



Associazione Regionale
Conservizi
Emilia-Romagna

CAIPET Emilia Romagna

Anav/Confindustria – Legacoop Servizi – CNA FITA
Confartigianato – Confcooperative/Federlavoro Servizi

UN NUOVO E PIU' AVANZATO RAPPORTO TRA IMPRENDITORIA PUBBLICA E PRIVATA NEL PROCESSO DI SVILUPPO DEL T.P.L. IN EMILIA ROMAGNA

PREMESSA

Lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e Regionale, assicura il diritto universale alla mobilità dei cittadini, e rappresenta una scelta indispensabile per garantire alle città ed ai territori una salubre vivibilità ambientale e per realizzare un consistente risparmio energetico.

A questo fine occorre che il Governo e il Parlamento assumano coerenti provvedimenti normativi e finanziari. Tuttavia il sistema del trasporto pubblico locale, se proiettato nel pesante scenario economico finanziario che vive pesantemente il paese, evidenzia una situazione non più sostenibile: il trasferimento di risorse pubbliche nell'ordine del 70% di cui il settore finora ha beneficiato, un costo consistente che non si relaziona con la crescita dei passeggeri trasportati e non è comparabile con realtà europee dove in generale il rapporto costi/ricavi è rovesciato rispetto al nostro.

Finora, e con successo, il sistema Emiliano Romagnolo ha risposto alle dinamiche finanziarie strutturali con il "patto per la mobilità", un ruolo attivo della Regione e non da ultimo con l'attivazione di processi di industrializzazione che stanno cambiando la geografia imprenditoriale della regione. Non irrilevante è stato anche l'incremento tariffario che si è determinato, permettendo fra l'altro di realizzare la tariffa obbiettivo sulla quale si basa Stimer.

Il sistema di gestione in Emilia Romagna, integrato fra aziende pubbliche e private ha determinato un "sistema" che ha consentito flessibilità operativa e contenimento dei costi.

Oggi occorre fare evolvere dal punto di vista imprenditoriale questo sistema per migliorare il trend gestionale e affrontare al meglio l'imminente sfida di mercato rappresentata da nuove gare a partire dal corrente anno, per migliorare la qualità/quantità dei servizi resi e consentire una riduzione dei costi per la finanza pubblica.

Se questi restano gli obiettivi macro da perseguire occorre agire sia nel contesto in cui si eroga il servizio che sull'evoluzione del sistema imprenditoriale, passando dall'integrazione di oggi a cosa più consolidata che cambi la geografia societaria delle imprese e passando dalla sub-concessione al co-affidamento gestionale dei servizi. Cioè di fronte ad aziende pubbliche che rinunciano a

propri assett (dati dagli affidamenti in atto) il capitale privato dovrà concorrere ad aumentare la mole di investimenti necessari nel parco veicoli e nella tecnologia.

IL CONTESTO

Occorre cambiare il paradigma che per molto tempo ha sovrastato il settore, cioè quello concentrato prevalentemente sulla riduzione dei costi, obiettivo per altro irrinunciabile, infatti agendo solo sui costi, date le specifiche caratteristiche operative del settore, si deforma e limita una giusta prospettiva per una necessaria politica di supporto al servizio. Operando solo sui costi, a parte i limiti fisici connessi, non si esce dalla crisi e si finisce in una spirale negativa minori servizi, minori ricavi e verso la deregulation del sistema.

La crisi della finanza e del TPL si combattono con la crescita, una capacità che il sistema gestionale conserva con ampi margini, anche se il punto centrale è incentivare la domanda e la sua crescita. Ciò, tanto più in una Regione in cui a fronte di processi di efficientamento ed elevata qualità dei servizi, il rapporto costi/ricavi come media regionale stenta ad arrivare al 35% . Questo gap rende ancora più evidente l'elevato carico sulla finanza pubblica di un settore potenzialmente in grado invece di autoprodotte risorse ed impedisce la riduzione dei costi di struttura per passeggero trasportato.

Da questo parametro occorre partire per una politica coerente in capo a tutti i soggetti interessati per raggiungere il 50% del rapporto costi/ricavi, mediante incremento dei passeggeri trasportati ed un sistema tariffario integrato, ma improntato al criterio del "price-cap". Una strada possibile in una Regione come la nostra che ha la possibilità con risorse autoprodotte dall'attività di impresa, di ridurre la dipendenza dalla finanza pubblica, migliorando l'autonomia delle imprese, sia per investimenti sul sistema delle reti e nella tecnologia per rendere più appetibile il servizio.

Rovesciare il paradigma significa che il governo delle aree urbane ed extraurbane nelle quali si sviluppa l'interazione fra le persone ed i luoghi, dovrà proporsi obiettivi nuovi e diversi cioè: quanti passeggeri in più ci si propone di trasportare, quanti km di velocità commerciale si fa guadagnare al tpl ecc., provvedimenti che significano efficienza ed efficacia ma nel contempo riduzione dei costi operativi ed incremento dei ricavi dato che, a parità di costi aumenterebbe il prodotto venduto.

La Regione deve perseguire questi obiettivi unitamente al sistema delle autonomie locali e le risorse che essa dispone ed eroga devono fungere da incentivo a fronte della predisposizione di piani di sviluppo. Occorre moltiplicare l'azione già intrapresa con l'assicurazione dell'invarianza delle risorse per il 2012, con l'aggiornamento della legge regionale di settore, una condizione di "tregua" dall'assillo dei trasferimenti che dovrà essere utilizzato per una politica di rilancio del servizio.

La definizione del bacino operativo deve rispondere più che ai confini amministrative a criteri di economicità nella gestione, a questo proposito, la Regione avvalendosi della legge n. 20/2012 da poco approvata deve ridefinire i bacini, sentendo il Consiglio delle autonomie locali almeno come passo intermedio a livello delle aggregazioni imprenditoriali già realizzate, impegnando gli enti locali a predisporre nei bacini aggregati gare per l'intero servizio di tpl evitando orientamenti e decisioni contraddittori con i processi di integrazione gestionale del settore.

Così come in tema del sistema di governance che vede il persistere delle Agenzie per la Mobilità, occorre avviare un processo di coinvolgimento delle stesse nei processi di razionalizzazione, accorpamento e radicale abbattimento dei costi, così come da impegni da esse sottoscritti nell'accordo di programma e di servizio con l'obiettivo già stabilito pari al 2% del corrispettivo regionale, mentre in alcuni casi superano di 1/10 quello dei gestori, cosa che il sistema non può né potrà più permettersi, perché sottraggono risorse preziose alla gestione.

In vista delle gare va inoltre affrontato il tema dei costi standard secondo le indicazioni della stessa legge regionale anticipandone i tempi rispetto alla previsione del 2014 e ponendo gli stessi alla base dei rapporti contrattuali di gara.

Infine diverrebbe paradosso ingiustificabile, a fronte dei cambiamenti in atto, nel campo dei gestori, nel rapporto fra aziende pubbliche e private il permanere di strutture di governance e di bacini operativi che restano immutati ed estranei ai cambiamenti realizzati, e ancora che a fronte degli importanti margini di crescita che il servizio ha rispetto alla mobilità più generale, lo stesso venga ancora percepito come un problema che genera costi e non invece una opportunità per ridisegnare l'organizzazione delle città. L'industrializzazione del settore va vista non come difesa a se stante ma parte importante del processo di ammodernamento.

Le stesse procedure di gara, pur nel rispetto della supervisione dell'autorità antitrust, dovranno mantenere la caratteristica di concorrenza "per il mercato" e non "nel mercato" per gli evidenti effetti destabilizzanti sugli aspetti del governo di un sistema così composito.

EVOLUZIONE DEL SISTEMA IMPRENDITORIALE

Già alle prossime gare dovrà misurarsi in termini competitivi il sistema evoluto di imprese prima descritto, con la sua capacità di presidio del territorio, di progettare e ristrutturare le reti esistenti, di flessibilità che potrà interfacciarsi meglio con nuovi sistemi meno costosi e più mirati a soddisfare specifiche domande, in parallelo si apre il tema della semi privatizzazione delle società pubbliche ed una nuova connotazione delle sub concessioni nei termini prima citati.

Il superamento delle sub-concessioni o dei sub-affidamenti con una distribuzione ai soci dei servizi post-gara in termini temporali, può cambiare in maniera sostanziale il rapporto con gli attuali committenti superando fra l'altro, nella nuova configurazione, ogni responsabilità in solido dei medesimi, quindi introducendo una maggiore responsabilità e lo sviluppo strutturale delle imprese partners.

Il processo di fusione delle aziende pubbliche che di fatto ha prodotto tre grandi aziende intermodali costituisce il primo passo per creare una dimensione di impresa ancora più ampia e di apertura al capitale privato con la ricerca di partners, che pur nella salvaguardia delle regole e dell'evidenza pubblica, potrà realizzare oltre alla gestione integrata dei servizi anche integrazione nella composizione societaria delle aziende pubbliche. Ciò rappresenta il presupposto per incrementare il valore aggiunto per il sistema e per le imprese.

Questa configurazione dei gestori per avere successo, deve creare la condizione per cui i capitali impegnati, siano essi di natura pubblica o privata, trovino una adeguata remunerazione nel

profitto dell'impresa. Ciò significa che anche in un settore sovvenzionato, l'azienda deve essere tale e comportarsi come tale e non supplire il ruolo spettante alle pubbliche istituzioni.

Nello spirito del co-affidamento la partecipazione alle gare può essere affidata ai diversi contenitori consortili esistenti i quali, previo accordo, su investimenti e impegni reciproci, distribuiranno in affidamento qualità/quantità dei servizi acquisiti e relative compensazioni per servizi svolti.

Si tratta di un notevole passo in avanti in cui tutte le imprese diventano co-protagoniste, in questo contesto andrà affrontato in un franco rapporto fra partner e fra soci la tematica relativa a quei costi fissi e strutturali che il sistema comporta e che finora in prevalenza sono stati in capo alle aziende pubbliche, avendo queste mediante il sub-appalto di fatto esternalizzato solamente i costi marginali.

Andrà quindi ricostruito il ciclo dei costi strutturali, quali ad esempio progettazione-controllo del servizio, rete commerciale, manutenzioni ecc, distribuendone i relativi costi sui diversi futuri affidatari.

Preso positivamente atto che il sistema delle imprese private della Regione Emilia Romagna vuole giocare un ruolo attivo nel processo di co-affidamento e nel processo aperto di privatizzazione delle attuali aziende a capitale pubblico, si rimarca la piena volontà di collaborazione.

L'efficacia di un'azione propositiva a largo raggio da parte del sistema di imprese operanti in Regione sarà più incisiva nella misura in cui si eviterà una sterile contrapposizione fra le medesime, in quanto il "sistema" creato ha prodotto delle interdipendenze governabili solamente con la condivisione degli obiettivi.

Bologna, 16 maggio 2012

Regione Emilia Romagna – Alfredo Peri

Confservizi – Graziano Cremonini

CAIPET – Elmo Giovannini