

Umbria mobilità, nuovo buco da 3 milioni

▶ PERUGIA

Altri 2,9 milioni di passivo nel bilancio 2016 di Umbria tpl e mobilità. Il bilancio al 31 dicembre 2015 si era chiuso con una perdita, che sommata alle precedenti era di 27.746.954 euro. Da qui l'abbattimento del capitale. Ma poi è rispuntato il nuovo passivo di quasi tre milioni. Il presidente Caporizzi, che lascia il posto all'amministratore unico Bufaloni, in un'intervista individua le criticità del tpl nei controlli passati giudicati non adeguati e rilancia sull'inchiesta che lo vede coinvolto.

▶ alle pagine 4 e 5

▶ PRIMO PIANO

*Umbria mobilità approva il bilancio 2016 a -2,9 milioni
Arriva Bufaloni, Caporizzi lascia ma fa scoppiare il caso*

“Crisi dei trasporti? Mancati i controlli”

di **Alessandro Antonini**
▶ PERUGIA - Nell'assemblea dei soci di ieri, approvato il bilancio 2016, Lucio Caporizzi ha lasciato la presidenza di Umbria tpl e mobilità. Passivo di 2,9 milioni (2.953.592 per la precisione). Il bilancio 2015 si era chiuso con una perdita che sommata alle precedenti era pari a 27.746.954 euro. Visto la somma dei passivi superava il terzo del capitale sociale, l'assemblea dei soci, riunita in sessione straordinaria il 5 giugno, ha deliberato la riduzione del capitale, arrivato così a 26 milioni. Uno scenario, anche quello del 2016, di “elevata criticità finanziaria”, come è scritto nella stessa relazio-

ne, per i mancati incassi dei crediti romani e dei crediti degli altri soci. Sono scattate anche cause giudiziarie con la stessa Regione (di cui Caporizzi è direttore economico) e col Comune di Spoleto. Ieri è stato modificato anche lo statuto della società, con l'introduzione dell'amministratore unico.

Nominato uno degli advisor, Ferruccio Bufaloni, che però si è riservato la controfirma. Vuol fare alcune verifiche. E con questi numeri come dargli torto. Ora che lascia Caporizzi, indagato per la vicenda Um, si toglie qualche sassolino. Tipo su chi non ha controllato, a suo tempo. E chi si

è preso rischi d'impresa coi soldi pubblici...

Caporizzi, il tpl ha attraversato una crisi storica: cosa non è andato con l'azienda unica?

“L'azienda unica fu un'idea innovativa e lungimirante, tesa a perseguire una razionalizzazione del settore, tanto più valida in una regione piccola come l'Umbria. Andava posta maggior attenzione, in fase di costituzione del nuovo soggetto, alle criticità che le varie aziende si portavano dietro. Forse i soci dovevano esercitare un controllo più ‘sostanziale’, con riferimento ai concreti andamenti della gestione e ai profili di rischio”.

Scoppiata la crisi, 5 anni fa, in tanti hanno discettato se fosse più pesante il fardello portato all'azienda unica da Fcu piuttosto che da Apm o dalla Spolelina...

“Come ho detto prima andava meglio valutato l'effetto delle criticità che le varie aziende si portavano dietro. Sta di fatto che l'accumulo di crediti di difficile riscossione nei confronti della partecipata romana - portata da Apm - e di uno degli altri soci di tale azienda, processo questo che è continuato anche nei primi tempi dell'azienda unica, ha rappresentato e rappresenta il principale fattore di difficoltà di Um. Non a caso una delle prime preoccupa-

zioni - dopo il suo insediamento - del cda da me presieduto fu proprio di dismettere l'attività di trasporto su Roma, oltre che adoperarsi per recuperare i crediti, cosa che almeno in parte è fin qui riuscita. A tale proposito la mia opinione è che un'azienda pubblica, la cui mission è di assicurare un servizio pubblico al territorio di riferimento, dovrebbe pensarci due volte - e forse anche tre - prima di mettere in piedi 'joint ventures' in altre zone".

Ora vi siete trovati a fare i conti con la bad company, che anche in questo caso vedrà l'affidamento della rete ferroviaria a Rfi...se ne uscirà così o c'è ancora il rischio liquidazione? Crede che il fondo nazionale trasporti possa essere aggredito dai creditori con la trasformazione in agenzia?

"Non mi piace il termine 'bad company' ma, certo, dopo la vendita l'attuale Umbria Mobilità si trova a dover gestire i gravami che ricadevano sulla precedente azienda. Si tratta di un'azienda 20/30 volte più piccola ed è quindi difficile che da sola possa far fronte ad oneri derivanti da un'azienda 20/30 volte più grande, come per esempio il servizio del debito contratto per gli investimenti o anche gli oneri derivanti da fatti gestionali lontani nel tempo, di molto anteriori rispetto alla costituzione dell'azienda unica. La costituzione di un'agenzia per il Tpl - già prevista da un'apposita legge regionale - può rappresentare un nuovo ruolo per l'azienda, oltre ad un fattore di razionalizzazione del settore e di recupero di risorse. Personalmente considero basso il rischio di pignoramenti a carico del fondo, ma - laddove si proceda in direzione dell'agenzia - è evidente che tale aspetto va analizzato con la massima attenzione, adottando tutte le misure necessarie a tutelare le risorse del Fondo. Quanto all'

affidamento della gestione della infrastruttura ferroviaria ex Fcu a Rfi (Ferrovie dello Stato), non mi pare vi siano ancora atti concreti al riguardo, mentre è stata firmata una convenzione tra Regione, azienda ed Rfi per realizzare importanti lavori di ammodernamento dell'ex Fcu. Comunque la possibilità di attribuire a Rfi la gestione delle ferrovie locali, come pure il vero e proprio trasferimento dell'infrastruttura stessa, è previsto da una recente legge dello Stato e rientra in una tendenza di livello nazionale".

A proposito del fondo, ci sono ancora i sei milioni immobilizzati dalla magistratura nell'inchiesta che la vede indagato, l'ipotesi è di truffa e falso sui chilometri percorsi proprio per ottenere più soldi dallo Stato, come si difende?

"I 6 milioni immagino siano ancora sotto sequestro. Quanto al difendersi, questo si fa in tribunale e non sui giornali. Per rispondere alla domanda, mi si contesta di aver indotto il Ministero ad erogare somme in più alla Regione (quindi all'Umbria) - appunto i famosi 6 milioni - per i servizi di trasporto pubblico locale di cui fruiscono i cittadini umbri. Sono convinto che la vicenda si chiarirà una volta che venga vista non con il metro delle sensazioni, delle ipotesi o delle opinioni personali ma in base a quanto emerge con chiarezza dai documenti e dai fatti. Certamente l'amarezza è tanta, dopo tutta la fatica profusa per tutelare il servizio pubblico ed i dipendenti. Mi ha colpito come nessuno abbia considerato il fatto, del tutto evidente, che si parla di risorse che vanno a fornire servizi di trasporto ai cittadini, ai lavoratori pendolari, agli studenti, ai pensionati".

Lei se ne va per l'effetto della legge Madia, dato che è anche direttore regionale, ma un'

esperienza così, col senno di poi, la rifarebbe?

"Quando sul finire del 2012 assunsi l'incarico non pensavo certo che potesse durare così tanto, quindi è già da tempo ora di lasciare. La mia nomina fu anche figlia di una legge che all'epoca imponeva di nominare nel cda di una società partecipata da enti pubblici dipendenti degli enti stessi, almeno per la maggioranza dei componenti. La normativa attuale (decreto Madia), nel disporre invece dell'incompatibilità, vieta dunque ciò che 5 anni fa un'altra legge invece obbligava: così vanno le cose. Ho svolto in questi quasi 5 anni l'incarico di presidente di Um in aggiunta al mio lavoro di direttore regionale senza compenso aggiuntivo, con un aggravio considerevole dei miei compiti e delle mie responsabilità. In questa esperienza ho avuto modo di conoscere e collaborare con persone di grande serietà e qualità professionale ed anche umana, ai quali va il mio sincero ringraziamento per il prezioso supporto ricevuto. Se lo rifarei? Ero e sono ancora convinto che tutti noi dobbiamo farci carico, per quanto possiamo, di lavorare per il bene comune. In particolare ciò dovrebbe valere per un dipendente pubblico (il "civil servant" degli inglesi...), con relativo spirito di servizio. Sono un po' meno convinto, però, che questo sia ancora un Paese dove si possa dar prova di spirito di servizio e di attaccamento al bene comune". ◀

Nel nuovo conto economico accantonamenti per le cause giudiziarie della spa nei confronti dei soci: Comune di Spoleto e Regione dell'Umbria



Uno scenario quello chiuso lo scorso anno giudicato "di elevata criticità finanziaria" L'advisor si è riservato di accettare la nomina