

**SUPERSTIPENDI E PARENTOPOLI****SCANDALO NELLA REGIONE ROSSA  
SPARITI I SOLDI E PURE I TRENI**

Indagini di Procura e Cortei dei conti sull'Umbria, dove il sistema dei trasporti pubblici è saltato svelando la voragine nei bilanci. Spesi 13 milioni per acquistare convogli che su quelle linee non possono viaggiare

di **MARIO GIORDANO**

■ C'è uno scandalo nel cuore dell'Italia, nell'Umbria governata da una delle mitiche amministrazioni rosse, di cui nessuno

parla. Dal 12 settembre i treni sono fermi, sostituiti da servizi di autobus. Dietro lo stop si nasconde un clamoroso caso di mala gestione dei soldi pubblici sul quale stanno indagando la Procura di Perugia e la Cortei dei conti. Quest'ultima ha contestato danni erariali per 45 milioni; 13 milioni sono stati spesi solo per l'acquisto di convogli che non possono viaggiare perché la linea non è elettrificata. Il tutto in una girandola di parenti e amici da piazzare e di super stipendi.

a pagina 7

**► GLI SPRECHI DEI COMPAGNI****Binari scandalo nell'Umbria rossa  
Fermati i treni, scomparsi i soldi**

Indagini della Procura e della Cortei dei conti sui finanziamenti regionali e sulla cattiva gestione delle ferrovie. Mai utilizzati quattro convogli nuovi costati 13 milioni. Nessuno si decide a elettrificare 5 chilometri di linea

di **MARIO GIORDANO**

■ Eppure non si muove. L'unica cosa certa, infatti, è che dal 12 settembre scorso la Ferrovia centrale umbra è un binario morto: la circolazione dei treni è sospesa fino a data da destinarsi. Non era mai successo dal 1886: la rete di 157 chilometri che attraversa la regione, da Sansepolcro a Terni, passando per Città di Castello, Perugia e Todi, proprio lì, nel cuore dell'Italia, arteria

vitale utilizzata ogni giorno da migliaia di pendolari, è stata chiusa. Dicono che si faranno i lavori. Che riaprirà. Può essere. Ma lo dicevano già nel 2015: «Cominciamo i lavori e finiamo subito», assicuravano. Si è visto, come sono cominciati. Si è visto come sono finiti subito. La Ferrovia centrale umbra è chiusa. Al suo posto gli autobus che però restano semivuoti. «Partono i

bus, spariscono i passeggeri», titolano i giornali locali. Davanti alle stazioni desolate i manifesti di protesta: «Treno, perdona loro perché non sanno quello che fanno».

Ma questa non è soltanto una storia di italico disservizio,



Peso: 1-17%,7-98%

inefficienza e ritardi. No, dietro la chiusura della Ferrovia centrale umbra si nasconde uno dei grandi scandali italiani, che finora è stato tenuto coperto, forse perché troppo imbarazzante. Nessuno ne parla. Eppure la Procura di Perugia ha appena chiuso un'inchiesta, la Corte dei conti a inizio agosto ha messo sotto accusa 45 amministratori e dirigenti, a cominciare dalla presidente della Regione, **Caiauscia Marini**. E la combattiva consigliera regionale dei 5 Stelle, **Maria Grazia Carbonari**, ha ottenuto che venga istituita una commissione d'inchiesta in Regione. Tra breve dovrebbe cominciare i lavori. Si riuscirà a far luce su questo enorme buco nero? Il problema infatti qui non è tanto che sono spariti i treni. Il problema è che, insieme ai treni, sono spariti i soldi. Tanti soldi. Forse troppi.

#### UN BUCO APERTO NEL 2010

La storia merita di essere raccontata dall'inizio. La società che gestisce i trasporti a Perugia e dintorni, Umbria mobilità, nasce nel 2010 dalla fusione di sette aziende di trasporto pubblico. Nel 2014 ha ceduto le attività operative a Busitalia, il braccio armato delle Ferrovie dello Stato, per il quale ovviamente il servizio sostitutivo entrato in vigore in questi giorni è un affare. Umbria mobilità è rimasta una specie di bad company, con 60 dipendenti (di cui 3 dirigenti e 6 quadri), ricavi inferiori ai costi operativi e debiti per 115 milioni di euro. La radiografia di un disastro, insomma. Un disastro che, però, continua ad assorbire denaro dei contribuenti: 17 milioni come anticipo di cassa della Regione, 6,5 milioni del fondo nazionale trasporti, 4,8 milioni l'anno per la manutenzione... Come se non bastasse, con la manovra dello scorso maggio il governo ha stanziato altro denaro fresco per i trasporti dell'Umbria: 45,82 milioni di eu-

ro. Come si diceva: i treni non viaggiano più. I quattrini invece viaggiano sempre. Eccome se viaggiano...

La verità è che a Umbria mobilità i quattrini non sono mai mancati. Anzi: ne ha avuti fin troppi. E sul modo in cui sono stati utilizzati quei quattrini sono stati sollevati molti dubbi. Prendete i 17 milioni stanziati nel 2013 come «anticipo di cassa»: dovevano essere restituiti entro la fine di quell'anno. Invece, a tutt'oggi, ne sono stati restituiti solo 4. Il resto, fra una dilazione e una moratoria, si è trasformato da «anticipo di cassa» a regalo a «babbo morto». Non è un po' strano? Io ti faccio un anticipo di cassa e poi non chiedo più indietro il denaro? E senza giustificarlo? Senza nemmeno dichiararlo? E perché? Fra l'altro, l'esistenza di rapporti strani fra Umbria mobilità e Regione è stata notata più volte dalla Corte dei conti: ci sono, per esempio, 13 milioni di crediti che la società vanta nei confronti della Regione e che dunque dovrebbero comparire nei conti di quest'ultima come debiti. Invece non ci sono. È un po' strano, no? Se Tizio ha un credito di 100 euro con Caio, Caio dovrà pur avere un debito di 100 euro con Tizio, non vi pare? O alla Regione Umbria i bilanci vengono fatti con le regole del club di Topolinia?

Anche sui milioni per la manutenzione ci sarebbe molto da dire. 4,8 milioni l'anno non sono pochi. Ma stati davvero spesi? Il 3 luglio 2017 l'ingegner **Mauro Fagioli**, direttore di Umbria mobilità, parla davanti alla commissione regionale per le attività economiche. E ammette senza mezzi termini: «Non facciamo più manutenzione». Da quanto? «Quella straordinaria da otto anni almeno». E quella ordinaria? «Dall'agosto 2015. Ho ricevuto una comunicazione dell'azienda che dovevo interromperla». Nessun intervento? Nessuno. Neppure per tagliare gli arbusti lungo i binari? Nemmeno. E perché? «Perché non c'erano risorse disponibili». Ma come? Non ci sono risorse? Possibile? La Regione non versa forse per la manutenzione 4,8 milioni di euro ogni anno? «Sì». E quei soldi dove finiscono? «La metà serve per gli stipendi». E il resto?

#### SERVIZI INEFFICIENTI

Lo dicevamo: il problema non sono i soldi. A Umbria mobilità i soldi non sono mai mancati. Semplicemente non sono mai serviti per rendere il servizio più efficiente. E allora? Dove sono andati a finire? La breve storia della società è un piccolo campionario degli sprechi. Il caso più celebre è quello dei 4 treni elettrici, chiamati Pinturicchio, comprati per 13 milioni di euro e rimasti a marcire in deposito, inutilizzati Perché sono rimasti inutilizzati? Per un motivo semplicissimo, lo spiega sempre l'ingegner **Fagioli** nell'audizione del 3 luglio 2017: «Perché mancano 5 chilometri (su 153) di linea elettrificata». Non è meraviglioso? Si comprano i treni elettrici ma non ci si preoccupa che la linea sia elettrificata. Mancano 5 chilometri. Pare che siano strategici. Senza quei 5 chilometri, il resto dell'elettrificazione non serve a nulla. Ma allora perché non si completa l'opera? Ah già, non ci sono soldi. Proprio

così: ci sono soldi per elettrificare 148 chilometri, ma per quei 5 proprio no. Che volete fare? È la sfortuna: per un punto Martin perse la cappa, per 5 chilometri l'Umbria perse il treno. Soltanto un dubbio: come mai, se non ci sono soldi per 5 chilometri di elettrificazione, ci sono invece e in abbondanza (13 milioni) per comprare convogli che stanno fermi in stazione?

#### INVESTIMENTI ESTERI

È una bella domanda. Ma qui a Umbria Mobilità chissà se se la sono mai fatta. In effetti nel corso degli anni la società, finanziata generosamente dal denaro pubblico, ha sempre trovato soldi per comprare tutto quello che voleva. È







arrivata a contare partecipazioni in 40 diverse società, dalle energie alternative alla produzione di tornelli, dalle banche alle assicurazioni Unipol, passando per la gestione dei parcheggi, l'Alto Chiascio energie e l'associazione Carta unica Orvieto. Quasi uno shopping finanziario compulsivo. Nei tempi d'oro (brevisimi per altro) Umbria mobilità contava su partecipazioni nelle principali aziende di trasporto italiane, dal Veneto all'Abruzzo, e si è impegnata con grande acume pure nel sistema romano dei trasporti. «Sarà il nostro fiore all'occhiello», dicevano tutti fieri a Perugia, subito dopo la firma del contratto, ricordando quegli esploratori da barzelletta della *Settimana Enigmistica* che proclamano: «Abbiamo trovato la strada giusta per salvarci», mentre s'infilano nelle sabbie mobili. Ma perché limitarsi a Roma? In effetti: Umbria mobilità s'è spinta in Ucraina (con l'Akcyatur), in Serbia (con la Ergyn), in Polonia e persino in Brasile. Dal parcheggio di Genzano a Copacabana, avanti con gli investimenti arditi, milioni di mi-

lioni, come le stelle di Negroni. E pazienza, se nel frattempo, le ferrovie umbre cadono a pezzi. E i treni sono costretti a fermarsi. Cosa volete che sia di fronte alla prospettiva di sbarcare a Rio de Janeiro?

Dentro il buco nero di Umbria mobilità (o meglio, a questo punto: Umbria immobilità) a voler guardare c'è di tutto: assunzione di parenti, girandole di poltrone, amici da piazzare, superburocrati da strapagare, persino il sospetto di manager che vendevano autobus della società pubblica a società private di cui facevano parte i loro parenti. La Corte dei conti ha contestato danni erariali per 45 milioni di euro. Le Procure, come dicevamo, stanno indagando. La commissione d'inchiesta si insedierà. Ma tutto viene tenuto sotto silenzio, nemmeno

i sindacati protestano troppo, le indagini non fanno rumore, i giornali confinano le notizie nelle pagine locali, come se fosse soltanto un problema di pendolari incazzati. Invece è un problema un po' più grande. È un problema che riguarda le tasche di tutti. E, soprattutto, riguarda il modo di considerare servizi essenziali, come i trasporti, che vengono trasformati in terra di conquista dove si fanno gli interessi di chiunque, tranne che dei cittadini. La verità è questa: così si crea un enorme buco nero nel cuore dell'Italia rossa. Ma forse è proprio questo che fa paura. Forse è proprio per questo che nessuno ne parla...

*La manutenzione ordinaria non si fa da due anni, quella straordinaria da otto. I disagi sono enormi per i pendolari: proteste alle stazioni e bus semivuoti*



#### BINARI MORTI

Sopra, la stazione di Todi, una di quelle toccate dai treni della Ferrovia centrale umbra. A lato, Catuscia Marini, governatrice democratica dell'Umbria. Più a sinistra, Maria Grazia Carbonari, consigliera grillina che ha chiesto e ottenuto una commissione d'inchiesta in Regione

