

Lettera aperta agli Amministratori Pubblici  
della Regione Emilia Romagna

---

**PROSPETTIVE E RISORSE PER SOSTENERE UN TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EFFICACE ED EFFICIENTE  
CHE RISPONDA ALLE ESIGENZE DEI CITTADINI E DELLA MOBILITA' IN GENERALE**

Egregio Amministratore,

riteniamo utile scrivere queste poche righe a Lei che ha il compito gravoso di amministrare il bene pubblico, per segnalarLe, se non ne fosse informato, la situazione paradossale che si sta configurando nel Trasporto Pubblico Locale e proporLe **le soluzioni** che da tempo stiamo sostenendo, con l'intento di contribuire a risolvere alcune problematiche e consentire di utilizzare al meglio risorse pubbliche oggi sempre più inadeguate rispetto alle esigenze del settore.

Il sistema dei trasporto pubblico regionale vede, ad oggi, la preminenza di aziende a proprietà pubblica, frutto di una "*pubblicizzazione*" di questo servizio sviluppatasi negli anni settanta. Con la nascita delle municipalizzate, nelle più importanti città, si registrò la progressiva riduzione delle piccole aziende private, molte delle quali, inizialmente, a carattere familiare. Queste ultime svolgevano, a quell'epoca, un insostituibile servizio, in particolare nei piccoli centri e nelle zone rurali; successivamente gran parte delle imprese private si sono evolute sotto il profilo imprenditoriale, svolgendo, oltre al servizio di collegamento con le città, anche attività nell'ambito del turismo, offrendo a molte persone l'opportunità, in anni in cui la mobilità privata non era ancora sviluppata, di uscire per la prima volta dalla situazione rurale e locale.

Alcune di queste aziende, tutt'ora esistenti, con la loro storia in alcuni casi centenaria, sono sopravvissute alla fase di "*pubblicizzazione*" dei servizi di trasporto; per anni hanno svolto il servizio pubblico loro assegnato con corrispettivi mediamente molto inferiori ai costi delle aziende pubbliche, forti unicamente della propria capacità organizzativa, senza ricorrere a impossibili compensazioni o ripianamenti di bilanci a carico di Enti Pubblici, come avviene ormai da molti anni per la maggioranza, se non la totalità, delle aziende pubbliche di Trasporto.

Le aziende "storiche" di questa regione, unitamente alle nuove nate, negli ultimi vent'anni hanno riconquistato un'autorevole posizione sul mercato, anche per effetto di un processo aggregativo fra privati che vede sostanzialmente l'individuazione di soggetti imprenditoriali collettivi quali nuovi interlocutori delle Aziende Pubbliche; ciò ha rappresentato un importante vantaggio per la collettività, soprattutto in presenza della possibilità da parte delle Aziende Pubbliche di sub-appaltare i servizi.

La situazione che ne è scaturita ha consentito a queste ultime, per almeno un decennio, di chiudere molti bilanci d'esercizio in positivo, avvantaggiandosi della differenza tra corrispettivo percepito e corrispettivo pagato al sub-appaltatore per i medesimi servizi.

A nostro avviso la domanda che un buon amministratore pubblico si dovrebbe fare è: "Quelle risorse sono servite per affrontare processi di ristrutturazione ed efficientare i servizi o sono state utilizzate per mantenere lo status quo con i relativi problemi?"

Noi imprese private, che nel frattempo siamo diventati *partner di fatto* delle aziende pubbliche, abbiamo visto bene che alcune di queste si sono sforzate di avviare processi di cambiamento, altre non hanno fatto molto.

Passato questo periodo storico, in cui è stato possibile utilizzare la leva del sub-appalto, i nodi, per mancanza di risorse, sono tornati tutti al pettine e la situazione di criticità è sotto gli occhi di tutti. Basti leggere quanto stabilito, all'interno della Legge di Stabilità, riguardo la riorganizzazione dei servizi di TPL.

Il livello del confronto, su queste problematiche, in generale non si discosta dall'approccio del passato: tutta l'attenzione è incentrata solo sul garantire inalterato il livello di apporto di risorse pubbliche, evitando di avviare un reale processo di industrializzazione del settore, onere che richiederebbe una ben più impegnativa riflessione su **pianificazione e gestione**. Ebbene, di fronte al perdurare di questa situazione le imprese private, in particolare quelle sub-affidatarie, sono giunte allo stremo e non sono più in grado di continuare a svolgere i servizi con corrispettivi così ridotti. Prima di alzare bandiera bianca (perché nel privato non esiste il paracadute pubblico, ma solo il fallimento) le imprese private, attraverso le loro aggregazioni, hanno intrapreso alcune iniziative nei mesi scorsi ed hanno avanzato concrete proposte che qui di seguito elenchiamo:

- 1) A fronte di un progetto regionale per addivenire ad un'unica azienda pubblica i privati si sono aggregati e oggi, di fatto, esiste un unico strumento di rappresentanza con una buona massa critica.
- 2) Hanno proposto di poter investire direttamente, elevando la qualità ed il servizio, in innovazione di prodotto (autobus) visto l'impossibilità per il "pubblico" di investire con risorse sufficienti.
- 3) Hanno chiesto, nello spirito delle intese sottoscritte a Febbraio e Maggio 2012, e nell'ottica degli indirizzi condivisi in occasione del Patto per la Mobilità, che le imprese private possano operare alla pari delle aziende pubbliche (di cui come cittadini sono in parte proprietari e di cui, sempre come cittadini, hanno contribuito al ripiano dei debiti.)
- 4) Hanno dato inoltre la piena disponibilità ad investire nel capitale delle aziende pubbliche con risorse adeguate, dimostrando la considerazione e la fiducia che hanno per il proprio lavoro e con l'obiettivo di debellare i rischi a cui sono oggettivamente sottoposte per effetto della crisi del settore del TPL.
- 5) Hanno chiesto, a fronte della partecipazione al capitale sociale delle imprese pubbliche, di poter entrare, in quanto soci, nella governance delle sorgenti nuove società di TPL, definendo con chiarezza ruoli di responsabilità, rompendo quel cerchio che vede il ricambio dei gruppi dirigenti delle aziende pubbliche come il passaggio da un'azienda a un'altra senza mai mettersi alla prova di un giudizio meritocratico che attesti le qualità imprenditoriali.

Quale risposta a queste nostre sollecitazioni da parte delle imprese pubbliche e dei gruppi dirigenti? *"Siete di dimensioni insufficienti, non avete le capacità finanziarie necessarie, il sistema ha bisogno di grossi gruppi stranieri"*. Più o meno questo il tenore delle obiezioni, dimenticando non solo la storia delle nostre imprese, la loro capillarità sul territorio, la loro cittadinanza e, non ultimo, dove versano tasse e contributi, ma, incredibilmente, il fatto che sono l'elemento di equilibrio economico/finanziario del TPL.

Affermare il contrario è, a nostro avviso, indice della vera debolezza del sistema e dei suoi gruppi dirigenti, della volontà di non accettare la sfida imposta dal mercato, dell'orientamento alla conservazione

dello status quo e, in sostanza, dell'intento di ribaltare sugli Enti proprietari tutte le problematiche non solo strutturali ma, in molti casi, gestionali.

Pur riconoscendo alla Regione di aver svolto un ruolo attivo nel presidio dei processi evolutivi del TPL, a distanza di mesi, ma sarebbe più preciso dire anni, non c'è stato l'avvio di un confronto di merito che consenta di dare concretezza agli obiettivi strategici condivisi nel "Patto per la Mobilità".

Egregio Amministratore, pensa che questa situazione possa continuare nell'indifferenza generale? E' giusto che i cittadini, di fronte al calo dei servizi e all'aumento delle tariffe, pretendano delle risposte in merito a come si utilizzano le risorse? Ritieni di entrare nel merito e di non delegare su questi aspetti?

Noi pensiamo che sia giunta l'ora di informare l'opinione pubblica, ma prima di fare ciò Le chiediamo un incontro per poterLe ancor meglio esprimere le nostre opinioni e proposte e per poter, a nostra volta, constatare direttamente e senza filtri, quali sono gli amministratori che ritengono giusto esperire tutte le strade possibili prima di chiudere i servizi, rendendone conto ai cittadini.

Certi di una Sua disponibilità la ringraziamo anticipatamente del tempo che vorrà dedicarci.

Bologna, 25 febbraio 2013

Il Coordinatore regionale  
CAIPET Emilia Romagna  
Elmo Giovannini

