

CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle

Trento, 7 novembre 2014

Egr. Sig.
Bruno Dorigatti
Presidente del Consiglio provinciale di Trento
SEDE

Interrogazione a risposta scritta n.

Con la delibera n. 1301 del 23 maggio 2008 (Quarto aggiornamento del "Piano degli investimenti nel settore dei trasporti 2004-2008" di cui all'art. 14, comma 1, lettera m) del Regolamento concernente gli strumenti di programmazione settoriale (DPGP n. 24-42/Leg. dd. 25 settembre 2000 e s.m.), come si legge nel comunicato stampa n. 1351 del 23 maggio 2008, l'assessore Panizza annunciava:

*“Impegno rispettato per l'assessore Franco Panizza che ha portato all'approvazione della Giunta provinciale il **quarto aggiornamento del Piano investimenti 2004-2008, dedicato alle opere ed acquisti relativi al sistema ferroviario trentino, che vede l'asse del Brennero (oggetto del recente cadenzamento orario tra Bolzano e Verona), come elemento centrale, a cui si connettono le due ferrovie locali (Valsugana e Trento-Malè)**”.*

Inoltre ricordava che:

*“la riqualificazione del sistema ferroviario trentino passa necessariamente attraverso l'aumento dell'efficienza e delle potenzialità della Ferrovia del Brennero. In quest'ottica si inserisce **gli interventi sull'interporto di Mori: è in corso di approvazione un protocollo d'intesa tra Provincia di Trento, Comune di Rovereto e Ferrovie dello Stato S.p.a, che comporta l'attivazione del centro intermodale di Arcese Trasporti a Mori e la realizzazione delle opere necessarie per il ripristino e la riapertura dello scalo merci di Mori Stazione, di proprietà di RFI, a carico della PAT; lo spostamento conseguente dello scalo merci di Rovereto porterà ad un'auspicabile diminuzione del traffico commerciale sulla rete urbana cittadina ed a una maggiore vivibilità della zona circostante la stazione stessa; la spesa complessiva è parzialmente coperta dalla cessione da parte di RFI delle aree dell'attuale scalo merci di Rovereto, di cui il progetto comporta appunto la dismissione, e comporta in più una spesa a carico PAT pari a 10 milioni di euro**”.*

Lo stanziamento approvato in delibera per l'intervento **“Scalo merci di Mori Stazione”** fu appunto di 10 milioni di euro.

Il 18 settembre 2009 l'assessore Olivi annunciava un'operazione di lease-back a favore di Arcese. Come si evince dal comunicato stampa n. 3027 del 18/09/2009 dal titolo **“L'area Arcese a Trentino Sviluppo, si avvicina l'intermodale a Mori”**, **“l'operazione di lease-back, del valore di 18,6 milioni di euro, come previsto dalle “Linee guida per gli interventi nel settore dell'autotrasporto” redatte dalla Provincia di Trento, vincola il Gruppo Arcese, che continuerà a disporre dell'area in virtù di un contratto di leasing, a precisi impegni occupazionali (791 posti di lavoro per i prossimi cinque anni) ma anche ad attuare - d'intesa con la Provincia, il Comune di Rovereto, Trentino Sviluppo e RFI - un servizio di intermodalità a beneficio delle imprese di autotrasporto interessate, avvicinando così il trasferimento dello scalo merci dalla stazione di Rovereto a quella di Mori.”**

Queste le affermazioni di Paolo Mazzalai, Presidente di Trentino Sviluppo:

“Abbiamo finalizzato oggi una decisione assunta dal Cda di Trentino Sviluppo il 3 agosto scorso. Un’operazione che rilancia l’intermodalità, andando a beneficio anche di altre aziende, e che consente di sostenere l’occupazione in un settore delicato come quello dell’autotrasporto. Non un aiuto ad Arcese quindi, che tra l’altro si impegna a riacquistare l’immobile entro un termine prestabilito ed a fronte di precisi obblighi occupazionali, ma un intervento in grado di rafforzare l’intera filiera grazie alle potenzialità offerte dalla prospettiva dello scalo intermodale, che andrà tra l’altro a togliere traffico pesante dal centro di Rovereto. Tale iniziativa rientra nelle linee guida dell’autotrasporto emesse dalla Giunta provinciale ed ha finalità complementari a quelle dell’avviso pubblico per le aggregazioni nell’autotrasporto di recente pubblicazione”.

Questa quanto dichiarato da Eleuterio Arcese:

“L’accordo firmato oggi testimonia il forte legame fra il territorio trentino e l’attività del nostro gruppo. Il piano industriale presentato permetterà lo sviluppo di un importante polo intermodale a servizio della collettività e dell’economia provinciale.”

Si sottolinea che *“l’operazione permette di raggiungere altri due importanti obiettivi.*

- 1) Anzitutto il mantenimento dei livelli occupazionali previsti dal piano industriale di Arcese Trasporti Spa, vincolando la stessa società a non scendere sotto i 791 posti di lavoro per un periodo di cinque anni. Tale numero di dipendenti permette alla società di rispettare sia il parametro di un occupato ogni 80 mila euro di spesa previsto dagli indirizzi approvati il 18 giugno scorso dalla Giunta provinciale, sia il vincolo di un occupato ogni 50 mila euro di spesa previsto nelle linee guida sull’autotrasporto trasmesse dalla stessa Giunta provinciale.*
- 2) L’intervento di lease-back concluso da Trentino Sviluppo consente inoltre il consolidamento e il rilancio della società e l’investimento di risorse in iniziative volte a rafforzare le attività di filiera nel settore dell’autotrasporto”.*

Vengono forniti i seguenti dettagli dell’operazione:

- 1) “il valore del lease-back, che sancisce il passaggio da Arcese Immobiliare Srl a Trentino Sviluppo Spa della proprietà dell’area di Mori Stazione, è di 18,6 milioni di euro.*
- 2) Trentino Sviluppo diventa quindi proprietario dell’immobile ed Arcese, pagando dei canoni periodici, lo riacquisterà nell’arco di 18 anni maggiorato degli interessi.*
- 3) Trattandosi di un’operazione di lease-back non è prevista dalla normativa provinciale la concessione di alcun contributo.*
- 4) Contestualmente, nell’ambito dell’operazione, è stata ceduta in leasing ad Arcese, per un valore di 3,2 milioni alle stesse condizioni del lease-back, un’area adiacente di proprietà di Trentino Sviluppo che va così a completare lo spazio intermodale e a razionalizzare l’intero scalo.*
- 5) L’area interessata dall’operazione di lease-back confina ad est con la linea ferroviaria del Brennero e la stazione di Mori, sulla quale si trovano una palazzina uffici, un’officina per la manutenzione degli automezzi, un piazzale di 41.300 metri quadri ma soprattutto un raccordo ferroviario con due binari della lunghezza di 280 metri ciascuno, collegati alla rete ferroviaria nazionale, che potranno essere utilizzati per la realizzazione di uno scalo intermodale “a rottura di carico” (separazione di un carico completo in tante partite per il proseguimento del trasporto su due o più mezzi più piccoli).*
- 6) Un servizio utilizzabile, a condizioni di mercato, anche da altri soggetti dell’autotrasporto ed in prospettiva particolarmente funzionale grazie all’apertura, entro il prossimo ottobre 2009, della bretella e del sottopasso ferroviario che collega direttamente la zona industriale con il casello autostradale di Rovereto sud che Trentino Sviluppo sta completando”.*

Il 4 settembre 2009 il Consigliere Civettini, tramite l’interrogazione n. 758 alla quale **non è stata data ancora risposta a distanza di oltre 5 anni**, interroga la Giunta riguardo proprio l’operazione di lease back sopra citata, dell’area Arcese di Mori ferrovia. Con la **delibera di Giunta n. 3679 del 07/05/1999**, 10 anni prima, la Provincia Autonoma di Trento, cedeva un’area identificabile con quella oggetto del leaseback, per un valore equivalente a **circa 938.000 mila euro + iva**, a Tecnofin Strutture, la quale, successivamente, come da accordi preventivi sottoscritti, cedeva ad Arcese Trasporti spa, la stessa proprietà. La cifra di cessione non viene comunicata ma si presume essere poco distante da quella sopra citata. **A distanza di 10 anni viene dato il via libera ad un’operazione sulla stessa area del valore di 18,6 milioni di euro pubblici, con una rivalutazione di circa 17,5 milioni di euro rispetto al 1999.**

Il 7 marzo 2012, nemmeno 3 anni dopo le operazioni sopra citate, l'assessore Olivi incontra i sindacati a causa della situazione di crisi di Arcese Trasporti Spa. Come si legge nel comunicato stampa n. 589 del 07/03/2012, **l'azienda ha annunciato l'avvio della procedura di mobilità per 250 dipendenti**. Ciò avviene nonostante il vincolo firmato nel 2009 di mantenere l'organico dei dipendenti inalterato per 5 anni e di questo Olivi non ne accenna minimamente.

Il 30 settembre 2014, dopo altri due anni circa, la situazione di Arcese è ancora più grave. Come riportato dal comunicato stampa n. 2430 del 30/09/2014, l'azienda ha avviato una massiccia riduzione del personale, quantificata in 120 unità, che ha scatenato la mobilitazione dei lavoratori che sfilano in piazza Dante a Trento coi sindacati e chiedono spiegazioni all'assessore Olivi. Il comunicato non specifica però che i lavoratori non sono solo quelli trentini ma ne arrivano anche da Lombardia e Piemonte e che i licenziamenti sono 120 su 190 dipendenti.

Olivi, pur consapevole degli aiuti e degli accordi firmati in precedenza, commenta così: ***“Non mettiamo in discussione che Arcese possa avviare un processo di riorganizzazione, di specializzazione di alcuni settori, a fronte di una oggettiva crisi del trasporto su gomma”, “L'azienda, pur avendo sede legale in Trentino, ha operative anche unità produttive in altre regioni italiane, e ciò rende necessario un impegno anche delle rispettive amministrazioni regionali a sostegno dei piani di sviluppo e di tutela dell'occupazione dell'impresa”***.

La versione dell'assessore risulta incompleta in quanto i lavoratori e i sindacalisti dei poli di Rovereto, Rivalta in Piemonte e Corbete in Lombardia, intervistati durante la manifestazione, affermano che **molte lavoratori sono in cassa integrazione da 4 anni, che la Provincia non fa rispettare gli impegni assunti nel 2009** e soprattutto sottolineano la gravità del progetto **“fantasma” dell'intermodalità dello scalo merci ferroviario a Mori, denunciando che nessuno ha mai controllato dove siano finiti i milioni di euro dell'operazione di lease back del 2009**.

È opportuno anche **non dimenticare i 10 milioni di euro del 2008**.

Infine, le dichiarazioni dei lavoratori smentiscono le affermazioni di Olivi circa la crisi dell'azienda e la presenza di sole filiali italiane: **Arcese non è un'azienda in crisi, il suo fatturato è cresciuto del 7% rispetto all'anno scorso, la domanda e i clienti sono gli stessi ma, come altre aziende del settore, sta delocalizzando all'estero dove la manodopera costa di meno**.

Come si può facilmente leggere nel sito internet di Arcese, l'azienda è una holding con sedi in tutta Europa e nel Mondo che **dal 2000 al 2008 ha continuato ad aprire filiali soprattutto nei paesi dell'Est, Cina, Russia e Turchia**.

Ciò premesso, si interroga il presidente della Provincia di Trento per conoscere:

1. con riferimento alla delibera n. 1301 del 23 maggio 2008, come siano stati spesi i 10 milioni di euro di stanziamento approvati per l'intervento **“Scalo merci di Mori Stazione”**, quali siano stati i rapporti con RFI e quali siano i risultati tangibili in quella zona,
2. perché, nonostante l'operazione di lease back e di leasing del 2009 a favore di Arcese, lo scalo merci di Mori non è stato realizzato,
3. quali servizi, come dichiarato dalla Provincia nel 2009, **“utilizzabili, a condizioni di mercato, anche da altri soggetti dell'autotrasporto”** siano stati attivati nella zona del lease back e dello scalo merci di Mori interessata da quel piano di intermodalità,
4. perché non è stata ancora data risposta all'interrogazione 758 del 04/09/2009,
5. se l'area in oggetto della delibera di Giunta n. 3679 del 07/05/1999, ceduta dalla Provincia a Tecnofin e da quest'ultima ad Arcese, sia la stessa del lease back del 2009 sempre a favore di Arcese,

6. perché la Provincia non ha fatto rispettare il vincolo dell'accordo con Arcese stipulato in occasione del lease back del 2009,
7. come e quando la Provincia ha effettuato verifiche sullo stato avanzamento lavori, oltre a quelle dei vincoli occupazionali previsti dell'accordo con Arcese, dell'operazione di lease back e dello scalo merci di Mori, dal 2009 al 2014,
8. quali azioni abbia intrapreso l'assessore Olivi per far rispettare gli impegni sottoscritti da Arcese, con particolare riferimento al mancato mantenimento dei livelli occupazionali, al pagamento dei canoni mensili del lease back, alla realizzazione e utilizzo della piattaforma intermodale di Mori,
9. quali siano le sanzioni previste dall'accordo siglato nel 2009 in caso di mancato rispetto dei vincoli occupazionali e di pagamento dei canoni di leasing,
10. come sia possibile che l'assessore Olivi non fosse a conoscenza che l'Arcese non fosse e non è un'azienda in crisi, come confermato nel 2009 dalle parole di Mazzalai "*non un aiuto ad Arcese*", con un fatturato in crescita e che ha delocalizzato moltissimo dal 2000 in poi, in netto contrasto con le affermazioni di Arcese circa un forte legame fra il territorio trentino e l'attività del gruppo,
11. se e quando la Provincia abbia avviato un'indagine per verificare l'utilizzo dei fondi erogati tra il 2008 e il 2009 per le operazioni legate ad Arcese e in generale alla realizzazione dello scalo merci intermodale di Mori stazione, di fatto mai realizzato,
12. quanto finora Arcese ha pagato in totale per i canoni del lease back e qual è il residuo con relativa previsione dei tempi per il raggiungimento del saldo finale,
13. quale sia stato il ruolo di Trentino Sviluppo in termini di controllo dei requisiti dell'azienda e verifica periodica dei vincoli sottoscritti da essa, sia nell'arco dei 5 anni previsti per il mantenimento dei livelli occupazionali, sia durante i 18 anni del leasing tuttora aperto nei confronti di Arcese,
14. quale sia stato il ruolo del Comune di Rovereto e di RFI nelle due operazioni del 2008 e del 2009 riguardanti lo scalo merci di Mori e il lease back di Arcese,
15. se Arcese abbia ricevuto altri contributi finanziari o agevolazioni di altra natura dal 2008 ad oggi, oltre a quelli del lease back e del leasing del 2009.

Cons. prov. Filippo Degasperi