

Regione Umbria - Assemblea legislativa

LAVORI D'AULA (1): ILLUSTRATA E DISCUSSA IN AULA RELAZIONE CONCLUSIVA COMMISSIONE D'INCHIESTA SU UMBRIA MOBILITÀ - RIPERCORSI I PASSAGGI CHE HANNO DETERMINATO E ACCOMPAGNATO COSTITUZIONE E ATTIVITÀ SOCIETÀ

2 Maggio 2018

In sintesi

L'Aula ha discusso e preso atto della relazione finale che ha concluso i lavori della Commissione d'inchiesta "Gestione delle imprese della mobilità pubblica partecipate dalla Regione Umbria e individuazione delle cause dell'attuale crisi finanziaria di Umbria Mobilità e di altre imprese della mobilità operanti in Umbria" presieduta da Carla Casciari. Il documento conclusivo letto dalla presidente Casciari (<https://goo.gl/u6V3Sh>) ha ripercorso tutti i passaggi che hanno determinato e accompagnato la costituzione e l'attività della società Umbria Mobilità.

RELAZIONE FINALE: <http://www.consiglio.regione.umbria.it/sites/www.alumbria.it/files/rela...>

(Acs) Perugia, 2 maggio 2018 - L'Aula ha discusso e preso atto della relazione finale che ha concluso i lavori della Commissione d'inchiesta "Gestione delle imprese della mobilità pubblica partecipate dalla Regione Umbria e individuazione delle cause dell'attuale crisi finanziaria di Umbria Mobilità e di altre imprese della mobilità operanti in Umbria" presieduta da Carla Casciari. Il documento conclusivo letto dalla presidente Casciari (<https://goo.gl/u6V3Sh>) ha ripercorso tutti i passaggi che hanno determinato e accompagnato la costituzione e l'attività della società Umbria Mobilità (Rapporti di umbria mobilità con Roma tpl; le criticità al momento della fusione; il danno da esposizione all'amianto; Situazione ex Fcu e contenzioso fiscale; il lodo Cogemar; il Piano di ristrutturazione aziendale).

Dal 2 ottobre, data dell'insediamento dell'organismo d'inchiesta, nove le riunioni svolte nel corso delle quali sono stati ascoltati in audizione: Ferruccio Bufaloni, amministratore unico di Umbria Tpl e Mobilità; Lucio Caporizzi, ex presidente del Consiglio di amministrazione di Umbria Tpl e Mobilità (2012-2016); Giuseppe Chianella, assessore regionale alle infrastrutture, Mobilità e trasporti; Mauro Fagioli, direttore di esercizio Fcu; Giovanni Moriconi, ex presidente Umbria Tpl e Mobilità spa; Vannio Brozzi, ex amministratore unico Ferrovia centrale umbra. I commissari hanno inoltre esaminato gli atti relativi alla nascita di Umbria TPL e Mobilità spa e la relazione di stima delle aziende di trasporto Apm, Atc, Fcu e Ssit.

Dagli interventi dei consiglieri è emerso un generale apprezzamento per il lavoro svolto dalla Commissione e valutazioni variamente sfumate: Carbonari (vicepresidente Commissione M5S) "Più tempo per analizzare il periodo ante fusione"; Ricci "ricci: "emerge un quadro complesso, con elementi che ci devono servire per accompagnare un'azione futura di miglioramento"; Rometti (SeR) "condivido la relazione che conferma la giustezza delle scelte fatte dalla regione in questo settore"; Guasticchi (PD): "enti pubblici privati dei fondi a causa dei tagli"; Liberati (M5S): "necessari approfondimento su scelte in materia di trasporti e infrastrutture"; Chianella (assessore ai trasporti): "la commissione conferma la correttezza delle nostre scelte"; Squarta (FdI): "necessario capire quale sarà il futuro dell'azienda; Mancini (Lega): "lavorare insieme ai parlamentari umbri affinché la regione sia più considerata"; De Vincenzi: (Misto- Umbria Next): "questa vicenda manifesta il fallimento della maggioranza in questi anni di amministrazione".

Oltre alla presidente Casciari hanno fatto parte della Commissione i consiglieri: Maria Grazia Carbonari (vicepresidente-M5S), Marco Vinicio Guasticchi-PD, Raffaele Nevi-FI, Attilio Solinas-Misto/Mdp.

Maria Grazia CARBONARI (M5S - vice presidente Commissione): "SERVIVA PIÙ TEMPO PER ANALIZZARE IL PERIODO ANTE FUSIONE - Da subito si era capito che i nove mesi a disposizione della Commissione non sarebbero stati sufficienti per fare veramente luce sulla questione della crisi di Umbria Mobilità, che nasce da una fusione di alcune società. È stata però ricostruita soltanto una parte della storia, perché le cause della crisi di Umbria Mobilità non sono iniziate con la sua nascita nel 2010. Dal punto di vista politico è necessario avere una conoscenza completa della questione e non solo dell'ultima parte. Sarebbe, in conclusione, necessario aprire un'altra Commissione di inchiesta che si occupi del periodo ante fusione, andare indietro per avere cognizione delle cause della crisi di Umbria Mobilità. La presidente Casciari ha fatto comunque un ottimo lavoro. Per capire quanto si è verificato nel corso degli anni bisognava procedere a ritroso per almeno dieci anni, al periodo ante fusione avvenuta nel 2010, ma forse non si voleva fare luce anche su quel periodo ante fusione altrimenti si doveva consentire a questa Commissione d'inchiesta di potersi avvalere di esperti, soggetti autonomi incaricati dalla stessa Commissione che andassero a verificare i bilanci e tutto il copioso materiale delle varie società che hanno dato vita a Umbria Mobilità. La Commissione ha svolto un percorso a ritroso che parte dall'attuale amministratore fino ad arrivare al primo, post-fusione. La vicenda di Umbria Mobilità, la sua crisi attuale, i pignoramenti in corso, non sono derivati dalla situazione relativa al post fusione (2010 in poi), ma nascono da situazioni pregresse proprie delle tre Società poi fuse, e per le quali ci sono state perizie di stima di prestigiosi professionisti. Ma del passato non si può non tenerne conto (contenzioso fiscale, amianto, contenziosi poi scoppiati in mano ad Umbria Mobilità), questioni presenti già nel periodo ante fusione. Ma di questo, i professionisti incaricati, hanno tenuto conto nel redigere le perizie di stima delle aziende in questione? Tra l'altro, la nomina dei periti doveva essere fatta dal Tribunale. Le criticità ante fusione erano evidenti, i crediti non si incassavano da tempo. Le problematiche a Roma Tpl (bilanci fermi al 2014 - situazione drammatica) erano precedenti alla fusione. Gli amministratori nominati da Umbria Mobilità in poi si sono trovati una patata bollente passata di mano in mano nel corso degli anni. Per noi si tratta di una storia di sperperi e di malagestio derivante da situazioni che ci portiamo dietro, dai mega compensi agli amministratori, manager che hanno superato i 400mila euro, cifre con nomi e cognomi già presenti in articoli di giornali. Apm aveva dunque all'interno una serie di manager super pagati ed una serie di società partecipate da far paura. Nei bilanci non si possono nascondere le perdite perché comunque si accumulano, anno dopo anno, per poi scoppiare tutte insieme. E di questo si sono poi dovuti occupare gli amministratori post fusione. Quindi mega compensi, mega consulenze, manie di grandezza che hanno generato una situazione che solo recentemente è venuta alla luce. Dunque, la voragine finanziaria non deriva soltanto dalla questione legata a Roma Tpl. Non si è voluta poi ascoltare ed approfondire la situazione Minimetro spa attraverso l'audizione dell'amministratore Spinelli. Per anni è stato raccontato ai cittadini umbri che Minimetro era in utile, quando era invece soltanto una illusione ed una formalità contabile dovuta ai milioni di euro pubblici trasferiti alla Società senza i quali sarebbe stata in forte perdita. Avremmo voluto udire Paolo Paduano che ha ricoperto numerosi incarichi di vertice pagati centinaia di migliaia di euro all'anno, in Umbria Tpl e mobilità spa, in Apm, Apm esercizi, Apm servizi, Metro Perugia scarl, Lazio Mobilità e tante altre. Paduano ci poteva aiutare a capire cosa non ha funzionato in questi anni, durante i quali sembrava esserci frenesia, megalomania nel trasporto pubblico umbro. Un ulteriore approfondimento meritava l'Osservatorio regionale sulla mobilità che avrebbe dovuto raccogliere, elaborare e fornire ad Umbria Mobilità dati aggiornati sui flussi di passeggeri e sulle loro necessità al fine di calibrare al meglio il servizio riducendo gli sprechi. Avremmo voluto sapere se l'Osservatorio operava, se vi era un effettivo scambio di dati con gli uffici regionali e se tale funzione era realmente valorizzata.

Claudio RICCI: DALLA RELAZIONE EMERGE UN QUADRO COMPLESSO, CON ELEMENTI CHE CI DEVONO SERVIRE PER ACCOMPAGNARE UN'AZIONE FUTURA DI MIGLIORAMENTO di efficacia ed efficienza, insieme al recupero dei crediti. L'Assemblea

legislativa deve guardare a quello che di meglio si può fare per il futuro. C'è stata puntualità negli approfondimenti da parte della Commissione. Umbria Mobilità nasce nel 2010 assumendo a sé criticità anche di scala locale, come la società spoletina. Evitiamo in futuro che quando si compiono delle aggregazioni le passività entrino nella società nascente. La vicenda dell'area romana ha portato a difficoltà di incassare fin dal 2012. È necessario riscuotere i crediti. C'è urgenza della costituzione dell'Agenzia regionale sui trasporti per riportare alla centralità di azione e di interventi in Umbria. I piani di risanamento sono stati definiti nel tempo, ma non onorati da alcuni enti. C'è l'esigenza di sostenere l'Fcu per completarne il risanamento infrastrutturale e tecnologico. La gara unica dei servizi su gomma dovrà avvenire nel 2018. Dovrà garantire essenzialità dei servizi e ottimizzazione delle risorse. Il sistema dei trasporti italiano è un sistema di trasporti di cittadinanza, sociale. Ma i trasporti diventeranno sistema se si andranno a realizzare i nodi intermodali, integrando il sistema di ferro su gomma, il piano regionali dei trasporti ne prevede circa 200 tra piccoli e grandi. Questo è il tema del prossimo decennio: non solo sommare bene le società di trasporto ma anche le infrastrutture, le linee e i servizi. Da qui discenderà la possibilità di conseguire un sistema dei trasporti che abbia anche una funzione sociale”.

Silvano ROMETTI (SeR): “CONDIVIDO LA RELAZIONE CHE CONFERMA LA GIUSTEZZA DELLE SCELTE FATTE DALLA REGIONE IN QUESTO SETTORE. Di azienda unica del trasporto in Umbria si parlava dal 1990. dal governo Monti c'è stata una drastica diminuzione delle risorse per i trasporti locali. La Regione non aveva partecipazione nella società trasporto e poteva starne fuori, ma avevamo interesse ad avere un sistema più efficiente anche per gestire meglio le risorse. C'erano situazione di inefficienza. Ci sono alcuni segnali positivi che dipendono anche dalla programmazione e dalle scelte fatte. Noi ora abbiamo un valore. L'Umbria è l'unica Regione in questo momento dove un solo soggetto, come il Gruppo Ferrovie dello Stato, gestisce ferro nazionale, ferro regionale e mobilità su gomma. Cosa che deve essere sempre più valorizzata anche per dare operazioni di integrazione e di miglioramento del servizio. Rivendico la giustezza di questa scelta lungimirante, che darà frutti nel corso degli anni. In questi anni c'è stata crisi, ma nel lungo periodo i cittadini umbri apprezzeranno questa scelta. Dalla relazione emerge anche il deficit strutturale che dipendeva dai bassi corrispettivi e da margini di efficienza non ottenuti. L'Umbria strategicamente sul trasporto non ha mai investito tanto. Noi avevamo un deficit strutturale però il fatto nuovo emerso in maniera improvvisa dei 28milioni di km non pagati ha creato la situazione di difficoltà che ha portato società in crisi finanziaria. Noi non potevamo far fallire l'azienda. Il prestito ha salvaguardato i servizi, i dipendenti e il futuro dell'azienda. Rendendo possibile il governo del deficit. Grazie a questo il Gruppo Fs ha investito. Il servizio di trasporto è un mix tra un sistema imprenditoriale e servizi sociali per garantire mobilità ai cittadini”.

Marco Vinicio GUASTICCHI (Pd): “ENTI PUBBLICI PRIVATI DEI FONDI A CAUSA DEI TAGLI - La strategia politica da analizzare è quella del 2010, che puntava ad unificare le varie società di trasporto umbre, alcune delle quali avevano dei problemi di bilancio. Ma il servizio di trasporto pubblico per sua natura non produce utili. Il lavoro della Commissione ha permesso di fare chiarezza su aspetti e dinamiche. Il dato più chiaro riguarda la necessità di intervenire per creare una società che fornisca un quadro stabile al sistema del trasporto pubblico in Umbria. Una società solida, che oggi esiste e ha offerto prospettive importantissime, anche per la ferrovia, che nell'arco di pochi mesi diventerà una infrastruttura importante e in grado di sfondare a sud verso Roma. L'unica alternativa all'unificazione sarebbe stato il fallimento, con 200milioni di perdite e centinaia di posti di lavoro. Quando parliamo degli interventi degli enti locali, dobbiamo ricordare che tutto deve avvenire in base alla compatibilità dei bilanci. Le Province, ad esempio, sono state smantellate e private di 30milioni di euro (solo la Provincia di Perugia). Questo spiega perché alcuni enti non sono stati in grado di intervenire”.

Andrea LIBERATI (M5S): “NECESSARI APPROFONDIMENTO SU SCELTE IN MATERIA DI TRASPORTI E INFRASTRUTTURE - La ferrovia centrale umbra è stata chiusa, dopo circa un secolo, senza che ciò fosse un evento generato dalle politiche dei rami secchi decise negli anni Sessanta. I treni elettrici che erano stati comperati sono rimasti fermi e cannibalizzati. La linea elettrica che era stata installata è rimasta inutilizzata. Abbiamo strapagato i manager senza che ottenessero dei risultati. È stato approvato un piano dei trasporti che non prevedeva la chiusura della Fcu ma solo una limitazione dei convogli in transito. Sono stati spesi soldi senza che ci fossero controlli sulla effettuazione della manutenzione sull'infrastruttura. Ormai il trasporto su gomma prevale, ingolfando la E45, la cui manutenzione dovrebbe essere oggetto di altra Commissione di inchiesta. Questo tipo di approfondimenti ci servono, anche per ricordarci che la politica deve controllare come operano coloro che sono stati messi nei ruoli di vertice. Il minimetro determina ogni anno un disavanzo nella casse pubbliche, un'opera stupenda ma con delle falle gestionali e contratti onerosi dal punto di vista della manutenzione. La Terni-Cesi è inutile, oltre ad essere attualmente chiusa. Una infrastruttura non più adeguata ai tempi e alle necessità. Dobbiamo uscire dal tunnel dei disavanzi e della cessione degli asset. In Cina comperano centinaia di autobus elettrici ogni anno mentre qui continuiamo ad andare a gasolio, senza tenere conto dei costi economici, ambientali e sanitari legati agli idrocarburi. Servono ipotesi di lavoro originali, per essere pionieri e realizzare interlocuzioni nazionali per iniziare a investire in vista del futuro”.

Giuseppe CHIANELLA (assessore ai trasporti): “LA COMMISSIONE CONFERMA LA CORRETTEZZA DELLE NOSTRE SCELTE - I lavori della Commissione dimostrano che l'Amministrazione regionale ha cercato di dare risposte in una materia complessa. La legge impone i ricavi da traffico al 35 per cento ma costi e ricavi non possono essere gli stessi in Umbria e in Lombardia. Rispetto a 'Umbria tpl e mobilità' le vicende sono state complesse: in una prima fase io stesso ero contrario alla creazione di una azienda unica regionale, proprio per le criticità di altre società dei trasporti umbre, mentre la Atc di Terni aveva una situazione finanziaria tranquilla. L'Atc di Terni ha nella propria assemblea tutti i Comuni della Provincia mentre in Apm partecipavano solo i più grandi. La situazione della Fcu si è complicata dopo il disastro di Andria (Puglia) e un deficit manutentivo che andava avanti da anni si è risolto con l'interruzione dell'attività. Il percorso intrapreso dalla Giunta per Fcu è quello giusto, con il trasferimento a Rfi, il reperimento di nuovi fondi che porteranno alla riapertura della tratta nord entro la riapertura dell'anno scolastico. Siamo in attesa della risposta all'interpello rispetto al quesito se a Umbria Mobilità Tpl possa essere affidata la gestione delle risorse del trasporto pubblico locale. Ci sono stati probabilmente degli errori ma dare risposte in un quadro in continua evoluzione e con risorse spesso troppo scarse non è mai facile. Stiamo lavorando per la gara sulla gomma entro la fine dell'anno. Il lavoro svolto dalla Commissione conferma che le scelte della Giunta regionale sono state corrette”.

Marco SQUARTA (FdI): “NECESSARIO CAPIRE QUALE SARÀ IL FUTURO DELL'AZIENDA. Sulla stampa abbiamo letto del forte pignoramento su Umbria mobilità, che viene a perdere gli affitti, la risorsa di un grande patrimonio immobiliare. Quando fu approvata l'agenzia unica si era detto che ci sarebbe stato un risparmio sull'Iva di 800mila euro al mese e, se dovesse essere così, allora abbiamo fin qui soltanto perso tempo, mentre c'è la necessità di andare avanti, non di stare fermi. La gara su gomma non viene effettuata da anni. Si dia un'accelerazione verso il futuro per vedere prospettive più rosee”.

Valerio MANCINI (Lega): “LAVORARE INSIEME AI PARLAMENTARI UMBRI AFFINCHÉ LA REGIONE SIA PIÙ CONSIDERATA - È stata fatta un'analisi attenta sul passato che ha evidenziato pesanti responsabilità politiche. Era anche auspicabile portare in Aula le scuse ai cittadini umbri per i disagi sui trasporti. Lo faccio io ora. Non è stata sfortuna, ma cattiva programmazione e si vuole nascondere la polvere sotto il tappeto. Non sono state impiegate le menti migliori a disposizione, con la conseguenza di un decadimento che ha portato al declino finanziario. Ora bisogna mettersi insieme e lavorare uniti, per ridare speranza al sistema umbro. Sicuramente è un passo avanti il passaggio da Fcu a Reti ferroviarie italiane, ma ora lavoriamo insieme ai nostri parlamentari perché la nostra regione, ancorché piccola, sia maggiormente attenzionata come snodo importante dei collegamenti nord-sud. Le risorse finanziarie messe sul piatto dal ministro Del Rio non sono sufficienti. Nel 2020 tutti i locomotori diesel saranno fuori norma. Dobbiamo prendere coscienza della mission complessiva della società di trasporti. Il lavoro della commissione ha fatto prendere coscienza a tutta l'Assemblea dei problemi che ci sono stati e che non sono stati affrontati in modo opportuno. Parevano affari e invece erano fregature. La Regione metta in campo uomini e donne con le giuste capacità manageriali”.

Sergio DE VINCENZI: (Misto- Umbria Next): “QUESTA VICENDA MANIFESTA IL FALLIMENTO DELLA MAGGIORANZA IN QUESTI ANNI DI AMMINISTRAZIONE. È vero che si trattava di una realtà di transizione non semplice da governare, con l'aumento delle difficoltà in ambito locale. Il non aver saputo gestire a dovere un ambito così rilevante per l'Umbria ha rappresentato e rappresenta la causa del

mancato adeguamento e sviluppo della Regione. I trasporti sono il nodo centrale dello sviluppo ma anche del mantenimento della popolazione nelle aree marginali. La parte pubblica esce sconfitta da questa vicenda: non ha saputo gestire un servizio. L'unico elemento che rimane nel sistema trasporti è quello della produttività, che andrà sempre più a scapito delle aree marginali perché non ci saranno più i numeri per sostenerle. Ma anche città come Perugia si ritrovano a fare i conti con aree dormitorio penalizzate in termini di frequenza dei trasporti. E questo peggiorerà la sicurezza e la vivibilità di alcune aree urbane. Questo dibattito è umilinate per noi consiglieri perché non si è potuto entrare in tante dinamiche come quelle coperte dalle indagini in corso. Questo ci lascia con un dibattito incompiuto. Dobbiamo fare tesoro di questa vicenda per il futuro: ciò che è stato perso sarà pagato con forti interessi dai cittadini umbri. Invito la Giunta a riconsiderare il Piano regionale trasporti per consentire agli umbri di usufruire dei servizi attesi e consentire lo sviluppo della Regione".

Gianfranco CHIACCHIERONI (capogruppo PD): "GRAZIE AL LAVORO DELLA COMMISSIONE POSSIBILE UNA PROGRAMMAZIONE PIÙ CONSAPEVOLE DEL NOSTRO SISTEMA TRASPORTISTICO - Ringrazio la Commissione per l'importante lavoro svolto . Si tratta di un approfondimento che diventa un patrimonio a disposizione delle istituzioni. È la prima volta che viene svolto un lavoro di scavo all'interno del sistema regionale dei trasporti. Oggi siamo chiamati ad alcune considerazioni: siamo in grado di avere un sistema dei trasporti pienamente efficiente e rispondente alle esigenze dei cittadini? Dobbiamo considerare che si opera all'interno di una grande e grave crisi economica, con disponibilità sempre più ridotte da oggettivi tagli. Quindi ci dobbiamo domandare se riusciamo a governare il sistema con le risorse attuali o se ci sfugge di mano. La scommessa è complessa e diffusa ed interessa ogni livello istituzionale. È comunque importante avere un'azienda unica per la governance del sistema. Questa legislatura è iniziata con l'impegno di recuperare l'efficienza della Fcu. Oggi siamo tutti chiamati a pensare alla tipologia del trasporto del futuro, quindi siamo tutti chiamati a lavorare in questa prospettiva. Sono convinto che stiamo comunque lavorando bene, non solo per quanto riguarda la Fcu, ma anche sull'alta velocità e sull'aeroporto con la previsione di nuove tratte. È stata sbloccata la questione relativa alla metropolitana Terni-Cesi, quindi bisogna quanto prima dare il via all'appalto dei lavori e valorizzare questo importante tratto del territorio. Guardare con sempre più attenzione alla mobilità alternativa messa in atto a Spoleto. Oggi siamo meglio attrezzati per affrontare la questione trasportistica regionale, prevedendo una programmazione più consapevole anche grazie al lavoro svolto dalla Commissione". DMB/MP/AS/TB/PG

Source URL: <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-1-illustrata-e-discussa-aula-relazione-conclusiva>

List of links present in page

- <http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/lavori-daula-1-illustrata-e-discussa-aula-relazione-conclusiva>
- <https://goo.gl/u6V3Sh>
- http://www.consiglio.regione.umbria.it/sites/www.alumbria.it/files/relazione_finale_commissione_dinchiesta_umbria_mobilita.pdf
- <https://goo.gl/u6V3Sh>