

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

---



**RESOCONTO INTEGRALE  
della seduta consiliare**

**DI MERCOLEDI' 29 FEBBRAIO 2012**

**36.**

---

PRESIEDE IL PRESIDENTE  
**LINO MECHELLI**

**INDICE**

**DIBATTITO SU "AMI S.p.A."**

---

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

---

### La seduta inizia alle 16,30

*Il Presidente Lino Mechelli, con l'assistenza del Segretario Generale, dott. Michele Cancellieri, procede alla verifica del numero dei consiglieri intervenuti, e l'appello nominale dà il seguente risultato:*

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| CORBUCCI Franco — <i>Sindaco</i>  | presente                                   |
| MECHELLI Lino — <i>Presidente</i> | presente                                   |
| FEDRIGUCCI Gian Franco            | presente                                   |
| RUGGERI Alberto                   | presente                                   |
| SERAFINI Alceo                    | presente                                   |
| SCARAMUCCI Federico               | assente                                    |
| DE ANGELI Emanuele                | assente                                    |
| FELICI Enzo                       | presente                                   |
| SESTILI Piero                     | assente                                    |
| ANDREANI Francesco                | presente                                   |
| SALVETTI Susanna                  | presente                                   |
| ANNIBALI Marco                    | presente                                   |
| PAGNONI Giovanni                  | assente                                    |
| BARTOLUCCI Raniero                | presente                                   |
| GAMBINI Maurizio                  | presente                                   |
| PAGANELLI Sandro                  | presente                                   |
| GUIDI Massimo                     | presente                                   |
| BONELLI Alfredo                   | presente                                   |
| FOSCHI Elisabetta                 | assente ( <i>entra durante la seduta</i> ) |
| CIAMPI Lucia                      | presente                                   |
| SILVESTRINI Luca                  | assente                                    |

*Accertato che sono presenti n. 15 consiglieri e che risulta pertanto assicurato il numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta.*

*Hanno altresì preso parte alla seduta gli assessori Tempesta Lorenzo, Crespini Maria Francesca, Marcucci Gian Luca, Muci Maria Clara, Pretelli Lucia e Spalacci Massimo.*

**Dibattito su “AMI S.p.A.”**

PRESIDENTE. Diamo inizio a questa seduta del Consiglio comunale. Abbiamo l'opportunità di ascoltare il presidente della società Ami Trasporti, quindi è una seduta importante richiesta dai consiglieri dell'opposizione, così come è stato comunicato nell'ordine del giorno. Prima di procedere saluto, oltre che i colleghi, il Sindaco, i componenti la Giunta, il presidente dell'Ami sen. Londei, il consigliere del consiglio di amministrazione Antonio Ferri e il direttore dell'Ami ing. Massimo Benedetti che è presente in sala.

Prima di dare la parola al sen. Londei vorrei dire che questa mattina si è svolta la Conferenza dei capigruppo, come consuetudine prima del Consiglio comunale, quindi comunico l'andamento dei lavori. Il sen. Londei farà una relazione introduttiva di circa mezz'ora, poi sarà aperto il dibattito che sarà concluso dal Sindaco, che, bravo nel sintetizzare, credo che in una ventina di minuti riesca a chiarire gli altri aspetti e comunque non stiamoli con il bilancino per quanto riguarda il tempo. Poi, al termine del dibattito il presidente dell'Ami darà la risposta a eventuali richieste di chiarimenti e in conclusione, se ci sarà qualche aspetto di semplice chiarimento, come è con-

suetudine in queste circostanze i capigruppo avranno la possibilità di intervenire per due-tre minuti, per chiarire alcuni aspetti, perché comunque i consiglieri comunali, come mi insegnate, hanno grandissime opportunità di chiedere notizie sia nel campo dell'attività amministrativa diretta del Comune sia nella gestione delle partecipate. Abbiamo anche convenuto, al termine della relazione del sen. Londei di sospendere il Consiglio comunale per venti minuti per dare la possibilità al Sindaco di intervenire qui a fianco dove c'è una manifestazione importante dell'Associazione dei coltivatori in merito ai danni derivanti dal maltempo. E' presente anche l'assessore regionale all'agricoltura, quindi credo che sia il caso di fermare un momento i lavori di questo Consiglio comunale per dare la possibilità al Sindaco e a chi vorrà affacciarsi, di partecipare. Dopo venti minuti riprenderemo i lavori con l'inizio del dibattito.

Non aggiungo altro, anche se avevo in mente di fare delle piccole considerazioni sull'attività dell'Ami, ma credo che l'ampio dibattito che si svilupperà possa rappresentare anche quanto volevo dire io.

Ha la parola il sen. Londei per la relazione introduttiva.

GIORGIO LONDEI, *Presidente AMIS.p.A.*  
La ringrazio Presidente, ringrazio il Sindaco, la Giunta, i signori consiglieri e i consiglieri che hanno chiesto la convocazione di questo Consiglio. Sono loro grato perché mi danno la possibilità di esporre il lavoro che noi facciamo e, se mi consentite, le pene che affrontiamo ogni giorno nel portare avanti il nostro lavoro, quindi il mio grazie sincero, perché è sempre importante. Magari avvenisse in Parlamento o in Consiglio regionale che venissimo chiamati, magari come associazione nazionale, a fare incontri di questo genere.

Voglio cominciare con una battuta storica. Per un caso curioso, oggi siamo qui — sono insieme con il direttore ing. Benedetti e il delegato del Sindaco consigliere Ferri — ad esporre l'attività di una spa. Guarda caso, per un motivo storico, la prima volta che la città di Urbino, i suoi organi affrontano il problema dei trasporti, è proprio fondando una società per azioni. Eravamo al 1908 e l'allora sindaco di Urbino Budassi, che è stato sindaco, parlamentare e preside all'Università, scrive una lettera al presidente della Provincia di allora e al sindaco di Pesaro e dice: "Voglio abbattere la barriera per i cittadini tra Urbino e Pesaro, per cui vi propongo di costituire una società per azioni". Costo 30.000 lire: 18.000 lire venivano chieste alla Provincia, 2.000 al sindaco di Pesaro, il resto lo metteva il sindaco di Urbino. Così si fece. Questo è l'atto dello statuto, dove c'è scritto "Servizi automobilistici Urbino-Pesaro" e non "Pesaro-Urbino". Questo è l'atto di costituzione di una società anonima dei trasporti per collegare Urbino con Pesaro.

La cosa curiosa è che in questa società che fu fatta allora dal sindaco di Urbino ci sono i collegamenti Urbino-Pesaro e Pesaro-Urbino, con gli orari. Il pullman partiva da Urbino alle 8,20, faceva Trasanni 8,40, Gallo 8,37, Cappone, Montecchio, Posso, arrivava a Pesaro stazione alle 10 e a Pesaro città alle 10,10. Poi partiva da Pesaro alle 8, arrivava ad Urbino alle 10,30. Ci metteva di più perché era in salita.

Ho fatto questo riferimento storico per dire che abbiamo cominciato con una società per azioni e siamo con una società per azioni. Poi la storia andò per conto suo, perché ci fu la guerra, il collegamento Urbino-Pesaro non fu

mai facile, negli anni '60 la città di Urbino, il Comune comprò per la prima volta un autobus, da lì nacque una gestione diretta, poi negli anni '90 nacque la società per azioni, quella che ha portato ad oggi. Se vi dovessi dire come la città è stata tolta dall'isolamento, vi direi che dal sindaco Budassi in poi qui è stato fatto un buon lavoro da parte di tutti.

Un buon lavoro perché la società è in buone condizioni. Devo ringraziare il mio predecessore prof. Mazzoli, perché con Mazzoli fu fatto un lavoro di questo genere: si ebbe l'intuizione di finire la guerra fra i privati e il pubblico, perché fu fatta una società pubblico-privato. Prima della società per azioni, i trasporti erano diretti dal "povero" Sindaco di Urbino, quindi io per otto anni ho avuto il compito, fra l'altro, di dirigere i trasporti. C'erano i dipendenti del Comune, c'erano gli autobus e i dipendenti del Comune che erano addetti agli autobus. Ci fu anche un caso per il quale siamo andati in Parlamento, perché un capitano della Stradale mi voleva arrestare perché avevo commesso un grande delitto, perché avevo portato gli anziani del comune con un pullman del Comune. Fui denunciato e mi arrivarono diverse comunicazioni giudiziarie, il caso andò in Parlamento. Lo dico per dire quanto è stata difficile la vita per tutti, per giungere fino ad oggi. Comunque, con la guida del prof. Mazzoli avviene l'incontro pubblico-privato, la società che oggi noi abbiamo.

La società è andata bene fino al 2001. Nel 2001 cominciano i problemi, perché la società di Urbino va in disavanzo, la società di Pesaro va in disavanzo, la società di Fano per poco è in attivo, viene fatta la fusione fra Urbino e Pesaro con un bilancio negativo. Per farla breve, il bilancio negativo della società va dal 2001 al 2005. Questo lo dico, perché non è esatto dire che la società è sempre stata in attivo: per cinque anni la società è stata in negativo, perché ci fu la fusione prima fra Urbino e Pesaro, poi fra Urbino, Pesaro e Fano, dal 2005, con dei finanziamenti nuovi la società ritorna in attivo.

Veniamo ai giorni nostri. Come si finanziano i pullman che noi vediamo? Si finanziano con un fondo che ha lo Stato, che è a Roma, e che al 2008-2009 è di 1.720 milioni. Tutto il trasporto pubblico locale in Italia, su gomma e

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

sui treni regionali, costa 1.720 milioni, con cui vengono finanziate la nostra società, l'Atm di Milano, l'Atac di Roma, Cagliari, Palermo e così via. Sulla base di questa cifra, a cui noi abbiamo sempre acceduto nei vari corsi, la società è sempre stata in attivo.

I problemi cominciano nel 2008, perché nel 2008 il Governo pone delle nuove condizioni, cioè dice "Il fondo lo mantengo a 1.720 milioni e non faccio come gli anni scorsi che vado a un suo aumento". Quindi nel 2009 e nel 2010 il fondo resta invariato, però l'Atm di Milano, l'Atac di Roma e la nostra società hanno dei costi in più — personale, assicurazione, linee nuove — per cui quasi tutte le società in Italia vanno in passivo. Una delle poche che in Italia si salva è la nostra, che chiude il 2008, il 2009, il 2010 in positivo. Poi avviene il colpo di scena: nel 2010 il Governo riduce all'improvviso il fondo da 1.720 a 400 milioni. Voi capite che vuol dire chiudere i trasporti. Viene fatta una riunione a Roma cui partecipo sempre perché ho la fortuna che mi invitano a queste riunioni (faccio parte di quell'organismo) con Formigoni di Milano, Errani dell'Emilia Romagna, il sindaco di Torino Fassino, il presidente della Regione Lazio Polverini, che intervengono sul Governo dicendo che in questo modo si chiudono i trasporti. Nel frattempo c'è il cambio del Governo e il nuovo Governo riporta il fondo da 400 Milioni a 1.200 milioni. Noi protestiamo di nuovo, perché ancora i soldi non bastano. Nella prima manovra finanziaria che fa il Governo Monti, rimette altri 400 milioni, quindi in totale andiamo a 1.600 milioni. Mancano ancora 120 milioni. Da qui il fatto che la Regione, che prima aveva fatto una lettera al sindaco di Urbino Corbucci, al sindaco di Pesaro Ceriscioli e al sindaco di Fano Aguzzi — e qui voglio ricordare che la società nostra è bipartisan, nel senso che il mio vice è espressione della lista civica "La tua Fano", quindi la società è tecnica — e Aguzzi, Ceriscioli e Corbucci mi scrivono: devi ridurre i servizi del 10%. Ho la lettera agli atti. Successivamente facciamo degli incontri con la Regione Marche, noi diciamo che non ci stiamo, perché vuol dire chiudere tante linee. Badate bene che nel taglio, chi ci rimette di più, per assurdo, è la città di Urbino, perché Urbino

ha diritto ad avere riconosciuto dalla Regione 1.200.000 chilometri, perché pur avendo circa 16.000 abitanti, ha un territorio di 22.000 ettari, grande come il comune di Milano. I chilometri che la Regione riconosce vanno in relazione all'estensione del territorio e non agli abitanti, tanto è vero che Pesaro ha 900.000 chilometri, Fano 800.000 chilometri. Quindi il taglio è più grave su Urbino, perché Urbino doveva tagliare 120.000 chilometri sulla base del 10 o 60.000 chilometri come oggi; Pesaro 100.000 chilometri, ma 50.000 chilometri come oggi; Fano 80.000, 40.000 come oggi.

Purtuttavia, noi nonostante tutte le disgrazie che vi ho detto, riusciamo a chiudere il 2011 in positivo. Fra poco farò la riunione. Siccome una delle domande che si fa nella convocazione dice: in relazione alle proprietà... Voglio spiegarmi bene: la proprietà è per il 42% del sindaco di Urbino, per il 38% del sindaco di Pesaro, per il 18% del sindaco di Fano, per l'1% quasi tutti i sindaci della provincia, tranne qualcuno.

Come vengono prese le decisioni? Lo statuto prevede che una volta all'anno il presidente della società convoca la proprietà a cui presenta la relazione dell'anno precedente e le linee per l'anno successivo. Questo è il verbale del mese di maggio 2011 dove risulta che ho convocato le proprietà. Erano presenti i Comuni di Pesaro, Urbino, Fano, Mombaroccio, Colbordolo, Serrugarina ecc. Il presidente fa la relazione e dice "nonostante... riusciamo a chiudere in positivo". Intervengono il sindaco di Urbino Corbucci, l'assessore di Pesaro Ceriscioli, l'assessore di Fano e tutti i sindaci che ci sono. Vi ometto la delibera perché si fa un plauso agli amministratori ma questo non mi interessa, perché abbiamo chiuso in positivo. Poi presento la delibera per fare gli investimenti e questa viene approvata all'unanimità. Questo verbale verrà ripetuto fra due mesi, quando presenterò il consuntivo 2011 e il programma per il 2012. A questo punto vi anticipo, signori consiglieri, quello che dirò ai sindaci nella riunione che farò fra poco, in modo che abbiamo una situazione chiara. Nonostante tutto, chiuso in positivo il 2011, quali sono i problemi del 2012? Io prevedo che il 2012 chiuderà non in positivo, questa volta, e vi spigo il perché.

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

Poi spero che riusciamo, come sempre, a farcela, però vi spiego. Sul 2012 pesano queste incognite: prima di tutto il gasolio. Il gasolio peserà sulla nostra società da 1.100.000 a 1.500.000 euro nei 300 mezzi che ha la società. Questa è la stima fatta dal direttore ing. Benedetti. Noi avremo cioè un aumento di gasolio per i nostri mezzi, da 1,1 a 1,5 milioni. Per fortuna l'anno scorso abbiamo cambiato molti mezzi, abbiamo dato indietro quelli a gasolio, abbiamo comprato quelli a metano, per cui ho consegnato al sindaco di Pesaro Ceriscioli poco tempo fa cinque mezzi a metano per la città di Pesaro, quindi oggi a Pesaro andiamo tutti a metano e con il metano risparmiamo il 40%, perché abbiamo un nostro deposito di metano, a Pesaro, per cui acquistiamo dall'Agip e non al distributore. Con questa operazione noi acquistiamo dall'Eni, risparmiamo un sacco di soldi. Però qual è il problema? Che mentre a Pesaro e Fano possiamo usare il metano, a Urbino, a Macerata Feltria, a Novafeltria, a San Leo, a Pergola i mezzi a metano non funzionano, perché ci sono saliscendi, quindi non vanno bene. Seconda incognita: i lavoratori della società devono avere il contratto. Il contratto dei dipendenti della società è fermo al 2008. Questo lo dico perché si parla di non dare più un aumento al personale come una volta, un tot per tutta la vita, ma di dare al personale una-tantum per tre anni, 2009-2011, ma anche se dessimo 30 euro a dipendente per tre anni, solo a noi costerebbe 250.000 euro. Quindi a 1,5 milioni del gasolio dobbiamo aggiungere 250.000 euro del contratto, a meno che lo paghi il Governo come noi abbiamo chiesto, ma non mi pare che il Governo abbia intenzione di pagare il contratto.

Assicurazione. Pochi giorni fa abbiamo fatto la gara d'asta per assicurare gli autobus. Sapete qual è stata la risposta? Abbiamo fatto 620 raccomandate in tutta Europa, abbiamo scritto a 620 assicurazioni, non è venuto nessuno, perché gli autobus non li vuole più nessuno. Siamo stati costretti a ricorrere alla società che abbiamo, come prevede la legge, a chiederle, per favore quasi, se ci rinnovava, aumentando perché ovviamente ti prendono per il collo, altrimenti gli autobus dovevamo fermarli. L'ultima è quella del taglio del 5. Questo è quello

che ci attende sul 2012. Naturalmente io insieme con l'Atm di Milano e l'Atac di Roma siamo in continuazione in riunione con i ministeri a Roma, io ho avuto una riunione anche la settimana scorsa. Noi cerchiamo di farci riconoscere dallo Stato almeno il gasolio. Abbiamo detto allo Stato "Riconosceteci, con le accise, almeno il gasolio e in parte il contratto". Poi il Governo se il contratto non lo vuol fare, a quel punto sono affari suoi, ma il gasolio chi lo paga? Tenete conto che in tutto questo, la società ha aumentato gli incassi a tariffe invariate. Tra il 2010 e il 2011 abbiamo trasportato 700.000 persone in più tra Pesaro, Fano e Urbino. Quindi noi siamo a quasi 12 milioni di persone che trasportiamo in un anno, ed è un risultato eccezionale, perché in molti casi c'è un arretramento della gente che prende gli autobus. Lo sapete che la Regione Marche ha fatto un'indagine, una Doxa per telefono? Ha chiamato i clienti nostri, i clienti di Conerobus, i clienti della Star di Fermo, Camerino, Ascoli. Io lo dico come orgoglio vostro, perché siete voi gli azionisti: i risultati di questa indagine, che sono stati pubblicati dalla Regione Marche sono questi: su dieci parametri la nostra società arriva prima in nove, in tutte le Marche. Poi c'è una lettera del presidente della Commissione bilancio indirizzata a quel "povero" Giorgio Londei, in cui gli dice "Caro presidente, mi complimento per i risultati della società".

Come far fronte a questi problemi che vi dicevo? Vedremo cosa mi diranno i sindaci nella riunione, perché se mi diranno "Caro presidente Londei il milione e mezzo te lo copriamo noi", ricapitalizziamo la società, allora io dico "vi ringrazio" e andiamo avanti tranquilli. Ma non credo che sia così.

Intanto veniamo alle scelte del 2013. Nel 2013 proporrò alle proprietà questi obiettivi: prima di tutto noi stiamo per andare in gara europea. Quando c'era il prof. Mazzoli fu fatta una gara europea, nel 2007 e la nostra società ha vinto. Questa gara scade nel 2013, per cui noi ci stiamo preparando a fare la gara nel 2013. Badate bene che la gara noi la potremmo anche perdere, perché se vengono i tedeschi e i francesi, come già stanno venendo in alcune regioni, a presentare l'offerta, o noi siamo competitivi a chi fa la gara o perdiamo. Che cosa

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

significa perdere? Che non ci sono più gli amministratori, non ci sono più i direttori, la nuova società porta gente nuova, i dipendenti non si sa se restano tutti, perché se passa il famoso articolo 18 possono anche licenziare, per cui quando c'è la neve come quest'anno, invece di chiamare il povero presidente, che con il direttore non ha mai dormito per tre notti, non so la gente chi chiamerà. Questo è uno scenario. Potrebbe darsi che noi si perda la gara perché vengono altre società. Per non perdere la gara cosa bisogna fare? Prima di tutto bisogna che la società sia sana, questo è il primo requisito. Ecco perché dico — prescindendo da oggi — che tutelerò la società in tutte le sedi, se chiunque scrive da qualche parte che la società non ha un bilancio sano. Siccome non è vero e siccome questo mi porta a danneggiarmi con la gara e con i rapporti con le banche, io tutelo, anche nelle sedi legali, la mia società, perché quando dico che la società è sana, lo dico perché una società esterna e i revisori dei conti hanno controfirmato il bilancio che noi abbiamo presentato e perché questo è un requisito fondamentale per partecipare alla gara. Poi noi lavoriamo con le banche. Noi siamo una società privata, in fondo, noi lavoriamo con le banche. Proprio in questi giorni ho fatto dal notaio un prestito di 700.000 euro per far fronte a dei pagamenti in attesa che lo Stato e la Regione mi diano dei finanziamenti, ma per farmi dare i soldi dalla banca sono dovuto andare da un notaio, a firmare come legale rappresentante. Lo dico perché si può scherzare su tutto ma non su questo, perché questa è una delle condizioni perché la società partecipi alla gara.

Chi fa la gara? Questo ve lo dico, perché non vorrei che ad Urbino venisse fuori un caso tipo quello dell'Ersu. Perché ve lo dico? Perché chi fa la gara? La fa la Provincia come ha fatto l'ultima volta? Ma la Provincia c'è più? E' autorizzata a fare la gara? I sindaci di Pesaro, Fano e Urbino hanno delegato la Provincia e la Regione a fare una gara, ma la Provincia ci sarà più? Sarà quell'organismo che subentrerà alla Provincia a fare la gara? Oppure la Regione, vista la situazione delle Province, avocherà a sé i trasporti facendo una gara unica regionale? Se fa la gara unica regionale Urbino è chiusa. Lo voglio dire, perché ho tante cose da fare nella

mia vita, parlo per mantenere nella città e nel territorio una società che vi aiuti a gestire il territorio e la gente, ma nel 2013 c'è l'incognita se si vince la gara, c'è l'incognita di chi fa la gara, c'è invece meno incognita sul fatto che, siccome il sindaco di Urbino, il rettore prof. Pivato e voi parlate sempre, giustamente, di Urbino città internazionale, Urbino città internazionale ha bisogno di due cose: ha bisogno di strutture ricettive dei privati o del pubblico come l'Ersu e ha bisogno dei trasporti. Io sono stato chiamato dall'Università. Sapete cosa mi hanno detto? “Caro presidente Londei, se noi vogliamo fare Urbino capitale della cultura del 2019, chi ci porta ad Urbino?”. Ho detto “Se viviamo penso che la società nostra è in grado di portarvi dalla Cina, da New York ad Urbino”, perché abbiamo il collegamento Urbino-Roma e viceversa, stiamo collegando gli aeroporti. Adesso abbiamo il collegamento con gli aeroporti di Bologna, di Roma, di Milano, di Falconara con navette e pullman. Le aziende tipo la Benelli e l'Imab ormai lavorano con noi, nel senso che ci hanno dato tutto il lavoro per tutte le esigenze che loro hanno. Noi queste cose le facciamo se ci consentono di farle e le condizioni sono quelle che vi dicevo.

Quindi mi sembra di avere fatto un quadro molto obiettivo e voglio stare nei tempi che mi ha concesso il presidente, ascolterò molto volentieri le proposte che farete, risponderò, se volete, ad ulteriori domande che magari mi sono sfuggite. Questo è il quadro della situazione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, presidente. Come ho annunciato, sospendiamo per un quarto d'ora venti minuti il Consiglio comunale per dare la possibilità al sindaco di intervenire al convegno qui a fianco. Ci ritroveremo qui fra 15-20 minuti. Alle 16,20 riprenderemo i lavori.

*La seduta, sospesa alle 16,00,  
riprende alle 16,30*

PRESIDENTE. Procedo nuovamente all'appello:

|                        |          |
|------------------------|----------|
| CORBUCCI Franco        | presente |
| MECHELLI Lino          | presente |
| FEDRIGUCCI Gian Franco | presente |

---

 SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012
 

---

|                     |          |
|---------------------|----------|
| RUGGERI Alberto     | presente |
| SERAFINI Alceo      | presente |
| SCARAMUCCI Federico | assente  |
| DE ANGELI Emanuele  | assente  |
| FELICI Enzo         | presente |
| SESTILI Piero       | assente  |
| ANDREANI Francesco  | presente |
| SALVETTI Susanna    | presente |
| ANNIBALI Marco      | presente |
| PAGNONI Giovanni    | assente  |
| BARTOLUCCI Raniero  | presente |
| GAMBINI Maurizio    | presente |
| PAGANELLI Sandro    | presente |
| GUIDI Massimo       | presente |
| BONELLI Alfredo     | presente |
| FOSCHI Elisabetta   | assente  |
| CIAMPI Lucia        | presente |
| SILVESTRINI Luca    | assente  |

Diamo inizio al dibattito. Ha la parola il consigliere Bonelli.

ALFREDO BONELLI. Saluto il Sindaco, la Giunta, i consiglieri e il presidente dell'Ami che è venuto gentilmente a rispondere alle nostre domande.

Avevo bisogno di qualche piccolo chiarimento. Quello che volevo chiedere riguarda la questione delle scelte che vengono sviluppate sulla programmazione dell'azienda e come vengono portate avanti. Diceva il presidente Londei che ogni anno, più o meno in questo periodo viene fatta una convocazione della proprietà, nella quale si spiega quello che è successo e quali potrebbero essere le future proposte, quindi l'organizzazione dell'azienda. Quello che vorrei capire e che qui non mi è chiaro, è: le proposte e le decisioni avvengono tutte in un'unica riunione oppure il presidente, cioè l'azienda fanno delle proposte che poi vengono discusse successivamente dopo che la proprietà le ha esaminate? In sostanza, sceglie il presidente o sceglie l'assemblea della proprietà?

Per quanto riguarda il 2012 lei dice che ci sarà sicuramente un problema di almeno pareggio di bilancio. Si vorrebbe sapere, all'incirca,

di che ordine di grandezza potrà essere questo disavanzo e se le proposte di soppressione di alcune linee che avete fatto sono sufficienti oppure no.

Per quanto riguarda la gara europea, era lo spauracchio che già c'era nel 2006. Fortunatamente c'era la Provincia e la questione, naturalmente, fu superata. Il rischio che nel 2013 vengano società francesi o tedesche, purtroppo è molto alto, però ricordiamoci che la Regione in quella data è ancora sotto la parte politica che governa attualmente la nostra Regione, quindi si dovrebbe capire che tipo di gara andrebbe fatta, anche se sostanzialmente sappiamo che l'intera regione è all'incirca un terzo di Roma, quindi avrebbe più senso fare una gara per tutta la regione. Però, considerato che siamo una realtà molto più piccola, la stessa Regione già da adesso dovrebbe cominciare a capire, o per lo meno i nostri amministratori dovrebbero farglielo capire, che una gara sul nostro territorio avrebbe un impatto completamente diverso da quello che invece potrebbe avere in un grosso centro o in una grossa regione dove ci sono molti più abitanti.

Per adesso è sufficiente questo, poi sentiremo le risposte che ci saranno.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. Senatore, quando lei è venuto qui era il 12 aprile 2010, cioè due anni fa, quindi capisce le ragioni della nostra richiesta, anche perché ci sono documenti della Corte dei conti e dei revisori i quali suggeriscono all'Amministrazione di monitorare le società partecipate o di proprietà comunale e siccome sappiamo che Urbino in questa società ha la proprietà del 44%, lei sa bene qual è la ragione della nostra richiesta, perché se si determinassero dei debiti, dovrebbe pagarli in gran parte la comunità di Urbino. Anche perché io non discuto la validità di quello che viene affermato, ma noi leggiamo notizie di stampa in cui si dicono delle cose, leggiamo anche la sua risposta, nella quale si dice altro, però ci sembrava anche giusto che lo sentissimo detto da lei personalmente. Questa è la ragione della richiesta del Consiglio monotematico. Anche



SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

perché lei lo ha già detto, i motivi di preoccupazione ci sono: si parla di tagli, di aumento del gasolio, del contratto dei dipendenti che mi pare vogliono anche fare — a livello nazionale, non locale — uno sciopero che comporterà anche altri costi. Sono un po' perplessa su alcuni investimenti, cioè io sono d'accordo che si deve investire, perché non si può rimanere fermi, però quando vedo che si compra un autobus per una società sportiva, mi chiedo: fra quello che esce — uso termini generici, così ci capiamo meglio — e quello che rientra, i conti poi tornano? Con i motivi di preoccupazione che ha detto anche lei — assicurazione, gasolio, tagli e personale — uno si fa questa domanda, anche perché risulta che ci sia anche un altro autobus fermo a Fano, che viene poco usato. Si dice, perché io non l'ho visto. Questa è la ragione. Quindi noi ci chiediamo, e mi pare che lo abbia già chiesto anche Bonelli, non so se lo chiederanno altri — ma lei ha detto che non sono iniziative sue — se sono iniziative della presidenza oppure della proprietà, perché se sono iniziative della proprietà e ci ritroviamo con dei debiti, va fatta una riflessione. Qualcuno dice "i bilanci si aggiustano", invece io ai bilanci credo, perché se avessimo il consuntivo 2011, probabilmente potremmo ragionare in modo anche più preciso, perché si possono aggiustare quanto si vuole ma la sostanza si capisce, secondo me. Questa mattina si diceva che non è neanche più un reato il falso in bilancio, quindi si può fare tutto. Noi questo vorremo sentir dire: il bilancio torna, non perché si usano — lo metto tra virgolette, per carità, perché poi qui hanno l'abitudine di mettermi in bocca cose che non dico — trucchi di calcoli, nel senso che i bilanci tornano, però se dopo andiamo un pochino a sondare ci troviamo con delle difficoltà. Quello che io chiedo è: di fronte alle difficoltà che si presentano, gli investimenti rispondono poi a mantenere l'azienda sana? Questa è la domanda che faccio e spero che lei mi dia una risposta positiva.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Gambini.

**MAURIZIO GAMBINI.** Non ho ascoltato l'intervento del capogruppo Bonelli perché sono

arrivato un attimo in ritardo, ma abbiamo chiesto la convocazione di questo Consiglio tematico insieme tutti i consiglieri di minoranza, proprio perché, come sarà stato già detto, ci hanno un po' preoccupato le uscite, le dichiarazioni, gli interventi di altri soggetti in merito alla situazione dei trasporti e ai bilanci della società. Credo che nessuno di noi consiglieri è abituato a parlare indirettamente ma a entrare nel merito alle persone che sono responsabili di queste società, quindi abbiamo richiesto questo Consiglio tematico.

Mi ha fatto piacere che il presidente abbia fatto la sua relazione, al di là della storia che ha raccontato sui trasporti, che in qualche modo tutti noi conoscevamo ma magari non era conosciuta in termini così precisi. Quello che ci preoccupa è capire cosa succederà nei prossimi anni, perché sappiamo che i bilanci sono stati chiusi positivamente, o per lo meno se c'è stato qualche anno non positivo, poi si è recuperato terreno, però affrontare la gara del 2013 comporta avere una società solida e spero che i sindaci, come diceva il presidente Londei, siano consapevoli di quello che si deve affrontare. Per fare questo bisogna avere una conoscenza precisa di quali sono stati gli investimenti, quindi vedere i bilanci ma avere anche un programma almeno triennale, perché secondo me in questo momento si riesce a capire quali saranno i costi e le entrate dei prossimi anni, perché spero che i prezzi del gasolio di oggi siano verosimili a quelli dei prossimi mesi, spero che ci siano dei miglioramenti, perché non credo che si possa andare oltre. Non so se è possibile o meno, tecnicamente, trasformare i mezzi da gasolio a metano anche in altre aree. Io credo che sia possibile, ma questa società avrà la capacità, le possibilità e le risorse per poter investire?

Senza farla lunga, a noi interessa capire dettagliatamente, o per lo meno in termini di bilanci passati e di previsioni future e di un piano di ristrutturazione, perché comunque per i minori costi e le maggiori entrate c'è bisogno di un piano di ristrutturazione che spero sia in atto, perché non possiamo affrontare i prossimi due anni senza avere un piano preciso, per capire cosa succederà alla fine del 2012, perché non posso pensare, come ha detto il presidente,

che avremo un bilancio probabilmente in passivo. Se così è, sicuramente dobbiamo intervenire oggi. E' chiaro che il presidente anche in altre occasioni mi ha detto che lui è responsabile, però di fatto è responsabile pro-tempore, invece i soci della società sono responsabili per sempre. E' quindi chiaro che a noi, come cittadini, che siamo proprietari della società, interessa capire come andremo a finire. Giustamente il presidente diceva "Io posso anche fare qualcos'altro ma i debiti rimarrebbero in capo ai Comuni" e per il Comune di Urbino, con il 43% non sarebbe una passeggiata di salute, se le cose non dovessero andare come dovrebbero andare. Siccome noi dobbiamo fare dei tagli, siccome i tagli vanno programmati in un certo modo, secondo me bisognerebbe discutere all'interno di una Commissione specifica quali potrebbero essere i tagli da fare in termini di tratte, di vedere cosa è possibile tagliare, perché, come diceva giustamente il presidente, la società fa anche servizi non solo al pubblico ma privati, quindi avere un dettaglio dei costi-benefici del privato, bilanci separati, per capire o per far capire anche a noi se è opportuno o meno, perché si fanno servizi alle società sportive, alle società private, quindi noi avremmo l'esigenza di capire, non da lei presidente, perché credo che i proprietari, cioè i sindaci, che sono titolari della società, dovrebbero essere in grado di avere già un quadro preciso e io spero che ci sia, perché l'unica nostra preoccupazione è che non ci sia un quadro preciso della situazione e di come andremo a finire da qui a 12-24-36 mesi, anche in funzione del fatto di avere una società in forza per poter affrontare il 2013. Sicuramente noi non possiamo neanche pensare che questa nostra società perda la gara, perché vorrebbe dire non so cosa, probabilmente vorrebbe dire anche chiudere non so come dal punto di vista finanziario, se domani mattina la società dovesse terminare la sua attività. Questo non lo posso neanche pensare. E' per questo che ci siamo preoccupati, senza fare nessuna polemica, di chiedere un Consiglio monotematico e ritengo che sia stato opportuno farlo, anzi ritengo che la maggioranza, il Sindaco, la Giunta avrebbero dovuto già farlo, perché è da tempo, sono passati 7-8 mesi da quando ci sono state dichiarazioni, smentite

dal presidente, di difficoltà che io vorrei capire anche in questo senso. Al di là della storia dei trasporti, che dal punto di vista emotivo mi può interessare, mi interessa capire perché sono uscite queste notizie, non ho dubbi su quanto dichiarato, cioè che non sono vere, ma noi abbiamo bisogno di fare chiarezza su questi punti, perché qui non stiamo scherzando. Io non ho mai visto il bilancio della società ma si tratta di un bilancio consistente che pesa per quasi il 50% sulla nostra Amministrazione.

Poi ritengo — l'ho detto anche in altre occasioni — che ci dovrebbe essere una maggiore discrezione e una maggiore esposizione da parte della proprietà, dei rappresentanti dei cittadini, cioè il sindaco e la Giunta, che debbono controllare ed esporre quali sono le attività della società e qual è la situazione anche economico-finanziaria e di servizi da intraprendere o da chiudere. Secondo me spetta alla proprietà comunicare ai cittadini queste esternazioni, perché, come sappiamo bene, in una società dove tutti i sindaci o quasi tutti i sindaci sono proprietari, ci potrebbero essere anche alterazioni di rapporti tra Amministrazioni, quindi è una cosa molto delicata fare dichiarazioni se a Urbino è opportuno fare un servizio o se è opportuno fare un servizio da Urbino a Roma. Io credo che sia opportuno che queste dichiarazioni e queste esposizioni siano fatte dagli organi della proprietà della società e non da altri.

La competenza degli organi direttivi, secondo me è quella di vedere quali sono i servizi che devono fare e portare a casa il miglior risultato possibile come società, non usare la società per dichiarazioni ed esternazioni che sono di competenza degli organi della proprietà, in rappresentanza dei cittadini, perché le società pubbliche, a mio avviso saranno i problema del nostro paese. Non sto parlando della società che lei rappresenta, presidente, ma di tutte le società pubbliche. Le società pubbliche sono un fiume di denaro che sta uscendo dalle casse dello Stato e laddove non c'è il controllo preciso, non voglio utilizzare le parole di Lucia che sono state molto forti, nel nostro paese viviamo questo fatto delle società pubbliche, private, miste pubblico-private, e secondo me dovrebbe essere rivista la cosa in toto, perché

spesso le proprietà di queste società fanno fatica anche a chiedere servizi o avere quel controllo per avere un servizio adeguato, perché anche quando si fa una gara, spesso, poi, si ricoprono entrambi i ruoli di proprietario e di usufruttore del servizio e non è facile essere in entrambe le parti.

Noi riteniamo questa seduta molto importante e avremo occasione anche dopo questo Consiglio di chiedere delucidazioni attraverso altri nostri interventi, per capire cosa succederà fra un anno, fra due anni e se saremo in grado di proiettarci nel futuro con questa società.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ruggeri.

**ALBERTO RUGGERI.** Saluto anch'io il presidente Londei, l'ing. Benedetti. Anch'io cercherò di essere abbastanza veloce in questo mio intervento, anche perché gli interventi che mi hanno preceduto mi sembra di capire che siano interventi che giustamente pongono dei quesiti al presidente Londei, non ho sentito grandi interventi sul discorso della gestione, quindi credo che probabilmente c'è un giudizio abbastanza uniforme sulla gestione. Vorrei quindi spendere pochi minuti per fare un quadro di questo, perché poi noi, oltre ai legittimi dubbi che abbiamo e che oggi abbiamo la fortuna di porre direttamente al presidente Londei, dobbiamo anche fare il quadro di quella che è stata la situazione fino ad oggi.

Mi sembra che già nella sua relazione Londei in pochi minuti abbia focalizzato quella che è stata la situazione precedente, la situazione attuale e abbia, giustamente, concentrato l'attenzione anche sulle proiezioni future. Gambini diceva "ci vorrebbero dei programmi triennali". Anch'io sono d'accordo con Gambini, sarebbe sicuramente la cosa migliore. Un presidente di un qualunque tipo di società, di fronte a una situazione così particolare come quella italiana, così fluida, così mossa credo che sia anche abbastanza difficile fare dei programmi triennali, a volte è difficile anche farli a cinque-sei mesi per chi gestisce una società. Però è giusto che ci sia questa lungimiranza da parte di chi gestisce una società, lun-

gimiranza che mi sembra ci sia stata nella conduzione di Ami trasporti. Anche perché questa lungimiranza ci porta a guardare a quello che è stato il punto principale di questa proiezione nel futuro: questo benedetto 2013 con gara europea. Mi sembra che il requisito principale per poter avere le carte in regola è quello di un'azienda sana e questa sera da parte di Londei ho sentito che questa è un'azienda sana, quindi penso che sotto questo aspetto potremmo stare abbastanza tranquilli. E' un'azienda che sta gestendo un settore così particolare come quello dei trasporti, dando delle risposte efficaci. Non mi voglio dilungare sul discorso dell'emergenza neve che non è venuto fuori, però due minuti li voglio spendere anche su questo, perché mi sembra che siamo qui tutti quanti, maggioranza e opposizione, indistintamente, per porre dei quesiti e per evidenziare le cose che non vanno, a un presidente di qualunque società. Credo sia anche giusto spendere due parole per un qualcosa che ha funzionato, in una situazione di grandissima emergenza. Poco fa, di là, nella riunione della Cia qualcuno l'ha chiamato "terremoto bianco". Sono due parole che fanno molto effetto. In questo terremoto bianco i servizi nella nostra provincia, soprattutto qui da noi dove questo terremoto era forse più terremoto che da altre parti, hanno funzionato bene, in una situazione di grande emergenza. Anzi, oltre a funzionare sono stati l'unico modo, per molti di noi, di raggiungere il posto che dovevamo raggiungere, altrimenti non l'avremmo potuto fare. Dico questo perché molte volte noi diamo per scontato che tutto funzioni bene, ma non è così. Torno a ripetere, in questa emergenza neve abbiamo anche assistito a gestioni di società che erogano dei servizi diversi dai trasporti, che non sempre sono riusciti a dare una risposta all'altezza della situazione, pur considerando l'emergenza. Quindi io non darei niente per scontato e mi sembra intellettualmente onesto riconoscere, quando c'è da riconoscere qualcosa.

Una buona gestione dei trasporti, in una situazione come la nostra, che ci vede non dico isolati, perché non ho mai amato questo termine, perché in certe situazioni tante volte ci sentiamo dire "siamo fuori dal mondo". Io ho

sempre sostenuto che da questa città in venti minuti si riesce ad arrivare al casello autostradale di Fano, in 25 minuti a quello di Pesaro, quindi nella metà del tempo che si impiega in una grande metropoli a fare il raccordo anulare, noi arriviamo comunque alla grande viabilità. Però qui ad Urbino è importante il discorso dei trasporti, perché non abbiamo la ferrovia. Credo che questa sia una cosa da sottolineare. In assenza anche di un treno, i trasporti da noi sono ancora più importanti. Siccome all'inizio parlavo di dinamicità nella gestione di un'azienda e di lungimiranza, credo che questa lungimiranza ci sia stata anche da parte dell'Amministrazione comunale quando, a suo tempo, ci ha creduto. Azionisti di maggioranza relativa significa che qualcuno in questa società, a suo tempo ha creduto e ha deciso di investirci. Credo che queste cose non debbano passare sottobanco in ogni situazione.

Anche a me fa piacere che oggi si sia affrontato il problema dei trasporti, in questo Consiglio comunale, in maniera specifica, perché è una cosa particolarmente importante, soprattutto in queste zone, soprattutto in questi territori. Le domande che sono state poste al presidente Londei credo siano legittime. Anch'io mi ritrovo su diversi quesiti posti, quindi sono certo che se le risposte del presidente Londei saranno all'altezza di quella che è stata la relazione, che mi pare sia stata abbastanza esaustiva perché ha toccato il passato, il presente e il futuro, penso che potremo guardare anche con un ragionevole ottimismo al futuro dei trasporti nella nostra zona, nel nostro territorio.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Serafini.

**ALCEO SERAFINI.** Saluto anch'io il presidente sen. Londei, già Sindaco di Urbino, per dire che la società Adriabus, della quale noi abbiamo una quota pari al 43%, secondo me è stata un modello per il sistema di trasporto regionale e secondo me anche per altre situazioni. La cosa più importante che ha fatto questa società, è che è riuscita a omogeneizzare il servizio attraverso una fusione tra quella che era la vecchia società pubblica, incorporando anche le società private che gestivano le varie

licenze sul territorio. Questo ha permesso una capillarità di interventi ed una omogenea riduzione anche dei costi ed è stata la cosa più importante che la nostra società è riuscita a fare, perché questo ci dà anche uno spessore diverso, un'agibilità di manovra molto più puntuale, perché non essendoci più questo divieto nelle varie tratte — era come un divieto di concorrenza — adesso possiamo ottimizzare una serie di servizi utilizzando le possibilità che ci vengono offerte dal mercato. Ricordo dall'altra relazione che era stata fatta, che noi avevamo anche la possibilità di uscire dalla nostra regione per andare a fare collegamenti ad esempio sulla Romagna, per incentivare anche i flussi turistici estivi ecc. Con il direttore abbiamo lavorato — parlo come presidente della Comunità montana — ad un progetto, "Navigare Appennino", che se va in porto e se avrà un finanziamento cospicuo da parte del Ministero, un finanziamento che si rivolge soprattutto all'aspetto informatico e turistico, sarà un progetto di rilievo. Dovrebbe sciogliersi la questione da qui a un mese. Se arriverà, sarà un buon finanziamento e questo dovrebbe dare maggiore linfa attraverso questa formula di trasporto anche a chiamata per i servizi turistici ecc. Questa è la connotazione che ha caratterizzato la società e a differenza di Ancona e di altre, positivamente. Però quello che dice il sen. Londei è sacrosanto. Il finanziamento del trasporto pubblico, anche se lo paga il Comune di Urbino, lo paga attraverso un finanziamento della Regione per il riconoscimento dei chilometri che abbiamo in gestione. Quindi Urbino è stata brava a recuperare un 1.200.000 chilometri, perché in base a quelli riesce ad avere un finanziamento certo che va a sostenere l'offerta. E' una spa, non è che dalla sera alla mattina, se la società va in deficit di 300 milioni il Comune di Urbino fa bancarotta, ha una sua autonomia patrimoniale e dico anche che ha una sua autonomia gestionale, perché nell'ambito di questi servizi che deve dare, oltre a quelli di linea, oltre a quelli pubblici, ha la possibilità di fare convenzioni, di intervenire con i privati, di dare il maggior numero di servizi possibile a dei costi che siano commerciali. Fermo restando i chilometri che noi abbiamo in convenzione con la Regione, lì si vede

la natura della società per poter affrontare anche questa sfida e qui mi collego anche alla gara. Tre anni fa la gara è stata fatta dando la delega alla Provincia di Pesaro e Urbino per poter fare una gara unica e l'abbiamo anche vinta. Il concetto è: non bisogna andare a demonizzare le gare, perché alla fine le gare sono l'unico elemento che ha il cittadino per avere un servizio anche adeguato. La gara viene fatta su dei parametri, non è campata in aria. Viene detto quanti chilometri devono essere serviti, quale deve essere il servizio, quali sono le garanzie, tutto questo. Ho avuto modo anche di ringraziare il direttore per come è intervenuto nell'ambito del nostro comprensorio, non solo ad Urbino, perché mi sembra che l'unica tratta che non è stata assolta per un paio di giorni è stata quella per Peglio, perché c'era un problema sulla carreggiata, altrimenti tutto il comprensorio comunitario è stato soddisfatto in maniera egregia. Di questo volevo ringraziare pubblicamente sia la direzione sia gli operatori, perché hanno fatto un lavoro eccezionale. Io ho sempre preso l'autobus in quel momento e l'autobus non mi portava più sotto casa, però il sacrificio che facevamo era obiettivamente possibile da sostenere.

Comunque l'aumento dei costi del gasolio, l'aumento dei costi in generale e i minori trasferimenti dallo Stato ci obbligano per forza a fare delle razionalizzazioni, delle ricognizioni. Penso che questo sia un problema che non riusciremo a risolvere nel breve o nel lungo periodo, non è che il prossimo anno ci daranno più soldi. Sono fermamente convinto che i soldi diminuiranno sempre, quindi noi dovremmo riflettere, anche perché una delle voci più grosse di spesa del nostro Stato, oltre la sanità è il trasporto, quindi è impossibile che non ci mettano le mani. Non lo auspico, però penso che noi dovremmo fare una riflessione. Prima Gambini parlava di costituire una Commissione. Secondo me, voi dovrete riflettere tra i vari sindaci, tra cittadini e anche tra esperti per poter capire come affrontare questo sistema nel lungo periodo, perché i fondi trasferiti dallo Stato saranno di meno. Bisognerà fare anche una riflessione, perché secondo me il privilegio del trasporto pubblico deve essere incentivato in qualche modo. Se il problema è soltanto quello

della viabilità in genere per cui uno continua a prendere la macchina e il mezzo pubblico non diventa un elemento di priorità e accessibile in maniera differente, noi saremo perdenti. Quindi occorre che a livello politico si dia una mano all'azienda, affinché si creino delle situazioni di privilegio, quelle che nelle grandi città sono le corsie preferenziali ecc., tutta una serie di situazioni che cercano di agevolare il trasporto pubblico perché lo rendono più celere e più economico.

In quella famosa convenzione che abbiamo fatto con la Provincia, io autorizzo i dipendenti dell'Ersu di Urbino a contrarre con la società un abbonamento con uno sconto del 20%. Penso che questo non sia ancora conosciuto da parte di molti cittadini, bisogna insistere di più su questo tipo di discorso. Altri collegamenti che potrebbero esistere con l'aeroporto ecc., cioè patti regionali o interregionali... Non conosco qual è lo spirito che anima il nostro piano finanziario. Ritengo che comunque un piano finanziario a lungo periodo, che superi il primo anno debba essere fatto, anche se lo scenario potrà mutare per cui non si saprà in maniera specifica quali saranno i costi da sostenere, all'osso, però i flussi saranno in questo senso, quindi noi dovremmo affrontare questa tematica affinché si possa rimanere sul mercato ma in maniera concorrenziale. Io ritengo che la nostra società non è mai stata una carrozzone, questo lo voglio dire. L'ho anche vissuta dall'interno, da vicino, vedevo che c'era una risposta. Poi le piccole cose ci saranno anche qui.

Ritengo quindi che una riflessione seria vada fatta. I trasferimenti dallo Stato saranno ancora di meno e bene ha fatto Londei con gli altri ad insistere affinché ci fosse la copertura per lo meno anche per quest'anno, però inevitabilmente la nostra prospettiva non andrà migliorando, quindi noi dovremo far uscire dalla nostra società degli elementi per poter razionalizzare ulteriormente i costi e vedere anche se ci sono dei sistemi alternativi. Se stabiliamo che un autobus di 8 metri sia una cosa superata per il trasporto che deve essere fatto per cinque persone, tocca fare una cosa diversa, bisogna utilizzare la macchina, bisogna attuare il trasporto a chiamata, bisogna

utilizzare anche convenzioni con società. Secondo me bisogna incentivare questa cosa.

Al di fuori di questo, essendo una società per azioni, non è che il giorno dopo fallisce e il Sindaco di Urbino è in tribunale: c'è un'autonomia patrimoniale. Certo che noi siamo responsabili, perché se c'è un ammanco bisogna ricapitalizzare e di solito sono i soci che vanno a ricapitalizzare, però su questa fonte potremmo esprimerci in maniera tale da aprire anche a qualcun altro, se c'è necessità di avere questa linfa. Però ripeto, andiamo alla gara, andiamoci con i mezzi che abbiamo ristrutturandoci, utilizzando anche il patrimonio della nostra esperienza. In fondo, questi quattro anni non sono passati inutilmente. Sento dire, anche nell'ambito della Comunità montana, che i servizi vengono resi: privilegiamo le scuole, privilegiamo i servizi essenziali, però in questa provincia noi i servizi li abbiamo, li dobbiamo migliorare, perché io ritengo ancora che la tratta Urbino-Pesaro sia stata una scelta intelligente dopo una serie di contenziosi. Si diceva "basta a che ci sia sempre la solita tratta che da Pesaro gira fino a Soria, arriva fino a Cattabrighe..." ecc. C'è una tratta che fa Urbino-Pesaro diretta, un'altra che la fa diversamente e questo probabilmente ha aiutato a scegliere meglio il discorso. Vediamo se questa cosa può essere estesa anche ad altre situazioni.

Volevo fare un pubblico ringraziamento all'azienda, perché nel periodo che abbiamo appena lasciato, gli autisti e tutti i mezzi erano sulla strada e hanno aiutato a superare questa crisi, che non è stata di poco conto.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Fedrigucci.

**GIAN FRANCO FEDRIGUCCI.** Porterò, essendo anche un dipendente di questa azienda, un contributo, riallacciandomi all'intervento di Serafini. Intanto saluto il presidente sen. Londei e il direttore Benedetti. Sostanzialmente, dopo avere ascoltato cose che comunque già conoscevo, il mio intervento è basato tutto più sulla percezione di quello che è il servizio pubblico. A me dispiace che ci debba essere un'emergenza neve per fare sì che Alceo Serafini prenda l'autobus. Credo che il servizio pubblico debba

essere percepito, in un paese, come un servizio alla cittadinanza e c'è un contributo dello Stato che fa sì che questo servizio venga evaso, laddove, purtroppo, le scelte di trasporto siano solo quelle. Questo paese invece ha fatto una scelta ben diversa dal dopoguerra in avanti, ha fatto una scelta di investimento sulla macchina, sull'auto privata. Questa situazione ancora la stiamo pagando, di conseguenza un'azienda che oggi opera nel servizio pubblico ha una grossissima difficoltà a far sì che la percezione sui cittadini venga evasa come un servizio pubblico. Come giustamente diceva Alceo, non abbiamo una progettazione, una programmazione politica, in Italia, su quelle che possono essere le corsie preferenziali, che distinguono il servizio pubblico dall'uso della macchina. Tutto ciò, comunque è un abbattimento dei tempi e far sì che una persona possa lasciare la macchina sotto casa e prendere il mezzo pubblico, queste azioni debbono essere comunque confrontate con gli enti e le istituzioni che sono padroni dell'azienda, anche perché credo che d'ora in avanti l'aumento dell'utilizzo e, di conseguenza, l'aumento dell'introito che un'azienda fa può essere solo ed esclusivamente cercando di differenziare le due cose, cioè io debbo fare questo ragionamento politicamente: non si può arrivare sia con la macchina che con l'autobus nello stesso posto, credo che comunque vadano tutelate alcune aree. Il sindaco Pisapia ha fatto un'area C a Milano dove, attraverso questa azione, ha avuto, di fatto, un aumento del 10% di utilizzo del mezzo pubblico. E' ovvio che Milano ha una situazione diversa, però il mio ragionamento è basato su questo: la politica deve intervenire, in futuro, per fare in modo che questo servizio sia inteso e percepito, dalla popolazione, come un servizio adeguato alla persona. In questa provincia lo è. E' vero quello che dice il presidente, la nostra società è un modello in Italia ma la nostra società negli anni ha fatto questo passaggio tra il pubblico e il privato in cui ha già ridotto e mangiato dei chilometri. Altre zone nelle Marche non l'hanno fatto. Chiedo: è possibile che questo taglio del 5% possa essere addebitato a quelle Province che nella regione Marche non hanno ancora fatto questo tipo di consorzio tra pubblico e privato? Noi abbiamo fatto questo

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

passo e in quell'occasione ci furono alcuni tagli.

Il taglio di 60.000 chilometri nel nostro comune ha una valenza totalmente diversa da quello che può essere il taglio sulle città di Pesaro o di Fano, perché, come diceva il presidente Londei, il nostro territorio ha una estensione molto più ampia di altri. Se dovessero venire a mancare alcune linee laddove abbiamo solo il mezzo pubblico, a livello sociale toglieremmo quella possibilità di avere un contatto sempre più vicino con la città, sappiamo quali possono essere le difficoltà delle frazioni.

Raccomando un po' più di attenzione, quindi, sul taglio di 60.000 chilometri, e, come diceva Alceo Serafini, bisognerebbe trovare alternative per andare a sostituire eventuali mancanze. Credo che l'appuntamento di questa sera sia utile perché è giusto che il Consiglio si interroghi su quelle che sono le società dove abbiamo le azioni e mi auguro che anche in futuro ce ne saranno delle altre.

Ringrazio il presidente e tutti.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Felici.

**ENZO FELICI.** Penso che non ci siano parole per dire un grazie all'azienda, al presidente, per come è stata gestita e viene gestita. Oggi sicuramente c'è da avere paura sulla gestione degli enti, sull'amministrare, con i tempi che corrono, con quello che vediamo, leggiamo. Quindi uno può avere i suoi dubbi, è giusto, è legittimo avere i dubbi. Qualche decina di minuti fa c'è stata una riunione della Cia e anche loro hanno dei problemi, delle richieste grandissime per il settore. Vedete allora che il problema è bene parlo anche sulla questione dei trasporti come su altre questioni, però è il momento che è critico, è il momento che è difficile. Il presidente Londei è partito da lontano, quindi i riferimenti storici fanno sempre piacere, anche perché è preparato, ovviamente su tutto, quindi fa anche piacere sentire questi riferimenti, da quando si è partiti ad oggi, con tutti i problemi che ci sono. Devo dire solo una cosa: che i trasporti sono una questione molto difficile da gestire, perché comunque, in qualsiasi modo si faccia c'è sempre qualcosa che

non va: si aumentano le corse e i cittadini non rispondono, si diminuiscono e protestano, quindi è un problema sicuramente molto delicato. Con i tempi che corrono, il presidente dovrà decidere, perché se è vero che viene imposto di ridurre il servizio del 10%, dove lo riduciamo? Quale linea? Porre anche questi problemi, secondo me è molto importante.

Intanto un lato positivo c'è: il 2011 si è chiuso positivamente, quindi abbiamo il problema del 2012 ma ancora non sappiamo quali sono le strette che peseranno sul settore. Il contratto dei dipendenti, il gasolio, l'assicurazione ecc. Siamo in un momento in cui tutti hanno i loro problemi e sono cose difficili da risolvere, quindi problema grandissimo. Non la voglio fare lunga, perché, come dicevo, il presidente dell'azienda sicuramente non ha necessità di difesa, poiché è sotto gli occhi di tutti come si comportano, la difesa per non aumentare il costo del biglietto nonostante le difficoltà. Anche questa è una cosa molto positiva.

Vorrei chiudere, come hanno chiuso altri, facendo i complimenti all'azienda e al personale tutto, che in un momento di difficoltà, con la neve, penso che nonostante tutto i servizi e le corse siano stati fatti. Quindi faccio i miei complimenti e spero anche di esprimere i sentimenti pure di altri, perché mi sembra che anche le frazioni siano state servite veramente bene, pertanto io sono per la difesa della società, sono convinto che il presidente, con tutta l'amministrazione, rispetto al piano industriale, quindi anche la questione economica, ne verranno fuori, in un momento grave e di crisi che c'è nel paese. Teniamo presente che non c'è solo il settore dei trasporti ma tutti i settori sono in crisi. Quindi rivolgo un plauso al nostro presidente e a tutto il consiglio di amministrazione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Guidi.

**MASSIMO GUIDI.** Saluto il presidente sen. Londei. Intervengo dopo che già molti colleghi hanno espresso le loro opinioni in merito alla situazione dell'azienda trasporti. Ci sono state alcune sottolineature, anche un po' più critiche o alcuni quesiti posti dai consiglieri di mino-

ranza, mi sembra che adesso gli interventi dei consiglieri di maggioranza siano stati tutti in positivo e sicuramente ogni consigliere esprime le proprie opinioni. Penso che il Consiglio comunale, come organo, espressione dei cittadini e quindi chiamato anche a capire, a controllare, a dare indicazioni su una società di cui il Comune è proprietario per il 43%, non è che si debba limitare semplicemente a fare i complimenti. Credo che sia importante invece approfondire di più i temi, perché io mi sento comunque ignorante in una materia così complessa e difficile. Forse i colleghi sono più preparati per poter esprimere questi giudizi. Cerco allora di capire, perché il sistema nel quale noi ci troviamo in questo momento nel nostro paese, è un sistema che pone delle domande forti alla politica, ma non è che le pone soltanto a chi sta a Roma, al Governo, al Parlamento, sono domande che pone a tutti i livelli, dai livelli più piccoli, dei Comuni più piccoli, a salire. E' una riflessione su un sistema, su un modo di approcciare le cose, su cosa fa la politica, sulle scelte. Credo allora che se noi la mettiamo dentro questa ottica più grande, anche il problema della discussione su una società pubblica come la nostra, allora, forse è un ambito più corretto.

Il presidente, giustamente ha fatto la sua relazione, ha fornito alcuni dati per inquadrare le problematiche maggiori, ma certamente se si vuole entrare meglio, di più, capire meglio, bisogna approfondire. A me sembra da un lato semplice dire "il problema che noi abbiamo è legato, oggi, alla diminuzione del contributo statale sul trasporto pubblico, perché si è passati da un contributo, fino al 2009, di 1,72 miliardi di euro a livello nazionale a 1,6. Il problema di questa società, ma probabilmente anche le altre diranno la stessa cosa, è intanto legato al problema di questo finanziamento. E' chiaro che se noi l'affrontiamo semplicemente da questo punto di vista, in qualsiasi settore possiamo fare lo stesso ragionamento. E' sotto gli occhi di tutti che non è soltanto il trasporto pubblico l'ambito sul quale si sono avuti i tagli; i tagli si sono avuti dappertutto. Allora, se noi ripetiamo allo stesso modo quello che qui diciamo per una società che si occupa di trasporto pubblico su tutti gli altri settori, dovremmo semplicemente

concludere che il problema per cui le cose non funzionano, una società si può trovare in difficoltà, è perché hanno tolto i soldi pubblici. Io penso che la situazione è questa inevitabilmente, poi la politica deve discutere se è meglio tagliare 100 milioni o meno in un settore piuttosto che in un altro. E' la discussione che si può fare a tutti i livelli su dove e come si fanno i tagli, ma non può essere una giustificazione, perché è vero che è un dato ma è un dato che se noi non riusciamo comunque, in qualche modo, a recuperare, dovremo trovare un altro modo per far funzionare la società. Ripeto, quasi tutto il ragionamento si è incentrato sul problema del taglio e dell'aumento, dell'altra parte, del costo del gasolio o anche, eventualmente, dell'adeguamento del compenso dei dipendenti, di 30 euro che porta a 200 milioni solo quello. Parliamo dell'adeguamento dei compensi. E' chiaro che nessuno può essere contento se non si adeguano i compensi dei dipendenti dell'Ami, ma questo sta succedendo dappertutto. Io sono nella scuola, ma non ci aumentano da tre anni. Ecco perché dobbiamo essere capaci di ragionare dentro un sistema più complessivo. Noi dobbiamo dare 30 euro, ma se tutti noi diciamo "li devi dare anche a me", diventa un problema anche quello. Partiamo dal dato di fatto. L'azienda, le proprietà cercheranno di far adeguare, far capire, ma nel frattempo, sul versante, per esempio, della razionalizzazione della spesa, si può qui sostenere che è già stato fatto tutto e non si può migliorare nulla? Noi ad oggi, in questa società — ma vale in generale — da un punto di vista della razionalizzazione e ottimizzazione delle risorse abbiamo fatto tutto, per cui o si fa così o niente. Ma allora mi domando: questa società è modello in Italia. Io la prendo per buona. Però trovo un po' strano che se uno dice "c'è una società del trasporto pubblico in Italia che è modello di tutte le società in Italia", poi siamo così preoccupati, tra due anni, a fare una gara, perché si dice "arrivano i tedeschi e i francesi". Domanda: se arrivano i tedeschi o i francesi, vuol dire che loro sono in grado di fare lo stesso tipo di servizio con le stesse caratteristiche, loro sono più bravi a fare le stesse cose che facciamo noi a costi minori? Perché se così fosse, vorrebbe dire che la nostra migliore società di trasporto



SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

pubblico in Italia è comunque peggiore di quelle francesi o tedesche, il che ci metterebbe in una condizione di inferiorità. Quindi voglio capire perché i francesi, i tedeschi.

Voglio riprendere una cosa che ha detto il presidente. I complimenti sono già stati fatti da altri, non voglio fare il coro, quindi sulle cose positive, la neve sono d'accordo, però cerchiamo di vedere alcune cose e sentire se ci sono del risposte su questo. Lei ha detto "Urbino capitale della cultura...". Le è stato chiesto "Come fa la società a portare...?", e lei ha risposto "Noi saremo in grado di portare la gente dalla Cina, dall'America fino ad Urbino. Io dico: bravo presidente, però sarà così facile? Ruggeri addirittura sosteneva che non siamo isolati perché, figurarsi, abbiamo un casello a Fano e uno a Pesaro, a 35-40 minuti. Ruggeri, scusa, ma non è che noi dobbiamo essere soddisfatti, co-capoluogo di provincia, ad avere un casello a 35 chilometri di distanza, perché se partiamo in questo modo credo che non andiamo da nessuna parte. Io vado a Pesaro tutti i giorni Ruggeri, tu forse sei un po' più vicino, ma non sai il tempo che ci vuole. Ce ne vuole un po' più di 30 minuti, quando c'è traffico. Allora dico: presidente, lei ha un'esperienza politica di trent'anni. In questa città ha fatto il sindaco per parecchi anni, ha fatto il senatore, è stato per due mandati in Provincia facendo il capogruppo del gruppo di maggioranza che governa questa Provincia da tanti anni. Mi chiedo: come mai ancora noi, per andare a Pesaro da Urbino ci ritroviamo con una strada che è quasi quella ...

PRESIDENTE. Consigliere, la prego di sintetizzare.

MASSIMO GUIDI. Quindi, troviamo anche il modo per vedere le cose come stanno.

Ha parlato di alcuni servizi che vengono fatti in provincia di Rimini, mi pare di capire ex provincia di Pesaro, nell'Alto Montefeltro. Devo pensare che comunque per il servizio che l'Ami fa in Valmarecchia, oggi in provincia di Rimini, avrà dei soldi dalla provincia di Rimini. Quindi è una cosa per noi vantaggiosa, anzi dovremmo farne, probabilmente, di più.

Mi piacerebbe, oltre a mettere in evidenza i prezzi del gasolio ecc., anche dire: "Qual è,

eventualmente, la possibilità che abbiamo di intervenire? E su cosa si interviene?". Il Consiglio che cosa ne pensa? Dobbiamo tagliare una linea piuttosto che un'altra? Ha parlato dell'aumento delle persone trasportate, 20 milioni. Ma di questi 20 milioni sarebbe bene sapere quanti sono studenti e quanti sono cittadini che vanno a lavorare, perché anche questo dato per noi è importante, se dobbiamo potenziare un certo tipo di servizio.

PRESIDENTE. Non ci sono altri interventi, quindi, come stabilito, do la parola a Sindaco.

FRANCO CORBUCCI, *Sindaco*. La richiesta di questo Consiglio comunale è opportuna. Tutti gli anni noi facciamo venire qui il presidente della nostra società. Gambini ha detto che il Sindaco non vede l'ora di lasciar andare, sarebbe meglio che facesse le proposte: mi sarei aspettato che tu questa sera avessi fatto qualche proposta. Se il dibattito di tutta questa roba è questo, io vi ringrazio molto, perché mi date conforto, nel senso che anche voi ammettete una cosa semplicissima che credo era alla base delle questioni. Questa è una spa votata dal Consiglio comunale di Urbino, di cui il Comune di Urbino ha il 42,19%, è un componente di maggioranza relativa. Per parlare nell'assemblea i soci, se hanno il 51% possono fare e dire quello che vogliono, ma se non hanno il 51% è già un aspetto diverso. Quindi, anche circa il problema dei controlli e di tutti i discorsi che facciamo, un conto è Urbino Servizi al 100% del Comune di Urbino, peraltro affidataria in house di servizi del Comune, altra cosa è questa. Qui le decisioni passano attraverso la scelta da parte dei soci, condivisa da un consiglio di amministrazione e quindi da un presidente e da un amministratore delegato, i quali hanno un compito, non lo dice Corbucci, lo dicono il diritto civile, amministrativo e quant'altro: nel momento in cui si interrompe il rapporto di fiducia tra i soci, gli azionisti, il consiglio di amministrazione è chiaro che i soci, a maggioranza, possono decidere di interrompere questo. Fin quando questo non accade, il presidente e l'amministratore delegato hanno, giustamente, la gestione.

Consigliere Guidi, al paese e ai politici chiedono di fare le scelte politiche, non la gestione da parte dei cittadini, perché della gestione ne hanno fin qui e quindi, per rimettere in fila le cose, ogni anno, nel momento in cui noi andiamo ad approvare un consuntivo e a ragionare su un bilancio di previsione, in quella sede e anche in altre, i soci esprimono le loro scelte e le loro “direttive”, perché poi la traduzione spetta al consiglio di amministrazione e di conseguenza all’amministratore delegato e le scelte fatte, nella storia che ha raccontato Giorgio Londei, presidente della società, e in quelle che sono state, secondo me, le vicende di questa nostra società, parlano i fatti. Alla data di oggi una chiusura a pareggio del 2011 penso che sia l’unica società, una delle poche società di trasporti esistenti in Italia che si trovi in questa condizione. Questo è già un dato importante, che rassicura tutti e rassicura anche me.

Il trasporto pubblico, per voi che cos’è? E’ un servizio meramente privato, in un paese come questo? Se è così è semplice: il Comune di Urbino, invece di prendere i soldi dallo Stato, nel contratto di servizi per i chilometri che ha, cava i soldi dal suo bilancio. Sapete dove li prendiamo tutti gli anni? Da dove? Da dove vengono 1.200.000 euro? Rispondetemi, perché è fondamentale, questo. Vengono dalla Regione, attraverso lo Stato. *(Interruzione)*. Bonelli, volevo dirvi che se io prendo la mia macchina e vi voglio portare a Pesaro, faccio due conti, mi costa tot, mi faccio pagare 20. Siamo di fronte a una situazione incredibile, difficile, in Italia. E’ sempre stato considerato un servizio, per cui, ovviamente, i contratti di gestione avvengono attraverso risorse dallo Stato. Voglio dire che la natura di questa roba è particolare, come la sanità, come tante altre questioni. Deriva evidentemente dalla fiscalità generale.

L’altra quota per poter ripianare un’attività deriva dal pagamento dei biglietti, dell’attività, che copre storicamente e per sempre una quota... Benedetti, quanto sarà? *(Interruzione)*. Come tutti i servizi che danno i Comuni. Allora, adesso si capisce meglio cosa vuol dire una società di trasporti. E’ chiaro che se il Governo decide a un certo punto di diminuire di molto o di poco il trasferimento, è chiaro che in questo

paese diventa un problema diverso da quello che succede in Francia e in Germania, perché le cose vengono organizzate e finanziate in maniera diversa, può darsi.

E’ chiaro che c’è sempre un sistema per ripianare. Come diceva prima Fedrigucci, a Milano hanno portato tutto a 3 euro e qualcosa. Noi, o tagliamo i chilometri o aumentiamo la tariffa. Poteva essere anche questa una soluzione, tanto è vero che negli incontri fatti in Regione si è discusso molto di questo. Per esempio, nell’ordine di 5-10 centesimi, poteva essere anche questo. Però nella fattispecie, nell’indicazione che abbiamo dato — anche questo è un problema di gestione — mi viene da dire: Urbino è una città per cui i rapporti con il territorio, l’extraurbano Pesaro-Urbino, in virtù di quella strada che manca — e siamo parecchi a sedere in questo sedile — in virtù di questo è chiaro che io chiedo che il collegamento con Pesaro sia una di quelle cose fondamentali per una società dove io mi vedo azionista. Così come dico che il trasporto urbano che ha Urbino è assimilabile soltanto a 20 minuti per ogni punto di passaggio dentro la città, perché abbiamo 16 mila studenti per la peculiarità di Urbino, perché se non ci fosse questa peculiarità, questa caratteristica, dove esiste una città che non ha neanche 10.000 abitanti che ha gli autobus che passano ogni 20 minuti? Io ho anche un territorio, come le nostre frazioni dove è chiaro che diventa importante il fatto di un collegamento.

Quindi la scelta di avere fatto questa società è perché Urbino ha 1.200.000 chilometri, Pesaro ne ha un milione? Il perché di tutto questo nasce dalla lungimiranza politica che c’è stata comunque nel porre in essere una società di questo tipo. Questa è la questione di fondo, queste sono le scelte della politica, questo è quello che io debbo dire.

Poi, cosa conviene togliere di corsa, garantendo queste cose che ho detto? Benedetto può darsi sappia che forse, passano da ics a ics due corriere, è meglio che ne passi una e faccia il servizio per tutt’e due, razionalizzazione si ci sono da fare, tipo: ci sono delle corse che non fanno biglietti? Conviene tenerle, conviene modificare qualche orario? Il festivo è da considerarsi uguale al feriale? Io do degli input rispetto a questo, la solu-

zione tecnica, pur mantenendo la garanzia del trasporto urbano per gli studenti, da Pesaro a Urbino perché è importante, andare a Roma perché è fondamentale, perché da noi la ferrovia che sbuca di là non c'è e quant'altro, perché Urbino oggi può uscire dall'isolamento non con la ferrovia ma con la gomma, tenendo conto di tutto questo le scelte di gestione per arrivare a queste indicazioni è) chiaro che passano attraverso le scelte che devono fare il consiglio di amministrazione, il suo presidente e l'amministratore delegato.

L'unica questione, nel momento in cui non c'è il rispetto di queste linee fondamentali, è che va in crisi il rapporto di fiducia e allora con il 51% gli azionisti mettono in crisi il sistema di gestione. Questa è la storia. E dopo chi parla? Parla Corbucci o parla Londei? Se parla Corbucci, parla per il 42%, se parla Londei parla ancora per la maggioranza, perché Londei è lì perché non l'ha votato solo Corbucci, altrimenti ci sarebbe stato il 42%. Quindi, quando parlo io, bisogna che parli prima con Ceriscioli o con qualcun altro. Siccome ho il 42, con tutti i piccoli Comuni, che sono una ventina, per fare 51 diventa difficile. E' chiaro che all'interno di questo meccanismo il rapporto è questo, ma le scelte noi le proponiamo e fino adesso debbo dire anche positivamente, insieme, in un buon rapporto con gli altri sindaci. Immaginate che i patti che ci sono, addirittura per certe scelte che hanno a che fare con acquisti, vendite e quant'altro, debbono essere assunti con l'85% della proprietà, quindi non basta più neanche Urbino insieme a Fano, perché loro hanno il 16, gli altri il 34. Pesaro e Fano insieme hanno il 50%. Sono una potenza, se vogliamo ragionare in questi termini. Però debbo dire che all'interno siamo sempre riusciti a trovare una sintesi importantissima. Così stanno le cose. Marchionne esterna, delle volte? Marchionne è arrivato a dire che va via dall'Italia. E' come se Londei dicesse, una mattina: vado via da Urbino, andiamo a finire da un'altra parte.

Ma voi queste cose le sapete meglio di me, sono queste le questioni.

Detto tutto questo, c'è un altro piccolo problema: che finalmente la liberalizzazione o quello che va e sta andando in questo momento avanti nel discorso delle società, l'unica che

pienamente rientra in questa cosa è Ami Trasporti, perché ha fatto una regolare asta, per fare l'asta ha dovuto scegliere il socio privato, Adriabus si è presentata e ha vinto sulla base di un appalto. E' chiaro che si preoccupa chiunque quando si va a fare un altro appalto, perché qualunque azienda, qualunque ditta quando va a fare una gara sa benissimo che compete con altri e i francesi hanno quel piccolo problema: che non so se sono finanziati come siamo finanziati noi in Italia, non so se lo Stato rientra in quel discorso del 35 e quant'altro. Questo è il problema vero: che molto probabilmente il sistema di finanziamento è leggermente diverso. Potrebbe essere quello e potrebbe essere anche che qualcuno è più bravo di me ad essere efficiente. Quindi è chiaro che io alla mia azienda debbo sempre chiedere il massimo dell'efficienza e su questo sono d'accordo e siamo d'accordo tutti, tanto è vero che nel momento in cui si parla di aumento del petrolio in generale, la risposta non può essere che quella, nei prossimi anni, di arrivare molto di più a diversificare l'energia per mandare avanti questi mezzi. Dopo ci sono più difficoltà a Urbino che a Pesaro per andare a metano e toccherà tener conto di un insieme di questioni.

Così come tutto il discorso degli investimenti e quant'altro. E' chiaro che bisognerà essere oculati e stare attenti, però è anche vero che il patrimonio rotabile è importante per riuscire a mantenere il giusto equilibrio.

Fino a quando gli azionisti esprimono un rapporto di fiducia nella gestione, queste persone hanno titolo per gestire la questione.

Così è la storia come la vedo io. I Consigli comunali fanno bene a discutere di queste linee, di queste cose, ma di questo si parla. Io sono convinto e spero che in questo paese si mantenga un rapporto importante e una presenza forte del pubblico nel sistema dei trasporti, così come penso nella sanità, così come penso nella scuola, così come penso nell'assistenza. Queste sono le questioni strategiche. Poi, se uno mi viene a dire "Il pubblico è bene che faccia l'agricoltore?", rispondo, come ho fatto tante volte "E' bene che l'agricoltore non lo faccia il pubblico". "E' bene che il pubblico faccia i mobili?". Penso proprio di no, penso che il pubblico debba rimanere all'interno di

quelle che sono le cose strategiche del paese, dove il sistema dei trasporti è una cosa importante, non fosse altro che il sistema dei trasporti pubblico è anche strategico per il mondo, per il futuro, perché se continuiamo così, se torniamo indietro e girano più macchine che corriere, molto probabilmente avremo anche problemi da quel punto di vista.

Qui tutto va bene? No, tutto non va bene, è chiaro che ci sono dei problemi, però io sono convinto che la nostra società di trasporti ci sta dando una mano grossa, strategica per rimanere all'interno di un contesto di servizi e di rottura dall'isolamento, ed è strategica per noi. Per fortuna il 42% ha un peso e ci permette anche di esprimere una leadership. Questo è strategico e, per quanto mi riguarda, all'interno di questo discorso penso che Urbino, il suo Consiglio comunale, i cittadini, dovranno fare di tutto perché questo permanga. Quindi ben venga quello che è stato detto e quello che speriamo riusciremo a proporre. Dico che il quadro generale qualche preoccupazione la dà ma non la dà solo a Urbino o all'Ami Trasporti, il quadro nazionale qualche preoccupazione la dà alla scuola, alla sanità, un po' a tutto.

Detto questo, ringrazio tutti per quello che ho sentito e ascoltato e vi dico una cosa: che fra le questioni che dovremo porre alla Regione, molto probabilmente dovremo anche ragionare con la Regione e con lo Stato per far valere il principio che, comunque, il trasporto pubblico è qualcosa di cui si deve fare carico, comunque, la fiscalità generale, cioè lo Stato, per me, perché se viene meno questo, ho paura che andremo a finire con meno servizi e con meno garanzie. Quindi concordo molto con quello che avete detto, con le preoccupazioni espresse. Le abbiamo anche noi, avremo modo di confrontarci qualora le questioni dovessero permanere o aggravarsi, però a tutt'oggi sono anche sereno, perché penso che abbiamo una società, una delle poche società, in questo paese, che potrà avere veramente delle chances, delle possibilità di competere.

*(Entra il consigliere Foschi:  
presenti n. 16)*

PRESIDENTE. E' terminato questo am-

pio dibattito, ci sono state sollecitazioni e domande cui il presidente Londei vorrà dare delle risposte, quindi gli do la parola.

GIORGIO LONDEI, *Presidente AMI S.p.A.*  
Sono molto contento del dibattito che c'è stato in Consiglio comunale. Ho seguito tutti gli interventi, non ho perso una parola, sono stati 8 interventi dei consiglieri, poi l'intervento del Sindaco. A tutte le domande che ci sono state, in qualche secondo darò la risposta, nessuna esclusa.

Voglio cominciare dal Sindaco, perché il Sindaco ha detto due cose importanti. Per quanto riguarda la prima, ha utilizzato la stessa frase del Sindaco Budassi nel 1908, quando io, facendo quella citazione storica, ho detto: Urbino nel 1908 fa una società per azioni e il sindaco Budassi dice "Perché voglio rompere l'isolamento di Urbino". Il Sindaco Corbucci, dopo oltre 100 anni ha utilizzato la stessa frase. E' un buon auspicio per il Sindaco Corbucci, perché poi Budassi fece carriera, quindi può darsi che la faccia anche lui.

Seconda citazione che ha fatto il Sindaco: questa sera e domani il Parlamento voterà la legge per le liberalizzazioni. Sapete qual è l'unica società nella provincia di Pesaro e Urbino che risponde al Governo Monti e alla Commissione parlamentare industria del Senato e poi della Camera? La nostra società, perché la nostra società — ecco perché vedo un grande futuro per la nostra società — ha due requisiti del Governo Monti che sono indispensabili e del ministro Passera, perché le nuove regole dicono: primo, bisogna avere vinto o essere in grado di affrontare una gara europea, e noi l'abbiamo già vinta nel 2007; secondo, in una società pubblica di trasporto ci deve essere una partecipazione dei privati, meglio ancora se maggioranza, dice il decreto. E noi abbiamo una maggioranza dei privati all'interno della società. Quindi partiamo da questo.

Noi abbiamo vinto una gara europea. Ecco perché io mi oppongo personalmente, con il direttore Benedetti, ai tagli. Io i tagli ancor anno li voglio. Ammettiamo che la gara non fosse stata per i trasporti ma fosse stata per l'edilizia, io vinco l'appalto per un palazzo, poi prima che il palazzo io lo finisca, tu mi togli dei

finanziamenti sulla gara che io regolarmente ho vinto. Ma come, io ho assunto gli operai, ho comprato il cemento, ho comprato i mattoni, ho comprato il ferro per mettere a posto il palazzo e poi tu mi togli i finanziamenti? Ecco perché personalmente, il direttore e la società, noi ci opponiamo. Vi dico di più: potrebbe sorgere un contrasto fra la società, la Regione, la Provincia e la proprietà, perché io ho l'obbligo, come legale rappresentante, di tutelare la società. Spero che non ci sia bisogno di giungere a questo, perché io ho l'obbligo di tutelare la società. Spero che non ce ne sia bisogno, però gli avvocati stanno lavorando, perché ci sono responsabilità da parte degli amministratori, però io, nel caso di Urbino e sentito il dibattito, ho fiducia che noi riusciamo ad andare bene, nonostante quello che vi ho detto all'inizio. Perché? Per il gasolio mi sto battendo a Roma, ma se mi batto io risolvo poco; se sono insieme con quelli che a Roma contano — Formigoni, Errani, Fassino, Polverini, Alemanno — visto che sono nel direttivo della Confindustria pubblica a Roma, credo che alla fine sul gasolio, Monti ci metterà dei soldi. Ancora non c'è nessuna notizia ufficiale, ma io sono convinto che il Governo e il Parlamento fra qualche mese troveranno almeno una parte dei soldi per il gasolio. Non può non essere così, perché prima della nostra società chiude l'Apm di Milano, chiude l'Atac di Roma, chiude Napoli. A Napoli non si scherza: la spa di Napoli ha messo in cassa integrazione straordinaria 300 dipendenti della società di trasporti, perché sta chiedendo la cassa integrazione, che non esiste nei trasporti. Le cose sono serie, perché un conto sono i discorsi, un conto i finanziamenti per fare le cose. Credo che se il gasolio ce lo copre in parte lo Stato, se sul contratto teniamo duro... Io ho detto a Roma che personalmente non firmo niente se il contratto dei dipendenti non lo paga lo Stato. Lo deve pagare lo Stato, altrimenti vanno in default le società. Poi ci sono delle cose che dobbiamo fare noi, che sono emerse dal dibattito. Per esempio, le cose che dobbiamo fare noi, che ci consentono di andare in pari anche nel 2012: se queste due cose che ho detto a Roma vanno in questo modo, noi dobbiamo estendere il metano sul gasolio, perché tra il metano e il gasolio rispar-

miamo il 40%, perché già da un anno noi compriamo il metano direttamente dall'Eni. A Pesaro abbiamo fatto, sotto terra, un deposito enorme, l'abbiamo fatto apposta, abbiamo fatto una scelta fondamentale. A Villa Fastiggi, dove abbiamo il capannone, sotto terra abbiamo fatto uno spazio enorme: compriamo il metano dall'Eni, risparmiamo il 40% sul gasolio. Tutti gli autobus della città di Pesaro sono a metano, gli ultimi cinque consegnati sono tutti a metano e stiamo risparmiando una barca di soldi. Anche a Fano in gran parte. Non riusciamo a metterli ad Urbino, tranne qualcuno, prima di tutto perché Urbino è in montagna ed è un saliscendi, poi abbiamo anche un problema di rifornimento, anzi siamo in trattativa qui intorno, in città, per vedere se riusciamo a trovare un deposito dove comprare del metano, metterlo da noi e poi mandarci dei mezzi. Andranno più piano, però avremo un risparmio enorme.

Seconda scelta che stiamo facendo su Urbino. L'autobus lungo che vedete, con un litro di gasolio fa due chilometri. Gli autobus piccoli che vedete, con un litro di gasolio fanno 10 chilometri. Ecco perché noi stiamo sostituendo, su Urbino, i mezzi grossi con quelli piccoli, perché con quelli piccoli serviamo meglio la gente, crediamo, e spendiamo enormemente meno. Adesso in piazza non c'è più nessun mezzo grande, vanno tutti quelli piccoli.

Terza scelta. E' una scelta che adesso intendo proporre al Sindaco, che consulterà poi chi ritiene opportuno. Intendiamo introdurre, su Urbino, il bus a chiamata. Noi daremo un foglietto come questo alle famiglie delle zone interessate e diremo: tu famiglia domani hai bisogno di essere trasportata? Noi ti veniamo a prendere a casa e tu paghi come se prendessi l'autobus normale. Quindi la famiglia non paga un centesimo in più, noi li andiamo a prendere a casa. Voi mi direte: come fate ad andare a prenderli a casa, quanto spenderete? Noi abbiamo già fatto i conti nostri. Oggi, due volte alla settimana andiamo a Cerqueto Bono, il mercoledì e il sabato. Quante famiglie ci sono a Cerqueto Bono? Ce ne saranno una decina. invece di mandare due volte l'autobus su e giù a Cerqueto Bono, spendo di meno mandando-

gli un pullmino quando serve, perché può darsi che lì per 15 giorni nessuno voglia venire ad Urbino, invece per una settimana vogliono venire tutti i giorni, però noi spendiamo meno se glielo mandiamo. Però noi intanto non sospendiamo la linea, facciamo la pubblicità e guardate, le telefonate che ci devono fare è al numero verde, quindi la famiglia non spende e noi richiamiamo la famiglia. Se la famiglia ci chiama e ci dicono “abbiamo bisogno del pullmino domani mattina alle 10”, rispondiamo “signora, entro due ore noi la chiamiamo e le diamo una risposta”. Chiamiamo noi la famiglia con il call-center che abbiamo, diciamo “signora, il pullmino invece che alle 10 lo mandiamo alle 10,10 o alle 9,45”, perché nel frattempo mettiamo insieme qualche altra famiglia da qualche altra parte. Questo è un sistema che non abbiamo inventato noi. Se funziona bene, se non funziona teniamo le linee normali che abbiamo.

Credo che se si verificano quelle scelte nazionali e queste, riusciamo, tutto sommato, ad andare bene.

Poi noi dobbiamo ragionare come un'impresa, per cui sul lavoro che facciamo sulle linee scolastiche abbiamo il contributo dalla Regione, però dobbiamo incrementare le entrate sui noleggi a rimessa e sul lavoro che facciamo.

Vi faccio un esempio. L'altro giorno mi chiama la Benelli Armi. Mi dicono “Presidente, ho bisogno di portare 200 dipendenti in Romagna, mi fa il preventivo?”. Ho chiamato l'ingegnere, abbiamo fatto il preventivo, l'abbiamo mandato: “se vi sta bene il preventivo, ci dite di sì e noi partiamo”. Due pullman nostri sono andati a portare i dipendenti della Benelli in Romagna con regolare fattura e ovviamente ci hanno pagato. Questi giorni l'Imab deve fare un'inaugurazione a Riccione, ha chiesto i pullman, noi mandiamo il preventivo, poi ci devono dire se sono d'accordo o no.

Veniamo alla domanda fatta dal consigliere Ciampi che è stata molto intelligente, la ringrazio, glielo dico sinceramente. Lei ha fatto una domanda che ho gradito, le voglio rispondere. Lei ha detto: i pullman che avete fatto per le società sportive, sono in rimessa o sono in attivo? La domanda è molto interessante. Quali

pullman noi abbiamo per le società sportive? La Scavolini Basket viaggia Ami. Noi abbiamo un contratto dell'anno scorso, ripetuto quest'anno: il pullman viaggia con la scritta “Scavolini Siviglia Basket”, in tutta Italia e in tutta Europa se fanno la coppa europea. La società Scavolini Basket ci dà un tot all'anno, fissato su carta scritta. Quando il pullman non è con la Scavolini Basket, il pullman va sulla Urbino-Pesaro-Fano-Roma e viceversa o va tipo la Benelli o la Imab, fa un altro lavoro. Quindi il pullman ha la scritta della società sportiva perché ci paga il servizio ma va nel circuito normale. La stessa cosa vale per la Vis Pesaro, per il calcio: noi portiamo la Vis Pesaro Calcio e le squadre giovanili. In quel caso non hanno la scritta ma mandiamo i pullman normali, e loro ci pagano. Abbiamo il pullman per la Chateau d'Ax. Se mi consentite, credo che Urbino in questo momento con la Chateau d'Ax è sulla cresta dell'onda, ci sono sempre migliaia di persone, penso che abbiamo fatto bene, su loro richiesta. Non è che il pullman con scritto Chateau d'Ax con i Torricini e la pallavolista, sia della Chateau d'Ax, quel pullman lì viene utilizzato dalla Chateau d'Ax quando ci sono le partite in Italia o in Europa, come l'altro giorno che è andata in Germania, quando non lo utilizza la Chateau d'Ax che ci paga, quel pullman lì va sulla Urbino-Roma e Roma-Urbino o per gli altri servizi. I pullman della Scavolini Basket, della Chateau d'Ax e della Vis Pesaro Calcio sono pagati con contributo pubblico al 75%, non abbiamo fatto un investimento direttamente noi, quindi alla fine di tutti i conti, con questo sistema ci guadagniamo. Come guadagniamo sul fatto della domanda del consigliere Guidi che dice: ma voi siete in grado di portare i turisti da tutto il mondo? Sì, rispondo di sì. Se ci chiama un cinese e dice che vuol venire ad Urbino, noi lo portiamo ad Urbino, perché abbiamo fatto un accordo con una società di Senigallia che si chiama Mobilitami, che è un privato, la quale ha portato milioni di persone ai campionati del mondo di calcio in Sudafrica e farà i campionati di calcio del mondo in Brasile. Ci rendiamo conto di cosa sto parlando? Nessuno sa che nelle Marche esiste questa società che ha cento ingegneri, cento dipendenti, che già lavora per il Veneto,

per il sindaco Tosi a Verona. Fortuna ha voluto che questa società privata stima talmente l'Ami, che ci ha chiesto di fare un accordo. Così come sulla Urbino-Roma abbiamo un accordo con il prof. Bucci, cioè 50% Ami e 50% privato, quindi facciamo Urbino-Roma e viceversa, qui è la stessa cosa: loro mettono la tecnologia, noi mettiamo i mezzi. Loro sono in grado di portare un cinese a Bologna, a Roma, a Milano o a Falconara, noi Ami quel cinese lo prendiamo all'aeroporto e lo portiamo ad Urbino, a Pesaro o a Fano. Ho detto un cinese, posso dire un indiano.

Questa estate sono venuti gli studenti da New York, tutti gli studenti e professori che sono venuti da New York ad Urbino hanno viaggiato Ami, perché noi li abbiamo preso all'aeroporto di Roma.

Collegamenti con la Romagna. Ne parlavano Serafini e altri. Noi non abbiamo solo la Urbino-Roma, abbiamo anche il collegamento con la Romagna. Abbiamo una linea Rimini-Urbino, perché dobbiamo studiare gli studenti di Rimini che frequentano il Tecnico di Urbino, quindi alle 6 del mattino abbiamo una linea per portare gli studenti, poi abbiamo una linea Pesaro-Cattolica e Cattolica-Pesaro. E' una linea molto frequentata, che consente dei guadagni alla società e anche questa è una scelta imprenditoriale, perché mica ce l'ha detto il dottore di andare a Cattolica, però ci andiamo perché questo ci agevola come bilancio. Quindi io e il direttore abbiamo sempre da fare con Cattolica, potremmo evitarlo, perché non ci cambia molto, però siccome siamo amanti di Urbino e della società, lavoriamo su Cattolica.

Adesso vado alle tre ultime domande che mi sono state fatte. Su quello che ha detto il capogruppo Gambini non ho niente da osservare, sono d'accordo, nel senso che condivido con lui — e l'ho detto all'inizio — le preoccupazioni che ci possono essere sul 2012, come diceva giustamente il Sindaco, e sul 2013, per cui ci affrettiamo a mettere le cose in modo che vadano nel miglior modo possibile. Poi ha ragione il Sindaco quando dice che tra di noi esiste un rapporto di fiducia. Io devo dire che nel dirigere la società — ma sarà stato anche prima con il prof. Mazzoli e prima ancora c'ero io — con i sindaci di Urbino, Pesaro e Fano... A

parte il fatto che il mio vicepresidente è espressione della tua lista civica di Fano, per cui nelle riunioni che faccio non abbiamo discussioni, io faccio le proposte, da quando sono presidente non si è verificato una volta, una, che si sia alzato un consigliere che abbia detto "Lei presidente ha fatto una proposta che non mi sta bene". non c'è stata una volta. Abbiamo discusso sì, però non c'è stata una volta che mi è stata fatta un'osservazione di fondo, perché lavoriamo così, tutti assieme.

Quindi su quello che diceva il Sindaco Corbucci, che dicevo io, che diceva il capogruppo Gambini sono perfettamente d'accordo. Per quanto riguarda la comunicazione io sarei ben lieto che mi si aiutasse. Siccome sono andato a rivedere la rassegna stampa, ho visto che il 90% delle comunicazioni... Vedete, quando si dirigono i trasporti la comunicazione è essenziale perché la gente sappia come stanno le cose. Ad esempio, noi siamo l'unica società di Urbino — non ce l'ha l'Università, non ce l'ha il Comune, ce l'abbiamo noi — ad avere un call center. Se volete sapere qual è il termometro di Urbino, vi prego, venite da noi, perché noi abbiamo delle ragazze che rispondono al call center, che dalle 8 della mattina alle 6 di sera rispondono in media a 300 telefonate al giorno e quando la gente chiama non parla solo di trasporti, parla di tante cose, quindi noi abbiamo sempre la situazione sottomano e sappiamo sempre come indirizzare i servizi, perché abbiamo questo contatto. Poi, durante la neve è andato in tilt il sistema anche da noi, dopodiché hanno cercato il presidente e il direttore, ma quelli li cercano anche normalmente.

La comunicazione per noi è essenziale. Tante volte io e il sindaco di Urbino per le sue competenze o quello di Pesaro per le sue competenze, l'abbiamo fatta insieme. Quando ho consegnato i pullman a metano al sindaco Ceriscioli, il sindaco Ceriscioli era con me, ha fatto la comunicazione con me.

Poi mi sono state fatte delle domande, altrettanto interessanti, dal capogruppo Bonelli. Ho risposto sul 2012. Il capogruppo Bonelli mi ha chiesto due cose che meritano una riflessione. La prima: le scelte che fa la società, le fa una volta all'anno con la proprietà o le fa in continuazione durante tutto l'anno? E' una domanda

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

interessante questa e su questa rispondo con lo statuto, il quale recita: “Il presidente ha l’obbligo di riunire le proprietà una volta all’anno, dove presenta il consultivo e il programma”. Poi lo statuto dice che se il presidente fa una proposta che eccede i poteri che ha, deve riunire l’assemblea della proprietà. Se per esempio io ritengo che per le nostre strategie devo comprare un capannone a Senigallia che costa un milione di euro, non posso farlo, non possono farlo nemmeno gli amministratori. Io devo convocare Corbucci, Ceriscioli, Aguzzi e tutti gli altri, perché sono loro che mi devono autorizzare o meno.

Invece, capogruppo Bonelli, forse le è sfuggita una cosa che voglio chiarire. Se succede quello che ha detto lei, Urbino ha chiuso la società. Lei ha detto “Si potrebbe fare, visto che le Marche sono piccole, a differenza di Roma, anche una gara unica”. Se avvenisse quello che dice lei, Urbino ha chiuso, perché la società, di cui voi avete il 42%, non è in grado di partecipare alla gara unica regionale, perché alla gara unica regionale parteciperanno imprese che avranno quella forza, quella dimensione. Bisogna lavorare perché non avvenga questo. Voglio spiegarmi bene su questo, perché se avvenisse questo, abbiamo chiuso. Non è che con l’emergenza neve chiamate noi, con l’emergenza neve chiamate il call center che risponde da Modena o dalla Slovenia, sia chiaro, come succede per altre società.

Io mi auguro che la prossima gara del 2013 la faccia la Provincia attuale o modificata, che non la faccia quindi la Regione. La Regione può fare la programmazione, però poi fa i bacini provinciali. Siccome ho imparato nella vitrea a leggere e scrivere nel senso che un conto sono le cose che si dicono, un conto come stanno, questo è il documento che ho condiviso con altre parti delle Marche e d’Italia. Nelle Marche la nostra posizione l’hanno condivisa Fermo, Ascoli Piceno, Macerata, più perplessa Ancona. Però è stata condivisa in gran parte d’Italia. Noi chiediamo che le gare siano fatte a livello provinciale come oggi, perché se non la fa la Provincia com’è oggi, la può fare la Provincia modificata di domani, ma quello sia l’ambito. Fra l’altro la società antitrust ha fatto un documento in cui dice che si oppone alle

gare regionali. Sapete qual è il motivo? Se si fanno gare regionali possono partecipare solo certe imprese e non altre, si limita la concorrenza. Io non sono solo per i trasporti, sono per la raccolta differenziata, per le scuole, per tutti i tipi di servizi che i cittadini hanno, sono perché le società siano collegate con il territorio, altrimenti rispondono i call center dalla Slovenia, quando non accade che risponde la Tunisia, perché se chiamate la Telecom in questi giorni vi risponde il call center dalla Tunisia, una che parla poco anche l’italiano. Andiamo in logiche dove non si trova più nessuno. Però sono convinto che, insieme con voi, se ci aiutate, noi abbiamo tutte le forze per vincere la gara del 2013.

PRESIDENTE. Ha la parola il direttore ing. Benedetti per un contributo.

Ing. MASSIMO BENEDETTI, *Direttore generale AMI Trasporti*. Poco fa si parlava di efficienza e vorrei quindi dare due parametri. Se noi dovessimo spaventarci per le gare — non ci spaventiamo — per la nostra forza di essere efficienti ed economici, non abbiamo paura di nessuno perché pensiamo, a ragione, di produrre un servizio al chilometro che è tra i più bassi d’Italia se non il più basso. Vi do due riferimenti. A Urbino il corrispettivo chilometrico che il Comune ci riconosce è all’incirca euro 1,40 al chilometro, più ci sono i biglietti che sta nella nostra capacità raccogliere il più possibile. Un corrispettivo così basso non c’è da nessuna parte. Se andiamo in altre zone d’Italia vediamo, come in Umbria, 1,90 a chilometro, ad Ancona 2,12 a chilometro. Se noi avessimo il riconoscimento di questi corrispettivi, la nostra società non si limiterebbe a fare il pareggio di bilancio, farebbe 4-5 milioni di euro di utili. Se la concorrenza la dobbiamo temere solo per l’aspetto economico, non ci spaventa. Certo è che se qualche altra società volesse fare dumping, dicendo “Vengo sul posto, scalzo l’esistente perché faccio un’offerta al ribasso incredibile, poi se c’è da fare una *corsetta* si presenta il conto, se c’è da fare quello si presenta il conto”... (*Interruzione*). Soprattutto c’è anche un aspetto: che noi siamo così economici per un motivo semplicissimo.



Innanzitutto perché in Ami, compreso il sottoscritto, se facciamo la divisione secca dei chilometri che produciamo diviso il numero dei dipendenti, ogni anno percorriamo, tutti, dai 35 ai 38.000 chilometri. In Italia la media è 20.000. Vuol dire che il nostro costo del personale è esattamente la metà di un'altra società del settore. Siamo bravi? No, forse è l'istinto di conservazione, per un motivo semplice: perché fondi regionali da destinare al trasporto sono fermi al 1998. Quindi, vuoi o non vuoi, l'efficientamento del sistema c'è, perché quando abbiamo fatto la gara nel 2007, compravamo il gasolio a 0,7 euro al litro, oggi lo paghiamo 1,35. Nel frattempo è aumentato tutto e il fatto di avere chiuso i bilanci sempre in pareggio o con il segno positivo è dipeso dal fatto che la gara ci ha spinto a essere veramente più efficienti e nei vari anni — adesso raccogliamo i frutti — abbiamo aumentato ogni anno, mediamente, i primi anni il 10%, il secondo anno dopo la gara il 5%, abbiamo aumentato in continuazione i passeggeri. Vuol dire che il progetto della rete che avevamo impiantato per la gara era una rete che nel tempo ha dato la soddisfazione ai cittadini della provincia e soprattutto ha spostato la mobilità da quella privata all'autobus.

Chi ha provato con la neve il servizio in questi giorni, ci auguriamo che possa continuare a scegliere il mezzo pubblico perché l'ha trovato rispondente alle esigenze. Le persone sono state tante, ci auguriamo che una parte le possiamo ritrovare anche nelle giornate d'estate.

**PRESIDENTE.** Come concordato, i capigruppo hanno la possibilità di due-tre minuti per eventuali chiarimenti.

Ha la parola il capogruppo Gambini.

**MAURIZIO GAMBINI.** Chiedo di intervenire perché dalla discussione fatta emergono altri piccoli particolari. Quello che mi appare strano è che nel suo intervento il Sindaco si è rivolto a me dicendo che da me si aspettava delle proposte. Chissà perché proprio solo da me? E' chiaro che con un'esposizione un po' sommaria come quella che c'è stata non credo che si riesca a fare delle proposte. Credo che per

avere un quadro non è sufficiente avere la direzione della società, ma credo che per un quadro del presente, del passato e di una proiezione del futuro, uno dovrebbe avere un quadro proprio per dire "Possiamo aumentare i prezzi, ci stanno i 10 centesimi, possiamo tagliare una corsa". Queste sono scelte che secondo me le Amministrazioni dovrebbero poter fare. La discussione di questa sera per noi significava proprio capire questo, perché i consiglieri di minoranza non hanno un rappresentante che può riferire. Se Ruggeri o un rappresentante della maggioranza ha il consigliere di riferimento, può avere notizie di prima mano, noi non abbiamo questa possibilità, quindi abbiamo chiesto un Consiglio tematico. Ma per fare le proposte che dice il Sindaco — lo dico un po' scherzando — bisogna avere il quadro della situazione, altrimenti, diversamente, sarebbe fare delle proposte ridicole, quindi non abbiamo gli elementi sufficienti.

E' stato detto anche che si è usciti dal tema. Il Sindaco diceva: anche molti di voi erano nell'Amministrazione per la viabilità, che purtroppo è quella di cento anni fa. Infatti le affermazioni del Sindaco Corbucci sono quelle di coloro che hanno governato cento anni fa, purtroppo perché la viabilità è rimasta la stessa. Questa è una responsabilità politica che mi prendo in parte, perché sono stato amministratore con quella maggioranza, ma guarda caso sono uscito, proprio perché penso che non si possa fare nulla, rimanendo all'interno di quella maggioranza, quindi sono uscito.

Volevo solo ricordare una cosa: a volte le scelte sono importanti. Vi faccio un esempio per dire che le scelte anche quotidiane che la società fa sulle minime cose, anche quotidiane, vanno valutate. Sono stati acquistati i minibus per Urbino: è stata una scelta non giusta, un errore. Sono errori che la società dovrebbe ammettere, invece l'errore non si ammette mai.

L'Amministrazione provinciale Uccielli — vi faccio un altro esempio — ha voluto prendere le strade dell'Anas. Oggi noi paghiamo i debiti che la Provincia ha fatto. Signori, vi ho fatto un esempio. Oggi possiamo dire che è stata una scelta sbagliata, i nostri rappresentati ne pagano le conseguenze. Non è stato l'unico errore o quello più rilevante. Siccome ero in

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

maggioranza, mi prendo la mia fetta di responsabilità, perché avrei potuto dissociarmi prima, però questi errori non ci possiamo più permettere di farli. Noi stiamo vivendo in questo momento degli ambulatori al Sasso che sono pronti da due anni e che non si stanno utilizzando. Noi non ci possiamo più permettere di fare questi errori, questo è quello che dico agli amministratori. Poi, se vogliamo continuare a pensare che leviamo 20 euro, come sta facendo Monti che voi sostenete e che io ritengo non sia il massimo del Governo ma è l'unica cosa che ci possiamo tenere... (*Interruzione*). Togliere 20 euro dalle tasche dei pensionati per fare queste cose, credo che non sia giusto.

Quindi, quello che diceva prima Guidi: ottimizzare. A volte meno risorse può essere anche un vantaggio, perché quando ci sono meno risorse si guarda meglio tra le righe, però noi per fare le proposte che dice lei, abbiamo bisogno di avere gli elementi, non siamo preposti a farlo noi ma siamo preposti a controllare che voi lo facciate.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Bonelli.

**ALFREDO BONELLI.** Vorrei anzitutto chiarire alla maggioranza cosa significa il concetto di gestione, che forse non è chiaro. In questa Amministrazione mi trovo sempre in difficoltà, perché qualsiasi cosa si faccia come gestione, tutto va bene, tutto è bello e tutto è bravo. La gestione è un compito preciso, cioè quando uno prende in gestione un servizio — non parlo nel caso specifico dell'Ami — deve fare il suo servizio, quindi deve gestire al meglio e deve ottenere i migliori risultati. Come quello che diceva "Vado a lavorare, prendo lo stipendio: se faccio qualcosa quanto mi dai?". No, tu lavori e prendi già lo stipendio.

Un'altra cosa che volevo precisare è che l'asta pubblica è diversa dall'asta privata, sono due cose che sostanzialmente hanno lo stesso principio. Non disquisisco sulla costituzione delle spa pubbliche, perché ci sarebbe da disquisire, quindi lasciamo perdere, per cui la spa pubblica non ha la tassa libertà che ha la spa privata, altrimenti un solo socio di maggioranza relativa potrebbe già cominciare a mettere in

discussione, da solo, i consigli di amministrazione.

Quando lei parlava di vittoria della gara, presidente, era la gara del Consorzio Adriabus, non di Ami singola che fu fatta apposta per salvare le varie aziende del territorio. Tra l'altro la speranza è che noi siamo sempre in attivo, ma se malauguratamente arriviamo alla data della gara con un debito e dovessimo perdere la gara, a quel punto i soldi vanno cacciati subito dall'ente che è socio. (*Interruzione*). Sindaco, non mi faccia parlare, perché se comincio a parlare su questo argomento, ho da parlare per giornate. Lasci perdere, perché non dimentichiamo né Natura né Aquagest né Sis. Chiudiamo l'argomento.

Io dico che comunque il debito va pagato: che tu lo paghi in pullman, in soldi o come ti pare, il nuovo gestore deve prendere tutto alla pari, quindi non paga niente, perché comincia da zero.

**FRANCO CORBUCCI, Sindaco.** E il capitale?

**ALFREDO BONELLI.** Il capitale rimane, ma lo devi vendere. Poi speriamo di no, perché i pullman non servono a niente se arrivano i francesi che hanno 8.000 pullman: gli frega assai dei pullman dell'Ami.

Un'altra cosa che avevo chiesto su cui non è stato risposto, sono le linee soppresse, quali sono e con quali criteri.

Inoltre avevamo chiesto se sulla Fano-Urbino c'era un discorso e basta o se era un discorso che apriva qualche spiraglio, anche se, quando fu soppressa, la cosa non fu molto gradita.

Altro punto su cui non è stato risposto è il punto 4. Non ho capito bene, oltre a quella riunione, da statuto, una volta all'anno, quell'assemblea — quando si devono fare acquisti di un certo valore è chiaro che interviene l'assemblea — quali sono i rapporti continui che intercorrono tra l'Amministrazione e l'Ami e quali sono — verbali, resoconti o cose di questo genere — i documenti che il Comune di Urbino ha sui rapporti, perché la stessa domanda la feci per altre società e non mi fu risposto lo stesso. Quindi, se esistono dei contatti continui del

Comune con l'Ami e se esistono verbali scritti su questi contatti.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ruggeri.

**ALBERTO RUGGERI.** Vorrei soltanto far rilevare circa le annotazioni positive che sono venute dai banchi della maggioranza, che qualcuno ha definito "complimenti", a me hanno insegnato che se sono esagerate o sbagliate, bisogna entrare nel merito e confutarle. Nessuno questa sera è entrato nel merito e ha provato a confutarle, quindi volevo soltanto dire che se qualcuno, per un semplice calcolo politico decide di vedere solo le cose che non vanno o di ingigantire solo quelle, quello è un problema vostro, non nostro. Io mi ero appuntato 7 situazioni che secondo me avevano qualificato la gestione dell'Ami trasporti, non ne ho citata nessuna. Avrei quindi potuto dire ben altre cose e penso che se le avessi citate tutte e sette, nessuno si sarebbe alzato per dire "non sono vere". Ripeto, non si vuol fare soltanto complimenti, noi abbiamo cercato soltanto di riconoscere quello che nessuno è riuscito a confutare.

Anch'io penso sempre che si debba migliorare, tante volte l'ho detto l'anno scorso al sen. Londei, quando è venuto in questo Consiglio comunale, l'ho detto in altre sedi di tenere sempre desta l'attenzione, monitorare sempre, migliorare anche la linea per Pesaro, aumentare le linee veloci a scapito delle altre, quindi neanche io mi sento appagato, però ho cercato soltanto di dire che comunque questo isolamento che molti vogliono dipingere... Io faccio Urbino-Pesaro una o due volte tutte le settimane e penso di essere sufficientemente intelligente per avere capito quelli che sono i tempi di percorrenza, come e forse più anche di chi la fa tutti i giorni ed è disattento. Tutto qui, grazie.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ciampi.

**LUCIA CIAMPI.** Invertiamo i ruoli. Generalmente sono le donne ad essere così stizzose, invece in questo Consiglio le cose si capovolgono, sono gli uomini, perché di fronte ad una battuta, un a reazione così è stucchevole. A

un'interruzione che diceva "tanto, fanno i complimenti", rispondi così? Sei stucchevole, siete stucchevoli.

Che noi abbiamo dei limiti nel chiedere, nel fare delle proposte... In verità volevamo essere costruttivi, perché se fossimo venuti qui con toni polemici, avrei dovuto innanzitutto chiedere dove sono i 700.000 euro del capannone Climar. Non l'ho fatto perché non mi sembrava il caso. L'avevo già fatto due anni fa. Ma è il loro modo stucchevole che mi spinge. Avrei dovuto dire che bisognava costruire l'impianto di metano, che bisognava costruire l'officina e non si è fatto ma non mi sembrava il caso. Era una battuta e basta.

Invece, a lei chiedo una cosa. Lei ci ha disegnato una situazione molto positiva e io non ho motivi per metterlo in dubbio, però ci ha anche detto che invece nutre delle perplessità per il futuro. E' chiaro che dopo la descrizione che lei ci ha fatto e dopo che ci ha rassicurato — noi almeno questo vogliamo, perché se cade la casa sotto ci sono tutti, non è che si salva qualcuno — che le eventuali difficoltà saranno per ragioni che si creeranno in futuro, non che si sono create in passato, perché quello che abbiamo detto qui deve avere una sua validità. A tutt'oggi possiamo stare tranquilli. Se poi intervengono delle ragioni future che determineranno delle criticità, nessuno può ipotizzare il futuro. Questo tengo a sottolineare.

**PRESIDENTE.** Prima di chiudere la seduta, il presidente Londei ha due minuti perché giustamente bisogna chiudere il cerchio.

**GIORGIO LONDEI, Presidente AMIS.p.A.** Riconfermo le cose positive che ho detto prima. Vorrei dire al capogruppo Bonelli, che una volta all'anno c'è la questione della proprietà, c'è la relazione del passato, c'è un verbale. Poi gli amministratori non possono eccedere lo statuto che fissa una certa cifra. Dopodiché il sindaco di Urbino o il sindaco di Pesaro o il sindaco di Fano o direttamente o attraverso i loro rappresentanti, seguono quotidianamente i problemi della società. Poi, ogni sindaco ha un suo rappresentante. Io non sono il rappresentante del sindaco di Urbino, perché sono il

---

---

SEDUTA N. 36 DEL 29 FEBBRAIO 2012

---

rappresentante di tutti, però il sindaco di Urbino ha un suo rappresentante che lavora con me, che è il consigliere Ferri. Nel consiglio di amministrazione il sindaco di Urbino — questo lo dice la legge — è rappresentato dal consigliere Ferri. Il sindaco di Fano Aguzzi è rappresentato da un consigliere della lista civica “La tua Fano” e fa il vicepresidente. Il sindaco di Pesaro ha un suo rappresentante. Funziona così.

PRESIDENTE. Grazie, presidente. Sono convinto che il presidente Londei ci renderà partecipi dei successi, ma qualora invece dei successi ci fossero delle difficoltà, siamo disponibili a dare una mano. Grazie a tutti e buona sera. La seduta è tolta.

**La seduta termina alle 18,50**