Regione Umbria - Assemblea legislativa

“Gara Tpl, scongiurare ritorno al passato: si vuole ridurre trasparenza e concorrenzialità a vantaggio dei soliti noti?”

11 Marzo 2025
In sintesi

Nota del capogruppo Lega Enrico Melasecche

(Acs) Perugia, 11 marzo 2025 - "Sulla storia del TPL in Umbria occorrerebbe scrivere un romanzo giallo per tutto quello che è accaduto, ma soprattutto per quello che non è stato fatto nei decenni per migliorare i servizi, rendendo efficiente e trasparente un sistema che ha viceversa portato a una marea di debiti, con la fusione in Umbria Mobilità delle quattro società preesistenti, poi alla privatizzazione con la cessione del ramo d’azienda della gomma a tre società consortili fra inchieste e processi penali, retribuzioni assurde e inchieste della Corte dei Conti che hanno fatto epoca": così il capogruppo Lega, Enrico Melasecche, inquadra la vicenda relativa al Trasporto pubblico locale che ha riguardato l’Umbria negli ultimi anni.

"Molti fanno finta di aver dimenticato - sostiene Melasecche - alcuni episodi singolari in merito alle gare che avvennero circa venti anni fa con una coda lunghissima fino ai giorni nostri. Se ne interessò la Procura della Repubblica di Terni con una indagine condotta dalla Guardia di Finanza che si concluse con la prescrizione rispetto a reati gravi. Fu accertato che la sinistra mise in atto congegni che portarono ad avere un unico concorrente che, con un ribasso prossimo allo zero, si aggiudicò l’appalto. Solo dopo alcuni anni emersero dettagli che evidenziarono come i km posti a gara erano stati gonfiati rispetto a quelli reali, in modo da far apparire insufficiente il budget e allontanare qualsiasi altro concorrente. Le fatture venivano prodotte con i km maggiorati e le casse pubbliche pagavano. Tutto agli atti.

Solo nel 2019, con la Giunta Tesei e il sottoscritto, assessore alle infrastrutture e trasporti, si è voltata definitivamente pagina sulla base di una cultura della legalità, del merito, della tutela dell’interesse generale con la riduzione degli sprechi e una riforma rivoluzionaria rispetto al passato. Dovemmo saldare 23 milioni di debiti a favore delle tre società consortili private, fece seguito una transazione su decreti ingiuntivi per altri 8 milioni, senza contare la penale di 6 milioni comminata nel 2016 all’Umbria e che la nostra giunta ha dovuto onorare fra enormi difficoltà. In parallelo la decisione di risanare in modo serio Umbria Mobilità che, ridotta a bad company, annegava in un mare di debiti. L’abbiamo trasformata in Agenzia per la Mobilità con un risparmio su base quinquennale di 50 milioni di IVA non più dovuta. Ora, superato il guado, a nessuno è consentito il ritorno a quel drammatico, vergognoso passato.

Dopo aver impostato una gara difficilissima, sollecitati dalla Corte dei Conti che ha sempre spinto per il ritorno alla trasparenza, siamo riusciti a portarla fino all’apertura delle tredici buste con altrettante manifestazioni di volontà. Abbiamo dovuto resistere a una vera e propria guerra da parte del PD e di alcuni sindacati che si vantano di aver indetto ben otto scioperi per bloccarla, alimentando lo spauracchio dei licenziamenti e attribuendomi affermazioni che non mi sono mai sognato di fare, con la previsione di dover tutelare in ogni sede la mia onorabilità e la mia reputazione da accuse farneticanti quanto ridicole, avendo il sottoscritto garantito centinaia di volte che neanche un solo dipendente sarebbe stato licenziato, grazie alla clausola sociale rafforzata richiesta al tavolo di trattativa dai sindacati FIT CISL, UIL Trasporti e UGL ed accordata ben volentieri dal sottoscritto.

Nel frattempo la campagna elettorale è stata caratterizzata da promesse mirabolanti della Proietti con l’obiettivo dichiarato, indecente quanto irresponsabile, di acquisire voti su impegni illegittimi o comunque gravemente penalizzanti per il futuro dell’Umbria, come ricominciare la gara dall’inizio impostandola su un unico lotto, ipotesi bocciata recentemente dall’Autorità per la Regolamentazione dei Trasporti recentemente per la Romagna, ma prima ancora con la Regione Lazio che ha frazionato in modo ben più spinto di noi la suddivisione in lotti rispetto ai nostri quattro, mediamente il triplo in km rispetto a quelli voluti da Zingaretti. Ma oggi la FILT CGIL torna a terrorizzare nella disperazione di proclami farneticanti auspicando il ritorno del servizio ‘in house’, cioè riassumendo la Regione oltre mille autisti e meccanici tramite la boccheggiante partecipata Umbria Mobilità cui la Regione sta praticando la respirazione bocca a bocca, sottoposta com’è alla procedura prevista dall’art. 67 della legge fallimentare.

Quei dipendenti delle tre società consortili con Busitalia socio di maggioranza, che hanno creduto a Bori e alla Proietti, oggi chiedono il conto sulla promessa che si sarebbe azzerata la gara nella pretesa del lotto unico, nell’intenzione neanche troppo sottesa di far vincere e gestire l’unico lotto regionale dagli attuali datori di lavoro. Intanto, il Presidente della Sezione di controllo Corte dei Conti, nell’udienza del 13 febbraio scorso, ha chiesto lumi sulle reali intenzioni della nuova giunta in merito alla gara, ottenendo solo risposte confuse dalla Proietti. Bisogna fare chiarezza. Le nuove direttive per la gara che emergono dalla campagna elettorale perché non vengono formalizzate all’Agenzia per la Mobilità sbloccando la procedura dopo quattro mesi dalla definizione dei tredici potenziali gestori? Quali interessi si celano dietro questo ritardo nel procedere nella gara?

Le dichiarazioni della Proietti che assicura di imporre il lotto unico, in barba al decreto sui ‘costi standard’, le hanno ascoltate sui social migliaia di cittadini. Senza la gara per la modernizzazione e la digitalizzazione del servizio c’è l’impossibilità di controllo sui servizi espletati come è avvenuto per troppi anni. L’obiettivo della sinistra è la minore concorrenzialità, minor trasparenza, maggiori costi, un danno erariale di circa dieci milioni per ogni anno di ritardo? Perchè il Comune di Perugia che ha i maggiori vantaggi ambientali e di efficienza dalla costruzione del nuovo deposito autobus elettrici con impianto di ricarica, autobus che sostituiranno gradualmente gli attuali a gasolio e metano, soggiogato dalla nuova ‘idolatria del consumo di suolo’ da sei mesi blocca qualsiasi indispensabile variante urbanistica?

Perchè blocca anche l’altra variante per la costruzione già finanziata della stazione aeroporto a Collestrada?

È ora - conclude Melasecche - che qualcuno risponda a queste domande. Troppo a lungo gli umbri hanno dovuto pagare per le prepotenze della FILT CGIL e l’arroganza del suo segretario regionale, interessato a gestire le tessere, ma totalmente disinteressato al futuro dell’Umbria e del miglior servizio pubblico. Chiediamo a gran voce che la gara si svolga senza che qualcuno ne vizi il risultato, come accadde 20 anni fa con le gravissime interferenze passate tristemente alla storia di questa regione”. RED/

Source URL: *http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/gara-tpl-scongiurare-ritorno-al-passato-si-vuole-ridurre*

List of links present in page

- http://consiglio.regione.umbria.it/informazione/notizie/comunicati/gara-tpl-scongiurare-ritorno-al-passato-si-vuole-ridurre