



**ATTO N. 1614**

**ATTO DA SOTTOPORSI ALL'ASSEMBLEA AI FINI DEL SOLO ESAME**

*di iniziativa*

**della COMMISSIONE D'INCHIESTA SU: GESTIONE DELLE IMPRESE DELLA  
MOBILITA' PUBBLICA**

***“RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA SU: GESTIONE DELLE  
IMPRESE DELLA MOBILITA' PUBBLICA PARTECIPATE DALLA REGIONE UMBRIA E  
INDIVIDUAZIONE DELLE CAUSE DELL'ATTUALE CRISI FINANZIARIA DI UMBRIA MOBILITA'  
E DI ALTRE IMPRESE DELLA MOBILITA' OPERANTI NELLA REGIONE UMBRIA”***

---

*Depositato alla Sezione Flussi Documentali, Archivi e Privacy  
il 26/04/2018*

*Trasmesso ai Consiglieri e al Presidente della Giunta regionale il 26/04/2018*



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Perugia, 19 aprile 2018

### **Relazione conclusiva**

### **Commissione d'inchiesta mobilità pubblica**

## **I – ISTITUZIONE E COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE**

La Commissione d'inchiesta Gestione delle imprese della mobilità pubblica partecipate dalla Regione Umbria e individuazione delle cause della crisi finanziaria di Umbria Mobilità e di altre imprese della mobilità operanti nella Regione Umbria è stata istituita con Deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 177 del 27 giugno 2017; i membri designati sono Carla Casciari e Marco Vinicio Guasticchi (Partito Democratico), Attilio Solinas (Gruppo Misto), Raffaele Nevi (Forza Italia) e Maria Grazia Carbonari (Movimento 5S)

La commissione si è riunita per la prima volta il **2 ottobre 2017** per l'elezione del Presidente e del Vice Presidente della Commissione stessa: sono risultate elette rispettivamente la sottoscritta Carla Casciari (Partito Democratico) e il Consigliere Maria Grazia Carbonari (Movimento 5 Stelle).

Il termine dei lavori della Commissione d'Inchiesta, come espresso nella deliberazione istitutiva, era fissato per il 31 dicembre 2017. Nella seduta dell'11 dicembre 2017, con voto unanime dei consiglieri



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

presenti e ai sensi dell'art. 37 comma 4 del Regolamento interno, è stato deciso di prorogare per ulteriori tre mesi, ovvero fino al 31 marzo 2018, i lavori della Commissione così da completare i sei mesi di attività indicati nella deliberazione.

## **II – FINALITÀ ED OGGETTO DI INDAGINE DELLA COMMISSIONE**

La commissione dovrà perseguire l'obiettivo principale assegnatole, ovvero svolgere audizioni e ricerche al fine di ricostruire le dinamiche societarie e l'evoluzione dello stato economico-finanziario delle società del trasporto pubblico locale operanti nella Regione Umbria e delle imprese ed enti da esse partecipate collegate, includendo non soltanto imprese ed enti a partecipazione (diretta e indiretta) della Regione Umbria, ma anche imprese ed enti del settore privato, operanti nel territorio regionale od extra regionale, che hanno comunque ricevuto fondi pubblici dalla Regione Umbria, ricostruendo le scelte strategiche di carattere politico ed amministrativo nell'ambito della mobilità umbra degli ultimi venti anni.

## **III – ATTIVITÀ ISTRUTTORIA ESEGUITA DALLA COMMISSIONE**

### **III.1 – GLI APPORTI DICHIARATIVI**

Dalla data di insediamento la Commissione ha condotto nove sedute durante le quali è stata svolta principalmente attività di audizione



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

dei soggetti direttamente coinvolti nella gestione delle imprese di mobilità pubblica; in particolare sono stati invitati gli ex Presidenti dei Umbria Mobilità, l'attuale Amministratore Unico, il direttore di esercizio, l'ex amministratore unico della Ferrovia Centrale Umbra, l'Assessore Regionale ai trasporti.

### **III.2 – ACQUISIZIONI DOCUMENTALI**

Nel corso dei lavori sono stati consegnanti ai membri della Commissione numerosi documenti relativi ai lavori della Commissione, tra i quali note documentali elaborate dagli uffici dell'Assemblea Legislativa, copie di Deliberazioni della Giunta Regionale oltre ovviamente a copie dei documenti consegnate direttamente dai soggetti invitati in audizione.

## **IV – MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELLA COMMISSIONE**

### **2 ottobre 2017 – Insediamento**

Il 2 ottobre 2017 si è insediata a Commissione d'Inchiesta, e dopo l'elezione del Presidente e del Vice Presidente, si è discusso collegialmente su quale potesse essere il percorso da seguire al fine di ricostruire una vicenda, quella della mobilità pubblica regionale, che ha subito negli anni diversi mutamenti da un punto di vista della gestione e che è stata anche oggetto di inchieste da parte dell'autorità



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

giudiziaria e contabile. Nel riaffermare i principi di trasparenza e responsabilità che avrebbero dovuto accompagnare i lavori della Commissione, è stato anche chiesto il rispetto del dovere di riservatezza cui, da regolamento interno, sono tenuti i Commissari.

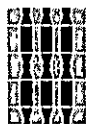
### **13 ottobre 2017 – Il calendario dei lavori**

Nel corso della seconda riunione della Commissione è stato condiviso il calendario dei lavori ed è stato dato mandato agli uffici di predisporre una nota informativa generale su Umbria Tpl e Mobilità Spa. E' stato individuato nel dott. Ferruccio Bufaloni, attuale amministratore unico di Umbria Mobilità, il primo soggetto da ascoltare al fine di ricostruire da un punto di vista cronologico il ruolo di ciascuna società all'interno di Umbria Mobilità.

### **26 ottobre 2017 – Analisi societaria**

I contenuti della nota documentale n.1 predisposta sono stati resi noti e condivisi.

La storia di Umbria Tpl e Mobilità Spa trova le sue origini nelle Società APM Spa, APM Esercizi, Umbria House Srl, SSIT Gestione Spa, SSIT Esercizio Srl (Spoletina), Fcu Srl, ATC TPL e Mobilità Srl, fondate fin dall'inizio del secolo scorso per iniziativa di privati ed enti



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

pubblici (Provincia di Perugia, Comune di Perugia, Comune di Spoleto, Comune di Terni ed altri Comuni delle Province di Perugia e Terni e la Regione Umbria dal momento della costituzione della società unica) ai quali sono uniti successivamente soci di rilevanza nazionale (Ferrovie dello Stato) per diventare in seguito una società per azioni di proprietà totalmente pubblica.

La Società Umbria Tpl e Mobilità Spa si costituisce, infatti, il 29 novembre 2010 con capitale pubblico a seguito della fusione delle Società di trasporto pubblico operanti nel territorio regionale umbro (APM, ATC, SSIT e FCU), ereditandone le partecipazioni e i contratti in essere. La concentrazione delle attività nell'unica nuova Società è stata realizzata al fine di creare un'entità in grado di razionalizzare le risorse tecniche e intermodali esistenti (ferro-gomma), per realizzare economie di scala e competere più efficacemente sul mercato del trasporto pubblico locale.

I soci pubblici della nuova compagine risultavano essere: Regione Umbria (20,30%), Provincia di Perugia (31,84%), Comune di Perugia (22,86%), Comune di Spoleto (5 %) e ATC Spa Terni (20%). A seguito della ricapitalizzazione avvenuta nel 2013 le quote di ciascun socio sono state riviste sulla base degli aumenti di capitale concessi.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Umbria Tpl e Mobilità Spa ha come ragione sociale l'esercizio di attività di trasporto pubblico di persone e merci con qualunque modalità venga esercitata; lo svolgimento di tutti i servizi complementari, accessori o comunque connessi alla mobilità pubblica e privata; la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili; la gestione, anche in concessione, di infrastrutture ferroviarie di interesse regionale e locale; la gestione di parcheggi a pagamento; attività di acquisto e vendita di immobili di qualsiasi genere, siano essi fabbricati industriali, fabbricati di civile abitazioni e non; la costruzione di fabbricati in genere per uso industriale e commerciali; l'attività di gestione di immobili in genere, sia di proprietà che di terzi, e la locazione degli stessi.

Nel 2012 dall'analisi effettuata sulla complessa struttura societaria, presente anche su Roma, emerge una fotografia delle attività svolte in Umbria che riguarda 28 milioni di chilometri di servizi e di trasporto di oltre 46 milioni di passeggeri. La Società dispone di 734 autobus, di cui 116 a metano e 14 elettrici, 51 treni e 8 motonavi. Il personale di Umbria Mobilità è pari a 1.506 addetti, di cui 1.287 impegnati nei servizi gestiti dalla società:

a) Trasporto su gomma in tutta la Regione, con servizi extra-urbani e urbani di Perugia, Spoleto, Terni, Amelia, Assisi, Città di Castello, Foligno, Gualdo Tadino, Gubbio, Montefalco, Narni, Nocera Umbra, Orvieto, Spello, Todi e Trevi;



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

- b) Servizi ferroviari in Umbria, Lazio e Abruzzo;
- c) Servizio Navigazione sul Lago Trasimeno;
- d) Percorsi meccanizzati a Perugia, Spoleto, Cascia, Amelia;
- e) Sistemi di mobilità alternativa: gestione della funicolare di Orvieto e attività di service per la Società Minimetro Spa di Perugia;
- f) Parcheggi in 6 Regioni italiane con circa 7.000 posti auto.

### **Audizione Dr. Ferruccio Bufaloni**

Nella stessa seduta sono stati auditi l'Amministratore Unico di Umbria Mobilità, dott. Ferruccio Bufaloni e il dott. Pasquale Pasquini, Dirigente Affari legali della società.

Con il dott. Bufaloni si è tentato di ricostruire in particolare i rapporti di Umbria Mobilità con Roma Tpl.

## **IV – RAPPORTI DI UMBRIA MOBILITA' CON ROMA TPL**

La presenza delle società umbre di trasporto pubblico su Roma è antecedente la costituzione di Umbria Mobilità; infatti, fin dagli anni 2000 l'Apm (Azienda Perugina della Mobilità) insieme ai soci Consorzio Cotri e Viaggi e Turismo Marozzi, era titolare attraverso la Tevere Tpl Scarl, di primo affidamento di servizi di trasporto su gomma nel territorio romano. Nell'anno 2009 nasce Roma Tpl che ha origine dalla Convenzione e da patti parasociali sottoscritti dai soci (Apm, VTM Marozzi e Cotri con quote paritarie) al fine di gestire una gara



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

ATAC relativa alla gestione di alcune linee periferiche in Roma per 8 anni.

L'accordo per la costituzione di Roma Tpl prevedeva che nessuno dei soci potesse recedere dalla partecipazione nella società fino al termine del contratto di servizio, e prevedeva inoltre l'attribuzione a Cotri della Presidenza del Cda, a VTM Marozzi dell'amministratore unico ed a UM di un Consigliere.

A seguito dell'aggiudicazione della gara si arrivò alla stipula del contratto di servizio con decorrenza 1 gennaio 2010.

Nel 2010, anno di costituzione di Umbria Mobilità, la nuova società unica regionale subentra quindi nella partita romana appena riconfermata ad immutate condizioni. Secondo quanto riferito da Bufaloni e Pasquini il bilancio di Umbria Mobilità traeva inizialmente beneficio dalla partecipazione alla gara romana poiché i corrispettivi per km percorsi erano superiori alle medie di settore. Ben presto iniziano le difficoltà ad incassare le somme dovute dal corrispettivo chilometrico, facendo aumentare l'indebitamento bancario di Umbria Mobilità che – come socio operativo e titolare del servizio per circa 6 milioni di chilometri, sul totale dell'appalto pari a 30 milioni di chilometri – svolgeva regolarmente il servizio trasporto.

Tale situazione ha prodotto tra il 2010 e il 2012 **un credito di 50 milioni di euro, 30 milioni dal socio Cotri e altri 20 milioni di euro da Roma Tpl**. Un credito che la società Umbria Mobilità ha iniziato a



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

riscuotere dal 2012 ad oggi ma con estrema difficoltà e grazie ad azioni di recupero anche per via giudiziale messe in atto dalla nuova governance.

Ad aprile 2013 Umbria Mobilità riesce ad interrompere il servizio operativo pur restando socio di Roma Tpl al solo fine di perseguire la riscossione dei crediti residui verso Cotri e Roma Tpl.

Recentemente – ha riferito Bufaloni - mentre sono ancora in essere solleciti e azioni per la riscossione dei crediti, l'assetto in Roma Tpl e' cambiato avendo Cotri acquisito le quote di Marozzi; ciò secondo i rappresentanti di UM, che si è espressamente opposta al procedimento, viola i patti parasociali. Attualmente quindi UM detiene un terzo delle quote di Roma Tpl, mentre Cotri i due terzi.

Con il nuovo assetto societario e nonostante UM abbia nominato una persona di propria fiducia, il professor Cavazzoni Presidente del Collegio Sindacale, Bufaloni ha rappresentato ai membri della Commissione la difficoltà di interloquire coi soci romani rintracciando sempre negli squilibri di composizione societaria un elemento di fragilità nella gestione della partita romana con Roma Tpl.

Molto ha inciso sugli asset economico finanziari delle società umbre il **"lodo ATAC" relativo al trasporto pubblico gestito nel Lazio**. Nel 2005 infatti l'APM a partecipò alla prima gara per tramite della Tevere Tpl Scarl, della quale era socia, aggiudicandosi la gestione di una parte del TPL su ROMA per la quale, ha riferito il dott. Pasquini,



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

ci furono delle contestazioni nel contratto. Nel 2009 il collegio arbitrale ha accolto le richieste di Tevere Tpl Scarl e ha quantificato l'arbitrato in circa 100 milioni di euro. Atac si oppose al lodo chiamando in causa Roma Capitale. Il contenzioso giudiziario si è concluso con Sentenza Corte di Cassazione SS.UU.Civ del 31/05/2016 n.11375 riconoscendo a Roma Tpl un credito non ancora riscosso di attuali 120-130 milioni di euro – secondo quanto riferito dal dott Pasquini – da parte ATAC e Roma Capitale.

***Tale credito, a tutt'oggi esigibile, consentirebbe ad UM a sua volta di riscuotere i suoi crediti verso la partecipata Roma Tpl.***

A pesare sull'indebitamento di Roma Tpl, al momento della sua costituzione, non c'è solo la mancata riscossione del lodo Atac, ma anche un investimento cospicuo sostenuto dopo l'aggiudicazione del rinnovo della gara del 2009 per il trasporto su Roma che prevedeva, oltre al servizio di percorrenza, anche il rinnovo del parco autobus per un totale di circa 450 mezzi, investimento per il quale tutte e tre le società di Roma Tpl hanno dovuto prestare delle fidejussioni secondo l'obbligo del contratto di servizio.

Per concludere questa parte relativa alla vicenda è bene ricordare che la vicenda prosegue con una recente richiesta presentata da ATAC al Tribunale di Roma di un concordato preventivo di fallimento ancora da definire per il quale, si augurano gli auditi, si auspica che Roma Tpl venga indicata come creditore privilegiato per i servizi pubblici svolti .



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

L'Amministratore riporta comunque la ferma volontà da parte di UM di esigere i crediti in primis verso Cotri pari a 30 milioni di euro, un'operazione che deve essere gestita con cautela onde evitare che Cotri dichiari il fallimento facendo così sfumare ogni possibilità di riscossione.

## **IV.2 – LE CRITICITÀ AL MOMENTO DELLA FUSIONE**

Bufaloni proseguendo ha spiegato come, a suo parere, al momento della costituzione di Umbria Mobilità nel 2010, alcune società oggetto della fusione avrebbero taciuto alcune criticità economico/finanziarie che si sono palesate solo successivamente portando in ulteriore sofferenza il bilancio di Umbria Mobilità stessa già messo in difficoltà dalla questione romana.

### **IV.2.1 – IL DANNO DA ESPOSIZIONE ALL'AMIANTO**

La prima criticità emersa durante l'audizione della Commissione riguarda la **“causa per le morti da amianto”** di alcuni dipendenti della Ferrovia Centrale Umbra, una causa avviata molti anni prima della fusione in Umbria Mobilità (2000/2001).

I rappresentanti di UM hanno spiegato ai commissari come i risarcimenti dovuti alle famiglie delle vittime, secondo FCU, dovessero essere versati dal Governo in quanto il servizio all'epoca dei fatti era di



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

competenza statale; FCU vantava cioè una manleva per la quale lo Stato avrebbe rimborsato FCU per i risarcimenti dati alle famiglie. Nei fatti, ha raccontato Bufaloni, è stata Umbria Mobilità ad effettuare i risarcimenti pari a **1 milione e 100 mila euro**, e quando si è tentato di chiamare in causa lo Stato per ottenere la manleva i giudici hanno negato la possibilità di questo intervento.

#### **IV.2.2 – IL CONTENZIOSO FISCALE**

La seconda questione portata a conoscenza della Commissione riguarda il **contenzioso fiscale** in essere per la **ex FCU** per il quale UM ha avanzato richiesta di risarcimento alla Regione Umbria per 4.389.383 mila euro. La scelta, ha concluso Bufaloni, di procedere in giudizio e' sostenuta dalla convinzione che la RU, pur in assenza di atti ufficiali a riguardo, si sarebbe dovuta far carico degli eventuali addebiti dei contenziosi.

#### **IV.2.3 – IL LODO COGEMAR**

Altro capitolo attinente alla Ferrovia Centrale Umbra è il cosiddetto "**Lodo Cogemar**". Cogemar è la società vincitrice di gara per la realizzazione di lavori per conto di FCU, ma anche in questo caso si avviene ad un arbitrato sfavorevole che si conclude dopo la costituzione di Umbria Mobilità la quale dichiara, per voce dei rappresentanti, di non essere stata a conoscenza di questa ulteriore penden-



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

za al momento della fusione. L'arbitrato sfavorevole impose a UM un esborso di **3 milioni e mezzo di euro**.

#### **IV.2.4 – IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE AZIENDALE**

Stante questa ricostruzione, nel 2012 si accentuano le fragilità economico-finanziarie tanto che nel settembre 2012 in sede di Assemblea Straordinaria dei soci pubblici la Regione Umbria commissiona un'analisi aziendale allo studio Santucci e Partners per la definizione di un piano di riequilibrio e risanamento della società dalla quale scaturiscono le "Linee Guida del Piano di Ristrutturazione" presentate all'Assemblea dei Soci il 5 novembre ed approvate nel **novembre 2012**.

**Il 13 Novembre 2012**, dopo le dimissioni formalizzate dal precedente CdA, **si insedia il nuovo consiglio di amministrazione incaricato di eseguire il processo di ristrutturazione aziendale** che sarà caratterizzato quindi da una gestione prevalentemente tecnico-operativa. Composto da dipendenti pubblici ne faranno parte il Dott. Lucio Caporizzi quale Presidente, Dante De Paolis (per il Comune di Perugia), Stefania Nichinonni (per il Comune di Spoleto) e Francesco Longhi (per la Provincia di Terni) e sostenuto da un unico esterno, l'Amministratore delegato Franco Viola per rafforzarne la governance aziendale e renderla maggiormente coerente con l'attuazione delle misure di ristrutturazione imposte dal piano.

In tale documento le difficoltà di UM vengono in sintesi ricondotte:



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

- "1) Il rilevante impegno finanziario sulla commessa laziale che ha assorbito risorse finanziarie a medio/lungo termine per oltre 50 milioni di euro con rischio di perdita in conto capitale;
- 2) Il peggioramento del risultato economico della gestione su gomma derivante in buona parte dall'inadeguatezza attuale dei corrispettivi dei contratti di servizio;
- 3) Accadimenti straordinari legati alle aziende oggetto di fusione, contenziosi pregressi, legali e fiscali, riferiti all'ex FCU ed all'ex Spolelina."

L'indebitamento bancario e i fabbisogni di cassa, ai quali si aggiunge l'esposizione verso fornitori pregressi, rende necessaria l'apertura del capitale sociale a potenziali partner interessati, oltre ad un incremento di capitale da parte dei soci pubblici e al rientro delle esposizioni in essere.

L'analisi degli advisors stima in 50 milioni di mezzi propri l'apporto aggiuntivo occorrente, cui aggiungere un prestito a medio-lungo termine per ulteriori 25 milioni di euro.

Il piano di risanamento aziendale dispone una ricapitalizzazione di € 25.000.000,00 che, nonostante deliberato all'unanimità dall'Assemblea dei soci pubblici, ha onorato solo la Regione Umbria versando € 5.075.000,00. Il mancato aumento di capitale, spettante agli altri soci pubblici, rese impossibile il perfezionamento del prestito da par-



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

te delle Banche, che si sarebbe poggiato sulla ricapitalizzazione. Permangono quindi le criticità finanziarie e con esse il pericolo di default dell'azienda, con i conseguenti gravi rischi a danno del servizio pubblico, del patrimonio dei soci e, soprattutto, con le gravi incertezze sul destino dei dipendenti.

Da qui la scelta della Regione di prevedere un'anticipazione di cassa a UM – fino a 20 milioni – autorizzata con legge regionale 9 aprile 2013 n.8, art.27, comma 5. L'anticipazione è stata poi erogata in due tranches per **17 milioni complessivi. Secondo l'ultimo rendiconto effettuato al 21 marzo 2018**, a seguito di apposite rateizzazioni e moratorie concesse, il debito si è ridotto a 12.080.570,0 euro esclusi gli interessi.

La situazione restava critica anche nel Bilancio 2013: dei 75 milioni (50 di mezzi propri e 25 di prestiti) ritenuti necessari dal Piano per rilanciare l'Azienda ne risultano entrati circa 28 (5 come aumento di capitale, 2 per integrazione Fcu, 17 come prestito dalla Regione e 3,6 come prestito dalla Provincia).

A questo punto, hanno spiegato i rappresentanti di UM, il consiglio di amministrazione decide di valorizzare un ramo d'azienda bandendo **una gara per il servizio gomma, navigazione e impianti fissi. Dalla vendita a Busitalia SitaNord Spa, del ramo 'azienda Umbria Mobilità Esercizio Srl, Umbria Tpl e Mobilità Spa ha realizzato una plusvalenza patrimoniale di 28 milioni.**



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Secondo quanto riportato alla Commissione dall'amministratore unico Bufaloni è intenzione della società UM anche valorizzare il ramo d'azienda ex FCU.

Rispondendo alle domande dei Consiglieri presenti alla seduta di Commissione, il dott. Bufaloni ha anche ricordato come UM sia titolare di un patrimonio immobiliare dal quale, tramite vendita, è stato ricavato un utile per la società.

In conclusione l'amministratore unico Bufaloni ha tracciato la strada per il futuro della società, che per lui significa:

- attenzione continua sulla vicenda romana e sul contenzioso contro la Regione Umbria al fine di riscuotere crediti.
- la costituzione definitiva dell'Agenzia regionale dei trasporti – approvata con legge regionale 2 aprile 2015 n.9.
- adeguamento del corrispettivo per il servizio su ferro, di 4 milioni e 800 mila euro l'anno, fermo dal 2001.

### **9 novembre 2017- Audizione Dr. Lucio Caporizzi**

Il 9 novembre 2017 è stato invitato in audizione Lucio Caporizzi, direttore regionale alla programmazione, il quale dal 13 novembre 2012 al 28 agosto 2017 ha svolto anche il ruolo di Presidente del Consiglio di Amministrazione di Umbria Mobilità. In quella sede è



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

nuovamente intervenuto anche il Dott. Pasquale Pasquini, Dirigente Affari legali della società.

Caporizzi, riaffermando che parte del vulnus di bilancio di UM derivasse dai crediti romani, ha ravvisato anche nell'inadeguatezza del corrispettivo per il servizio su gomma una causa di carenza di risorse, per uno squilibrio di circa 8-9 milioni di euro l'anno inclusi gli interessi.

Per il servizio su gomma, ha ricordato Caporizzi il contratto di servizio fra società gestrici e enti locali (Comuni per il Tpl urbano e Province per il Tpl extraurbano), prevede ai sensi della legge 422/97 che i ricavi da traffico dovrebbero coprire il 35% dei costi, e questo è indicato come **parametro di efficienza per i servizi pubblici**. In Umbria questo ricavo da traffico era **all'incirca del 20%**.

Inoltre nella gara di affidamento del servizio per circa 30 milioni di KM del 2004, ora in regime di obbligo di servizio, relativa ai tre bacini di traffico la cui titolarità era in capo ai Comuni per il tpl urbano e alle Province per quello extraurbano, il corrispettivo per chilometro era pari a 1,85-1,90 euro, ad oggi insufficienti per raggiungere il pareggio che si attesterebbe intorno ai 2,50 euro al chilometro. Nel 2013, ha ricordato Pasquini, con la seconda proroga del **contratto di servizio sono stati razionalizzati i chilometri percorsi**.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Il consiglio di amministrazione presieduto da Caporizzi ha perseguito le azioni di rientro del debito fissate dalle Linee guida prodotte dallo Studio Santucci e Partners, secondo le quali tra le prime azioni da compiere c'era la riscossione dei crediti romani verso Cotri, verso Roma Tpl e la dismissione immediata del servizio su Roma.

**Nei primi mesi del 2013 venne infatti sottoscritto con Roma Tpl un piano di recupero del credito che ha fatto rientrare 3,9 milioni di euro dei 20 milioni di euro richiesti.**

In questa vicenda, ha ricordato Caporizzi, ha negativamente pesato il "lodo ATAC" su cui Roma Tpl faceva affidamento a sua volta per l'ottenimento di credito.

Nonostante ciò sono continuate anche per via giudiziaria le azioni per il recupero del credito verso il socio Cotri.

Altra azione intrapresa dal Cda è stata la **cessione del ramo d'azienda** per il servizio su gomma; ciò è avvenuto costituendo una new company Umbria Mobilità esercizio srl alla quale è stato conferito il ramo d'esercizio messo a gara per il 70% con la facoltà per il venditore con un obbligo per l'acquirente di procedere con l'acquisizione del restante 30%. Dopo sette mesi dalla prima gara, ad agosto 2014, l'aggiudicataria Busitalia compra anche il restante 30%. La vendita si perfeziona così per un totale di 32.372.700,00 euro, con una plusvalenza a livello patrimoniale di 28 milioni di euro.



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Nel 2014 Umbria TPL e Mobilità Spa non è più una grande azienda da 1500 dipendenti, ma diventa una società di 62 dipendenti, di cui la maggior parte sono addetti alle infrastrutture FCU. A UM ha spiegato Caporizzi, rimangono le seguenti competenze:

- gestione dell'infrastruttura ferroviaria di FCU;
- gestione del patrimonio immobiliare di Umbria Mobilità pari a circa 100 milioni, (una parte del quale è attualmente in affitto a Busitalia, e dai quali ricava un reddito)
- gestione delle situazioni debitorie verso le banche
- la riscossione dei crediti verso Roma
- la gestione delle partecipazioni della società che si stavano dissolvendo.

In sintesi, la riduzione dell'indebitamento che ha impegnato il CDA tecnico a guida Caporizzi su molteplici fronti **secondo i dati forniti alla Commissione ha ribaltato la situazione debitoria complessiva: a breve, medio e lungo termine, tra banche, fornitori e soci, il debito è passato da 383.914.000 euro, al 31 dicembre 2012, a 115.337.000,00 euro.** Le garanzie prestate invece sono passate da 208 milioni, ridotte a 75 milioni e attualmente sono 35 milioni.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, quindi, il cda tecnico insediatosi nel 2012 ha intrapreso, fino ad agosto 2017, una forte opera di risanamento con azioni giudiziarie e extragiudiziarie nei confronti di Roma Tpl, accordi con la stessa società per il rimborso dei crediti ed



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

interruzione delle fidejussioni concesse, oltre che uscire dal servizio su Roma.

Nell'ultima parte dell'audizione Caporizzi, rispondendo alle domande dei commissari ha enucleato le risorse che negli anni sono state messe a disposizione dell'FCU secondo quanto stabilito dal Contratto di programma, che prevedeva e prevede una quota di 4,8 milioni di euro/anno per la gestione dell'infrastruttura che comprende manutenzione ordinaria, costi per il personale, energia elettrica, assicurazioni.

Diversamente, ha spiegato l'ex presidente del CDA, per la manutenzione straordinaria sulla linea ferroviaria sono intervenute nel tempo finanziamenti da leggi speciali statali dal 2000 fino al 2011. Come riportato in una Deliberazione della Giunta Regionale menzionata durante i lavori di Commissione, la DGR del 25 febbraio 2013 n. 156, risultavano, **al 2013, ancora nella disponibilità di FCU per la manutenzione straordinaria 14.817.640,41 euro**, quale somma delle risorse derivate dai trasferimenti diretti a valere sulla Legge 297/78 (15.485,286,54 euro) fino al 2000 e dai trasferimenti regionali dal 2001 al 2010 (17,213,508 euro) sottratte le spese **rendicontate dal 2001 al 2012 per il pagamento gli interventi realizzati ai sensi della L. 297/78 che ammontano a 17.884.154, 58 euro.**



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Nella DGR citata dal dott. Caporizzi si fa anche riferimento ad altri lavori di manutenzione straordinaria sulla linea che si sono succeduti negli anni, in particolare al progetto ritenuto prioritario di risanamento della sede ferroviaria e rinnovo dei binari nel tratto Papiano-San Gemini. L'ex presidente ha anche consegnato alla Commissione gli impegni finanziari assunti per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla linea FCU, per il periodo che va dal 2014 al 2017, nei quali rientra l'intervento per il consolidamento e messa in sicurezza della galleria di Poggio Azzuano e il consolidamento del muro di sostegno in località San Gemini.

### **11 dicembre 2017 – Audizione dell'Assessore Regionale Giuseppe Chianella e del Direttore Regionale Diego Zurli**

L'11 dicembre 2017 è stato invitato a partecipare ai lavori della Commissione l'Assessore regionale ai trasporti Giuseppe Chianella, accompagnato dal Direttore regionale Diego Zurli.

L'Assessore, rispondendo alle domande presentate dai Commissari, ha affrontato il tema dei contratti di servizio in particolare quelli per il servizio su gomma che impegnano ad oggi le società Busitalia-Sita Nord ed Umbria Tpl e Mobilità Spa subentrato alle società aggiudicatrici della gara nel 2005-2006, gli enti titolari del contratto ovvero i Comuni per il trasporto urbano, le province per l'extraurbano



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

ad operare in regime di obbligo di servizio, ai sensi del Regolamento Europeo 1370 del 2007.

Rispondendo alle domande l'Assessore Chianella ha anche espresso ai Commissari la volontà di predisporre entro la fine dell' anno 2018, **la gara unica per i servizi su gomma**. A tal fine ha detto l'Assessore che è in essere un tavolo tecnico interistituzionale, al quale partecipano gli enti titolari dei contratti di servizio, quindi Province e Comuni sopra i 12 mila abitanti, per definire i requisiti minimi del servizio e i programmi di esercizio tenuto conto dell 'incertezza del riparto delle risorse nazionali relative al Fondo dei trasporti.

Per il servizio su ferro invece il contratto è stato stipulato direttamente dalla Regione e, sempre ai sensi del Regolamento comunitario 1370, non si è trattato di una gara ad evidenza pubblica ma di un affidamento diretto così come avvenuto in altre Regioni italiane.

### **11 gennaio 2018 – Audizione dell'Ing. Mauro Fagioli**

L'Ingegnere Mauro Fagioli, direttore di esercizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, ha iniziato la sua audizione aggiornando i Commissari sullo stato di avanzamento dei rapporti fra UM e RFI (Rete Ferroviaria Italiana) la quale è stata individuata, secondo decreti legislativi ministeriali e decreti applicativi, soggetto attuatore



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

degli interventi di adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria dopo la **sospensione di esercizio** avvenuta ad agosto 2017.

Fagioli ha spiegato come il 15 dicembre 2017 sia stato firmato l'accordo tra Umbria Tpl e Mobilità Spa e RFI tramite il quale si procederà al subentro, dopo un periodo di affiancamento, della stessa RFI con la cessione del ramo d'azienda relativo alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Un procedimento che, secondo Fagioli, dovrebbe concludersi entro il mese di giugno.

La Regione Umbria ha ricordato Fagioli ha ottenuto un finanziamento dal Governo di **51,2 milioni di euro** per l'adeguamento dell'infrastruttura, ai quali si aggiungono 2 milioni per la parte tecnologica, per un totale di 53,2 milioni di euro affidati ad RFI.

Di questi 51,2 milioni di euro **33 milioni di euro sono destinati all'adeguamento** dell'infrastruttura agli standard nazionali che dovrebbero consentire l'adeguamento di 45 chilometri di linea; **18 milioni di euro** dovrebbero servire per l'adeguamento della parte tecnologica, quindi la realizzazione lungo la linea del sistema che consente di interfacciarsi da terra con i treni opportunamente attrezzati per leggere i segnali di comando in modo automatico e quindi garantire la massima sicurezza nella circolazione- in termini tecnici SCMT di terra.

**2,2 milioni di euro** sono stati destinati sempre alla parte tecnologica connessa al sistema SCMT di terra.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

C'è anche la volontà, condivisa da parte di UM e Rfi di trovare ulteriori risorse per lavori strumentali al completamento e alla messa in sicurezza della linea, per ulteriori 900 mila euro.

Per quanto riguarda il raddoppio della linea ferroviaria nella tratta Ponte San Giovanni – Perugia, invece, è previsto un ulteriore finanziamento statale a valere sulla legge 211/92; la gara è stata chiusa per un ammontare di oltre 12 milioni di euro. Il cantiere risulta ad oggi allestito.

Rispondendo alle domande dei Commissari l'Ing. Fagioli ha chiarito che la Regione Umbria mette a disposizione di UM per la gestione della linea ferroviaria sono 4,8 milioni di euro l'anno, cifra immutata dall'inizio degli anni 2000, con la quale - secondo quanto previsto dal contratto di servizio, - si procede alla manutenzione ordinaria sulla linea, ma si sostiene anche il costo per il personale quasi completamente dedito alle manutenzioni che assorbe oltre 2 milioni di euro l'anno, oltre alle spese fisse.

Per le manutenzioni straordinarie Fagioli ha ricordato come fino al 2011 intervenissero leggi speciali statali per adempiere agli interventi necessari; ad Fcu per tramite della Regione Umbria arrivavano circa 1.726.000 euro l'anno. Al cessare di queste risorse la Regione Umbria è intervenuta con risorse una tantum destinate al momento della rappresentazione del bisogno di un intervento.

**Secondo Fagioli poi è insistito un gap nei trasferimenti di risorse per alcuni mesi dal 2015 al 2016, risorse poi erogate con**



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

**tempistiche diverse con la messa a disposizione di 106** mila euro netti al mese fino alla fine del 2016 per un totale di 730 mila euro, risorse con le quali sono stati fatti e rendicontati interventi di manutenzione ordinaria – come il taglio della vegetazione – per 450 mila euro.

Per gran parte del 2017 poi, nel resoconto dell'Ingegnere, sono mancate le risorse del corrispettivo che la Regione Umbria non avrebbe trasferito all'azienda, risorse che sono state sbloccate a novembre 2017.

La carenza di risorse per la manutenzione, e il verificarsi di situazioni per cui non è stato più possibile mantenere l'esercizio dei treni sulla linea per il venir meno degli standard di sicurezza, hanno indotto l'ing. Fagioli a rappresentare all'azienda la necessità di sospendere l'esercizio e procedere con corse sostitutive su gomma nelle more del completamento dei lavori appaltati.

### **25 gennaio 2018 – Audizione Giovanni Moriconi**

Il 25 gennaio 2018 è intervenuto in audizione, Giovanni Moriconi, primo presidente del consiglio di amministrazione di Umbria Tpl e Mobilità Spa in carica dal momento della fusione nel dicembre 2010 al 13 novembre 2012.



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

L'ex presidente ha iniziato la sua ricostruzione delle vicende che hanno portato alla crisi finanziaria di UM, ricordando che negli anni della fusione il trasporto pubblico locale visse una situazione critica in diverse regioni italiane.

In quegli anni la riduzione dell'esistente accisa sulla benzina non compensò l'aumento della tassa auto così che la Regione Umbria, come altre Regioni, accumulò dal 1998 al 2007 una minore entrata pari a 37,7 milioni di euro per la mancata compensazione dell'intervento statale, tanto che il governo Prodi volle prevedere con la legge finanziaria 244/2007 ulteriori risorse per la gestione del tpl già di competenza regionale. Rispondendo alle sollecitazioni delle Regioni, il Governo introdusse un meccanismo di compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio da autotrazione da parte delle Regioni; per la Regione Umbria erano stimate entrate per 5,1 milioni di euro/anno. La compartecipazione di cui sopra doveva sostituire, a decorrere dal 2011, diversi canali di finanziamento ministeriali per il settore Tpl, ai sensi dell'articolo 1 comma 297 della stessa legge 244/2007.

A parere di Moriconi questo nuovo sistema di fiscalizzazione per il TPL penalizzò notevolmente le risorse che la Regione Umbria trasferì alle Aziende gestrici del servizio dal 2008 al 2012.



**Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"**

Rispetto al quadro di queste risorse l'ex presidente ha voluto sottolineare come i 5,2 milioni di euro del 2010 fanno parte di un impegno straordinario che la Presidente della Regione Umbria Maria Rita Lorenzetti prese con una lettera formale per favorire la costituzione della società unica: "dall'anno 2010 e per gli anni successivi di bilancio saranno di euro 5,2 milioni, fermo restando l'impegno delle Province a partecipare economicamente come stabilito".

Pur sapendo delle criticità insite al momento della fusione, ma con l'impegno dell'allora Presidente della Giunta, l'aumento di contributo al Fondo Trasporti tramite i fondi nazionali, e la convinzione di produrre economie di scala si è ritenuto di conseguire nel tempo l'equilibrio di bilancio.

Dal momento della fusione però, prosegue nel racconto Moriconi, si sono susseguite una serie di vicende avverse per l'azienda UM a cominciare dalla situazione della società Spoletina che versava in difficili condizioni finanziarie tali da non essere in grado di pagare gli stipendi già da gennaio 2011. Inoltre la Spoletina si era impegnata, con il Comune di Spoleto, per la realizzazione di un progetto di mobilità alternativa per un valore di 6 milioni di euro.

La neonata UM si trovò quindi nella condizione di adempiere all'impegno col Comune di Spoleto oltre che del personale che, a quel punto, era personale di UM.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Altri eventi che determinarono spese impreviste e immediate per UM riguardarono FCU: un deragliamento per frana a Collevalenza nel 2001 che obbligò a lavori di manutenzione sulla linea, il rifacimento degli impianti di scarico delle officine di Umbertide, il contenzioso fiscale IVA e la vicenda Cogemar che ha portato al pignoramento di 4 milioni di euro a Umbria Mobilità.

Riguardo ad FCU Moriconi ha evidenziato come per la gestione del servizio ferroviario i costi superavano largamente i corrispettivi e gli introiti. Infatti, ricorda l'ex **amministratore, nel 2012 anno nel quale doveva essere firmato il rinnovo del contratto di servizio con la Regione, mise in evidenza lo squilibrio. Il contratto fu poi firmato a dicembre 2012 dall'Amministratore delegato del nuovo Cda, Franco Viola.**

Moriconi ha voluto anche sottolineare che nel momento della definitiva concessione della linea ferroviaria alle Regioni le risorse stanziare per FCU erano modestissime rispetto alle esigenze di una linea di 157 km caratterizzata da profili orografici e idrogeologici difficili.

Venendo poi al commento di Moriconi rispetto alla questione romana, l'ex presidente ha voluto ricordare come la presenza delle società di trasporto pubblico locale su Roma, a cominciare da APM attraverso i consorzi Tevere Tpl Scarl e Sira, fosse ormai strutturata e



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

che nel tempo fossero stati conclusi investimenti per oltre 13 milioni di euro per realizzare depositi e uffici. Nel 2009 poi ci fu la gara per 800 milioni di euro, ovvero 30 milioni di chilometri/vettura, la gara per la quale si costituì la società Roma Tpl. La gara prospettava corrispettivi vantaggiosi ma fin da subito si andarono a configurare delle difficoltà nella riscossione delle quote per la partecipazione al servizio. Motivi di questa difficoltà, secondo Moriconi, sono rintracciabili nella modalità di pagamento che il Comune di Roma individuò, ovvero una dilazione a 235 giorni (8/9 mesi). Poi subentrarono le già citate vicende relative al lodo ATAC che riguardava Tevere Tpl Scarl e i debiti che UM continuava ad accumulare nei confronti di Roma Tpl di cui è socia al 33%.

Rispondendo alle domande dei Commissari Moriconi ha ricordato come parte delle criticità occorse alle società unitesi in UM, in particolare Fcu e Spoletina, fossero ignote al momento della fusione o che, come nel caso del contenzioso fiscale fra Regione Umbria ed Fcu fosse in essere una manleva che faceva ritenere una sostanziale copertura di quel rischio. Allo stesso modo si riteneva che la questione romana, avendo dalla propria tutti i gradi di giudizio, avesse comunque avuto un esito positivo.

Riguardo invece alle economie di scala che si sarebbero dovute produrre dalla fusione della società, Moriconi ha ricordato che il 2011, primo anno effettivo di attività di UM sarebbe dovuto essere l'ultimo con i vecchi contratti di servizio siglati nel 2006, e infatti si sarebbe



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

dovuta realizzare la gara unica di bacino dal 1 gennaio 2012 quale effetto della Legge Regionale.

Alcune economie, ha spiegato Moriconi, si sono prodotte tuttavia con la razionalizzazione delle corse in alcune città, risparmiando chilometri o efficientando i turni di lavori degli autisti degli autobus.

### **8 febbraio 2018 – Audizione Vannio Brozzi**

L'ultima audizione della Commissione ha visto partecipare Vannio Brozzi, amministratore unico di FCU dal 2005 al giugno 2010.

Brozzi ha ricostruito la storia della Ferrovia Centrale Umbra ricordando che si trattava di una ferrovia in gestione commissariale governativa, ovvero una ferrovia che era gestita direttamente dallo Stato fino all'entrata in vigore del Dlgs n.422/1997. Dopo tale dato le funzioni e i compiti di programmazione inerenti tali ferrovie, al pari di altri servizi di TPL su gomma, sono stati trasferiti alle Regioni che dunque sono subentrate allo Stato quali **concedenti**. Le funzioni e compiti sono trasferiti sulla base di accordi di programma tra Stato e Regioni che definiscono, in particolare il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle Regioni.

La Regione Umbria norma i servizi di Tpl ferroviari con la Lr n.37/1998 e costituisce la FCU srl a partire dal 1 gennaio 2001 in attuazione del DPCM 16 novembre 1999.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

Con tale atto sono state individuate le risorse trasferite alla società per garantire la continuità nella gestione dell'infrastruttura e del servizio di trasporto:

- 6,68 milioni di euro per lo svolgimento dei servizi di trasporto
- 4,8 milioni di euro per la gestione dell'infrastruttura
- 1,72 milioni di euro per la manutenzione straordinaria inerenti l'infrastruttura, gli impianti e il materiale rotabile di cui alla legge 297/78.

Brozzi ha rappresentato come la linea umbra di FCU ovvero il tratto Terni-San Sepolcro aveva un numero limitato di passeggeri, circa 1 milione mezzo l'anno, un valore che male a pena introitava il 35% dei ricavi da traffico previsto dalla legge.

Nel 2005 FCU contava 217 dipendenti, 198 nel 2010.

Brozzi ha consegnato ai Commissari copia del Piano d'Impresa 2007/2010 allegato alla DGR 968 dell'11 giugno 2007. In tale deliberazione la Giunta Regionale "prende atto della situazione economico finanziaria che caratterizza attualmente i bilanci di Fcu, chiusi solo con interventi di copertura a carico della Regione in qualità di socio unico, a fronte delle esigenze, rappresentate dalla Fcu, di un maggior fabbisogno generato da un forte incremento dei costi (personale, carburante, etc.) verificatosi nello stesso periodo". A fronte di queste evidenze l'amministrazione unico elaborò il Piano d'impresa,



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

nel quale – si legge nella DGR citata - sono rappresentati gli interventi da mettere in campo e "le misure idonee per razionalizzazione e contenere i costi della gestione corrente dell'azienda al fine di renderla più competitiva ed efficace".

Nel Piano d'impresa sono elencati gli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi prioritari sia in ambito infrastrutturale che di servizi, nonché organizzativo e gestionale. A tal fine le risorse finanziarie assegnate erano pari a 56,85 milioni di euro – a valere su leggi speciali nazionali dedicate al settore.

Secondo Brozzi poi l'aver conseguito il Certificato di sicurezza CE-SIFER n.68 ha consentito ad FCU di svolgere il servizio per conto e in nome di Trenitalia in diversi tratte fuori dal territorio regionale. In particolare, dalla tratta Terni – L'Aquila FCU ha introitato circa 3 milioni e mezzo di euro l'anno. A questo si univa la qualità professionale dell'officina di Umbertide riferimento per la manutenzione anche per altre società di trasporto italiane.

A questi punti di forza, ha detto Brozzi, si contrapponevano delle criticità dovute essenzialmente alla anzianità della linea, come ad esempio lo stato di alcune gallerie.

Brozzi rivendica che al momento in cui ha lasciato FCU, e quindi prima della fusione, la società poteva vantare un credito riconosciuto dalla Regione Umbria per 11 milioni di euro (lettera protocollata



Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

n.0060052 del 14/04/2009) con i quali poter affrontare dei lavori di manutenzione.

Ripercorrendo la sua storia della sua amministrazione in FCU Brozzi ha poi illustrato la questione relativa al cosiddetto "contenzioso fiscale".

Nel 2007, ricorda Brozzi, contestarono ad FCU il mancato versamento dell'Iva per 10-11 milioni di euro sulle risorse erogate per lavori tra cui l'elettificazione della linea, la soppressione dei passaggi a livello e altri interventi. In una prima fase Brozzi si oppose alla richiesta e vinse il ricorso.

Solo successivamente, e quindi quando era già **stata costituita la società holding Umbria Mobilità**, vennero contestati all'ex FCU dall'Agenzia delle entrate i mancati versamenti dell'IVA sulle risorse che la Regione Umbria erogava annualmente a FCU per la manutenzione straordinaria. Su questa partita, conclude Brozzi, si palesò un contenzioso di 2,5 milioni di euro a quale punto imputati al bilancio di Umbria Mobilità.

### **8 marzo 2018 – Analisi delle relazioni di stima della società di tpl pre fusione**

La Commissione ha richiesto e ottenuto dalla società Umbria Mobilità le relazioni di stima condotte dallo Studio Associato Campagna e



**Commissione d'Inchiesta su "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 nella Regione Umbria"**

Partners delle società Apm, Ssit, Atc e Fcu confluite agli nella società unica regionale Umbria Tpl e Mobilità spa. Il quadro fornito dai documenti, che è stato illustrato ai commissari attraverso la redazione di una nota tecnica documentale, non evidenzia sui bilanci al 31 dicembre 2008 quelle criticità poi emerse negli anni successivi.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

## **DOCUMENTAZIONE**

La Commissione d'inchiesta ha prodotto e raccolto diversi documenti che sono consultabili da parte dei Consiglieri Regionali e che sono:

- N. 2 Note documentali redatte dagli uffici dell'Assemblea legislativa
- Atto di fusione 2011 Incorporazione "Umbria Mobilità Tpl spa in Umbria Tpl e Mobilità spa"
- Visura della CCIAA di Perugia di Umbria Tpl e Mobilità spa
- Contratto di programma per la Contratto di programma per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale tra Regione Umbria e Società "Umbria TPL e Mobilità s.p.a."
- Nota prot. n. 3523 del 10.1.2012 "Concessione d'uso gratuito alla Umbria TPL e Mobilità spa dei beni immobili, impianti ed infrastrutture inerenti la linea ferroviaria Sansepolcro-Terni e diramazione Ponte San Giovanni – Perugia S.Anna, ricadenti nel territorio della Regione Umbria"
- Linee guida del Piano di ristrutturazione e rilancio di Umbria Tpl e Mobilità Spa (estratto del documento) redatte dallo Studio Santucci e Partners.
- Elenchi di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria effettuati sulla linea FCU negli anni 2014-2017.



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

- Documento di risposta alle domanda del Consigliere Maria Grazia Carbonari consegnato dall'Assessore Giuseppe Chianella.
- Prospetto risorse finanziarie destinate al TPL umbro dalla Legge di Bilancio 2008.
- Articolo pubblicato nel 2007 sulla Rivista dell'Agenzia Umbria Ricerche "La questione dei servizi" – I servizi di trasporto pubblico locale a firma di Giovanni Moriconi.
- Piano d'impresa 2007-2010 della Ferrovia Centrale Umbra
- Bilancio 2008 e sviluppo piano d'impresa FCU
- Lettera protocollata dalle Regione Umbria (prot. N. 0060052 14/04/2009) ricognizione crediti FCU
- Relazioni di stima di Apm, ATC, Ssit e Fcu ante fusione in Umbria Tpa e Mobilità spa redatte dallo Studio Associato Campagna e Partners.

Sono state altresì raccolte e protocollate le seguenti lettere:

- Lettera prot. n. 16329 del 26.10.2017 a firma del Consigliere Valerio Mancini "Quesiti per la seduta della Commissione del 26 ottobre 2017";
- Lettera prot. n. 1003 del 09.10.2017 a firma dell'Amministratore Unico di Umbria Tpl e Mobilità spa Ferruccio Bufaloni in ri-



Commissione d'inchiesta su "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 nella Regione Umbria"

- sposta a "Quesiti per la seduta della Commissione del 26 ottobre 2017" (lettera prot. n. 16329 del 26.10.2017);
- Lettera del 2 novembre 2017 a firma della Consigliera Maria Grazia Carbonari "Richiesta quesiti per il dr. Lucio Caporizzi in vista dell'audizione della Commissione d'inchiesta sui trasporti del 9 novembre";
  - Lettera del 15 novembre 2017 a firma della Consigliera Maria Grazia Carbonari "Richiesta quesiti per l'Assessore Giuseppe Chianella in vista della prossima audizione della Commissione d'inchiesta sui trasporti del 23 novembre p.v.";

*Il Presidente*  
*Carla Casciari*

