



*Amici di Beppe Grillo di Ascoli Piceno*  
(<http://beppegrillo.meetup.com/269/>)

## **VALUTARE LA CREAZIONE DELLA PROVINCIA DI FERMO**

*Dicembre 2007*

*Gruppo di lavoro coordinato da*  
*Luciano Speranza*  
*Domenico Gennari*

*A Gaio Giulio Cesare Germanico*

## **Indice**

1. **PREMESSE**
2. **METODO SEGUITO**
3. **COSTI DI ATTIVAZIONE**
4. **COSTI E BENEFICI CONNESSI CON LA RIDISLOCAZIONE DEL PERSONALE**
5. **MAGGIORI COSTI DI ESERCIZIO**
  - 5.1. **ORGANI POLITICI**
  - 5.2. **ALTRI COSTI DI ESERCIZIO**
6. **BENEFICI CONNESSI CON LA REDISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI SUL TERRITORIO**
7. **RISULTATI**
8. **CONCLUSIONI**

## **1. PREMESSE**

Ai sensi della Legge 11/06/2004 n. 147, istitutiva della nuova Provincia di Fermo, l'Amministrazione Provinciale di Ascoli Piceno ha provveduto alla ricognizione della propria dotazione organica e del proprio patrimonio onde procedere, con apposite deliberazioni di Giunta, alle ripartizioni conseguenti tra i due enti in cui si dividerà ( in proporzione al territorio e alla popolazione trasferiti alla nuova provincia ed a quelli, residuali, che resteranno di competenza ascolana ).

Scusate il "burocratese".

In questo processo risultano a vario titolo coinvolti diversi soggetti rappresentativi delle due comunità e dello Stato.

Di particolare interesse è la cosiddetta "Commissione Paritetica", istituita appositamente dalla Provincia di Ascoli e composta da rappresentanti dei Comuni del Fermano e dell'Ascolano (si tratta di Sindaci o loro delegati) e da alcuni Consiglieri Provinciali dei due territori, sotto il coordinamento dell'Assessore a ciò preposto, Renzo Offidani: è in tale Commissione, infatti, che si sono confrontati e si confrontano i punti di vista sul processo di divisione.

Il dibattito su quanto è necessario fare per giungere ad una separazione accettabile per entrambe le parti si è incentrato, nella Commissione (e per la verità non soltanto in essa), sui termini della divisione. Con la speranza che un'accettabile ripartizione del patrimonio esistente consenta un avvio delle due nuove realtà istituzionali poco traumatico e con il minor impegno di risorse possibile da parte dello Stato per quanto riguarda il livello Provincia strettamente inteso (dunque a prescindere dalle strutture di diretta competenza statale).

In formale adempimento alla Legge citata, si assiste perciò ad un articolato contraddittorio su come assegnare le poche risorse a ciò effettivamente disponibili.

Tuttavia manca completamente una valutazione delle influenze del processo sulla vita quotidiana dei cittadini che ne saranno coinvolti:

- ne trarranno essi dei vantaggi?
- Di che genere e di che entità saranno tali vantaggi?
- Saranno equamente distribuiti?
- Quanto costerà l'intera operazione?
- Le risorse coinvolte potrebbero essere spese meglio?

Non ci è riuscito di trovar traccia di analisi di questo tipo nemmeno in precedenza, a partire da quando il processo fu avviato.

Il che appare grave in un sistema che, ad ogni livello, denuncia da tempo una crisi nella disponibilità di risorse e nell'efficienza della spesa pubblica.

Suona, anzi, come una precisa colpa, un'omissione specifica della classe politica.

Domande del genere hanno dato origine al documento che presentiamo: ad alcune di esse abbiamo provato a dare una risposta, ragionata ed argomentata, ancorché parziale e a volte discutibile nel suo schematismo.

Non abbiamo nemmeno tentato di tenere conto degli aspetti finanziari, come sarebbe necessario fare in un'analisi costi-benefici classica, ritenendo che fosse già molto significativo riferirsi ad una situazione a regime, con valutazioni attuali ed a prescindere dal fattore tempo.

Ognuno se ne faccia la ragione che crede.

Noi riteniamo, semplicemente, che i cittadini siano migliori delle loro rappresentanze politiche e che dunque c'è speranza che, alla lunga, si verrà fuori decentemente da questo periodo buio.

Non cercando d'interrompere il processo di frammentazione amministrativa in corso - che a nostro avviso deve andare a compimento il prima possibile, nonostante i limiti e le piccinerie che lo hanno contraddistinto - ma, almeno, traendo qualche insegnamento da una storia così.

## 2. METODO SEGUITO

La valutazione che proponiamo è schematizzata in Fig. 2.1.

Dal diagramma a blocchi in essa rappresentato si vede che, partendo da alcune informazioni di base, si può arrivare a definire:

- i costi di impianto o di attivazione della nuova configurazione amministrativa provinciale (sono costi “una tantum” connessi, a regime, con la realizzazione e l'avvio delle nuove strutture e sedi istituzionali),
- i maggiori costi di esercizio (connessi con il funzionamento, sempre a regime, delle due nuove realtà),
- i vantaggi che ne deriveranno per quanto riguarda la popolazione della nuova Provincia di Fermo (si tratta, in sostanza, dei minori costi di spostamento da sostenere in ragione della riduzione della distanza rispetto al capoluogo, nonché dell'aumento di popolazione che deriverà principalmente alla città di Fermo),
- gli svantaggi per quanto riguarda la “nuova” Provincia di Ascoli Piceno rispetto a quella esistente dallo stesso nome (si tratta della diminuzione di popolazione che deriverà principalmente alla città di Ascoli).

Dal punto di vista del “sistema” complessivo delle due nuove Province (o, diciamo, di quella tuttora operativa), i vantaggi e gli svantaggi dell'aumento/diminuzione della popolazione delle due città capoluogo possono essere considerati a somma zero: da non trascurare, al più, nella valutazione del dare/avere che il processo comporterà.

Per quanto riguarda i “costi di impianto”, le cose non sono semplici come potrebbe sembrare: cercando nel web o anche chiedendo qua e là non è che si sia facilmente riusciti a conoscere l'entità delle diverse operazioni.

Per cui, ove non si sia trovato un dato affidabile (per l'istituzione Provincia oppure per un organo/soggetto differente), si è avanzata un'ipotesi, scrivendolo esplicitamente.

Ciò implica che chi non fosse d'accordo con la valutazione può sostituire nello schema seguito le sue assunzioni alle nostre e vedere, così, che altro scenario salterebbe fuori.

Un discorso per certi versi simile attiene ai “costi d'esercizio”, in quanto è risultato arduo stimare l'aumento di personale per i soggetti (uffici) coinvolti: questo è un discorso che, in primo luogo, interessa l'istituzione Provincia.

L'ipotesi base che, a regime, il personale corrisponda perfettamente a quello dell'attuale Amministrazione Provinciale di Ascoli appare, francamente, molto ottimistica.

Però è ad essa che in linea di massima ci siamo riferiti.

A rigore, ci sarebbe da considerare una fase di transizione, con i maggiori costi comportati dagli incentivi da dare al personale - in ruolo o meno - perché si trasferisca da Ascoli a Fermo e/o perché vada in pensione anticipatamente liberando così il proprio posto: essa dovrebbe influire anche sugli accennati “costi di impianto” ma abbiamo deciso di non tenerne conto, almeno per ora.

A parte ciò, le fonti dati che abbiamo utilizzato oppure le ipotesi assunte sono esplicitate, in modo che chi non fosse convinto dei risultati finali possa modificare le nostre assunzioni e giungere alla formulazione d'un assetto diverso, ove a suo giudizio maggiormente plausibile.

Con trasparenza, però, ed assumendosene le responsabilità.

Come abbiamo fatto noi.

Un ultimo problema riguarda l'entità dell'attrazione “aggiuntiva” del nuovo capoluogo

Provinciale sugli utenti di particolari servizi (sia spettanti direttamente all'ente Provincia sia connessi con altre funzioni "da capoluogo" da insediare formalmente – dalla Camera di Commercio, alla Prefettura, alla Questura ecc.): per questo aspetto si può evidentemente ipotizzare, in assenza di dati sperimentali, un determinato percento della popolazione del territorio di competenza che, nell'anno, abbia necessità di spostarsi verso il vecchio capoluogo per il disbrigo di pratiche.

Si tratta di quei cittadini che, al momento, risultano costretti a venire ad Ascoli da tutto il Fermano perché alcuni servizi non sono materialmente erogabili altrove (pur in presenza di sedi e sportelli decentrati di vario genere).

Ciò agevola in qualche misura una verifica intuitiva del fenomeno (Sono pochi? Sono troppi? Sono in numero ragionevole?).

A tale percentuale corrisponde infatti un numero di "viaggi" annui da ciascun Comune al capoluogo, quindi un chilometraggio complessivo che, con il nuovo capoluogo "più vicino" del vecchio, implica un "risparmio" monetizzabile per tutto l'insieme di coloro costretti a spostarsi. Ne segue un immediato calcolo dei "vantaggi" presentati dalla nuova organizzazione gerarchica del territorio: noi abbiamo condotto una disamina proponendo, Comune per Comune, un numero annuo di viaggi aggiuntivi pari al 10% della popolazione residente, e ciò perché un valore del genere consente aggiustamenti molto rapidi ove ci si voglia riferire a percentuali diverse.

Infatti, anche qui si può non essere d'accordo e voler diminuire o aumentare la percentuale in questione (nel secondo caso per dimostrare, magari, che i vantaggi sotto questo profilo saranno ben maggiori): per quanto ci riguarda, stiamo già cercando di approfondire il discorso mediante un controllo, per campione, della gravitazione attuale dal Fermano su servizi particolarmente importanti fruibili soltanto ad Ascoli.

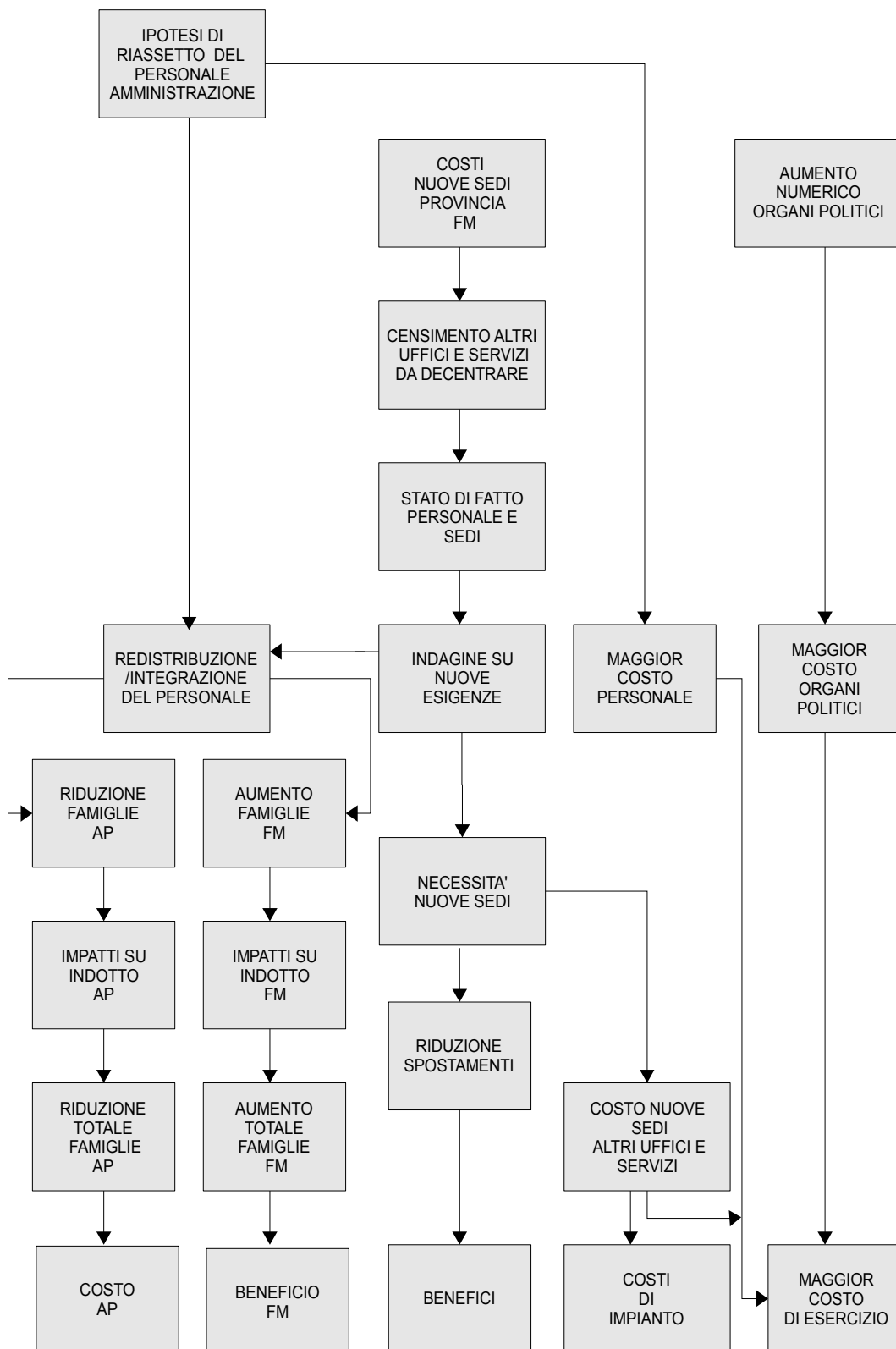
Ne potrà derivare una seconda edizione del presente rapporto o un aggiornamento dei dati di base (in modo tale che venga meglio affrontato, su fondamenti sperimentali, il tema del numero di spostamenti annui o della "percentuale" da considerare di cui s'è detto).

Va da sé che un monitoraggio del genere avrebbe dovuto essere svolto a cura dell'attuale Provincia e crediamo che sarebbe risultato assai agevole e significativo per l'Amministrazione in carica (ed ancora di più per quella che l'ha preceduta, totalmente assente al riguardo).

Ma...

Ma meglio produrre valanghe di indicatori statistici assolutamente pleonastici. Com'è si è provato a fare.

A Napoli si dice: "facimme ammuina".



**Fig. 2.1. - Procedura di valutazione seguita**

### 3. COSTI DI ATTIVAZIONE

Come accennato, la Commissione Paritetica è una commissione di lavoro istituita per iniziativa dell'attuale Amministrazione Provinciale di Ascoli e formata da alcuni Sindaci del Fermano (Amandola, Fermo, Montappone, Montegranaro, Moresco) e dell'Ascolano (Arquata del Tronto, Ascoli Piceno, Comunanza, Offida, San Benedetto del Tronto), da Consiglieri Provinciali dei due territori (4 per parte), dal Coordinatore dei Sindaci del Fermano.

La Commissione è coordinata dall'Assessore della Provincia specificamente delegato, Offidani, supportato dal Dirigente competente (che di norma svolge le funzioni di Segretario).

“Invitati permanenti” sono il Commissario Governativo, De Feis, ed il Presidente dell'Amministrazione, Rossi, mentre hanno a volte partecipato funzionari vari preposti ai settori di volta in volta d'interesse.

Nel sito web appositamente allestito dalla Provincia (<http://cantiere.provincia.ap.it/>) è visionabile della documentazione comprendente anche, previa registrazione, i verbali della commissione in questione (alla data di redazione delle presenti note si arriva peraltro soltanto alla seduta del 16 aprile 2007, non essendo ancora disponibili i resoconti delle sedute successive).

Se ne ricava una panoramica piuttosto interessante delle discussioni svolte e delle decisioni prese (che andranno ad influire sulle deliberazioni che assumerà la Giunta Provinciale, la quale, ai sensi della Legge 147/2004, è l'organo che definirà la ripartizione delle dotazioni dell'Amministrazione tra le due nuove realtà che di fatto la sostituiranno): in adempimento della legge istitutiva citata ed a supporto della Giunta, l'attività della commissione si è focalizzata in particolare sulla divisione del patrimonio.

Dagli atti consultabili non è possibile dedurre alcun importo relativo ai costi d'impianto comportati dal processo in corso (in primo luogo per la realizzazione delle strutture che ospiteranno, nella città di Fermo, la nuova Provincia).

Meno che mai sono deducibili i costi che pure dovranno essere affrontati per il decentramento di funzioni statali e regionali connesse con la creazione di un nuovo capoluogo provinciale (o con l'integrazione e l'ampliamento di centri di servizio ed uffici già esistenti).

Come pure manca del tutto qualunque informazione relativa ai benefici che si presume deriveranno al territorio dall'istituzione del nuovo ente.

La Commissione Paritetica, dunque, ha cercato di valutare un patrimonio esistente senza apparentemente porsi il problema di verificare le risorse economiche che sarà necessario reperire in assoluto (ed a cui la divisione del patrimonio dovrà quanto meno concorrere) né del perché dell'intera operazione (cioè delle finalità).

Ciò potrebbe essere del tutto comprensibile se qualcun altro, in precedenza, vi avesse provveduto (internamente all'attuale Provincia di Ascoli Piceno o alla Regione Marche, che diede avvio formale al processo, o allo Stato).

Il che non risulta.

Ne consegue la necessità di cercare di far luce in proposito (cfr. ancora la Fig. 2.1).

A titolo d'informazione, un primo elenco di uffici e funzioni competenti ad un capoluogo di provincia può essere articolato come di seguito, eliminando già quelli che non dovrebbero più porsi per varie ragioni (dalla Banca d'Italia al PRA, all'Agenzia del Territorio):

- Agenzia delle Entrate
- Archivio di Stato
- ARPAM – Dipartimento Provinciale
- ASSAM



- Camera di Commercio, Industria Artigianato, Agricoltura (CCIAA)
- Carcere circondariale
- Comando CC
- Corpo Forestale dello Stato
- ERAP
- Guardia di Finanza
- INAIL
- INPS
- Ispettorato Provinciale Agricoltura - Regione Marche
  
- Polizia Stradale
- Prefettura
  
- **Amministrazione Provinciale**
  
- Ufficio Scolastico Provinciale
- Questura
  
- Assindustria
- Confcommercio
- Confesercenti
- Sindacati ed Associazioni varie
  
- Tesoreria Provinciale
- Tribunale
- Ufficio del Registro
- Vigili del Fuoco

Nell'elenco potrebbero essere evidenziati, volendo, i servizi ed uffici già esistenti a Fermo, comunque da ampliare e potenziare (magari lo faremo nell'eventuale edizione successiva del rapporto).

Per quanto attiene ai servizi statali da istituire o da integrare, una stima attendibile, presumibilmente prudenziale (cioè in difetto rispetto alle reali esigenze a regime), può rifarsi alla dotazione inizialmente prevista per l'attivazione della Legge 147/2004: si tratta di circa 12,75 milioni di Euro annui, a partire dal 2005, che avrebbero appunto dovuto coprire le spese connesse con i lavori di realizzazione/ampliamento sedi e di avvio dei nuovi uffici.

Detto importo è stato successivamente ridotto all'ordine dei 10 milioni di Euro, ma tale riduzione più che da un ridimensionamento funzionale ed operativo delle esigenze di uffici e centri di servizio statali appare determinata dall'opportunità di diminuire gli stanziamenti in base alle linee di risparmio evidenziate nelle Finanziarie successive.

In ogni caso, gli stanziamenti fino al 2009 (anno di costituzione effettivo della nuova Provincia, da cui partirà una gestione "ordinaria") assommerebbero ad oltre 40 milioni di Euro.

Al valore sopraesposto vanno poi aggiunte le risorse previste dalla 147/2004 per le spese dei processi di funzionalizzazione del nuovo ente a partire dall'anno 2005: tali importi vanno a coprire tutte le fasi della procedura in corso (che hanno un costo tutt'altro che indifferente come impegno di personale e risorse varie).

Quest'onere aggiuntivo è specificato dalla legge stessa ed ammonta a 500.000 Euro (in due annualità), mentre circa 225.000 Euro annui, a partire dal 2004, sono stanziati per le prime

elezioni della nuova amministrazione. Dunque, si tratta di ulteriori 1,5 milioni di Euro da aggiungere agli oltre 40 già ricordati.

Altri importi ancora sono infine da prevedere per gli interventi simili di altri soggetti: una nostra stima in proposito può essere dell'ordine di un milione di Euro per la Regione Marche, mentre la CCIAA di Ascoli Piceno avrebbe già deciso uno stanziamento di 1,5 milioni per la realizzazione a Fermo d'una struttura paritetica.

In totale si può ipotizzare dunque un fabbisogno di circa 45 milioni di Euro, a prescindere dall'ente nuova Provincia del Fermano, per il quale stime ufficiose condotte presso l'Amministrazione della Provincia attuale si aggirano intorno ai 15 milioni (non includendo in tale importo gli accennati incentivi, di cui si sta tuttora discutendo, per la redistribuzione del personale dalle sedi in essere a quelle del nuovo ente Fermano e/o per il prepensionamento di una parte del personale in esubero che restasse a carico della sola Ascoli).

In totale, si è dunque su spese di impianto che, a regime, dovrebbero ammontare a più di 60 milioni di Euro.

Sui possibili aggiustamenti d'una stima complessiva del genere si può aggiungere o ribadire:

- 1) una revisione meno grossolana (in aumento o in diminuzione) può essere fatta, esposta e sostenuta da chiunque volesse procedere ad una differente valutazione dell'intera operazione, partendo dall'approccio qui esposto;
- 2) il gruppo di persone che ha collaborato alla presentazione di questo rapporto si riserva di completare un'indagine ad hoc, andando ad intervistare i responsabili dei diversi uffici e servizi coinvolti (privilegiando quelli di maggior impatto sull'intera operazione);
- 3) si prefigura pertanto, in base a quanto detto nel punto precedente, un successivo aggiornamento del presente rapporto, aprendolo anche al contributo di chi fosse interessato ad un serio approfondimento;
- 4) la mancanza di cifre e valutazioni ufficiali complessive sull'intera materia evidenzia, a nostro parere, la scarsa trasparenza e razionalità con la quale è stata condotta la vicenda.

#### **4. COSTI E BENEFICI CONNESSI CON LA RIDISLOCAZIONE DEL PERSONALE**

La risistemazione del personale, sia dell'ente Provincia sia degli altri uffici e servizi competenti ad un capoluogo provinciale, comporterà un certo riassetto della popolazione (in diminuzione ad Ascoli, in aumento a Fermo).

Per quanto riguarda l'Amministrazione Provinciale, si è parlato di 180 unità di personale, anche in sede di Commissione Paritetica, da trasferire da Ascoli a Fermo.

Si dovrebbe prescindere qui dalle incentivazioni per gli eventuali pensionamenti anticipati, in quanto queste, come accennato nel paragrafo precedente, incidono "una tantum" e dunque rientrerebbero a tutti gli effetti, ove stimate, tra le spese d'impianto del nuovo assetto provinciale.

Per quanto riguarda invece gli incentivi da mettere in campo (come richiesto da sindacati e RSU) per rendere possibili i trasferimenti di sede di lavoro da Ascoli a Fermo, questi costituiscono una voce di costo da assegnare all'esercizio: ciò sia che si tratti di promozioni sia che si tratti di stabilizzazione di lavoratori al momento con incarichi a tempo determinato.

Una valutazione in tale senso appare peraltro aleatoria, per cui ci si atterrà ai 180 addetti complessivi da trasferire, prescindendo completamente, almeno per ora, da altre considerazioni attinenti le maggiorazioni dei costi d'impianto e, soprattutto, d'esercizio.

Come si era già anticipato nel paragrafo 2.

180 dipendenti che passino da Ascoli a Fermo costituiscono in ogni caso una stima senz'altro ottimistica, visto che, al di là degli intendimenti più o meno formalmente sbandierati dalla stessa classe politica che ha determinato il pasticcio, è quanto meno dubbio prevedere che il livello complessivo dei 721 dipendenti dell'attuale Provincia di Ascoli resti davvero inalterato (con 411 dipendenti ad Ascoli e 310 a Fermo): se così non fosse, come appare realistico aspettarsi, significa che, comunque, andranno ad aumentare anche le spese complessive attinenti a questa voce.

Per gli altri uffici e servizi di competenza diversa dalla Provinciale (dunque statale, regionale, pubblica in genere o in ogni caso connessa con la natura associativa e di rappresentanza di alcune funzioni), le previsioni andrebbero convalidate mediante un'indagine specifica.

Precisato, anche qui, che da un approfondimento del genere potrà derivare un aggiornamento del presente rapporto, prospettiamo alcune ipotesi.

In primo luogo assumiamo prudenzialmente che la disaggregazione in due capoluoghi del personale pubblico e parapubblico al momento gravitante su Ascoli Piceno non comporti aumenti complessivi di addetti (ciò che, analogamente a quanto prospettato per il personale dell'ente Provincia, sembra per la verità poco realistico).

In secondo luogo, valutiamo in un paio di centinaia di posizioni l'ordine di grandezza dei trasferimenti necessari.

A questi valori globali (dunque 180 per l'ente Provincia e 200 per tutto il resto) dovremmo aggiungere i contraccolpi nell'indotto (in primo luogo per il terziario): stimando quest'ultimo apporto dell'ordine del 10-20%, ne deriva che si dovrebbe avere uno spostamento tendenziale di famiglie compreso tra le 400 e le 450 (dunque tra le 1.100 e le 1.200 persone sulla base della dimensione familiare media ad Ascoli Piceno, come risultante dal Censimento Generale 2001).

Valutando il reddito d'una famiglia sui 30.000 Euro annui, se ne ricava in conclusione che:

1. la popolazione del "sistema" Ascoli diminuirebbe, a regime, di 1.100-1.200 persone, mentre di altrettanto aumenterebbe quella del "sistema" Fermo;
2. l'economia Ascolana si contrarrebbe, in prima battuta, di 12-13,5 milioni di Euro l'anno, mentre di altrettanto andrebbe ad aumentare l'economia Fermana.

Tutto ciò, si ribadisce ancora, nell'ipotesi conservativa che i posti di lavoro interessati dalla vicenda restassero a somma zero.

C'è qualcuno che stime del genere le ha già fatte, magari meno grossolane delle nostre?

## 5. MAGGIORI COSTI DI ESERCIZIO

### 5.1 ORGANI POLITICI

L'istituzione della Provincia di Fermo comporta un aumento degli organismi politici e di supporto immediato, dunque dei costi sostenuti per il livello istituzionale.

Infatti:

- 1) I Consiglieri Provinciali sono destinati a passare dagli attuali 30 ad un totale di 48 (determinati dalla creazione di due Consigli, ciascuno costituito da 24 componenti in quanto tanti ne competono a province con meno di 250.000 abitanti);
- 2) le Giunte andranno a raddoppiare (così come, ovviamente, i Presidenti di Giunta ed i Presidenti di Consiglio Provinciale, nonché i nuclei di valutazione, i revisori dei conti ed i difensori civici [ruolo al momento non ricoperto ad Ascoli]).

L'aumento 1) corrisponderà pertanto ad un aumento del costo competente del 60%, mentre il 2) ammonterà al 100%.

Va subito sgombrato il campo dall'obiezione che alcune componenti politiche "virtuose" avanzeranno di certo e cioè che le Giunte potranno essere opportunamente ridotte, per esempio passando dai 10 Assessori attuali a 6 (com'è difatti dovuto, ma *prima* dell'approvazione dei nuovi statuti), con il che il numero totale degli Assessori delle due Province arriverebbe a 12 e non a 20 (dunque con un aumento, "leggero", di solo il 20 e non del 100%): ammesso e non concesso che ciò, in effetti, avvenga, in realtà non c'è da tenerne affatto conto, in quanto stiamo valutando le situazioni corrispondenti ad una sola Provincia (come attualmente) e a due nuove Amministrazioni e dunque le "maggiorazioni" vanno valutate a parità di condizioni.

Del resto, si potrebbe analogamente proporre di abbassare le indennità sia di Presidenti ed Assessori sia dei Consiglieri Provinciali, magari sostenendo che non ci debbano essere aggravati rispetto ai costi attuali: la riduzione delle indennità di carica (e dunque, in parte, dei costi complessivamente connessi) eluderebbe formalmente il problema dell'aggravio di spesa, ma bisognerebbe chiedersi perché mai una simile riduzione non avrebbe potuto essere proposta già anni fa.

I confronti vanno fatti a pari condizioni.

Ciò premesso, l'aggravio dei costi può essere valutato partendo dai costi annuali così come risultanti dal rendiconto 2006 dell'Amministrazione attuale - consultabile sul suo sito web (<http://www.provincia.ap.it/provincia/bilancio.asp>) - limitandosi alla sola voce delle "competenze" attinenti l'anno solare (se si considerassero anche i "residui" gli importi aumenterebbero notevolmente).

Si ottiene pertanto, togliendo alcune voci di spesa di natura chiaramente straordinaria ma lasciandone altre attinenti ad un normale funzionamento degli organi:

- **Consiglio:** l'aumento sarebbe di circa **560.000 Euro** (passando da 931.000 Euro del 2006 a 1.489.600 delle due Province gemelle, a pari condizioni), di cui quasi 165.000 strettamente per la crescita delle indennità lorde. Da rilevare, comunque, che il calcolo è stato condotto assegnando all'organo "Consiglio" alcune voci in realtà da ripartire con la Giunta ed ottenendo con ciò una stima conservativa, in quanto l'aumento nel passaggio alle due Province risulta, così, inferiore.
- **Presidenze, Giunta e organi di supporto:** l'aumento sarebbe di **905.000 Euro** (raddoppiando dall'importo attuale), di cui circa 470.000 per le indennità lorde di esecutivo e Presidenti.

Il totale dell'aumento di costo competente ai soli organi politici ammonta dunque a 1.465.000 Euro, che arrotondiamo a **1.500.000 Euro**.

## 5.2 ALTRI COSTI DI ESERCIZIO

Oltre alla maggiorazione dei costi connessi con lo sdoppiamento degli organi politici, vanno considerati i costi annui di esercizio dovuti ad una serie di fattori.

In particolare occorre tenere conto dei costi connessi all'istituzione di una nuova **Segreteria Generale**, in termini sia di personale qualificato sia di spese di funzionamento per l'amministrazione generale.

Dal rendiconto 2006 dell'attuale Provincia si evince un costo di circa 3.400.000 Euro e si può conseguentemente ipotizzare un maggiore costo dell'ordine del 50%, quindi di **1.700.000 Euro**, invece che del 100%, con una redistribuzione del maggior costo di segreteria tra i due enti che le subentreranno. Ciò, si capisce, in aggiunta al costo del personale indifferenziato (che però, come già accennato, consideriamo restare costante).

Un'ipotesi meno pesante può fare riferimento al costo in atto per il personale degli "affari generali" (escludendo, in prima battuta, quello attinente la "gestione risorse"): in tale caso, considerato che il costo attuale assomma a poco più di 2.000.000 di Euro, una maggiorazione del 50% porterebbe a circa **1.000.000 Euro** (invece dei 1.700.000 sopra considerati).

Oltre a questa forchetta di importi, bisogna tenere conto dell'aumento dei costi di **manutenzione del patrimonio immobiliare** di competenza della nuova Amministrazione ma anche di tutti gli altri soggetti pubblici chiamati a potenziare le proprie sedi.

Per l'amministrazione Provinciale la maggiorazione rispetto alle spese già in essere (a carico dell'attuale Provincia di Ascoli Piceno) può essere stimata dell'ordine dei **500.000 Euro** (valutazione presumibilmente in difetto qualora i circa 15 milioni di Euro necessari all'attivazione della/e nuova/e sede/i – cfr. paragrafo 3 – fossero spesi per il recupero di una pluralità di edifici nel centro di Fermo) e per lo meno doppia la maggiorazione connessa alle attività degli altri soggetti ed uffici pubblici.

Ciò è certamente molto ottimistico considerati gli importi dei costi di impianto competenti (cfr. sempre paragrafo 3).

Il totale della voce va dunque attestato, in termini conservativi, intorno al **milione e mezzo di Euro**.

I maggiori costi di esercizio, diversi da quelli relativi agli organi politici (che abbiamo prospettato in 5.1), ammontano pertanto a **2.500.000 – 3.200.000 Euro**.

## **6. BENEFICI CONNESSI CON LA REDISTRIBUZIONE DEGLI SPOSTAMENTI SUL TERRITORIO**

Sempre facendo riferimento alla Fig. 2.1, c'è adesso da valutare a quanto possano ragionevolmente ammontare i benefici connessi con il cambiamento degli spostamenti (in autovettura) sul capoluogo Provinciale per i cittadini residenti nei 40 Comuni del Fermano.

In questo senso, si è utilizzata la versione originaria del SIS (Sistema Informativo della rete Stradale della Provincia) per il calcolo dei “percorsi minimi” da ciascun capoluogo verso Fermo e confrontando lo scenario così determinato con quello in atto (corrispondente agli spostamenti su percorso minimo verso Ascoli).

Ci sono alcune precisazioni da fare in proposito:

- il grafo rappresentante la rete stradale che è stato utilizzato nel calcolo dei percorsi minimi è comprensivo delle strade Provinciali, dell'Autostrada A14 e delle statali residue, nonché della principale viabilità di competenza Comunale;
- i Comuni sono stati associati ciascuno ad un “nodo” del grafo, rappresentativo del capoluogo comunale;
- i “percorsi minimi” sono stati individuati utilizzando gli algoritmi del SIS;
- i “percorsi minimi” tra ogni Comune e le due città capoluogo (Ascoli e Fermo) sono quelli corrispondenti al cammino più breve in tempo e non in distanza (il grafo della rete considerata è costituito da “nodi” e “archi” che li congiungono, ed a ciascuno degli archi è associata nel SIS una distanza in chilometri ed una velocità di percorrenza - che dipende dalle caratteristiche della strada ed è connessa con la cosiddetta “velocità di progetto” -, dunque un tempo di percorrenza in minuti);
- in effetti i “percorsi minimi” in tempo ed in distanza sono a volte diversi (si pensi a come cambia il percorso tra Fermo e Ascoli: in termini di tempo si passa sulla A14, in termini di distanza si segue la rete stradale dell'interno);
- l'utilizzo del tempo di percorrenza invece della distanza come parametro di scelta del “percorso minimo” comporta evidentemente che le distanze di spostamento corrispondenti al tempo “minimo” possano essere più elevate di quelle corrispondenti alla distanza “minima”, ciò che dà luogo ad una valutazione prudentiale, cioè alta, dei costi di spostamento connessi con il chilometraggio (il valore del costo chilometrico assunto è stato poi, in prima battuta, di 0,40 €/Km);
- la procedura è riassunta in un foglio Excel, che può essere fornito a richiesta, consentendo, a chi volesse, una ripetizione dei calcoli sulla base di ipotesi diverse (il che può ottenersi anche, meno rapidamente, modificando un valore alla volta le tabelle derivate e riportate nel prosieguo).

La Tab. 6.1 riporta dunque i risultati dell'analisi dei percorsi minimi ed indica, in rosso, le situazioni di vantaggio determinate dallo spostamento del capoluogo Provinciale da Ascoli Piceno a Fermo.

Si evidenziano le situazioni anomale di Amandola e Montefortino, rientranti nel bacino idrografico del Fiume Tenna, per le quali il gravitare su Fermo piuttosto che su Ascoli, determinerà un peggioramento della situazione (e ciò - sia chiaro - prima ancora che l'apertura della galleria di Croce di Casale andasse a determinare un'ulteriore sensibile riduzione della distanza da Ascoli, condizione che, presumibilmente, coinvolgerà anche altri Comuni, da Montefalcone Appennino a Smerillo).

Va da sé che, in realtà, lo spostamento da considerare sul capoluogo Provinciale sarà doppio rispetto a quanto deducibile dalla Tab. 6.1 in quanto ogni viaggio (per disbrigo di pratiche connesse con servizi presenti nel capoluogo) implicherà un'andata ed un ritorno.

Ciò si evince esplicitamente dalla Tab. 6.2, nella quale è indicato il risparmio (o l'aggravio, nel caso di Montefortino e di Amandola) in Euro per ogni viaggio verso il nuovo capoluogo Provinciale: quest'ultimo valore è calcolato sulla base del citato costo chilometrico di 0,40 € al chilometro, assunto tenuto conto delle tabelle ACI in vigore e corrispondente grosso modo all'ordine di grandezza del costo unitario di un'autovettura di media cilindrata.

Se non si fosse d'accordo con tale ipotesi, ci si può riferire ad un costo chilometrico diverso e modificare in conseguenza l'ultima colonna di Tab. 6.2.

Si perviene così alla Tab. 6.3, che riporta, per il numero presunto di viaggi all'anno indicati nella penultima colonna, i risparmi in Euro per la popolazione di ciascun Comune dovuti allo spostamento del capoluogo da Ascoli Piceno a Fermo (naturalmente anche qui c'è la solita situazione anomala di Montefortino e Amandola, oltre a quella – occulta – di altri).

Su questa tabella e questi risultati c'è qualche considerazione da fare, in quanto:

- a) come anticipato nel paragrafo 2, è stato assunto un numero di viaggi all'anno corrispondente al 10% del valore della popolazione residente (dedotta alla data del 1° Gennaio 2006 dal sito dell'Istat),
- b) una variazione di detta percentuale consente un immediato aggiustamento dei risparmi su base comunale (e del risparmio complessivo dell'intero territorio della nuova Provincia del Fermano). Se, per esempio, si ritenesse più adeguata una percentuale del 15 oppure del 20%, sarebbe sufficiente moltiplicare i valori di tabella per 1,5 o 2,0;
- c) l'assunzione di una percentuale indifferenziata per l'intero territorio rappresenta un'approssimazione di certo grossolana, visto che fenomeni di mobilità del genere sono alquanto più complessi ed il numero di individui (anzi di autovetture) che si spostano dipende certamente in qualche misura dall'importanza del centro comunale come anche dalla sua distanza dal capoluogo provinciale considerato (le gravitazioni territoriali sono in genere ben rappresentate da funzioni della distanza di tipo esponenziale, con andamenti che si vanno a smorzare più o meno rapidamente a seconda del “motivo” degli spostamenti allo studio);
- d) si potrebbe migliorare l'affidabilità della procedura se si svolgessero delle indagini mirate a calibrare il modello attrattivo: è quanto avrebbero dovuto fare, secondo noi, i soggetti istituzionali coinvolti nell'operazione (dalla Regione Marche, ai Comuni del Fermano promotori, alla Provincia di Ascoli Piceno, per non parlare dello stesso Stato, magari tramite qualche servizio coinvolto nell'iter istruttorio presso il Parlamento);
- e) in ogni caso, si deve ritenere che la Provincia di Ascoli Piceno avrebbe potuto senza eccessive difficoltà monitorare l'afflusso di utenti verso l'Amministrazione: anche soltanto dal numero complessivo di coloro che ne utilizzano i servizi in un giorno o in una settimana “medi” si sarebbe assai ristretto il campo delle assunzioni;
- f) nel valutare i risultati di tabella bisogna in ogni caso tenere conto che gli spostamenti si riferiscono, in realtà, a viaggi di autovetture (che possono evidentemente portare più d'una persona a bordo interessata a qualche servizio - tanto per riferirsi alla quotidianità della mobilità italiana, si può segnalare che gli occupanti variano mediamente tra 1,2 e 2 individui a vettura, a seconda del “motivo” dello spostamento);
- g) rapportarsi alla popolazione residente non tiene certamente conto del fatto che alcune fasce di popolazione (soprattutto in termini d'età) risultano del tutto marginali per la dimensione del fenomeno e dunque che l'incidenza percentuale sulla parte di popolazione realmente interessata è superiore;
- h) si ribadisce che ci si è riferiti, prudenzialmente, soltanto alla mobilità in autovettura privata (trascurando del tutto i mezzi di trasporto collettivo, che pure un qualche limitato ruolo lo svolgono, a costi notevolmente inferiori);
- i) in un bilancio complessivo della mobilità determinata dalla nuova collocazione del

capoluogo di provincia, non andrebbe ignorata, si ribadisce, la quota parte di disbrigo pratiche già al momento effettuata nelle postazioni decentrate dell'amministrazione pubblica e parapubblica, come anche l'incidenza, tendenzialmente crescente, della telematica (ed in genere dell'ICT, Information and Communications Technology). Da ciò deriva che, in realtà, i viaggi qui considerati sono soltanto quelli relativi al disbrigo di pratiche che al momento non possano proprio essere effettuate nella città di Fermo.

In conclusione, la linearità con cui, nel nostro schema, cresce il risparmio per i Comuni del Fermano consentirà, come vedremo successivamente, un primo significativo controllo di convenienza ed attendibilità.

A questo punto, intanto, basterà considerare che, tenuto conto dei giorni lavorativi annui (ponendoli nell'ordine dei 230), il valore del 10% utilizzato per il calcolo della tabella base 6.3 dà luogo ad afflussi "aggiuntivi" sul capoluogo provinciale, per disbrigo pratiche varie non altrimenti effettuabile, di circa 75 viaggi o autovetture al giorno (quindi, diciamo, di presumibilmente quasi un centinaio di persone o di pratiche per l'intero Fermano).

Tra i benefici connessi con quanto analizzato nel presente paragrafo non viene incluso quello ambientale (i minori chilometraggi percorsi comportano, infatti, una qualche riduzione dell'inquinamento, in particolare atmosferico).

Ciò, per una ragione precisa: il numero di viaggi considerato è, all'anno, dell'ordine delle decine di migliaia (in Tab. 6.3 è riportato un totale di circa 17.000), mentre nei centri principali della parte meridionale delle Marche si ha un numero paragonabile di vetture in moto nella sola ora di punta di un giorno feriale (ad Ascoli Piceno circa 12.000 v/h alla mattina, a San Benedetto poco meno alla sera).

Va da sé, dunque, l'assoluta marginalità e trascurabilità del fenomeno allo studio per le condizioni di inquinamento atmosferico. Anche per una lunghezza media dei viaggi presumibilmente superiore rispetto a quelle d'interesse per la mobilità urbana.



COMUNE	T per AP (min)	T per FM (min)	L per AP (Km)	L per FM (Km)	$\Delta L$ (Km)
Altidona	40,187	21,891	59,150	21,300	-37,850
Amandola	42,691	42,616	42,300	47,818	5,518
Belmonte Piceno	58,231	19,377	49,081	20,438	-28,643
Campofilone	40,267	22,205	59,550	24,500	-35,050
Falerone	64,854	24,686	54,851	25,218	-29,633
<b>Fermo</b>	47,192	0,000	70,650	0,000	-70,650
FrancaVilla d'Ete	70,216	23,024	90,786	20,136	-70,650
Grottazzolina	59,775	13,804	79,564	12,935	-66,629
Lapedona	44,147	16,207	63,250	11,493	-51,757
Magliano di Tenna	61,316	14,124	85,168	14,518	-70,650
Massa Fermana	69,894	29,726	59,051	29,418	-29,633
Monsampietro Morico	50,195	26,862	42,755	23,040	-19,715
Montappone	67,734	27,566	57,251	27,618	-29,633
Montefalcone Appennino	42,834	38,955	41,650	41,024	-0,626
Montefortino	43,211	49,436	41,050	53,618	12,568
Monte Giberto	53,665	20,391	48,505	17,125	-31,380
Montegiorgio	65,913	20,090	54,706	20,318	-34,388
Montegranaro	62,810	15,818	93,850	15,818	-78,032
Monteleone di Fermo	50,283	27,657	42,343	27,338	-15,005
Montelparo	40,323	37,414	34,043	31,535	-2,508
Monterinaldo	42,155	34,534	36,055	29,135	-6,920
Monterubbiano	49,149	16,975	66,206	14,278	-51,928
Monte S. Pietrangeli	65,018	17,826	86,454	15,804	-70,650
Monte Urano	59,035	11,843	80,868	10,218	-70,650
Monte Vidon Combatte	44,768	27,291	40,005	22,875	-17,130
Monte Vidon Corrado	63,894	23,726	54,051	24,418	-29,633
Montottone	51,728	24,004	45,805	21,435	-33,430
Moresco	43,557	19,207	61,958	15,726	-46,232
Ortezzano	43,697	30,851	38,255	28,041	-10,214
Pedaso	33,467	15,405	53,550	18,500	-35,050
Petritoli	48,685	22,975	44,355	19,278	-25,077
Ponzano di Fermo	53,661	17,995	48,502	15,128	-33,374
Porto San Giorgio	40,078	7,114	63,250	7,400	-55,850
Porto Sant'Elpidio	51,518	16,778	73,050	14,248	-58,802
Rapagnano	62,018	14,826	84,468	13,818	-70,650
Santa Vittoria in Matenano	44,311	33,297	37,481	32,038	-5,443
Sant'Elpidio a Mare	59,232	14,585	79,350	12,375	-66,975
Servigliano	56,035	22,525	47,251	24,818	-22,433
Smerillo	46,865	39,911	43,220	42,323	-39,531
Torre San Patrizio	59,498	12,306	81,854	11,204	-70,650
	<b>52,353</b>	<b>22,896</b>	<b>58,389</b>	<b>21,957</b>	<b>-36,432</b>

**Tab. 6.1 – Spostamenti su Ascoli Piceno e Fermo**  
*(T = Tempi / L = Distanze /  $\Delta L$  = Differenza distanze)*

COMUNE	ΔL (Km)	A/R (Km)	Δ€ PER VIAGGIO A/R (a 0,40 €/Km)
Altidona	-37,850	-75,70	-30,28
Amandola	5,518	11,04	4,41
Belmonte Piceno	-28,643	-57,29	-22,91
Campofilone	-35,050	-70,10	-28,04
Falerone	-29,633	-59,27	-23,71
<b>Fermo</b>	-70,650	-141,30	-56,52
Francavilla d'Ete	-70,650	-141,30	-56,52
Grottazzolina	-66,629	-133,26	-53,30
Lapedona	-51,757	-103,51	-41,41
Magliano di Tenna	-70,650	-141,30	-56,52
Massa Fermana	-29,633	-59,27	-23,71
Monsampietro Morico	-19,715	-39,43	-15,77
Montappone	-29,633	-59,27	-23,71
Montefalcone Appennino	-0,626	-1,25	-0,50
Montefortino	12,568	25,14	10,05
Monte Giberto	-31,380	-62,76	-25,10
Montegiorgio	-34,388	-68,78	-27,51
Montegranaro	-78,032	-156,06	-62,43
Monteleone di Fermo	-15,005	-30,01	-12,00
Montelparo	-2,508	-5,02	-2,01
Monterinaldo	-6,920	-13,84	-5,54
Monterubbiano	-51,928	-103,86	-41,54
Monte S. Pietrangeli	-70,650	-141,30	-56,52
Monte Urano	-70,650	-141,30	-56,52
Monte Vidon Combatte	-17,130	-34,26	-13,70
Monte Vidon Corrado	-29,633	-59,27	-23,71
Montottone	-33,430	-66,86	-26,74
Moresco	-46,232	-92,46	-36,99
Ortezzano	-10,214	-20,43	-8,17
Pedaso	-35,050	-70,10	-28,04
Petritoli	-25,077	-50,15	-20,06
Ponzano di Fermo	-33,374	-66,75	-26,70
Porto San Giorgio	-55,850	-111,70	-44,68
Porto Sant'Elpidio	-58,802	-117,60	-47,04
Rapagnano	-70,650	-141,30	-56,52
Santa Vittoria in Matenano	-5,443	-10,89	-4,35
Sant'Elpidio a Mare	-66,975	-133,95	-53,58
Servigliano	-22,433	-44,87	-17,95
Smerillo	-39,531	-79,06	-31,62
Torre San Patrizio	-70,650	-141,30	-56,52
	<b>-36,432</b>	<b>-72,86</b>	<b>-29,15</b>

**Tab. 6.2 – Differenze di costo in Euro per spostamenti Andata e Ritorno, in autovettura privata, su Fermo rispetto a quelli su Ascoli Piceno (per costi unitari di 0,40 Euro al Chilometro)**

COMUNE	POPOLAZIONE	Δ€ PER VIAGGIO A/R	VIAGGI TOTALI ANNUI	RISPARMI ANNUI
Altidona	2.723	-30,28	272	-8245,24
Amandola	3.931	4,41	393	1735,30
Belmonte Piceno	655	-22,91	66	-1500,89
Campofilone	1.865	-28,04	187	-5229,46
Falerone	3.373	-23,71	337	-7996,17
<b>Fermo</b>	<b>37.090</b>	<b>-56,52</b>	<b>3709</b>	<b>-209632,68</b>
Francavilla d'Ete	961	-56,52	96	-5431,57
Grottazzolina	3.290	-53,30	329	-17536,75
Lapedona	1.156	-41,41	116	-4786,49
Magliano di Tenna	1.281	-56,52	128	-7240,21
Massa Fermana	958	-23,71	96	-2271,07
Monsampietro Morico	745	-15,77	75	-1175,01
Montappone	1.774	-23,71	177	-4205,52
Montefalcone Appennino	515	-0,50	52	-25,79
Montefortino	1.313	10,05	131	1320,14
Monte Giberto	858	-25,10	86	-2153,92
Montegiorgio	6.918	-27,51	692	-19031,69
Montegranaro	12.918	-62,43	1292	-80641,39
Monteleone di Fermo	441	-12,00	44	-529,38
Montelparo	919	-2,01	92	-184,39
Monterinaldo	410	-5,54	41	-226,98
Monterubbiano	2.441	-41,54	244	-10140,50
Monte S. Pietrangeli	2.574	-56,52	257	-14548,25
Monte Urano	6.039	-56,52	604	-34132,43
Monte Vidon Combatte	500	-13,70	50	-685,20
Monte Vidon Corrado	804	-23,71	80	-1905,99
Montottone	1.060	-26,74	106	-2834,86
Moresco	632	-36,99	63	-2337,49
Ortezzano	823	-8,17	82	-672,49
Pedaso	2.154	-28,04	215	-6039,82
Petricoli	2.497	-20,06	250	-5009,38
Ponzano di Fermo	1.643	-26,70	164	-4386,68
Porto San Giorgio	16.015	-44,68	1602	-71555,02
Porto Sant'Elpidio	24.114	-47,04	2411	-113436,11
Rapagnano	1.950	-56,52	195	-11021,40
Santa Vittoria in Matenano	1.491	-4,35	149	-649,24
Sant'Elpidio a Mare	16.129	-53,58	1613	-86419,18
Servigliano	2.372	-17,95	237	-4256,89
Smerillo	406	-31,62	41	-1283,97
Torre San Patrizio	2.125	-56,52	213	-12010,50
	<b>169863</b>	<b>-29,15</b>	<b>16986</b>	<b>-758314,57</b>

**Tab. 6.3 – Differenze annue di costo in Euro per viaggi di Andata e Ritorno, in autovettura privata, su Fermo rispetto a quelli su Ascoli Piceno**  
*(la tabella si riferisce ad un numero di viaggi all'anno pari al 10% della popolazione residente)*

## 7. RISULTATI

I risultati dell'analisi condotta nei paragrafi precedenti possono essere riassunti come di seguito:

- **Costi di attivazione**

Nel quadro delle ipotesi assunte essi ammontano ad oltre 60 milioni di Euro (cfr. paragrafo 3). L'unica cosa da chiedersi al riguardo è se un importo del genere avrebbe potuto essere stanziato per un altro obiettivo, con una migliore efficacia della spesa sullo sviluppo dello stesso territorio.

La risposta viene lasciata al lettore.

- **Costi d'esercizio**

I costi di esercizio sono stati stimati pari a 4,0-4,7 milioni di Euro all'anno, in termini del tutto conservativi (cfr. paragrafi 5.1 e 5.2).

- **Benefici da prevedere**

I benefici all'anno da prevedere sono di due tipi:

1. connessi con l'aumento di popolazione per la città di Fermo, come riportato nel precedente paragrafo 4, ammontanti a 12-13,5 milioni di Euro e tuttavia grosso modo bilanciati dagli equivalenti costi pagati dalla città di Ascoli, per via della corrispondente diminuzione di residenti, così da non influire in misura apprezzabile sul sistema complessivo;
2. connessi con la riduzione degli spostamenti verso il capoluogo Provinciale (cfr. paragrafo 6) e da stimare pari ai risparmi relativi alla diminuzione del chilometraggio totale.

Si può condurre un confronto interessante tra costi di esercizio e benefici annui determinati dalla riduzione degli spostamenti come nel semplice diagramma di Fig. 7.1.

In esso sono riportati sulle ascisse i viaggi dai 40 Comuni del Fermano verso il capoluogo provinciale (si è visto che il numero di viaggi può essere utilmente considerato proporzionale ai residenti, facilitandone così la comprensione): nel quadro di ipotesi formulato, l'andamento dei benefici connessi con la riduzione del chilometraggio di tali viaggi varia linearmente con il loro numero.

A seconda del costo chilometrico assunto, si ha una diversa inclinazione della retta rappresentativa dei vantaggi derivanti dall'introduzione del nuovo capoluogo di provincia: in Fig. 7.1 abbiamo rappresentato le rette corrispondenti a costi chilometrici di 0,4 e 0,3 Euro al chilometro.

La prima, ovviamente più inclinata e dunque comportante maggiori risparmi, è in relazione alle tabelle 6.2 e 6.3 del precedente paragrafo.

Sulle ordinate del diagramma sono poi riportati i benefici (i vantaggi), in milioni di Euro.

Se conduciamo una retta parallela all'asse delle ascisse per l'importo corrispondente alle maggiori spese annue di esercizio, il punto in cui essa intercetta la linea dei vantaggi da considerare, corrisponde al numero di viaggi per cui il sistema "nuova Provincia di Fermo" è per così dire in equilibrio: i benefici, nel quadro delle ipotesi assunte, equivalgono ai costi di mantenimento delle strutture del nuovo capoluogo Provinciale.

Per un numero minore di viaggi i benefici sarebbero minori dei costi e dunque il nuovo assetto provinciale risulterebbe economicamente discutibile (o proprio controproducente).

Ciò a prescindere dai costi d'impianto, che stiamo tenendo del tutto a parte, ma che andrebbero del pari considerati (peggiorando ulteriormente il giudizio finale).

Per un numero di viaggi maggiore, viceversa, il giudizio si ribalterebbe e la creazione della nuova Amministrazione comincerebbe ad apparire economicamente conveniente (sempre a

prescindere, in prima battuta, dai costi d'impianto).

Vediamo dunque cosa ci si prospetta, al variare delle ipotesi assunte:

**Costi di esercizio annui di 4,7 Milioni di Euro**

L'equilibrio per il costo chilometrico di 0,40 €/Km fin qui considerato si verifica per un numero di viaggi dell'ordine degli 105.000 (per l'esattezza 105.278, valore corrispondente ad una percentuale della popolazione del 62%).

Ovviamente per il costo chilometrico di 0,30 €/Km tale valore aumenterebbe sensibilmente ad oltre 140.000 viaggi (140.362, corrispondenti all'82,6% della popolazione residente).

Il numero di viaggi (cioè di autovetture) al giorno ammonta rispettivamente a quasi 460 e 610.

**Costi di esercizio annui di 4,0 Milioni di Euro**

L'equilibrio per il costo chilometrico di 0,40 €/Km si ha in corrispondenza di un numero di viaggi di oltre 89.500 (89.599, corrispondenti ad una percentuale della popolazione del 52,7%).

Per il costo chilometrico di 0,30 €/Km il valore aumenta sensibilmente ad oltre 119.000 viaggi (119.457, corrispondenti al 70,3% della popolazione residente).

Il numero di viaggi (cioè di autoveicoli) al giorno ammonta rispettivamente a 390 e 520.

Riassumendo, si può affermare che, a seconda delle ipotesi assunte (in ordine ai costi annui di esercizio ed al valore del costo chilometrico), il numero medio di autovetture in arrivo ogni giorno lavorativo a Fermo da tutti i Comuni della nuova provincia dovrebbe essere grosso modo compreso tra le 400 e le 600 perché l'operazione risulti conveniente.

Ribadiamo, inoltre, che le 400-600 vetture "necessarie" per così dire all'equilibrio economico, trasporterebbero un numero di cittadini-utenti del tutto aggiuntivo a quello che già gravita per servizi di scala Provinciale presso le sedi decentrate da tempo operative in città.

Cosa dire in proposito?

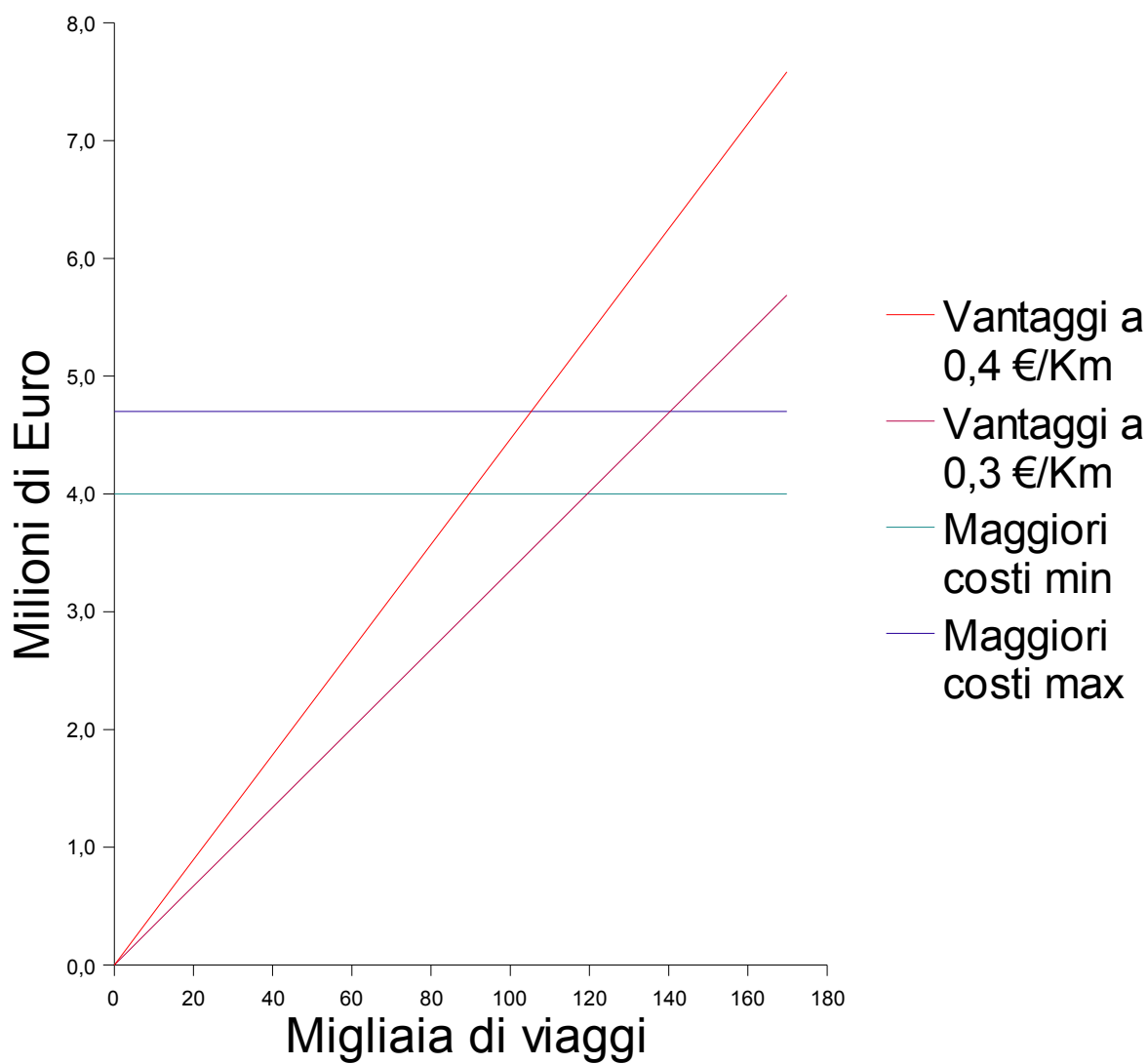
Ordini di grandezza del genere sono a nostro avviso davvero esagerati, dal che concludiamo che, a prescindere da ogni altra considerazione (già fatta o meno nel corso dell'analisi), la creazione del nuovo capoluogo di Provincia sembra rappresentare un affare improponibile dal punto di vista economico.

Chi non fosse del tutto convinto di ciò e volesse cimentarsi a dimostrarlo potrebbe procedere, secondo noi, ad un'indagine sperimentale sull'entità dell'attuale gravitazione dai 40 Comuni su Ascoli Piceno, per il disbrigo di pratiche comunque non realizzabile già a Fermo o nel Fermano: come accennato, noi stessi ci stiamo impegnando in tale senso, provando a verificare la situazione almeno in alcuni tra gli attrattori più importanti (oltre che la Provincia, si tratta della Questura, della Camera di Commercio ecc.).

Dal che potrebbe derivare un'edizione aggiornata del presente rapporto, i cui risultati, allo stato dell'arte, sono intanto ulteriormente sintetizzabili come in Tab. 7.1.

Non vogliamo mancare di sottolineare, ancora una volta, che l'indagine sopra accennata avrebbe però dovuto venir svolta da altri portatori di interessi pubblici (in primis dalla Provincia stessa).

E molto, molto tempo fa.



**Fig. 7.1 – Confronto tra maggiori costi e vantaggi**

<b>N.</b>	<b>VOCE</b>	<b>UNITA'</b>	<b>ENTITA'</b>	<b>Note</b>
1	<b>Costi di attivazione</b>	<b>Milioni di Euro</b>	<b>&gt;60</b>	Cfr. paragrafo 3 (Stime suffragate da L. 147/2004 e da valutazioni ufficiose interne alla Amministrazione)
2	<b>Maggiori costi d'esercizio: organi politici</b>	<b>Milioni di Euro</b>	<b>1,5</b>	Cfr. paragrafo 5.1 (Valutazione dedotta dal rendiconto 2006 dell'Amministrazione)
3	<b>Maggiori costi d'esercizio: altri costi</b>	<b>Milioni di Euro</b>	<b>2,5-3,2</b>	Cfr. paragrafo 5.2 (Valutazioni dedotte dal rendiconto 2006 dell'Amministrazione e da stime delle maggiori manutenzioni edilizie)
	<b>(Maggiori costi d'esercizio: Totale)</b>		<b>(4,0- 4,7)</b>	
4	<b>Ridislocazione del personale: benefici per Fermo (uguali ai costi per Ascoli)</b>	<b>Milioni di Euro</b> <b>N. famiglie</b> <b>Abitanti</b>	<b>12-13,5</b> <b>400-450</b> <b>1.100-1.200</b>	Cfr. paragrafo 4 (stime dedotte dai documenti portati in Commissione Paritetica per la questione del personale dell'Amm.ne e da valutazioni a priori da suffragare con indagini ad hoc)
5	<b>Benefici (risparmi su spostamenti)</b>	<b>Milioni di Euro</b>	<b>0,8</b>	Cfr. paragrafo 6 (Stima parametrica per un numero di viaggi pari al 10% della popolazione e basata su un costo chilometrico di 0,4€/Km applicato alla riduzione dei chilometraggi calcolabili dal S.I.S.)

**Tab. 7.1 – Risultati sintetici dell'analisi condotta**

## 8. CONCLUSIONI

C'è da chiedersi, a chiusura, come mai non si sia nemmeno tentato di valutare l'impatto della nuova Provincia di Fermo, limitandosi a motivazioni di rappresentatività (o, meglio, di prestigio) territoriale.

Sul sito del Comune di Fermo si legge infatti:

### ***“La Provincia Siamo Noi***

*Dal 1860 al 2004... La storia si ripete....*

*Fermo ed il fermano sono di nuovo Provincia.*

*Il 19 maggio del 2004 alle ore 20.35 presso la Camera del Senato a Roma si è realizzato un progetto che condurrà la storia futura del fermano alla Provincia di Fermo.*

*Tutti noi siamo a conoscenza di quanto questa tappa sia importante per rilanciare il nostro territorio e quanto è costata la soppressione della nostra provincia nel lontano 1860 a tutti noi. Oggi il fermano con il 70% della produzione calzaturiera nazionale, 90% della produzione dei cappelli, può tornare nuovamente alla guida del suo territorio ricco di cultura, arte, ambiente, fatto di gente laboriosa che da sola si è costruita il proprio futuro. Un sistema territoriale per essere forte e competitivo deve avere un'economia altrettanto forte e competitiva e così la pubblica amministrazione (servizi, infrastrutture etc.).*

*Una tappa storica che vede le molte fatiche premiate dal governo, dal parlamento e dal Senato attenti alle esigenze di questo territorio.*

*Tanti sono accorsi a Roma per vedere realizzato questo obiettivo, che ha trovato le sue ragioni di essere realizzato dai 159 voti di cui 140 a favore.*

*40 comuni uniti da sempre territorialmente che ritrovano ancor più la loro coesione nell'istituzione della Provincia. Una identità quella fermana che si è sempre contraddistinta da quella ascolana e che diventando autonoma ha finalmente la possibilità di essere protagonista del proprio futuro.”*

Da parte ascolana non è difficile, crediamo, trovare qualcosa di equivalente, di specularmente opposto, anche se forse di meno “ufficiale” e paludato.

Riflettendo su cose del genere, il pensiero va ad alcuni costi della classe politica e contestualmente all'adeguatezza culturale (e morale) della stessa ai problemi reali della società in cui viviamo.

Questa vicenda è andata come è andata, c'è solo da augurarsi che si chiuda il più presto possibile, ma, almeno, se ne potrà trarre una lezione per il futuro?