

**COMUNE DI ANCONA**  
**CONSIGLIO COMUNALE**

**SEDUTA DEL 20 DICEMBRE 2013**

---

*L'anno 2013, il giorno 20 del mese di dicembre, per le ore 9.00 è stato convocato il Consiglio comunale in seduta ordinaria pubblica.*

*Presiede il Presidente*  
**Marcello MILANI**

*Partecipa il Segretario generale*  
**Avv. Giuseppina CRUSO**

*Alle ore 9,45 si procede all'appello nominale, che dà il seguente risultato:*

BARCA Mario	assente	LAZZERI Cristina	presente
BERARDINELLI Daniele	presente	MANCINELLI Valeria (Sindaco)	presente
CRISPIANI Stefano	presente	MANDARANO Massimo	presente
D'ANGELO Italo	presente	MAZZEO Deanna Elena	presente
DINI Susanna	presente	MILANI Marcello	presente
DIOMEDI Daniela	presente	MORBIDONI Lorenzo	presente
DURANTI Massimo	assente	PELOSI Simone	presente
FAGIOLI Tommaso	presente	PISTELLI Loredana	presente
FANESI Michele	presente	PIZZI Simone	presente
FAZZINI Massimo	presente	POLENTA Michele	presente
FINOCCHI Bona	presente	QUATTRINI Andrea	presente
FIORDELMONDO Federica	assente	RUBINI FILOGNA Francesco	assente
FREDDARA Claudio	presente	TOMBOLINI Stefano	assente
GASTALDI Marco	presente	TRIPOLI Gabriella	presente
GNOCCINI Marco	presente	URBISAGLIA Diego	assente
GRAMAZIO Angelo	presente	VICHI Matteo	assente
GRELLONI Roberto	assente		

*Sono presenti n. 25 componenti del Consiglio.*

BORINI Tiziana	presente	MARASCA Paolo	assente
CAPOGROSSI Emma	assente	SEDIARI Pierpaolo	presente
FIORILLO Fabio	presente	SIMONELLA Ida	presente
FORESI Stefano	assente	URBINATI Maurizio	presente
GUIDOTTI Andrea	presente		

*Sono presenti n. 6 assessori*

*Il Presidente, constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta ai sensi del comma 1 dell'art. 35 del Regolamento del Consiglio comunale.*

---

8

## IN ORDINE AI LAVORI.

**PRESIDENTE:** Prima di iniziare con le interrogazioni urgenti, come previsto dall'art. 26 del regolamento, informo tutti i consiglieri che nella Conferenza dei capigruppo di mercoledì scorso, si è convenuto, in merito all'ordine del giorno, che tutti i consiglieri hanno ricevuto — è una precisazione opportuna, prima di iniziare con delle aspettative — che l'argomento 1150/2013, punto 1 dell'ordine del giorno, è una comunicazione. Nella ritualità, nella prassi, nella convenzione gestionale fino adesso si è sempre previsto che fosse solo una comunicazione appunto, o una dichiarazione da parte del Sindaco. In questa seduta tuttavia, su sollecitazione del consigliere D'Angelo, insieme al segretario generale abbiamo visto degli spiragli di apertura di interventi da parte dei capigruppo sulle comunicazioni, in considerazione di un regolamento il cui articolo 43 non aiuta con una esaustività e con una chiarezza totale ed assoluta. Ci riserviamo nella seduta di oggi, di consentire che i capigruppo possano intervenire con delle comunicazioni o delle dichiarazioni, non con un dibattito ma con degli interventi sullo stesso argomento, comma 2 dell'art. 43: "Il Presidente del Consiglio e il Sindaco hanno facoltà di prendere la parola per non più di dieci minuti. I consiglieri possono chiedere la parola per non più di cinque minuti". In complesso, ad ogni modo, questa introduzione non può superare i 30 minuti, comma 5 dell'art. 43. Questo per chiarezza nei confronti di tutti i consiglieri.

Ha la parola, sull'ordine dei lavori, il Sindaco.

*(Alle ore 9,46 entra il consigliere Tombolini:  
presenti n. 26)*

**SINDACO:** Sulla questione posta adesso dal Presidente e trattata, mi dicono, nell'ultima Conferenza dei capigruppo, della quale peraltro mi aveva preannunciato qualcosa, informalmente, il consigliere Berardinelli incontrato nel corridoio del Comune, volevo a mia volta precisare due cose. Uno, a me risultava e risulta tuttora, per la verità, anche dalla prassi consolidata delle precedenti consiliature, che il regolamento del Consiglio comunale, così come costantemente interpretato non prevedeva, sulla comunicazioni del Sindaco, altre comunicazioni, interventi o chiamiamoli come ci pare, perché al di là della denominazione formale si tratta appunto di interventi, né dei capigruppo, tanto meno dei singoli consiglieri comunali. Non ne faccio una questione, come invece troppo spesso fa qualche esponente dell'opposizione in questo Consiglio comunale, di interpretazione del regolamento per il quale stiamo qui a discutere otto ore se si può, non si può, in che misura si può. Ammesso e non concesso che il regolamento

su questo come su tante altre questioni non sia del tutto chiaro e comunque, per quanto chiaro ovviamente è sempre soggetto a una possibile diversa interpretazione e sottolineando che una diversa possibile interpretazione in questo caso, come in tanti altri casi, non è un atteggiamento che richiama atteggiamenti di autoritarismo, di chissà quale coazione della volontà popolare, come troppo spesso in questo Consiglio comunale esponenti delle opposizioni dichiarano a gran voce ogni volta che c'è un'interpretazione difforme dalla loro sul regolamento, personalmente, come Sindaco, non ho problema e non ho questioni se sulle mie comunicazioni i singoli capigruppo per qualche minuto facciano a loro volta delle considerazioni che faccio fatica a definire comunicazioni, perché sulle comunicazioni del Sindaco sono interventi, al di là di come li vogliamo chiamare. Però, ripeto, non voglio tediare questo Consiglio comunale e i nostri concittadini con una infinita discussione su cavilli giuridici, per cui si faccia pure. Poiché non è regolamentato non è previsto dal regolamento e visto che ci diamo qui seduta stante una regolamentazione, a riprova che l'aula può anche interpretare il regolamento a seconda di come ritiene opportuno, quindi ricordandosi che questo precedente verrà tenuto presente per altre situazioni, almeno si faccia e si concordi quanti possano essere gli interventi. Come ha detto il Presidente, uno per gruppo, per tre minuti e basta? Almeno questo, visto che stiamo regolamentando in tempo reale questa fattispecie.

Detto questo, siccome mi hanno anche detto che alcuni capigruppo hanno ritenuto che fosse disdicevole che il Sindaco non partecipi alle riunioni dei capigruppo, faccio solo presente che se richiesto — nessuno me l'ha chiesto, ovviamente — su singole questioni, sono in Comune, normalmente, quando si riunisce la Conferenza dei capigruppo e ovviamente, doverosamente, se richiesto partecipo. Se non è richiesto e non ho particolari questioni da porre, ritengo che sia più utile continuare a lavorare in altra sede. Ma ripeto, se qualcuno invece ritiene che sia utile o necessaria la presenza del Sindaco a determinate riunioni, basta dirlo. Grazie.

*(Alle ore 9,50 entra il consigliere Vichi:  
presenti n. 27)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Quattrini.

**ANDREA QUATTRINI:** Faccio notare al Sindaco che ha fatto un intervento di 3 minuti e 40 secondi su una richiesta del consigliere D'Angelo di fare un piccolo intervento. La sua presenza alla Conferenza dei capigruppo è utile perché nella Conferenza dei capigruppo il consigliere D'Angelo ha chiesto di poter intervenire su

quell'argomento. Se lei fosse stata alla Conferenza dei capigruppo avrebbe evitato di fare questo intervento in cui, su 3 minuti e 40 secondi ha tirato fuori: attacco politico, giudizio politico sul comportamento dell'opposizione. (*Interruzione*). Sì, si può fare, ma allora si può fare tutto. Lei sta contando i secondi e i centesimi di secondi all'opposizione dicendo che sta facendo perdere tempo ai cittadini, poi lei ci mette 3 minuti e 40 secondi per dire che noi faremmo perdere tempo. Non so se si rende conto di come si sta comportando.

L'altra cosa, ed è la cosa principale sull'intervento. La Conferenza dei capigruppo per cosa è fatta? Perché ci si ritrova e se su un argomento un consigliere, come è capitato a D'Angelo, dice "Io vorrei parlare", si fanno due conti e si può decidere che si parla per un minuto perché il Consiglio è impegnativo, ma lo decidiamo lì. Si fa apposta la Conferenza dei capigruppo, non per perdere tempo qui con le chiacchiere del Sindaco. Invece, siccome ho protocollato la richiesta di un chiarimento, chiedo al segretario generale se c'è una risposta scritta in merito e se me la può fornire. Grazie.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Pizzi.

**SIMONE PIZZI:** Ringrazio il Sindaco per l'intervento, anche se forse non ho ben capito, perché a me sembra che la traduzione del tema che ha sollevato è inerente alla Conferenza dei capigruppo, cioè tempi, spazi, modi, organizzazione del Consiglio. Sono molto onesto: a me sembra che questo Consiglio comunale venga svilito quotidianamente del suo ruolo e specifico anche il motivo. Al di là delle discussioni che si possono fare e che possono essere valide, perditempo, politiche — a me non interessa e il Sindaco ha diritto a tutti i minuti che vuole per quel che mi riguarda, parli quanto vuole, per carità: se fa un buon lavoro per la città tanto di guadagnato — ma il vero problema è che tirare all'opposizione cartaccia, dicendo che è un'opposizione perditempo, che si attacca alle stupidaggini, io guarderei bene gli atti di questo Consiglio e guarderei bene l'opposizione come si comporta quando ci sono degli errori tecnici molto gravi, in generale, già accaduti nella stessa giornata due volte, in cui l'opposizione in tutti i modi ha cercato in maniera corretta, anche a favore del proseguimento dei lavori di questo Consiglio, di andare avanti. A questo tengo molto e ribadisco che il rispetto di questo Consiglio comunale è fondamentale, perché qui ci sono gli eletti dei cittadini, questi sono i cittadini di Ancona e non sono solo, con questa distinzione con tanta acredine, maggioranza e opposizione. C'è una maggioranza che non parla. Guardate i tempi dei Consigli del passato: gli interventi dei consiglieri comuni di maggioranza del passato e quelli di maggioranza di adesso. Non parlano, signor Sindaco, non parlano. Allora, o non sono interessati oppure sono schiavi di





qualcuno. Questa è la storia. Non parlano. Bisogna allora rispettare l'aula consiliare in tutti i modi e tutte le Commissioni che lavorano per il Consiglio. Le garantisco che a me questa cosa dà molto fastidio, perché noi stiamo tutti lavorando, lavoriamo per mangiare, quindi lavoro proprio come fa anche lei, come tutti, ma lavoriamo anche per studiare gli atti. Che mi vengano sbattuti gli atti fondamentali per l'amministrazione di questo Comune due giorni prima del voto, questo non lo accetto, questo è mancanza di rispetto totale del Consiglio comunale.

*(Alle ore 10,00 entra l'assessore Foresi)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il segretario generale Cruso in risposta all'intervento del consigliere Quattrini.

**AVV. GIUSEPPINA CRUSO (Segretario generale):** La risposta per iscritto sta arrivando, è stata protocollata e quindi a minuti arriverà.

\*\*\*

## **INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE D'ANGELO SUL PIANO TRIENNALE DEI TRASPORTI NELLE FRAZIONI.**

**PRESIDENTE:** Il consigliere D'Angelo interroga sul piano triennale dei trasporti nelle frazioni.

**ITALO D'ANGELO:** Assessore, la domanda è molto sintetica, quindi non le richiederà una risposta lunga. Sostanzialmente è quella che le ho rivolto in Commissione ma poi sono dovuto andare via, ho chiesto ai colleghi e mi sembra che non ci sia chiarezza.

Quello che vorrei sapere è: quante corse sono state soppresse in termini di numero con il nuovo piano e soprattutto, poiché ci siamo spesi nei confronti dei cittadini dicendo che le periferie avrebbero visto il servizio pubblico vorrei sapere quali sono le periferie che non hanno visto negli anni passati il servizio pubblico e non lo potranno vedere a causa della riduzione del contributo della Regione.

**PRESIDENTE:** Ha la parola l'assessore Simonella.

**IDA SIMONELLA:** Innanzitutto spenderò meno tempo dei tre minuti, nel senso che per quanto riguarda la questione delle frazioni le posso rispondere immediatamente, perché non è oggetto del punto all'ordine del giorno in maniera specifica relativamente alle corse. Posso dire che le zone che non sono servite dall'urbano delle frazioni che riguardano Casine di Paterno, Paterno, Collemarino, Angeli di Varano, sono comunque aree che vengono servite da corse extraurbane e comunque servite da una rete del trasporto pubblico locale. C'è un'altra area che non so se dobbiamo definire frazione in senso stretto, che è Barcaglione, che non è servita né dall'urbano né dall'extraurbano. Per il resto comunque c'è un servizio extraurbano, penso alla linea L di Paterno e anche alle zone di Collemarino.

Per quanto riguarda invece il numero delle corse soppresse, in questo caso preferirei rispondere quando illustreremo il piano, perché è impossibile dare un numero in quanto si tratta di una riorganizzazione del servizio e di parti delle linee, per cui è preferibile fare un discorso puntuale e preciso a cui le daremo immediatamente risposta. Tra l'altro la documentazione su questi elementi, punto per punto è già sul nostro sito, quindi potete accedere a queste informazioni. Comunque, nell'illustrazione del punto all'ordine del giorno le darò una risposta più puntuale.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere D'Angelo per la replica.

ITALO D'ANGELO: Mi dispiace assessore, ma purtroppo le ho fatto una domanda precisa e spero che nell'articolazione del discorso lei sarà precisa. Io avevo chiesto in termini di numeri. I numeri magari ce li darà dopo, quello che mi dispiace è verificare che ancora una volta ci sono zone dove non è mai arrivato il trasporto pubblico e dove non arriverà. Peccato, perché le assicuro che arrivano invece le tasse da pagare, che sono belle altine, per servizi che non vengono erogati. Visto che a questi cittadini non diamo servizi, prevediamo pure l'abbassamento delle tasse, perché la tassa, assessore, è erogata in funzione del servizio, quindi evidentemente quelli si sentono cittadini di serie B, qualcuno glielo dovrà dire. Vorrà dire che glielo dirò io attraverso la stampa, attraverso comunicazioni che mi preoccuperà di fare, visto che è una zona che conosco molto bene.

\*\*\*

## **INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE LAZZERI IN ORDINE ALLA RICHIESTA DI ACCESSO AI DOCUMENTI SUL CENSIMENTO DEGLI EDIFICI VUOTI.**

**PRESIDENTE:** Il consigliere Lazzeri interroga in merito alla richiesta documenti su censimento edifici vuoti.

**CRISTINA LAZZERI:** Ho fatto una richiesta di accesso agli atti il 29 novembre relativa ad un censimento degli edifici vuoti nel comune di Ancona, un censimento che era stato deliberato con l'atto n. 46 del giugno 2012 dal Consiglio comunale su nostra proposta. In Commissione da parte dell'assessore mi era stato risposto che questo censimento era presente agli uffici, quindi ho fatto una richiesta di accesso. Mi è stato risposto con questo file word, che non è assolutamente quello che chiedevo, perché questa è una lista di 19 fabbricati, tutti pubblici, messi tra l'altro nel piano delle alienazioni. Quindi chiedo: considerato che tali dati non sono relativi alla delibera 46 citata e non sono stati ovviamente compilati tenendo conto della scheda che la delibera prevedeva — perché c'era una scheda che prevedeva diverse pagine con diversi dati ed era relativa anche ad edifici privati e non solo pubblici nel comune di Ancona — se questi che mi sono stati forniti sono gli unici dati disponibili relativi a censimento o elenco di edifici vuoti o se invece esistono altri dati relativi al censimento ed eventualmente dove. Chiedo anche perché non è stato dato seguito alla deliberazione n. 46 citata, se l'Amministrazione ha intenzione di porre rimedio e in quanto tempo.

**PRESIDENTE:** Ha la parola, per la risposta, l'assessore Urbinati.

**MAURIZIO URBINATI:** E' necessario ricondurre la questione all'inizio. Questa campagna di censimento a cui si fa riferimento, che è stata in qualche modo sponsorizzata ed attuata dal Forum italiano dei movimenti per la terra e per il paesaggio, ha una finalità: quella che i piani urbanistici, successivamente a questa campagna che è iniziata nel 2012, dovevano tenere in conto la necessità che non vi fosse più consumo di territorio ma che i piani urbanistici fossero a cosiddetta crescita zero. Questo era il tema. Per tale motivo il Forum italiano dei movimenti per la terra e per il paesaggio ha inviato a oltre 8.000 Comuni una scheda-tipo per avere un censimento e poter sensibilizzare la collettività in ordine a questo problema e far risaltare, appunto, forse la necessità che non era così importante proseguire nel consumo del territorio. Di queste oltre 8.000 schede, ad oggi al Forum ne sono arrivate poco più di 500, quindi poco oltre il 6% i Comuni italiani che hanno risposto. In particolare nelle Marche unico Comune di una



certa dimensione è stato quello di Pesaro, altrimenti vi sono altri 8-9 Comuni di dimensione più piccola.

E' accaduto questo: a seguito della delibera di Consiglio comunale che impegnava la Giunta e il Sindaco, gli uffici competenti non hanno avuto né dalla Giunta né dal Sindaco all'epoca, indirizzo di compilare tale scheda, questo è il fatto. Quindi non ci sono stati atti conseguenti successivamente alla deliberazione del Consiglio comunale, perché la delibera impegnava la Giunta e il Sindaco, non gli uffici, quindi erano poi la Giunta e il Sindaco dell'epoca — parliamo del 2012 — a far sì che gli uffici potessero procedere a questo censimento. In realtà quello che lei ha avuto a disposizione sono i dati, che attualmente esistono all'ufficio patrimonio, limitatamente agli alloggi e agli edifici gestiti dall'ufficio patrimonio. Però io le vorrei rispondere in particolare sulla seconda questione, quella che chiede se l'Amministrazione ha intenzione di porre rimedio e in quanto tempo. Dato che le attività che l'Amministrazione deve fare sono molte e naturalmente vanno in qualche modo canalizzate e finalizzate rispetto ad interessi e ad utilità, in realtà per il Comune di Ancona e per il territorio di Ancona l'idea dello sviluppo a consumo zero è già avvenuta ed è già nei fatti. Questo non esclude il fatto che possa essere utile e necessario partecipare alla compilazione di questa scheda nei confronti del Forum. Non vi nascondo che i dati, che vanno in qualche modo individuati, poiché, come lei faceva ben rilevare, non sono solamente i dati riferiti al patrimonio comunale ma sono anche dati riferiti al patrimonio privato, sono di difficilissimo reperimento, se si vuol fare un'azione assolutamente certa e corretta, tali da necessitare anche particolare, notevole dispendio di tempo e di lavoro.

Quindi la risposta è che sarà mia cura valutare, nell'ambito di quelle che sono le necessità del Comune in ordine alle strategie che l'Amministrazione intende sviluppare, se questa è prioritaria rispetto ad altre attività di censimento e di valutazione e qualora questo accadrà, vi verrà reso noto. Questo è l'intendimento dell'Amministrazione.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Lazzeri per la replica.

**CRISTINA LAZZERI:** Prendo atto che non esiste un altro elenco per il censimento degli edifici vuoti. La finalità della delibera 46, anche se è vero che era collegata a una campagna del Forum del paesaggio, non era solo di sensibilizzazione per il consumo zero del territorio, quella era una richiesta concreta per avere dei dati certi, un elenco sul patrimonio, sia pubblico che privato, ma almeno pubblico, di fabbricati che non sono usati, perché servono dei dati certi, serve un elenco non solo per prendere provvedimenti per la gestione dei fabbricati nel Comune di Ancona ma per esempio anche per la programmazione della costruzione di nuove case popolari, di social housing. Se ci

guardiamo intorno, ci sono fabbricati fatiscenti e poi, magari, si va a costruire altrove. Io sono contenta che l'Amministrazione abbia come finalità quella del consumo zero del territorio ma servono un elenco e dei dati concreti. Quindi la finalità era quella, era molto concreta. Secondo me dovrebbe essere una priorità. Comunque quella era una delibera approvata dal Consiglio comunale, sarà stata una carenza del Sindaco di allora, forse, ma mi risulta che l'elenco c'è, non era completo. Magari si informi meglio, perché dovevano essere forniti questi dati. La Commissione ci ha lavorato e chi faceva parte del vecchio Consiglio comunale se ne ricorda. La Commissione ci ha lavorato con diverse sedute, sono stati spesi soldi pubblici, quindi non si capisce perché a un atto deliberato del Consiglio comunale non viene dato seguito.

*(Alle ore 10,11 entra il consigliere Urbisaglia:  
presenti n. 28)*

\*\*\*



## **INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE BERARDINELLI SULLA SITUAZIONE DEL GATTILE.**

**PRESIDENTE:** Il consigliere Berardinelli interroga sulla situazione del gattile. Faccio presente che l'assessore competente Capogrossi è assente per motivi personali, quindi sentiamo sia il Sindaco che l'assessore Urbinati se possono rispondere su questa questione del gattile.

**DANIELE BERARDINELLI:** E' assolutamente di competenza dei lavori pubblici, anche perché io ho parlato con il dirigente ing. Lucchetti che mi ha tranquillizzato sulla situazione del gattile. C'è stata una vicenda che nel corso di questi mesi è evoluta, nel bene e nel male. Eravamo preoccupati perché c'è stata una visita dei tecnici dell'ufficio lavori pubblici e non sapevamo per che motivo. L'ingegnere ci ha invece tranquillizzato dicendo che è stata fatta una visita perché devono tenere sotto controllo un paio di travi dell'edificio principale, però hanno confermato l'agibilità sia della struttura principale che del giardino, mentre invece la parte del portico è stata chiusa. Volevo la conferma da parte dell'assessore di questo e, visto che c'era la possibilità, ventilata in una riunione di Commissione, di trasferimento a Posatora con delle strutture a parte, volevo sapere se è confermata al 100% la presenza lì oppure è ipotizzabile il trasferimento a Posatora. Considerate che la convenzione scade il 31 dicembre, perciò credo che ormai ci siano pochi giorni a disposizione per decidere il futuro della struttura stessa.

**PRESIDENTE:** Risponde l'assessore Urbinati.

**MAURIZIO URBINATI:** Io ho partecipato a una Commissione in cui avevamo preso alcuni impegni, a seguito anche della mozione che era stata fatta dal Consiglio comunale. Gli impegni erano che, non essendoci il tempo materiale per una nuova struttura, visto che stiamo parlando di pochi mesi, si sarebbe prorogata l'attività di questa struttura di Vallemiano e a tal fine l'ing. Lucchetti era stato incaricato di fare un sopralluogo e di verificarne le caratteristiche statiche e mi era stato garantito — credo che questo sia avvenuto in questi giorni — che sarebbe stato rilasciato un certificato di idoneità limitatamente ad alcune porzioni, che però erano quelle efficaci al mantenimento della struttura. Questo credo che sia stato fatto. A seguito di questa dichiarazione dell'ing. Lucchetti dovrebbe seguire in questi giorni, la proroga per quello che riguarda la struttura di Vallemiano. Per quello che riguarda invece l'altra questione, cioè lo spostamento successivo di questa struttura in una zona forse anche più adeguata per le caratteristiche — ed era stata individuata un'area a Posatora, a fianco dell'attuale

agilità dog — io ho, successivamente a quella Commissione, fatto una richiesta specifica al dirigente del settore edilizia dell'urbanistica arch. Circelli, con la quale davo le indicazioni di quelle che erano le modalità con le quali si sarebbe voluto realizzare questa ulteriore struttura, cioè una semplice recinzione, piantumazione e dei manufatti fino ad un'altezza di 1,80-2,00 m., quindi non idonei al permanere di persone, e pertanto non avrebbero determinato un incremento del carico urbanistico, cosa vietata, come sapete, in zona in frana, chiedendo all'arch. Circelli se questa tipologia di struttura era compatibile urbanisticamente con quell'area, prima di attivare le iniziative per poter fare azioni che in qualche modo siano concordate con l'associazione, che si era dimostrata disponibile a presentare una proposta, con un intervento anche in parte a loro carico dal punto di vista economico. Ne abbiamo discusso, ci sono alcuni elementi che vanno approfonditi mi ha detto l'arch. Circelli. Credo che nel mese di gennaio dovremmo risolvere, quanto meno chiarire in maniera definitiva questa cosa, non però limitando la funzione del gattile che dovrebbe essere prorogato per il prossimo anno.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli per la replica.

**DANIELE BERARDINELLI:** La ringrazio, assessore. mi sento soddisfatto della risposta, una delle rare volte, per cui sono contento di questo. Credo che su questo ci sia da fare attenzione perché, ripeto, la convenzione scade entro il 31 dicembre, perciò mi auguro che venga rinnovata al più presto per dare continuità al servizio. Aggiungo — questo non riguarda lei ma riguarda più in generale il servizio del gattile ma lo dico a lei per dirlo alla Giunta — che anche per la struttura di Bolignano, che è una struttura un po' particolare, doveva essere fatta una procedura aperta per la gestione del gattile e in realtà poi non è stata fatta. Questa associazione sarebbe disponibile a gestire anche il gattile di Bolignano, perciò su questo mi auguro che in futuro si possa fare un discorso complessivo. Tenga in considerazione che nonostante i tagli previsti dalla legge di stabilità, i vari tagli che subiscono i Comuni anche per quello che riguarda proprio la gestione degli animali da affezione, per esempio per Bolignano c'è stato un incremento di spesa e per Vallemiano no. Quindi, se si riuscisse ad ottenere una gestione equilibrata con risorse sufficienti per tutti, credo che sarebbe la soluzione migliore. Mi auguro che si possa trasferire la struttura definitivamente a Posatora, in un luogo idoneo sia per gli animali sia per gli operatori, i volontari che devono gestire il gattile stesso. Il fatto che abbiamo avuto un riscontro positivo, la visita dell'ing. Lucchetti, mi fa ben sperare che non ci sia un'interruzione del servizio nei prossimi mesi. Grazie.

\*\*\*





**INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE DIOMEDI SULLA GARA DI APPALTO PER L’AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE DELLA RESIDENZA PROTETTA PER DISABILI “VILLA ALMAGIÀ”.**

**PRESIDENTE:** Il consigliere Diomedi interroga sulla gara di appalto affidamento concessione residenza protetta per disabili “Villa Almagià”. In assenza dell’assessore Capogrossi, risponderà il Sindaco.

**SINDACO:** Mi scuso ma ho saputo solo adesso che l’assessore Capogrossi, per problemi personali piuttosto seri non può oggi essere presente, quindi non ho avuto modo di approfondire le questioni. Nella prossima seduta o io o l’assessore Capogrossi risponderemo.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Diomedi.

**DANIELA DIOMEDI:** Facevo espressamente riferimento a un atto di sospensione a firma del dirigente settore segreteria generale assistenza agli organi, affari istituzionali, bandi, gare e contratti. Non entravo nel merito del servizio, quindi mi meraviglio che questo atto non sia stato passato a chi avrebbe ben potuto rispondere, che non era certo l’assessore Capogrossi.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il Sindaco.

**SINDACO:** Il problema è se è urgente o no, se può aspettare una settimana. (*Interruzione*). Forse a quello per materia, penso, adesso non ho idea. Siccome non lo faccio io, penso che siano state passate a seconda della competenza per materia. Probabilmente, visto che trattatasi di appalto di servizi per un servizio sociale, è stato passato all’assessore che si occupa di servizi sociali, immagino. Non mi pare così cervellotico... Lo è? Va bene...

**PRESIDENTE:** Riserviamo la risposta alla prossima seduta.

\*\*\*

## **INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE GNOCCHINI SULLA RIQUALIFICAZIONE DELLE ZONE DEGRADATE.**

**PRESIDENTE:** Il consigliere Gnocchini interroga sulla riqualificazione delle zone degradate.

**MARCO GNOCCHINI:** Interrogo l'assessore Foresi perché abbiamo potuto constatare che su sua iniziativa la zona di piazza d'Armi è stata recentemente e finalmente risanata per quanto riguarda l'ex campo sportivo, che tra l'altro era diventato un ricovero di sbandati, di senza tetto, di clandestini. Approfitto anche per ringraziare il consigliere Gramazio che si è attivato presso la questura preventivamente per determinare un intervento delle forze dell'ordine in questo senso, così da agevolare il Comune.

Le chiedo, assessore, se questo intervento meritorio sia nella sua intenzione di proseguirlo anche per altre situazioni. E' inutile che elenchi, per i tempi stretti, le zone, le aree di degrado che lei conosce meglio di tutti quanti, avendo fatto il presidente della II Circoscrizione. La preoccupazione dei cittadini è che quest'opera possa essere portata a compimento.

**PRESIDENTE:** Ha la parola l'assessore Foresi per la risposta.

**STEFANO FORESI:** Intanto ringrazio il consigliere Gnocchini per l'interrogazione, che mi permette di spiegare il progetto di bonifica dell'ex campo sportivo di piazza d'Armi. Abbiamo demolito gli spogliatoi, le tribune, poi abbiamo sistemato tutto il fondo, in modo che possa essere utilizzato come parcheggio, soprattutto in questo periodo natalizio in cui c'è il parcheggio della piazza occupato per metà dalle giostre. Quindi è un servizio anche per il mercato di piazza d'Armi ma soprattutto è un servizio per il quartiere, per tutte le persone che abitano nella zona del campo sportivo, perché purtroppo quei locali erano stati occupati da sbandati, da senza fissa dimora, quindi era diventato un problema. Inoltre erano obsoleti, abbiamo fatto un intervento in poco tempo collaborando anche con le forze dell'ordine. Continueremo quest'opera di recupero, togliendo il degrado in alcuni punti della città. Abbiamo cominciato mercoledì scorso l'intervento nel parcheggio accanto alla Galleria San Martino, abbiamo tolto tutte quelle transenne in legno altissime che erano soltanto un nascondiglio per tossici e spacciatori. Pensate che nel primo tratto abbiamo trovato 250 siringhe. Stiamo bonificando tutta l'area, pulendola, inoltre abbiamo tolto tutta la pannellatura in legno e stiamo installando un cantiere molto più leggero, molto più visibile, dove non ci si può

nascondere. Quindi è un'opera di bonifica in una zona delicatissima. Poi abbiamo permesso al mercato nord di Collemarino di poter avere accesso, dopo tanti anni che era proibito, perché abbiamo sistemato tutto l'ingresso del mercato fino alla piazza, ed è un intervento importantissimo, così abbiamo sistemato anche l'ingresso del mercato sud, perché a Collemarino ci sono due mercati, a sud e a nord. Poi stiamo iniziando un intervento di riqualificazione con la sistemazione della ringhiera con pilastri in mattoni lungo via Veneto. Diversi di questi pilastri sono caduti perché vecchi e anche pericolosi, quindi stiamo lavorando per rifare tutta la sistemazione e questo porterà a sistemare anche il sito archeologico Domus di via Orsini. E' importantissimo perché questi pilastri stanno rischiando di andare sopra questi siti archeologici, quindi è un intervento complessivo. L'intenzione è di andare avanti sistemando le zone più degradate della città. Vorrei aggiungere soltanto che abbiamo fatto quattro lotti di segnaletica orizzontale ultimati mercoledì mattina e abbiamo realizzato più di 120 passaggi pedonali ma soprattutto abbiamo realizzato delle canalizzazioni a Pinocchio, in via Sparapani, a Tavernelle, Capodimonte ecc. che permettono anche sicurezza rispetto alla viabilità. Ci vorrebbero più fondi per far questi interventi, ma se avete visto la città si è "imbiancata", in modo da poter dare più sicurezza alla gente che passa.

Abbiamo trovato in poco tempo, con l'ufficio che si occupa dei semafori di AnconAmbiente e l'ufficio traffico, la soluzione per realizzare l'onda verde tra il semaforo di via Esino e quello di via Tenna, per permettere che in qualunque momento, anche se il semaforo è fatto funzionare manualmente, si possa usufruire dell'onda verde e possa uscire meglio il traffico pesante da via Conca che in questo momento è molto difficoltoso. Grazie.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Gnocchini per la replica.

**MARCO GNOCCHINI:** Grazie, assessore, sono soddisfatto della risposta e la invito a proseguire in quest'opera. Invito l'Amministrazione comunale come diceva lei, anche a investire su questo piano di interventi alcuni dei quali lei ha elencato, ma tanti altri ne conosciamo che avrebbero bisogno. Grazie.

\*\*\*

## **INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE BERARDINELLI SUGLI USI COMMERCIALI E ARTIGIANALI.**

**PRESIDENTE:** Il consigliere Berardinelli interroga sugli usi commerciali e artigianali.

**DANIELE BERARDINELLI:** Assessore Sediari, ho avuto modo di consultare le tavole del Prg vigente del Comune di Ancona e ho notato che nella zona Baraccola è pieno di edifici fantasma, cioè edifici che risultano al catasto e non risultano all'interno delle tavole del Comune. Glielo faccio vedere, perché secondo me è una cosa vergognosa, non ammissibile per qualsiasi città e per un capoluogo di regione. Vorrei un commento dopo che gliel'avrò fatto vedere, però questo è un commento più generale. Io mi sono interessato di questa cosa, perché in un momento di crisi come questo ho sentito che ci sono alcuni proprietari di immobili che non riuscendo ad affittare ad attività artigianali come previsto in quella zona della città, vorrebbero affittare per attività commerciali, anche temporary shop ma non lo possono fare perché la cifra richiesta dall'Amministrazione comunale per il cambio è enorme, si parla di 40.000 euro e ci sono dei proprietari di immobili che sono disposti ad affittare per un mese, perché è talmente alta la crisi per cui non si riesce ad affittare per tutto l'anno o addirittura, come dovrebbe essere logico, per plurianni. Quindi le chiedo se è ipotizzabile una rivisitazione delle tabelle, una rivisitazione dei costi, cercando magari di sintonizzarle con le richieste del mercato in questo momento, perciò con uso temporaneo, anche perché credo, assessore, che tutta quella zona sia piena di edifici che sono anche commerciali, pur non essendone, probabilmente, previsto l'uso in questo momento ufficialmente.

*(Alle ore 10,30 entra il consigliere Fiordelmondo:  
presenti n. 29)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola l'assessore Sediari per la risposta.

**PIERPAOLO SEDIARI:** Ringrazio il consigliere Berardinelli. Non avevo capito, dal titolo dell'interrogazione, qual era l'argomento, quindi mi riservo di essere più esaustivo e più preciso, adesso che ho capito di cosa parliamo, la prossima volta, nel prossimo Consiglio comunale. E' chiaro che mi informerò soprattutto anche sul primo aspetto che lei richiamava di questi edifici che sembrerebbero fantasma, non accatastati... *(Interruzione)*. Accatastati? Non risulta sul piano regolatore? Ho capito. Mi accerterò di



questo fenomeno. Per quanto attiene agli oneri per il cambio di destinazione d'uso per una esigenza di mercato, lei chiedeva se poteva essere temporaneamente derogato al criterio con cui vengono calcolati: accerteremo con gli uffici e mi riservo di risponderle la volta successiva in maniera più approfondita.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Adesso, assessore, le farò vedere questa tabella che mi ha colpito molto in senso negativo. Credo che l'affronteremo anche in sede ulteriore e probabilmente anche in Commissione. Per quello che riguarda invece l'aspetto principale, cioè gli oneri a carico dei proprietari di immobili per il cambio di destinazione d'uso, sta cambiando un po' il mondo, sta cambiando anche l'utilizzo di questi immobili. E' impossibile per un proprietario pagare, come in questo caso, i 45.000 euro di oneri che si richiedevano. Lei capisce che avendo una proposta di un temporary shop di un paio di mesi e l'incasso dovrebbe essere di qualche migliaia di euro, nessuno farebbe una cosa del genere. Abbiamo dei danni enormi. Anzitutto il Comune che non incassa una lira, perché l'Amministrazione comunale non incasserebbe i soldi che in parte il proprietario sarebbe disposto a dare, inoltre non incassiamo neanche i soldi delle vendite, quindi anche come Comune abbiamo una ulteriore perdita sulla parte di Irpef che il Comune incasserebbe. Terzo, comunque non diamo lavoro a delle persone che potrebbero così ancora una volta ricadere sulle spalle dei contribuenti anconetani, oltre che il danno per il privato che si troverebbe impossibilitato ad affittare e ad avere un'entrata da quell'immobile, anzi avrebbe un costo, perché come lei sa tutti i costi relativi a Tares, Imu ecc., incidono notevolmente in questo momento di crisi.

Credo che dovremmo essere un pochino più flessibili e studiare delle formule alternative compatibili con le leggi vigenti, ma dovremmo essere un po' più elastici, un po' più dinamici per cercare di venire incontro alle nuove esigenze del mercato. Quindi credo che sia il caso di approfondire la questione. Vedo il presidente della Commissione urbanistica che è arrivato in Consiglio: credo che anche all'interno della stessa Commissione urbanistica si possa affrontare serenamente questo argomento. Grazie.

\*\*\*

## **IN ORDINE AI LAVORI.**

**PRESIDENTE:** Abbiamo concluso le interrogazioni urgenti, quindi possiamo procedere... Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori il consigliere Berardinelli. Ne ha facoltà.

**DANIELE BERARDINELLI:** Presidente, ho assistito prima a una scena a cui non vorrei più assistere in futuro, cioè è iniziato l'appello e poi improvvisamente si è interrotto senza nessuna giustificazione, senza nessun motivo ed è ripreso dopo alcuni minuti. Credo che questa sia una cosa gravissima, Presidente. Se la motivazione è quella che penso, è grave per due motivi. Primo perché se si inizia l'appello, comunque si conclude anche se non ci dovesse essere il numero legale; secondo, ammesso che sia stato fatto per questa motivazione nell'ignoranza del regolamento, perché non c'era problema di numero legale, comunque se si inizia l'appello, l'appello si inizia e si finisce, chi c'è c'è, come "tana libera tutti", non è che uno l'interrompe e poi lo riprende a comando quando vuole.

**PRESIDENTE:** Non è ripreso a comando, ho deciso di iniziare alle 9,45.

\*\*\*



**SOLLECITO DEL CONSIGLIERE LAZZERI ALLA RISPOSTA ALL'INTERROGAZIONE SULLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLA SEDE COMUNALE.**

**PRESIDENTE:** Ha chiesto di parlare il consigliere Lazzeri. Ne ha facoltà.

**CRISTINA LAZZERI:** Avevo fatto un'interrogazione nello scorso Consiglio del 29 novembre a cui non mi è stata data risposta, quindi l'aspetto. Era sulle barriere architettoniche della sede comunale. L'assessore mi aveva detto che mi avrebbe dato una risposta "nel prossimo Consiglio comunale", quindi oggi.

**PRESIDENTE:** Ha la parola l'assessore Urbinati.

**MAURIZIO URBINATI:** Avevo detto che avrei richiesto agli uffici, cosa che ho fatto, una relazione sullo stato degli uffici comunali per valutare se erano adeguati o, se non lo erano, in che cosa non lo erano. Ancora non ho ricevuto la relazione. Ho detto che avrei risposto appena avessi avuto la relazione, comunque mi farò carico di fare sollecitazione in modo che davvero, questa volta, nel prossimo Consiglio si possa dare una risposta.

\*\*\*

**COMUNICAZIONE DEL SINDACO IN ORDINE ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE N. 284 DEL 5.11.2013 RELATIVA A: “PIANO NAZIONALE PER LE CITTÀ (ART. 12 D.L. 83/2012) — APPROVAZIONE MODIFICHE PROPOSTE DAL MINISTERO ALLO SCHEMA DI CONVENZIONE RELATIVO ALLA PROPOSTA DEL COMUNE DI ANCONA — PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL FRONTE MARE DELLE ECCELLENZE” — INTEGRAZIONE DELIBERA N. 274 DEL 29.10.2013”. (discussa)**

PRESIDENTE: Punto 1 dell'ordine del giorno, comunicazione n. 1150/2013 in ordine alla deliberazione della Giunta municipale n. 284 del 5 novembre 2013 relativa al “Piano nazionale per le città”. Ha la parola il Sindaco.

SINDACO: Sarò molto rapida, anche perché si tratta di una comunicazione non sostanziale ma dovuta solo proceduralmente. Si tratta della comunicazione della delibera di Giunta n. 284 del 5 novembre 2013 con la quale abbiamo dovuto prendere atto e approvare modifiche di scarsissima rilevanza sostanziale ma che trovate tutte indicate nelle premesse della delibera che ho appena citato, modifiche sostanzialmente di carattere soltanto formale, allo schema di convenzione con il Ministero per la utilizzazione del fondo di oltre 8 milioni di euro per il completamento del restauro e della ristrutturazione della Mole nell'ambito del Piano delle città di cui abbiamo già parlato nelle precedenti sedute, schema di convenzione che ci era stato originariamente trasmesso dal Ministero, a noi come alle altre 27 città vincitrici del concorso nazionale in un certo testo, quel testo avevamo approvato con la delibera di Giunta precedente, il Ministero stesso successivamente ci ha trasmesso alcune modifiche al predetto schema di convenzione, che abbiamo a nostra volta dovuto recepire, dopo averne preso atto, con questa delibera di Giunta 284 del 2013. Le modifiche recepite e dunque riapprovate con quest'altra delibera di Giunta sono tutte indicate nella premessa stessa della delibera medesima e attengono a questioni tipo modifica del rappresentante del Ministero per la firma individuata adesso della dott.ssa Barbara Acreman mentre prima era un altro soggetto; nell'inserimento del “Considerato che con decreto di direzione generale...” ecc., è stato assegnato alla divisione V piuttosto che alla divisione VI del dipartimento il coordinamento dell'assetto del territorio e giù di questo tipo: sono quattro modifiche di cui abbiamo preso atto e naturalmente abbiamo inserito nello schema di convenzione che in quanto Sindaco ho nuovamente firmato, abbiamo rimandato al Ministero, che a sua volta ha riformato e, come sapete anche per la conferenza stampa che abbiamo fatto



sabato scorso, il fondo degli 8.770.000 euro, a questo punto è definitivamente assegnato e accreditato al Comune di Ancona per il completamento dei lavori della Mole. Grazie.

\*\*\*

**PROGRAMMA QUADRO TRIENNALE 2013/2015 SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (L.R. 6/2013) — APPROVAZIONE. (deliberazione n. 123)**

**PRESIDENTE:** Proposta n. 1163 della Giunta al Consiglio: Programma quadro triennale 2013/2015 servizi di trasporto pubblico locale.

Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori il consigliere Lazzeri. Ne ha facoltà.

**CRISTINA LAZZERI:** Vorrei chiedere il rinvio di questa delibera in attesa di conoscere il progetto di riorganizzazione dei servizi extraurbani da parte della Regione. I motivi sono i seguenti. Praticamente la Regione Marche con delibera 1185 dice esplicitamente che il progetto è in corso di predisposizione e mancando quindi il progetto di riorganizzazione dei servizi extraurbani si ritiene difficile accettare questa delibera, tanto più che all'interno della stessa si prevede la sostituzione della linea 24 con la linea R che è una linea extraurbana. Quindi se il piano dei trasporti extraurbani non è stato ancora definito, non si capisce come si possa presentare un piano urbano in mancanza di quello extraurbano, quindi invitiamo l'assessore e il Sindaco a prendere in considerazione il rinvio, in attesa di conoscere la riorganizzazione dei servizi extraurbani.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il Sindaco.

**SINDACO:** Sicuramente il tema che pone la consigliera Lazzeri è un tema reale, il tema del coordinamento e dell'integrazione tra il programma o il piano dei servizi a livello comunale o a livello sovracomunale o extraurbano del trasporto pubblico locale è sicuramente un tema vero, un'esigenza reale. Il punto qual è? Anche noi abbiamo più volte sollecitato la Regione e la Provincia, che è delegata in qualche misura, sempre in modo un po' pasticciato, come riusciamo a fare in questo paese quando non si riesce mai a capire bene, a distinguere bene le competenze dei diversi enti — su questo concordo pienamente — noi stessi abbiamo chiesto più volte e continuiamo a chiedere in parte e anche a ottenere, ma in modo ancora insufficiente, almeno in fase istruttoria un confronto e un raccordo tra le strutture tecniche — gli uffici — che stanno lavorando sul tema. Quindi la questione si pone. E' anche vero che per rispondere a questa esigenza reale noi dobbiamo fare i conti con gli strumenti che abbiamo oggi e il problema è che la legge regionale prevede che, con uno spacchettamento delle competenze a decidere tra urbano ed extraurbano piuttosto discutibile, per l'urbano dei comuni sopra i 30.000 abitanti, se entro 45 giorni dall'approvazione della legge, 45 giorni che peraltro sono già scaduti nel caso nostro, non provvede ad approvare il piano

il Consiglio comunale di ciascun Comune interessato, lo farà la Regione esercitando il potere sostitutivo.

Siccome noi già discutiamo e discutiamo piuttosto vivacemente la disposizione contenuta nella legge regionale che prevede, non che gli indirizzi generali ma che il piano di esercizio, il programma di esercizio per l'extraurbano sostanzialmente lo faccia la Regione, il che secondo noi è sbagliato, perché dovrebbero farlo le Province o comunque i singoli ambiti territoriali nei quali esso si esercita, il solo rischio di poter essere di fatto espropriati del potere di decidere noi, perché la Regione potrebbe domani mattina esercitare il potere sostitutivo come prevede la legge vigente, che possiamo discutere, può non piacerci, possiamo combattere, ma ad oggi è vigente, approvando essa il piano del trasporto pubblico locale per la città di Ancona, cosa che riteniamo da evitare e non per un principio astratto di competenze ma perché abbiamo avuto da discutere a lungo e su questioni piuttosto significative, contestando il modo di procedere in materia da parte della Regione. Quindi la scelta di andare oggi in Consiglio comunale per discutere e votare una proposta di piano che, come dirà poi l'assessore, non è una proposta a casaccio, pur di votarla, è una proposta di piano in qualche misura ragionata, e ragionata sugli elementi di conoscenza attuali, ma sicuramente è una proposta di piano che più che altre fatte in situazioni diverse, in momenti diversi, avrà probabilmente bisogno di una ulteriore verifica, intanto con la città, perché i tempi così stretti imposti dalla legge regionale hanno di fatto impedito di avere una consultazione più ampia, una partecipazione più ampia anche con la città, l'abbiamo detto anche noi, ne siamo perfettamente consapevoli. Quindi questo piano sarà una base di partenza per andare a un confronto vero con la città e ovviamente anche a un confronto vero con le strutture tecniche e gli organismi sovracomunali che si stanno occupando in queste settimane, in questi giorni del piano per l'extraurbano. E' importante però andare a questo confronto con una piattaforma, con una base costruita dal Comune di Ancona.

Per queste ragioni riteniamo che non sia accoglibile la proposta fatta dal consigliere Lazzeri, ripeto non perché l'esigenza che c'è al fondo non sia condivisibile ma perché lo strumento proposto, cioè il rinvio della deliberazione rischia di essere controproducente rispetto alla stessa esigenza, perché rischiamo di essere ulteriormente saltati ed espropriati almeno del potere di fare le nostre proposte.

*(Alle ore 10,44 entra l'assessore Sediari)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Crispiani. Faccio presente che nel caso di specie è previsto l'intervento di un consigliere per ogni gruppo, per cinque minuti.

STEFANO CRISPIANI: Abbiamo sentito l'intervento del Sindaco contro la proposta del consigliere Lazzeri, io vorrei intervenire a favore della proposta della collega, anche perché mi pare di avere capito che su questo tema la discussione deve finire dopo questo intervento perché si chiamavano già i voti, per cui tendiamo... (*Interruzione*). Ho sentito dire "votiamo". Mi sono sbagliato io? Votiamo sulla sospensione, io questo ho capito. Già da questo si capisce qual è il ritmo che si vuole imprimere a questa discussione. Ma siccome il Sindaco è persona esperta, intelligente e onesta intellettualmente, ovviamente riconosce, prima che qualcuno gli imponga di riconoscerlo, che questa discussione a cui siamo chiamati è del tutto impropria. E' impropria per la modalità con cui è stata impostata ed è impropria anche per lo spazio che verrà dato ad un argomento così importante, però si giustifica per la solita ragione: la Regione, il famoso invitato di pietra. Anche l'ultima volta che ci siamo riuniti in questo consesso sul Pergolesi c'era il invitato di pietra e guarda caso era sempre la Regione. Allora, o in via Tiziano c'è il drago, quindi ci mandiamo San Giorgio e risolve il problema; oppure in via Tiziano c'è un'amministrazione pubblica che, guarda caso, è governata dalla stessa maggioranza che governa questo Comune, con cui, trattandosi di un'amministrazione pubblica, si può intrattenere un dialogo e con la quale forse un giorno sarà possibile anche discutere in questa sala oppure che noi si vada a discutere in quella loro. Perché questo discorso "C'è la Regione", è diventato sostanzialmente una foglia di fico.

Arriverà il giorno in cui si potrà discutere di un tema complessivo che tenga insieme nel caso di specie trasporto urbano con trasporto extraurbano, visto anche che è lo stesso soggetto che rende il servizio — parliamoci chiaro — anche quando di mezzo ci sarà la Regione? Avremo mai questa possibilità?

Questo è l'intervento a favore della richiesta di sospensione della collega Lazzeri. Ora taglieremo la testa a questa discussione con i numeri.

PRESIDENTE: Ha la parola il consigliere Quattrini.

ANDREA QUATTRINI: Mi esprimo favorevolmente alla richiesta della consigliera Lazzeri. Faccio presente che questo spauracchio della Regione era già stato sventolato l'anno scorso quando parlammo dell'Ata, associazione territoriale d'ambito sui rifiuti. C'era una convenzione che era palesemente oppressiva rispetto ai Comuni, per cui noi mettemmo in votazione una serie di emendamenti per ridare ai Comuni quel potere che prevede il testo unico degli enti locali e ricordo che l'allora Sindaco Gramillano fece interrompere. Anche lì c'era lo spauracchio del commissariamento della Regione, però fece interrompere la votazione e incontrammo i dirigenti della Regione che erano stati gli estensori di questa convenzione. Poi nel dibattito questi dirigenti ci dissero che o

votavamo o ci commissariavano, riuscimmo ad emendare, però il Comune di Fermo disse “Commissariateci”, è ricorso al Tar e il Tar ha dato ragione al Comune di Fermo e torto alla Regione Marche. Il Tar sezione Marche, che solitamente non è proprio avverso alla Regione.

Questo per dire, a supporto dell'intervento già fatto dal consigliere Crispiani: perché, con una maggioranza espressione della stessa matrice politica della maggioranza che c'è in Regione, non procedere con un dialogo? Poi un'altra cosa. Ho letto questo documento che è arrivato: “Il programma in oggetto è stato redatto senza alcuna concertazione con le parti sociali”. Noi nella passata consiliatura — lo dico ai consiglieri che non erano presenti e che pensano che forse la politica sia questa che sta facendo adesso questa Amministrazione comunale — un argomento così importante per i cittadini, per i lavoratori, sarebbe passato per almeno due mesi in varie Commissioni, coinvolgendo le parti sociali, coinvolgendo i comitati dei cittadini, coinvolgendo anche gli esponenti della Regione, quegli esponenti che sono interessati comunque a questo argomento. Si sarebbe arrivati veramente, con una concertazione, a un documento finale. Potrei farvi vedere la serie di e-mail che ci sono state inviate venerdì scorso, dalle ore 11,20 alle ore 11,50, una serie di atti che riguardano Multiservizi, l'Erap, il trasporto pubblico locale, atti che andrebbero approfonditi. Ebbene, la tattica di questa Amministrazione è quella di mandare tutto all'ultimo secondo per evitare la partecipazione e la concertazione, per dire poi all'ultimo secondo “O voti o è troppo tardi, ci commissariano”. Non è assolutamente così, per cui invito i consiglieri a votare favorevolmente la richiesta della consigliera Lazzeri.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere D'Angelo.

**ITALO D'ANGELO:** Voterò a favore di quanto ha richiesto la consigliera Lazzeri e di quanto è stato sottolineato dal collega Crispiani. E' lo stesso Sindaco che nel suo intervento ha parlato di una esigenza reale, quindi non è un'esigenza che ci inventiamo noi, è un'esigenza rappresentata da sindacati dei lavoratori, dai lavoratori e anche da movimenti civici di questa città. Quindi se l'esigenza c'è, non capisco perché questo spauracchio della Regione. Non vorrei che quando fa comodo, allora si invoca “La Regione ci commissaria”, quando non fa comodo “La Regione ci è amica”. Ho visto, signor Sindaco, che parlando tra le varie istituzioni, certamente parlando con un atteggiamento meno impositivo, forse si riesce a realizzare qualcosa di concreto, qualcosa di buono per questa città. Voler imporre oggi di far votare questo piano che sostanzialmente non risolve i problemi — abbiamo ascoltato le poche parole prima alla mia interrogazione da parte dell'assessore — ma sostanzialmente i numeri si riducono,



la realtà-frazioni è sempre la stessa, il trasporto pubblico non lo vede e i problemi per i lavoratori del trasporto urbano sono gli stessi. Direi che questo Consiglio deve tener conto di questi lavoratori, deve tenere conto dei loro sindacati, quindi va fatta una concertazione, non perché lo diciamo noi ma perché questo è il significato della democrazia che dovrebbe governare questo Stato e questa città. D'altra parte ho visto che lei negli ultimi periodi ha un ottimo rapporto con il presidente Spacca, può tranquillamente dire al presidente Spacca che è un'esigenza di questo Consiglio non forzare la mano, quindi confermo quanto detto all'inizio: sosterrò la collega Lazzeri.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Fazzini.

**MASSIMO FAZZINI:** E' merito di questa Amministrazione il fatto di avere mantenuto una condotta forte e decisa nei confronti della Regione, che inizialmente paventava tagli di ben il 10%, considerando anche degli indicatori che penalizzavano Ancona capoluogo in quanto realtà legata alla cittadella ospedaliera, alla situazione porto, interporto e aeroporto, in quanto città universitaria. Quindi è stata un'azione forte e decisa che ha permesso di contrarre un paventato 10% a un decurtamento ben inferiore, del 4%. Quindi c'è stato in realtà fin dall'inizio un confronto abbastanza forte, deciso, non molto favorevole inizialmente.

Io sono del tutto consapevole che non abbiamo possibilità di attesa. La legge sono disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, a definire, a chiedere al Comune di fare il programma di percorso quadro biennale entro 45 giorni dall'entrata in vigore del programma regionale triennale, altrimenti disporrà la Regione.

In definitiva, considerando che l'unica situazione è relativa a tutto il programma che è stato elaborato, in cui c'è il nodo di connessione e di collaborazione con la Provincia per quanto riguarda il trasporto extraurbano valutato all'interno della linea R, data anche l'esigenza di budget di riserva predisposti sia per il percorso partecipato, sia per la riserva a caldo e a freddo, per le corse speciali legate a eventi e manifestazioni pubbliche e il 20% di riserva per eventuale riduzione di trasferimenti regionali per situazioni emergenti, riterrei che non ci sono motivi per non votare questo programma quadro triennale.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Pizzi.

**SIMONE PIZZI:** Anch'io sono favorevole al rinvio, perché di fatto è un'esigenza reale. Fin dall'inizio di questa consiliatura ma anche prima, durante la campagna elettorale, grandi promesse anche per servire le periferie, per tenere in considerazione

tutta la città nella sua globalità, sono state presentate delle mozioni, anche dal consigliere D'Angelo, "viaggiare sicuri", proprio per dire che questa povera opposizione si è sempre interessata ai trasporti pubblici e si è sempre impegnata per le esigenze della città ma ancor prima dei lavoratori, perché qui non si parla solo di servizio trasporti ma si parla di lavoratori, si parla di posti di lavoro, quindi anch'io sono perfettamente convinto che la forza dell'Amministrazione deve essere quella di andare ad un tavolo di concertazione ed essere forte, anche perché capoluogo di regione, con la Regione. Apprezzo anch'io l'onestà intellettuale del Sindaco, perché in realtà ha detto quelli che sono i fatti concreti, però la forza dell'Amministrazione deve essere proprio quella di poter andare a sbattere i pugni sul tavolo delle trattative per far sì che non venga depauperato il servizio trasporto per la città, quindi non vengano depauperati i posti di lavoro e vengano anche rispettate le richieste dei sindacati. Quindi anche da parte mia voto favorevole al rinvio.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Pistelli.

**LOREDANA PISTELLI:** A me sembra che su questa richiesta avanzata dalla consigliera Lazzeri, si è aperto il dibattito anche nel merito della proposta, del punto in discussione. Credo che quando discutiamo di trasporto pubblico locale per una città come quella di Ancona, capoluogo di regione, è inevitabile che sia strettamente collegato e legato anche al piano di trasporto extraurbano. Però sulla base di queste valutazioni e sulla base del fatto che anche il Comune debba fare una sua proposta per quanto riguarda il trasporto urbano, che necessariamente va poi calata, confrontata, intrecciata con quello che sarà il trasporto extraurbano, credo che questa è una necessità, una priorità. Questo non inficia il fatto che oggi noi discutiamo delle linee generali sulla riorganizzazione del servizio rispetto agli obiettivi che ci si pone, naturalmente con una base principale, prioritaria di confronto per quello che sarà poi l'atto che andrà a gara, che dovrà essere unico per quanto riguarda il trasporto urbano e il trasporto extraurbano. Certo, qui veniva ricordato che non c'è stata la fase di consultazione prioritaria con tutte le organizzazioni sindacali, le forze sociali. E' altrettanto vero che questo piano, se daremo atto e modo all'assessore di poterlo spiegare, è concepito in modo tale che comunque tutte le richieste, l'apertura del confronto, la concertazione che dovrà partire immediatamente dopo, tutto ciò consentirà di fare le modifiche anche nel corso del 2014 e soprattutto è possibile realizzare e accogliere le richieste che provengono dalla concertazione, che sono condivise, verificate, che dovranno essere parte integrante del bando di gara.

Per questo per quanto ci riguarda ritengo che questa mattina la discussione può essere effettuata su questa parte, consapevoli del fatto che su questa questione specifica dovremo tornare quando conosceremo la proposta del trasporto extraurbano. Quindi con questo impegno, che poi valuteremo, discuteremo — noi su questo abbiamo anche presentato un ordine del giorno — oggi riteniamo opportuno iniziare ad approfondire le linee principali e le proposte prioritarie che vogliamo dare al servizio per la città di Ancona. Questo nulla toglie a tutto quello che si dovrà fare di confronto con l'utenza, con le organizzazioni sindacali e rispetto anche alle richieste, alle proposte costruttive e positive che verranno avanzate e integrate nella proposta che oggi verrà discussa.

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione la proposta di rinvio.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 11*

*contrari n. 17 (Tripoli, Mancinelli, Milani, Fagioli, Gnocchini, Mazzeo, Dini,  
Mandarano, Fazzini, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Morbidoni, Pistelli, Vichi,  
Pelosi, Urbisaglia)*

*non partecipanti al voto n. 1 (Polenta)*

**PRESIDENTE:** Procediamo con la discussione del punto all'ordine del giorno. Ha la parola l'assessore Simonella.

**IDA SIMONELLA:** Quello che adesso vado ad illustrare sono le linee generali che hanno ispirato questo programma quadro dei servizi di trasporto pubblico per l'urbano di Ancona. Diciamo che il mio intervento è legato a due aspetti. Come siamo andati a costruire questo piano, tenendo conto che avevamo 45 giorni di tempo dall'approvazione del piano triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, in particolare per l'urbano delle Marche, che è stato approvato il 22 ottobre scorso. Le perplessità che sono state sollevate dai consiglieri di opposizione sul fatto che in 45 giorni non si potesse portare a termine un percorso completo, partecipato, confrontato con le parti sociali, erano perplessità che avevamo tutte anche noi, tant'è che abbiamo richiesto formalmente una proroga alla consegna del piano, che non ci è stata concessa dalla Regione — non è per chiamare in causa la Regione quando vogliamo — proprio perché le procedure per l'affidamento della gara sarebbero saltate tutte e comunque a quel punto la Regione avrebbe esercitato il suo potere sostitutivo di indicare quali servizi potevano essere messi a bando per l'urbano di Ancona. Faccio anche presente

che quando si è insediata questa Amministrazione si è trovata di fronte a una proposta di piano triennale dei servizi passata in Giunta nel luglio di quest'anno, in cui per la città di Ancona era previsto un taglio intorno al 10% ma anche di più perché poi c'erano anche altri servizi che venivano tagliati, in particolare quelli per l'ospedale di Torrette e per il porto, che corrispondevano ad almeno 800.000 euro di risorse in meno sul programma regionale per i servizi da destinare all'urbano di Ancona. Quindi tutta l'azione che abbiamo svolto dal momento in cui ci siamo insediati fino all'approvazione del piano, è stata — con i consiglieri regionali, con altre forze in campo — quella di far riconoscere un ruolo alla città di Ancona che non era riconosciuto da quel piano, un piano che era stato costruito su un algoritmo, una produzione scientifica che diceva che tutto sommato gli effetti di essere capoluogo di una regione erano abbastanza ininfluenti sulla domanda di trasporto pubblico locale di questa città, per cui noi siamo andati non solo con uno sforzo politico a dimostrare che non era così ma anche cercando di andare a dimostrare tecnicamente, scientificamente quanto quel piano non rispondeva affatto alla domanda di trasporto che esprimeva questo contesto, una domanda che non era stata fatta con una rilevazione diretta ma mettendo in piedi un algoritmo che secondo noi faceva acqua da tutte le parti. Questo sbattere i pugni rispetto alla peculiarità di Ancona che è sede di un importante ospedale regionale, sede di un importante porto internazionale, sede di tutti i servizi amministrativi di carattere regionale che fanno capo a questa città, sede dell'università, e sappiamo quanto questo impatta, giustamente, sul trasporto pubblico locale, tutto questo doveva essere fatto valere e tutto questo sforzo, in una situazione di risorse scarse, perché anche la Regione si trova con una dotazione di risorse, di fronte al piano nazionale dei trasporti, che è la più bassa in Italia — il rapporto tra le risorse per il trasporto pubblico locale per abitante della regione Marche rispetto a tutte le altre regioni italiane è la più bassa in assoluto, il dato pro-capite — quindi la Regione si trova a distribuire delle risorse che sono palesemente ridotte se confrontate con altre Regioni. Ma questo è un altro piano.

Quindi noi nel programma triennale del trasporto pubblico locale poi approvato il 22 ottobre scorso, ci siamo trovati, di fatto a recuperare almeno 600.000 euro di quelle risorse che ci erano state tolte nella prima versione approvata in Giunta regionale nel luglio scorso. Quindi lo sforzo di questa Amministrazione di andare a far riconoscere un ruolo diverso di questa città rispetto ad altre città delle Marche, c'è stato tutto e i risultati ci sono stati, tenendo conto della situazione.

Con la dotazione di quelle risorse e con la dotazione comunale di risorse aggiuntive per i servizi del trasporto pubblico locale, sulla base di quel budget — partiamo da quella cosa lì che scandalizza tutti, ma questo è, perché poi con i bilanci ci



confrontiamo continuamente — abbiamo provveduto a una proposta di ridefinizione del programma dei servizi di trasporto pubblico locale.

Dico una parola sulle risorse messe in campo dal Comune. In una situazione di difficoltà anche dei bilanci comunali, di ristrettezza, di incertezza sulle risorse che entrano e che entreranno in futuro noi ci siamo impegnati comunque a garantire le risorse che sono state garantite in anni standard, normali del trasporto pubblico. Il 2013 è un po' atipico, cioè abbiamo messo delle risorse in più per due principali motivi, il primo legato al fatto che la chiusura della galleria aveva imposto maggiori percorrenze di alcune linee e quindi è stato riconosciuto il costo di queste maggiori percorrenze. L'altro elemento è stato dovuto al fatto che, voi sapete, veniamo da un periodo già di altri tagli al trasporto pubblico locale operati dalla Regione: 5% in anni precedenti, nel 2013 un ulteriore 4% circa, che nei primi mesi di chiusura della galleria, per decisione del commissario erano stati coperti con le risorse regionali, onde evitare di aggravare la situazione di criticità della mobilità cittadina dovuta al fatto della chiusura della galleria, quindi per quel periodo il Comune ha garantito le risorse che comunque andavano ad evitare gli ulteriori tagli. Quindi, tenuto conto di questi due elementi, che sono degli elementi che si sono verificati in realtà nel 2013, quindi anomali rispetto alla normalità, questo programma prevede intanto l'impegno a garantire le risorse che in anni normalmente correnti sono state garantite per il trasporto pubblico locale. In base a questi elementi abbiamo ridefinito un programma che ha una sua peculiarità strategica, se vogliamo. Innanzitutto abbiamo cercato di ridefinire il programma delle linee con una logica ben precisa, dando una gerarchizzazione delle linee e tenendo conto di quelli che sono anche gli obiettivi di tipo sociale, importantissimi, ma anche di tipo economico che ci vengono imposti a livello nazionale, perché ci sono dei criteri di criticità che poi vi illustrerò l'ing. Perilli, e tenendo conto che poi ci sono delle altre linee adduttrici. Questa modalità di tipizzare le linee e anche un'ulteriore modalità, quella di andare a definire il modo in cui intervenire, eventualmente, su quelle linee per migliorare quelle linee o per fare ulteriori interventi nel caso possano capitare situazioni anche più drammatiche. Ricordiamo anche che la Regione è in una fase in cui ci dice che forse negli anni successivi si possono prevedere ulteriori tagli ai servizi di trasporto pubblico locale, ci paentano addirittura tagli dell'ordine del 10%, tenendo conto che anche altri servizi regionali subiranno tagli dell'ordine del 40%. Il 10% ad Ancona significa circa 320.000 chilometri. Stiamo parlando di cose estremamente significative, per cui diciamo che noi abbiamo voluto, con il programma dei servizi, intanto dare un quadro di tutti i servizi, tenendo conto che è vero, si tratta di tagli in chilometri e questo ha un impatto, evidentemente, da un punto di vista aziendale, significativo, ce ne rendiamo perfettamente conto ma il taglio in chilometri non significa un taglio tout court dei





servizi, nel senso che si sono effettuate operazioni di razionalizzazione, pensiamo noi, o comunque di migliore utilizzo delle corse, dei chilometri a disposizione, che di fatto garantiscono un servizio equivalente e i minori disagi possibili per la popolazione, per i cittadini. Poi vi illustreremo nel dettaglio cosa abbiamo fatto.

Tengo a precisare che, poiché le gare effettivamente, ragionevolmente saranno avviate nella seconda metà del 2014, abbiamo tutto il tempo per un confronto strutturato con le parti sociali, con i cittadini per migliorare il servizio che abbiamo proposto, per apportare gli strumenti correttivi e ci siamo anche dotati di una serie di indicatori, di leve che ci permettono anche di farlo con dei criteri più oggettivi possibile, sentite le esigenze dei cittadini.

Adesso passerei direttamente la parola all'ing. Perilli, in modo che possa illustrare nel dettaglio, sperando di dare anche le risposte che richiedeva il consigliere D'Angelo.

DANIELE BERARDINELLI: Presidente, vorrei sapere se, prima degli interventi, sarà possibile rivolgere delle domande al tecnico.

PRESIDENTE: Per chiarimenti di natura tecnica, sì.

Ing. STEFANO PERILLI (*Ufficio Pianificazione urbanistica*): Cercherò di sintetizzare i contenuti del programma proposto con questo atto. E' una sintesi, poi gli approfondimenti potrò darli a seguito di domande specifiche.

E' opportuno inquadrare le norme legislative che in qualche modo determinano la struttura e i contenuti del programma. Innanzitutto il D.Lgs. 422 del 1997 che conferisce alle Regioni e agli enti locali le funzioni di programmazione del trasporto pubblico locale. Con questo atto si inquadra lo strumento del programma triennale che è lo strumento che noi oggi andiamo a discutere per quanto riguarda il sistema di trasporto urbano di Ancona. Poi c'è il Dpcm 11 marzo 2013 che è importante perché definisce, tra le altre cose, i criteri e le modalità con cui ripartire il fondo nazionale unico per il trasporto pubblico locale, su gomma e su ferro. Questo Dpcm in particolare definisce dei criteri prestazionali, per così dire, per cui se non vengono perseguiti questo fondo va in riduzione. In altri termini il Dpcm dice alle Regioni "Se non ottenete determinati risultati in termini di ottimizzazione del servizio, negli esercizi successivi io riduco il finanziamento". Questo aspetto è importante perché diventa un elemento di progetto quando si va a riprogrammare il servizio. Poi la legge regionale 6 del 2013 che dice alla Regione di fare la propria programmazione, individuando nelle province, sostanzialmente, i cinque bacini entro cui organizzare il servizio e quindi mettere a gara il servizio, chiede ai Comuni capoluogo di provincia con popolazione sopra i 30.000

abitanti e con sedi universitarie, di dettagliare il programma triennale per quanto riguarda la parte di trasporto urbano. Quindi con questa legge, in qualche modo si dà mandato, per esempio al Comune di Ancona, di procedere alla redazione di questo programma. Questa legge dice anche che una volta che la Regione ha fatto il proprio programma triennale e stabilito in particolare le risorse a disposizione, il Comune ha 45 giorni per ottemperare, quindi fare il proprio programma. Qualora non lo facesse la Regione può esercitare i poteri sostitutivi, quindi sostituirsi al Comune e fare essa stessa il programma per quanto riguarda l'ambito urbano. Per cui era una scadenza perentoria.

L'ultimo atto importante è il programma triennale della Regione che è stato approvato il 22 ottobre con atto di Consiglio regionale, quindi dal 22 ottobre sarebbero scattate le sei settimane di tempo. Se fate i conti, siamo già un pelino fuori.

Innanzitutto inquadrano qual è la situazione ad oggi. Il programma di esercizio 2013. Noi abbiamo goduto nel 2013 di un finanziamento regionale pari a 7.417.191 euro, corrispondenti, considerata una tariffa che la Regione ha fissato a 2,26 euro a chilometro, a 3.280.383 chilometri. Tecnicamente sono vetture per chilometro in un anno, ma sostanzialmente significa chilometri percorribili, livello di servizio minimo, come viene definito. A questo contributo il Comune ha sommato, con propri fondi, con proprie disponibilità, altri 604.141 chilometri, per complessivi 3.884.524 chilometri. Questa dotazione fa riferimento a un anno del tutto speciale, perché il 2013 ha visto innanzitutto la chiusura della Galleria del Risorgimento, quindi una modifica temporanea di una serie di linee, di percorsi e di orari che ha portato a un incremento di chilometri percorsi, incremento stimato attorno ai 61.934 chilometri. Inoltre la Regione a fine 2012 ha deliberato una riduzione di finanziamenti, a far data dall'aprile 2013, che in qualche modo ha costretto l'azienda a ridurre il chilometraggio nel corso del 2013. Quindi la riduzione del 4% di cui si parlava prima non ha avuto luogo dal primo gennaio 2013 ma si è sviluppata nel corso dei mesi successivi. Questo significa che la situazione che abbiamo oggi, a dicembre 2013 non è la stessa che avevamo a gennaio in termini di corse, orari e chilometri percorsi. Questo per dirvi che il 2013 è un anno di straordinario sforzo, in particolare da parte dell'Amministrazione comunale.

C'era prima una slide con la mappa delle linee ad oggi, utile, sostanzialmente, per capire che lo schema delle linee non ha una gerarchizzazione, cioè le linee Conerobus non le classifica a diversi gradi di importanza, mentre invece la Regione nel proprio programma triennale chiede espressamente di catalogarle e definire le linee cosiddette di primo livello, quelle portanti, quelle più significative e poi le linee scolastiche per quanto riguarda l'extraurbano e le linee di terzo livello, cosiddette adduttrici. Questa è una cosa che questo programma fa, anche per organizzare meglio il servizio.

Un altro aspetto importante, con riferimento alla situazione attuale è cosa il contratto di esercizio prevede in termini di standard minimi di qualità. Sono parametri, indicatori di qualità di erogazione del servizio che in qualche modo noi dobbiamo ribadire e aggiornare, laddove necessario, nella nostra proposta, perché anche questi sono elementi da inserire quando verrà predisposto il bando, perché sono per noi elementi qualificanti: regolarità del servizio, pulizia dei mezzi e strutture, informazioni all'utenza, comfort del viaggio, servizi aggiuntivi per utenza diversamente abile, rispetto e attenzione all'ambiente, sicurezza del viaggio. Qui vi ho sintetizzato dei concetti che nel contratto d'esercizio sono più dettagliati, anche in termini quantitativi.

Un altro aspetto importante su cui focalizzare l'attenzione è il sistema tariffario, perché mentre la Regione nel suo programma triennale definisce sei diversi tipi di titoli di viaggio, la situazione urbana di Ancona, per la sua eccezionalità ha sempre, nel tempo, prodotto una diversificazione maggiore, anche per venire incontro a esigenze di un'utenza che non è la stessa del resto della provincia. Pensiamo solo alla popolazione universitaria, che noi abbiamo in maniera rilevante, o alla presenza del porto. Infatti la rete urbana di Ancona offre sostanzialmente molti più titoli di viaggio, 24 diversi titoli di viaggio, anche la tipologia dei biglietti, delle corse è diversificata in sei diverse tipologie, ci sono ben 17 tipologie di abbonamenti. Quindi un'offerta molto più diversificata che in qualche modo dobbiamo chiedere venga garantita, anche qui, in sede di bando, perché la nostra utenza è diversa dal resto del territorio provinciale.

Vista la situazione attuale, se il programma di esercizio ad oggi lo riportiamo anche nel 2014, visti gli stanziamenti della Regione approvati ad ottobre, avremmo una somma dei servizi minimi, quindi finanziamento della Regione, che ammonta a 7.182.389 euro — sono tutte cifre Iva esclusa — quindi un calo reale rispetto al 2013 — vi ricordo che nel 2013 lo stanziamento della Regione è andato riducendosi nel corso dell'anno, non a partire da gennaio — con un calo del 2,15%. Questo è un dato significativo da tenere in considerazione.

Questa somma, considerato un corrispettivo a chilometro che la Regione ha ridotto da 2,26 a 2,21 euro a chilometro, comporta un ammontare chilometrico di 3.248.380 chilometri. Per arrivare ad avere i 3.728.253 vetture/chilometri, che sono sostanzialmente quelli che oggi esercitiamo a regime, il Comune dovrebbe garantire ben 479.773 chilometri. Questa è la situazione cosiddetta a scenario zero, cioè se noi non facessimo nessuna modifica al sistema, oggi ci troveremmo come servizi aggiuntivi che il Comune deve garantire, una quantità piuttosto consistente.

Mi permetto di aggiungere un altro aspetto. Questi chilometri non possono essere con sicurezza tradotti in termini economici, perché il corrispettivo a chilometro che il Comune dovrebbe affrontare non è ancora noto, perché sarà evidentemente oggetto di

offerta in sede di bando, quindi noi oggi non possiamo tradurre con certezza, possiamo fare delle stime, delle valutazioni ma è comunque di tutta evidenza un importo chilometrico notevole che comunque affronta una riduzione rispetto al 2013, di ben 156.000 chilometri annui.

Questo è il quadro se non facessimo nessuna modifica. Però tornando a quello che dicevo all'inizio, noi abbiamo la necessità, con il programma, di perseguire degli obiettivi, pena la non concorrenza allo sforzo regionale di ottenere determinati risultati e garantirsi in qualche modo il finanziamento del fondo unico dello Stato, ovvero se noi non perseguiamo gli obiettivi del Dpcm di cui vi parlavo prima rischiamo di non aiutare la Regione a farsi forte e recuperare comunque margini economici per i prossimi esercizi. Quali sono questi obiettivi che dobbiamo tradurre nel programma? Un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata. Questo è un comma importantissimo del Dpcm, perché tradotto significa che laddove io riscontro una bassa domanda, devo preoccuparmi di togliere chilometri e metterli a vantaggio delle linee che invece hanno un'elevata domanda di trasporto. Poi la definizione di livelli occupazionali appropriati, e questo è più un tema che riguarda la gestione degli orari del servizio, quindi i turni del servizio, quindi la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica. Anche questo è un comma importante, perché io devo conoscere con esattezza quasi scientifica, quanto meno in maniera statistica, qual è il volume di domanda su tutte le linee e durante il corso dell'anno, quindi nei giorni feriali, nei giorni festivi, in estate e in inverno. Sapete che l'orario cambia e io devo conoscere qual è la quantità di domanda su ogni singola linea, in particolare anche su delle singole tratte della stessa linea, per capire come si sviluppa la domanda nel tempo. Questi sono tutti elementi che il Dpcm chiede vengano in qualche modo inseriti nella programmazione, quindi anche noi dobbiamo farci carico di questi aspetti.

Tradotta, questa declaratoria significa conoscere il rapporto domanda-offerta e identificare quello che per noi è un livello minimo essenziale del servizio. Non solo, anche con quali criteri, con quali modalità andarlo a modificare nel tempo qualora cambino le condizioni del contorno, quindi stabilire finalmente un sistema di valutazione del servizio che mi permetta di aggiustarlo in funzione e della modifica della domanda, che può modificarsi di anno in anno in anno, ma anche della modifica delle risorse, in meno o in più.

Questo era il quadro progettuale che noi avevamo di fronte. Abbiamo cercato di tradurlo in maniera più sistematica dicendo che innanzitutto noi dobbiamo garantire la



sostenibilità economica del programma, poi dobbiamo individuare questo livello minimo essenziale del servizio sotto al quale non riteniamo sostenibile socialmente scendere, dopodiché dobbiamo capire come migliorare il servizio, quindi stabilito il quadro economico e sociale definire quali sono le metodologie per efficientarlo, per migliorarlo, per razionalizzarlo, per renderlo verificabile e adattivo rispetto al modificarsi delle condizioni a contorno.

Partiamo dal primo aspetto, quello economico, che è poi il risultato finale del lavoro. Noi abbiamo, come dicevo prima, un contributo della Regione che ammonta a 7.182.389 euro ovvero 3.248.480 chilometri, per un corrispettivo a chilometro di 2,21 euro. Qui ho messo anche l'Iva perché nel programma triennale ovviamente la Regione si impegna anche, giustamente, a coprire la parte di Iva che è al 10%. Il Comune, alla luce delle modifiche che adesso andremo a illustrarvi e di un obiettivo generale che ci è stato dato di recuperare circa 150.000 chilometri, ha ipotizzato in questa proposta di garantire servizi aggiuntivi per 316.742 chilometri annui, quindi il totale comporta una disponibilità di chilometri per l'area urbana di Ancona, di 3.565.222 vetture/chilometro. Come procedere per la definizione del livello minimo del servizio?

Il primo aspetto che abbiamo voluto affrontare è stato quello di leggere in qualche modo la rete, cioè di catalogarla, di gerarchizzarla anche rispondendo alle indicazioni della Regione, in modo tale da avere un criterio il più possibile riconoscibile per poi intervenire sulla rete stessa. Ci siamo posti il problema di individuare quelle che per noi, nel tempo che avevamo a disposizione, erano da considerarsi certamente linee portanti caratterizzate quindi da un elevato load factor, un termine tecnico che significa, sostanzialmente, indice di riempimento dei mezzi, quindi un'elevata domanda. Le linee che invece servivano un'utenza particolare, cosiddetta debole o comunque un'utenza che tipicamente utilizza il mezzo pubblico — quindi mi riferisco a linee che uniscono i poli centrali della città con le zone ospedaliere, oppure le linee che servono i quartieri dove ci sono poli universitari, quindi i quartieri dove tipicamente risiedono gli studenti fuori sede — e le vedete elencate lì, la 1/4, la 1/5, la 2, la 2/6, la 3, la 46 come linee portanti, invece come linee sensibili la 30, la 31, la 35, la 41 e la 44, abbiamo in qualche modo definito un'ipotesi di primo livello della rete. Tutte le altre sono linee adduttrici, sono linee di completamento della rete, che quindi portano anche loro un certo carico di domanda ma rispetto alle altre hanno un indice di affollamento presumibilmente più basso. Qui parliamo di valori che sono medi, non sono valori puntuali su casi specifici.

Quindi qual è il concetto base che deve guidare questa revisione del sistema? La difesa dei servizi minimi oggi garantiti da linee portanti e sensibili e un eventuale loro potenziamento da operarsi attraverso la razionalizzazione delle linee adduttrici. Questo è



il criterio di fondo. Questo concetto si esplica nella definizione di questo livello minimo essenziale.

Andiamo a vedere quali sono questi interventi. Innanzitutto la gerarchizzazione della rete. Qui ho provato a fare un esempio molto schematico, però serve a capire di cosa stiamo parlando. La parte grigia è la parte urbana della città, la parte edificata, la parte bianca è la parte agricola. Le linee rosse sono le linee portanti e le linee sensibili. In aggiunta a questa rete di trasporto ci sono le linee adduttrici che coprono tutto il resto del territorio e che qui vedete in celeste.

Qual è il criterio di fondo che tende a distinguere le linee portanti dalle linee adduttrici? Che spesso le linee adduttrici, oggi, vanno a sovrapporsi, soprattutto nella zona centrale della città, alle corse delle linee portanti, creando anche disagi in termini di traffico, di fluidità del traffico. Noi riteniamo che è possibile in qualche modo utilizzare questa gerarchizzazione per fermare le linee adduttrici nei nodi di scambio, quindi creare una rottura di carico nella linea di trasporto e passare l'utenza dalle linee adduttrici alle linee portanti. Questo significa ottimizzare il sistema, ridurre chilometri senza togliere servizi e questo è uno dei principi cardine del programma. Cosa significa in parole povere? Significa che se io arrivo da una zona periferica e devo arrivare in centro, magari percorrendo molti chilometri, posso anche fermarmi a piazza Ugo Bassi e cambiare mezzo, scendendo dal mezzo della linea adduttrice al mezzo della linea portante, se è possibile tecnicamente farlo. Questo tipo di operazione mi comporta un risparmio chilometrico perché il mezzo della linea adduttrice non deve più arrivare nel centro città ma di fatto il servizio di trasporto rimane sostanzialmente inalterato.

Questo tipo di criterio va a intersecarsi con un minimo di ragionamento che va fatto su quali sono questi nodi dove può avvenire questa rottura di carico, questo scambio, e poi anche quali sono i parcheggi che almeno a giudicare dai dati che ci ha fornito Conerobus, sono quelli più utilizzati dall'utente che arriva con il mezzo privato in prossimità della cinta centrale della città e poi, parcheggiando l'auto prende il mezzo pubblico. Anche questi sono dei nodi fondamentali. Quindi i primi, quelli di scambio da linea adduttrice a linea portante possono essere i rombi gialli, da N1 a N8, gli altri i parcheggi che Conerobus in qualche modo ha evidenziato come essere maggiormente utilizzati per questo tipo di funzionale sono da P1 a P4.

Quali sono i parcheggi, sostanzialmente? I parcheggi indicati sono quello di Tavernelle, quello di piazza d'Armi, quello degli Archi e il parcheggio che sta tra via Conca e via Metauro, di fronte all'ospedale di Torrette. Quest'ultimo in particolare è stato cofinanziato dalla Regione all'interno della loro programmazione di incentivazione del trasporto pubblico locale. I nodi sono un po' di più: passiamo da piazza IV Novembre a piazza Cavour, alla stazione ferroviaria, a piazza Ugo Bassi, alla stazione



di Torrette e ovviamente anche l'interscambio ferro-gomma in questo caso è da valorizzare, a via Madonnetta, a Tavernelle e a Posatora, nodo che può essere utile per alcune linee adduttrici che arrivano dalla zona di Sappanico-Montesicuro.

Andiamo a vedere le singole azioni che il programma prevede per il recupero di quei 150.000 chilometri. Una prima azione che, anche a giudicare dall'esperienza del 2013, è sostanzialmente indolore, che peraltro interviene su due linee portanti, è quella di mantenere la frequenza delle linee 2 e 3 pari a quella che si aveva con la chiusura della galleria, fino a un mese fa, che è una frequenza che garantisce il trasporto nella tratta piazza Cavour-piazza Ugo Bassi o viceversa, con un mezzo ogni sei minuti in fascia mattinale — questi sono sempre dati medi — e ogni sette minuti in fascia pomeridiana. C'è, se non erro, un minuto di differenza rispetto alla situazione odierna. Un intervento quindi che, a giudicare dalla reazione che l'utenza ha avuto, in questo periodo non è particolarmente pesante, ma che comporta un risparmio importante di 35.000 chilometri.

Un altro intervento importante, forse il più importante in termini chilometrici è l'assorbimento della linea 24 che serve sostanzialmente i quartieri di Pinocchio, Q3, Montedago, fino alla zona artigianale della Baraccola — Istao, tanto per capirci — con un potenziamento o comunque con una nuova linea extraurbana o una modifica delle attuali linee extraurbane — non competerà a noi nel dettaglio capire come — ma è intenzione della Provincia, anche dietro richieste arrivate sia dal Comune di Ancona che da altri Comuni, se non sbaglio Camerano e Osimo, di potenziare il collegamento tra Ancona città e tutta la zona dei centri commerciali, a partire da Auchan fino a Stazione d'Osimo, quindi Cargopierre, Carrefour ecc. Questo tipo di servizio che viene richiesto da chi ha gli esercizi commerciali ma anche dall'utenza stessa, in qualche modo ripercorrerebbe lo stesso tragitto, almeno nelle nostre intenzioni, della 24. Quindi i chilometri che attualmente la 24 compie, sostanzialmente diventano chilometri a carico del budget delle linee extraurbane, non più delle linee urbane, quindi per noi è un risparmio, nel sistema complessivo è a impatto zero l'operazione, si tratta semplicemente di trasformare una linea urbana in linea extraurbana. Questa è la proposta. Dovremo seguire poi, con la Provincia, che avvenga in questi termini. Però è importante perché sostanzialmente raggiungiamo già un buon livello di recupero chilometrico.

L'altra modifica che viene proposta è sulla linea 42 che serve la zona di via del Castellano-via Gioberti, a seconda degli orari e in base a dati che abbiamo anche fatto rilevare dall'azienda nel corso del mese di novembre, nelle ore di morbida abbiamo visto che la domanda, quindi il numero di passeggeri è sostanzialmente minimo, ridotto a zero. Quindi è possibile prevedere una dilazione delle corse, una frequenza minore,

che passa da un passaggio ogni 17 minuti in media, a un passaggio ogni 30 minuti, solo nelle ore di morbida, e questo comporta un risparmio di 25.000 chilometri.

Un'altra modifica che viene proposta è il posticipo della partenza mattinata, cioè la prima corsa del giorno, di alcune linee che sono la 21, la 42 e la 93 — oggi le prime due partono da piazza Cavour, la seconda da Pietralacroce in direzione centro — a orari che, abbiamo visto, non hanno, sostanzialmente domanda: alle 4,45 per quanto riguarda la 21, alle 5,35 per quanto riguarda la 42, alle 5,25 per quanto riguarda la 93. La proposta è di spostare queste partenze alle ore 6, quindi togliere alcune corse, in sostanza, con un ricavo, in termini di chilometri, di 24.000.

Un'ultima modifica a ridurre è quella della rottura di carico. Questa proposta si basa su una ragionevole certezza che la rottura di carico possa effettivamente avvenire, perché la rottura di carico prevede delle condizioni. La prima è che il mezzo che ospita gli utenti che scendono dalla linea adduttrice e salgono sulla linea portante deve essere in grado di ospitarli gli utenti, quindi, in sostanza, se io scendo da una linea periferica a piazza Ugo Bassi, devo trovare spazio nell'autobus che mi ospita e che arriva in quel momento, altrimenti non funziona il sistema della rottura di carico. Questo è un primo aspetto. Il secondo è che ci deve essere un'a buona correlazione con gli orari, altrimenti non funziona di nuovo il criterio. Alla luce dei dati oggi disponibili è possibile applicare questa rottura di carico sulle linee 21,33 e 43, spostando il capolinea che oggi è a piazza Cavour, in piazza Ugo Bassi.

Una postilla: già in alcuni casi questa rottura di carico avviene, non è mai stata fatta in maniera sistematica: l'idea è di renderla un criterio da applicare sempre laddove le condizioni lo permettano. Per capire se ci sono le condizioni bisogna fare il calcolo della domanda, cioè avere il rilievo sistematico del numero di passeggeri che ci sono sia nelle corse che hanno la rottura di carico sia nelle corse che ricevono l'utenza che scende nei punti di interscambio. Per ora è possibile ipotizzarlo su queste tre linee e abbiamo un recupero di 18.000 chilometri.

Tutte queste modifiche comportano un risparmio di 227.000 chilometri, quindi ben oltre la cifra che ci eravamo posti come risultato. Sempre andando anche dietro le indicazioni prescrittive del Dpcm, noi questi chilometri recuperati dobbiamo reinvestirli nella rete. Con quali criteri? I criteri sono dettati dalla legge, cerchiamo di applicarli. Abbiamo diviso la rete in adduttrici e portanti, diamo innanzitutto un significativo contributo alle linee portanti, che tra l'altro sono state in parte penalizzate dai tagli degli ultimi due anni. In particolare nel 2012 per esempio le linee serali, tra l'ora di cena e mezzanotte, sono state abbastanza penalizzate. L'idea è che dei 77.000 chilometri noi già a gennaio possiamo cominciare a ipotizzare una redistribuzione sulle linee portanti con una particolare attenzione per quanto riguarda sempre le linee portanti, alla fascia

serale. Sono indirizzi questi, ma abbiamo dato delle percentuali per capire più o meno di quali quantità stiamo parlando. Una quota a beneficio della cosiddetta riserva a caldo e a freddo cioè la possibilità che l'azienda che gestisce il servizio deve sempre avere di mettere in campo corse straordinarie per motivi particolari. Pensiamo alla chiusura della Galleria del Risorgimento. Quindi avere una dotazione chilometrica aggiuntiva da mettere in campo in qualsiasi istante è comunque una buona pratica, da garantire con una certa risorsa chilometrica. Quindi, l'eventuale dotazione aggiuntiva che dovesse arrivare da proposte che la fase di concertazione di cui parlava anche l'assessore, portano in più rispetto al programma, proposte che qui non sono state raccolte o previste, che la concertazione chiede, devono avere un budget chilometrico, altrimenti sono proposte che non hanno la capacità di essere messe in atto.

Infine una possibilità di affrontare eventuali tagli che la Regione dovesse apportare al budget che ad oggi ha stanziato, per evitare la riduzione del servizio, quindi o mi tengo dei chilometri aggiuntivi perché se la Regione in assestamento di bilancio nel 2014 riduce la disponibilità, io devo essere in grado di avere un cuscinetto minimo per reagire a questa riduzione di risorse. Quindi il potenziamento delle linee ha degli indirizzi stabiliti.

Poi c'è l'ultimo obiettivo, quello prestazionale. Con quale criterio opero queste modifiche e quale tipo di qualità devo pretendere nell'effettuazione del servizio?

Il primo aspetto riguarda, in sintesi, la gestione del sistema, cioè io devo chiedere in sede di bando, che il soggetto che partecipa sia in grado di gestire l'intero parco auto. Sembra banale ma avendo noi filobus, avendo noi mezzi a metano e avendo noi una centrale di rifornimento a metano, chi partecipa deve necessariamente avere i titoli e anche le certificazioni per gestire questo sistema. I filobus in particolare significa gestire mezzi ma gestire soprattutto anche la linea elettrica.

Poi c'è il discorso del monitoraggio, cioè un altro aspetto che nel bando deve essere espressamente indicato è la garanzia che chi gestisce il servizio fornisca pubblicamente e in maniera sistematica il dato sulla domanda. In maniera sistematica significa conoscere il dato della domanda su tutte le linee e sulle diverse fasce orarie nel corso dei 365 giorni, quindi un quadro completo, altrimenti la fase di concertazione non ha gli elementi per ragionare.

Infine un focus sull'indicatore prestazionale, cioè qual è il livello prestazionale del servizio? Queste azioni nel documento, nella relazione tecnica che immagino avete letto sono indicate nel dettaglio. Molto sinteticamente che cosa chiedono? Chiedono l'introduzione di questo load factor che vi spiegavo prima, che sarebbe, in sostanza, il rapporto percentuale tra i passeggeri trasportati e la capienza del mezzo. Poi c'è l'azione che riguarda la partecipazione, che prima è stata accennata. Tutte le modifiche che si



vanno a fare devono comunque essere in qualche modo discusse in un tavolo di concertazione permanente, che deve avere gli strumenti per capire dove intervenire. Gli strumenti sono: la lettura del sistema, quindi un criterio per leggere le linee, e i dati legati alla domanda che può essere, dicevano in Commissione alcuni consiglieri, giustamente, quella effettivamente espressa, cioè il numero dei passeggeri ma può essere anche la domanda potenziale perché anche la domanda potenziale attualmente non espressa perché magari c'è un deficit nel servizio, va tenuta in considerazione.

Un altro aspetto prestazionale che va in qualche modo messo nel bando è la capacità che poi il sistema ha, vista l'analisi fatta fino ad oggi, l'identificazione del livello della domanda e il percorso partecipativo, come poi il sistema è in grado di adattarsi a questo tipo di input. Uno dei criteri che noi abbiamo ipotizzato è: conosciuto questo livello di domanda nelle diverse linee, nelle diverse fasce orarie e nel corso dell'anno, io posso stabilire, con delle percentuali, che su quella linea, se io scendo costantemente sotto una certa percentuale, se non è una linea sensibile, se non serve quindi categorie svantaggiate, posso in qualche modo pensare di ridurre i chilometri e viceversa, se ho un indicatore che mi dice "Quella linea è costantemente troppo affollata", quindi c'è un disagio nell'utenza, c'è una domanda che non viene soddisfatta, posso spostare i chilometri sulla linea che ha maggiore domanda. Questo anche per rispondere ai criteri del DM che legano poi il finanziamento del fondo unico dello Stato. Quindi nel bando, secondo me, bisogna in qualche modo stabilire un criterio oggettivo anche per valutare questo indice di affollamento.

Questo è un quadro riassuntivo, in sostanza. Noi che cosa abbiamo fatto? Con questo programma abbiamo dato una lettura il più possibile oggettiva del sistema, cosa che fino ad oggi non si era fatta, che serve ad oggettivare le scelte, quindi a renderle il più possibile leggibili e in qualche modo confrontabili tra le diverse più proposte. Quindi ridurre la discrezionalità, in sostanza. Poi, costituire un quadro di riferimento per la predisposizione del bando, e questo è previsto dalla legge. Questo programma deve essere annualmente revisionabile, quindi nel corso del 2014, attraverso il percorso partecipativo e visti i conteggi della domanda può essere aggiornato, adeguato e modificato. L'unico aspetto importante forse è che bisognerà comunicare all'utenza cosa significa la rottura di carico, perché è un'abitudine che probabilmente l'utenza non ha ma che è opportuno che in qualche modo impari ad avere, perché tra l'altro è un criterio che viene usato in tutta Europa, quindi dobbiamo in qualche modo adeguarci a questa necessità. Credo di avere detto tutto.

*(Alle ore 11,34 entra l'assessore Marasca)*



**PRESIDENTE:** Ringrazio l'ing. Stefano Perilli, molto puntuale. Ha la parola, per fare domande di natura tecnica, il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Intanto devo dire che l'ing. Perilli ha iniziato con l'analisi del quadro normativo, quindi credo che ci sia una contrapposizione tra la legge regionale 6/2013 e la legge regionale 45/1998 sulle competenze provinciali circa la gestione delle linee urbane ed extraurbane. Vorrei sapere se è stato approfondito questo argomento o se non è stato preso in considerazione, perché tra le leggi citate la 45 del 1998 non l'ho notata. Quindi chiedo se sa quello che dice la legge 45/1998 e come sono superate le incongruenze che ci sono con la legge 6 del 2013.

Chiedo circa la vendita delle quote Conerobus appartenenti al Comune di Chiaravalle, che rendono impossibile la gestione in house, se era stato previsto il riacquisto da parte dei soggetti pubblici di queste quote o no, perché mandare a gara solo la parte extraurbana poteva avere un senso nel mantenimento del servizio a Conerobus.

Avevo poi fatto un paio di domande durante la riunione della Commissione che riassume, perché ci eravamo dati appuntamento qui in Consiglio. La prima: a cosa equivalevano i 604.000 euro, a quanti vetture-chilometri/anno corrispondevano, per poter fare un confronto su dati comparabili, visto che nel documento poi si fa riferimento a 316.000 chilometri.

E' vero che non c'è stato il tempo — questa è una domanda rivolta anche all'assessore — per una concertazione vera e propria con i sindacati dei lavoratori, con gli utenti, però sono stati coinvolti per avere magari delle indicazioni? C'è stato un coinvolgimento degli utenti e/o dei rappresentanti dei lavoratori? Perché credo che sia comunque importante avere notizie da chi sta sul campo tutti i giorni, quindi sia l'utente che il lavoratore.

Con l'assessore ne avevamo già parlato in Commissione: è previsto un recupero degli incassi derivanti dai biglietti, per esempio prevedendo l'installazione di tornelli per evitare il fenomeno dell'abusivismo e dell'entrata senza biglietto? L'altra domanda per cui ci eravamo dati appuntamento quest'oggi riguardava, proprio in quest'ottica, il numero degli utenti, sia i biglietti venduti che gli abbonamenti venduti, comunque gli utenti giornalieri o annui, e la percentuale di incasso derivante dai biglietti, dagli abbonamenti, dai trasferimenti degli interventi, dall'intervento del Comune di Ancona per il costo dei chilometri aggiuntivi, dalla pubblicità. Quindi capire quanto i biglietti incidono nel budget generale dell'azienda.



**SINDACO:** Scusate, solo un chiarimento. Sulla questione chiesta dal consigliere Berardinelli, cioè sui sistemi, sulle ipotesi di riacquisto delle azioni, credo che più che il tecnico...

**PRESIDENTE:** Infatti l'aveva rivolta all'assessore, quella domanda.

**SINDACO:** Su questa rispondo io, sul resto l'assessore.

**PRESIDENTE:** Vuol rispondere subito? Prego, va bene.

**SINDACO:** E' una notizia. Il consigliere chiedeva un chiarimento ed è giusto darlo. Allo stato la nostra Amministrazione — intendendo la Giunta, perché il tema sarebbe da Consiglio comunale, evidentemente — non ha preso in considerazione l'ipotesi di esercitare la prelazione, dunque di proporre al Consiglio comunale di acquistare le azioni per le quali è iniziata ed è arrivata a buon punto, ma non ancora del tutto perfezionata, la procedura di gara da parte del Comune di Chiaravalle, anzi l'orientamento che sul piano politico abbiamo assunto è quello di fare un tentativo, cosa che faremo nei prossimi giorni, tenendo conto che di mezzo ci sono il Natale e le festività di fine anno, per un incontro con tutti i Comuni interessati, compreso il Comune di Chiaravalle, con il cui sindaco abbiamo già preso contatto, per arrivare a un esito di questo tipo: che il Comune di Chiaravalle revochi la procedura di gara e che dunque le azioni del Comune di Chiaravalle non siano definitivamente vendute a soggetti terzi, cioè a soggetti privati. A parte che nel merito noi siamo convinti che l'azienda rimanga totalmente pubblica, nell'ambito di un piano complessivo di riorganizzazione dell'azienda che affronteremo nelle prossime settimane ma anche in considerazione del fatto che se anche in astratto — e non è la nostra posizione — si volesse prendere in considerazione l'ipotesi di vendita delle azioni in mano pubblica, andrebbe quanto meno concertata tra i diversi Comuni e non è per niente opportuno che ognuno vada per conto suo. Questa è una seconda motivazione ma la prima è che noi, nel caso, siamo convinti che non è opportuno procedere su questa strada. Ovviamente, prima della scadenza del termine per l'esercizio della prelazione che dovrebbe essere, per quanto ci riguarda, il 15 gennaio, verrà portata una proposta precisa in un senso o nell'altro.

**DANIELE BERARDINELLI:** Sindaco, mi scusi, io sapevo che c'è stata una richiesta da parte sua al direttore di Conerobus di una relazione sull'andamento di Conerobus. E' possibile averne una copia che ci possa aiutare nella discussione?

SINDACO: La copia degli atti che ci sono può essere ritirata, poi dirò di che trattasi. Però la discussione, oggi, non è sull'organizzazione dell'azienda Conerobus. Arriveremo in Consiglio anche a discutere della riorganizzazione dell'azienda, e in quel caso tutta la documentazione relativa all'azienda sarà disponibile. Quello che avevamo chiesto all'azienda Conerobus è stato in queste settimane di darci supporto sul piano tecnico, cosa che c'è stata, per i dati che sono stati necessari per l'elaborazione del piano di cui stiamo parlando, dopodiché Conerobus produce, come normalmente produce, i bilanci, quando i bilanci arrivano a maturazione o le ipotesi di preconsuntivo quando sono approvate dal consiglio di amministrazione. Questo, sostanzialmente. A Conerobus quello che abbiamo chiesto nel corso di queste settimane, di questi giorni, sono stati notizie, elementi, numeri, dati che gli uffici in particolar modo hanno chiesto a supporto della predisposizione del piano di oggi ma non una relazione sull'attività di Conerobus in generale, che non c'è e non l'ho mai chiesta.

PRESIDENTE: Ha la parola l'ing. Perilli per dare risposte di natura tecnica.

Ing. STEFANO PERILLI (*Ufficio Pianificazione urbanistica*): In realtà le domande che sono state poste sono un mix di aspetti tecnici e politici, se ho capito alcune parti della richiesta. Il discorso del contrasto legislativo tra due dispositivi di legge diversi: posso dire che la Regione ha prodotto il programma triennale di ottobre sulla base della legge regionale 6 del 2013 e in base a quel programma ha destinato determinate risorse sia in termini finanziari che chilometrici. La stessa legge 6 del 2013 ha comunque previsto che il Comune procedesse alla redazione di questo programma. Non mi risulta ci siano contrasti normativi tra la redazione del programma e dispositivi legislativi precedenti, a meno che il consigliere Berardinelli abbia conoscenza del contrario. E' comunque un istituto, questo della programmazione triennale, che compete alla Regione. Mi pare che in premessa è stato spiegato che noi comunque possiamo anche non fare il programma triennale e la Regione in qualche modo esercita i poteri sostitutivi e lo fa in nostra vece, quindi la competenza è comunque del livello regionale. Noi ci siamo preoccupati di tutelare alcune richieste, alcune necessità che come territorio urbano abbiamo, conoscendole meglio della Regione, ovviamente, per evitare che la Regione, procedendo in nostra vece non le comprendesse nella propria programmazione. Questo è l'input tecnico per cui ci siamo mossi.

Sui corrispettivi chilometrici non ho capito bene quel passaggio: lei chiedeva la traduzione in termini economici di quei 300.000 chilometri? (*Interruzione*). In quello specchio riassuntivo. Tecnicamente posso dire — mi pare di averlo detto, ma adesso

lo preciso meglio — che dare una cifra a quei 316.742 chilometri, non è possibile nella misura in cui dovremmo fare delle ipotesi. *(Interruzione)*. Bisogna conoscere il corrispettivo, bisogna sapere quanto vale un chilometro. Noi possiamo fare una “forchetta”, possiamo dire: nel 2013 abbiamo un costo, che mi pare sia 1,58 euro più Iva a chilometro, che è quello da contratto. La Regione nel programma triennale parla di euro 2,21. Questi sono, se volete, ipoteticamente i due paletti entro cui ci possiamo muovere. Sembra poco ma sono 0,70 euro a chilometro e, sviluppati per 300.000 chilometri capite bene, cambia molto la cifra. Se noi avessimo messo nel programma una cifra, in qualche modo avremmo condizionato anche il bando, perché se il bando deve permettere l’offerta anche sul costo chilometrico, se noi in qualche modo l’anticipiamo si crea una situazione non... Noi ci siamo basati sui chilometri che abbiamo sempre garantito, lo diceva prima l’assessore Simonella. Poi qui c’è il direttore di Conerobus che è più in grado di me di rispondere. Abbiamo visto che nel 2012 erano intorno ai 470.000, con una tariffa molto più bassa di quella che c’è adesso e che ci sarà probabilmente con il bando, perché sicuramente non è più bassa del 2012. Quindi noi, a vantaggio di sicurezza ci siamo tenuti su questa somma. Per evitare di fare un programma sovradimensionato.

*(Alle ore 12,16 entra l’assessore Sediari)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola l’assessore Simonella.

**IDA SIMONELLA:** Aggiungo solo una cosa che è già stata illustrata dall’ingegnere. Si può fare  $316.000 \times 1,576$  più Iva. Tenete conto che quello è il riferimento della tariffa che viene riconosciuta dal Comune. La differenza — l’ho già detto in Commissione — tra quella cifra e 2,21, oggi 2,26 che ci viene riconosciuto dalla Regione, è in realtà dovuta al fatto che la nostra bigliettazione, i nostri titoli di viaggio, il biglietto base, quello di 90 minuti, ha un valore più alto rispetto al massimo consentito dalla Regione — abbiamo una deroga da questo punto di vista, perché in realtà non è un biglietto base su una singola corsa ma sui 90 minuti di corsa — e con quei 0,15 centesimi aggiuntivi moltiplicato per il numero di biglietti venduti si ha un budget che consente di finanziare i servizi aggiuntivi a un costo più basso per il Comune, completato naturalmente con una copertura derivante dal biglietto, dal venduto.

Per rispondere alle altre domande del consigliere Berardinelli devo dire che il discorso del recupero degli incassi con i tornelli non è proprio oggetto, tecnicamente, del programma dei servizi che siamo andati a presentare. Naturalmente sarà una delle



valutazioni che potremo fare. Quanto al discorso dei biglietti — qui c'è anche il direttore di Conerobus e ci siamo fatti supportare da loro per i dati — devo dire che circa quella distinzione tout-court che proponeva lei, tenga conto che Conerobus naturalmente ha biglietti che derivano dall'urbano di Ancona, di Jesi, di Falconara, quindi ci sono cose differenti. Su questo possiamo dire che i biglietti venduti nel periodo gennaio-novembre 2013 sono in totale 1.915.000, tenendo conto dei diversi tipi di biglietti, mentre sono 83.000 gli abbonamenti di diverso tipo. Abbiamo per ora, periodo gennaio-novembre, intorno ai 2.450.000 euro per quanto riguarda la vendita dei biglietti e circa 3.600.000 euro per gli abbonamenti, in questi undici mesi che in qualche modo vanno portati al consuntivo 2013.

Per quanto riguarda i corrispettivi che vengono dalla Regione e dal Comune, per la Regione previsti a base circa 7.300.000 euro, mentre per il Comune di Ancona — per il servizio del Tpl urbano — poi ci sono i servizi scolastici e altre cose — intorno ai 600.000 euro come cifra complessiva ed è la cosa che ci eravamo detti, considerando però, per esempio, che il consuntivo dell'esercizio 2012 è di 460.000 euro. Il dato standard, senza quelle variazioni dovute all'eccezionalità del 2013 di cui abbiamo parlato, è intorno ai 460-480 mila euro annuali.

Naturalmente questi non sono i ricavi complessivi dell'azienda Conerobus, che fa ricavi su servizi di Tpl anche in altri contesti urbani, poi ci sono i servizi da noleggio, i servizi scolastici. Per quanto riguarda la pubblicità che non è una questione solo anconetana, mi deve venire incontro l'ing. Fratolocchi perché non ho la cifra diretta, però tenete conto che ci sono diversi valori di ricavi. Comunque il valore complessivo sulla pubblicità è di 250-300 mila euro. Complessivi, che non riguardano solo la città di Ancona.

*(Alle ore 12,22 esce l'assessore Urbinati)*

**PRESIDENTE:** Apriamo gli interventi politici nel merito. Ha la parola il consigliere Crispiani.

**STEFANO CRISPIANI:** La premessa sarà banale ma secondo me vale la pena, per come questa discussione è stata impostata all'esito della reiezione della nostra richiesta di rinvio, ed è questa: quando si parla del trasporto pubblico, si parla dell'idea di città, ossia non solo di città, di città, di area metropolitana, di stile di vita, di modo con il quale si intende da consentire alle persone di esercitare il loro diritto alla mobilità. Quindi si parla di questioni che sono connesse con tutta una serie di altre questioni, per esempio gli ambiti cittadini all'interno dei quali è consentito soltanto il transito



pedonale o mediante mezzi che non sono forniti di motore, il tipo di impostazione e vocazione che si vuol dare a una città, con riferimento ad attività come il turismo, che tante volte sono state evocate in questo consesso, per cui il tema che affrontiamo e le ragioni per cui ci troviamo ad affrontarlo in maniera così parcellizzata, mi si passi il termine, sono quelle che abbiamo prima sentito e sulle quali abbiamo prima dissentito, però non posso fare a meno di sottolineare che un tema come questo, pur con la premessa che verrà ripreso, che in successive discussioni ci occuperemo della riorganizzazione dell'azienda, che in successive discussioni ci preoccuperemo di discutere anche di questioni che attengono anche ad altre considerazioni relative al trasporto pubblico, mi preme evidenziare che questa frammentazione della discussione non reca beneficio alla produttività, alla completezza e alla consapevolezza complessiva che questo Consiglio comunale deve necessariamente avere rispetto ad un tema così rilevante.

Ringrazio per l'illustrazione l'ing. Perilli che qui non vedo più, ringrazio anche per l'intervento dell'assessore Simonella, che come sempre mi è sembrata molto competente e appassionata. Devo dire però che la rivendicazione che l'assessore faceva a proposito di questa sorta di braccio di ferro con la Regione che l'Amministrazione ha sostenuto, non fa che confermare quello che dicevamo prima e una cosa che avevamo detto anche quando abbiamo discusso del Pergolesi. Io credo che l'Amministrazione debba convincersi di un fatto. Quando c'è da sostenere un braccio di ferro, è molto più utile che a sostenerlo sia l'Amministrazione con la città alle spalle, non che la città venga a sapere che i nostri bravi amministratori hanno sostenuto un combattimento con la Regione e ciò che ne è uscito è questo. E lo sappiamo dopo. Questo non per dare soddisfazione a me o a qualcun altro ma perché io credo che una sorta di agone con chiunque da parte dei rappresentanti della città di Ancona possa avere esiti migliori nell'eventualità che la città venga allentata prima, mobilitata prima, resa edotta prima, resa partecipe prima. Mi viene da dire che i risultati — per i quali apprezzo l'attività dell'assessore Simonella — conseguiti, avrebbero potuto essere migliori se l'attività dell'assessore fosse stata supportata da un sostegno dei rappresentanti dei lavoratori, dei rappresentanti degli utenti, dei rappresentanti dei cittadini in questo consesso e dei cittadini stessi, perché, ripeto, stiamo parlando di un tema relevantissimo, stiamo parlando di un tema che ha a che fare con una scelta: o il trasporto pubblico locale è un sistema, un insieme di idee e di realizzazioni pratiche conseguenti alle idee, che serve per rendere la città e l'area metropolitana moderna, "smart", come dice tante volte il collega Tombolini", oppure è un orpello che abbiamo lì e di cui ci dobbiamo occupare. E come ce ne occupiamo? Guardiamo i conti e poi diciamo: siccome i conti sono questi, sistemiamo qui, sistemiamo qua, quando ci vanno di mezzo i lavoratori allarghiamo le

braccia e diciamo “E’ la crisi”, senza mai occuparci del fatto che magari i risultati negativi derivino dal management, da chi dirige l’azienda, nei confronti dei quali — non parlo del caso di specie — spesso, invece che allargare le braccia come si fa di fronte ai destini dei lavoratori, si mette mano al portafoglio per premiare chi le aziende pubbliche le porta in situazioni deficitarie. Ripeto, o ci si appropria al trasporto pubblico locale come un orpello che sta lì e di cui bisogna occuparsi, oppure si fa del trasporto pubblico locale un elemento centrale relativamente all’idea di città. Frammentare la discussione per le ragioni che avete detto, parlando prima del piano come oggi ci proponete, domani della riorganizzazione dell’azienda, dopodomani di un altro aspetto, rende la discussione meno efficace di quanto potrebbe essere se ci occupassimo complessivamente della mobilità della città. Questo è quello che mi permetto di dire come introduzione generale.

Sugli aspetti di merito, adesso non vedo l’ing. Perilli. In ogni caso, quando si parla... Ecco l’ing. Perilli. Ingegnere, sul discorso della rottura di carico, io ho cercato di informarmi, come obbligo che mi si impone in relazione alla presenza in questo consesso: quali sono i risultati che la rottura di carico determina? Possiamo dire che la rottura di carico sia una sorta di disincentivo all’utilizzo del mezzo pubblico? Siamo cioè nelle condizioni di dire che la rottura di carico non determina alcun tipo di variazione in ordine alla appetibilità dell’utilizzo del mezzo pubblico piuttosto che dell’auto privata? No, nel senso che ogni rottura di carico determina necessariamente una situazione di disincentivazione dell’utente nei confronti dell’uso del mezzo pubblico, per cui dobbiamo anche qui dare una risposta alla domanda che facevo prima: vogliamo fare in modo che il trasporto pubblico sia un elemento strategico per il modo in cui vogliamo vivere la nostra città, il nostro territorio, oppure vogliamo farne soltanto lo strumento residuale di chi non ha la possibilità, magari economica, di utilizzare il mezzo proprio? Queste ovviamente sono considerazioni politiche che non attengono all’illustrazione dell’ing. Perilli, però ancora una volta mi viene da dire: nei confronti di questa problematica vogliamo avere un approccio di tipo ragionieristico, con le connotazioni che dicevamo prima, o vogliamo inserire questo tema all’interno di una discussione strategica sul modo con il quale vogliamo inserire il ragionamento del trasporto pubblico locale all’interno di un’idea complessiva delle trasformazioni della nostra città e del nostro territorio? Io credo che avendo dato corso a una discussione che si preannuncia frammentata per i vari aspetti che dicevo prima, non abbiamo fatto un buon servizio all’eventualità che la scelta sia quella di considerare il trasporto pubblico locale come un elemento decisivo per l’idea di città che vogliamo portare avanti.

Per cui invito ancora una volta l’Amministrazione a considerare — a parte il fatto che questa discussione l’abbiamo già fatta e che il voto ha reso le risultanze che abbiamo



visto in precedenza — la necessità di fare in questa sede una discussione che riguardi l'intero complesso del problema, ivi compresa anche una tematica di cui in campagna elettorale abbiamo parlato a lungo, ovverossia la possibilità di utilizzare la ferrovia che attraversa la città di Ancona come elemento decisivo per poter avere modalità di trasporto che siano concorrenziali rispetto all'utilizzo del mezzo privato e che siano ecologicamente compatibili. Sollecito quindi l'Amministrazione a pensare alle discussioni in questo consesso come discussioni che abbiano il respiro strategico che serve per poter rimettere in cammino la città di Ancona. Grazie.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Lazzeri.

**CRISTINA LAZZERI:** Anch'io vorrei fare delle considerazioni di carattere più generale e poi anche più puntuali. Innanzitutto vorrei partire dal fatto dell'iniziativa di questa Amministrazione che praticamente ha scelto di dare parcheggi gratuiti per lo shopping natalizio, come tutti sappiamo, e questo già vi rende l'idea del concetto di mobilità sostenibile che questa Amministrazione ha: anziché pensare di concedere corse gratuite sui bus o incentivare in qualche modo la gratuità del mezzo pubblico ha incentivato la gratuità del mezzo privato.

Fatta questa premessa concordo e sottoscrivo pienamente tutto quello che ha evidenziato il consigliere Crispiani. Vorrei portarvi all'attenzione altre tematiche. Ho sottomano una ricerca svolta dall'Università Politecnica delle Marche, sulla mobilità nella provincia di Ancona che si è svolta nel 2011. Tra le tante cose interessanti — vi invito a cercarla on-line — si evidenzia come tra i principali motivi per cui poche persone usano l'autobus, ci sono: 1) bassa puntualità e scarsa frequenza delle corse; 2) assenza di corsie preferenziali; 3) mancanza di collegamenti, quindi problema della rottura di carico; 4) rapporto qualità-prezzo; 5) inadeguata progettazione di percorsi, 6) assenza di linee notturne. Anche questo punto può essere afferito al concetto di frequenza. Quindi frequenza, corsie preferenziali e collegamenti. Questi sono i principali motivi che scoraggiano le persone nell'uso del mezzo pubblico. E noi cosa facciamo? Per incentivare il mezzo pubblico noi andiamo ad intervenire e a tagliare proprio su questi punti, punti su cui si dovrebbe investire, che si dovrebbero incentivare, perché, proprio come ci hanno bene spiegato in Commissione l'assessore e l'ing. Perilli, la legge regionale prevede l'erogazione dei fondi in base alla domanda. Se noi la domanda la castriamo anziché incentivarla, ci daranno sempre meno fondi. E' un cane che si morde la coda. Capisco che i conti debbano tornare e sottoscriviamo anche questo obiettivo, ma forse il Comune ci dovrebbe mettere del suo, come capacità contrattuale con la Regione, come veniva sottolineato dal consigliere Crispiani, ma anche come

investimento, se si sceglie di voler investire, altrimenti basta dirlo chiaramente: “Per noi il concetto di mobilità sostenibile non è importante, non investiamo”, bene, è sempre una scelta politica che non condividiamo, ovviamente. Se invece si ritiene che sia un settore sul quale investire, allora il taglio che è stato dato a questo piano non è assolutamente condivisibile.

Alcune considerazioni puntuali. Praticamente la distinzione tra linee portanti e linee adduttrici. Qui ci sono alcuni quartieri che vengono assolutamente privati di linee portanti. Alcuni quartieri come Borgo Rodi, come Pietralacroce, come Breccie Bianche non hanno linee portanti, vengono privati di linee portanti. Quindi questa è assolutamente una cosa che non va bene. Infatti tra le varie cose che noi proporremo con degli emendamenti, c'è la reintroduzione di considerare portanti alcune linee che servono i principali quartieri della città. Almeno una linea portante per quartiere deve essere prevista, anche perché poi il potenziamento delle linee andrà fatto sulle portanti. Se almeno una linea per quartiere non è considerata portante, le linee adduttrici non verranno mai potenziate e se non verranno potenziate mancheranno i collegamenti con le linee portanti. La velocità commerciale, cioè le corsie preferenziali sono un concetto fondamentale, invece nel piano viene introdotto come servizio facoltativo, pag. 36: “L'introduzione della velocità commerciale è un servizio facoltativo”. Ma questo è fondamentale per assicurare i tempi, un efficientamento del percorso, quindi anche un incremento della frequenza.

Questo piano è stato redatto attraverso dei dati che sono stati chiesti a Conerobus, ma questi dati chi li ha controllati? Chi ha controllato se effettivamente erano corrispondenti alla realtà? Non esiste un organo, un ente superpartes dedicato al controllo di questi dati. Quindi, anche questo è un piano redatto sulla base di dati che non sono comunque avvalorati da un controllo superpartes ed è pertanto da prendere molto, molto con le pinze. Il concetto dell'evasione dei biglietti non è stato assolutamente preso in considerazione. Basterebbe poco. Anche qui un investimento. E' vero, bisogna investire, però come è stato anche sottolineato, i dati che il Comune ha a disposizione oggi non sono precisi, i dati di traffico, degli itinerari, dell'utenza, ma attraverso delle macchine obliterate, di controllo dei biglietti, all'avanguardia, ma che sono anche abbastanza semplici — si trovano anche in piccoli comuni come Carpi — si riesce a registrare i flussi e si ha il dato preciso della domanda: quali tratte fa il passeggero, dove sale e dove scende. E' un investimento che poi va a tutto vantaggio di un miglioramento del servizio pubblico. Quindi, magari, invece di pensare a dei tornelli per quanto riguarda l'evasione, basterebbe inserire un tipo di macchina come questo presente accanto all'autista, davanti, si sale solo davanti, come avviene in tutte le città europee. (*Interruzione*). Non è che lo dica io, ci sono degli studi fatti. Non è che mi sono



svegliata una mattina e sono venuta a dire qui la prima cosa che mi viene in mente, ci sono degli studi, ci sono delle sperimentazioni in tutto il mondo.

Penso di avere finito.

*(Alle ore 12,37 entra il consigliere Grelloni:  
presenti n. 30)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Intanto ho avuto alcune risposte parziali alle domande che avevo fatto, per esempio non mi è stato risposto sulla consultazione dei rappresentanti dei lavoratori e dei rappresentanti degli utenti. Non ho parlato di concertazione che è una fase un po' più complessa che prevede vari incontri, rivisitazione delle posizioni, ma almeno una consultazione per avere un documento sia da parte dei lavoratori che degli utenti, secondo me era necessaria. Devo poi fare riferimento a una discussione che c'è stata un po' di tempo fa su Internet, che è diventata, forse, la vera sede del dibattito politico, più che il Consiglio comunale di Ancona, in cui i rappresentanti della minoranza, la collega in particolare è stata tacciata del fatto di non avere approfondito, insieme ai colleghi di Sel, le questioni che erano all'ordine del giorno del Consiglio comunale di oggi, perché si lamentavano di tutta questa documentazione, di tutte queste delibere importanti che si andavano a discutere ed è stato detto "Questi argomenti devono essere conosciuti da tutti, chi si candida li deve conoscere, non è possibile, un candidato a Sindaco lo deve sapere". Allora mi domando: visto che tutti dovrebbero conoscerlo, a maggior ragione dovrebbe essere patrimonio intrinseco della maggioranza che è stata chiamata dopo la vittoria alle elezioni e che dovrebbe conoscere a menadito questo argomento. Allora non ci dobbiamo ridurre all'ultimo momento, quando la Regione ti dice "Hai 45 giorni di tempo" per rispondere dicendo "Questo è il mio programma sul trasporto pubblico locale". Il Sindaco, la Giunta, l'assessore, i dirigenti dovevano avere già un programma pronto da ribattere alla Regione per dire "Il nostro programma del Tpl urbano è questo", doveva essere già stato dibattuto con i sindacalisti della Conerobus, con i rappresentanti degli utenti, in Consiglio comunale dovevano essere già stati organizzati dei dibattiti, in Commissione doveva essere già stato approfondito il tema e non ridursi, in 45 giorni, con l'intervento dell'ing. Perilli, che ringrazio anch'io per la disponibilità e per la precisione, ma che sicuramente non è un esperto di trasporto pubblico locale — penso, perché non l'ho mai sentito nominato in questo senso — credo che dovevamo essere pronti da tempo su un argomento così importante, perché un argomento o è importante o

non è importante, non è che è importante solo per i colleghi della minoranza che dovrebbero studiarci notte e giorno la documentazione per poi fare delle proposte alternative e magari dare assist alla maggioranza. Noi ci abbiamo anche provato ma questi assist non sono mai stati raccolti.

Arrivo al dettaglio della delibera. Questa è una delibera che prevede, secondo me, degli snodi fondamentali negativi, che vanno a inficiare, purtroppo, tutta la delibera stessa. Il primo in assoluto è la creazione dei centri di rottura di carico. Su questo io sono fortemente critico, perché se qualcuno si era immaginato il trasporto pubblico locale degli autobus simile a quello dei treni in cui arrivano dalle linee laterali, marginali, regionali, i trenini che portano i pendolari nella linea principale, nella direttrice Adriatica, poi salgono, cambiano treno e partono, il trasporto pubblico locale che è legato a dei tempi che purtroppo sono troppo evanescenti, non è come la ferrovia che arriva in ritardo ma che ha il via libera per definizione, qui con il traffico che c'è, con gli incidenti, con la possibilità di essere bloccati da un intasamento di qualsiasi tipo, è impensabile riuscire ad organizzare un trasporto pubblico che funzioni con la linea adduttrice che porta allo snodo: lì c'è il cambio e c'è la linea principale che porta a un altro snodo dove si ricambia un'altra volta, magari, e si va a un'altra linea adduttrice che porta poi al posto di destinazione. Io credo che sia impossibile, è già stato detto in Commissione, è stato ripetuto oggi: bisogna stare attenti perché le linee principali potrebbero essere intasate. Se già partiamo da questo, pensiamo a quello che può succedere in piazza Ugo Bassi con tutti gli autobus parcheggiati in uno spazio ristrettissimo, perché lo spazio a disposizione degli autobus è molto stretto per quello che pensate di andare a fare, in cui o l'autobus arriva già pieno dalla linea 2, per capirci, arrivano le linee adduttrici, si riempie ancora di più fino a che la gente esce dai finestrini e poi non riesco a capire dove vanno, oppure cosa facciamo, se un autobus ha ritardo lo facciamo aspettare? Diciamo agli utenti del 2 "Aspettate un attimo, perché fra due minuti arriva, dobbiamo aspettare altri 5 minuti che arriva la coincidenza, fino a quel momento non può passare". Sarebbe risolto se avessimo un sistema tipo la metropolitana di Londra in cui le vetture arrivano ogni 30 secondi, ogni minuto e mezzo per cui non c'è problema, sali su quella dopo. Invece, siccome le attese possono essere anche di svariati minuti, credo che andremmo ad intasare, ad ingolfare in maniera inconcepibile la situazione all'interno della linea del trasporto pubblico urbano.

Mi è stato risposto, per quello che riguarda le quote di Conerobus del Comune di Chiaravalle. E' un problema, perché credo che perdiamo delle opportunità, comunque se la scelta è quella non possiamo farci niente, speriamo che tornino indietro come diceva il Sindaco.

Ho visto nei mesi scorsi un camper parcheggiato fuori della Regione Marche, tra l'altro abbastanza scomodo per chi lo riempiva, per chi lo frequentava, proveniente da Cingoli, con il sindaco, la Giunta, i cittadini di Cingoli che erano andati a protestare e questi da Cingoli si dovevano sobbarcare il viaggio, comunque venivano, protestavano contro la chiusura dell'ospedale. Noi siamo ad Ancona: avete organizzato, come Sindaco e come Giunta una protesta nei confronti della Regione che nel 2012 ha tagliato il 5% di contributi per il trasporto pubblico locale e ha tagliato un ulteriore 4% nel 2013, ci dice l'assessore che c'è in previsione un ulteriore taglio molto duro nei confronti del trasporto pubblico locale? Che tipo di pressioni sono state fatte nei confronti della Regione e di proteste perché possano cambiare idea e ritornare sui loro passi? Il collega Crispiani ha fatto un intervento simile prima, cioè la forza che potrebbe avere un'Amministrazione comunale se avesse tutta la città dietro e non la propria maggioranza soltanto. Questa mancanza di prospettiva, di ottica, questa mancanza proprio politica da parte della Giunta non solo in questo caso, anche in altri casi, secondo me penalizzerà molto Ancona, perché non diventa più una battaglia di una città ma diventa una battaglia di parte all'interno di correnti, all'interno dello stesso partito e non andremo da nessuna parte con queste prospettive.

Il discorso dei biglietti. Anche su questo ho avuto una risposta parziale, comunque una parte del ragionamento riesco a farla con quello che mi ha detto l'assessore Simonella: 2.450.000 euro che vengono incassati con i biglietti sulla linea urbana. E' un dato di fatto che, non dico io ma diceva Conerobus negli anni passati, nelle comunicazioni ufficiali date in Commissione, la percentuale di "portoghesi", di gente che non paga il biglietto all'interno del nostro sistema di trasporto pubblico urbano è altissima. Credo che sia molto inferiore al 50% la gente che paga il biglietto rispetto a quelli che non lo pagano. Sapere che 2.450.000 euro è quello che si incassa dai biglietti mi fa pensare che il contributo che il Comune pensa di dare per il prossimo anno potrebbe essere tranquillamente superato, triplicato, quadruplicato dall'incasso maggiore che potrebbe derivare da un controllo sistematico di chi sale sull'autobus. Noi sappiamo che tante volte questo è un sistema da parte della maggioranza anche per cercare di tenere buone certe fasce della popolazione non soltanto italiana — perché purtroppo c'è anche da dire che hanno capito, in certi casi, che il nostro è il paese di Bengodi in cui uno sale perché è tutto a disposizione, tutto gratuito — mentre invece bisognerebbe fare un controllo molto più preciso e puntuale.

Abbiamo chiesto in più occasioni l'installazione di tornelli, cosa che può essere fatta, perché è stato fatto in altre situazioni, noi chiediamo che questo venga preso seriamente in considerazione dall'Amministrazione comunale e da Conerobus.

Assessore, ho sentito che in Commissione l'ing. Perilli l'ha ripresa in un'occasione importante, cioè quando un consigliere aveva fatto un'osservazione e aveva detto "Per il passaggio dalle corse urbane alle extraurbane ci sarà un aggravio di costi" e lei rispose "Questo sì, ci sarà un aggravio di costi". L'ingegnere si è sentito in dovere di intervenire e di interromperla dicendo "Non è vero che c'è un aggravio di costi perché chi sale a Collemarino e viene in città paga il biglietto di corsa urbana anziché extraurbana". E' grave che l'assessore non lo sappia, perché l'assessore che segue queste cose dice il contrario, lei capisce in che mani siamo, con tutto il rispetto per tutto il resto, le competenze...

PRESIDENTE: Per cortesia, concluda consigliere.

DANIELE BERARDINELLI: Sì. Peraltro io devo anche presentare emendamenti, per cui se iniziamo a fare un discorso complessivo...

PRESIDENTE: Quello che fa lei è nel suo diritto, ci mancherebbe.

DANIELE BERARDINELLI: E' grave, molto grave, perché se l'assessore che ha seguito questo argomento, non sa neanche che da Collemarino al centro di Ancona si paga il biglietto urbano anziché extraurbano... (*Interruzione*). Mi dispiace che non sei tu assessore, però forse la consultazione che dicevo prima degli operatori del settore era importante, sia utenti che autisti, perché entrambi avrebbero risposto.

PRESIDENTE: Dovrebbe concludere, per cortesia.

DANIELE BERARDINELLI: Ho detto: posso fare un discorso completo perché ho l'illustrazione degli emendamenti?

PRESIDENTE: Non avevo capito, avevo capito che stava presentando gli emendamenti, forse ho capito male, mi scusi.

DANIELE BERARDINELLI: Mi dica lei, Presidente. Io posso fermarmi adesso...

PRESIDENTE: Le chiedo di spiegarmi di nuovo la richiesta di prima, che non ho capito.



DANIELE BERARDINELLI: Siccome ho presentato tre emendamenti, volevo sapere se poteva essere conteggiato...

PRESIDENTE: Adesso mi è chiaro. Alla luce di questo chiarimento d'accordo, perfetto.

DANIELE BERARDINELLI: Grazie.

Un'altra cosa. In tutta questa discussione — mi rivolgo all'assessore, al Sindaco e anche agli uffici — non ho mai sentito parlare del Verrocchio. Questo benedetto Verrocchio, con tutti i milioni di euro che ci è costato tra la costruzione e le cause, che fine farà? Perché un giorno leggiamo sui giornali che non ci sono le misure per far entrare gli autobus, un altro giorno leggiamo "No, non è vero, va benissimo, è tutto a norma". Però, per esempio, in questo piano mi sarebbe piaciuto vedere anche un riferimento come snodo principale per il passaggio dall'extraurbano all'urbano del Verrocchio. O "Abbiamo abbandonato l'idea, non c'è niente da fare, sarà riconvertito definitivamente, non ci sperate più", oppure dire "No, vorremmo per quello che è possibile, per certi autobus, non per quelli troppo grandi, troppo lunghi, utilizzare l'autostazione del Verrocchio come snodo e passaggio dall'extraurbano all'urbano". Su questo non ho sentito nessuna parola, nessun intervento.

Vado avanti facendo riferimento anche agli emendamenti presentati. Ho visto nell'illustrazione, che sono state considerate come linee portanti alcune linee che sono quelle storiche, però per esempio, con l'espansione che c'è stata negli ultimi anni della zona di Pietralacroce, credo che una linea, per esempio la 92, potrebbe essere considerata tra le linee portanti tout court, senza pensare ad altri smistamenti, a linee adduttrici ecc. Secondo me la 92 andrebbe considerata, per quel che riguarda Pietralacroce, assolutamente linea portante. Tra le altre anche la 24. La 24 è una linea fondamentale, con i quartieri nuovi, per la città di Ancona è fondamentale. Ho trovato in tante dichiarazioni attenzione verso quei quartieri che sono considerati strategici, anche documenti della maggioranza, ora ci ritroviamo invece — e qui c'è un altro emendamento — a sentir dire che la linea 24 verrà trasformata in una linea extraurbana, con tutti i problemi che ne derivano. Tra l'altro non si capisce neanche — è un'osservazione fatta dal sindacato — che tipo di linea, la R o la J, non si capisce. Comunque quello che per noi rimane fondamentale è che la 24 rimanga una linea urbana a tutti gli effetti e addirittura, per lo sviluppo che hanno avuto quei quartieri, dovrebbe essere una linea portante.

L'altro aspetto lo avevamo sollevato anche nei giorni scorsi con una mozione ad hoc che riguarda il trasporto degli studenti universitari. Io ho più volte segnalato che

questo settore particolare di utenza è un settore molto interessato all'utilizzo del mezzo pubblico nelle ore serali e notturne. Addirittura sono disposti a pagare dei tassisti abusivi e, dando un contributo economico a testa, salgono sulle macchine che li accompagnano in centro, li accompagnano nelle discoteche della zona. Sapendo che anche l'urbano è attento a questi aspetti, perché già contribuisce in maniera significativa all'abbattimento del costo degli abbonamenti degli autobus per gli studenti universitari, secondo me andrebbe fatto un discorso complessivo coinvolgendo l'università, prevedendo un abbonamento non solo fascia diurna ma anche fascia notturna, con un supplemento da parte dell'utente, un supplemento da parte dell'università. Inoltre coinvolgere gli utenti stessi, perché se sono disposti a pagare un tassista abusivo, forse sarebbero disposti a pagare un Pollicino che faccia il giro dei quartieri universitari, porti in centro e porti nelle zone dove c'è più attività ludica. Gli operatori commerciali: so che c'è una discoteca di Ancona che paga di tasca sua, finanzia di tasca sua un servizio navetta, per cui gli operatori commerciali non solo di questa discoteca che è un po' fuori, ai margini della città, ma anche degli operatori commerciali del centro potrebbero essere interessati a vedere un'utenza che non si vede nella nostra città, perché la nostra città ha una quantità di studenti universitari pazzesca, solo che siccome non è Urbino, dove 4.000 studenti hanno un effetto bomba, da noi 20.000 studenti scompaiono, non si vedono, rimangono chiusi dentro le case, mentre invece anche per i benefici che potrebbero ottenere gli operatori commerciali, gli operatori economici, i ristoranti, i bar del nostro centro, potrebbero essere interessati a dare un contributo. Perciò credo che facendo un ragionamento complessivo — concertazione su questo, non c'è dubbio, non si può fare a meno — si riuscirebbe a ottenere a prezzi per l'Amministrazione comunale probabilmente anche a costo zero, di dare un servizio a questa tipologia di cittadini anconetani ma anche non anconetani, italiani ma anche non italiani, perché abbiamo anche circa 1.800 studenti che vengono dal Progetto Erasmus, perciò vengono dall'Europa — e questi sicuramente non hanno il mezzo di trasporto — per cui si potrebbe dare una risposta a tutti questi utenti, cosa che fino adesso non è stata data, c'è solo un'indicazione di massima in un ordine del giorno che ho letto prima.

Concludo, poi se c'è qualche altra cosa sugli emendamenti presentati, reintervengo. Questa è un'Amministrazione che si è riempita tante volte la bocca con la parola "partecipazione", con la parola "condivisione". Io, su argomenti fondamentali, importantissimi come questo, non ho visto né partecipazione né condivisione. Capisco che non ci sono più le circoscrizioni che un tempo facevano forse da tramite tra il cittadino semplice e l'Amministrazione centrale ma dovremmo ripensare all'organizzazione del nostro territorio, dovremmo ripensare ad andare in giro per i nostri quartieri ad ascoltare le esigenze vere dei nostri cittadini, in questo caso degli

utenti del trasporto pubblico locale e dovrebbe esserci, in questo ma in tanti altri casi, un ascolto attivo da parte dell'Amministrazione comunale che non c'è stato. Ribadisco, e lo dico al Sindaco, lo dico all'assessore, non trovate più come scusa i 45 giorni che ha dato la Regione, che sono uno scandalo ma su cui non avete fatto una forte battaglia politica e una protesta ferma della città, non trovate come scusa i 45 giorni, perché da un mese dopo l'insediamento in Consiglio comunale già ci doveva essere questa fase di ascolto in tutta la città per una programmazione seria, ritagliata a misura per i vari quartieri della città, cosa che non è avvenuta. Grazie.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Tombolini.

**STEFANO TOMBOLINI:** Inizio questo intervento oggi perché poi magari non ho l'occasione di fare a tutti i colleghi, al Sindaco e alla città gli auguri di buon Natale, perché magari non ci vediamo, non ne abbiamo occasione. Magari il senso del Natale significhi anche una maggiore attenzione in chiave solidale ai problemi della città che sicuramente sono forti e tanti.

Detto questo vorrei passare alle osservazioni su questa delibera. Nella premessa è sottolineato come questo atto sia utile per l'avvio delle procedure in chiave provinciale di appalto del servizio di trasporto pubblico e ci viene chiesto una fotografia da fare, un progetto da fare in 45 giorni. Dico la sincera verità, condivido l'idea che forse questo progetto andava fatto con maggiore approfondimento, anche in un modo in cui fossero integrate le diverse esigenze di lettura della città. Il trasporto pubblico in chiave urbana è sicuramente l'elemento centrale per far crescere una città. Dentro al trasporto pubblico ci sono i link di collegamento, ci sono i motori per rendere la città sostenibile, anche le risposte per poterlo fare. Noi qui abbiamo assunto un procedimento diverso: tenuto presente il dato del finanziamento andiamo a decidere qual è la politica del trasporto pubblico. Non so se sia un approccio condivisibile, farei un approccio completamente diverso in seno a quelle che devono essere le linee guida per l'appalto, cioè l'appalto viene fatto definendo le esigenze di un territorio. Faccio un'esemplificazione che magari è più chiara: se ho 100 lire e voglio lavare i panni a casa, cosa mi viene detto? "Con la lavatrice in classe G non ci riesci più di due volte la settimana, comprati una classe A++ vedrai che risparmi soldi, guadagni in efficienza, riesci ad avere un servizio migliore". Secondo me l'idea su cui andava redatto questo piano era questa. Innanzitutto stiamo parlando di redigere un piano del trasporto locale e non l'abbiamo chiesto all'assessore Simonella né l'abbiamo chiesto al Sindaco, che tra parentesi ha rivestito un ruolo importante in seno alla nostra azienda di trasporto pubblico, noi l'abbiamo chiesto alla Giunta e a tutto il servizio tecnico. Dire allora che 45 giorni siano pochi o tanti per

riassumere attorno a un progetto di trasporto pubblico locale un'idea di sviluppo che contenga anche delle risposte in chiave di sostenibilità, in chiave di collegamento, in chiave economica, sicuramente mi sarei aspettato qualche cosa di diverso che non arrivare a dire "Dobbiamo ridurre il numero di chilometri perché i soldi sono pochi". Forse l'approccio doveva essere quello di dire "Aumentiamo il famoso fattore di carico: come facciamo a far viaggiare più persone dentro gli autobus?". Questa è una risposta a cui io, nel mio piccolo, forse potrei anche dare degli input, ma credo che un'amministrazione lo potrebbe fare con semplicità, integrando l'idea di park pricing, di corsie preferenziali, rendendo la risposta del trasporto in chiave urbana come la risposta fondamentale che vogliamo dare ai cittadini che devono muoversi in città. Noi non possiamo invece dare un segnale che va in direzione completamente opposta, cioè dire "Da domani dovrete usare di più la macchina perché taglieremo i chilometri". Questo, secondo me, è un approccio non concepibile. L'Amministrazione comunale lo lancia come niente fosse ma secondo me assume una gravità fondamentale. Noi invece dovremmo dire ai cittadini "Caro cittadino, nel mio progetto di trasporto pubblico locale ho previsto una riduzione tariffaria: vai più in autobus e vedrai che riusciremo a raggiungere degli obiettivi". "Ho previsto la realizzazione di parcheggi scambiatori". Oggi sono passato per il parcheggio di Tavernelle, quello frontistante al cimitero: ha qualche migliaia di auto di capienza e oggi era bellissimo perché era ghiacciato ma c'erano sei macchine in tutto. Questo dà l'idea di come i cittadini interpretano il raggiungimento della città: arriviamo con la macchina fino in centro. Il trasporto pubblico locale sta diventando la modalità con cui si muovono le fasce più deboli del nostro territorio, quelle a cui non sappiamo nemmeno chiedere di pagare il biglietto e non li sappiamo nemmeno controllare.

La richiesta di migliore efficienza. Il Sindaco ha detto "Affronteremo il problema del trasporto pubblico locale e di Conerobus in un'altra sede". Ma l'efficienza del soggetto che ci fornisce il servizio deve essere condivisa all'interno del progetto. Se guardate i punti ispiratori che ci sono all'art. 2 della legge regionale sul programma di trasporto, dà dei punti che sono la mobilità, la sostenibilità, l'efficienza e indica anche il reperimento delle risorse. Prima c'erano le associazioni sindacali. Mi domando: togliere 150.000 chilometri di trasporto significa migliorare l'efficienza di un'azienda o andare a incidere, se sarà quella l'azienda che ci fornirà il servizio, sulla capacità del personale? O forse avremmo dovuto dire: faremo un programma di rinnovamento costante, di investimento su quell'azienda per avere un controllo di quelle che sono le percorrenze chilometriche, di quelli che sono i fattori di carico sulle diverse tratte, far sì che quelle che diciamo sono tratte sostenibili... Mi viene da ridere dire che la tratta che va dal centro all'ospedale regionale è una tratta sensibile e non è invece una portante. La





politica della città e del territorio dovrebbe dire: tutti i cittadini che vanno all'ospedale ci vanno con il trasporto pubblico e non a pagamento, intasando le aree circostanti l'ospedale, creando problemi di mobilità, andando a rendere difficilmente vivibile un'area che ha delle grandi criticità. Noi invece diciamo "Quella è una linea sostenibile". Qui c'è il direttore di Conerobus. Mi viene da sorridere pensare che un'azienda che gestisce il trasporto pubblico urbano da tantissimi anni non mi sappia dire quali sono i fattori di carico su ciascuna tratta. Perché questi sono degli elementi fondamentali. Se guardate lo sviluppo dei chilometri-vettura su quel piano che ci hanno dato, vedrete quanti chilometri-vettura pesa poter collegare il territorio frazionale. Ma quel chilometraggio andrebbe pesato ancora di più con i fattori di carico, perché se noi facciamo delle percorrenze lunghe con pochissima gente dentro, non ci costa al pari di un'altra linea portante ma ci costa mille volte di più. In altre zone si fanno delle riflessioni circa l'opportunità di dare dei servizi diversi per quelle che sono le risposte per i servizi per le aree contermini al tessuto edificato. Ecco, qui c'è tutto un ragionamento che secondo me doveva condire e doveva sostanziare, sia come analisi, sia come risultato, sia come proposta che andiamo a fare al cittadino, perché io mi vergogno di essere un consigliere comunale che approva un piano per il trasporto pubblico locale in cui viene scritto "Ridurremo i servizi al cittadino". Direi: aumentiamo i servizi al cittadino, diminuiamo i costi, facciamo una politica della mobilità, facciamo uno sviluppo della mobilità sostenibile per ottenere un risultato che sia miglior servizio nel trasporto pubblico locale. Questo atto lo nega per l'impostazione che è stata data: abbiamo sette milioni di finanziamenti, sette milioni dobbiamo spendere. Li dobbiamo spendere in funzione ad un dato storico che è quello di chi esercisce oggi il trasporto pubblico locale. Ma chi lo esercisce, lo esercisce con efficienza, con la migliore efficienza? Perché cambiando la lavatrice potremmo ottenere un miglior servizio? Oppure lavoriamo per rendere quel soggetto più competitivo, più capace? Oltre l'analisi numerica, abbastanza superficiale che ci viene rappresentata, io in questo atto non leggo nient'altro. Mi piaceva l'ipotesi di poterci ripensare su per condirlo e per dividerlo. I 45 giorni per il singolo consigliere forse potrebbero essere un ostacolo, ma una città che partecipa l'azienda che fa mobilità, che ha deleghe assessorili, che può chiedere informazione e che, di più, deve avere un progetto fondamentale di idea di città e di sviluppo sostenibile per il domani in chiave di miglioramento del trasporto pubblico locale, questo per me è inammissibile, per cui qualsiasi sia l'emendamento, qualsiasi sia la proposizione, gli ordini del giorno, questo è un atto impresentabile alla città. Grazie.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Fazzini.

MASSIMO FAZZINI: Vorrei fare una considerazione riguardo anche all'aspetto orologico, morfologico della città di Ancona, che non è una città compatta, quindi è distribuita con delle periferie anche lontane, quindi con problemi di percorrenza, di chilometraggio che purtroppo penalizza le periferie. Nello stesso tempo volevo fare un'altra considerazione semplice sul discorso di una emorragia in atto dal punto di vista di flussi, di chilometraggi. Per deformazione personale mi viene da fare un parallelismo con quello che è il corpo umano: quando c'è un'emorragia, quando c'è una condizione di sofferenza il corpo umano reagisce centralizzando il circolo, quindi cercando di supportare le funzioni vitali più nobili, a discapito proprio della periferia. Purtroppo siamo di fronte in questo caso a una situazione di sofferenza, dove viene minacciato un ulteriore decurtamento di flussi di chilometraggio, in una città che non ha delle vie di collegamento semplici, in cui la rete stradale stessa è in sofferenza. Quindi diciamo che ci sono delle condizioni in cui si cerca di ottimizzare e razionalizzare il tutto con le risorse esistenti. Devo invece considerare che ci sono in questa necessità di ottimizzare le risorse, delle linee di forza, delle situazioni importanti che vedono anche la possibilità di implementare e coinvolgere i cittadini verso un sistema educativo, collaborativo e informativo. C'è la necessità di coinvolgere senz'altro la cittadinanza verso una possibilità di valutare le modalità delle scelte operate nel recupero dei 156.271 chilometri persi, valutando e verificando con l'utenza qual è la soluzione migliore. Questo è previsto proprio nel programma, quindi dobbiamo tutti considerare che è una possibilità. In questa situazione è anche considerato un concetto che secondo me è molto importante, quello di residenza, che vede proprio nel discorso delle trasformazioni economico-sociali molto accelerate che stiamo vivendo, la possibilità, in chiave prospettica, di ottimizzare il chilometraggio e i percorsi in quelle che sono le zone a maggior domanda, quelle che sono le zone dove c'è maggior richiesta di percorso con il load factor, con la verifica dell'occupanza. Questa è senz'altro un criterio di soluzione oggettiva che può far sì che in chiave prospettica venga migliorata la situazione ed è sicuramente un criterio importante.

Vorrei anche sottolineare la previsione di corse serali nella fascia 21-24 nelle linee portanti, come un ulteriore elemento positivo che va nella direzione della redistribuzione, quindi non nel taglio integrale puro ma in una redistribuzione che va verso le esigenze della popolazione.

Per quanto concerne alcune raccomandazioni, mi sento in dovere di considerare che lo standard minimo di qualità venga garantito ed implementato nel più possibile delle condizioni. Faccio riferimento alla tutela della sicurezza del viaggio, soprattutto nei trasporti speciali che sono riservati agli studenti, nel trasporto scolastico; faccio

riferimento, ancora, all'utenza diversamente abile e alle persone anziane che sono quelle più soggette ad incidenti, a cadute e sono a rischio di situazioni di brusche accelerazioni e decelerazioni che avvengono in un percorso fatto di saliscendi come quello della città di Ancona con il rischio di incorrere in incidenti anche importanti. Quindi tutelare e monitorizzare sia l'occupanza ma monitorizzare anche le situazioni di confort e di agevolezza e standard di qualità. Questo è quello che credo sia importante.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Quattrini.

**ANDREA QUATTRINI:** La nostra collega Cristina ha fatto un ottimo intervento tecnico sull'argomento. Io mi limiterò a farlo politico. Ricordo che successivamente al termine delle elezioni a Sindaco ci fu un'intervista dell'attuale Sindaco che si paragonava a Stamira. Io feci un comunicato stampa per dire "Attenzione perché Barbarossa sta in via Tiziano". Barbarossa è la Regione. Quindi, visto anche i risultati elettorali, dove un anconetano su due è rimasto a casa, dimostrando quindi un certo disamore verso la politica, come per dire "Cosa vado a votare a fare, tanto le buche rimangono, gli autobus continueranno ad andare così, i rifiuti continueranno ad andare allo stesso modo, non voto per niente", il 60% circa ha votato per l'opposizione, ovviamente frammentata e che quindi non è riuscita a vincere e il 40% circa per la coalizione vincente.

Di fronte a questa situazione si cercava di dire "Facciamo un fronte compatto a livello comunale, maggioranza, che poi avrà sempre l'ultima parola, perché dal momento che ha i numeri vince sempre, e opposizione troviamo delle proposte concrete da portare avanti nell'interesse della città e a quel punto anche il Sindaco nei confronti della Regione, a fronte anche di atti votati all'unanimità dal Consiglio regionale, ha più forza per poter portare avanti le nostre istanze". Invece ci ritroviamo che l'opposizione è sempre scavalcata, informata all'ultimo secondo, c'è proprio una tecnica di mandare a pioggia tutte le delibere corpose nell'arco di pochi minuti, l'ultimo giorno disponibile e al tempo stesso si viene in Consiglio dicendo "Sì, te l'ho mandata all'ultimo momento ma perché non potevo fare altrimenti perché la Regione...". Ho sentito prima l'intervento dell'assessore Simonella che ha detto, se non erro, che le risorse per abitante per il trasporto pubblico per le Marche sono le più basse in Italia. Quindi anche Ancona ne risente, a maggior ragione.

Ci troviamo quindi a votare un atto altrimenti la Regione ci commissaria. L'assessore Simonella ha detto "Noi abbiamo cercato di ottenere il massimo possibile, ci siamo impegnati". Come ha detto prima il collega Crispiani, probabilmente con una forza maggiore dietro di tutta la città si sarebbe potuto ottenere di più. Quindi

rimaniamo sempre dell'avviso che non siamo stati coinvolti sufficientemente, ma così come noi anche le parti sociali, anche i comitati, perché quando ho visto la convocazione delle Commissioni sul Tpl, martedì e giovedì, la prima cosa che ho pensato è stata: perché non sono convocate le parti sociali, non sono convocati i comitati? C'è un comitato utenti Tpl di Ancona. Poi mi sono ricordato di quello che è successo per l'uscita a ovest: il presidente ha preferito non convocare le parti sociali, i comitati e quant'altro, poi ha ricevuto il no anche da parte delle istituzioni, ma questo è un altro discorso, però mi rafforza in quello che dicevo prima: che il Comune di Ancona gestito in questo modo, evitando di coinvolgere l'opposizione, cercando di non farla preparare adeguatamente, alla fine la forza è minore quando si va a interagire con altri enti locali, magari anche di livello superiore.

Voglio citare anche l'ing. Perilli, non tanto per la presentazione tecnica — già ho sentito vari interventi — ma proprio perché quando era ancora segretario cittadino, in un'intervista disse al proprio Sindaco: "Sì, ma facci almeno un po' sognare". Quello che manca totalmente in questa Amministrazione su questo argomento, "trasporto pubblico locale" è la progettualità, cioè è un correre dietro a qualcuno che dice "Entro 45 giorni fai questo", e tutti a correre dietro, a tagliare, tagliare, tagliare. Non c'è una progettualità, non ci sono scelte politiche di un certo profilo, perché se andate a leggere l'intervista fatta quando è stato buttato giù il "palazzaccio" di Posatora, il Sindaco cos'ha detto? "Abbiamo usato il verbo *fatto* per la galleria — che era un intervento di manutenzione — oggi lo usiamo qui". Poi ha detto "Fatto 3" ed è stato il requiem per il Pergolesi, "Fatto 4", "Fatto 5". Se fare vuol dire tagliare un nastro per una manutenzione o per buttare giù un palazzo, penso che la progettualità ce la possiamo sognare. Cosa intendo per progettualità? Intendo, per esempio fare una gestione congiunta trasporto pubblico locale e parcheggi. Perché no? Una volta in Commissione nella passata consiliatura parlammo anche dell'opportunità di valutare una fusione tra Mobilità & Parcheggi e Conerobus. Valutare, ovviamente. Esiste in altre realtà. Perché poi aumentando il costo del parcheggio, con i soldi ci si può anche finanziare il trasporto pubblico locale, invece qui, come diceva prima anche Cristina, si avvantaggia chi usa l'auto personale che ovviamente poi dirà "Ma perché devo prendere l'autobus?", quindi indirettamente si disincentiva. Un'altra scelta politica? Il sindaco Marino a Roma cos'ha fatto? Ha chiuso il traffico alla strada dei Fori Imperiali, una scelta forte, da centro-sinistra. Qui non c'è nessuna scelta, nessuno ha mai parlato di fare una zona a traffico limitato, dove o sei residente oppure ci entri con il mezzo pubblico. Alla fine uno dice "Per arrivare lì userò il mezzo pubblico", che ovviamente deve essere efficiente. La politica del taglio produce sempre meno utenti, sempre più tagli, sempre meno utenti, sempre più tagli, tra un po' ci ritroveremo a zero con il trasporto pubblico. Invece una



soluzione intelligente per incrementare l'appetibilità del trasporto pubblico, anche proibire, in certi casi, l'uso del mezzo privato, porta a utilizzare maggiormente il mezzo pubblico, con i dovuti controlli. Come diceva il collega Berardinelli, gli incassi ci sono, ci sono anche dei sistemi, basta andare in Europa e si vede che magari si entra solo da un lato, oppure c'è un sistema elettronico che ti legge il biglietto o il tesserino e fa un rumore che si sente, per cui si capisce se qualcuno entra e non ha il biglietto, ci sono i controlli, perché anche investire in persone che controllano, se poi il risultato è che ci sono più incassi rispetto allo stipendio che prende quello che controlla, ecco che non si è tagliato, si è fatto un buon lavoro, si è assunta una persona ma si sono aumentati i ricavi. Quindi questa cosa di tagliare non me la bevo.

Altra cosa, corsie preferenziali per far aumentare la velocità del trasporto pubblico, in modo che uno dice "Se ci metto mezz'ora con la macchina e dieci minuti con l'autobus, fammi prendere l'autobus". Anche soluzioni sul carburante. Il problema di Conerobus, negli anni passati, forse anche quest'anno sarà l'aumento del carburante. Ci sono paesi in Europa dove si utilizza il rifiuto umido per fare metano per gli autobus. Mi risulta anche in Italia in qualche caso. Lo chiesi al direttore di Conerobus in una Commissione: noi portiamo il rifiuto umido fuori regione pagando 120 euro a tonnellata, invece potrebbe essere riutilizzato per fare metano per un certo tipo di autobus. Ovviamente dovremmo implementare una flotta, magari di minibus. Manca una qualsiasi idea di un qualsiasi progetto, si va soltanto dietro quelli che sono i tagli, si impedisce alle opposizioni di fare queste proposte che sto dicendo. Le potrei fare nell'arco di una serie di Commissioni. Questa settimana sono capitate due Commissioni convocate dall'oggi al domani in cui ero impegnato, ci è andata Cristina rappresentandoci degnamente, però non c'è questa maturazione di idee che ad esempio c'era con l'Amministrazione Gramillano, con altri interpreti del Pd, con Benadduci, con Mengani. Ricordo le Commissioni appassionate in cui magari potevamo non essere d'accordo ma c'era il dibattito costruttivo, poi qualche idea veniva anche presa e andava a migliorare l'atto. Qui no, qui l'importante è fare subito, evitare che l'opposizione possa portare qualche idea che magari, se buona, ci si può anche fare belli, fare interventi tipo campagna elettorale come fa sempre il Sindaco che continua a dire che noi solleviamo cavilli su leggi e regolamenti, quando invece li sollevano loro. Per dire a D'Angelo "Puoi parlare per due minuti, però stiamo facendo uno strappo alla regola che prevede questo, questo, questo...". Si è fatto un intervento sui cavilli per impedire di intervenire a un consigliere che riteneva di poter intervenire in base al regolamento. Quindi questa è un'Amministrazione asfittica, che non si vuole avvalere dell'opposizione ma in questo modo impedisce anche che i cittadini che hanno votato questa opposizione, che sono numericamente superiori a quelli che hanno votato la



maggioranza, possano far sentire la loro voce tramite i propri rappresentanti, che siamo noi.

Quindi, come ho detto all'inizio, quando è stata proposta la sospensione da parte della collega Lazzeri, dico che si poteva rimandare tranquillamente la discussione e farla in un unico ambito più completo, più ragionato, più partecipato con i cittadini. Questa fretta per dire che c'è la crisi, ci sono i tagli, bisogna fare subito, per me è un atto di debolezza da parte del Comune, è un accettare che i tempi di questa Amministrazione vengano dettati da altre situazioni con le quali poi si giustifica di non potersi prendere delle responsabilità ma in realtà le responsabilità le ha, sono gravi e i cittadini lo sanno, lo sapranno e li informeremo continuamente di quello che sta succedendo.

**PRESIDENTE:** Chiedo una pausa tecnica per approfondire gli emendamenti presentati, collegati all'argomento, unitamente alla mozione, all'ordine del giorno e a un altro emendamento. Sono le 13,35, alle 14,05 riprenderemo i lavori.

*Alle ore 13,35 la seduta è sospesa*

*Alle ore 14,45 la seduta riprende*

*(Si procede all'appello nominale)*

*(Sono presenti il Sindaco e n. 23 consiglieri, Berardinelli, Dini, Diomedì, Fagioli, Fanesi, Fazzini, Finocchi, Fiordelmondo, Freddara, Gastaldi, Grelloni, Lazzeri, Mandarano, Mazzeo, Milani, Morbidoni, Pistelli, Polenta, Quattrini, Tombolini, Tripoli, Urbisaglia e Vichi)*

*(Sono presenti gli assessori Fiorillo, Guidotti, Sediari, Simonella)*

*(Presiede il Presidente Marcello Milani)*

*(Partecipa il Segretario generale Avv. Giuseppina Cruso)*

*(Alle ore 14,47 entrano i consiglieri Gnocchini e Gramazio:  
presenti n. 26)*

**PRESIDENTE:** Riprendiamo la seduta. Ha la parola il consigliere Pistelli.

**LOREDANA PISTELLI:** Intanto vorrei ringraziare l'assessore e l'ing. Perilli per il

quadro che ci hanno presentato questa mattina sul trasporto urbano, in quanto penso che sia una delle poche volte che l'Amministrazione comunale presenta un quadro così completo e articolato rispetto al trasporto urbano e anche perché un quadro così specifico ci fa individuare bene quali sono le problematiche ancora aperte da affrontare e da risolvere, avendo quindi una visione d'insieme rispetto al trasporto, per quanto riguarda la situazione della città di Ancona. Lo dico anche per lo sviluppo della nostra città e quindi per tenere presente tutte le richieste, le esigenze, anche nuove che possono intervenire, che sono intervenute rispetto anche al collegamento relativo ai nuovi quartieri, quindi alle aree più periferiche della città ma anche rispetto alle frazioni. Questo comporta l'esigenza di un potenziamento del servizio. A fronte di questo potenziamento del servizio, stando all'interno di una situazione stante, che è quella delle risorse date, che nell'arco di questi anni sono continuamente diminuite, sia da parte della Regione che da parte del Ministero e a fronte di alcuni servizi richiesti ha fatto fronte l'Amministrazione comunale con mezzi propri, noi dobbiamo anche fare i conti con una capacità, una potenzialità in modo che l'attuale società che gestisce il servizio possa rispondere in maniera organizzativa tale da poter rispondere a queste esigenze.

Abbiamo anche un altro dato che va attentamente valutato e portato all'attenzione di tutti, anche di questo Consiglio comunale. Probabilmente le scelte che verranno fatte da adesso in avanti sull'organizzazione del servizio, tiene conto anche del fatto che queste scelte, questo potenziamento, questa riorganizzazione non possono e non devono essere fatti a scapito dall'occupazione. Noi siamo in un momento tra l'altro abbastanza delicato, in cui gli operatori del servizio stanno facendo le loro battaglie per quanto riguarda il rinnovo del contratto nazionale, che sono diversi anni che non è stato rinnovato. In alcune realtà le risorse sono state anticipate ai dipendenti e non è il caso di Ancona per la situazione di difficoltà in cui si trova l'azienda. Come pure l'altra battaglia, che deve essere anche la nostra battaglia, in una discussione con la Regione, è quella che nella predisposizione del bando di gara venga inserita la clausola sociale, perché questo significa garantire l'occupazione comunque vada la gara. Questo è un dato rilevante e molto importante rispetto a una nostra capacità di ragionare, di avere quindi una visione a tutto campo rispetto alle esigenze e ai problemi che abbiamo davanti.

Come dicevo prima, per la prima volta ci è stato presentato un quadro abbastanza ampio e articolato rispetto alle linee. E' stata fatta, anche qui per la prima volta, una gerarchizzazione delle linee stesse, tra linee portanti, sensibili e adduttrici. Questo si regge anche per il fatto che in alcuni punti importanti della città ci sono i parcheggi scambiatori e dove viene individuata, anche qui, la possibilità di rottura di carico per quanto riguarda le linee portanti e le linee adduttrici. Credo che anche su questo, proprio

per avere una visione abbastanza completa e per capire realmente quali sono le potenzialità vere di ogni linea, di ogni servizio che viene dato, abbiamo bisogno, come veniva ricordato nello stesso piano presentato, anche della definizione di indicatori obiettivi per quanto riguarda il traffico, per quanto riguarda i passeggeri e introdurre anche qui, come è stato già detto, una flessibilità all'interno di questo piano, che in base agli indicatori possa modificare e migliorare anche il servizio.

Questo ci porta ad avere una valutazione, un esame costante e permanente per quanto riguarda l'evoluzione del trasporto pubblico. Ritengo che questo sia altrettanto importante, anche perché in un ragionamento complessivo nel momento in cui verrà predisposta la proposta definitiva del bando di gara, che come veniva ricordato, è un bando unico tra urbano ed extraurbano, si dovrà tenere conto di alcune indicazioni che gli enti locali danno rispetto al servizio e gli enti locali devono avere anche la capacità di poter controllare se quel servizio individuato, indicato, venga realizzato nel modo come è stato indicato.

Questo ci fa dire che c'è anche la necessità di poter realizzare — perché vediamo che funzionano bene i parcheggi scambiatori — un potenziamento dei parcheggi scambiatori. Ci fa anche dire, sostanzialmente, che individuando l'affluenza dei percorsi possiamo anche individuare — io questo lo vedo, a differenza di altri, come un fatto positivo — altre rotture di carico che non vanno ad influenzare e ad intasare il traffico nei momenti di punto, da realizzare in periodi di morbida durante il giorno quando l'affluenza è meno alta.

Credo che una città capoluogo come Ancona debba avere e dare comunque alcune priorità. Lo diceva l'assessore nel suo intervento: quella del collegamento con gli ospedali, con l'università, con il porto.

Credo che questi sono i punti fondamentali, che determinano anche la scelta di qualità di un servizio. Bisogna essere capaci anche di captare e recepire tutte le nuove esigenze che vengono avanti, cercando di far sì che queste nuove esigenze trovino spazio all'interno di una riorganizzazione del servizio, come dicevo prima. Tra l'altro, quando ci sono cambiamenti, anche se minimi, spesso vengono visti con sospetto, quindi tutti i cambiamenti che vengono fatti e possono essere realizzati, devono essere cambiamenti utili e percepibili, in modo che possano determinare quell'equilibrio positivo tra i diversi soggetti che sono protagonisti rispetto al trasporto pubblico.

Credo anche che rispetto alla possibilità della proposta di piano presentata, la riorganizzazione, i servizi, i chilometri aggiuntivi che il Comune aveva utilizzato nel passato possano essere riconfermati per garantire al meglio il servizio e che, soprattutto per quanto riguarda anche la possibilità di giostrare meglio rispetto all'aggiustamento del servizio stesso, questo sia dovuto anche al dato di recepimento delle proposte che



vengono avanti da una concertazione che deve essere avviata subito all'inizio del prossimo anno in modo che al momento della presentazione del bando di gara le proposte possano essere recepite e possano essere condivise da parte di tutti, quindi avere una proposta più ampia possibile ma che abbia coinvolto più persone nella sua definizione e determinazione.

Credo che questo sia uno dei dati importanti, perché il trasporto urbano è per la città uno dei fattori centrali del confronto, della programmazione, dove noi possiamo anche sperimentare percorsi nuovi di partecipazione rispetto al coinvolgimento dei cittadini, delle organizzazioni sindacali, delle organizzazioni dell'utenza, in modo da confrontare anche i vari dati che ci sono e che vengono messi a disposizione: da una parte i dati messi a disposizione dall'azienda, dall'altra parte i dati che vengono messi a disposizione dai cittadini e dalle organizzazioni.

Penso che i miei colleghi interverranno su questioni più specifiche e penso che sulla base di questo noi oggi stiamo predisponendo una cosa molto importante per la nostra città e mi auguro che su questo primo avvio ci possa essere il più largo consenso possibile.

*(Alle ore 14,54 entrano i consiglieri Pizzi e D'Angelo:  
presenti n. 28)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Freddara.

**CLAUDIO FREDDARA:** Molte cose sono state già dette, quindi cercherò di evitare di ripeterle. Il mio intervento va più che altro a fare delle precisazioni su quelle che potevano essere le conseguenze di una ulteriormente ritardata adozione di questo piano. Il fatto che la Regione si potesse sostituire a noi avrebbe determinato, come conseguenza diretta, il fatto che non si sarebbe potuto programmare alcun servizio aggiuntivo, per esempio. Quindi il problema che i nostri concittadini avrebbero avuto sarebbe stato assolutamente rilevante. Detto questo mi preme far presente come questo piano sia intervenuto a porre un punto su una distinzione importante, di mentalità nell'approccio del servizio di trasporto: stiamo passando da un Comune che si preoccupava principalmente di eseguire il servizio ad un Comune che dovrà controllare che il servizio venga fatto correttamente. Sostanzialmente il piano che ci è stato presentato sta andando in questo verso, sta fissando un criterio di valutazione delle corse, la gerarchizzazione, ha detto bene la collega Pistelli, è un passo assolutamente importante, con dei temi per il futuro: il punto di carico, per esempio, è un elemento fortissimo e condizionante lo sviluppo del progetto sul piano dei trasporti. Lo stesso



piano riconosce la necessità di confrontarsi con la città, con le categorie che si occupano dello svolgimento del servizio, con gli stessi dipendenti della Conerobus che attualmente lo svolgono, pertanto va compreso lo spirito del piano, ancor più di quello che è il piano stesso.

La considerazione personale è che l'applicazione del piano sin da gennaio determinerà anche la possibilità di rilevare dei dati che sono necessari, per eventualmente correggerlo, quindi solamente con applicazione pratica e con un monitoraggio del servizio riusciremo a migliorarlo, laddove questo fosse necessario. Quindi, a mio modestissimo avviso è assolutamente importante accelerare quanto più possibile l'applicazione pratica di questo progetto.

Alcune precisazioni sugli interventi che mi hanno preceduto. Il consigliere Lazzeri affermava che le linee portanti sono troppo poche e andrebbero rivalutate. Ritengo che le linee portanti siano quelle rilevate, cioè non ci sia la possibilità di intervenire soggettivamente sulla qualificazione di una linea, che è determinata semplicemente dall'utilizzo che ne fa il cittadino, cioè un'autostrada è un'autostrada, non possiamo far diventare autostrada una statale. Per quanto riguarda invece il problema dei cosiddetti "portoghesi" cui il collega Berardinelli ha accennato, ritengo che sia una di quelle situazioni che vanno valutate da chi sarà poi il concessionario del servizio, per cercare di abbattere i costi dell'azienda, consentendo nel tempo un risparmio anche al Comune che sarà quello che andrà ad usufruire del servizio.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Fanesi.

**MICHELE FANESI:** Farò un intervento un po' più specifico. Credo sia ormai diffusa in città la richiesta da parte di associazioni giovanili, associazioni studentesche e di altri cittadini anconetani di avere corse serali e notturne per poter raggiungere il centro e, terminata la loro attività, poter tornare nelle zone residenziali. Questo è venuto fuori da più parti, attraverso i giornali, attraverso iniziative pubbliche a cui l'Amministrazione, l'assessore e alcuni consiglieri hanno partecipato. E' un'esigenza quindi reale. Trovo pertanto discutibili le dichiarazioni del dirigente di Conerobus di qualche giorno fa uscite sui giornali. Le scuse di possibili aggressioni notturne non mi convincono, perché ci sono state aggressioni anche durante il giorno ma non per questo dovremmo chiudere tutte le linee che passano durante il giorno. Il ricatto di tagliare le linee di collegamento con le scuole non è accettabile, non si può fare questo tipo di ricatti. Trovo anche banale la negazione di queste corse per il motivo che gli autobus sarebbero vuoti. Se fossero vuoti non ci sarebbe stata questa richiesta da parte dei



cittadini; se la richiesta invece è così forte, probabilmente i cittadini riempiranno questi autobus. La richiesta di questo servizio in città c'è ed è forte.

Per quanto riguarda invece più specificatamente il piano, trovo giusta la necessità di inserire nel programma triennale dei servizi il monitoraggio della domanda-offerta nelle varie linee, alle diverse ore del giorno. Finalmente saremo in grado di avere un database aggiornato con il numero dei passeggeri e su questo potremo basarci quando, in futuro, torneremo a parlare del Tpl.

Bene anche la possibilità di incidere con un percorso partecipativo nella decisione di come allocare i restanti 77.000 chilometri aggiuntivi.

Vista anche la grande richiesta di corse serali, è stata giustamente inserita la possibilità di ripristinare il servizio nella fascia oraria 21-24 e proprio su questo punto ho depositato un emendamento che magari illustrerò quando verrà consegnato ai colleghi. E' un buon punto di partenza ma chiedo alla Giunta di poter avviare un confronto fra Amministrazione, università e studenti e, se necessario, privati, per poter trovare una soluzione ad un problema così diffuso. C'è chi si fa bello a parlare di trasporto pubblico locale e poi, a 20 chilometri da qui, è il primo che tenta di cedere le proprie quote.

Concludo dicendo che trovo abbastanza ridicolo chi, su Facebook minaccia di rendere pubblici i nomi di chi voterà a favore di questo piano triennale attraverso foto da far girare nei social. Le sedute sono pubbliche e tutti i cittadini hanno la possibilità di risalire ai favorevoli, ai contrari, agli astenuti. Se dovesse servire però, dichiaro fin da subito all'autoproclamatosi "paladino dei diritti degli utenti del Tpl" il voto favorevole del consigliere Fanesi.

*(Alle ore 15,03 entra l'assessore Foresi)*

**PRESIDENTE:** Non vi sono altri interventi, quindi dichiaro chiusa la discussione. Apro la discussione degli emendamenti pervenuti, nn. 1, 2 e 3. A seguire della mozione prot. 119828, dell'ordine del giorno prot. 119841 e dell'emendamento, quest'ultimo ordine del giorno, prot. 120019. Dopodiché andremo alle votazioni.

Ha la parola il proponente l'emendamento n. 1 consigliere Lazzeri.

**CRISTINA LAZZERI:** Li devo illustrare tutti insieme? Uno alla volta, okay.

Vorrei intanto fare una precisazione. In Commissione ci è stato chiesto dall'arch. Circelli se potevamo presentare gli emendamenti un giorno prima, perché c'era bisogno del parere tecnico ecc. Io sono stata diligente, li ho presentati ieri mattina, ci ho lavorato di notte, invece vedo che molti colleghi li hanno presentati oggi contestualmente, quindi chiedo, magari, che per le prossime volte — non so chi deve far osservare questa regola,

se il Presidente del Consiglio — quando viene chiesta una cosa in Commissione sia fatta rispettare per tutti.

Tutti questi emendamenti sono relativi al piano. Con l'emendamento n. 1, a pag. 17 chiediamo di correggere l'ultimo punto del paragrafo "Obiettivo 3 prestazionale", aggiungendo le cose che ho segnalato in grassetto. Vi leggo tutta la frase: "La sperimentazione, poi la messa a regime dei processi partecipati permanenti da tenersi con cadenza almeno semestrale con i portatori di interessi (utenza organizzata, OO.SS., utenti e potenziali utenti) finalizzati all'analisi della domanda potenziale e inespressa..." ecc. A parte il fatto che a questi processi partecipati permanenti si decidesse di dare una scadenza temporale, ho proposto che si tengano con scadenza semestrale, perché si è parlato di avviare dei processi partecipativi ma in forma un po' generica, quindi chiedo che questi processi avvengano con cadenza almeno semestrale. Chiedo che tra questi portatori di interessi siano inclusi anche i potenziali utenti, perché tengo a sottolineare che noi dobbiamo andare a incidere, a investire proprio sull'utenza che non usa l'autobus. L'Amministrazione dovrebbe cercare di avere più utenti se vuole stimolare un concetto di mobilità sostenibile. Quindi anche i cittadini potenziali clienti dobbiamo coinvolgerli in questo processo partecipato, per capire perché non usano l'autobus. Dopo ho aggiunto "finalizzati all'analisi della domanda potenziale e inespressa". Anche perché — queste sono banali regole di marketing — se il numero di utenti aumenta, aumentano gli introiti, quindi aumentano gli investimenti che si possono fare in futuro e si innesca un ciclo virtuoso.

Prima si parlava di load factor, coefficiente di affollamento e si rimarcava il fatto che alcune linee sono vuote o poco utilizzate: ma andiamo a capire perché sono poco utilizzate, magari sono poco utilizzate perché manca il collegamento con il pezzo dopo, perché i cittadini magari hanno bisogno di fare un certo tragitto e se sanno che poi il loro percorso non è coperto dalle linee, non usano neanche la linea collegata. Quindi è fondamentale capire questo, altrimenti qualsiasi dato sarà fuorviante, non ci si può basare sul fatto che l'autobus è poco utilizzato, per tagliarlo ulteriormente. Faccio un piccolo esempio: c'è la linea 30 che parte dal piano per l'ospedale di Torrette e la prima corsa è alle 5,40. Chi dal centro vuole andare a prendere questa prima linea della mattina non ha collegamento, perché dal centro gli autobus partono alle 6. Se poi quella linea 30 lì è vuota, forse è perché chi dal centro vorrebbe prendere quella linea, non ha modo di arrivarci. Piccolo banale esempio per spiegare il concetto.

**PRESIDENTE:** Non ci sono richieste di intervento, quindi può illustrare anche il secondo emendamento.

**CRISTINA LAZZERI:** Chiedevo, come avevo accennato prima, di spostare le linee 6, 91, 22 e 24 dal quadro delle linee adduttrici al quadro delle linee portanti, senza modifica dei dati. Praticamente quello che chiedo è di considerare queste linee, una per ogni quartiere, come linee portanti, perché io continuo a ribadire che secondo me ogni quartiere dovrebbe avere almeno una linea che sia considerata portante, che quindi sia considerata una linea dove investire, da potenziare, visto che poi alla fine, quando si parla di potenziamento delle linee, il potenziamento va tutto ad incidere sulle linee portanti e non sulle adduttrici. Quindi, se sono solo le linee portanti che devono essere potenziate, già il fatto di declassarle a linee non portanti significa che non verranno potenziate mai. Questo cosa implica? Che anche le portanti a loro volta saranno penalizzate, perché come dicevo prima, se le persone non hanno il collegamento per arrivare al punto dove devono andare, utilizzeranno di meno anche la linea portante, con conseguente calo di vendita dei biglietti.

Mi è stato espresso parere tecnico contrario “in quanto non vengono evidenziate le motivazioni di tale scelta rispetto ai criteri utilizzati”. A parte che ve le ho appena espresse a voce, inoltre mi sembra che questo non sia un parere tecnico ma politico, quindi è il Consiglio comunale che deve dire se è giusto o non giusto. Perché il criterio mio non va bene e il vostro sì? In mancanza del load factor è stato detto prima che questo piano è stato studiato solamente in base a dei dati parziali che abbiamo, perché non abbiamo delle stime precise sul coefficiente di affollamento, quindi non si capisce molto bene perché questo debba essere più attendibile di un altro.

**PRESIDENTE:** Non vi sono interventi, quindi invito il consigliere Lazzeri a proseguire con l'emendamento 1.3.

**CRISTINA LAZZERI:** Questo emendamento riguarda la linea 24 e la linea R. Praticamente noi chiediamo che vengano aggiunte le seguenti parole. Dove si dice che “Il programma propone la sostituzione della linea 24 con la nuova linea urbana R”, proponiamo di aggiungere la seguente frase: “che dovrà mantenere inalterato il percorso nella parte urbana e le frequenze di 30 minuti feriali e 60 festivi. Non si dovrà procedere al taglio della linea 24 fino a che la Provincia non si sarà espressa a favore di questo impegno, garantendo le risorse per mantenere la suddetta linea inalterata”. Il motivo mi sembra chiaro: si chiede che quello che è stato chiesto alla Provincia, di sostituire la linea 24 con la linea extraurbana R non vada a incidere sulla frequenza e sul numero dei passaggi e che quindi rimanga il servizio uguale a quello che c'è adesso. Visto tra l'altro che c'è un ordine del giorno dei colleghi Urbisaglia e Mandarano che chiedono la stessa identica cosa, immagino che siamo d'accordo su questo emendamento.

**PRESIDENTE:** Invito il consigliere Lazzeri a presentare l'emendamento 1.4.

**CRISTINA LAZZERI:** Praticamente chiedo di eliminare la frase che dice "Considerato l'obiettivo generale di recupero di 150.000 vetture per chilometro anno. Ovviamente qui è stato espresso parere contrario perché il criterio adottato dal piano è quello del taglio. Politicamente io dico che non è giusto adottare questo criterio per tutte le motivazioni che sono state espresse prima, perché se si vuole comunque investire, incentivare il concetto di mobilità sostenibile, non è pensabile continuare a tagliare. E' il terzo anno consecutivo che si taglia, si va dietro i tagli regionali. Capisco che per il Comune è uno sforzo, però sottolineo il fatto che investire sulla mobilità sostenibile, come ogni investimento dal punto di vista aziendale all'inizio può essere uno sforzo ma poi può produrre degli effetti positivi, non solo dal punto di vista sociale e ambientale che sono scontati ma anche dal punto di vista monetario. Come dicevo prima, l'introduzione di macchine per i biglietti intelligenti, sono tutte entrate che possono tornare utili per le casse. Quindi, concettualmente, per me è sbagliato tagliare questi chilometri.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Presidente, io non ho ricevuto gli emendamenti che ha citato la collega. Urbisaglia e Mandarano hanno presentato un emendamento? Io non ce l'ho. *(Interruzione)*. Non la trovo. Me la faccio dare dai colleghi. Grazie.

*(Alle ore 15,10 entrano i consiglieri Crispiani e Barca:  
presenti n. 30)*

*(Alle ore 15,10 entra l'assessore Urbinati)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Lazzeri per l'illustrazione dell'emendamento 1.5.

**CRISTINA LAZZERI:** Qui entriamo nel merito dei potenziamenti delle linee. Nel paragrafo dove si parla di potenziamento delle linee, chiedo che parte di quel 40% che era stato ipotizzato per il potenziamento delle linee portanti, sia utilizzata, oltre che per il potenziamento nelle ore di punta, anche attraverso l'istituzione di corse bis, anche per la reintroduzione, nei giorni festivi, di una corsa nella fascia oraria di pranzo e di una

corsa nella fascia oraria serale delle linee 2, 6, 22, 24 e 91 che sono state recentemente tagliate con l'ultimo taglio regionale. Quindi chiedo la reintroduzione di questi tagli.

Anche qui è stato espresso un parere contrario "in quanto la proposta appare troppo specifica, mentre la proposta prevede la definizione delle scelte attraverso un percorso partecipato con le utenze". Viene detto che è troppo specifica e si deve prevedere un percorso partecipato. Il Consiglio comunale non è compreso in questo percorso partecipato? Cioè il nostro parere e magari quello dei nostri elettori non è da considerare un percorso partecipato? Poi un parere tecnico contrario per questa motivazione sinceramente mi lascia abbastanza allibita.

Per esempio, all'emendamento n. 7 in cui sono stata altrettanto specifica, è stato dato parere favorevole, quindi non ho capito perché è stato dato parere contrario.

**PRESIDENTE:** Non ci sono interventi, quindi può illustrare l'emendamento 1.6.

**CRISTINA LAZZERI:** Anche qui si chiede di utilizzare una parte di questa percentuale destinata ai potenziamenti delle linee per "la reintroduzione di almeno due corse serali e notturne a servizio degli studenti universitari, tra le quali la corsa delle 0,35 dal centro, recentemente soppressa". Anche qui mi è stato dato parere contrario perché la proposta è troppo specifica, la stessa motivazione che è stata data prima, ma penso che alla fine dicevamo di reintrodurre le linee serali, come chiedeva il consigliere Fanesi prima. Semplicemente abbiamo proposto di reintrodurre quella soppressa, quindi siamo stati precisi per un determinato motivo: perché c'era già e quindi abbiamo chiesto di reintrodurla. Per maggiore chiarezza, quindi. Pensavamo di essere più chiari specificando meglio.

**PRESIDENTE:** Può proseguire con l'emendamento 1.7.

**CRISTINA LAZZERI:** Questa è una richiesta abbastanza specifica, però il parere è favorevole. Un adeguamento a costo zero. Facciamo riferimento alla corsa serale della linea 30 di cui vi parlavo prima. Dato che è spesso vuota per i motivi che vi ho spiegato, la proposta è di scambiare l'ultima corsa serale festiva della linea 31 con quella della linea 30, perché la linea 31 serve la zona di piazzale Camerino e l'ultima corsa serale festiva è alle 19,05. Siccome quello è un quartiere popolato da persone anziane, spesso nel periodo estivo la fascia serale è quella in cui le persone anziane escono perché prima fa troppo caldo, mettere l'ultima corsa serale alle 19,05 la trovo una misura socialmente inaccettabile. Invece la linea 30 che va a Torrette, ha l'ultima corsa che parte alle 20 e per chi deve andarci di sera, andare alle 19 o alle 20... Non so quante persone abbiano



esigenza di recarsi alle 20 a Torrette. La proposta è di scambiare l'orario. Questo permetterebbe un servizio più adeguato per le persone che abitano a Posatora.

**PRESIDENTE:** Passiamo alla trattazione dell'emendamento 2, presentato dal consigliere Berardinelli che ha la parola.

**DANIELE BERARDINELLI:** Ho visto il parere che è stato dato contrario su questo emendamento. Riprendendo anche quello che diceva la collega che mi ha preceduto, cioè che non si possono attribuire le linee portanti a casaccio ma bisogna attribuirle dando il giusto valore ai passeggeri che usufruiscono di quel servizio, ho indicato due linee, la 92 e la 24. Per fare un esempio, la 92, cioè il collegamento piazza Cavour-Pietralacroce — è vero che fanno due tragitti diversi ma potrebbero essere utili agli stessi utenti all'andata e al ritorno — ha un numero totale di utenti di 280.000, senza considerare la parte estiva, che sono molto di più degli utenti che utilizzano altre linee che dall'Amministrazione sono state considerate portanti. Addirittura, per quello che riguarda la linea 24, se consideriamo in senso lato il collegamento tra Ancona e Breccie Bianche vediamo che la somma degli utenti di queste due linee è 410.000. Proprio in virtù di questi dati, visto che le altre linee che dall'Amministrazione sono considerate portanti non hanno queste dimensioni — basta pensare al collegamento con Posatora oppure al collegamento con Baraccola sud, 283.000 — il parere contrario che viene spiegato perché non ci sono motivazioni che giustifichino tale scelta, non è adeguato perché è spiegato dal numero degli utenti che usufruiscono di quelle linee. Quindi credo che possa essere superata questa obiezione.

Mi sembra che, come dico spesso, all'interno dell'Amministrazione comunale bisogna fare delle scelte e bisogna darsi delle priorità. In questo caso la scelta dell'Amministrazione dovrebbe considerare priorità i collegamenti con il quartiere di Pietralacroce e il collegamento con il quartiere di Breccie Bianche. Facendo così riusciremo a dare una risposta, secondo me all'altezza dei cittadini che in questo momento usufruiscono del servizio.

Ritengo che la scelta di dividere, di gerarchizzare le linee sia assolutamente corretta, che può essere condivisa, però secondo me sono state "targhettizzate" in maniera insufficiente quelle che sono le linee portanti, le linee principali. Secondo me andrebbe allargato questo valore, perché tra l'altro andremmo a ricadere in quello che avevo già segnalato durante l'intervento generale, cioè la creazione di quelle rotture di carico che, diminuendo le linee portanti, andrebbero ad intasare le poche linee portanti rimanenti che riceverebbero un carico troppo elevato da parte delle linee adduttrici. Per cui penso che l'Amministrazione dovrebbe in questo caso, se ci fossero degli eventuali

costi aggiuntivi, assumersi l'onere della spesa, perché la risposta che dobbiamo dare ai nostri concittadini deve essere chiara e netta.

**PRESIDENTE:** Non ci sono interventi, quindi può illustrare l'emendamento 2.2.

**DANIELE BERARDINELLI:** Ho recuperato la mozione di accompagnamento alla proposta di delibera 1163. Questa mozione, firmata dai consiglieri Urbisaglia e Mandarano, va nella stessa direzione dell'emendamento che ho proposto, il secondo in cui chiedo che venga eliminato il paragrafo "AZ2 linea adduttrice 24 prevedendo gli eventuali costi aggiuntivi a carico dell'Amministrazione comunale". Credo che lo scenario futuro della linea 24 così come proposto dall'Amministrazione possa recare dei danni, dei problemi ai cittadini che abitano nei nuovi quartieri. Considerando quello che è stato lo sviluppo di quella zona negli ultimi anni, credo — lo dimostrano anche i numeri che ho citato prima, perché stiamo parlando di oltre 410.000 Utenti che usufruiscono di quelle linee — che sia completamente errato, sia un grosso sbaglio pensando di poter risolvere il problema scaricandolo sull'Amministrazione provinciale, sulla gestione delle linee extraurbane questo tipo di utenza. Tra l'altro oggi, quando ho fatto una domanda al tecnico ing. Perilli a proposito dell'incongruenza tra le leggi regionali che regolamentano questo settore, lui mi ha risposto che non vedeva delle incongruenze, mentre invece io credo che la legge regionale 45 del 1998 che ribadisce le competenze provinciali, per esempio, per le frazioni, le zone abitate della città, che però sono isolate dal resto della città, per cui faccio l'esempio di Casine di Paterno, Massignano, Passo Varano, queste zone andrebbero servite dal servizio extraurbano con i costi del servizio urbano. Mi sembra che ci sia una forte contraddizione con la legge regionale 6 del 2013.

L'impressione che ho avuto è che l'ingegnere non conoscesse quella legge da me citata, la 45 del 1998. Il problema era sapere se questa legge 6 del 2013 superava le direttive date dalla legge 45 del 1998 o no. Da quello che mi risulta non è scritto da nessuna parte che supererebbe queste osservazioni, per cui ritengo che ancora queste obiezioni possano essere valide e che l'Amministrazione dovrebbe fare una scelta precisa, partendo proprio dalla linea adduttrice 24 in modo che ci sia chiarezza da parte dell'Amministrazione comunale.

**PRESIDENTE:** Ha la parola per illustrare l'emendamento 2.3.

**DANIELE BERARDINELLI:** Il terzo emendamento riprende quello che avevamo votato come mozione all'interno del Consiglio comunale qualche tempo fa e cioè chiede

l'introduzione di almeno due corse serali notturne a servizio degli studenti universitari in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche, con gli operatori commerciali interessati, prevedendo gli eventuali costi aggiuntivi a carico dell'Amministrazione comunale. Penso che questa possa essere l'occasione giusta per dare una risposta a quel target di utenti che ancora non siamo riusciti ad accontentare. Condivido anche quello che diceva Fanesi sull'obiezione, che non ha un grosso senso, da parte della Conerobus, circa l'impossibilità di effettuare certe corse. Tra l'altro mi sembra incredibile — non vedo il Sindaco che adesso volevo citare non come Sindaco ma come presidente di Conerobus per sei mesi — che questa struttura, questa azienda non abbia dei dati precisi per farci ragionare su dati concreti anziché su dati empirici. Sentirsi dire che non ci sarebbe utilizzo, che le vetture rimarrebbero vuote, quando, come abbiamo detto, almeno un giorno la settimana c'è un privato che a sue spese finanzia una navetta per il trasporto degli studenti nella zona di Marina Dorica mi sembra assurdo, perché vuol dire che o sono privati che non hanno idea di quello che fanno o, molto più semplicemente, credo che venga sottovalutata da parte dell'Amministrazione la presenza degli studenti universitari all'interno del nostro comune. Credo che bisognerebbe dare una risposta e credo che con un tavolo di concertazione ben fatto bene organizzato assieme all'università, sia per quello che riguarda i biglietti sia per quello che riguarda gli abbonamenti che possono essere estesi anche ad abbonamenti serali e notturni, sia con gli operatori commerciali non solo della zona di Marina Dorica ma anche quelli del centro, perché io sono convinto che le pizzerie, i ristoranti, i pub e i locali della zona del centro storico, di piazza Roma, corso Mazzini, piazza del Papa potrebbero essere sicuramente interessati ad avere un aumento di affluenza, di fruitori, di clienti e credo che sarebbero anche disposti, mettendo una cifra a testa per poter contribuire alla creazione di una linea che possa soddisfare le richieste che vengono da più parti, perché le ho ricevute io, le hanno ricevute i colleghi di 5 Stelle, le hanno ricevute i colleghi della maggioranza, per cui è un'esigenza veramente reale. Ricordo, fra l'altro, che ci sono anche tanti studenti stranieri che vengono da altre nazioni per il Progetto Erasmus, che sicuramente non hanno nessuna macchina al seguito, non sono studenti di Macerata che magari possono venire con la macchina personale. Per cui penso che con una buona collaborazione, una buona concertazione si potrebbe dare una risposta agli utenti a costi veramente ridotti per l'Amministrazione comunale. E' evidente che queste corse potrebbero essere utilizzate anche a costo standard senza agevolazioni particolari, anche da cittadini non studenti universitari e potremmo dare, perciò, una risposta concreta anche a quella tipologia di utenza debole — penso agli anziani e alle donne che volessero recarsi in centro in orario

serale o notturno — che potrebbero ritornare tranquillamente con il servizio di autobus anziché rischiare in altri casi.

Credo che anche in questo caso potrebbe essere un buon servizio fatto alla città.

*(Alle ore 15,31 entra il consigliere Pelosi:  
presenti n. 31)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere D'Angelo.

**ITALO D'ANGELO:** Vorrei aggiungere, in relazione all'emendamento ove dice "in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche", che in sede di Commissione congiunta tutti abbiamo sottolineato la necessità che l'università intervenga anche direttamente, contribuendo. Si potrebbe prevedere una contribuzione per lo meno al 50% delle spese a carico dell'università. Tenete presente che le tasse che l'università riscuote per l'iscrizione di un giovane di medicina sono superiori a 3.500 euro, quindi l'università ha beni, strutture, si magnifica da sola o viene magnificata. Credo che debba intervenire. Questo è il primo consiglio che mi sento di dare all'assessore.

Il secondo. All'inizio della consiliatura avevamo parlato di un progetto relativo alle corse notturne. Ho visto che c'è un'indagine statistica da parte della Provincia sulla mobilità e negli obiettivi dell'indagine c'è quello di fornire un contributo conoscitivo. L'autobus la sera non viene preso, perché la maggior parte delle persone che hanno bisogno di prendere l'autobus la sera, vedi donne sole o colf sole, hanno paura. Quindi quel discorso che mi sono permesso di fare in termini di contributo su quella proposta "Viaggiare sicuri" partita non molto lontano da qua, grazie anche all'intervento della proprietà — mi riferisco a Pesaro — potrebbe essere introdotta anche nel territorio di Ancona, così daremmo prima di tutto un contributo in termini di sicurezza, aumenteremmo il fatturato della Conerobus perché finalmente gli autobus verrebbero utilizzati a pieno titolo e nello stesso tempo non si graverebbe il servizio "Viaggiare sicuri" della spesa dell'agente incaricato di pubblico servizio che verrebbe incaricato della security, perché si potrebbe pagare con i biglietti che normalmente gli utenti evadono. Questo discorso però, a lungo andare costituisce anche un discorso di sicurezza percepita che io ritengo molto importante, una sicurezza percepita non solo degli utenti ma, vi assicuro, anche degli autisti, perché oggi un autista che si trova da solo con due-tre ragazzi che viaggiano a bordo di un autobus e si accorge che non pagano il biglietto, dovrebbe essere un eroe per dire loro "pagate il biglietto", perché abbiamo già verificato in più di un circostanza che viene aggredito e picchiato. Quindi

direi di rispolverare quel contributo di quell'indagine che poi è stata diffusa in tutto il territorio nazionale, utilizzandolo anche nella nostra città.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Fanesi per l'illustrazione dell'emendamento n. 3.

**MICHELE FANESI:** Il mio emendamento si riferisce al problema che avevo posto prima. Nel programma triennale, paragrafo "Azione 6/B" c'è scritto "Ripristino delle corse serali nella fascia oraria 21/24". Con questo emendamento vorrei togliere il limite delle 24 e lasciare "oltre le 21", perché do modo a questo tavolo di trattative tra Amministrazione, università, associazioni degli universitari di trovare l'orario giusto, che può essere magari alle 22 o all'una di notte. Non metto come limite "24", sarà il tavolo a decidere il numero, perché anche il consigliere Berardinelli è stato molto preciso nel dire "due corse serali" ma io non so quante ne servono, magari ne basta una. Non siamo noi a doverlo dire, saranno tutti i soggetti interessati. Quindi con il mio emendamento lascio libertà, do questo spazio di trattative e in questo modo diamo spazio proprio all'idea dell'associazionismo, dell'università e dell'assessore e aggiungo, alla fine del paragrafo, il modo con cui arrivare a questa decisione sulle corse serali, che sarà un tavolo di concertazione con l'associazione universitaria degli studenti.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Urbisaglia per illustrare la mozione collegata alla proposta n. 1163/2013, a firma Urbisaglia e Mandarano.

**DIEGO URBISAGLIA:** La mozione è molto semplice. Si mette sul solco dell'attenzione che in questi anni è stata dedicata ai quartieri periferici per quanto riguarda il trasporto pubblico locale e i collegamenti tramite trasporto pubblico locale. Siccome il programma che stiamo votando prevede, nell'azione AZ2, la cancellazione della linea 24 e la sua integrale sostituzione con una linea extraurbana, essendoci in progetto questa soluzione, questa mozione, senza avere l'ambizione, come l'emendamento della collega Lazzeri, di andare a prevedere nello specifico minuti ecc., richiede di adoperarsi affinché questa sostituzione di una linea extraurbana, la R che sostituisce quella che sarà la ex linea 24, sia applicata in modo indolore rispetto a fermate, orari ecc. Quindi, molto semplicemente si richiede questo impegno al Sindaco e agli assessori competenti di verifica e di accertamento, adoperandosi affinché questo accada in sede di contrattazione, con la Provincia, di questo nuovo servizio.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Lazzeri.





CRISTINA LAZZERI: Solo per specificare che io ho indicato le frequenze attuali, quindi esattamente quello che avete scritto anche voi, perché voi dite “lo stesso servizio attualmente offerto” e io ho scritto “le frequenze attuali”, quindi è uguale. Attualmente ci sono queste frequenze, quindi da una parte è detto in un modo, dall’altra parte è detto in altro modo, però è lo stesso esatto concetto. (*Interruzione*). Mi sembra un po’ cavilloso. Che io sappia sono 30,60 minuti, però se lo volete bocciare, bocciatelo, fate come volete.

PRESIDENTE: Ha la parola il consigliere Berardinelli

DANIELE BERARDINELLI: Presidente, non vedo su questa mozione il parere dei tecnici. Non serve?

Mi piacerebbe sapere, comunque, il parere sull’incidenza della mozione nella delibera che poi andremo a votare. Vedo qui “impegna il Sindaco e l’assessore competente a verificare, accertarsi e adoperarsi in via preventiva...”, mi sembra che adesso era il momento di adoperarsi in via preventiva, perché se la delibera all’ordine del giorno viene votata, credo che superi questa mozione, nel senso che nel momento in cui si vota senza un emendamento quel tipo di delibera, mi sembra che sia impossibile votare favorevolmente questa mozione, visto che si fa una scelta definitiva sulla linea 24 e non credo che possa essere ripresa nell’arco della stessa giornata, dello stesso Consiglio comunale, una cosa che dica una cosa diversa, pertanto dico che se mai dovrebbe essere presentato un emendamento che dica più o meno la stessa cosa, in modo che, così emendata la delibera, possa essere votata anche la mozione. Non ho niente in contrario sul voto favorevole.

PRESIDENTE: Ha la parola il consigliere Tombolini.

STEFANO TOMBOLINI: Stavo ascoltando gli emendamenti e mi dicevo: questo è un progetto economico, perché è stata fatta una valutazione che parte da un budget che viene attribuito dalla Regione, è vero che non c’è bisogno della regolarità contabile? Perché l’incremento delle corse rispetto a quanto progettato e previsto comporta un aumento dei chilometri, un aumento, dunque, della spesa dei servizi a richiesta che dovranno essere pagati direttamente dal Comune rispetto al finanziamento della Regione e dunque devono trovare copertura conseguente all’interno della previsione di bilancio che l’Amministrazione comunale va a fare. Per cui, quando vedo questi emendamenti con scritto “Non necessita il parere di regolarità contabile”, mi domando se sia stata

fatta la riflessione opportuna. Ometto tutte le altre valutazioni che ho esposto in precedenza, però se andiamo a precisare le corse, gli orari, il numero delle corse rispetto alla quantificazione, che è stata fatta in maniera molto precisa, credo che questo comporti un aumento di spesa a carico dell'Amministrazione e che dunque ci sia bisogno della copertura economica e del parere di regolarità contabile.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Pistelli per illustrare l'ordine del giorno B collegato alla proposta n. 1163/2013, prot. 119841. (*Interruzione*). L'emendamento è a questo ordine del giorno. Lo vuol proporre lei l'emendamento? (*Interruzione*). Infatti adesso il consigliere Pistelli interverrà dicendo se lo accoglie o meno.

**LOREDANA PISTELLI:** In base all'emendamento presentato dal consigliere D'Angelo sull'ordine del giorno che specifica e amplia quanto detto e amplia quanto detto al terzo capoverso, non ho alcun problema ad accogliere l'emendamento che valorizza ulteriormente l'ordine del giorno.

**PRESIDENTE:** Quindi svolgeremo la discussione, emendamento incluso.  
Ha la parola per esporlo, consigliere Pistelli.

**LOREDANA PISTELLI:** Noi abbiamo presentato a nome di tutta la maggioranza e con l'emendamento anche i presentatori dello stesso si fanno carico dell'ordine del giorno, un ordine del giorno che specifica in maniera prioritaria, evidenzia che rispetto alla delibera di Giunta che è stata presentata, le risorse che sono state trasferite dalla Regione sono sempre meno durante gli anni, che è necessario garantire il più possibile il servizio, pure all'interno di una chiara e verificata sostenibilità economica, in modo da poter collegare tutti i quartieri della città, anche quelli più periferici e le frazioni come da emendamento che è stato presentato. Prioritari sono i collegamenti con l'ospedale e l'università ed è importante anche collegare la stazione ferroviaria centrale, quelle di Torrette e Varano, in modo da poter fare un'integrazione ferro-gomma. Si ribadisce anche che la gerarchizzazione delle linee è importante in quanto è più chiara anche l'individuazione dei nodi scambiatori. Inoltre riteniamo opportuno, necessario, fondamentale garantire il servizio minimo e prevedere dei servizi aggiuntivi a carico dell'Amministrazione comunale nell'ambito sempre della compatibilità economica. Inoltre come dicevo già nell'intervento, va effettuato il controllo del sistema attraverso i dati del monitoraggio con i coefficienti di affollamento per quanto riguarda le linee.

In considerazione di tutto questo e del fatto che la gara si farà entro il 2014 e sulla base del fatto che oggi non siamo ancora a conoscenza del piano extraurbano, chiediamo

al Sindaco e alla Giunta di inserire nel bando di gara, quando verrà perfezionato, anche uno specifico ed efficace sistema di controllo da parte degli enti locali territoriali per coloro che faranno il servizio, perché noi ci auguriamo che vinca Conerobus, le aziende locali, però quando c'è una gara, la gara è gara, quindi vogliamo comunque che ci sia il controllo da parte degli enti locali, sulla funzionalità, sulle modalità di effettuazione. Vogliamo poi che vengano garantiti, nel limite del possibile, i chilometri aggiuntivi per evitare gravi ripercussioni occupazionali nell'azienda che attua il servizio; che venga verificato, attraverso un monitoraggio da effettuare nei prossimi mesi, se nelle corse festive c'è o meno domanda, altrimenti individuare eventualmente i tagli necessari in quella direzione piuttosto che nei giorni feriali. Inoltre riteniamo che vada, contemporaneamente alla discussione sul bando di gara, iniziata anche la discussione per iniziative a sostegno del trasporto pubblico, cioè per quello che riguarda il rafforzamento delle corsie preferenziali, in modo da garantire la velocità del servizio, la temporizzazione semaforica, quindi le modalità che possano consentire al meglio il passaggio degli autobus e i parcheggi scambiatori.

Queste sono cose parallele, ma funzionali al servizio pubblico. Inoltre, quello che riteniamo fondamentale e importante, è che si apra celermente una fase di consultazione con l'utenza, con le organizzazioni sindacali e sociali, in modo da calibrare il programma e apportare eventuali miglioramenti da predisporre già nel 2014. Questo in quanto il piano è abbastanza flessibile, che terrà conto, in base ai dati del monitoraggio, della possibilità di modificare e intensificare le linee rispetto alla capacità di affollamento.

Questo è un ordine del giorno che noi riteniamo un importante documento di accompagnamento alla delibera.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** All'inizio avevo predisposto un emendamento da presentare a questo ordine del giorno dopo il punto "E" prioritario garantire collegamenti con gli ospedali e l'università" e volevo inserire la frase "Non ci sono più le mezze stagioni", perché mi sembrava che la "fuffa" che viene fuori da questo ordine del giorno fosse veramente ridicola e anche un po' offensiva per il Consiglio comunale e volevo evidenziarlo. Però devo dire che in questo caso siamo un pochino peggio e io mi appello al segretario generale del Comune, perché qui stiamo assistendo a un gioco delle tre carte, a un gioco di prestigio ai danni dei cittadini di Ancona, in cui da una parte si vota una delibera comunale che ammazza il trasporto pubblico locale, dall'altra si vota un ordine del giorno che faccia da paravento alla maggioranza per poter dire "Noi

vorremmo fare questo, quest'altro, anche questo" ma in realtà non fanno niente perché non possono farlo. Come lei sa, non si possono votare due cose, una in contraddizione rispetto all'altra. Per esempio, quando si parla di linee sensibili, non si fa riferimento ai collegamenti con le stazioni ferroviarie. Sarà stato un errore della maggioranza, di chi ha preparato questa delibera? Non lo so, ma vedere all'interno dell'ordine del giorno che "E' importante il collegamento con le stazioni ferroviarie", Torrette e Varano, addirittura, oltre alla stazione centrale, "per una maggiore integrazione del trasporto su ferro e gomma", credo che sia invotabile. Vorrei da parte sua, segretario, che si impedisse questo oltraggio al Consiglio comunale, perché è veramente un oltraggio nei confronti dei cittadini, si prendono in giro i cittadini di Ancona perché si vota una delibera che dice delle cose chiarissime: che vengono chiuse delle linee, che vengono trasferite dal servizio urbano all'extraurbano, che vengono diminuite le frequenze, che vengono addirittura diminuiti, in certi casi, i servizi. Dall'altra parte si dice invece "Bisogna inserire nel bando di gara uno specifico ed efficace sistema di controllo", che non c'entra niente, "garantire i chilometri aggiuntivi per evitare gravi ripercussioni". C'è già la parte che riguarda i chilometri aggiuntivi, è già previsto, non è che un ordine del giorno può cambiare quello che c'è scritto nella delibera, questo non ha senso. "Verificare il monitoraggio, da effettuare nei prossimi mesi...", "ci sono delle corse nei festivi che non hanno domanda individuale...". E' già presente nella delibera, non c'è bisogno di scriverlo, c'è una parte che riguarda proprio questo aspetto. "Avviare fin da subito azioni di sostegno del trasporto pubblico con il rafforzamento delle corsie preferenziali; temporizzazione semaforiche e parcheggi scambiatori". Bastava fare un emendamento e inserirlo nella delibera. C'è un emendamento della collega che lo prevede: votatelo, non c'è bisogno di presentare un ordine del giorno che camuffa quello che vi apprestate a votare oggi. "Ad aprire celermente una fase di consultazione con le utenze e le organizzazioni sindacali". Lo ripeto, ormai sono tanti mesi che siete stati eletti e non avete mai fatto questa concertazione, questa consultazione, lo fate adesso che siamo costretti a votare, in pochi giorni, questa delibera. Mi sembra veramente che sia una foglia di fico dietro la quale vi volete nascondere, ma non è possibile. Credo che sia giusto valutare questo documento per verificare se ci sono le congruità con il documento che voteremo prima, cioè con la delibera e per vedere se invece ci sono delle cose in contraddizione. Secondo me ci sono palesemente delle contraddizioni, perciò credo che sia impossibile votare nella stessa giornata questi due atti. Le chiedo un parere segretario, perché non credo che sia possibile metterlo in votazione. Grazie.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Quattrini.

ANDREA QUATTRINI: In ottica di economizzare i tempi, siccome il collega Berardinelli è stato più veloce di me e mi ha rubato gran parte dell'intervento, ricordo che in altra occasione, per l'approvazione dell'Imu, capitò che subito dopo approvata la delibera dell'Imu l'Udc mise in votazione l'ordine del giorno per impegnare il Consiglio a diminuirla, quindi non è del tutto nuova la situazione. Però "aprire celermente una fase di consultazione con l'utenza e le organizzazioni sociali"... Sarebbe bastato che quando hanno fatto partire la convocazione per le Commissioni avessero incluso anche questo. Penso che manca soltanto, per raggiungere il massimo dell'ipocrisia, dire "avvisare le opposizioni con congruo anticipo riguardo agli atti da votare".

Come diceva il collega Berardinelli, secondo me è assolutamente inutile ma anche offensivo nei confronti del Consiglio deliberare un atto che va incontro a dei tagli nei confronti del trasporto pubblico locale e immediatamente collegargli un atto che dice il contrario, che manifesta intenzioni che sono soltanto cose di facciata per ingannare i cittadini.

PRESIDENTE: Ha la parola il consigliere Tombolini.

STEFANO TOMBOLINI: Vorrei ribadire il fatto che il programma dovrebbe essere un programma che indica quali sono le finalità che l'Amministrazione comunale e i consiglieri intendono perseguire, perché come dice il consigliere Berardinelli e come è stato detto da una parte noi sbandieriamo alcuni concetti, specie in questo ordine del giorno, che poi neghiamo in un atto deliberativo. Stiamo parlando di Conerobus, ma la certificazione dei chilometri che ci vengono pagati dalla Regione e dei chilometri che il Comune paga come servizi aggiuntivi, come avviene? Il Sindaco lo dovrebbe sapere, perché Conerobus ha speso parecchi milioni di euro per avviare un progetto che era il monitoraggio Gps delle percorrenze chilometriche dei vettori, che mi risulta sia ancora impiantato. Ad esempio, sulla funzionalità e sulla veridicità di questi numeri, io ho qualche dubbio, dubbi che non ho invece sulla necessità che da un programma nascano degli indirizzi. Mi domando: come si fa a sostenere da una parte e ad approvare da una parte un progetto, un piano economico e un programma e dall'altra parte domandare tutt'altre cose? Secondo me non è congruente, per cui condivido le posizioni che sono state espresse dai colleghi dell'opposizione. Non è possibile, perché è assolutamente demagogico. L'Amministrazione comunale nel suo progetto, programma, piano economico, chiamatelo come volete, avrebbe dovuto inserire tutti quei parametri di valutazione o eluderli e dire "Noi vogliamo che il soggetto gestore sia capace di garantirci certe funzioni", non che adesso diciamo "Non lo possiamo fare però domani lo faremo e lo vogliamo fare con Conerobus ma non so se sarà Conerobus", anche



perché questa mattina c'era anche il direttore dell'azienda di Pesaro, per cui qualcuno ha già in mente un progetto ancora più ampio. Sarebbe bene che noi, invece che lavorare nel modo della vecchia politica che vuole mantenere i posizionamenti, vuole mantenere le aziende come serbatoio per garantire le sacche di occupazione di area, dica "Noi vogliamo efficientare il sistema del trasporto pubblico e lo vogliamo fare", e l'unico nostro patrimonio è l'utente, è il cittadino. L'azienda è un servizio che, se vogliamo riconoscere la territorialità, dobbiamo arrivare ad efficientare ma non possiamo fare tutti i ragionamenti su un numero che ci dà la Regione, su un costo che ci sparano Conerobus e il suo management, dicendo che spendono tanti soldi per mantenere uno scatolone. Mi domando se qualcuno è in grado di certificare i chilometri percorsi. Credo che nessuno sia in grado di certificarli. Sono chilometri che vengono costruiti per garantire la sostenibilità economica di un'azienda.

Per cui credo che questa delibera e l'ordine del giorno vadano rigettati, sono una costruzione fasulla e priva di fondamenti reali, proprio perché si basano su una ricostruzione chilometrica che è virtuale.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere D'Angelo.

**ITALO D'ANGELO:** Vi risparmierò gran parte del tempo della parte iniziale del mio intervento, perché quando la collega Lazzeri ha fatto il suo intervento io ho espresso la mia idea a sostegno di quanto diceva. Certamente avrei preferito rivedere completamente il piano e quindi dividerlo, lavorare per dividerlo. Prendo atto di quello che dice la Giunta, prendo atto della promessa dell'assessore di condividere un cammino e un percorso, voglio chiarire bene il perché ho chiesto alla maggioranza di aggiungere al capoverso dopo la parola "città", "prevedendo la fattibilità di istituire corse da e verso le frazioni fino ad oggi prive del servizio pubblico". Perché quando mi sono candidato Sindaco ho assunto un impegno con i cittadini e solo con i cittadini di Ancona. Solo i cittadini di Ancona intendo servire, non mi interessano né ideologie né lotte corpo a corpo perché non mi entusiasmano. Sarà perché ho una certa età, per cui non mi entusiasmano. Il motivo per il quale il Movimento Civico voterà a favore dell'ordine di servizio proposto dalla maggioranza va nella direzione del maggiore servizio da garantire a tutta la città di Ancona, città che io vedo presente nel centro, nella periferia e, ripeto, nelle frazioni dove io, in campagna elettorale, per molte settimane mi sono recato a parlare con quei cittadini, ho assunto con loro un impegno e a me interessa portare a questo Consiglio le loro istanze nella speranza di poterle risolvere. Questo è il motivo.

Prendo atto di quello che dicono i colleghi dell'opposizione. L'ordine del giorno, l'emendamento è condiviso da me e dai colleghi del Sel, perché non perseguiamo motivi ideologici bensì risultati che speriamo insieme riusciremo a condividere nei prossimi mesi. Quindi questo credito di fiducia lo voglio dare all'assessore. E' un credito di fiducia che va in quella strada dove questo servizio si può migliorare concretamente. Se si può migliorare lo possiamo fare nelle Commissioni e noi diamo la disponibilità a questo.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Tripoli.

**GABRIELLA TRIPOLI:** Vorrei semplicemente esprimere un punto di vista anche da utente. Ho sentito denigrare tanto questo piano presentato oggi perché si dice che non è organico, non è progettuale. Io sono un utente del trasporto pubblico locale da oltre trent'anni e devo dire che ho notato in questo approccio, invece, un forte cambiamento di tendenza. Ho assistito nella mia lunga "carriera" di utente, a continui tagli, a fronte dei tagli che venivano fatti dai trasferimenti dallo Stato e poi dagli enti locali e fino ad oggi il modo di affrontare queste risorse che andavano via via riducendosi è stato quello di diminuire la frequenza delle corse, proprio quel fattore che disincentiva l'utilizzo da parte degli utenti, tanto è vero che dopo 35 anni per la prima volta quest'anno non ho fatto l'abbonamento dell'autobus, perché grazie ai vecchi tagli si sono ridotte le corse e non sono più compatibili con i miei orari, quindi uso molto spesso anche il mezzo privato.

Finalmente c'è un'inversione di tendenza nell'affrontare i problemi. Non ci possiamo dimenticare che comunque, quando noi affrontiamo la questione dei servizi, dobbiamo tener conto di quelle che sono le risorse a disposizione, di quelle che sono le risposte che dobbiamo all'utenza. Si è detto: non ci limitiamo a passare da quattro corse all'ora, poi da tre corse all'ora a due corse, e così riusciamo a quadrare il cerchio. Vediamo se possiamo, lasciando costante il servizio per l'utenza, formare qualcosa di diverso, dare una risposta diversa che non penalizzi l'utenza ma magari ci richiede uno sforzo maggiore, compresa la rottura del carico e vi garantisco, da utente, che non è quello il dramma, perché io preferisco che mi facciano scendere a Torrette per prendere un altro autobus ma mi garantiscono un collegamento ogni quarto d'ora piuttosto che un autobus a mezz'ora che mi porta fino in centro, non me ne faccio niente, a me interessa arrivare all'ora che mi sta più comodo, nel punto dove devo arrivare. Quindi non è tanto il fatto di dover prevedere un cambio nel percorso che disincentiva l'utilizzo, come non è vero che subito, quando si implementano i parcheggi scambiatori, la risposta è "subito tutti in autobus", perché abbiamo assistito, prima che potesse decollare il parcheggio

degli Archi, per anni ad un parcheggio con tanti posti che non veniva usufruito. Adesso comincio a vederlo funzionale. L'utenza ha bisogno di tempi lunghi per abituarsi a cose nuove. Finalmente ho notato in questo piano un approccio diverso di fronte ad un problema che è reale: noi dobbiamo garantire un servizio idoneo e possibilmente implementarlo, facendo i conti con quello che abbiamo, facendo in modo che l'azienda non perda ulteriormente, che possa essere competitiva e possa, soprattutto, aggiudicarsi la gara, perché inevitabilmente noi ci troveremo a dover partecipare ad una gara e non sappiamo se la vincerà Conerobus. Consigliere, non dipende da noi se il servizio, quando andrà a gara, sarà aggiudicato a Conerobus, all'azienda di cui siamo soci o se verrà un altro vettore, questo non possiamo saperlo. Quindi, ripeto, io lo vedo con favore questo piano che è stato proposto, soprattutto perché è stato ribadito più volte che non è una cosa definitiva, serve per fare in modo che alcune linee guida, alcuni principi fondanti siano stabiliti dal Consiglio comunale e non dalla Regione, perché volenti o nolenti l'art. 3 stabilisce che se noi non facciamo questo piano la Regione ci diffida e lo fa per conto suo e non è detto che gli utenti di Ancona possano avere un servizio migliore da una valutazione che può fare la Regione, perché fino ad oggi la risposta che è stata data alle risorse che venivano diminuite è sempre stata quella di diminuzione delle corse e non mi sembra che sia questa la risposta che noi dobbiamo agli utenti.

Detto questo, non mi sembra scandaloso che il piano dica: fissiamo i paletti, mettiamoci intorno a un tavolo per lavorare insieme, per aggiustare il tiro, per vedere che cosa possiamo migliorare recependo quelle che sono le richieste dell'utenza, dei cittadini e dei lavoratori. La maggioranza ha intenzione di rafforzare queste linee guida, proprio perché in sede di contrattazione, di scambio, di partecipazione come vogliamo chiamarlo, vengano comunque tenute in considerazione quelle che per noi sono cose fondamentali, cioè cercare il più possibile di tutelare l'occupazione, cercare di rispondere alle esigenze dei cittadini e fare in modo che si arrivi ad un servizio che sia ben consegnato.

Per quanto riguarda invece l'emendamento primo firmatario D'Angelo, ho bisogno di un chiarimento: quali sono le frazioni che non sono servite dal trasporto pubblico locale? Perché a me risulta che le frazioni del comune di Ancona siano raggiunte tutte dal trasporto magari extraurbano. *(Interruzione)*. Io faccio parte del territorio di Ancona, abito a Collemarino ma non è che non sono servita dal trasporto pubblico, è una linea extraurbana ma ad Ancona mi ci porta. *(Interruzione)*. Questo è un altro discorso. Non si tratta di servire con il trasporto pubblico. Neanche Palombina ha il trasporto pubblico, perché l'autobus passa lungo la nazionale e c'è una corsa al giorno che passa dentro. Ripeto, noi ci abbiamo provato come circoscrizione, l'abbiamo fatto, abbiamo fallito, nel senso che tutti ci hanno richiesto il servizio, nel momento in cui ce

l'abbiamo messo — la navetta — non ci andava nessuno perché dovevano pagare il biglietto e dicevano “Ma come, mi fai pagare il biglietto?” Morale della favola, tre mesi con i soldi a carico di tutti i cittadini e non ne ha usufruito nessuno. A volte è anche difficile dire “Gli fai fare tutto il giro all'autobus”, perché poi magari la gente pensa di poter salire gratis e invece devono pagare.

Posso dire una cosa a proposito dei “portoghesi”? Ci sono i controlli, ve lo garantisco. Io prendo l'autobus e vedo che arrivano squadre di tre controllori, perché purtroppo da soli non possono più andare in giro, si piazzano uno davanti, uno di dietro e uno al centro, e i controlli vengono fatti. Non sul 100% delle corse ma i controlli ci sono. La proposta dei tornelli mi ha fatto drizzare i capelli, perché può venire soltanto da chi non prende l'autobus, basterebbe che vi fermaste a vedere come salgono gli utenti sull'autobus. Bisognerebbe educarli per dire “Salite tutti dalla porta davanti”. *(Interruzione)*. Ti faccio il discorso, perché se tu alla stazione, nelle ore di punta, pretendi di far salire i viaggiatori uno per uno da uno sportello solo, vuol dire che l'autobus impiega dieci minuti prima di ripartire, altro che corsie preferenziali, arrivi dopo un'ora a destinazione. Quindi, a volte le proposte vanno fatte anche sensate. Secondo me varrebbe allora la pena di potenziare le squadre di controllori, perché almeno il personale ha un'attività e li puoi convertire. Poi, se non altro non danneggia l'utenza.

**PRESIDENTE:** Abbiamo concluso gli interventi. Ha la parola l'assessore per la replica. E' una replica complessiva su tutti gli emendamenti e le mozioni. Prego.

**IDA SIMONELLA:** Vorrei ribadire soltanto due-tre concetti. Innanzitutto ho sentito molte proposte che possono essere migliorative del servizio e su questo non c'è nessun tipo di pregiudizio, lo abbiamo detto e non l'abbiamo detto per finta ma veramente. Faremo un confronto per apportare quelle modifiche che vanno incontro alle esigenze dei cittadini e che possano essere compatibili con le risorse che abbiamo a disposizione. Capisco che questa cosa non piaccia più di tanto, però è vero anche che noi ci dobbiamo confrontare con il fatto che non solo la dotazione delle risorse, in particolare quelle regionali, che sono le più consistenti, entreranno a pieno regime al momento in cui verrà espletata la gara ma noi dal primo gennaio, cioè tra dieci giorni avremo quelle minori risorse. Quindi accolgo tutti gli stimoli — ho sentito inizialmente il consigliere Crispiani, altri interventi che sono stati fatti — a ripensare in un'ottica molto più di ampio respiro il tema del trasporto pubblico locale; il tema della mobilità in generale, sostenibile all'interno della città e questo è sicuramente un punto importante che bisogna affrontare. E' vero anche che molte delle soluzioni che sono state indicate,



proposte, sono soluzioni da medio termine. Noi abbiamo questa esigenza immediata di andare a dire ai cittadini quello che andremo ad offrire dal primo gennaio 2014, perché dobbiamo far conto su quelle risorse lì. E' vero anche che in sede di bando, concertazione che ci saranno ecc., saremo aperti a qualunque sostenibile intervento migliorativo del servizio. Fin da oggi posso dire che l'Amministrazione si impegna, in particolare, a fare una valutazione, ovviamente mettendo attorno a un tavolo i soggetti interessati dei servizi per gli studenti universitari. In questi giorni il dibattito è stato molto acceso su questo. L'Amministrazione dà piena disponibilità a fare una valutazione specifica. Immagino che le dichiarazioni fatte dall'ing. Fratolocchi al direttore di Conerobus siano state puramente tecniche, ragioneremo comunque su un piano del tutto diverso e su questo accogliamo tutte le proposte che vanno in questa direzione. Questo possiamo dirlo fin da subito.

Sul discorso dei "portoghesi" è chiaro, ci sono persone che non pagano il biglietto questo lo sappiamo, vanno naturalmente incentivati i controlli, poi c'è tutto il sistema della bigliettazione elettronica che dovrebbe entrare in funzione, altri elementi ecc. Voglio soltanto ricordare una cosa: il rapporto tra ricavi e costi o comunque la quota dei ricavi che viene dalla vendita dei biglietti o di tutti i titoli di viaggio nel comune di Ancona è la più alta delle Marche e tra le più alte in Italia. Ho qui i dati dell'ultimo lavoro fatto dalla Cassa depositi e prestiti che ci dice che la quota dei ricavi da traffico per il centro Italia è pari al 26%, per l'Italia nel suo complesso ormai è arrivata attorno al 30%, noi siamo sul livello più alto in questo rapporto. Questo sta a significare che si raggiunge anche un corrispettivo economico, fermo restando che ci sono le persone che non pagano il biglietto, non voglio dire che non ci sono persone che pagano il biglietto e che non devono esser messi dei sistemi di controllo, però teniamo conto che noi abbiamo tra le migliori performances italiane per quota di ricavi incamerati da vendita dei biglietti o dei titoli di viaggio in generale.

Un'ultima cosa riguarda l'intervento del consigliere Berardinelli. Prendo atto della mia imprecisione nel corso della Commissione, dovuta anche a una mia incomprendione della domanda ma le ribadisco un aspetto. Innanzitutto mi è sembrato un livello molto basso del confronto, mentre il tipo degli altri interventi mi sembrava molto più sul merito. Le dico anche che conosco perfettamente quanto costa il biglietto, proprio perché io tutti i giorni utilizzo il mezzo pubblico, forse lei non lo utilizza come me, però siccome io tutti i giorni lo prendo, è un abbonamento sull'urbano che mi consente di prendere anche i pullman extraurbani che vengono dalla stazione e so perfettamente come si muove. Quindi non per competenze né tecniche né scientifiche ma perché anche io sono un utente.



**PRESIDENTE:** Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori il consigliere Crispiani. Ne ha facoltà.

**STEFANO CRISPIANI:** Solo per segnalarle l'argomento 1115/2013 che è una mozione sul trasporto pubblico a firma del collega Rubini e mia, che attiene essenzialmente alla questione che lega la velocità commerciale del trasporto pubblico con la qualità dell'aria della città. Chiedo alla presidenza, all'assessore, ai colleghi se sia questo — credo di sì, sommessamente — il contesto nel quale discutere di questo argomento.

**PRESIDENTE:** Adesso lo approfondisco. Grazie.  
Ha chiesto di replicare anche il Sindaco. Ne ha facoltà.

**SINDACO:** Sulle questioni fondamentali ha sostanzialmente risposto, e benissimo fra l'altro, l'assessore Simonella. Vorrei soltanto aggiungere qualche rapida considerazione. Diceva il consigliere Crispiani questa mattina che la discussione oggi è frammentata e che questo rende difficile, per non dire impossibile, entrare proficuamente nel merito delle questioni, tanto che sostanzialmente nel merito delle questioni il suo intervento non è entrato. La discussione di oggi ha un punto di non compiutezza, che è l'impossibilità — lo si diceva all'inizio — di poter confrontare e capire la coerenza tra il piano che noi andiamo ad approvare per il trasporto urbano con quello per il trasporto extraurbano, perché per l'ordinamento vigente le due pianificazioni... Perché oggi noi stiamo compiendo un atto di pianificazione, di questo si tratta, consigliere Tombolini e per questo non c'è un parere di regolarità tecnico-contabile, perché non si tratta di assumere impegni di spesa, è un atto di pianificazione quello che andiamo a fare, in base alla legge vigente. Quindi un limite c'è, perché in un processo di pianificazione che deve necessariamente vedere il coordinamento tra il livello urbano e quello extraurbano, il fatto che questa pianificazione sia affidata a due soggetti istituzionali diversi rende il problema quasi irrisolvibile, quello della contemporaneità, perché è evidente che se avessero approvato prima quello extraurbano senza il nostro avrebbero potuto dire esattamente la stessa cosa dall'altra parte, cioè andiamo ad approvare un piano extraurbano senza conoscere qual è quello urbano e viceversa. Per andare alla sostanza delle questioni, è vero che c'è questo limite dato dall'impostazione che l'ordinamento ha dato nel ricondurre a due soggetti istituzionali diversi la pianificazione di un ambito piuttosto che dell'altro. E' anche vero però, come è stato detto, che in questa fase istruttoria, ancorché rapida nei tempi, un qualche livello di coordinamento c'è stato, per lo meno con la fase istruttoria, ed è anche vero che

dovendo comunque affrontare questa contraddizione che c'è, si è ritenuto che fosse più utile, importante che il Consiglio comunale affrontasse la discussione sulla proposta per l'ambito urbano, per poi andare al confronto con il livello che sta elaborando l'ambito extraurbano, come si diceva anche da parte di alcuni consiglieri delle diverse minoranze, forti di un'impostazione data dal Consiglio comunale.

Però la discussione di oggi, a parte questo aspetto non secondario per quanto riguarda i diversi livelli di pianificazione, non è affatto frammentaria, perché invece la diversa questione, cioè la discussione e la decisione oggi in ordine al piano dei servizi, che è un atto di pianificazione, rispetto alla diversa questione della gestione del servizio e dunque del profilo relativo alla riorganizzazione o meno dell'attuale azienda, dell'azienda che gestisce attualmente il servizio e che è di proprietà del Comune di Ancona, cioè Conerobus, questa questione è altra e va affrontata, Crispiani, credo, in un confronto sereno su questa questione, distintamente, perché un conto è la pianificazione del servizio, che tra l'altro nella normativa, secondo l'ordinamento attuale, potrebbe tranquillamente, domani potrebbe essere gestito da un altro soggetto che non è Conerobus e come giustamente qui è stato detto, l'organizzazione e la gestione del servizio in termini aziendali è un di cui, è la conseguenza del piano dei servizi che fai, perché l'azienda, chiunque essa sarà, pubblica o privata, locale o non locale, che dovrà gestire il servizio, dovrà necessariamente, a valle, conformare la sua organizzazione a quel servizio da rendere e non viceversa come per tanto, troppo tempo è stato, anche nella nostra realtà e non solo nella nostra realtà.

Quindi affrontare con ordine la riflessione, la discussione e la decisione prima sulla programmazione e pianificazione del servizio e poi su come organizzare dal punto di vista operativo gli uomini, i mezzi, cioè le aziende che devono far fronte, rispondere e fornire quel servizio, non solo non è frammentario, non solo non è disorganico, è la cosa più logica, più razionale e più coerente che si possa fare, in un processo serio di pianificazione di governo della realtà, perché di questo stiamo parlando, non di un convegno, di un dibattito, di un seminario, di un approfondimento, di una conferenza tematica, che sono tutti momenti interessanti ma che sono un'altra cosa rispetto all'azione di governo e azione di governo significa prima pianificare i servizi e poi decidere come li organizzo e come posso rendere funzionale o meno un'azienda pubblica, in questo caso, allo svolgimento del servizio che si intende realizzare. Quindi da questo punto di vista non lo vedo affatto come un limite.

Quanto poi al coinvolgimento della città, abbiamo detto che questo è un punto di partenza. Qualcun altro ha detto che si poteva fare a meno oggi di approvare il piano, andavamo alla consultazione con la città ecc. E perché non andarci con una proposta già in qualche modo definita e istruita? Perché no? Perché non sarebbe possibile o non

sarebbe credibile, oggi, andare a quella fase di consultazione ampia di cui si è detto? Perché non sarebbe credibile andarci sulla base di un piano che non è la Bibbia, non è un atto di fede, è un'ipotesi con la quale vai al confronto con il portatore d'interesse, con i soggetti più direttamente interessati e che intanto, però, ti consente di non avere assolto a un obbligo che la legge ti impone, cioè quello di fare un piano entro un dato termine, non dando così alibi a soggetti istituzionali altri, perché poi la Regione non è un monolite, non è un moloch, ci sono anche lì posizioni diverse, ci sono anche lì vincoli di legge, perché per esempio, non per fare considerazioni ragionieristiche ma alla fine anche con i soldi bisognerà fare i conti, perché, ripeto, qui non siamo in un convegno in cui siamo cultori della materia soltanto, dobbiamo anche decidere, come Consiglio comunale, come organizzare, pianificare il servizio sulla base delle risorse che ci sono o che pensiamo di poter acquisire. Se è così, è evidente che anche tenere conto di vincoli che ci sono di leggi nazionali non è essere prosaici e non volare alto, è fare i conti con il principio di realtà e cioè rispetto ai disegni strategici devi porti anche il problema di come concretamente, qui, oggi, li cali nella realtà, sulla base delle risorse che al momento siamo riusciti a conquistare. E allora, andare al confronto con la città sulla base di una proposta che, come diceva in un bellissimo intervento da ultimo la consigliera Tripoli, non è semplicemente un taglio, non è affatto questo. Sarà discutibile, sarà opinabile, sarà non condivisibile ma non è una scelta di tagli e basta tutt'altro. Andare al confronto con la città sulla base di una proposta strutturata, non intoccabile ma strutturata, anziché con suggestioni al vento, credo che sia invece un fatto positivo. Peraltro, con le organizzazioni sociali e sindacali, non su questa specifica proposta ma sui temi del trasporto pubblico locale, comunico al Consiglio che abbiamo avuto plurimi incontri, sia con le confederazioni sindacali — abbiamo fatto almeno due sedute di lavoro, non quelle di cortesia — così come con la Rsu, con i sindacati territoriali di Conerobus abbiamo avuto plurimi incontri nell'ambito di queste ultime settimane.

Quindi, ripeto, il coinvolgimento della città c'è stato per quello che è stato possibile in questi tempi, ma ci sarà e ci sarà in modo molto consistente, da qui in avanti.

A proposito di coinvolgimento della città, sulle ipotesi della logica delle rotture di carico, certo alle condizioni e nelle situazioni che l'ing. Perilli giustamente indicava, non come parola d'ordine da applicare sempre e comunque ma quando ne ricorrano le condizioni e le circostanze possibili, come appunto Perilli spiegava. Questa, ad esempio, è stata una delle richieste che il comitato per il trasporto pubblico, quello gestito e promosso dal sig. Ballanti, è una delle plurime proposte mandate da quel comitato di cittadini che chiese a suo tempo incontri con Conerobus ecc. e una delle prime richieste

loro, proprio per tentare di riorganizzare il servizio ma facendo conto con le risorse date, proprio loro proponevano, per esempio, la logica delle rotture di carico secondo le condizioni e le circostanze di cui parlava Stefano Perilli, perché questo consentiva di mantenere un servizio adeguato facendo i conti con le minori risorse, perché la visione strategica certo che va bene, la visione strategica bisogna averla e devi informare le singole scelte. Noi abbiamo scritto nel programma di governo e ribadiamo che la strutturazione di un buon servizio pubblico, come tutto sommato nella città di Ancona c'è da anni e da decenni ed è forse l'unico vero servizio di trasporto urbano che c'è in tutta la regione Marche in termini di entità del servizio, di qualità del servizio, di frequenza delle corse e anche di domanda, perché nel servizio di trasporto pubblico urbano di Ancona, il ricavo, i proventi da biglietti ed abbonamenti, che sono uno degli indici fondamentali per capire quanta domanda c'è e quanto utilizzo c'è del servizio, copre circa il 41% dei costi operativi, quando la media nazionale è intorno al 29% e la media della regione Marche è più o meno lì. Quindi nella città di Ancona, con tutti i limiti e con tutti i tagli che ci sono stati ai finanziamenti in questi anni, c'è ancora uno strutturato e buon servizio di trasporto pubblico urbano, certo che va meglio adeguato alle esigenze della domanda. Abbiamo visto prima, nell'illustrazione di Stefano Perilli, alcuni esempi: c'erano per esempio alcune corse che partivano da piazza Cavour per alcune delle frazioni, alle 4,50 del mattino. Da piazza Cavour, non dalle frazioni verso il centro. E' evidente che c'erano incongruenze che erano e sono figlie di "formazioni alluvionali" dei diversi programmi d'esercizio che vanno invece riqualificati. Quindi l'operazione che abbiamo fatto oggi non è certo esaustiva del lavoro che c'è da fare, tutt'altro, ma è un punto di partenza ed è un punto di partenza serio che non si rassegna alle risorse attuali ma che non gira la testa dall'altra parte, che da qui parte, sapendo che oggi le risorse sono quelle e che oggi siamo chiamati a questo sgradevole, se volete, e prosaico compito di decidere come impiegare quelle risorse dal primo gennaio 2014, mentre nel contempo possiamo e dobbiamo impegnarci tutti per averne altre di risorse, per averne di più, per poterne mettere di più anche dal bilancio comunale, ma intanto la realtà ci chiama a dire come impegniamo queste risorse, quelle che siamo riusciti in qualche misura ad ottenere.

Quindi credo che tutto sommato l'operazione che facciamo questa sera è un'operazione seria, non è propaganda, non sono parole al vento, è un'operazione sicuramente perfettibile, se ne parlava anche con i consiglieri della maggioranza. L'ordine del giorno scaturito ma anche altre istanze, anche altre segnalazioni di criticità e di problemi possono e debbono essere prese in considerazione nelle prossime settimane per poter arrivare a un piano perfetto? No, ma per poter arrivare a un piano il più rispondente possibile nelle condizioni date e con le risorse date, alla domanda

dell'utenza. Poi tutti insieme possiamo impegnarci per avere più risorse, però anche qui bisogna capirsi. Nei confronti della Regione Marche, come è noto, quando ci sono stati occasione e motivo non abbiamo avuto nessuna remora a prendere posizioni anche critiche. Il dato che citava prima l'assessore Simonella, cioè che dal fondo nazionale trasporti, quello che arriva alle Marche pro-capite o pro-chilometro è il contributo più basso in assoluto in tutta Italia e rimanda a un problema serissimo, che sta anche tutto dentro ai servizi pubblici e alla gestione pubblica dei servizi, per cui non si capisce perché un chilometro costi 5 ad Ancona e 15 in Molise o anche 12 in Liguria e cose di questo tipo. Perché la Regione Marche a sua volta ha avuto un taglio assai consistente del fondo nazionale trasporti. Ma è quello stesso fondo nazionale trasporti che prevede e prevederà anche misure per la riorganizzazione delle aziende e a quelle misure — misure significa soldi per ammortizzatori sociali, per gestione di interventi, misure di riorganizzazione e ristrutturazione anche delle aziende — si potrà accedere se saranno stati fatti gli atti di programmazione come quelli che questa sera noi stiamo facendo.

Quindi nessuna forzatura ma l'impegno a fare quello che non solo la legge ma il nostro ruolo di governo ci imponeva e ci richiedeva di fare. Dopodiché potremo migliorare tutti insieme con il concorso della città, delle forze sociali, di tutto il mondo.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Crispiani. Come capogruppo?

**STEFANO CRISPIANI:** No, no, no, per l'illustrazione della mozione sul trasporto pubblico. Visto che il Sindaco intendeva migliorare nelle prossime settimane, vediamo se possiamo fare a meno di aspettare le settimane.

**PRESIDENTE:** Volevo precisare che abbiamo cominciato la discussione della delibera, poi abbiamo introdotto gli emendamenti, le mozioni e l'ordine del giorno ed eravamo già in sede di replica, per la chiusura.

**STEFANO CRISPIANI:** Va bene. Volevo dire: c'è una mozione sul trasporto pubblico, fate vobis.

**PRESIDENTE:** Visto lo stato dei livelli di discussione, se me l'avesse presentata prima avremmo probabilmente...

**STEFANO CRISPIANI:** Presidente, siccome do tutti per liberi e pensanti, non ho bisogno di spiegare cose che sono perfettamente comprensibili: l'importante è che lei



me la metta ai voti, io mi siedo nuovamente, tutti comprendono l'italiano, qui ci sono scritte cose in italiano, quindi va bene così. Evito di illustrarla, purché si voti.

**PRESIDENTE:** Non era per impedire, stavo rappresentando lo stato delle procedure.

**STEFANO CRISPIANI:** Non c'è bisogno che io parli sopra: è scritta, è stata inviata a tutti i consiglieri, ce l'hanno tutti, cosa ci dobbiamo dire?

**PRESIDENTE:** Secondo me può essere trattata. (*Interruzione*). Non facciamo esternazioni. Ho rappresentato lo svolgimento delle procedure e ho decretato che secondo me è trattabile, punto.

**STEFANO CRISPIANI:** Io non la illustro, basta che la votiate.

**DANIELE BERARDINELLI:** Presidente, lei deve rispettare il regolamento, non è che decide... Lei ha fatto un errore gravissimo nel non averla messa all'ordine del giorno, perciò non è che deve interloquire...

**PRESIDENTE:** No, è all'ordine del giorno, non alzi la voce, non alzi la voce! E' all'ordine del giorno.

**DANIELE BERARDINELLI:** Non l'ha inserita nella discussione. Doveva essere inserita insieme all'altra mozione, perché il titolo è talmente evidente: "Mozione sul trasporto pubblico". Se non è attinente a quello che abbiamo discusso fino adesso... Perciò non se la deve prendere né con Crispiani, perché gli ha detto "Me lo doveva dire prima". No Presidente, lo doveva sapere lei.

**PRESIDENTE:** Ho detto che è trattabile, consigliere Berardinelli, cosa vogliamo discutere?

**DANIELE BERARDINELLI:** La doveva tirare fuori lei prima, perché doveva controllare l'ordine del giorno e verificare se c'erano, come da regolamento, altre mozioni od ordini del giorno collegati all'argomento in discussione. Non l'ha fatto.

**PRESIDENTE:** Consigliere Crispiani prego, la illustri.



DANIELE BERARDINELLI: No Presidente, non ho finito. Io vorrei sapere l'articolo del regolamento che permette al Sindaco di intervenire dopo l'assessore Simonella per oltre 13 minuti. Voglio la citazione dell'articolo e del comma.

PRESIDENTE: Articolo 47, comma 9, secondo periodo.

DANIELE BERARDINELLI: Tredici minuti per poter parlare? Tredici minuti e oltre?

PRESIDENTE: Articolo 47, comma 9, secondo periodo: se lo legga.

DANIELE BERARDINELLI: Tredici minuti?

PRESIDENTE: Non ha né limiti né tempo.

DANIELE BERARDINELLI: Allora non è intervenuta come maggioranza ma come Sindaco?

PRESIDENTE: Ho dichiarato: replica agli interventi. Se ascolta le parole... Prego, consigliere Crispiani. La ringrazio per la sua educazione, consigliere Crispiani. La illustri pure, come preferisce lei, perché l'educazione e il rispetto innanzitutto e su questo lei sa che ho una stima immensa nei suoi confronti.

STEFANO CRISPIANI: E' perfettamente comprensibile, non so se ci sono da parte dei colleghi eventuali necessità di integrazione, di correzione, quello che volete voi. Ne discutiamo. Però che adesso venga qui a raccontare... Come volete voi.

PRESIDENTE: Ha la parola il consigliere Pistelli.

LOREDANA PISTELLI: Non ho nulla in contrario, anche se purtroppo nella Conferenza dei capigruppo questa cosa non era stata inserita, a poterla discutere insieme alla delibera che riguarda il trasporto locale. Chiedo solo cinque minuti di sospensione per rileggere ed eventualmente correggere alcune cose.

PRESIDENTE: Sono le 16,56, alle 17,05 riprenderemo i lavori.

*Alle ore 16,56 la seduta è sospesa*

*Alle ore 17,00 la seduta riprende*

*(Si procede all'appello nominale)*

*(Sono presenti n. 23 consiglieri: Crispiani, D'Angelo, Dini, Diomedi, Fagioli, Fanesi, Fazzini, Finocchi, Freddara, Gastaldi, Gnocchini, Gramazio, Lazzeri, Mandarano, Milani, Morbidoni, Pelosi, Pistelli, Polenta, Quattrini, Tombolini, Tripoli, Urbisaglia)*

*(Sono presenti gli assessori Fiorillo e Sediari)*

*(Presiede il Presidente Marcello Milani)*

*(Partecipa il Segretario generale Avv. Giuseppina Cruso)*

*(Alle ore 17,09 entrano il Sindaco e i consiglieri Grelloni, Mazzeo, Barca, Fiordelmondo, Berardinelli e Pizzi:  
presenti n. 30)*

**PRESIDENTE:** Riprendiamo la seduta. Ha la parola il consigliere Crispiani.

**STEFANO CRISPIANI:** All'esito della sospensione, la mozione subisce alcune piccole modifiche di ordine pressoché letterale. Gli aspetti fondamentali legati alla sottolineatura dell'importanza della velocità commerciale rimangono intonsi.

La prima modifica attiene all'ultimo capoverso dell'"appurato che". L'ultimo capoverso, nella versione che propongo all'aula è questo: "La qualità della vita dei cittadini anconetani risente di una città fortemente stressata dal traffico, smog e da un servizio di trasporto pubblico in difficoltà a superare le insidie causate dall'attuale stato della viabilità".

Nel "chiede", al quart'ultimo capoverso leggo la nuova versione che propongo: "di valutare l'opportunità, nell'ambito dello studio della mobilità globale della città, di reintrodurre la viabilità pre-apertura Galleria San Martino con due corsie preferenziali..." ecc., fino alla fine del capoverso.

Al capoverso successivo questa è la nuova formulazione che propongo: "di valutare l'opportunità di ridurre i parcheggi a raso presenti subito dopo l'entrata del parcheggio".

Le modifiche che sono state introdotte originano da una richiesta di non blindare eccessivamente il testo e la richiesta è assolutamente ragionevole perché occorre inserire queste proposizioni all'interno di contesti più ampi e avere una maggiore flessibilità nel valutare le misure da adottare. Nel contempo però, visto da questa parte della barricata, si chiede un impegno concreto, reale per la realizzazione di questi obiettivi. Questa volta come ogni volta, evitando che da questo lato debbano venire le interrogazioni per dire "Che fine ha fatto quella cosa lì?". A buon intenditor... Ci siamo capiti.

Per cui questa è la formulazione che propongo al Consiglio. Grazie.

**PRESIDENTE:** In considerazione di questa evoluzione della trattazione della discussione, ho delle richieste. Ha la parola il consigliere Tombolini.

**STEFANO TOMBOLINI:** Io mi sto perdendo nei meandri della politica e non vorrei farlo, perché mi pare che noi oggi approviamo il piano che prevede la legge regionale che poi dovrà essere inviato alla Regione la quale lo manderà alla Provincia per fare la gara. Allora, approviamo gli allegati nei quali c'è scritto: a euro 2,21 a chilometri ti spettano tanti chilometri. Dopodiché, più è basso il livello prestazionale per far saltare il nostro atleta, più chi farà la gara è contento, perché dirà "Io partecipo a una gara, questi si sono tolti il 24, il 25 e il 26", poi nel deliberato hanno messo che faremo le quattro corsie, le sei corsie, andata e ritorno, le catapulte, parcheggi a raso e mille altre cose ma secondo me non c'entra niente. Non vorrei che qualcuno, per convenire l'assenso su questo atto facesse delle mistificazioni. Questo è un atto che serve, credo, per andare a gara di prestazioni, per far capire cosa è necessario al Comune di Ancona e quali sono le prestazioni che vogliamo: i chilometri innanzitutto, poi la qualità delle vetture, il parco macchine, l'efficienza, il grado di macchine a metano, mille altre cose. Adesso noi stiamo "azzeppando" dentro questa delibera un milione di atteggiamenti demagogici che sono altra cosa, che sono la capacità di pianificare in chiave sostenibile il transito in città, per cui quando arriverà l'operatore e dirà "Devo fare due milioni di chilometri, dimmi dove li vuoi", quello gli risponderà "Voglio le corsie preferenziali, ma vai al 24, al 25, al 26, questi sono i chilometri, io te li controllerò con un sistema di monitoraggio efficace", cercando anche di incentivare i costi, perché se io vado a gara e gli dico "Voglio 8 milioni di chilometri", Conerobus non ce la fa a garantirmeli e magari un altro operatore 8 milioni di chilometri me li garantisce perché è più efficiente, più capace e gestito in maniera diversa, ecco che ho fatto il bene della città. Per cui noi, secondo me, non dobbiamo travisare mettendo dei postulati politici dentro un documento che è di programmazione e che servirà per fare un progetto che sarà quello che andrà a gara, altrimenti siamo incappati in una mistificazione e questo credo non

debba essere accettato da questa parte né bisogna che cadiamo in questo ragionamento, perché altrimenti facciamo solo demagogia e alla fine i conti sono quelli che sono scritti nelle relazioni, perché la delibera finisce: approviamo la relazione, la sezione A stato di fattola sezione B stato di progetto. Non è che approviamo. Poi ci sarà scritto nel dispositivo della delibera che ci vuole l'accelerazione che in via San Martino ci vogliono i parcheggi ma ai fini del piano della mobilità, secondo me non c'entra veramente nulla. Credo allora che questa Amministrazione nella redazione di questo progetto debba dire "Alziamo l'asticella per dare un servizio migliore ai cittadini", perché poi c'è qualche consigliere e qualche assessore che vanno in autobus, pure qualche consigliere di minoranza, però quando mi capita di prendere l'autobus in via Torresi per arrivare alla Banca d'Italia e sono 17-18 minuti a piedi, in autobus 10 al costo di euro 1,20, allora uno fa una riflessione: vado a piedi e sicuramente l'autobus non è una risposta perché euro 1,20 equivalgono a un litro di benzina, con un litro di benzina ci faccio, in città, 12 chilometri, ci faccio 3-4 volte avanti e indietro. Secondo me, anche sul discorso dell'efficienza, perché poi dire "Facciamo i tornelli" non è possibile, però qualcuno in qualche altro stato fa un controllo diverso degli accessi a bordo. La mattina 3-4 dipendenti vanno a controllare i biglietti, lo facciamo in maniera spot, negli orari di punta in cui ci sono gli studenti, poi ci vai negli orari che non sono di punta e dentro è pieno di non residenti, non cittadini che lo usano come se fosse il mezzo privato, la motocicletta.

Altri discorsi li faremo in altra sede, qui stiamo definendo il capitolato prestazionale che andiamo a richiedere nel progetto di pianificazione per andare a gara, per cui cerchiamo di alzare gli standard, mettiamoci dentro più corse, più chilometri, migliore qualità, più basse tariffe, altrimenti abbiamo tagliato un vestito fatto apposta per un soggetto che abbiamo in mente e non sono forse quelli la qualità e il rispetto per l'interesse dei cittadini.

*(Alle ore 17,11 entrano gli assessori Simonella, Guidotti e Urbinati)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Intanto volevo intervenire con l'assessore, perché probabilmente c'è stata un'incomprensione, cioè: fermo restando la critica forte per non avere saputo durante la discussione che c'è stata in Commissione come funzionava il pagamento del biglietto urbano ed extraurbano, fermo restando la risposta che mi ha dato l'assessore che quanto meno lascia un po' sorpresi, perché ho segnalato per due volte la legge 45/1998 e ancora non si sa di cosa parla questa legge, però la mia non era





ironia, io dicevo veramente che per quello che riguarda la sua preparazione, la sua competenza per altri settori tanto di cappello, in questo settore ho rilevato una non sufficiente preparazione. Per il resto, lei fa un lavoro da marcamento di cartellino e può usare l'autobus, io faccio l'agente di commercio Marche-Romagna, usare l'autobus per portare la campionatura è un po' difficile, le garantisco che è difficile. Per cui ognuno ha la propria professionalità e le proprie abitudini che qualche volta sono derivate da fattori esterni. Penso per esempio che una famiglia che deve accompagnare la mattina due bambini a scuola in due posti diversi, oppure che deve accompagnare il pomeriggio due bambini a fare sport in due posti completamente diversi, il Palascherma di Monte Pelago e all'Aspio, lei capisce che usare il mezzo pubblico non è possibile, non è pensabile proprio.

Comunque detto questo, tornando a quello che stiamo votando, credo che oggi si siano consumati un paio di errori grossi da parte non solo dell'Amministrazione e della maggioranza, in parte anche della minoranza. Lo dico perché quando vedo che c'è un'apertura di credito nei confronti della maggioranza che in una situazione di crisi da un punto di vista del trasporto pubblico locale come questo, con tagli ripetuti, vedere che ci sia un certo entusiasmo perché si prevede la fattibilità di istituire delle corse da e verso le frazioni non servite fino ad oggi, devo dire che per me si illudono i cittadini, non si fa un grosso servizio alla cittadinanza. Se dovessero essere realizzate queste corse, ben vengano, però ho paura che il risultato possa essere quello di una promessa illusoria.

Dico al collega Crispiani che ho apprezzato la sua mozione per il 90%, però c'è un 10% che secondo me è invotabile, quello che fa riferimento alla sistemazione, al ritorno pre-apertura della galleria con la doppia corsia per autobus in corso Stamira e la discesa soltanto per le auto private. Questa è una cosa che la maggioranza non realizzerà mai. Anche qui vedo le parole che sono usate: "Sì, prevediamo la fattibilità, valutiamo la fattibilità", ma che il Sindaco Mancinelli davanti ai commercianti di Ancona che già sono in difficoltà possa fare una scelta del genere, non lo vedo neanche se la vedo realizzata con le strisce dipinte di giallo delle corsie preferenziali degli autobus. Mi sembra che ci sia questo tentativo, da una parte — non me ne vogliono i colleghi D'Angelo e Gramazio — il poliziotto cattivo, nel senso che c'è questa delibera che staglia a tutti i livelli il trasporto pubblico locale e dall'altra il poliziotto buono che invece dice "Noi vorremmo fare questo, vorremmo fare il collegamento con le stazioni di Torrette e di Varano, vorremmo istituire nuove corse, vorremmo fare tantissime cose", che poi si scontrano, in realtà, con quello che ho già detto altre volte. Il Sindaco ha detto "Sì, abbiamo contestato". Non c'è stata una contestazione reale nei confronti della Regione, qui c'è stato un taglio lineare da parte della Regione che ha penalizzato i



Comuni più virtuosi e nel corso del 2012 -5%, nel corso del 2013 -4%, già previsti nuovi tagli in futuro. Ci doveva essere una risposta molto più forte, molto più netta da parte del Comune di Ancona, proprio portando quei dati che dicevate e di cui vi vantavate. Invece qui si va a penalizzare un'utenza che partecipa, un'utenza che usa il mezzo pubblico. E' vero, dipende anche dal discorso orografico della città, non è facile spostarsi a piedi o in bicicletta come in altre città, io capisco che a Senigallia se uno va a vedere i dati del trasporto pubblico locale sono molto più bassi. Ci credo, basta che sia il periodo da marzo ad ottobre, si va in giro in bicicletta e non c'è bisogno di usare l'autobus, si spende zero.

Detto questo, noi siamo molto perplessi su questa delibera e sugli ordini del giorno e mozioni votati in contemporanea.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Quattrini.

**ANDREA QUATTRINI:** Ringrazio i consiglieri di Sel per la loro mozione, però il collega Crispiani ha lanciato la sfida al Sindaco e al Pd dicendo "Vediamo subito se siete collaborativi". Io avevo letto il testo iniziale e avevo molti dubbi che potesse essere approvato dal Pd. Infatti sono state cambiate due parole molto precise, quindi non c'è più la riduzione dei parcheggi a raso ma c'è un impegno a valutare, come non c'è un'altra battaglia che avevamo portato avanti anche nel precedente Consiglio comunale, cioè far sì che in corso Stamira l'autobus abbia interamente la corsia preferenziale per ridurre la velocità e anche lì ci sono dei problemi.

D'altronde, consigliere Crispiani, abbiamo visto anche ultimamente che questo Pd sul Pergolesi di fatto taglia sulla cultura, sui parcheggi ricordo le battaglie nella passata legislatura tra il centro-destra che voleva i parcheggi e il centro-sinistra che diceva di no ai parcheggi in centro, invece adesso per Natale sono aumentati i parcheggi, più auto in centro. Per carità, non voglio dire che è giusto o sbagliato, dico soltanto che fino a poco tempo fa, forse in maniera strumentale, c'era un confronto fra idee di centro-destra e idee di centro-sinistra, adesso a mio avviso, da molto tempo sul simbolo del Pd il colore rosso è pubblicità ingannevole, cioè non stanno assolutamente facendo politiche di sinistra, né sulla cultura, in Regione tagli alla sanità, tagli su tutto, è smontato totalmente lo Stato sociale e lo vediamo e lo tocchiamo con mano. Questa politica dei tagli è una politica anche miope, perché anziché tagliare 100 euro o aumentare 100 euro potrebbe anche portare mille euro, se messi al posto giusto. Ma su questo non c'è il confronto, è inutile che il Sindaco ci dica che ha incontrato le parti sociali, perché il confronto dovrebbe avvenire, se avviene in Commissione ad esempio, alla presenza dell'opposizione, perché anche il general manager della multinazionale incontra i

sindacati per dire loro "Ci sono i tagli non ci sono i soldi, se vuoi è così, altrimenti è anche peggio". Invece quando c'è l'opposizione presente in Commissione, in grado di recepire, se ci sono, delle necessità da parte delle organizzazioni sindacali, come degli utenti, del comitato utenti Tpl in questo caso, il confronto è maggiormente democratico.

La consigliera Tripoli prima diceva che secondo lei questo progetto è positivo, la maggioranza probabilmente l'ha visto anche un po' prima di noi. La prima volta che ho saputo che esisteva questa cosa io l'ho letto sui giornali e Perilli diceva "Incontreremo Ancona Partecipa". Io non sapevo neanche che esistesse e già si erano messi d'accordo per incontrarsi con l'associazione Ancona Partecipa, perché evidentemente noi rappresentiamo dei cittadini forse di una serie inferiore. Magari è il miglior progetto possibile, però se c'era l'opportunità... E lei, consigliera, ha fatto parte della precedente consiliatura, dove forse alcuni argomenti duravano anche troppo, vedi il regolamento acustico. Però erano partecipati. Ricordo sul regolamento degli impianti sportivi di avere portato mie osservazioni, alcune non sono andate bene, altre sono state recepite. Ricordo sul piano antincendio la richiesta del piano di evacuazione di Portonovo. Era un modo di esercitare la propria volontà, cercare di essere propositivi al massimo. Qui invece arriva tutto così: "Ormai non c'è tempo, ormai è tardi, non ci sono soldi, i tagli" ecc. Insomma, non ci sto su questa cosa, perché so benissimo che non è così. Quindi non prendiamoci in giro. Capisco che per voi è il meglio possibile, vi auguro che con questo tipo di politica, magari, farete il bene della città, però se non farete bene la responsabilità sarà solo vostra.

*(Alle ore 17,26 esce il consigliere Tombolini:  
presenti n. 29)*

**PRESIDENTE:** Apriamo le dichiarazioni di voto. Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto sull'emendamento n. 1/1, il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Parto dalla proposta della Giunta al Consiglio comunale. Noi non condividiamo né come è stata formata questa proposta né, nel merito, le soluzioni che sono state date ai tagli chiesti dalla Regione. La cosa che ci preoccupa di più è come è stata formata questa delibera. Non sono stati ascoltati i lavoratori, i rappresentanti dei lavoratori, non sono stati ascoltati i rappresentanti degli utenti, non c'è stato un dialogo fattivo e costruttivo con i consiglieri comunali di minoranza. Troppe volte questa Amministrazione si presenta con un "pacchetto regalo" con la carta e il fiocco e troppe volte dice "prendere o lasciare". Questo, secondo noi, non è il metodo giusto per riuscire a ottenere il prodotto migliore. Lo dimostrano alcune

inesattezze che ci sono, alcune dimenticanze che ho già sottolineato. Non è il massimo vedere che un argomento così importante sia stato affrontato non da esperti del settore che avrebbero potuto, secondo me, dare un contributo maggiore.

Mi sembra che anche le risposte che sono state date ad obiezioni molto concrete, quelle dell'inadeguatezza, per esempio della zona di piazza Ugo Bassi per il carico di rottura (non è stata data assolutamente una risposta a questa obiezione), è stata data una risposta molto parziale e la collega diceva "Bisognerebbe educare gli utenti". Forse bisognerebbe educare gli utenti a proposito dell'entrata solo da una parte dell'autobus con un tornello o comunque con un segnalatore acustico che possa indicare chi entra pagando il biglietto e chi entra invece cercando di sfruttare il passaggio senza pagare nulla. Non mi è stata data una risposta sul Verrocchio. Il Verrocchio è uno dei buchi neri della nostra città. Non ci è stata data una indicazione se quelle notizie che erano apparse sulla stampa erano vere o no, cioè se in realtà era stato tutto realizzato quasi perfettamente, se le notizie sulle misure che erano state prese, secondo alcuni sbagliate, erano infondate. Perciò non ci è stato detto se è possibile sfruttare Verrocchio come snodo del traffico del trasporto pubblico extraurbano e di quello urbano. Poi arriviamo alle ultime sollecitazioni che ci sono pervenute dall'ordine del giorno che, come dicevo prima, cerca di essere solo una foglia di fico per i tagli che vi apprestate a votare. Io non credo che sia il massimo inserire, come qualcuno ha promesso, i votanti di questa delibera che va contro gli interessi dei cittadini sul trasporto pubblico locale, però credo che sia anche legittimo da parte di qualcuno sfruttare anche queste possibilità per cercare di avere la massima attenzione. Quindi, su questo penso che potremmo considerarlo un segno dei tempi che sono cambiati.

Mi auguro che per esempio l'emendamento presentato da La Tua Ancona possa essere realizzato. Ho dei forti dubbi perché conosco la realtà del nostro comune, conosco la realtà regionale e i tagli a cui andiamo incontro ma mi auguro veramente che si possano istituire delle corse per le frazioni che adesso non hanno possibilità di usufruire del servizio pubblico. Dico fin da adesso che voteremo sicuramente a favore dell'emendamento. Purtroppo non voteremo a favore dell'ordine del giorno perché crediamo invece che questo sia solo un voto di facciata che poi non preveda la realizzazione concreta.

Ho già indicato alcune cose rispetto alle quali voteremo a favore, voteremo contro la delibera nel suo complesso e voteremo a favore di alcuni emendamenti presentati dai colleghi perché li riteniamo assolutamente coerenti con la nostra visione del trasporto pubblico locale.

**PRESIDENTE:** Iniziamo le votazioni. Pongo in votazione l'emendamento 1.1.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'emendamento 1.2.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'emendamento 1.3.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'emendamento 1.4.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 9*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*  
*non partecipanti al voto n. 1 (Gramazio)*

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'emendamento 1.5.





*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'emendamento 1.6.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'emendamento 1.7.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'emendamento 2.1.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'emendamento 2.2.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

*(Alle ore 17,47 entra l'assessore Foresi)*

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'emendamento 2.3.

*Il Consiglio non approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 10*

*contrari n. 19 (Mazzeo, Mancinelli, Urbisaglia, Milani, Gnocchini, Barca, Dini, Mandarano, Pelosi, Freddara, Fanesi, Fiordelmondo, Pistelli, Polenta, Fazzini, Fagioli, Tripoli, Grelloni, Morbidoni)*

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'emendamento n. 3.

*Il Consiglio approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 28*

*non partecipanti al voto n. 1 (Berardinelli)*

**PRESIDENTE:** Prima di passare alla votazione della delibera devo far presente che mi è stata sottoposta la richiesta per la votazione per appello nominale.

Però non è per questa delibera ma per quella successiva, quindi possiamo votare la delibera come emendata nel suo complesso, nel modo consueto.

*Il Consiglio approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 19*

*contrari n. 8 (Diomedì, Gastaldi, Pizzi, Quattrini, D'Angelo, Finocchi, Gramazio, Lazzeri)*

*non partecipanti al voto n. 2 (Berardinelli e Crispiani)*

\*\*\*

**MOZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSILIARE RELATIVA A: "PROGRAMMA QUADRO TRIENNALE 2013/2015 PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (L.R. N. 6/2013) RETE URBANA DI ANCONA. (deliberazione n. 124)**

PRESIDENTE: Pongo in votazione la mozione prot. 119828 presentata dai consiglieri Urbisaglia e Mandarano.

*Il Consiglio approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 24*

*astenuti n. 3 (D'Angelo, Finocchi e Gramazio)*

*non partecipanti al voto n. 2 (Pizzi e Berardinelli)*

PRESIDENTE: Il consigliere Gramazio dichiara di essersi astenuto.

\*\*\*



**ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALLA PROPOSTA DI  
DELIBERAZIONE RELATIVA A: "PROGRAMMA QUADRO TRIENNALE  
2013/2015 SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (L.R. N. 6/2013) —  
APPROVAZIONE". (deliberazione n. 125)**

**PRESIDENTE:** Pongo in votazione l'ordine del giorno prot. 120019, così come  
prima modificato.

*Il Consiglio approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 29*

*favorevoli n. 23*

*non partecipanti al voto n. 6 (Diomedi, Gastaldi, Pizzi, Quattrini,  
Berardinelli e Lazzeri)*

*(Alle ore 17,52 esce il consigliere Pizzi:*

*presenti n. 28)*

\*\*\*



**MOZIONE SUL TRASPORTO PUBBLICO. (deliberazione n. 126)**

**PRESIDENTE:** Argomento 1115, mozione a firma Crispiani e Rubini.  
La pongo in votazione.

*Il Consiglio approva con la seguente votazione:*

*presenti n. 28*

*favorevoli n. 27*

*non partecipanti al voto n. 1 (Berardinelli)*

*(Alle ore 17,55 escono gli assessori Foresi e Sediari)*

**LOREDANA PISTELLI:** Chiedo cinque minuti di sospensione.

**PRESIDENTE:** Sono le 17,56, riprenderemo i lavori alle 18,05.

*Alle ore 17,56 la seduta è sospesa*

*Alle ore 18,03 la seduta riprende*

*(Si procede all'appello nominale)*

*(Sono presenti il Sindaco e n. 26 consiglieri: Barca, Berardinelli, D'Angelo, Dini, Duranti, Fagioli, Fanesi, Fazzini, Finocchi, Fiordelmondo, Freddara, Gastaldi, Gnocchini, Gramazio, Grelloni, Lazzeri, Mandarano, Mazzeo, Milani, Morbidoni, Pelosi, Pistelli, Polenta, Quattrini, Tripoli, Urbisaglia)*

*(Sono presenti gli assessori Guidotti, Simonella, Urbinati)*

*(Presiede il Presidente Marcello Milani)*

*(Partecipa il Segretario generale Avv. Giuseppina Cruso)*

*(Alle ore 18,08 entrano i consiglieri Diomedi e Crispiani:  
presenti n. 29)*

\*\*\*



## **ATTO DI INDIRIZZO PER LA RIORGANIZZAZIONE DELLA SOCIETÀ MULTISERVIZI SPA. (deliberazione n. 127)**

**PRESIDENTE:** Proseguiamo con il punto 3 dell'ordine del giorno.

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

**ANDREA QUATTRINI:** Presidente, chiedo la questione sospensiva in base all'art. 51 con rinvio della trattazione per il seguente motivo. Nei giorni scorsi avevo fatto un quesito al segretario generale per avere una definizione di "mero atto di indirizzo". È arrivata questa risposta, che poi ho visto ricalca un parere della Corte dei conti, sezione regionale di controllo Marche del 4 giugno 2013 che già conoscevo. Infatti la domanda l'avevo fatta apposta, perché conoscendo solo questa delibera sulla definizione di mero atto di indirizzo, che viene poi confermata dal parere del segretario generale, si capisce che quello che viene adesso messo in votazione non è un mero atto di indirizzo, quindi deve avere i pareri tecnici per poter essere posto in votazione.

Leggo anche la seguente motivazione, che non so se volete far distribuire ai consiglieri, che riprende il parere della Corte dei conti, sezione Marche. Dice che "Hanno natura di indirizzo gli atti che impartiscono le direttive necessarie per orientare l'esercizio delle funzioni". Ma questo sono atti di indirizzo e vi dico subito che rispetto agli atti di indirizzo, in base all'art. 49 del Tuel, qualora comportino riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio dell'ente, vanno emessi i pareri. Ricordo che c'è un allegato A alla delibera su Multiservizi proprio di Multiservizi, che dice: se l'atto viene approvato e rimaniamo nel mercato del gas avremo utili, in futuro, per ics euro, se invece non verrà approvato gli utili saranno 100.000 euro, ad esempio. Quindi ci sono delle conseguenze economico-finanziarie. Questo per l'atto di indirizzo. Però nel dispositivo finale della delibera su Multiservizi viene detto che questo è un mero atto di indirizzo, quindi io ho chiesto il parere sulla definizione di "mero atto di indirizzo". La Corte dei conti in questo caso fa degli esempi, perché non c'è una vera e propria definizione ma è la giurisprudenza che dà queste definizioni e il segretario generale ha praticamente ricopiato pari pari il parere della Corte dei conti sezione Marche, che fa due esempi: uno, "Un atto di indirizzo per manifestare la volontà tesa a porre obiettivi per attività di livello normativo spettante agli organi comunali" e questo atto di indirizzo che viene sottoposto non ha obiettivo di attività di livello normativo, non è che deve fare delle norme; l'altro è "La volontà di tutelare un interesse pubblico specifico" e in questa delibera su Multiservizi interesse pubblico specifico non c'è, comunque si parla di atti generici, invece qui ci sono degli atti posti in votazione senza pareri, che però conseguiranno delle modifiche, dei riflessi

diretti o indiretti sulla situazione economica e finanziaria e sul patrimonio dell'ente. Pensate anche a Multiservizi, tutti i debiti che ha da rimborsare alle banche, se questa scelta che facciamo premetterà all'ente di avere una sostenibilità o meno. Per me il parere che ci ha dato il segretario generale conferma il parere della Corte dei conti, per cui questo non è un atto di mero indirizzo, quindi non può essere votato senza i pareri tecnici degli uffici.

*(Alle ore 18,12 entra il consigliere Vichi:  
presenti n. 30)*

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Pelosi.

**SIMONE PELOSI:** Lei ha fatto riferimento al fatto che ha chiesto il parere alla struttura. La struttura è qui, quindi, al limite, ci aiuta nell'esercizio delle sue funzioni. Non so nemmeno se lei ha fatto una richiesta ufficiale, noi non abbiamo niente. Siccome lei ha dichiarato in aula che c'è un parere del segretario comunale, da consigliere comunale vorrei capire, intanto, se è un parere del segretario generale, se questo parere...

**PRESIDENTE:** Quindi, la richiesta e la risposta. Gli uffici possono fornire richiesta e risposta ai consiglieri? Grazie.

Possiamo proseguire. Dopo la proposta del consigliere Quattrini, può intervenire un consigliere per ciascun gruppo, per cinque minuti.

Ha la parola il consigliere D'Angelo.

**ITALO D'ANGELO:** A me sembra che da quello che ho letto — si tratta di pochi minuti — evidente che qualora l'atto non è corredato dai pareri è un atto illegittimo... Però gradirei evitare, Presidente, quando faccio gli interventi, queste forme, queste esternazioni di tipo clownesco che non fanno comodo al Consiglio. io ho il dovere di rappresentare la mia preoccupazione quale rappresentante del gruppo La Tua Ancona e dico al Consiglio e ai consiglieri "Signori guardate, che qualora l'atto non è corredato dei pareri è un atto illegittimo". Se il segretario generale ritiene che non debba essere corredato dal parere dei revisori contabili, basta che lo dica, se ne assume la responsabilità — quella è la sua funzione — ed evidentemente i signori consiglieri terranno conto di quello che ho sottolineato io e di quello che magari ci dirà il segretario comunale. Non sto dicendo chissà quali cose. Con questo il mio intervento è concluso. E' durato un milione e mez... Un minuto e mezzo. Invece un milione e mezzo è la cifra che deve pagare, più o meno, se l'atto è illegittimo, qualcuno.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Pelosi.

**SIMONE PELOSI:** Mi scuso con il collega D'Angelo, forse c'è anche un po' di stanchezza. Però, insomma, qui partiamo da una richiesta fatta da un consigliere che riguarda la definizione dell'atto, se è un atto di indirizzo, di mero indirizzo, o poco mero... Di indirizzo o meno. Quindi, prima di definire l'atto illegittimo qualora non corredato del parere, credo che sia preventiva la valutazione fatta o da farsi del Consiglio comunale o degli organi competenti in relazione alla natura dell'atto. Questa è l'unica motivazione, pure non garbata, per cui fuori microfono ho fatto un gesto di disappunto, rispetto al fatto che molto spesso si utilizzano parole in libertà che invece bisognerebbe misurare, perché qui, prima di definire un atto illegittimo bisogna approvarlo, intanto... *(Interruzione)*. Sì, rilegga i verbali, consigliere D'Angelo. *(Interruzione)*. Lei ha detto che un atto non corredato di parere è illegittimo. Prima definiamo la natura dell'atto, poi decidiamo se è legittimo, perché abbiamo appena votato alcuni atti non corredati di parere del punto all'ordine del giorno di prima e non è tutto illegittimo.

Detto questo, non avevo letto questa richiesta e questa risposta e onestamente — forse non sono sufficientemente competente — ritengo, in linea di massima, di confermare quello che pensavo, cioè che questo è un atto di indirizzo, nel senso che anche nelle parti in cui propedeuticamente viene risposto questo: “Si fa riferimento a scelte di programmazione di futura attività che necessitano di atti di attuazione e recepimento da adottarsi...”. Qui fa riferimento ai dirigenti, ovviamente, è una sentenza del Tar Piemonte, quindi credo che la causa in esame riguardava l'atto rivolto alla struttura.

C'è stato già modo in Commissione di approfondire questa cosa e di distinguere la funzione del Consiglio comunale nell'esercizio delle sue funzioni di dare gli indirizzi, in questo caso a Multiservizi ma a quelle che possono essere le nostre aziende e a una separazione da quello che è l'obiettivo che deve fissare il Consiglio comunale, ovviamente sullo sfondo sempre presente del rispetto della legge, perché questo è a prescindere dalla nostra capacità o meno di fare i consiglieri comunali. Rispetto a quello, la questione che può riguardare, invece, la gestione. Ora, anche nella lettera a cui fa riferimento il consigliere Quattrini, corredata all'atto di indirizzo 1161, dove lui fa riferimento all'eventuale differenza patrimoniale sull'eventuale scelta o non scelta riguardante stime presunte di utili futuri, collegato ovviamente alla documentazione relativa al piano industriale che ci è stata consegnata in Commissione e che dà pienezza di concepibilità a quella che è la scelta che il Consiglio comunale deve fare. Cioè, la

scelta che il Consiglio comunale deve fare in questo caso, secondo il mio parere, è assolutamente limitata agli indirizzi, cioè il Consiglio comunale in questo momento, rispetto a un'operazione che riguarda Multiservizi, di politica industriale, decide se questa è un'operazione che può essere utile o meno, anche in vista di potenziali stime future.

Faccio un riferimento per essere chiaro e chiudo dicendo che su questo c'è anche il segretario, quindi se il segretario vuole aggiungere qualcosa, per quanto mi riguarda è liberissimo anche di intervenire in Consiglio, non c'è nessun problema. Se il collega Quattrini vuol reiterare questa richiesta è legittimato, anche perché dalla viva voce sentiamo anche qualche chiarimento. Però penso che questo atto, sostanzialmente, e anche il riferimento che fa lei su eventuali presunti utili futuri, passa attraverso un aspetto che è tutto da verificare, che è la gara, perché quello che noi oggi dobbiamo decidere è creare le condizioni per poter andare a gara, ma siamo tutti sostanzialmente appesi all'esito della gara. In teoria, per agganciare questi presupposti e capire i riflessi indiretto, oneri o cose del genere, noi dovremmo fare un atto il giorno che c'è la gara, perché non dipende tutto da quello che fa questo Consiglio comunale, c'è un evento terzo che si manifesterà, che sarà l'aggiudicazione del servizio distribuzione del gas. Rispetto a questo noi oggi dobbiamo decidere cosa fare. Questo, secondo me è un atto che dà gli indirizzi per farlo. Se non fosse stato corredato da un minimo di stima, probabilmente sarebbe stato un atto di indirizzo puro, ma noi come consiglieri comunali non saremmo stati in grado di capire un'acca di quello che si faceva. Quindi, da questo punto di vista e da quello che leggo qui, secondo me è un atto di indirizzo, salvo eventuali chiarimenti.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Diomedi.

**DANIELA DIOMEDI:** Il riscontro a firma del segretario generale non è un parere, secondo noi ma una relazione sulla portata della norma in base a giurisprudenza, fra l'altro non tutta recente. Contiene anche otto righe otto, di un recentissimo parere della sezione regionale di controllo, a cui faceva riferimento il collega Quattrini, la n. 51/2013 che ora abbiamo tutti. Tuttavia, nel "copia e incolla" è stato omesso il resto del testo del parere stesso, quello che tratta dei "Riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente". Dalla lettura integrale di quel parere si desume che il parere tecnico-contabile possa essere omesso nel caso di atti di indirizzo politico ma non — giusta l'ampliamento della portata dell'art. 49 del Tuel — quando si tratta di atti che comportino riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente.



Detto ciò, definire come “mero atto di indirizzo” l’argomento 1161/2013 è davvero discutibile. Si parla di riorganizzazione complessiva per poter competere a gara, si parla di individuazione di partner con capacità finanziaria, di opportunità di ampliamento di quote di mercato, dell’esito dell’indagine esplorativa per l’individuazione della partnership. Se si dà atto dell’avvenuta individuazione del partner, questo è stato valutato economicamente e non politicamente, spero. Se si rileva che la riorganizzazione del servizio è essenziale si fa riferimento a grandezze economiche e non politiche. Se si garantisce il mantenimento complessivo degli equilibri economico-finanziari, si fa riferimento a grandezze economico-finanziarie, evidentemente, quindi non solo politiche.

Per i motivi che ho esposto è difficile sostenere che l’atto che si propone al Consiglio di approvare abbia la natura di mero atto di indirizzo. Le ricadute, e parlo di quelle economico-finanziarie, sono infatti evidenti. Il Consiglio nel suo insieme non può e soprattutto non deve esprimersi sull’argomento senza che sia stato preventivamente acquisito il parere di regolarità tecnica. La pervicace resistenza per aggirare il dettato della norma sottraendo, chissà perché, viene da aggiungere, al Consiglio e ai consiglieri il conforto di un parere tecnico, comincia a diventare sospetta. Per inciso oggi al Consiglio comunale di Jesi è stato posto in votazione un vero atto di mero indirizzo. Nel dispositivo, al punto 2, dopo la delibera, il Consiglio comunale — sempre questione Multiservizi — delibera: “di formulare apposito atto di indirizzo alla società partecipata Multiservizi Spa affinché provveda a redigere un progetto societario di riorganizzazione che consenta il massimo rendimento della propria performance nell’ambito dell’espletamento della gara del servizio di distribuzione del gas e che sia conforme ai requisiti previsti dalla legge e ai criteri sotto riportati”. Ma al punto 3 il Consiglio “si riserva di esprimere un giudizio e formulare una linea di indirizzo sul progetto societario di riorganizzazione della Multiservizi Spa in funzione della partecipazione della stessa alla gara di distribuzione del servizio del gas al momento della presentazione da parte della stessa del suddetto progetto”. Questo è un atto di mero indirizzo, non questa trappola che vi accingete a votare.

Pertanto con il mio intervento confermo, a nome del gruppo, il sostegno alla richiesta sospensiva.

**PRESIDENTE:** Ha la parola il consigliere Berardinelli.

**DANIELE BERARDINELLI:** Credo che la richiesta che è stata fatta dal consigliere Quattrini sia assolutamente legittima e non mi sembra che dal parere ci sia un’indicazione precisa. Devo dire, dottoressa, che anche altre volte l’ho vista un po’



fumosa nei pareri, non vedo un suggerimento netto per chi, come me, non ha esperienze giuridiche, di studi. Non riesco a comprendere fino in fondo, qualche volta, i suoi pareri. Vedo che c'è sì un'indicazione sul significato del concetto, però mi ritrovo un po' in difficoltà sulle motivazioni vere. Anche questi due riferimenti possono essere utili, ma forse sono più utili per chi riesce a interpretarli magari perché è avvocato, perché ha fatto degli studi particolari. Io, devo dire la verità, mi sento un pochino in difficoltà.

Per il resto non credo che ci siano problemi nel rinviare questo atto, Sindaco, vedo che altre Amministrazioni comunali hanno rinviato tranquillamente la discussione, anche perché credo che sia una cosa con scadenza un po' in là nei tempi, mi sembra che ci sia quasi un anno di tempo per la votazione effettiva. Tra l'altro devo dire che se non ci fossero stati festeggiamenti in aula per l'ingresso di Duranti che è arrivato di corsa, avremmo probabilmente rimandato ad altra seduta la discussione perché non ci sarebbe stato il numero legale. Per cui non mi sembra una cosa difficilissima. *(Interruzione)*. Ho visto i festeggiamenti, sembrava un tifo da stadio... Ah, per l'amicizia? Quello è chiaro...

**PRESIDENTE:** Atteniamoci all'argomento, per cortesia.

**DANIELE BERARDINELLI:** Presidente, più che richiamare ad attenersi all'argomento dovrebbe impedire le interruzioni, a partire da quelle del Sindaco, perché è il solito discorso: continuiamo a sbrindellare invece di essere attenti al tema. Il rischio è che si facciano delle scelte sbagliate. Io non ho problemi a discutere, anche perché ho preparato 206 emendamenti che consegnerò tra poco, per cui penso che potremo tranquillamente festeggiare il Natale tutti insieme, Duranti avrà portato probabilmente i regali, perché visto che è stato festeggiato sarà tipo Babbo Natale che ha preparato i regali, per cui staremo qui tranquillamente tutti insieme. Il vantaggio per chi sta all'opposizione è che stiamo qui a turno, invece, purtroppo, la maggioranza deve stare quasi in blocco. Quindi noi non abbiamo nessun problema a discutere oggi, credo che nella scelta di rinviare ci potrebbe essere un approfondimento come quello che non c'è stato oggi per il trasporto pubblico locale, come quello che non c'è stato in altre occasioni e che secondo noi è il vero vulnus di questo neanche tanto inizio di consiliatura, di questa consiliatura gestita dal Sindaco Mancinelli. Non vedo quella partecipazione a cui si fa un po' l'occhiolino, invitando Ancona Partecipa o a quella confidenza che si cerca di dare ad alcuni consiglieri, ma in realtà la partecipazione vera, la condivisione vera delle scelte e la concertazione di cui tante volte vi riempite la bocca, signor Sindaco, in realtà non c'è.