



Città di Castelfranco Emilia

- Provincia di Modena -

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 20 settembre 2011

Indice Analitico

- 1) *Comunicazioni del Presidente del Consiglio* **pag. 03**
- 4) *Lettura ed approvazione dei verbali sedute del Consiglio comunale del 18/04/2011 – 28/04/2011 – 05/05/2011 – 12/05/2011 – 18/05/2011 – 31/05/2011 – 15/06/2011 – 06/07/2011 – 27/07/2011 e più precisamente dal n. 58 al n. 142* **pag. 04**
- 5) *Operazione di aggregazione dei soggetti affidatari del servizio di trasporto pubblico locale nei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza* **pag. 05**
- 6) *Convenzione tra il Comune di Castelfranco Emilia e l'Unione Comuni del Sorbara per il coordinamento, la consulenza e la gestione del progetto di educazione musicale per la durata di un anno* **pag. 29**
- 7) *Interrogazioni orali brevi* **pag. 32**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ROSARIO BOCCIA

Il presidente invita il segretario generale a procedere all'appello nominale dei consiglieri. Raggiunto il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, il presidente dichiara aperti i lavori della seduta.

1. Comunicazioni del Presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Volevo fare un attimo una comunicazione in merito un po' ai prossimi Consigli, ne avevamo parlato un attimo pure con i capigruppo e volevo far presente a tutti i consiglieri che un altro Consiglio l'abbiamo già messo in agenda per il 29 di questo mese e stiamo lavorando per un Consiglio possibilmente nella prima settimana di ottobre, in merito ad una richiesta che è venuta da oltre un quinto dei consiglieri comunali in relazione al PAL. A breve avremo modo di poter determinare la data precisa.

Comune di Castelfranco Emilia

4. Lettura ed approvazione dei verbali sedute del Consiglio comunale del 18/04/2011 – 28/04/2011 – 05/05/2011 – 12/05/2011 – 18/05/2011 – 31/05/2011 – 15/06/2011 – 06/07/2011 – 27/07/2011 e più precisamente dal n. 58 al n. 142.

PRESIDENTE. Il Sindaco non ha comunicazioni, quindi passiamo alle comunicazioni dei consiglieri.

Ci sono comunicazioni dei consiglieri? Se non ve ne sono, passiamo al punto n. 4: “Lettura ed approvazione dei verbali sedute del Consiglio comunale del 18/04/2011 – 28/04/2011 – 05/05/2011 – 12/05/2011 – 18/05/2011 – 31/05/2011 – 15/06/2011 – 06/07/2011 – 27/07/2011 e più precisamente dal n. 58 al n. 142”. Ovviamente li diamo per letti, perché se no dovrei leggere un bel po’, quindi chiederei l’approvazione. Dichiaro aperta la votazione.

(Il Consiglio approva all’unanimità)

5. Operazione di aggregazione dei soggetti affidatari del servizio di trasporto pubblico locale nei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

PRESIDENTE. Passiamo, quindi, al punto n. 5: “Operazione di aggregazione dei soggetti affidatari del servizio di trasporto pubblico locale nei bacini di Modena, Reggio Emilia e Piacenza”. Faccio presente, e ringrazio la presenza del presidente dell’ATCM, Odorici, che è a nostra disposizione, anche per chiarire qualsiasi tipo di quesito gli venga posto, nei limiti del possibile, perché ad *impossibilia nemo tenetur*.

Passerei la parola all’assessore Vigarani per una presentazione, poi dopo magari facciamo parlare il presidente Odorici e poi dopo apriamo il dibattito. Prego, assessore.

ASSESSORE VIGARANI. Grazie presidente. Anch’io ovviamente mi unisco ai ringraziamenti al presidente Odorici, in realtà sono dei ringraziamenti tripli, visto che è già la terza volta che in poco più di un mese ci viene a dare una mano ad individuare i punti salienti di un tema sicuramente ampio e complesso come la delibera che abbiamo oggi all’ordine del giorno.

Quello di cui andiamo a discutere stasera, è l’indirizzo politico che sta dietro ovviamente ad una macro scelta molto ampia. Prima di tutto adesso, per magari dare una mano spero anche ai consiglieri che non fanno parte delle Commissioni I e IV, faccio un brevissimo riepilogo del materiale che è stato fatto dato in queste settimane e che avete trovato nel fascicolo generale. Ovviamente oltre alla delibera, la realizzazione finale della delibera, quindi l’originale è stata messa nelle caselle dei consiglieri la scorsa settimana, la delibera porta due allegati, il protocollo di intesa e il progetto di fusione, il quale ha due allegati, il primo è lo statuto del nuovo soggetto, che è SETA, e il secondo allegato è la relazione illustrativa del progetto di incorporazione di Tempi in ATCM. L’ultimo materiale che trovate nel fascicolo è l’Allegato C, che è la convenzione tra i soci pubblici dell’ATCM.

Brevemente, la delibera, come dicevo, si tratta di una scelta strategica importante, l’idea è quella di andare, il primo indirizzo politico è quello di scegliere se andare verso un soggetto in grado di affrontare le sfide del trasporto pubblico locale in un ambito più ampio dell’ambito strettamente locale, l’idea è quella di andare verso dei bacini ottimali di servizio, che coincidano con la Regione almeno, per poi ovviamente andare anche oltre. I numeri di SETA, se avete avuto modo di vedere il materiale, parlano di un soggetto con oltre trentadue milioni di chilometri di servizi all’anno, oltre millecento addetti e con un parco mezzi che sfiora le novecento unità.

L’idea è quella di andare verso una qualificazione maggiore del servizio, individuando anche delle economie di scala.

Un altro tema importante per la nostra realtà, è sicuramente quello di potenziare, rendere effettiva quella che è l’intermodalità gomma-ferro. Sapete che vari investimenti che sono stati fatti in realtà, come la nostra, sono stati investimenti che hanno puntato a potenziare i nodi intermodali come la nostra stazione ferroviaria, quindi bisogna sicuramente incidere maggiormente su questo tema.

Sul percorso che ha portato l’ATCM ad oggi, parlerà ovviamente più nel dettaglio il presidente, io entrerà maggiormente nel dettaglio della delibera, quindi ovviamente sulla necessità di allineare gli assetti finanziari differenti che contemperano le tre realtà che andranno ad unirsi con la delibera, quindi Modena, Reggio Emilia e Piacenza.

Si parte, come dicevo, da situazioni varie, quindi ovviamente c'è la necessità di andare verso, ovviamente con gradi diversi, ad un allineamento. C'è da dire che il percorso che è stato improntato negli ultimi mesi, ha visto il coinvolgimento sin da subito delle tre sigle delle forze politiche, ma anche dei sindacati e ha avuto un riscontro assolutamente positivo.

L'ultimo tema che voglio mettere in luce, è il ruolo importante, fondamentale di AMO. AMO, sapete, è un po' il braccio attraverso il quale gli Enti Locali si avvicinano ad un tema così ampio come il trasporto pubblico locale, dovrà continuare ad avere un ruolo importante e fondamentale anche quando dal 1 gennaio dell'anno futuro ci sarà SETA.

Ricordo che i passaggi fondamentali di tipo economico-finanziario, che vedremo nella delibera, individuano innanzitutto il ripiano integrale delle perdite di bilancio per quanto riguarda l'ATCM, quelle individuate al 31/12/2010, l'approvazione del progetto di fusione per incorporazione di Tempi, un primo aumento di capitale mediante l'imputazione parziale della riserva denominata riserva da sovrapprezzo delle azioni, un aumento di capitale a pagamento per quanto riguarda l'ACT, un altro aumento per quanto riguarda AE – ACT e AE sono le due compagini di Reggio Emilia – dopodiché avremo la riduzione per quanto riguarda il capitale per quel che riguarda SETA S.p.A.

All'interno della delibera si darà mandato anche al Sindaco di partecipare all'assemblea finalizzata all'approvazione degli *step* economico-finanziari detti ora, dopodiché si dovrà andare anche ad individuare le modalità di riduzione reale del capitale di SETA, in modo che ci sia il rimborso per quanto riguarda la riduzione del capitale complessivo.

Ultimi due punti. Di delegare il Sindaco ad intervenire all'assemblea di SETA per esprimere il proprio voto e alla riduzione di capitale e, ultimo, ovviamente passare all'approvazione di quello che, dicevo prima, è l'Allegato C alla delibera, che è la convenzione tra i soci pubblici modenesi.

Io mi fermerei qua e lascerei la parola al presidente.

PRESIDENTE. Grazie assessore.

La parola al presidente Odorici. Prego, presidente.

ODORICI, presidente ATCM. Io aggiungo alcuni concetti, perché l'assessore ha già chiarito un po' il percorso che viene fatto per l'aggregazione dei tre bacini, però l'importante è tener presente che l'obiettivo della Regione è quello di costituire un'unica azienda di trasporto pubblico. Questi sono passaggi intermedi, quindi si arriva a costituire un'azienda dell'Emilia occidentale, adesso sul discorso Parma è ancora da sciogliere il fatto della gara, se procede alla gara, oppure se si arriva ad un confronto, questo adesso dovrà essere chiarito in questi giorni, però l'importante è tener ben presente l'obiettivo della Regione, che è quello di costituire – dicevo – un'unica azienda del trasporto pubblico. Quindi è l'asse portante della strategia regionale. Quindi questa è una fase intermedia per cercare di arrivare ad un'integrazione modale ferro-gomma.

L'interrogativo che ci si pone, è perché Modena? Modena che ha avuto un ruolo trainante in questo percorso. Modena ha raccolto l'invito della Regione, ma ha avuto anche un ruolo trainante per alcuni motivi. Innanzitutto, perché Modena ha proceduto al risanamento, ha portato avanti il risanamento dell'azienda e quindi già un po' considerando i dati di verifica infra-annuale, si conferma, in sostanza, la chiusura a pareggio a fine anno.

Poi, il secondo motivo è per la qualità del servizio che viene erogato, al di là che si può comunque fare meglio e quindi giorno per giorno si studiano anche nuove formule e anche nuovi tracciati per cercare di dare un servizio sempre migliore ai cittadini. Ma comunque il livello del servizio è un livello buono.

Il terzo motivo è soprattutto per la tecnologia. Io l'ho ribadito anche in Commissione, l'azienda di Modena è, da un punto di vista tecnologico, all'avanguardia. Quindi è sia tecnologia a bordo, ma anche in azienda è in grado di controllare in qualsiasi momento i mezzi che girano sul proprio territorio.

Ed infine anche per tutta una serie di sperimentazioni che sono state fatte dall'azienda, da ultimo anche il piano di lotta all'evasione con diversi sistemi, che hanno comunque portato ad un aumento dei ricavi, ma in un qualche modo ha cercato anche di inculcare nei cittadini un po' di legalità. Poi, è chiaro che quello dell'evasione non è che si possa risolvere nel giro di pochissimi anni, deve essere portata avanti questa attività continuamente, perché solo abbassare la guardia, immediatamente aumenta la percentuale di evasione.

Ha già accennato l'assessore, i tre bacini non sono attualmente allineati, nel senso che Modena è allineata alle tariffe regionali, ha già fatto un piano di efficientamento, ha già raggiunto dei risultati positivi, ha razionalizzato, diciamo che gli altri bacini debbono ancora fare questo percorso. E per arrivare, in sostanza, al blocco di partenza – parliamo del 1 gennaio – dal momento in cui parte la nuova azienda, nel corso dell'anno questi due bacini stanno adottando tutte le delibere per potersi adeguare all'azienda di Modena. Sia dal punto di vista delle tariffe, perché le tariffe di questi due bacini erano più basse e quindi non erano a livello della tariffa obiettiva indicata dalla Regione, sia mancava il contributo da parte degli Enti Locali.

Voi sapete che i Comuni contribuiscono, gli Enti Locali di Modena, per 0,20 euro a chilometro per un totale di 2.600.000,00 euro, cosa che non avviene negli altri due bacini. Infatti sia a Reggio che a Piacenza sono state adottate queste delibere che andranno in vigore dal 1 gennaio.

Altrettanto dicasi per le Agenzie della Mobilità, perché Modena era l'unica Agenzia della Mobilità che era stata costituita secondo i criteri della legge regionale, mentre negli altri due bacini avevano caratteristiche completamente diverse. Sia dal punto di vista anche della riscossione delle tariffe, quindi dei biglietti, sia dal punto di vista della gestione delle biglietterie, eccetera. Insomma, anche su questo, proprio per arrivare ai blocchi di partenza, quindi per far sì che ci sia un allineamento nel corso di quest'anno, i due bacini stanno adottando tutte le delibere necessarie.

Ultima considerazione. Come è stata anche espressa in Commissione, sicuramente ci sono perplessità, anche perché le difficoltà non mancheranno, soprattutto anche nei primi due anni, dal punto di vista finanziario, sicuramente qualche difficoltà ci sarà, però esiste la consapevolezza che questo è il percorso da seguire e quindi è un processo di cambiamento necessario per ottenere quello che diceva prima l'assessore, ottenere delle economie di scala e soprattutto arrivare ad una dimensione aziendale che consenta di fare investimenti nei diversi bacini. Quindi è un cambiamento, dicevo, necessario per queste motivazioni.

Come abbiamo sottolineato, abbiamo sul fronte problemi rilevanti. Basti pensare solo all'armonizzazione dei contratti di lavoro. Noi abbiamo tre bacini che hanno tre integrativi aziendali, quindi creare un'unica società, che intanto la società ha sede a Modena, e quindi è importante avere un confronto positivo con i sindacati.

Noi questa esperienza positiva l'abbiamo avuta Modena, abbiamo iniziato già dei confronti con le rappresentanze sindacali di questi bacini e quindi ci sono tutti i presupposti, perché il percorso abbia un esito positivo.

In più, è chiaro che occorrerà avere un unico sistema informativo, quindi unificato, perché è chiaro si creerà un'unica azienda e mantenere, quindi, dare garanzia del posto di lavoro. È chiaro che la formula non è detto che sia la stessa adottata da Modena, noi abbiamo diminuito in questo arco di tempo, abbiamo ridotto di circa ottanta unità, però senza procedere a licenziamenti, ma solo bloccando il *turnover* e collocando il personale in aziende collegate all'azienda di trasporto.

Ecco, queste sono alcune considerazioni che mi sento di aggiungere a quanto ha già illustrato l'assessore all'inizio, poi è chiaro che, se c'è qualcuno che ha qualche domanda da fare o richieste di chiarimento, sono a disposizione.

Discussione generale

PRESIDENTE. Bene, grazie.

A questo punto apriamo il dibattito, quindi invito i consiglieri che vogliono intervenire a prenotarsi.

Prego, consigliere Ghermandi.

CONSIGLIERE GHERMANDI. Grazie presidente. Intervengo per primo, cosa che succede raramente, però stasera mi va così, mi andava, anche perché l'argomento è importante e credo che, infatti, la scelta strategica che stiamo per compiere, sia importante, che vada in quell'ottica del raggiungimento dell'obiettivo di arrivare ad una azienda unica regionale, quindi credo che l'orizzonte a cui dobbiamo guardare, sia quello.

Io credo che questo nuovo soggetto dovrà raccogliere delle sfide, possibilmente vincerle, soprattutto, ed in favore degli utenti, che poi siamo noi cittadini.

In particolare – lei lo citava, presidente – rendere più efficiente ed efficientare i servizi. Quindi più servizi, ma anche più informazione per gli utenti, visto che il bacino si allarga.

Tendere, come *standard*, a quelli dei servizi e agli *standard* che troviamo nel panorama europeo, soprattutto però porre l'attenzione al modello che ha tracciato Modena, quindi mutuare quel modello e che quindi quell'esperienza sia mutuata, ma soprattutto garantita.

Al di là del nostro voto, che posso pronunciare favorevole, credo che questa sera noi le dobbiamo dare anche un indirizzo politico per salvaguardare anche, se possibile, il nostro territorio. Sviluppare credo che sia il primo mandato che le dobbiamo dare, sviluppare l'intermodalità ferro-gomma che per il nostro territorio è fondamentale; il recupero dell'evasione, che non è un problema soltanto del nostro territorio, ma del bacino provinciale e regionale e soprattutto le ultime tre sfide che mi sento di portarle a conoscenza, sono: no ad aumenti delle tariffe, se non quelli previsti dall'inflazione, eccetera, eccetera, e no ad una diminuzione dei chilometri percorsi che sono a tutela degli utenti; infine, cosa da non sottovalutare, il maggior coinvolgimento dei Comuni nelle scelte strategiche future. Anche se qua probabilmente il *partner* dell'Ente è l'agenzia per la mobilità, cioè AMO.

Detto questo ed evidenziate queste sfide, siamo, e sono consapevole anche, che queste sfide si devono vincere in un contesto che è abbastanza drammatico. Abbiamo visto che sul

trasporto pubblico locale ci sono settanta milioni di euro in meno dalla scorsa manovra e ci saranno degli ulteriori tagli della manovra appena varata a livello nazionale, quindi ci rendiamo conto che il contesto è abbastanza gravoso dal punto di vista delle risorse, però dobbiamo cercare tutti insieme, anche con il nostro voto favorevole, di vincere quelle sfide che ho appena detto.

Per ora mi fermo qua, poi, se ci sarà un dibattito politico, mi riservo il secondo intervento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere.

Prego consigliere Righini.

CONSIGLIERE RIGHINI. Grazie presidente. Prima mi si permetta, volevo fare un ringraziamento al dottor Odorici per la sua disponibilità che ha dimostrato e lo ringraziamo di essere qui anche questa sera. Ci ha dato una grande disponibilità, so che l'ha fatto per tutta la provincia, però il tema è veramente importante come questo, che è il trasporto pubblico per i cittadini della provincia di Modena.

Detto questo, vorrei fare un'altra piccola premessa prima di parlare di questo, che è il nuovo indirizzo di ATCM in SETA, ed è quello che praticamente ha già espresso il consigliere Ghermandi, o almeno in parte ha espresso già il consigliere Ghermandi, quindi mi riallaccio al suo discorso.

Proprio perché siamo in una situazione di crisi economica così importante, così grave, il rischio di forte recessione che può essere davanti a noi, è quasi tangibile ormai, io credo che gli amministratori siano chiamati oggi, molto più di prima, ad agire nell'interesse della collettività, specialmente gli amministratori locali, quelli dei Comuni che sono quelli proprio a contatto con la realtà dei cittadini e il territorio e soprattutto perché gli Enti Locali sono quelli che forniscono i servizi al territorio. Quindi io credo che in una situazione di questo genere sia necessario eliminare, se possibile, gli ostacoli politici, gli ostacoli ideologici, perché non si impediscano delle scelte nell'interesse dei cittadini e soprattutto per ottimizzare le minori risorse pubbliche che ci sono e che ci saranno probabilmente in futuro. Quindi questa è una premessa, perché credo che ATCM, che è la prima operazione che andiamo a deliberare in questo nuovo anno consiliare, chiamiamolo così, rientra in un grande interesse per i cittadini di tutta la provincia.

Questo perché, sempre per questo problema di crisi economica, credo che la sostenibilità del trasporto pubblico per il tessuto economico e sociale diventi sempre più importante. Il fatto che più persone abbiano e debbano poter godere del trasporto pubblico, permetta ai cittadini di razionalizzare i costi all'interno delle loro famiglie, ma anche agli enti pubblici di razionalizzare e di utilizzare le risorse per altre cose, per altri importanti interventi sul territorio.

Detto questo, entrando nello specifico di SETA, prima bisogna però ricordare – perché non si deve dimenticare, perché se no sembrerebbe che siano tutte rose e fiori, non è così – il passato e gli errori che sono stati commessi, i debiti pregressi che ha avuto ATCM e i bilanci in forte passivo che ATCM ha avuto fin dal 2001.

Il ripianamento di tutti questi debiti che ATCM ha dovuto sostenere con il denaro pubblico, lo sdoppiamento – e questi sono i problemi che noi riteniamo ci siano, a prescindere dalla fusione in SETA, ma da quello che è il trasporto pubblico locale – un altro grosso problema è lo sdoppiamento di ATCM e di AMO, un duplicato di costi e di poteri decisionali che non aiuta

l'attività, secondo noi, di ATCM, anzi penalizza, perché crea ulteriori costi. Soprattutto perché sarà poi AMO a pianificare e implementare l'attività di SETA. Quindi sarà sempre AMO.

Altri problemi gravi sono la mancanza di controlli seri, che sono stati in tutti questi anni, che ha portato ad un'invasione, come diceva il dottor Odorici, al venti per cento, a cui si sta mettendo mano. Questa è una cosa importantissima.

Altro elemento importante di questa operazione, di tutti questi anni pregressi è la vendita ad ER del quarantotto per cento, un ripianamento di dieci milioni di euro per l'enorme buco che si era creato, ma nonostante questo il 2009 si è chiuso con un passivo di 3.600.000,00 euro e il patrimonio netto, causa questo, è calato dai quindici milioni del 2009 ai dieci milioni e mezzo del 2010. Patrimonio netto di ATCM.

Inoltre, come diceva il dottor Odorici, ci sono anche forti perplessità sulla fusione. Si parla della penalizzazione delle quote di ATCM e anche del Cda in SETA, si parla dei passivi, ne ha parlato anche il dottor Odorici, di ACT, che è la società di Reggio, un ripianamento di due milioni di euro, della mancanza, della difficoltà di razionalizzare le due nuove società che entreranno nei costi, nei debiti, nei diversi trattamenti del personale.

Altro elemento importante che dà forti perplessità, è che manca il bilancio provvisorio 2011. Almeno non è stato presentato, i consiglieri non ne sono a conoscenza. Magari questo poteva aiutare a capire i progressi che ha avuto ATCM che, come dice il dottor Odorici, ci sono anche stati. Però non abbiamo dati su questo. Inoltre, direi che c'è molta fretta per fare questa fusione, fretta che magari potrebbe essere a discapito della qualità di questa fusione.

In ultimo, ci sono delle forti perplessità sul piano industriale e sui suoi risultati, perché chiaramente questo piano industriale che è stato presentato e che parla di razionalizzazione dei servizi, effettivamente sicuramente sarà fra gli obiettivi più importanti, ma occorre anche un abbassamento del costo chilometrico, perché in una razionalizzazione deve essere anche a favore degli utenti. Quindi a favore di chi utilizza il servizio pubblico, quindi gli studenti, i pendolari, le risorse delle famiglie praticamente.

Poi, credo che la razionalizzazione richiederà anche l'eliminazione dei doppioni dei servizi e di queste agenzie che si sono create e, altro elemento particolare che questa razionalizzazione dovrebbe fare, è che si mantenga l'occupazione dei lavoratori su Modena, su Reggio, su Piacenza.

Inoltre non è chiaro e non c'è un vero progetto sull'intermodalità, almeno non l'abbiamo visto. C'è all'interno di ER una presenza di FER, che è la società delle Ferrovie dell'Emilia-Romagna, però non abbiamo visto un piano industriale particolarmente importante o che detti adesso per il futuro dei punti fermi sull'intermodalità e sul rapporto ferrovia-gomma per il territorio della provincia di Modena. E poi chiaramente anche per quelli di Piacenza e di Reggio Emilia.

Ci sono varie perplessità, quindi io spero che con questo dibattito alcune vengano eliminate e che sentiamo che cosa eventualmente possa dirci anche eventualmente il dottor Odorici per tutto questo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Righini.

Ci sono altri interventi? Prego, consigliere Barbieri.

CONSIGLIERE BARBIERI. Grazie presidente. Diciamo che adesso un po' è stato affrontato il tema del passato di ATCM e vediamo anche di chiarirlo meglio.

Prima dell'arrivo del dottor Odorici in ATCM, c'era una compartecipazione, se si può chiamare così, ma in realtà si chiamava una spartizione tra i partiti di governo di centrosinistra del consiglio di amministrazione, che erano undici, undici erano anche in AMO, ed erano ben divisi tra i partiti di governo con qualche decina di migliaia di euro per il presidente, qualcosina in meno per il vicepresidente e una quota fissa per tutti i consiglieri. Insomma, una sommatoria di costi piuttosto importante.

Devo dire che per anni abbiamo visto sostanzialmente in ATCM – qualcuno l'ha detto – il ripianamento del debito con una gestione a dir poco allegra della situazione. Tra l'altro, quando le risorse c'erano, o quando qualcuno pensava che le risorse ci fossero, le cose andavano sempre bene, perché poi alla fine il cosiddetto Pantalone avrebbe pagato il ripianamento del debito. Se fosse stata un'azienda privata, i libri in Tribunale sarebbero arrivati da quel po'. Forse qualche decina di anni.

Non è vero che le crisi e il calo delle risorse sia sempre un fatto negativo. A me non risulta che, a fronte di un calo di risorse per questo maledetto Governo che sta a Roma, abbia determinato un calo chilometrico delle attività. Io credo che sostanzialmente le crisi, e quando sono anche sistemiche come questa, possono diventare un'opportunità, un'opportunità formidabile per cominciare a razionalizzare i costi, per cominciare a risparmiare laddove si deve risparmiare, per cominciare ad arrivare ad una sorta di dinamica privatistica di un'azienda pseudo pubblica.

Io posso capire qui addirittura il capogruppo del Pd, che dà indicazioni strategiche su quella che sarà la gestione aziendale, forse questo a noi non compete, compete magari ai componenti del consiglio d'amministrazione, compete anche forse ai Sindaci, che hanno delega nell'intervenire nel merito.

Ci sono cose, però, che mi lasciano abbastanza perplesso. Siccome questa è un'azienda che produce, ma cosa produce? Produce chilometri percorsi, perché tutto si basa su chilometri, andando ad esaminare, e qui partiamo dal dopo Odorici che, quando è arrivato, è stata una scelta felice, ne fa ben poche il centrosinistra di scelte felici, ma in questo caso è stata una scelta felice, perché Pietro Odorici viene da una esperienza importante di gestione di un'impresa importante e con l'arrivo soprattutto ha cominciato a mettere mano ai bilanci e poi è arrivato allora l'elemento cosiddetto privatistico del sistema che ha determinato un calo, se pur progressivo non enorme, della situazione cosiddetta debitoria.

È inutile raccontarvi e raccontarci che ATCM, come altri soggetti pseudo pubblici o pubblici per intero, venivano gestiti – come dicevo prima – in gestioni allegre, ma venivano gestiti anche con assunzioni facili, dove soprattutto si arrivava ad una assunzione anche per raccomandazioni dirette e indirette. Quindi non entriamo nel merito.

Tant'è che andando ad esaminare un po' nelle pieghe dei bilanci, vediamo ancora che c'è qualcosa che non quadra e questo sì che si può entrare nel merito e vedere cosa si potrebbe fare. Ad esempio, Modena produce 13,3 milioni di chilometri, che ha un costo per persona praticamente in servizio di 25.141 chilometri per persona. Se noi andiamo a vedere la disastrosa Reggio Emilia che produce 10,2 milioni di chilometri, però con i dipendenti che si ritrova, ha un costo di produzione di 33.663 chilometri per persona. E ancora meglio fa di Modena Piacenza, decisamente meno di Reggio Emilia, 27.814 chilometri percorsi per dipendente.

È naturale anche e schizza agli occhi il fatto che abbiamo quattro dieci mezzi circolanti con quattrocentoventidue autisti. Vuol dire che praticamente abbiamo dodici autisti che guidano una scrivania. Purtroppo sono rimasti solo dodici, prima erano centinaia. Erano centinaia le assunzioni di autisti che guidavano, è un modo di dire ovviamente, non è che guidano una scrivania, si trovano ad avere non il mezzo a disposizione, allora sono collocati di riserva, sono quelli malati o quant'altro.

Perché si dice questo? Perché Reggio Emilia ha duecentottantasette mezzi marcianti, ha duecentoquindici autisti. Piacenza anche qui un po' di differenza la fa, ha centonovantacinque mezzi marcianti, duecentoquindici autisti. Questo si evidenzia che Modena deve ancora dimagrire. Abbiamo ancora dei residuali, assunzioni residuali fatte formalmente dai partiti di governo che sono ancora lì e che non riusciamo ancora a raggiungere l'obiettivo *standard* di produzione.

In tutta questa scelta che porterà la Regione ad una scelta positiva, che è quella di un soggetto unico per tutto il trasporto dell'Emilia-Romagna, si sta cercando di imbastire questo soggetto per l'Emilia occidentale, solo che abbiamo il vecchio problema che qualcuno diceva, che quando arriviamo Reggio Emilia, passiamo di là del fiume Enza, dobbiamo praticamente saltare una provincia e arrivare e cappottare sulla provincia di Piacenza. Tecnicamente – è un modo di dire – stiamo zoppicando, perché senza Parma, non esiste una Emilia occidentale. Sempre che adesso nelle scelte di dove si può stare, Piacenza e Parma decidano di andare in Lombardia, allora a questo punto ci potrebbe stare.

Poi c'è il problema dell'evasione. Qualcuno si è lamentato, perché ho detto che l'evasione sostanzialmente dei biglietti, sempre facendo un calcolo dinamico delle presenze sul territorio, ha un'incidenza maggiore sugli extracomunitari. È così. Quello che sconvolge, invece, è un dato che mi hanno dato questa sera, che addirittura – non abbiamo i dati di ATCM, però quelli di ATC – pare che siano circa sessantamila dilazioni all'anno di evasione del biglietto. Questo, secondo me, è un dato abbastanza preoccupante, perché vuol dire che c'è gente che continua a fare il furbo, a viaggiare sulle spalle degli altri, decisamente sulle spalle degli altri. E questa cosa, prima o poi, dovrà anche finire.

È inutile raccontarvi che nel periodo anche dopo l'arrivo di Pietro Odorici alla presidenza ATCM, abbiamo visto più volte autisti che sono stati menati, minacciati e che comunque l'hanno passata male unicamente perché hanno chiesto a soggetti, che probabilmente con la linea civile hanno poco a che fare, di pagare il biglietto. Questa è una cosa, secondo me, che va repressa in ogni sistema. Senza paura, senza ombra di dubbio, perché la situazione è questa.

Arrivando al ragionamento di un'economia di scala, questo ragionamento effettivamente può trovare il sottoscritto abbastanza concorde, perché proprio in una situazione economica come questa è necessario trovare situazioni di aggregazione importante per abbattere così i costi, che sono i costi fissi che ci sono. I costi fissi vuol dire che tutte le volte che una persona va nel suo negozio, nella sua bottega, alza la serranda, ha un costo fisso per giorno. Questo costo ovviamente se ne alzasse quattro, sarebbe il medesimo. Le entrate sarebbero diverse.

Allora, in un ragionamento da bottegaio come questo, evidentemente ci sta che facendo aggregazione con altri soggetti, la situazione può altro che migliorare, sempre che – come detto prima, visto che ognuno dà il suo consiglio industriale – ci sia ancora spazio, volontà politica e poche costrizioni da parte di chi governa, nel proseguire ad un dimagrimento del personale, che

poi dovrà essere ricollocato – e chiudo – dovrà essere trovata una soluzione differenziata evidentemente, che è necessaria, perché in questo caso dobbiamo assolutamente risparmiare.

L'ultima cosa. Arriveremo, mi auguro, anche ad una sorta di agenzia, la nostra AMO modenese, di farla diventare regionale, perché tutto sommato questa è un altro salto di qualità, non abbiamo bisogno che ogni Provincia abbia una sua agenzia, ma soprattutto che ci sia magari un rappresentante di una Provincia su una agenzia regionale. Anche qui per un risparmio sinergico delle risorse. Grazie.

PRESIDENTE. Bene.

Vi sono altri interventi? Prego, consigliere Manfredi.

CONSIGLIERE MANFREDI. Ovviamente è condivisibile l'indirizzo della Regione per fare un'azienda unica regionale, ovviamente è accettabile quella che è l'ipotesi di unificazione di almeno tre Province, sperando che ci sia la quarta, Parma, guardando un pochettino il conto economico previsionale, la progressione del 2012, 2013 e 2014, i costi della produzione anziché calare, tendono a crescere: 94 milioni, 95 milioni, 96 milioni.

Verrebbe da pensare che se metti insieme tre Province con tre aziende e fai una direzione unica, magari anche con solo gli effetti del mancato rimpiazzo del *turnover*, probabilmente il costo almeno del personale dovrebbe calare.

Lì lascia qualche perplessità, adesso chiedo eventualmente di dare spiegazioni. Adesso ho sentito dalla relazione di Odorici, che ci sarà un unico sistema informativo, c'è, però, un discorso di garanzia del posto di lavoro contrattato con i sindacati, questo è comprensibile, però mi dà l'impressione che sia un incollare tre Province con un dare per scontato che ci saranno quelli addetti all'amministrazione di Reggio che rimangono a Reggio, quelli di Modena che rimarranno a Modena, quelli di Piacenza che rimangono a Piacenza, quelli che fanno manutenzione dei mezzi rimangono a Modena, quelli che fanno la manutenzione ai mezzi di Reggio rimangono a Reggio, quelli che la fanno ai mezzi di Piacenza rimangono a Piacenza, gli autisti non si possono diminuire, perché se no andiamo a diminuire i chilometri percorsi e non va bene.

Ecco, ci si aspetterebbe che se si mette insieme un gruppo di aziende, in questo caso queste tre, ci sia, quando c'è un dirigente solo, speriamo almeno che questo avvenga, che ci sia, se la fusione per incorporazione è fatta che dopo comanda Modena, si presume che non ci sia più bisogno degli amministratori e delle relative spese di Reggio e di Piacenza. O mi sbaglio? Avrei piacere eventualmente che mi si dicesse quali prospettive ci possono essere dal punto di vista del calo dei costi, perché lì bisogna che si manifesti un calo dei costi, se non si va a diminuire il servizio, i chilometri percorsi, il numero dei dipendenti che sono necessari per garantire il servizio di oggi, se non ci si propone l'obiettivo di andare ad aumentare le tariffe, come presumo, spero, ci dovrà essere una razionalizzazione dei costi di produzione.

Se c'è, come abbiamo detto, un sistema unico informativo, si può presumere che il personale impiegatizio debba necessariamente diminuire e che debbano essere migliorate quelle che sono le procedure informatiche, in maniera tale da diminuire i costi e avere un riflesso anche sul costo economico previsionale.

Ripeto, vedendo la progressione in aumento dei costi della produzione: 94 milioni, 95, 96 milioni, non riesco a capire quale sia il motivo dell'aggregazione e dove ci andiamo a ridurre i costi e quindi a migliorare il bilancio dell'azienda. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie Manfredi.

Prego, consigliere Santunione.

CONSIGLIERE SANTUNIONE. Grazie presidente. Anch'io saluto e ringrazio il dottor Odorici per la sua presenza questa sera e anche per la disponibilità dimostrata nelle Commissioni che hanno preceduto questo Consiglio comunale.

Vorrei partire dagli obiettivi, o meglio, dall'obiettivo che con questa operazione si intende perseguire, che è quello di una efficienza, di una razionalizzazione in questa ottica di economia di scala di queste strutture, che ovviamente è un obiettivo che ci trova concordi e che per noi è condivisibile, come peraltro è condivisibile, e condiviso, l'indirizzo che la Regione ha dato, ossia quello di creare un unico servizio di trasporto pubblico locale su scala regionale.

Il modo per addivenire a questo, è quello di una riorganizzazione e il primo *step* è quello che ci troviamo stasera a discutere e a votare attraverso un'operazione importante di aggregazione, che vuole andare a cercare di ottimizzare risorse umane, risorse strumentali, chiamiamole così, risorse economiche attraverso, peraltro, perché così ci è stato detto, anche l'inserimento in questo tipo di servizio, che è un servizio pubblico, anche di criteri di carattere privato.

Anche il modo di addivenire al raggiungimento di questi obiettivi, lo riteniamo comunque un modo condivisibile, fermo restando, però, che ci tengo a ricordare un elemento che è emerso poi in una delle discussioni fatte in Commissione, ovvero che il trasporto pubblico locale è, oltre che un servizio pubblico, condivido la definizione di servizio sociale. Quindi credo che questo sia un elemento, che debba essere tenuto in considerazione prioritaria e andare a bilanciare adeguatamente, poi, l'introduzione dei criteri privatistici. Nel senso che certamente l'efficienza, la riorganizzazione, la razionalizzazione, le economie di scala che sono fondamentali anche in un periodo certamente finanziariamente ed economicamente difficile, abbiamo proprio visto in questi ultimi giorni che cosa ha portato la manovra finanziaria in relazione proprio al trasporto pubblico locale.

Quindi certamente l'introduzione di questi criteri in un'ottica di efficienza, ma senza dimenticare che il trasporto pubblico è un servizio sociale e quindi comunque una grande sfida che credo debba, però, tenere fermi alcuni capisaldi, la garanzia dei servizi per i cittadini, la garanzia occupazionale, certamente in un'ottica di razionalizzazione, ma comunque in un momento come questo, credo che sia importante anche valutare bene e garantire ovviamente il personale.

Credo che un altro elemento di base, un altro caposaldo di questa sfida, sia quello di livellare, ma anche contenere le tariffe per gli utenti. Nel senso che ho fatto mia un po' una preoccupazione che ho letto sulla stampa, piuttosto che in comunicati vari, proprio alla luce di questa manovra finanziaria, che ci troviamo stasera a discutere di un'operazione che riguarda il trasporto pubblico locale, con una manovra proprio fresca fresca di approvazione, che ha comportato dei pesanti tagli proprio anche in questo settore e devo dire che faccio mie delle preoccupazioni, dicevo, che sono state manifestate su possibili riduzioni per far fronte a questi tagli, o dei servizi, oppure, per far fronte alla spesa, aumenti tariffari importanti.

Credo che alle difficoltà, dal punto di vista finanziario, che sono state prospettate dal dottor Odorici, che certamente sono connaturate ad un'operazione industriale economica di questo tipo, io vorrei aggiungere le preoccupazioni per questi tagli e credo che sia fondamentale tenere in

considerazione in questa operazione e trovare anche fin d'ora, prendere in considerazione e trovare il modo di evitare, credo che o sia ridotto il servizio, oppure comunque si vada incontro a degli aumenti tariffari, che vanno chiaramente a cadere e a gravare sull'utenza finale.

L'ultima cosa, poi concludo l'intervento, riguarda – la chiamo così – la questione bacino di Parma. Nel senso che ci ha aggiornato stasera il dottor Odorici, come peraltro era stato chiesto, sulla situazione del bacino di Parma riferendoci che si tratta di un discorso ancora da sciogliere.

Ora, io – e ne avevamo comunque discusso in Commissione – purtroppo rispetto ad una situazione iniziale di partenza che c'era stata esposta all'inizio del mese di settembre, poi nel corso, nel lasso di tempo che oggi ci porta qui, sono cambiate le condizioni, quindi Parma non ha ancora comunicato i suoi intendimenti.

Credo che questo sia un brutto punto, ovviamente non ne faccio una responsabilità a nessuno, credo che però sia un punto interrogativo negativo che stasera rimane di fronte alla decisione che dobbiamo prendere, perché certamente – non lo dico io, ce l'hanno riferito i tecnici – se non sarà acquisito il bacino di Parma, qualche difficoltà ovviamente rimarrà anche nell'ottica dei collegamenti di questa operazione di aggregazione.

Mi fermo qui e riservo le ulteriori considerazioni e la dichiarazione di voto al prossimo intervento. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, consigliere Gidari.

CONSIGLIERE GIDARI. Grazie presidente. Io devo dire sinceramente, come il collega Fiorenzo Manfredi, nutro qualche piccola perplessità, che magari il presidente Odorici, che tra l'altro ringrazio per la sua disponibilità e la sua presenza in Commissione e in Consiglio comunale qui questa sera, sul fatto che, una domanda che sorge quasi spontanea, cioè noi andremo a creare una grande società dell'Emilia occidentale, cosiddetta, fusione tra Piacenza, Reggio Emilia e Modena, vorrei capire anch'io innanzitutto se rimarranno tre presidenti o comunque ci sarà una sola carica dirigenziale, perché anche questo vorrebbe dire senza ombra di dubbio risparmiare qualcosa. Visto che si va verso questa strada.

Seconda cosa. Noi quando abbiamo deciso di riunire questo Consesso questa sera, è stato perché c'era l'imminenza, l'importanza, perché domani si riunisce il Consiglio provinciale a Modena e doveva comunque discutere dello stesso punto all'oggetto di questo Consiglio comunale, mi risulta che questo punto che doveva essere discusso anche in Provincia, domani non ci sarà. E vorrei capire le motivazioni e il perché, quali sono le problematiche sorte in questi ultimi giorni, per fare in modo che il Consiglio provinciale non discutesse questo ordine del giorno.

Detto questo, mi sembra che si andrà a costituire in futuro, come da indicazione regionale, un servizio su scala, dunque tutta la Regione Emilia-Romagna, mi auguro che non si venga a creare una grande *Hera* del trasporto pubblico, perché tutto ciò vorrebbe dire maggiori distanze tra gli utilizzatori del servizio e chi gestisce queste società.

Faccio i complimenti comunque al presidente di ATCM per quanto fatto poco tempo fa, per la lotta all'evasione, ritengo che quella sia stata un'iniziativa del tutto lodevole, mi auguro che non sia solo un qualcosa di quel determinato periodo, ma che possa continuare nel tempo e che magari venga fatto non solo su alcune linee del trasporto pubblico provinciale, ma che venga pian piano maggiormente utilizzata anche su altre linee della nostra provincia. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Consigliere Casagrande, prego.

CONSIGLIERE CASAGRANDE. L'argomento è di mio specifico interesse, ma cerco di prescindere dal passato, anche se al passato faccio riferimento subito, perché non so chi di noi – molti sono più giovani di me, altri sono un po' più anziani – si ricorda quando gli studenti castelfranchesi, o i castelfranchesi in generale andavano a Modena con la linea Barozzi e Sirotti. Qualcuno se lo ricorda? Fiorenzo, Giampaolo naturalmente.

Faccio questa citazione, perché ci ricordiamo in fase di sviluppo c'erano gli studenti, le famiglie, gli operai che cominciavano a mandare gli studenti alle superiori a Modena, il trasporto, il problema che aveva il trasporto, però, dei privati, qual è stato storicamente? Che non si reggevano, quelle aziende fallivano. Il costo del biglietto non riusciva a pagare gli autobus e gli autisti. E da qui è partito il processo di pubblicizzazione del trasporto pubblico nel nostro paese. Cioè questo è stato il motivo.

Siamo partiti qua, sono partiti in altre zone e poi sono state fatte delle leggi – e non voglio ripercorrere l'iter legislativo per non stare qua molto – che stabilivano un principio, che siccome è abbastanza assodato storicamente, poi ci sono rarissime realtà a livello mondiale in cui le aziende di trasporto pubblico su gomma, e anche su ferro, riescono ad avere degli attivi, che è una cosa complicatissima, quindi avere dei ricavi superiori ai costi, si è deciso che il trasporto deve essere pubblico. Cioè gestito dal pubblico.

La normativa a cui facciamo riferimento noi oggi, da questo punto di vista, è quella che prevede che, rispetto al costo totale del trasporto pubblico, fatto cento, il trentacinque per cento deve essere corrisposto dallo Stato, dall'insieme del pubblico e il resto deve derivare dai ricavi. Dico bene, Odorici? Le cifre dovrebbero essere rimaste queste, se non ricordo male.

Quindi qual è il tema che noi abbiamo di fronte? Abbiamo di fronte un tema, per cui il trasporto pubblico si regge, se funziona questa equazione, questa corrispondenza di finanziamenti ed è chiaro che nel momento in cui tu gestisci questa cosa, poi la puoi gestire con forme di aziende che agiscono come strumento sul mercato privato, con il meccanismo di azione, eccetera, però hai sempre questo meccanismo, che deve avere garantita una parte degli introiti per tenerle in pareggio di bilancio.

Su questo voglio fare un passaggio per smentire delle cose che ha detto Barbieri. Non è mica vero che l'ATCM nel corso degli anni non abbia pareggiato il bilancio, perché c'è stata una fase in cui è riuscita a pareggiarlo – dopo Odorici penso che lo dirà – parlo anni 2003, 2004.

Poi si è andati in difficoltà, perché? Perché mancava una parte di quel trentacinque per cento che doveva essere garantito di trasferimenti. Ed è su questo che sono stati poi coinvolti i proprietari delle aziende e gli azionisti, chiamiamoli azionisti e proprietari, che sono i Comuni per reintegrare quei cali di bilancio che c'erano. Questa è, in sintesi, la concezione su cui dobbiamo ragionare, quando parliamo di trasporto pubblico locale, inteso in senso ferro, inteso in senso gomma. Cioè il trasporto integrato di cui stiamo parlando. Poi, è chiaro, ATCM fa più gomma, però anche il pezzo di ferrovie è partecipata da FER, quindi il sistema è questo.

Allora, se partiamo da questo concetto comune e partiamo dall'affermazione che tutti abbiamo fatto in questa Sala negli interventi, cioè che dobbiamo fare il massimo per potenziare, per tenere in piedi il trasporto pubblico locale, allora poi bisogna che diciamo se vanno bene certe operazioni, eccetera. Tutti hanno detto: va benissimo cercare di razionalizzare, di

omogeneizzare a livello regionale, cercando di creare economie di scala e quant'altro. Perfetto, va benissimo, poi qualcuno lamenta che Parma non ci sta, ma sono problemi di Parma, è lei che non ci sta, non è che non ci sia la volontà di farla montare su.

Ma il dato vero che dobbiamo affrontare oggi su questa cosa, è che questa scelta che è stata fatta e di cui io rivendico anche un minimo di partecipazione nel passato, deriva dai Piani regionali integrati dei trasporti che dagli anni Novanta sono stati fatti. Gli obiettivi che la Regione Emilia-Romagna ha posto da anni, sono integrazione gomma-ferro, creazione di un unico meccanismo che ti permettesse, addirittura io ricordo che Modena è stata la prima a sperimentare sulla linea Modena-Carpi il biglietto che doveva essere il biglietto che doveva girare in tutta la Regione. Poi questi processi in parte si sono fermati, ma ci abbiamo lavorato sopra per degli anni.

Ci sono delle scelte generali che hanno teso a favorire e che miravano a questo obiettivo. Ne cito una che sembra che non c'entra niente, l'alta velocità, l'alta capacità ferroviaria. Cioè il creare un sistema parallelo che permettesse ai treni a lunga percorrenza di non intasare le linee locali, era finalizzata a creare più trasporto su ferro, integrato con quello su gomma nelle città, voleva dire togliere traffico dalle città. Queste sono politiche che vanno avanti, e io sottolineo con forza quello che avete detto voi, più o meno con enfasi, che queste politiche che la Regione ha portato avanti e le aziende stanno portando avanti, gli Enti Locali, sono le uniche politiche che ci permettono di salvarci dal totale inquinamento, dal totale *caos*.

Però mi riallaccio ad una cosa che ha detto la consigliera Santunione, poi chiudo, la domanda di fondo che pongo, è questa – guardate, non la voglio mettere in politica, eccetera – ma come facciamo, a fronte di 72 milioni di euro che vengono tolti con le manovre che sono state fatte, per finanziare quel trentacinque per cento a cui facevo riferimento prima? I soldi che ci deve mettere lo Stato. Non gli Enti Locali, allo Stato. Chi li paga quei soldi lì? La manovra che è stata fatta, dice che quei soldi lì non ci sono più.

Allora, delle due l'una, so che i nostri Sindaci, i Presidenti delle Regioni, eccetera, hanno già manifestato. Non so se avete avuto notizia che è stato riconsegnato fisicamente il contratto di servizio dalle Regioni che avevano stipulato con le *Ferrovie dello Stato*, che doveva essere garantito con i soldi che arrivavano dallo Stato. Cioè noi stiamo parlando di questo.

Ci sono dei conti, paventava la consigliera Santunione, conti fatti da qualcuno che dicono – faccio un esempio – che il biglietto ferroviario Imola-Bologna, parlo di ferrovia, ma si può fare un identico ragionamento per quanto riguarda la gomma, ci sono diecimila pendolari che tutti i giorni vanno avanti e indietro, al prezzo attuale di 3,45 euro a biglietto, si passa a 6,41 euro. Più del doppio. Facciamo la tara, diciamo che aumenta del settantacinque per cento.

Nel contempo viene aumentata la parte che riguarda il prezzo della benzina con l'Iva. Questo Paese come vuole trasportare, come vuole garantire la mobilità delle proprie persone? Vuole garantirla utilizzando i mezzi pubblici? Allora li deve finanziare. Non li devi tagliare, non devi tagliare i finanziamenti. Perché un'operazione come quella che stiamo tentando di fare, che da anni si tenta di fare, ha una probabilità di successo, se è supportata da investimenti, da volontà politiche, da modalità che ti permettano di gestire questa cosa e da cambi di cultura.

Allora, ci troveremo nella situazione assurda – e io questo prevedo, purtroppo – per cui la gente che già cominciava, che abbiamo l'esempio qua a Castelfranco senza andare troppo lontano, perché, scusate se sono brutale, io vedo Fantuz in treno ogni tanto, ma tanta gente che

c'è qua in treno, probabilmente perché ognuno ha delle sue attività diverse, per l'amor di Dio, non la vedo, almeno tra i pendolari che vedo io.

Allora, molta gente ha ricominciato a riprendere il treno, perché c'era un servizio maggiore, ma se questi treni li togliamo, cosa gli diamo? Chiediamo più autobus, che poi difficilmente ci potranno essere dati? Quindi guardate che ci sono delle contraddizioni rispetto alle politiche sulle quali io ho apprezzato moltissimo, quando abbiamo votato assieme l'ordine del giorno sul tema delle scuole, dovremo fare la stessa identica cosa per quanto riguarda il trasporto pubblico, perché qua non si tratta, né di sinistra, né di destra, il problema è che qua ci manca un miliardo e 900 milioni di euro per il trasporto pubblico locale, inteso in senso lato. Queste cose di cui parliamo adesso, si faranno fatica a fare. Per fortuna ci sono questi elementi di razionalizzazione.

L'ultima cosa come commento ad una cosa che diceva Barbieri. Barbieri, io non mi immagino mica che su quattrocento mezzi circolanti in provincia di Modena e quattrocentoventi autisti, ci sia scritto su ogni autobus: questo è l'autobus di Giorgio Barbieri, lo guido io, salgo al mattino alle otto e scendo la sera alle otto. Perché ci sono i turni, ci sono gli orari di morbida, quindi è una cosa un po' più complessa di quella che tu hai descritto in maniera, mi sembra, un pochettino alla carlona. E ci sono anche dei diritti sindacali da rispettare, perché guidare un autobus è un po' più complicato che stare seduti ad una scrivania, dal punto di vista dell'attenzione che devi dedicare ai problemi che hai.

Quindi anche questa sottovalutazione dei diritti dei lavoratori, fa anche molto male, perché le razionalizzazioni che sono state portate, poi non discuto mica, perché ci ho partecipato anch'io alle discussioni di quel tipo in passato, quando abbiamo unificato l'ANCM con l'ATCM, figurati, problemi ce ne sono stati a iosa sui dati contrattuali, eccetera, però si è razionalizzato. Questo è un percorso da sostenere. Però sottovalutare in questo modo anche i diritti dei lavoratori, a me sembra veramente un'offesa a chi lavora.

Sul fatto poi che ci siano state assunzioni guidate dai partiti, o dici le cose e le dimostri con dei fatti, o altrimenti taci.

PRESIDENTE. Bene.

Direi che a questo punto chiudiamo il primo giro di consultazione e, se non vi sono altre richieste, passerei la parola all'assessore Vigarani per una breve replica e poi al presidente.

Prego assessore.

ASSESSORE VIGARANI. Grazie presidente. Solamente alcuni chiarimenti. Si diceva AMO fa delle cose e ovviamente ATCM ne fa altre, sono soggetti con competenze assolutamente diverse.

Adesso durante questi due anni abbiamo visto diverse delibere relative a questi due soggetti, quindi è chiaro, mi sembra la differenza l'abbiamo vista già varie volte, AMO fa la pianificazione del trasporto pubblico locale, fa degli investimenti che possono essere strutture, muri, anche marciapiedi, cose di questo tipo, binari, depositi, e fa la politica tariffaria. Ha questo ruolo davvero importante di supporto agli Enti Locali fra l'altro.

Il Comune si interfaccia con AMO al trasporto pubblico locale, ATCM fa il servizio vero e proprio. Quindi abbiamo proprio un ruolo diverso.

Sull'ottimo lavoro che sta facendo il Cda, sono completamente d'accordo. Sul fatto che i tagli possono fare un attraversare un periodo di questo tipo, di crisi di questo tipo, di questa portata possa – adesso lo dico in modo brutale – fare anche del bene, ho un po' di dubbi ovviamente. Nel senso che, guardate, uso proprio un esempio molto terra terra e molto semplice, si diceva dei tagli che sono stati apportati durante l'anno in corso, quindi lasciamo per un attimo fuori l'attuale manovra, si ricevono delle cifre, quindi la Regione Emilia-Romagna ha avuto un taglio di circa 70 milioni di euro, la Regione ha messo 50 milioni di euro, però mancava ancora una cifra piuttosto alta.

Gli Enti Locali sono intervenuti, in collegamento con la Regione, con un patto per il trasporto pubblico locale ed è grazie a questo patto che i tredici milioni di chilometri di servizio che annualmente si fanno sul bacino modenese non sono stati toccati.

Ma il patto ha avuto ovviamente delle ripercussioni. Si è cercato ovviamente di attenuarli, individuando ovviamente dei percorsi di un certo tipo, però avete visto, ovviamente si è avuto l'incremento di alcune tariffe già da marzo dell'anno in corso. Anche nella nostra realtà del nostro territorio, in modo particolare, abbiamo eliminato alcune corse su gomma negli orari di morbida, quelle corse che in corrispondenza avevano comunque una corsa del treno. Abbiamo inciso sul capoluogo, abbiamo fatto la scelta di non toccare le aree periferiche, le frazioni. Abbiamo fatto la scelta, all'interno e anche in collaborazione con AMO, di non toccare quelli che erano gli abbonamenti per i ragazzi che vanno a scuola, né ovviamente anche quelle che erano le fasce particolari un po' più deboli, tipo gli *over 65* che hanno potuto continuare a godere di alcune tipologie di titolo.

È logico che tutto questo, con la nuova manovra, bisognerà vedere quella che sarà l'entità del taglio. Ma guardate, questo si misura anche con esempi molto banali, molto terra terra. Quando si deve dare il servizio a studenti di Nonantola, quindi fascia nord, studenti del capoluogo, Castelfranco Emilia, studenti di Cavazzona, studenti di Manzolino e tutti devono essere portati al proprio plesso scolastico e si ha un solo autobus, solo uno, non è semplice. Nel senso che hai voglia a provare a mettere in campo anche un mezzo diverso, magari con una portata maggiore, però gli studenti devono essere sempre in classe alle 8.00 e devono sempre tornare possibilmente a casa ad un orario che sia ovviamente compatibile con una vita da ragazzo, quindi poter ovviamente fare i compiti, poter fare queste cose.

Anche nelle cose più banali, certi tagli sono davvero pesanti. Davvero, guardate, ripeto, l'entità dei tagli della nuova manovra non li abbiamo ancora, però i timori sono davvero tanti.

Sul fatto dei passaggi nei singoli Consigli comunali, sono le notizie che poi io ho – poi ovviamente il presidente mi correggerà – penso che noi siamo uno fra gli ultimi Comuni ad approvare la delibera, ad approvare ovviamente la proposta di delibera, Modena e Sassuolo credo che avranno un Consiglio comunale nei prossimi giorni, per ora hanno fatto dei passaggi, sia Modena che il Comune di Sassuolo, hanno fatto i passaggi nelle Commissioni consiliari, sembra che le informazioni che giungono, le indicazioni siano buone, positive e comunque di apprezzamento anche della delibera. Poi, è logico che i Consigli comunali avranno poi il potere ovviamente di approvarla o meno. Quindi è logico che si sta finendo ora quello che è il giro.

Io mi fermo qua e passo la parola ovviamente al presidente.

PRESIDENTE. Grazie assessore.

Prego, dottor Odorici.

ODORICI, *presidente ATCM*. Alcune precisazioni. Alcune molto veloci, perché non ci sono tre presidenti, ci sarà un consiglio di cinque persone, quindi sono tre in rappresentanza del pubblico e due del privato, tre del pubblico, uno per ogni bacino, il presidente spetta comunque a Modena. Questo è quanto comunque è stato concordato tra i tre bacini.

Non ci sono motivi particolari, è stato spostato il Consiglio provinciale, perché onestamente ogni giorno ci sono dei problemi, perché dobbiamo garantire la presenza, in tutti i Consigli ci sono le Commissioni che vengono fatte, soprattutto nei Comuni molto grossi, abbiamo oltre al Consiglio, abbiamo anche le Commissioni, per cui a Modena, ad esempio, ci sono già state due Commissioni e due Commissioni e in Provincia abbiamo già fatto diversi incontri. Per cui, sono procedure molto lunghe, però noi chiuderemo con l'assemblea, che è già stata fissata il 17 ottobre. Assemblea che è già stata fissata sia per ATCM e sia per Tempi, che è l'azienda di Piacenza, perché devono essere contestuali. Come ha detto l'assessore, ci sarà una fusione per incorporazione dell'azienda di Piacenza.

Sul trasporto mi permetto di fare solo alcune considerazioni, perché credo che chiunque abbia avuto occasione, anche nei periodi pregressi – qui non intendo entrare nei bilanci degli anni passati, perché bisogna contestualizzare il tutto e quindi diventa estremamente difficile – però si può dire questo, sicuramente il trasporto è stato in generale, la Cenerentola dei servizi pubblici. Perché se noi consideriamo il trasporto come viene considerato anche in altri Stati dell'Europa, a parte anche il contributo, che non è a chilometro, ma è per carico di persone, quindi alla fine molto diverso, ed è cospicuo il contributo dello Stato, è chiaro che c'è una differenza sostanziale. E va contestualizzato, è inutile parlare 2003, 2004, eccetera, perché dovremmo contestualizzare il tutto.

Certamente è mancata una parte, perché qui parliamo di inserire in un'azienda, che ha sempre avuto connotazioni di azienda pubblica, dei criteri privati. Oggi ATCM ha dei criteri privati di gestione e quindi è possibile gestire, pur nel rispetto del contratto, di gestire un servizio in termini diversi, mantenendo gli stessi chilometri.

Oggi i dipendenti dell'azienda lavorano di più rispetto al passato. Lavorano molto di più, hanno meno riposi, però il contratto stabilisce che loro devono lavorare quelle determinate ore. È chiaro che questo confronto serrato che c'è stato, positivo anche, con i sindacati, ha permesso di ottimizzare i turni uomo e macchina.

È difficile fare il raffronto, perché voi avete parlato Modena, Reggio, Piacenza. Sì, si può ancora arrivare a ottimizzare l'esistente, poi è chiaro che tirare troppo, si rischia anche a non garantire, si rischia di non garantire un servizio che deve essere garantito. Però è difficile fare questo paragone, perché Modena ha 13.300.000 chilometri e ne ha esternalizzati quasi ultimamente è arrivata quasi a 3 milioni. Se andiamo a Reggio, siamo sui 4 milioni esternalizzati.

Allora è chiaro che sono mezzi che sono utilizzati, autisti di altre aziende e quindi il rapporto mezzi/autisti è chiaro che varia, a seconda anche di quello che si va ad esternalizzare.

Io do alcune risposte, che non sono sicuramente esaustive, perché se dovessimo affrontare il piano industriale, parlare proprio di tutto il piano gestionale, tenete conto che sono oltre cento pagine di piano industriale che entra nel merito, nei dettagli, però il fatto è che noi abbiamo sicuramente nel primo anno i costi più alti. Perché l'operazione di razionalizzazione e di efficientamento aziendale va spalmata, non può arrivare un'onda d'urto immediata e nel giro di pochissimi mesi sistemare un'azienda che presenta, abbiamo tre bacini molto diversi e

soprattutto anche bisogna sistemare, tra Modena e Reggio sono territori contigui, bisogna ottimizzare il servizio.

Sarà un po' più difficile, visto che c'è l'interruzione di Parma, poi ci auguriamo di poterla risolvere o partecipando alla gara, perché questa è l'intenzione, oppure se non verrà fatta la gara, è chiaro che si va a trattativa, come è stato fatto ovviamente per gli altri bacini. Perché è chiaro che nei territori contigui è possibile dare un servizio migliore ai cittadini, è possibile anche ottimizzare soprattutto i turni uomo e quindi i turni degli autisti.

Ho sentito da parecchi che bisogna cercare in un qualche modo, ha iniziato Ghermandi, in cui ha dato alcuni indirizzi politici, nel senso di non aumentare le tariffe e cercando di non diminuire i chilometri, questo è un dato importante, noi sicuramente le tariffe, tant'è che il passivo che viene indicato a bilancio, non è dovuto a Modena, tanto per essere chiari, è dovuto ad altri bacini che devono in un qualche modo cercare di efficientare e dobbiamo cercare in un qualche modo di razionalizzare, di gestire al meglio anche i turni, per cui da questo punto di vista le tariffe che loro avevano, erano tariffe molto basse. Tant'è che Piacenza il debito alla fine di bilancio chi lo ripianava? Lo ripianavano gli enti pubblici. Il delta, la differenza veniva comunque ripianata e il bilancio si chiudeva a pareggio. Però ci sono 800.000 euro che comunque incidono nel 2011. Altrettanto dicasi a Reggio Emilia.

Quindi aumentare le tariffe, noi siamo sulla tariffa obiettivo indicata dalla Regione, è chiaro che vale per un triennio, tenete conto che alcuni bacini, perché viene data anche un'indicazione, alcuni bacini hanno anche spalmato un aumento delle tariffe anche a bordo. Perché Bologna fa 1,50, Rimini fa due euro a bordo, Modena ha deciso di mantenere una tariffa uniforme a terra e a bordo. Questo è giustificato, per gli altri bacini, dal fatto che io a bordo ho messo tecnologia, macchine, quindi costo aggiuntivo.

Però già da questo punto di vista, io credo che Modena ha comunque contenuto una tariffa, che in altri bacini è più alta. Bacini di Reggio e Piacenza avevano delle tariffe ovviamente più bassi, quindi dovranno quantomeno arrivare alla tariffa obiettivo, che è 1,20.

Su alcune cose ho già detto, la garanzia occupazionale e quindi su questo, come è stato fatto su Modena, è chiaro che ci sarà il blocco del *turnover* e altrettanto si troveranno soluzioni per la collocazione, o quantomeno personale occupato in determinate mansioni dovrà comunque essere riconvertito. Perché noi abbiamo sedici verificatori, controllori – chiamiamoli come vogliamo – ma sono tutte persone che svolgevano altre attività, ma che producono comunque all'interno dell'azienda un reddito. Quindi non essenzialmente è bene diminuire i costi, ma devono aumentare i ricavi. Questo è il dato di fatto.

Poi è chiaro che diminuiranno anche i costi in termini proporzionali, ma quello che è importante, è ottimizzare un'azienda, quindi avere anche dei ricavi, perché non dimentichiamolo, è stato citato, noi abbiamo indicato 8, 9 milioni di euro di investimenti, ma l'azienda di cui una parte con un contributo, perché ci sono dei residui contributi regionali, ma ci sono dei finanziamenti, cioè degli investimenti in autofinanziamenti. È chiaro che se noi produciamo, riusciamo ad aumentare i ricavi, riusciamo a fare investimenti, riusciamo anche a migliorare la qualità del servizio.

Poi, è chiaro che se si continua a tagliare su questo versante, le difficoltà si pongono, perché chiaramente o tagli i chilometri, aumenti le tariffe, non è che uno possa poi fare i miracoli, perché altrimenti l'azienda chiude. Fallisce. E su questo io credo che fino ad oggi, almeno in questi ultimi anni che ci sono io, l'autotrasporto, il trasporto pubblico deve fare un

servizio sociale, però, attenzione, bisogna che cerchi di contemperare il servizio ad alta redditività con quello a bassissima redditività. Perché noi abbiamo dei servizi in montagna che non carichiamo, non carichiamo quasi nessuno o se carichiamo, carichiamo un utente, due utenti. Lasciamo stare il servizio scolastico, perché questo è un servizio che viene fatto, ma in certe tratte non carichiamo assolutamente, ma è un servizio che deve essere fatto sociale.

Allora è chiaro che bisogna contemperare il servizio ad alta redditività nelle tratte remunerative, con altre tratte che oggettivamente devono essere fatte per garantire un servizio sociale.

Non possono rimanere tre bacini invariati, come qualcuno sottolineava. Allora rimangono tre. No, assolutamente. Teniamo conto, però, che noi abbiamo tre depositi consistenti, che devono dare un servizio in determinate aree. Quindi non è che possiamo concentrare gli autisti a Modena.

Anche oggi abbiamo dei depositi in provincia dislocati sul territorio, per cui abbiamo un deposito a Pavullo che hanno tutti gli autisti che gestiscono l'area della montagna, abbiamo due depositi nella Bassa, uno a Carpi. Cioè non sono tutti concentrati a Modena città.

Per cui, ci saranno i depositi a Piacenza e Reggio Emilia e poi è chiaro che ci saranno per i territori contigui una gestione completamente diversa rispetto a quella di oggi, perché oggi io ho un autista che arriva a Rubiera, poi torna indietro, domani ci sarà un autista che farà fino a Reggio Emilia o quant'altro. Dipende da come si riesce ad ottimizzare i turni. I turni macchine/uomo.

Altrettanto ci sarà un diverso utilizzo delle officine, perché le officine si dovranno specializzare. Noi abbiamo delle officine, Modena credo che sia arrivata ad un buon livello di specializzazione con degli *standard* molto buoni, ma Modena ha, come specializzazione, la filovia. Quindi non esiste a Reggio e a Piacenza la filovia. Quindi ci saranno delle officine che avranno delle specializzazioni. A Reggio Emilia hanno i mezzi a *gpl* che non esistono in nessun'altra area. Poi hanno ovviamente anche i mezzi a gasolio, eccetera, ma ci sono delle peculiarità e quindi delle officine che si dovranno specializzare in determinati mezzi e quindi arrivare anche a degli *standard* di produttività delle lavorazioni diverse rispetto a quelle attuali.

Le perplessità, la signora, ma mi pare che le avesse dette anche in Commissione, guardi, iniziare un'operazione del genere a cuor leggero, non si può, direi che anche noi siamo preoccupati, delle perplessità ci sono, io le dico subito che noi avremo una serie di problemi già nel 2011, anche solo da un punto di vista finanziario. Questo lo sappiamo già. Ci sono una serie di problemi, poi la curva nel primo anno sarà alta, poi i problemi caleranno. Ma questo è fisiologico.

Lei avrebbe voluto vedere il bilancio 2011, io le dico che noi abbiamo fatto una verifica e le stiamo facendo, poi è chiaro che il bilancio informale non è che lo possiamo pubblicare – lei lo sa bene – però il bilancio ATCM è pubblico annuale, quelli infra-annuali, io le dico però che abbiamo fatto una verifica a giugno, ne abbiamo fatta una ad agosto e comunque il *trend* porta ad una chiusura del bilancio in pareggio. Quindi per noi è un grande risultato.

Poi credo che debbano essere anche orgogliosi un po' tutti i Comuni, i Comuni sono soci dell'azienda, quindi da questo punto di vista è un grossissimo risultato. Quindi ci presentiamo anche all'appuntamento di questa aggregazione con le carte in regola ed è anche giusto che Modena, che è stata anche quella che ha condotto un po' le fila, abbia anche la sede dell'azienda, dell'amministrazione a Modena.

PRESIDENTE. Bene, grazie.

Apriamo, quindi, il secondo giro di consultazioni.

Il consigliere Barbieri mi aveva chiesto la parola. Prego.

CONSIGLIERE BARBIERI. Una risposta a Casagrande. Il suo intervento è stato stupefacente e anche emblematico e dimostra la totale incapacità della politica e l'inefficienza della politica nella gestione delle aziende. Infatti ha dichiarato che negli anni Ottanta, Novanta hanno cominciato l'*iter* per arrivare ad un'integrazione gomma-ferro per arrivare ad un'integrazione di questo genere. Insomma, questi ci hanno messo venti, venticinque anni ad arrivare ad una soluzione, che è stata determinata per delle emergenze di bilancio.

(Interruzione del consigliere Casagrande)

Io non ho interrotto, ho sentito le sciocchezze, ma non ho interrotto, adesso lasciami...

(Interruzione del consigliere Casagrande: "No, le stai dicendo tu adesso")

Va beh, qui è sempre una questione di opinioni.

Comunque, è emblematica la situazione di un personaggio che ha detto che ha partecipato anni e anni fa ad una cosa, che praticamente si è persa nel tempo. Questa è l'inefficienza pubblica del sistema, di chi non è capace di gestire.

Odorici ha usato una parola che forse a Casagrande non piace, azienda pubblica con criteri privati. Quando è arrivato Odorici, ha fatto un'operazione di dimagrimento del personale, non mi pare che sia stato accusato di attività antisindacali, come non credo che possa essere uno accusato, come il sottoscritto, di attività antisindacale, quando dice che bisogna continuare il dimagrimento e ricollocarli da qualche altra parte.

D'altra parte, le attività privatistiche impongono di produrre di più con meno personale. A questo punto, non so se *Unicredit* che annuncia migliaia di esuberanti, faccia attività antisindacali; che la stessa *Ansaldo Breda*, *Finmeccanica*, stia facendo la stessa cosa trasferendo le attività al Nord; che *Fincantieri* abbia fatto la stessa cosa l'anno scorso. Io non capisco cosa siano questi atteggiamenti.

In verità, se si producono gli stessi chilometri con meno personale, vuol dire che c'è stata una gestione allegra delle assunzioni nel passato. Chi l'ha fatta questa gestione allegra? Io no, altri sì. Però non si può andare in Procura per cose che sono finite in prescrizione, ne abbiamo abbastanza da andarci per le cose contemporanee. Ti garantisco. Perché qui tutte le volte sentire parlare, fare il suo comizio, siete tanto capace di gestire il trasporto pubblico, voi nel piccolino avete un vostro trasporto pubblico, che è quello scolastico, come lo gestite? Con quale copertura? Come fate a farvi pagare i servizi? Ma invece di dire le cose come deve fare lo Stato, cominciate a farle nel vostro piccolo le cose nel miglior modo possibile.

Il servizio scolastico a Castelfranco è gestito in una maniera scandalosa. Si può dire? È una roba che non si può dire? È scandaloso. La copertura *idem*. E questa, però, è un'altra storia.

Per dire che tutto sommato questa operazione, sebbene è gestita da un gruppo di partiti che non fa parte del mio raggruppamento, è comunque un'operazione che porta delle sinergie di

economia. Tra l'altro, non mi pare che laddove ci siano dei governi di centrodestra, ci sia una chiusura a questo tipo di operazione. Ci mancherebbe altro.

Tra l'altro, le chiusure arrivano, guarda caso, nelle operazioni di privatizzazione, la prima quando ha portato Pietro Odorici alla presidenza, in Provincia chi ha votato contro chi è stato? Gli alleati di sinistra, Rifondazione Comunista e Sel. I soliti comunisti. Perché sono loro che quando leggono privatizzazione, diventano matti. Ci mancherebbe altro!

Noi, invece, in questa situazione vediamo un'operazione che può essere interessante, ma guarda caso non è che abbiamo aspettato vent'anni Casagrande con le sue idee, è che qui si sta muovendo il mondo in quindici giorni. Bisogna muoversi, perché se no rimaniamo indietro di secoli. È questo che non capisce Casagrande, le sue dinamiche, le sue invettive del passato. Il passato è passato.

Oggi abbiamo un presente che è drammatico, un futuro che non sappiamo quale sia, dobbiamo arrivare per forza a fare dei risparmi, perché non si può più dare – come dice qualcuno – un *welfare* dalla culla alla tomba. È cambiato il mondo. E, come tale, dovremo cominciare a ragionare.

Per questo motivo, e non dimenticando che il passato è stato drammatico, perché la situazione è stata fin troppo allegra – e lo dicevo prima, prima ancora che arrivasse Pietro Odorici, quando passava alla presidenza l'ex deputato o l'ex europarlamentare di turno che non trovava collocazione altrove – poi si è pensato che forse qualche *manager* era forse un po' meglio di qualche politico cosiddetto trombato dell'ultima ora. Questo si può dire?

Il passato è scritto, abbiamo visto chi ci avete messo nelle presidenze e nelle direzioni, era gente che era capace di gestire delle imprese? No. Era gente che era capace di stare lì partiticamente interconnessa ai partiti di governo, perché doveva essere messa lì, perché non aveva nient'altro da fare. Questa è stata la rovina del paese.

Quando dico la rovina del paese, non lo dico solo per il centrosinistra, lo dico anche per il centrodestra, perché quando prendiamo degli incapaci, dei fannulloni e li mettiamo a dirigere delle imprese, poi diciamo: le imprese non vanno. Per forza, non vanno, perché quelli è meglio che facciano politica e quando smettono di fare politica, devono fare andare a casa. Mentre a dirigere le imprese, in situazioni privatistiche, ci vogliono dei *manager*. È questa la differenza.

Detto questo, ovviamente, non trovandomi io assolutamente in maggioranza, cosa a cui non ambisco per niente, ma apprezzando parzialmente tutto questo tipo di operazioni e aspettando il bilancio quando verrà consolidato, come l'ha dichiarato, tra l'altro le semestrali non sono necessarie nelle aziende non quotate, auspichiamo che nel frattempo ci sia un'economia di scala, che si possano raggiungere degli obiettivi, risparmiando anche sul personale, perché o bene la storia sarà questa, il nostro voto sarà di astensione.

PRESIDENTE. Consigliere Righini, vuole intervenire? Prego.

CONSIGLIERE RIGHINI. Grazie presidente. Volevo dare inizialmente una risposta all'assessore Vigarani. Io credo che giustamente lei ha parlato: AMO fa finanziamenti, fa pianificazione, sicuramente, non sto discutendo di quello che fa AMO, dico solo – come ho detto prima – che anche AMO, come ATCM, avrebbe bisogno di un efficientamento, di una razionalizzazione dei costi e di quant'altro, perché mi risulta che anche AMO sia in forte passivo. Era questa la mia considerazione. Questo era il discorso su AMO.

Questo l'abbiamo detto, l'abbiamo detto come opposizione da tempo e lo ribadiamo adesso. Non solo ATCM ma anche AMO. Questa è la risposta a Vigarani.

Per ATCM il percorso di razionalizzazione che ha iniziato, che abbiamo visto dal 2007 in particolare, è sicuramente importante, questa S.p.A. sappiamo che però è nata prima e, mi scusi consigliere Casagrande, ma in quegli anni dove i bilanci sono stati disastrosi, non c'erano tagli, c'erano tutti i finanziamenti che si volevano e i bilanci sono sempre stati molto disastrosi.

Poi, mi perdoni, ma se noi continuiamo a ragionare sui tagli del Governo, ciò non porta a nulla, perché ci sono e ci saranno. Mi permetto di dire che con qualunque Governo ci sarà in futuro. Questo mi sembra chiarissimo, consigliere Casagrande. Quindi parlare sempre di tagli, a questo punto serve fino ad un certo punto.

Io credo che se noi vogliamo, invece, una politica nuova dei trasporti pubblici locali, è inutile fare discussioni di chi è stata la colpa, sono stati i politici, sono stati i *manager*, troppi lavoratori, sono discussioni inutili a questo punto. Quello che a noi invece interessa, è un vero progetto della mobilità per il territorio, che tenga conto delle imprese, dei lavoratori, della mobilità dei residenti, della mobilità delle merci, che sia propulsivo per l'economia del territorio, per i cittadini che finora hanno pagato molto e hanno ricevuto dalla mobilità di questi anni molto poco.

Perciò la nostra proposta non è quella di rinunciare a questa operazione, sicuramente forse andava studiata un po' più a lungo, sicuramente era da portare avanti l'efficientamento delle due società che ne faranno parte, andavano forse maggiormente razionalizzate ed efficientate, l'ha detto anche il dottor Odorici adesso.

Poi, sempre riprendendo le parole del dottor Odorici, a cui io credo sia molto importante, è giusto che queste società operino, specialmente ATCM, poiché anche già in parte è privata, con ottiche privatistiche e che portino alla chiusura dei bilanci in pareggio.

Perciò, per questi motivi, anche noi non siamo contrari ad un'operazione di questo genere, però le perplessità sono veramente tante e soprattutto quello che ci lascia particolarmente perplessi, è la velocità con cui si voglia fare questa operazione. Ad ogni modo, per questo motivo il mio voto sicuramente non sarà contro, ma sarà un voto di astensione. Grazie.

PRESIDENTE. Bene, grazie.

Prego, consigliere Santunione.

CONSIGLIERE SANTUNIONE. Grazie presidente. Solo brevemente per concludere il nostro intervento e per la dichiarazione di voto.

Ribadiamo la nostra posizione sul fatto che certamente riteniamo questi passaggi che si stanno portando avanti, dei passaggi positivi nell'ottica che ho esposto prima, devo dire che mi rimane, ci rimane una qualche perplessità legata ovviamente alle oggettive difficoltà finanziarie che questa operazione andrà ad incontrare, perché ci è stato preannunciato che le proiezioni sono di arrivare ad un bilancio positivo nel 2014, perché non è possibile partire da una situazione che possa efficientare subito, perché bisogna considerare i *deficit* ovviamente delle aziende di Reggio e di Piacenza che si vanno ad aggregare, che presentano queste situazioni, uno un po' più ridotto, una invece è un po' più importante, di *deficit*.

L'altro aspetto che, pur ovviamente nella condivisione degli obiettivi, degli indirizzi, ci lascia perplessi, senza ovviamente voler attribuire delle responsabilità a chi non ne ha, è questa

assenza di Parma. Ci domandiamo: ma eventualmente valutare una possibile aggregazione al momento di due bacini contigui, cioè Modena e Reggio, e poi eventualmente pensare a un momento successivo a Parma e a Piacenza, quando Parma avrà chiarito la propria posizione? Perché certamente, in un'ottica di riorganizzazione e di efficientamento la contiguità dei territori credo sia fondamentale.

Per questo – e vado alla dichiarazione di voto – nella condivisione che prima abbiamo manifestato, ma alla luce di queste perplessità, il nostro voto sarà di astensione.

PRESIDENTE. Bene, grazie.

Prego, consigliere Ghermandi.

CONSIGLIERE GHERMANDI. Grazie presidente. Anch'io brevemente per dichiarazione di voto e per fare alcune puntualizzazioni, che forse sono state travisate nel mio primo intervento.

Io credo che dopo la disamina oggettiva che ci ha dato il presidente Odorici sullo *status quo* e sulle difficoltà finanziarie in cui si versa e anche dopo l'intervento del consigliere Casagrande, che di fatto ha messo in luce alcune dicotomie tra le scelte strategiche che si stanno attuando a livello locale e le scelte finanziarie contrarie che si stanno facendo a livello nazionale, ha messo in luce anche oggettivamente il ricercare il livello locale di una valorizzazione dell'intermodalità ferro-gomma, cosa che non è ricambiata a livello statale e credo che il riassunto dell'intervento del consigliere Casagrande, che poi non ha bisogno di difensori, è che o ci crediamo tutti, quindi Enti Locali periferici ed enti statali, o difficilmente questo tipo di scelte strategiche porteranno effettivamente dei benefici agli utenti sotto forma di riduzione delle tariffe, efficientamento dei servizi, eccetera, eccetera, tutelando anche quello che – e non ce lo dobbiamo dimenticare – che è sancito in Costituzione, che è il diritto alla mobilità sotto forma di muoversi liberamente sul territorio.

Io credo che il sunto di quello che si voleva dire nei nostri interventi, sia questo; noi cerchiamo nel nostro piccolo questa sera di fare la nostra parte, ma facciamola tutti, noi Enti Locali ed enti statali.

Vorrei confortare il consigliere Barbieri sul primo intervento, che non ho dato al presidente Odorici delle scelte strategiche industriali, non ne ho le competenze e me ne guardo bene, ho cercato di dare un mandato anche politico per tutelare anche il nostro territorio.

Concludo su un'affermazione che non mi è piaciuta assolutamente su una gestione scandalosa del trasporto scolastico locale. Io credo che siano garantiti tutti gli studenti con un livello di attenzione, credo, altissima, vorrei trasportare il concetto che faceva il consigliere Barbieri prima, definendo il trasporto scolastico scandaloso, con una richiesta: dobbiamo aumentare le tariffe? C'è una richiesta di aumento delle tariffe, consigliere Barbieri, sul trasporto scolastico locale?

(Interruzione del consigliere Barbieri)

Far pagare chi non paga. Va bene.

Grazie presidente, il nostro voto sarà ovviamente favorevole.

PRESIDENTE. Bene, grazie.

(Interruzione del consigliere Barbieri)

Cortesemente, consigliere, lo dico per tutti, non parliamo fuori microfono, questi dibattiti così non sono corretti, a mio avviso.

Consigliere Gidari, prego.

CONSIGLIERE GIDARI. Grazie presidente. Sinceramente nutro prima della discussione delle perplessità, le nutro ancora adesso, però mi permetti di fare un piccolo esempio di prezzo, visto che tu dicevi che il Comune di Castelfranco o dobbiamo aumentare le tariffe, io mi auguro di no, perché mi risulta che da Piumazzo a San Cesario, che sono otto chilometri, il ragazzo, quindi la famiglia, spenda 220,00 euro all'anno. Invece con ATCM da Piumazzo a Modena, il polo scolastico, per dirne uno, visto che lo conosco, Leonardo, circa quaranta chilometri di distanza, costo annuo 360,00 euro. Secondo me, in proporzione c'è qualcosa che non va. Quindi concordo in pieno con quello che poco fa diceva Giorgio Barbieri, dicendo che abbiamo un servizio scolastico non tanto carente, ma comunque molto costoso per i cittadini.

Detto questo, mi auguro, e faccio un in bocca al lupo comunque al presidente di ATCM per portare avanti questa cosiddetta fusione, augurandomi che si continui con la lotta all'evasione e che soprattutto non aumentino le distanze tra chi utilizza il servizio e l'azienda di trasporto pubblico, perché questo sarebbe sicuramente un grosso danno per chi usufruisce di questi servizi.

Detto questo, il nostro voto sarà di astensione.

PRESIDENTE. Bene, grazie.

A questo punto, io darei la parola all'assessore Vigarani per una replica finale e il presidente intende dire qualcosa?

Bene, allora assessore, prego.

ASSESSORE VIGARANI. Grazie presidente. Solamente un chiarimento a quello che ha detto la consigliera Righini. AMO ha chiuso con un bilancio in utile, il dato è il dato di giugno dell'anno scorso consuntivo e ha 40.000 euro di utile, quindi è sicuramente diverso da un bilancio negativo.

No, siccome non è la prima volta che legge in modo errato alcuni dati, magari se eventualmente, siccome abbiamo fatto due sedute in Commissione, ci sono dei dubbi anche sui dati di bilancio, è il caso magari di affrontarli più nel dettaglio nei prossimi incontri. Grazie.

PRESIDENTE. Bene, allora a questo punto inviterei i consiglieri a prendere posto per la votazione. Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione)

Comunico l'esito della votazione:

Favorevoli

12

Astenuti 08

(Il Consiglio approva)

Votiamo per l'immediata eseguibilità. Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione)

Comunico l'esito della votazione:

| | |
|------------|----|
| Favorevoli | 12 |
| Astenuti | 08 |

(Il Consiglio approva)

Ringraziamo il presidente per la partecipazione e gli faccio gli auguri da parte di questo Consiglio per questo nuovo ente.

Comune di Castelfranco Emilia

6. Convenzione tra il Comune di Castelfranco Emilia e l'Unione Comuni del Sorbara per il coordinamento, la consulenza e la gestione del progetto di educazione musicale per la durata di un anno.

PRESIDENTE. Passiamo, quindi, al punto successivo: “Convenzione tra il Comune di Castelfranco Emilia e l'Unione Comuni del Sorbara per il coordinamento, la consulenza e la gestione del progetto di educazione musicale per la durata di un anno”.

La parola al Sindaco Reggianini.

SINDACO. Grazie presidente. L'oggetto è stato visto in Commissione, si tratta sostanzialmente di portare all'approvazione la convenzione, che in realtà ha già accompagnato gli ultimi anni della scuola di musica di Castelfranco, ma in realtà di tutta l'area che fa riferimento al nostro Comune.

Oggi portiamo in approvazione la convenzione con l'Unione del Sorbara, dopo che il Comune di Nonantola nel 2009 è entrato a far parte di quell'Unione e, come Unione, hanno conferito a *Nonaginta* che è la società che per il Comune di Nonantola prima gestiva *Officine Musicali*, oggi la gestisce per l'Unione del Sorbara, noi con quegli enti ci convenzioniamo per avere anche qui un tema di sinergia ed efficienza rispetto alla programmazione di una scuola, che mi ero impegnato a portarvi i numeri.

Indicativamente parliamo di quattrocento allievi su base annua, più di cento solo su Castelfranco. C'è stata fino ad oggi un'ottima risposta e mi si dice – io ovviamente ne capisco veramente molto poco di musica – che comunque gli istruttori scelti siano anche gente molto competente.

Pare ci sia ottima soddisfazione da parte dell'utenza, chiediamo il rinnovo annuale e non pluriennale per le ragioni che prima qualcuno richiamava in tema di tagli, perché mi verrebbe da dire che se Atene piange, Sparta certo non ride, nel senso che tra l'altro la cifra che io leggo qui, probabilmente dovrà essere rivista, perché, al di là del taglio diretto, c'è il taglio indiretto, cioè siccome i Comuni producono servizi come consumatori finali, l'Iva al ventuno per cento sicuramente farà aumentare e lievitare i costi.

Quindi quando io poi sento affermazioni del tipo: qui in quindici giorni bisogna muoversi, qui sono mesi che qualcuno dice che è ora di muoversi, ma le cose non cambiano. Quindi mi viene da sorridere quando sento urlare qualcuno qua dentro: è ora di muoversi, quando poi invece qui fa la lotta e governa a Roma e invece tutto tace, torpore pieno.

Discussione generale

PRESIDENTE. Bene, grazie.

Apriamo il dibattito. C'è qualcuno che vuole intervenire o andiamo direttamente alla votazione? Prego, consigliere Manfredi.

CONSIGLIERE MANFREDI. Grazie presidente. Avrei gradito saperne un po' di più rispetto a quella che è l'attività di *Officine Musicali*. Io sinceramente lo imparo adesso, scusate anche la mia ignoranza, ma cosa fanno questi, dei corsi privati o vanno a fare delle elezioni dentro le scuole? Sono pagati dal Comune, sono pagati totalmente dai partecipanti? Qual è

l'interesse a convenzionarsi? Se c'era una qualche notizia in più, l'avrei gradito, senza obbligo ovviamente.

L'ultimo aspetto era, mi è parso di capire, sono quattrocento allievi complessivamente, di cui cento a Castelfranco, mi pare che se sono solo cento, la proporzione non sia sufficiente per dire che la quota di partecipazione nostra sia adeguata alla popolazione complessiva, che grossomodo è quasi la metà. Quindi posso anche pensare che il servizio svolto dall'organismo castelfranchese, non sia sufficientemente apprezzato. È possibile? È una valutazione proprio da inesperto, in sostanza.

PRESIDENTE. Grazie consigliere.

Vi sono altri interventi?

Se non vi sono altri interventi, darei la parola al Sindaco per un chiarimento. Prego, Sindaco.

SINDACO. Grazie presidente. Intanto preliminarmente devo dire che la Commissione è stata fatta, sono stati forniti i chiarimenti richiesti da chi in Commissione c'era, ovviamente. Perché chi non c'era, non poteva fare la richiesta di chiarimenti.

Tuttavia, provando a fornire un riscontro oggi in questa sede consiliare alle richieste avanzate dal consigliere Manfredi, io ho detto poco più di cento, circa centotrenta a Castelfranco e la restante parte indicativamente sull'Unione del Sorbara.

Devo anche dire che non c'è un concetto di territorialità. La dico così. I residenti di Gaggio, alcuni, non pochi, residenti di Gaggio vanno a Nonantola alla scuola di musica, perché non c'è un impedimento territoriale, nonostante ci fosse stato un suggerimento in tal senso del consigliere Barbieri. Quindi darei una lettura un po' più sinergica.

Il tema del costo di produzione è che c'è una gestione organizzativa e amministrativa, che evidentemente se fatta da ciascun singolo ente, produrrebbe un aggravio di costi, mentre centralizzato con un'unica gestione amministrativa sugli incassi, fatturazione, eccetera, eccetera, produce una gestione efficiente delle risorse, probabilmente. Ma si può andare ad indagare i bilanci di *Nonaginta*, possiamo convocarli in una Commissione ad illustrarci.

Sono lezioni o individuali o collettive, o una o quattro persone, si imparano diversi strumenti, dalla batteria che si va alla *Cubò* o si va nelle aule di musica per altri strumenti, mi farò fornire l'elenco degli strumenti.

L'allievo fa una scelta, c'è una piccola quota a carico dell'Amministrazione, ma marginale rispetto al costo di produzione, che non è la parte amministrativa. Nel senso che questo è un servizio di qualità che qualifica, è un'offerta sul territorio, evidentemente, riprendendo un concetto di prima, non ha un concetto di socialità paragonabile ad altri servizi. Ma sicuramente anche questo ha un'utilità complessiva sociale e io credo che valga la pena perpetuarla nel tempo.

Dopodiché il tema non è sfuggito a nessuno che dura un anno la convenzione, proprio perché quando saremo di qui ad un anno, vedremo da che parte dovremo togliere le risorse, perché è evidente a tutti che l'ultima manovra farà chiudere dei servizi. A meno di opere miracolose, farà chiudere dei servizi ed efficientare in senso distrettuale, va proprio nella direzione di provare a salvare il servizio, perché mettiamo insieme quel po' di risorse che rimangono sui territori per produrre qualche servizio. Tutto qua.

PRESIDENTE. A questo punto direi di passare direttamente alle votazioni.
Dichiaro aperta la votazione.

(Il Consiglio approva all'unanimità)

Votiamo per l'immediata eseguibilità della delibera. Dichiaro aperta votazione.

(Il Consiglio approva all'unanimità)

Comune di Castelfranco Emilia

7. Interrogazioni orali brevi.

PRESIDENTE. Vi sono le interrogazioni orali brevi. Ve ne sono?

Consigliere Barbieri, prego.

CONSIGLIERE BARBIERI. Sì, diverse. Qual è lo stato è come funziona l'assegnazione del servizio gestione calore; chi gestisce i termini tecnici, economici, contrattuali; qual è la ditta affidataria della gestione e quale ditta che opera materialmente sugli impianti. Questa la prima domanda.

Seconda. Nucleo di valutazione. In quanti hanno partecipato e comunque chi è stato nominato.

Terzo. Organo di controllo della gestione. Il bando è stato fatto il 3 giugno, in quanti hanno partecipato e comunque a chi è stato assegnato l'incarico di componente esterno e invece se è stata individuata una figura interna, che possa essere formata per rilevare tale incarico. E se sì, chi è.

Per quanto riguarda il Consiglio comunale sul PAL, ha già risposto.

Poi, per ultimo, la famosa sentenza del ricorso al Tribunale di Ferrara, se è stata emessa, se sì con quale esito. Stiamo sempre attendendo urgentemente copia della sentenza stessa. A posto.

PRESIDENTE. Consigliere Santunione, prego.

CONSIGLIERE SANTUNIONE. Grazie presidente. Avevo un'interrogazione per l'assessore Vigarani, volevo molto rapidamente sapere se poteva aggiornarci sullo stato dei lavori scuole elementari di Piumazzo. Grazie.

PRESIDENTE. Manfredi, prego.

CONSIGLIERE MANFREDI. Ne avevo anch'io una breve. Il criterio di gestione della rotonda della Madonna degli Angeli. Mi sembra che sia talmente lasciata all'abbandono, quando invece dovrebbe essere il mostrino di entrata nel paese.

Non mi spiego per quali motivi non si concluda con una dignitosa sistemazione del verde quella rotonda lì che credo che dovrebbe essere un po' più attenta l'Amministrazione alla sua manutenzione e prima di tutto alla sua messa in opera, perché non c'è terra, non c'è prato, non c'è impianto di irrigazione, non ci sono fiori, fa schifo. Scusate il termine.

PRESIDENTE. Per le risposte, la parola al Sindaco. Prego.

SINDACO. Sulla gestione calore dirà l'assessore Bertelli.

Il nucleo di valutazione. Sono stati nominati Chiara Carfogli, la dottoressa Chiara Carfogli e il dottor Bruno Scognamiglio, già vice Prefetto della Prefettura di Modena.

Controllo di gestione. Il bando è stato congelato.

Il Consiglio comunale l'ha detto il Presidente di Consiglio.

Sentenza Tribunale di Ferrara. Non è stata emessa, quindi non è possibile fornirne copia, consigliere Barbieri.

PRESIDENTE. Assessore Vigarani, vuole... ah no, c'era quella integrazione.

(Interruzioni)

Sì, il calore.

Prego, Bertelli.

ASSESSORE BERTELLI. Grazie presidente. Le tre domande erano?

(Interruzione del consigliere Barbieri)

No, ripetile, non le ho segnate.

(Interruzione del consigliere Barbieri)

Una alla volta.

(Interruzione del consigliere Barbieri)

Attualmente è stato assegnato attraverso, direi, un'assegnazione diretta, ma non è pluriennale, solamente di anno in anno, però in futuro cambierà. Sarà fatta una gara molto rapidamente.

(Interruzione del consigliere Barbieri)

I termini economici e contrattuali chiaramente attualmente non lo so, però comunque so che, dal punto di vista del terzo responsabile, è stato nominato dovrebbe essere il CPL come terzo responsabile. Come gestione della manutenzione straordinaria CPL, sì.

(Interruzione del consigliere Barbieri)

Sì.

(Interruzione del consigliere Barbieri)

Sì.

(Interruzione del consigliere Barbieri: "Okay".)

PRESIDENTE. Bene.

Vigarani, prego.

ASSESSORE VIGARANI. Le due domande sulle scuole elementari?

(Interruzioni)

Sulle scuole, per quanto riguarda l'ampliamento, sono state formalmente consegnate le quattro nuove aule più il locale biblioteca alla scuola la scorsa settimana e per quanto riguarda il miglioramento antisismico, invece l'intervento verrà fatto l'anno prossimo. Ma immagino che la domanda fosse sull'ampliamento. Immagino. In generale. Quindi la settimana scorsa è stata fatta la lettera di consegna alla direzione scolastica, mentre l'antisismica andrà al prossimo anno.

L'altra era, invece, sul tema delle rotatorie. Ciò che si sta facendo sulle rogatorie è questo...

(Interruzione del consigliere Manfredi)

In particolare su quella.

Ovviamente noi le stiamo trattando tutte comunque insieme, nel senso che si sta facendo una schedatura per ogni rotatoria sulle caratteristiche strutturali della rotatoria, quindi ovviamente, oltre alle caratteristiche fisiche, che tipo di impianti ha, quindi se c'è un impianto di irrigazione o meno, se c'è, se è funzionante e cose varie, dopodiché ovviamente verranno messe tutte quante a bando per dare comunque una gestione esterna.

PRESIDENTE. Bene, grazie.

A questo punto, chiudiamo questa seduta. Buonasera a tutti.