a scala, possiamo tirare fuori informazioni anche di etichetta, per esempio quando andiamo a veder il numero degli edifici, perché ogni edificio ha un codice che verrà usato da un punto di vista urbanistico per legare le informazioni. Potrò quindi andare a farmi degli stralci, a stamparmi un documento con gli stralci, navigare e vedere "Via Vittorio Veneto 13".

Sul piano regolatore, posso accedere, oltre che dalla parte territoriale anche da qua e andare a cercare una zona precisa che il sistema mi visualizza. Scelgo Cavallino e vedo che mi viene aggiornato come data e mi mostra i dati relativi. Posso andare a vedere le strade di Prosetto, quindi vedo la planimetria, come sono ubicate le strade di progetto nel contesto del piano regolatore.

Dall'altra parte vediamo le immagini che erano inserite come complemento al piano regolatore, possiamo ricercare le particelle, possiamo da qui andare a vedere il dettaglio delle informazioni e l'ubicazione. Quindi qui vedo tutto il dettaglio con i proprietari; vado nell'intestato, "Benedetti" e mi fa vedere le informazioni sue con l'elenco delle sue parti-

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

celle. Poi vediamo i vertici trigonometrici: sono i riferimenti che in catasto servono per il rilievo. Ci sono le scansioni originali del catasto per poter ricostruire eventuali rilievi o situazioni con il posizionamento. Poi possiamo ricercare una strada con un civico, come “via Minore” e vedere i vari civici. Come vedete c’è sempre questa doppia possibilità di viaggiare e girare fra la base dati informativa, anche normale che avete sempre consultato attraverso il programma del catasto, le visure dei dati. Qui avete anche il riferimento territoriale. Vediamo in rosso il civico che è stato ricercato che mi fa vedere la via con il civico. Questi sono i civici ad oggi che risultano sul territorio e che dovranno essere completati con l’apposizione delle targhette, soprattutto nelle zone periferiche.

La foto aerea permette una lettura meno tecnica del terreno per chi vuole capirci meglio.

Come vedete le cose sono tante e con il tempo potranno aumentare ancora: c’è la possibilità di giocarsela come uno vuole per avere le varie informazioni.

La stampa può avere un titolo, si può scegliere la scala, può uscire in HTML o PDF. Viene compilato un pre-stampato con le informazioni cartografiche e di etichetta che si è voluto mettere alla scala richiesta. C’è poi la possibilità di far comparire le etichette relative al numero civico, al codice dell’edificio ecc.

C’è tutta una regola di visualizzazione, perché se ci facesse vedere sempre tutto a qualunque scala sarebbe un gran pastrocchio, invece le particelle sono comparse nel momento in cui siamo andati a una scala idonea, quindi visualizzazione intelligente. Qui abbiamo scelto di tenere accese le particelle per poter andare in stampa.

Il punto di partenza era il catasto con circa 2.000 pratiche arretrate, non informatizzato, non consultabile. Da un punto di vista informatico non c’era altro, quindi siamo partiti da zero su tutti i temi (strade, civici, edifici, piano regolatore su cui esistevano dei files con alcune informazioni ma non riferite alla stessa base cartografica, quindi è stato fatto tutto un lavoro di riposizionamento delle zonizzazioni, della vincolistica). Oltretutto era fatto a tavole, per cui non c’era un continuo territoriale, una visione complessiva. E’ stato

fatto un lavoro sulla vincolistica di cui Urbino è ricca e che era frazionata in mille rivoli, un lavoro durato anni, servito per ricostruire tutto e metterlo in maniera omogenea su una base territoriale condivisa e certificata, con la possibilità di far interagire tutte queste cose.

C’è la situazione delle strade che con questo lavoro verrà sanata, perché c’erano intere zone senza un vero nome della strada: mi sembra che siano 150 le strade che dovevano essere nominate, quindi ha un impatto notevole sugli abitanti perché in tutta la periferia mancava una organizzazione della numerazione civica, della toponomastica. Tutto questo lavoro è stato uno stravolgimento, un notevole impatto perché si è partiti da lontano e si è arrivati a un certo punto che non è la fine ma l’inizio di un cammino informatico integrato del Comune che possa portare a far muovere meno il cittadino, a lavorare meglio dentro il Comune e a dare servizi più efficienti ed efficaci. Con gli sviluppi che vi accennavo prima, poter presentare da casa le pratiche edilizie o il SUA per poter dialogare con gli altri Comuni per condividere delle pratiche, condividere con la Asl le pratiche urbanistiche e via di seguito.

Ing. GIOVANNINI, *Dirigente settore urbanistica*. Vorrei insistere sul mio campo. Quando la Regione Marche ha approvato il piano di assetto idrogeologico ci siamo trovati improvvisamente a dover cercare 1.500 zone di frana che determinavano l’inedificabilità del territorio. E’ praticamente impossibile. Il semplice fatto che la Regione metteva a disposizione i files di questo piano ha significato che nel giro di una settimana abbiamo potuto sovrapporre questi files all’ortofotocarta e al nostro piano regolatore e trovare tutte le intersezioni fra le frane che determinano l’inedificabilità e le zone di espansione del piano regolatore, altrimenti sarebbe stato impossibile.

Faccio un altro esempio. Ci stiamo attrezzando proprio in questi giorni per cominciare un’attività che tende a ricostruire l’immagine degli edifici nella loro trasformazione storica, quindi un’attività rivolta a documentare gli edifici, per ora del centro storico, poi usciremo anche fuori del centro storico, se

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

pensiamo che in base al testo unico sulla tutela dell'ambiente e dei beni architettonici tutte le proprietà pubbliche con più di 50 anni sono vincolate. Il discorso vale non più per il centro storico soltanto ma anche fuori. E' un'attività che potrà essere direttamente agganciata a questo strumento e potremo agganciare a questo strumento tutto il materiale di immagini che ritroviamo nell'archivio non tanto storico o anche quello, ma nell'archivio edilizio. La documentazione di immagini che c'è nell'archivio edilizio è notevole, quindi un domani, oltre a sapere chi abita in quell'edificio, quanti bambini in età scolare ci sono, cliccando si potranno avere le informazioni relative al 1960, al 1980 e oggi. Questo per dire che abbiamo innescato un processo per cui l'attività di tutti gli uffici va rivisitata con la logica che tutti dovranno organizzare il proprio lavoro in modo da poterlo agganciare a questo strumento, altrimenti un domani ci si troverà spiazzati. Questo vale per me, per l'ufficio lavori pubblici ma in generale per tutti coloro che elaborano delle banche dati: riorganizzare tutta l'attività in modo da poterci agganciare a un sistema che ha delle chiavi d'accesso molto semplici come la via, il numero civico, i dati catastali o semplicemente fare un clic su una determinata porzione del territorio. Veramente intuitivo.

E' vero, qualche difficoltà iniziale ci sarà, ma direi che sono le difficoltà che tutti incontrano, che incontra chi si mette a lavorare per la prima volta su Internet, gli altri impareranno rapidissimamente con questi semplici strumenti, a interrogare questi dati.

E' un fatto di trasparenza, un fatto che bisognerà controllare, nel senso che voi avete avuto l'idea di una mole di dati che sono qui dentro: bisognerà ragionare con le norme sulla privacy e su ciò che potrà essere immediatamente mostrato al pubblico e ciò che sarà invece strumento di lavoro per gli uffici, quindi per la rete Intranet del Comune.

LUCIANO STEFANINI. Rimanderei la presentazione finale a quando tutti gli archivi saranno allineati e saranno disponibili anche altre applicazioni oltre a queste specifiche che dipendono dall'urbanistica.

Ing. GIOVANNINI, *Dirigente settore urbanistica*. Le principali frazioni del nostro comune, oltre la città di Urbino funzionano con una toponomastica organizzata per via e numero civico. Questo non accade in campagna. In campagna, se voi seguite una strada non trovate due numeri civici consecutivi, perché i numeri civici venivano assegnati per località e man mano che si costruiva una casa, quindi se in quella località la prima casa era lungo una strada le si dava il numero 3, se la seconda casa si costruiva nella strada a fianco aveva il numero 5. Se poi sulla prima strada si costruiva un anno dopo un'altra casa prendeva il numero 7. Questo significa che oggi chi cerca un indirizzo in zona agricola difficilmente riesce ad orientarsi. La rivoluzione anagrafica significa che questa cosa cesserà, che tutte le strade verranno individuate, avranno un inizio e una fine e tutte le case lungo quella strada avranno una numerazione consecutiva. Questo significa assegnare a più di 150 strade un nuovo nome. Per questo fatto in qualche modo la cittadinanza sarà chiamata a partecipare, perché assegnare il nome a una strada ogni tanto non è cosa importante, ma assegnare il nome a più di 150 strade credo che sia non solo opportuno ma anche necessario, del senso che gli uffici assumeranno dei criteri di assegnazione dei nomi e penso che i cittadini possano collaborare attivamente correggendo anche queste proposte.

Enuncio quali sono i criteri con cui stiamo lavorando. Prima di tutto mantenere i toponimi esistenti, perché le planimetrie catastali sono la storia di questi toponimi. Anche qui una scelta va fatta, perché spesso nelle planimetrie catastali si parla di vicinale da Ca' dal dei tali a Ca' Pinco Pallino, quindi va fatta una scelta rispetto alla casa più importante che dà il nome a quella strada.

Inoltre conservare il nome della strada, se è una strada comunale che ha già un nome, perché esistono numerose strade comunali con un nome. Conservare il nome della strada, se questa è una strada provinciale con un nome. Succede però spesso che ci sono delle strade provinciali che non hanno un nome: la strada che va da Ca' Mazzasette a Cavagnino, a Pieve di Cagna ha dei numeri: sarà una strada da nominare.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

Su questo lavoro sarà presto proposto all'Amministrazione comunale un quadro d'insieme di tutte le strade, sarà fatta una proposta di identificazione, poi bisognerà trovare i mezzi migliori per verificare la correttezza di queste proposte. Sarà anche l'occasione per correggere alcuni errori che ci sono nella toponomastica dei centri abitati o anche per vedere, come numerosi cittadini in passato hanno segnalato, se è possibile trovare degli angoli, delle strade, delle piazze da assegnare a illustri cittadini della storia locale o nazionale che mancano nella città di Urbino. In qualche misura qualche possibilità si apre, quindi anche questo sarà oggetto di discussione.

Dal punto di vista degli effetti di questo cambiamento saranno anche effetti sensibili, perché è chiaro che ogni cittadino interessato vedrà cambiati il proprio indirizzo e i propri dati anagrafici. Nei centri abitati delle frazioni non dovrebbe cambiare quasi niente, nella città di Urbino non dovrebbe cambiare niente, quindi dovrebbe essere interessato da questo movimento un quarto di cittadini.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Colocci.

FRANCESCO COLOCCI. Quanto è attendibile questa raccolta di dati e il contenuto della rete? Come si spiega — questo per me è misterioso — l'assenza del catasto di gran parte degli edifici? Come viene protetta tutta questa acquisizione, che sicuramente ha un valore enorme, ammesso che sia del tutto attendibile, perché è noto che spesso reti di questo genere vengono visitate non solo dagli hackers ma possono essere disturbate, distrutte in parte o in tutto e sarebbe un guaio immenso. Per quanto riguarda i nomi stradali, ha detto Giovannini che saranno usati i nomi storici che ci sono, non abbandonando la toponomastica ove esistente, che ha una tradizione storica. Mi pare di aver trovato nelle parole di Giovannini un grande equilibrio in questa nuova rivisitazione toponomastica.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Bartolucci.

RANIERO BARTOLUCCI. In certe zone del territorio comunale c'erano delle strade praticamente pedonali, ancora segnate nelle mappe catastali. Quelle verranno ripristinate?

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Rossi.

LORENZO ROSSI. Innanzitutto chiedo se nell'ambito di questo sistema informativo territoriale sono stati censiti anche i beni di proprietà del Comune, in particolare ex Irab. In secondo luogo volevo sapere qual è il tipo di possibilità di accesso per il cittadino, di questo patrimonio di dati quali sono a disposizione del cittadino tramite Internet.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gambini.

MAURIZIO GAMBINI. Visto che questo sistema lo ritrovo in tantissime altre organizzazioni nel senso che i tecnici a livello nazionale hanno le mappatura per quanto riguarda il sistema Gis per poter determinare le ampiezze, le proprietà e quant'altro, chiedo che differenza c'è fra questo e quello che esiste disponibile, per esempio dalle banche dati a livello nazionale. Voi avete fatto vedere che se vado a cliccare su una particella mi dà il nominativo o l'intestazione di quel nominativo, ma quando vado all'interno di un palazzo, come riesco a individuare le diverse proprietà?

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Violini Operoni.

LEONARDO VIOLINI OPERONI. E' chiaro che la mole delle informazioni e le applicazioni sono tantissime e andranno a crescere nel tempo. In uno schema si parlava di preparazione e formazione del personale interno. Chiedo a che punto è la formazione con riferimento al personale interno e quando si spera che questa fase di gestione del problema possa essere affidata in via esclusiva al personale dell'Amministrazione stessa.

PRESIDENTE. Ha la parola l'ing. Giovannini.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

Ing. GIOVANNINI, *Dirigente settore urbanistica*. L'attendibilità dei dati. Le mappe catastali sono state digitalizzate dall'Esalap e collaudate dal catasto. Il Comune di Urbino ha fatto un lavoro che adesso ha messo a disposizione del catasto e se il catasto fosse in grado potrebbe portare avanti e utilizzare queste mappa che ha utilizzato, la verità è che non ce la fa a fare questo lavoro, per cui si innesca quel processo di decentramento che è stato avviato e che vede i Comuni in prima fila, perché i Comuni sono interessati a che i dati siano sempre aggiornati, perché dai dati catastali vengano fuori i propri tributi, le proprie entrate. Quindi le mappe catastali sono state collaudate dal catasto e sono esattamente le mappe catastali. I certificati catastali sono quelli degli archivi catastali, quindi il grado di precisione con cui il catasto fa i certificati. E' la stessa visura di uno sportello del catasto. Qui ci sarà tutta una fase di ragionamento sui dati, perché non tutto potrà essere pubblicato, quindi occorrerà capire quali sono i dati che possono essere pubblicati dal Comune e quali no. Immagino che per esempio i dati catastali non possano essere pubblicati, se non altri finché c'è il catasto chiede dei diritti su questi dati.

Altre banche dati. I dati del Prg sono esattamente quelli della nostra cartografia, sono stati digitalizzati. Forse si pone un problema di certificazione di questi dati, anzi sicuramente si pone e abbiamo cercato di affrontare il problema anche in Provincia. Non è semplice da risolvere perché significa sostituire le nostre planimetrie cartacee che portano il timbro della Provincia con planimetrie virtuali che sono state digitalizzate. Mentre il catasto ha dei parametri per cui collauda il lavoro fatto, in campo urbanistico questi parametri non esistono.

Qual è il grado di approssimazione? E' sicuramente maggiore di quella sovrapposizione che spesso si fa alla "prova finestra" sovrapponendo una planimetria catastale a una planimetria di Prg quando si è fortunati, perché molto spesso le planimetrie del Prg sono al 10.000 e quelle catastali al 2.000. Significa usare una fotocopiatrice che riduce di scala per avere una scala prossima? Io dico che i dati consentono di tirar fuori dei risultati più ap-

prossimati di quelli che utilizziamo normalmente oggi. Gli altri dati sono degli archivi comunali o se non comunali che mano a mano saranno implementati in questo sistema. l'archivio anagrafe sarà implementato quando sarà possibile agganciarlo e sarà l'archivio dell'anagrafe, non un altro.

I dati del patrimonio comunale. Quello è un altro lavoro che si sta facendo in questo momento e che sarà agganciato al sistema informativo del Comune.

Le strade interessate da questa attività sono quelle strade su cui ci sono almeno tre-quattro case. Non sono tutte le strade, c'è una grande diversità di situazione fra la fotografia aerea che vediamo come sfondo e l'insieme di tutte le strade poderali, vicinali che sono riportate sul catasto. Sul catasto restano e noi non le tocchiamo. Il problema che abbiamo noi è quello di dare il nome ad una strada e assegnare i numeri civici agli oggetti che ci sono sul territorio per poterli poi agganciare al nostro sistema informativo, per poter poi fare in modo di agganciare l'anagrafe a quell'edificio, quindi sapere quante persone ci abitano, l'età, i tributi che vengono pagati in quell'edificio, in quella zona omogenea.

LUCIANO STEFANINI. Il consigliere Colocci chiedeva come si protegge la rete. Questa non è una rete pubblica, non è che questi dati possono essere messi a disposizione di chi voglia accedere senza nessuna regola.

Per quanto riguarda quali accessi saranno consentiti ai cittadini, a quali documenti, con quali modalità ecc., c'è un progetto della Regione Marche che prevede, nell'ambito di queste modalità di governo elettronicizzato, determinate modalità di accesso e nel Docup ci sono progetti che prevedono questo, quindi noi oggi non decidiamo niente in riferimento a queste problematiche. Comunque questo sarà uno dei primi elementi da definire (quali accessi per i cittadini, per quali servizi, con quali modalità) appena tutto questo sistema sarà funzionante, anzi per certe cose alcuni servizi potrebbero partire con quello che già c'è, senza aspettare la fine di tutto il progetto, anche perché la fine rispetto all'integrazione di tutti i dati, secondo me non ci sarà mai, nel senso che

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

questo sistema crescerà in modo significativo. Qui ci sono le basi affinché cresca con modalità non novecentesche ma con modalità dal 2000 in avanti.

E' un investimento nei termini sostanziali per quanto riguarda le cose che sono prodotte, è un investimento in parte sulla conoscenza delle persone e in parte anche sulle tecnologie e le metodologie che vengono adottate, è un investimento che dovrà essere potenziato e la cui validità dovrà essere garantita anche in termini di funzionamento rispetto alla formazione del personale.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici sono già previsti sia l'acquisizione di strumenti da parte del Comune, sia anche corsi professionali sullo specifico di chi dovrà non solo utilizzare ma addirittura anche costruire e mantenere queste informazioni, evitando che, fatta la fotografia oggi, fra tre anni questi dati diventano già vecchi perché non sono aggiornati. E' chiaro che a regime saranno molti gli operatori che avranno l'accesso a queste modalità di uso anche grafico, però sempre nell'ambito dei servizi cui i dati sono prodotti, con tutte le protezioni attuali, non cambia nulla.

Il fatto di utilizzare tecnologie informatiche non significa automaticamente che ai dati si può accedere dall'esterno in modo arbitrario, ci sono dei metodi di protezione dall'esterno, anzi oggi la rete dei calcolatori del Comune non ha la possibilità di essere attaccata dall'esterno nei database protetti, ci sono degli strumenti che consentono di non rendere visibili gli indirizzi in cui sono collocate queste informazioni, quindi da questo punto di vista il rischio assolutamente non c'è. Quando sarà a regime tutto questo sistema, occorrerà che l'Amministrazione comunale si organizzi in modo opportuno. Ad esempio, da diversi mesi stiamo proponendo di costituire una unità operativa, un ufficio che abbia in carico la gestione di tutta la cartografia. Non è un problema semplice. Quindi qualcosa che sarà tipo l'ufficio cartografico del Comune occorrerà organizzarlo, ci si sta già pensando. E occorrerà farlo, fra l'altro, separando una divisione che nel Comune di Urbino è storica, fra gli archivi cartografici dell'ufficio urbanistica e quelli dei lavori pubblici. Ricordo che in passato — oggi forse non più — sono

avvenute anche circostanze in cui non dico lo stesso lavoro ma alcuni "lavorini" sono stati fatti in maniera duplice. Probabilmente questo ufficio cartografico dovrà essere fatto a supporto sia dei lavori pubblici che dell'urbanistica e comunque di tutti gli uffici del Comune che usino informazione cartografica. Però di questo occorrerà discutere e vedere come meglio organizzare la cosa.

Già a bilancio è prevista una persona, non ricordo se un'assunzione o un contratto, che inizi a gestire tutte le informazioni che provengono da questo progetto. Quello è un primo nucleo, occorrerà poi estendere questa funzione.

Per quanto riguarda tutte le attenzioni connesse con la toponomastica sono d'accordo con la preoccupazione del consigliere Colocci, mi sembra che comunque da questo punto di vista da parte di tutti gli uffici, non solo urbanistica ma anche anagrafe, ci sia già molta attenzione, una disponibilità anche a facilitare tutte le situazioni in cui sia necessario cambiare e sono già state fatte da altri Comuni — mi sono documentato — convenzioni, per esempio, con gli uffici del registro per le imprese, per le attività, con la Motorizzazione per quanto riguarda il cambio di indirizzo sulle patenti. Quindi si può fare in modo che queste cose non diventino un costo per il cittadino. Su questo ci sarà assolutamente attenzione e tutte le attività verranno organizzate molto bene.

Il collegamento con le banche dati nazionali. Qui non c'è una duplicazione dei dati che sono già disponibili a livello nazionale. (*Interruzione del consigliere Gambini*). I tecnici, oggi non hanno queste informazioni disponibili su base digitale, non esistono.

MAURIZIO GAMBINI. Ma il sistema Gis esiste ed è a disposizione di tutti. Dove inizia e dove finisce il progetto? Perché a un certo punto l'aggiornamento dati bisogna farlo in continuazione, quindi è un discorso che va all'infinito, se vogliamo. Il progetto inizia prendendo questo sistema che esiste ed è a disposizione delle associazioni dei tecnici, non è una cosa che abbiamo inventato, quindi si è andati a lavorare su questo?

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

LUCIANO STEFANINI. Rispondo a questo, perché a margine c'è un'altra domanda su questo. I programmi che consentono di fare queste cose si trovano, li vendono delle società di informatica, ma le banche dati e le applicazioni non ci sono. Non è che per realizzare tutto questo sono stati acquistati dati da uno, dall'altro e messi insieme. (*Interruzione*). Per il Comune di Urbino non esiste questa cosa. (*Interruzione*).

PRESIDENTE. Vorrei dare un po' di ordine alla discussione, altrimenti non si registra.

MAURIZIO GAMBINI. Vorrei capire se si tratta dello stesso sistema che notoriamente usano le associazioni di categoria, le associazioni dei tecnici per sovrapporre, tramite foto aeree, la mappatura e rilevare di chi sono le proprietà, i confini ecc. Il progetto consiste nell'aggiornare i dati delle singole proprietà che non sono accatastate. Però lo strumento è stato creato o è una cosa che già esisteva?

LUCIANO STEFANINI. Per quanto riguarda lo strumento in senso stretto esisteva, la Esalap probabilmente non lo ha creato con questa applicazione e non è l'unico che esiste ma probabilmente ce ne sono altri. Per quanto riguarda la base cartografica e ortofocarta, quella dell'Aima oltre a essere datata è in bianco e nero, si riferisce ad alcuni pezzi del territorio, non è generale e in ogni caso in quella mappa sono inseriti solo i contorni catastali e non è inserito l'edificato.

In particolare sul territorio di Urbino reclamo una sorta di originalità rispetto al lavoro che è stato fatto. Le carte e le foto aeree sono di un volo del 2000. Sono voli aerei, in futuro potrebbero essere disponibili anche foto satellitari, sono tante le informazioni che si possono avere, però tenete presente che l'ortofocarta è una semplice sovrapposizione, sono due cose che informaticamente vengono sovrapposte e viste insieme. Uno può dire "si poteva acquistare altre carte, anziché le CGR", ma sono equivalenti.

Per quanto riguarda le informazioni contenute nel database, di solito le banche dati sono

costruite con relazioni multiple, quindi se partecipo, anche in piccola quota, alla proprietà di 250 edifici, se si fa il mio nome io compaio, vengono selezionati i 250 edifici legati al mio nome, viceversa se prendo l'informazione su un edificio o su un oggetto territoriale, li possono essere tutte le persone che interessano. Si può fare anche di più: se codifichiamo non i nomi e i cognomi delle persone, non la loro identità ma le età, il numero, possiamo avere delle mappe di densità distribuite per età su tutto il territorio comunale e questa è una cosa che può essere di grandissima utilità per organizzare certi tipi di servizi o per vedere come il territorio risponde a certi tipi di servizi. Pensate ai trasporti, all'apposizione dei cassonetti in riferimento alle persone che attengono a quel cassonetto. Le applicazioni sono una enormità.

Per esempio, il dimensionamento del sistema degli acquedotti per numero di utenti. Se volete vedere da questa condotta quanti sono gli utenti nessuno vi sa dare una risposta. A queste domande, con questi sistemi la risposta è praticamente immediata, direi quasi automatica.

Ing. GIOVANNINI, *Dirigente settore urbanistica*. Un ulteriore chiarimento. Prendiamo per esempio le planimetrie catastali. Sono planimetrie collaudate dal catasto, non sono delle scansioni delle mappe catastali, cioè non sono la fotografia delle mappe catastali. Se noi sovrapponiamo la fotografia delle mappe catastali a un'ortofocarta riusciamo poi a calcolare, con uno strumento informatico, qual è la superficie di una particella seminativa, però se clicchiamo sopra quella mappa catastale non riusciamo ad agganciare niente che non è agganciato a tutto. Che io sappia, per il Comune di Urbino l'unica digitalizzazione di mappe catastali è questa ed è stata consegnata al catasto che, se vuole, la può utilizzare. Anche perché se il catasto l'avesse avuta, noi non l'avremmo fatta. Quindi l'utilizzo che si riesce a fare di questo materiale è molto più spinto, consente effettivamente di utilizzare tutta la banca dati del catasto in modo informatico.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Mechelli.

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

LINO MECHELLI. Una considerazione sicuramente positiva per il lavoro e gli strumenti estremamente utili e necessari per il governo del territorio. Invece faccio una richiesta al Sindaco: una raccomandazione, con la "R" maiuscola, nel valutare attentamente le procedure per la revisione dello stradario e della numerazione civica, perché andiamo a interessare un numero alto di cittadini, quindi bisogna disturbarli meno possibile. Bisognerebbe poter essere informati, come Consiglio comunale, anticipatamente, su varie ipotesi. Non si tratta solo di aggiornare la carta di circolazione, la patente e la carta di identità, perché quello è forse il minore impegno in quanto non è obbligatorio subito aggiornarli, in quanto un attestato del Comune può giustificare fino alla prima scadenza, però ci sono tanti operatori nelle zone agricole, nella campagna, tutti i coltivatori hanno una partita Iva per cui entro 30 giorni devono comunicare, altrimenti rischiano di pagare una multa salata. Questo va valutato attentamente, perché il numero dei cittadini è elevato, quindi presentare anche delle proposte per quanto riguarda la tipologia dei numeri civici, se adeguarli all'esistente oppure cambiarli tutti. Laddove è possibile adeguarli all'esistente credo che sia un risparmio. Così come nel centro storico: guai al mondo pensare di cambiare i numeri civici che sono tutti murati in edifici anche di pregio e di rispetto.

PRESIDENTE. E' conclusa la presentazione di questo punto all'ordine del giorno. Ringraziamo i professionisti dello Studio che sono stati qui con noi, sia per il lavoro svolto che per quello che ci hanno presentato e l'ing. Giovannini.

*(Escono i consiglieri Marolda e Fattori:
presenti n. 14)*

Comunicazioni, interrogazioni, interpellanze e mozioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca,

al punto 6: Comunicazioni, interrogazioni, interpellanze e mozioni.

La prima interrogazione presentata dal consigliere Rossi relativa all'inserimento sociale degli anziani, mi ha riferito l'assessore Spacca che è d'accordo con lei e le ha fatto già pervenire la risposta scritta.

LORENZO ROSSI. Vorrei fare una precisazione in merito. Constatato nel testo della mia mozione, la scritta "mozione-interrogazione". Mi è stato riferito dal capogruppo del Polo che nella Conferenza dei capigruppo si è detto che sarei stato io stesso a suggerire una trasformazione della proposta da mozione a interrogazione. Preciso che è verissimo che io stesso avevo accolto la proposta dell'assessore Spacca a rispondere per iscritto, dimenticandomi io stesso, essendo questa una mozione che risale a maggio, che si trattava in realtà di una mozione, quindi io stesso sono in qualche modo il colpevole di questo, però non ho in alcun modo io chiesto di trasformare la mozione interrogazione. Prendo atto che l'assessore Spacca mi risponderà per iscritto, aggiungo solo che in base anche alla qualità della risposta mi riservo di ripresentare il provvedimento come mozione e non come interrogazione, perché da parte mia c'è stata questa dimenticanza, però credo sia giusto ricordare che la proposta è stata da subito sempre avanzata come mozione, non come interrogazione.

PRESIDENTE. Noi abbiamo pensato che avesse cambiato lei, comunque al di là di quello che c'è scritto sopra non è una mozione, così com'è. Comunque, in base alla risposta lei presenta una mozione formulata come mozione.

La seconda interrogazione l'ha sempre presentata lei ed è relativa al trasferimento del laboratorio analisi. Ne do lettura: "In riferimento agli allarmi recentemente espressi sulla stampa locale dal consigliere comunale Mechelli circa la possibile decisione di trasferire parte delle attrezzature e delle attività di laboratorio analisi del nostro ospedale presso altre strutture ospedaliere afferenti alla Asl n. 2, chiedo di sapere la reale situazione dei fatti riportati e quali misure si intendono eventual-

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

mente mettere in atto per la salvaguardia di un servizio che, per competenza e professionalità, gode della fiducia dei concittadini e che non abbisogna di nessuno, sia pure parziale, spostamento.

Poiché le osservazioni del consigliere Mechelli appaiono precise, reiterate e provenienti, così risulta, da fonte ben informata, associo le mie alle sue preoccupazioni.

Ritenendo che sia giusto tutelare sempre e con ogni mezzo la funzionalità, l'integrità e l'immagine di ogni nostra struttura o reparto ospedaliero, considerata inoltre la necessità che i cittadini siano adeguatamente preavvisati su ogni variazione organizzativa che dovesse avvenire a loro possibile detrimento, le chiedo, nell'interesse di tutti, di riferire quanto prima al Consiglio comunale ogni notizia utile sul merito di ciò che è stato denunciato.

Quanto sopra in considerazione della sua duplice veste di primo cittadino e di presidente della Conferenza dei sindaci”.

Ha la parola il Sindaco, per la risposta.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Ci sono stati anche vari interventi sul laboratorio di analisi, da parte del consigliere Mechelli e di altri consiglieri, preoccupati in quella fase, ma anche in questa, delle voci che c'erano, che sono emerse a più riprese, perché era stato sollevato questo problema, il consigliere Mechelli in aprile mi aveva scritto, io avevo scritto al direttore generale della Asl e già in quella fase c'era stata una risposta in cui si escludeva ogni provvedimento di ridimensionamento del laboratorio analisi. Poi c'è stata una fase di silenzio e ad agosto è tornata fuori la questione sui giornali e sulle voci che tutti abbiamo sentito. C'è stata l'interrogazione del consigliere Rossi, Mechelli ha scritto ulteriormente e posso documentare che sono intervenuto più volte con richieste di comunicazioni scritte, che ho avuto, da parte del direttore generale.

Ci sono due ordini di problemi. Un problema più complessivo riguarda la revisione che si sta presentando a livello regionale relativa al piano sanitario, ai laboratori di analisi. Un altro problema è invece relativo alla revisione del sistema del laboratorio di analisi all'interno

della nostra unità sanitaria locale. Le due questioni sarebbero legate. A livello regionale, in alcuni documenti c'è che i laboratori di analisi dovrebbero essere organizzati a livello provinciale. Questo non vuol dire Pesaro o Fano, può essere anche Urbino, ma su scala provinciale. Poi debbono avere alcune strutture sparse sul territorio, però in alcuni documenti che sono circolati c'è scritto così. La riforma del piano sanitario ancora non è nemmeno proposta, sono documenti informali quelli di cui vi riferisco. In quella fase si è parlato e tuttora si parla di questo problema, anche se la riforma del piano sanitario formalmente non è stata presentata. Quando uscirà analizzeremo, vedremo come si pensa di organizzare il servizio di laboratorio analisi ed eventualmente interverremo nel merito.

Seconda questione: organizzazione del servizio del laboratorio analisi a livello zonale... (*fine nastro*)

...tra i servizi dei laboratori di analisi di Urbino, Cagli e Sassocorvaro. Adesso Urbino ha le funzioni principali di laboratorio di analisi, si fanno anche alcuni esami particolari, più specifici, più elaborati e ci sono invece funzioni più generiche dei laboratori analisi di Cagli e Sassocorvaro.

La bella pensata di qualcuno in quella fase, da quello che ho capito era questa: per prepararci alla ristrutturazione a livello provinciale e avere modo di dire di no a quella ristrutturazione, facciamo in modo che i laboratori analisi nella nostra Asl siano distribuiti dando funzioni a Cagli, Sassocorvaro e Urbino, cosicché nessuno dei tre laboratori si tocca. Questo voleva dire togliere alcune funzioni al laboratorio di analisi di Urbino per portarle nei laboratori di Cagli e Sassocorvaro e in questo modo preconstituire una situazione e dire “i tre laboratori hanno tutti e tre compiti, competenze, funzioni anche specifiche e particolari, per cui non si può toccare niente”. E' evidente che messa così la cosa, probabilmente avrebbe penalizzato il laboratorio di analisi di Urbino. C'è invece una discussione a livello regionale per cui si dovrà stabilire tutto, quindi ho ritenuto opportuno, in base a quanto mi si è detto sia da parte del consigliere Mechelli che dal consigliere Rossi, di dire “discutiamo tutto, non andiamo a provvedimenti estemporanei nel

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

momento in cui si sta facendo una discussione a livello regionale e comunque non penalizziamo il laboratorio di analisi di Urbino”. Siccome questa mi sembra una posizione molto logica sono intervenuto più volte, ho chiesto più volte attraverso telegrammi, lettere ecc., come Sindaco di Urbino e presidente della Conferenza dei sindaci, al direttore generale di non muovere niente fino a che non ci sarà la discussione sulla questione dei laboratori di analisi relativamente al piano sanitario e a livello regionale. Il direttore mi ha risposto che si sarebbe comportato così, non avrebbe adottato alcun provvedimento — credo che abbia risposto anche a Mechelli nello stesso modo — di spostamenti, di spostamenti di personale, di spostamenti di risorse, di macchinari fino a che non si apre la discussione sulla questione del piano sanitario regionale.

Questo è quanto posso riferire al Consiglio. Non mi risulta che si sia mosso niente, non credo che sia stato adottato nessun provvedimento di spostamento di personale, risorse o macchinari, allo stato delle cose. Quando si aprirà la discussione sul piano sanitario, se coinvolgerà anche il laboratorio di analisi dovremo prenderla in esame e difendere il più possibile il laboratorio analisi del nostro ospedale.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Rossi.

LORENZO ROSSI. Chiedo solo di avere una copia di quanto comunicato da parte del commissario della Asl 2 di Urbino. Poi, non ho ben capito a chi si riferiva il Sindaco quando parlava di un progetto tendente a distribuire i laboratori presso diverse unità. La decisione a chi spetta? Alla Asl in questo caso specifico. Quindi chi spingeva per una soluzione come lei l'ha prospettata? E a quale titolo?

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Io ho letto gli articoli di giornale, ho sentito la Asl, come penso voi che avete fatto l'interpellanza e avete scritto le lettere. Una proposta del genere, a livello di proposta può venire dal laboratorio analisi, dal dipartimento, da qualsiasi cittadino.

LORENZO ROSSI. Quindi un subordinato del commissario... (*Risposta non registrata*). D'accordo, grazie.

PRESIDENTE. Do lettura dell'interpellanza presentata dai consiglieri Edera e Bartolucci: “*Considerato l'esiguo numero degli addetti al servizio, il numero delle frazioni, la quantità delle zone verdi da mantenere e il conseguente ritardo che l'Amministrazione incontra nello sfalcio dell'erba, si chiede quali provvedimenti l'Amministrazione intende prendere per ovviare a questi inconvenienti e se ha preso in considerazione la possibilità di affidare ad altri la manutenzione del verde delle frazioni*”.

Risponde il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. I provvedimenti che l'Amministrazione intende prendere sono tesi a rafforzare l'attività verso la manutenzione delle frazioni e del verde, tanto è vero che in questi giorni sono stati assunti due addetti alla manutenzione che, non direttamente per il verde, possono avere anche quel compito. A disposizione dei due addetti saranno messi dei mezzi appositi, in modo che si costituisca una specie di unità che intervenga meglio sulla manutenzione e soprattutto nei confronti delle frazioni. Per quanto riguarda la seconda domanda, noi abbiamo dato all'esterno una serie di servizi — acqua, nettezza urbana ecc. — adesso dobbiamo ragionare sulla questione delle strade e del verde come è meglio organizzarsi. Questi due addetti con i mezzi appositi li abbiamo messi in piedi adesso, bisognerà vedere come funziona la cosa.

Sulla questione delle strade tempo fa si era pensato di organizzarsi anche a livello di Comunità montana attraverso consorzi ed altro, bisogna riflettere su questa cosa. Sperimentare come funziona questa questione dei due addetti per la manutenzione e poi ragionare: o teniamo la manutenzione delle strade perché siamo organizzati e diamo in appalto il verde o viceversa. I termini della discussione sono questo. Certo è che è vero che ci vuole più manutenzione nelle frazioni, che bisogna stare più attenti al verde. Vediamo come funzioneranno

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

questi due addetti, poi ragioneremo se dare in appalto o meno.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Bartolucci.

RANIERO BARTOLUCCI. Lei ha detto che ha dato la manutenzione dell'acqua al Megas, però ogni volta che una frazione è sporca bisogna telefonare. Un programma per cui una volta ogni quindici giorni od ogni mese si interviene, non si potrebbe fare?

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. La pulizia delle frazioni è stata data in appalto al Megas: vedete come è complicata la cosa? non è che dando in appalto il verde si risolve il problema. Propongo, per quanto riguarda la pulizia delle frazioni, che si faccia come per i trasporti: chiamiamo il Megas in Consiglio comunale per rispondere sulla gestione dell'acqua e sulla gestione della nettezza urbana. Ormai da un po' di tempo hanno l'appalto del servizio, li chiamiamo in servizio, ci presentano l'organizzazione del servizio e noi suggeriamo quello che pensiamo possa essere utile per un migliore servizio dappertutto.

PRESIDENTE. La successiva interrogazione è sempre dei consiglieri Edera e Bartolucci. Ne do lettura: *“Visto lo stato dell'asfaltatura della strada che da Pallino porta a Schieti; considerato che sulla suddetta strada si svolge un notevole volume di traffico, si chiede come si intende intervenire per ripristinare il manto stradale e quali provvedimenti sono stati presi o si intendono prendere per dotare la strada di una segnaletica più appropriata che possa migliorare la sicurezza per chi percorra la strada”*.

Risponde il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Il problema del verde ha quel peso che abbiamo detto, ma la strada Pallino-Schieti non la vedo così drammatica come i due consiglieri sottolineano, perché l'ho percorsa anche i giorni scorsi, mi pare che sia abbastanza adeguata, ci sono alcuni punti dove c'è bisogno di qualche intervento. Se vogliamo ci andiamo insieme con il

Consiglio comunale. In alcuni punti particolari ci sono alcuni problemi. *(Interruzione)*. Se hanno già fatto vuol dire che ho ragione io, non l'hanno asfaltata tutta, c'erano alcuni punti da rivedere, li hanno messi a posto. In realtà, in queste strade ci sono problemi come quelli dei margini. Le strade che abbiamo depolverizzato un po' dappertutto hanno il problema dei margini, perché si producono delle scanalature enormi che corrodono l'asfaltatura e si creano problemi evidenti che è poi fatica recuperare, perché bisogna riparare tutte le toppe lungo la strada. Quello mi pare il problema più grosso. L'interpellanza sottolinea anche un problema di segnaletica; vediamo di quali segnali c'è bisogno.

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione del capogruppo Torelli, di cui do lettura: *“Considerato la necessità di avere un servizio igienico nel centro storico; visto lo stato della struttura posta in via Mazzini, si chiede quali provvedimenti l'Amministrazione intende prendere in riferimento al servizio in oggetto al fine di offrire un servizio migliore”*.

Risponde il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Si tratta di una situazione indecente da quello che mi risulta, credo che l'operazione più immediata possa essere quella della chiusura momentanea dei bagni. Abbiamo discusso in questi giorni in Giunta per vedere se è possibile sistemare adeguatamente i bagni. Si diceva di chiuderli subito, perché mantenere una situazione così è un'indecenza, poi trovare il sistema — credo occorrono 10-15 milioni — per rifare due bagni, adeguati.

Però non è che nelle città ci sono chissà quanti bagni. E' vero che in Urbino c'è questo problema dei bagni, io non sono un gran turista ma non mi risulta che in tutte le città ci siano chissà quanti bagni pubblici con tutte le indicazioni e così belli. Noi abbiamo bagni pubblici belli e adeguati, gestiti dal Comune, vicino San Domenico e abbiamo i bagni pubblici belli ma un po' sporchi e non adeguati nel parcheggio di Borgo Mercatale. Abbiamo chiesto all'Ami di tenerli il più possibile puliti, esatti e a posto. Se avessimo i bagni adeguati a San Domenico e al

SEDUTA N. 57 DEL 17 OTTOBRE 2002

Mercatale dove arriva tutta la gente, sarebbe quasi sufficiente. Comunque, faremo rimettere a posto anche i bagni in via Mazzini, così avremo un ulteriore punto che può aiutare a gestire la situazione. Dopo ci sono i bagni alla Fortezza, in cima al Monte che vanno rimossi perché sono una schifezza, in fondo a Valbona che vanno chiusi e lì va fatto altro. Due o tre bagni nella città bastano.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Rossi.

LORENZO ROSSI. Vorrei ricordare brevemente al Sindaco, sulla falsariga di alcune cose che sono state dette, il fatto che aveva promesso in sede di Commissione servizi sociali, di fornire dei dati in base ai quali l'Amministrazione comunale ha stabilito come procedere per la nuova struttura per gli anziani. Spero che lei voglia mantenere fede a questa sua disponibilità. Ricordo anche che aveva promesso dati in merito alla dislocazione, al numero e alla tipologia di edifici presenti sul territorio comunale. Non si ricorda? Lei aveva ritenuto che poteva essere un'analisi interessante, per certi versi.

Le volevo anche chiedere quali sono le intenzioni dell'Amministrazione sulla strada che porta alla Sogesta, per la quale era intervenuto il gruppo della Margherita, se non erro.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gambini.

MAURIZIO GAMBINI. Circa i bagni pubblici ritengo che quello che ha detto il Sindaco è assolutamente giusto, in quanto i bagni non sono pochi, ma il provvedimento di chiudere quello a Mercatale si prenda domani mattina, non fra sei mesi, perché è indecente. E' sufficiente quello del parcheggio, quindi venga preso subito questo provvedimento, non lasciar passare altri sei mesi.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, Sindaco. Circa i dati ho preso impegno, li stiamo raggruppando e spero nel Consiglio dell'8 novembre di fornirli a tutti i consiglieri. Circa la strada della Sogesta ho detto, rispondendo all'interrogazione della Margherita, che vi sono due ordini di problemi. Primo, problemi di pericolosità, difficoltà immediate nel senso che ci sono buche, scanalature dalle parti per cui bisogna intervenire prima possibile, cosa che stiamo cercando di fare anche in questi giorni. Secondo, c'è un problema più complessivo di riprogettazione della strada, anche perché legato alla realizzazione dell'ampliamento della Sogesta, 5.000 metri quadri. Per questo abbiamo fatto un incontro, presenti io, il rettore e il presidente della Provincia, perché riprogettare e rivedere la strada della Sogesta costa centinaia di milioni. Per questa ragione abbiamo fatto un incontro con il presidente della Provincia perché il tentativo potrebbe essere quello di passare la "strada rossa" alla Provincia la quale fa un progetto di risistemazione, poi un po' il Comune e un po' la Provincia metterci dei soldi per rimetterla a posto.

Questo è legato necessariamente anche all'ampliamento della Sogesta. La riunione con il rettore è stata fatta un mese fa; quindici giorni fa sono venuti i tecnici della Provincia, abbiamo fatto un sopralluogo, si è cominciato a vedere le possibili soluzioni e stiamo mettendo giù la convenzione fra Provincia e Comune per poter fare questa operazione.

Circa la terza cosa, non ho idea come fare: ci pensiamo.

PRESIDENTE. Il giorno 25 ci sarà la seduta solenne per la cittadinanza onoraria a Rita Levi Montalcini. Invito tutti ad essere presenti. Preannuncio un Consiglio comunale per l'8 novembre, pomeriggio. Riguarderà i servizi sociali e Agenda 21.

La seduta è tolta.

La seduta termina alle 22,30