

TPER. La controllata fuori controllo, l'inversione di ruoli tra gestione e politica, le scelte sbagliate. Ed il tracollo della mobilità a Bologna

Una azienda ibrida, pubblica come proprietà ma privata come gestione, che incamera contributi pubblici e distribuisce dividendi, non risponde a nessuno, colleziona progetti fallimentari ma determina le politiche di (im)mobilità su Bologna.

Dal 1° marzo 2025 il Comune di Bologna ha messo in atto una “**manovra tariffaria**” che prevede un aumento drastico del costo del trasporto pubblico in città: + 53 % i biglietti di corsa singola, + 50% il giornaliero, + 36% i City Pass. La scelta, che ha suscitato proteste tra gli utenti, è stata giustificata con la necessità di finanziare il trasporto pubblico.

Il sospetto è che anche in questa occasione, come già in molte altre, il Comune abbia assecondato la volontà aziendale di **TPER**, azienda teoricamente controllata dagli enti pubblici locali, ma che di fatto ha assunto negli anni il **ruolo di decisore** in materia di trasporti e mobilità, **imponendo le proprie strategie aziendali ai soci** (Comune, Città metropolitana, Regione) che non sanno o non vogliono opporsi.

La carrellata storica che segue offre alcune prove di questa **inversione di potere** (laddove le istituzioni elettive obbediscono ad un'azienda partecipata, e non viceversa), mette in luce l'inconsistenza delle tesi con cui il Comune ha cercato di giustificare gli aumenti, ed offre qualche spunto per comprendere il collasso della mobilità a Bologna.

1. TPER: la nascita e l'assetto societario (2012)

Nasce il 1° febbraio 2012 dalla fusione dei rami trasporto di **ATC**, l'Azienda di trasporti su gomma di Bologna e Ferrara (da cui eredita l'affidamento del servizio) e **FER**, società ferroviaria regionale.

I **soci** sono la Regione Emilia-Romagna (con il 46,13% delle quote), il Comune di Bologna (30,11%), la Città Metropolitana di Bologna (18,79%), l'Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%); completano la compagine societaria, con quote minori, Ravenna Holding SpA e la Provincia di Parma.

Dal sito web di Tper (Azienda / Chi siamo) leggiamo che il valore della produzione del Gruppo Tper - in cui operano oltre 2.346 persone – è di 294 milioni di euro.

A guidare l'azienda è **Giuseppina Gualtieri**, presidente dal 2012 e dal 2015 anche Amministratore Delegato: 13 anni di regno ininterrotto. Nel suo curriculum spiccano i 21 anni in Nomisma, dove è stata prima ricercatrice, poi responsabile del Laboratorio di Politica Industriale, infine direttore generale. Membro del Consiglio di Amministrazione di UNIPOL dal 2013, ha un curriculum denso di consulenze a ministeri, CNR, aziende partecipate come Seabo, poi Hera, PromoBologna, Aeroporto Marconi, ecc. Realtà pubbliche, che operano in regimi protetti, non nell'economia di mercato. E' inoltre membro del Consiglio Direttivo e della Giunta Esecutiva di **ASSTRA** (dato interessante, vedi al capitolo 10 di questo dossier).

Il suo stipendio non si trova nella pagina del Comune di Bologna (aggiornata dal 2024) dedicata ai compensi degli amministratori delle società partecipate:

<http://www.comune.bologna.it/partecipazionisocietarie/contenuti/129:9479/>

Questo probabilmente perché il decreto legislativo n. 33 del 2013, che impone agli enti pubblici tale pubblicazione, “non si applica alle società quotate in mercati regolamentati” (art. 22 comma 6). Ne capiremo di più al capitolo 4 di questo dossier.

2. Zero gare, tante proroghe. Un monopolio lungo 18 anni (2011 – 2028)

L'affidamento del trasporto pubblico a TPER risale al **contratto di servizio** stipulato nel **2011** tra **SRM** (Agenzia Reti Mobilità) che funge da “stazione appaltante”, ovvero da Committente del servizio di trasporto pubblico, e **TPB** (Trasporto Pubblico Bologna), consorzio di gestori di cui prima ATC poi **TPER** è socio maggioritario con l'85%. Il contratto dura 6 anni (dal 2012 al 2017) e prevede all'art. 3 comma 2 la possibilità di proroga per ulteriori 3 anni, “fino a un massimo complessivo di 9 anni”.

Nel 2017, alla scadenza naturale del contratto, non viene bandita nessuna gara. La proroga viene richiesta e concessa, fino al 2020.

Nel 2019 (sindaco Merola) si decide ancora di non mettere a bando l'affidamento del trasporto, quindi Tper beneficia ancora di una proroga del contratto di servizio fino al 2024.

Nel 2024 (sindaco Lepore) ennesima ulteriore proroga, fino al 2028.

18 anni di monopolio assoluto e indisturbato. Senza mai una gara. Ma anche senza mai rinegoziare il contratto di servizio, e senza rispondere a nessuno delle proprie scelte aziendali (vedi oltre).

In cambio, si susseguono ogni tot anni i cosiddetti “patti per il Trasporto Pubblico”, sottoscritti da tutti gli attori in campo (TPER, agenzia SRM, enti locali, sindacati), come quello di dicembre 2017, nel quale si chiede all'Agenzia SRM di collaborare con i gestori. Gli osservatori più attenti non mancano di esprimere perplessità per un atto di indirizzo che di fatto vincola la stazione appaltante (l'Agenzia) a collaborare con gli attuali appaltatori (TPER e le altre aziende sui vari territori).

Sotto la retorica della collaborazione istituzionale e della condivisione (tipica facciata del consociativismo bolognese), si attua una linea politica di fatto conservativa e clientelare, contraria alla libera concorrenza e alle procedure pubbliche di gara. E **si legano le mani dell'Agenzia SRM**, che avrebbe il compito di fissare gli obiettivi e determinare le politiche del trasporto pubblico, perché mediante il “patto” si impone al controllore l'obbligo di “chiedere il permesso” ai controllati (le aziende incaricate della gestione), privandolo così del suo ruolo di guida e controllo.

La vicenda Moroder, che trovate descritta al capitolo 6, sarà la prova lampante di questa strategia.

3. Contributi pubblici e utili milionari. A vantaggio di chi?

I bilanci di TPER superano le 200 pagine, ma per fortuna a questa pagina del sito del Comune ci sono i dati sintetici sugli utili:

<http://www.comune.bologna.it/partecipazionisocietarie/contenuti/129:7690>

- Esercizio 2016, 7.762.000 euro (su 257 milioni)
- Esercizio 2017, 8.226.000 euro (su 254 milioni)
- Esercizio 2018, 8.280.000 (su 261 milioni)
- Esercizio 2019, 5.213.000 (su 270 milioni)
- Esercizio 2020, 3.180.000 (su 202 milioni) Anno Covid
- Esercizio 2021, 5.119.000 (su 213 milioni)
- Esercizio 2022, 1.686.000 (su 219 milioni)
- Esercizio 2023, 3.294.000 (su 227 milioni)

Nota bene: questi numeri si riferiscono agli **utili netti dopo le imposte**. Nel 2016 ad esempio, a fronte di un utile netto di 7,7 milioni, l'utile lordo pre-imposte è stato di 15,4 milioni di euro, su cui sono state pagati altrettanti 7,7 milioni di imposte.

Se in otto anni abbiamo oltre **40 milioni** di utili netti, quindi già tassati (e pesantemente), significa che TPER ha avuto, negli ultimi 8 anni, utili pre-imposte intorno ai **70-80 milioni di euro**, una cifra che avrebbe potuto destinare a contenere i costi e/o a migliorare i servizi per gli utenti, ma che invece ha deliberatamente scelto di **trasformare in utili, quindi in tasse e dividendi**, da cui gli utenti non hanno avuto alcun vantaggio.

E' sicuramente un bene che le società partecipate non siano in perdita, ma non possono nemmeno avere come obiettivo fare utili, dato che vengono finanziate con denaro pubblico per erogare servizi ai cittadini.

In proposito, la presidente Gualtieri dichiarava con orgoglio nel 2019 (periodo pre-Covid) che **TPER riceve denaro pubblico "solo" per il 39,5 % del fatturato**, una quota bassa rispetto ad altre aziende di trasporto, ma comunque molto consistente. Per parlare di numeri assoluti e non solo di percentuali, nel "patto per il trasporto pubblico" del novembre 2021 (eccone un altro...) la Regione ha approvato per il triennio 2022 – 2024 investimenti per **320 milioni** di euro.

Ma non basta. Il 2 febbraio 2022, celebrando i 10 anni di Tper, la presidente Gualtieri insieme al sindaco Lepore annunciano: **"90 milioni dal PNRR per nuovi investimenti"**. I fondi, assegnati a Comune, Città Metropolitana e Regione, serviranno per l'acquisto di nuovi veicoli. "Tper è un orgoglio del nostro territorio", afferma nell'occasione il sindaco.

In conclusione, se c'è qualcosa che non è mancato e non manca a TPER è il sostegno finanziario pubblico, che è servito a macinare utili e distribuire dividendi.

4. I mercati finanziari per sottrarsi al controllo pubblico (estate 2017)

A luglio 2017 succede che in poche settimane (anzi, in pochi giorni, tenuto conto della pausa agostana) **gli enti locali soci di TPER avallano** in fretta e furia, senza alcun confronto pubblico, **la scelta aziendale di sottrarsi agli obblighi di trasparenza** previsti dal "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica" entrato in vigore a settembre dell'anno prima. Questa la sequenza degli eventi.

- Il primo luglio 2017 esce la notizia dell'approvazione del bilancio 2016 con l'utile lordo 2016 di 15,4 mln di euro.
- Il 7 luglio 2017 viene convocata per il 25 luglio successivo l'assemblea straordinaria dei soci TPER con all'ordine del giorno l'emissione di un prestito obbligazionario.
- Il 19 luglio 2017 la notizia dell'intenzione di TPER di entrare nel mercato obbligazionario esce sui giornali. Il giorno stesso cinque consiglieri regionali (Paruolo, Rontini, Zappaterra, Tarasconi, Molinari) presentano una interrogazione, chiedendo di chiarire i dubbi prima di dare il via libera a Tper per l'emissione delle obbligazioni.
- Il 24 luglio 2017 la Regione, con delibera della Giunta n. 1111, autorizza TPER all'emissione di obbligazioni (in Regione questo atto spetta alla Giunta). Il medesimo giorno anche il Comune di Bologna, con delibera del Consiglio Comunale, fa lo stesso (astenuiti 2 consiglieri di maggioranza, Licciardello e Santi Casali).
- Il 25 luglio 2017 l'Assemblea dei soci di Tper delibera l'emissione di titoli obbligazionari.
- Il 15 settembre 2017 si perfeziona il collocamento alla borsa di Dublino delle obbligazioni di Tper per 95 milioni di euro.
- Il 25 settembre 2017 l'assessore regionale Donini, a cose fatte, dà risposta all'interrogazione presentata a luglio dai consiglieri, con due pagine che in realtà non rispondono ai dubbi sollevati dai consiglieri, ma riportano semplicemente il racconto di quanto avvenuto.

Missione compiuta. Punto e accapo.

E' evidente che l'operazione è stata studiata e condotta per non lasciare spazio a **nessuna riflessione e a nessun confronto politico**. Gli enti locali i cui tempi di reazione, anche davanti a problemi urgenti, si misurano normalmente in mesi (tra questione posta in Consiglio, iscrizione nei lavori di Commissione, e ritorno in aula), in questa occasione dimostrano **una prontezza straordinaria** nell'assecondare i desiderata di TPER, e in pochi giorni deliberano quanto richiesto.

Naturalmente la tesi di TPER, fatta propria dagli enti locali soci, è che la scelta di emettere obbligazioni è stata fatta per ragioni economiche e finanziarie, non per altro. Ma è una tesi contraddetta sia dalla tempistica, sia dalle alternative disponibili.

Partiamo dalla **tempistica**.

La presidente Gualtieri nell'audizione in Consiglio Regionale del 25 gennaio 2018 (oltre 4 mesi dopo l'avvenuta operazione finanziaria) afferma che il CdA ha deliberato l'operazione nel **marzo 2017**, e tra aprile e giugno è stato scelto l'advisor e predisposta la documentazione necessaria, e che a luglio 2017, è stato chiesto ai soci il consenso a procedere.

Quindi, una decisione presa a marzo 2017, 4 mesi prima di chiedere ai soci il via libera. 4 mesi in cui si sarebbe potuto aprire un dibattito pubblico su vantaggi e svantaggi di questa scelta.

Il consigliere regionale Paruolo (primo firmatario dell'interrogazione di luglio 2017) verifica però – mediante un accesso agli atti – che la Presidente Gualtieri aveva scritto alla Corte dei conti già il **21 novembre 2016**, informandola che il CdA di TPER aveva approvato il piano industriale della società il **18 maggio 2016**, in cui erano indicati diverse possibili fonti di finanziamento. Tra le diverse fonti di finanziamento, il CdA aveva valutato di procedere verso l'emissione di strumenti finanziari di debito quotati in mercati regolamentati. Ed erano stati attivati i rapporti con banche e consulenti per procedere verso un'emissione di obbligazioni fra i 50 e 100 milioni di euro.

Quindi la scelta di rivolgersi ai mercati finanziari viene formalizzata all'interno di Tper **ben prima di marzo 2017** (come dichiarato dalla Gualtieri), ma già **tra maggio e novembre del 2016**, proprio nei mesi in cui (sarà un caso) viene promulgato il Decreto Legislativo (175/2016) "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica", che impone regole più severe e maggiore trasparenza alle società partecipate dagli enti pubblici. Sono regole sul funzionamento degli organismi, sui tetti remunerativi, sulle incompatibilità, sulle modalità di reclutamento e gestione del personale e altro ancora.

Questa scelta, dunque, viene tenuta riservata fino a **luglio 2017**, quando si danno ai Soci (enti pubblici elettivi, come Regione, Comune, Provincia) **solo poche settimane** di tempo per dare il via libera. E gli enti locali si prestano a questa strategia, che non lascia nessuno spazio per un confronto politico, nessuna possibilità per gli eletti di svolgere il loro compito di rappresentanza dei cittadini. E si prestano non solo avallando senza obiezioni le scelte aziendali, ma anche rispondendo alle interrogazioni con due mesi di ritardo, a operazione conclusa. E fornendo ai consiglieri che fanno richiesta di accesso agli atti documenti lacunosi e pieni di omissis.

Con il collocamento delle obbligazioni il 15 settembre 2017, una settimana esatta prima del termine fissato dal Decreto sulle società partecipate, TPER ottiene di essere esente dall'applicazione dello stesso decreto in modo permanente. E può serenamente sottrarsi agli obblighi di trasparenza, tra cui quello di pubblicare le remunerazioni dei suoi dirigenti.

Questo per quanto riguarda i tempi. Vediamo ora le **alternative di finanziamento** disponibili.

TPER, lo abbiamo visto, è una società che gestisce il trasporto pubblico locale in posizione di monopolio, per un tempo prolungato, e potendo contare sul generoso e costante apporto di finanziamenti pubblici.

E' l'identikit del **cliente ideale a cui una banca presta volentieri denaro**, perché è ragionevolmente sicura di riaverlo indietro, in quanto obiettivamente è difficile trovare una situazione meno rischiosa di questa.

Infatti quando è uscita la notizia della quotazione a Dublino e della motivazione (ricerca di finanziamento), chiunque a Bologna aveva un minimo di pratica o anche solo di conoscenza delle logiche finanziarie ha pensato: ma perché ricorrere alle obbligazioni e non a un più semplice prestito, magari di una banca locale?

Una domanda che stranamente TPER non si è fatta, e che ancora più stranamente i soci non hanno fatto alla dirigenza TPER. In proposito, nell'audizione di gennaio 2018 il direttore generale di TPER Paolillo dichiarerà che in effetti no, **TPER non aveva chiesto un parere ai soci** se avrebbero preferito altre forme di finanziamento rispetto alla quotazione.

Cosa si ricava da questa vicenda? Almeno due punti fermi.

- Che TPER, benché totalmente pubblica, era già abituata a **muoversi come** attore autonomo, come **azienda privata**. Già non rispondeva ai soci, anzi nemmeno li consultava davanti a decisioni strategiche per il futuro aziendale, come la scelta degli strumenti finanziari da preferire, ma al contrario chiedeva e otteneva dai soci l'approvazione acritica delle proprie strategie, come ha fatto nel luglio 2017.
- Che la scelta di emettere obbligazioni nasce e si sviluppa con lo scopo evidente di blindare questa indipendenza dai soci pubblici, di erigere ulteriori barriere rispetto alle possibilità di direzione e di controllo da parte delle istituzioni elettive, e di **sottrarsi agli obblighi di trasparenza** e rendicontazione previsti dalla legge del 2016.

In proposito, Helmut Moroder (esperto di trasporto pubblico di livello nazionale, di cui leggete più avanti) dichiarerà, nella Commissione regionale a gennaio 2019: *“Portare una società sul mercato controllato vuol dire cambiare radicalmente i rapporti tra soci e società. Oggi sapete che per qualsiasi attività ‘price sensitive’ di una società quotata (anche solo sul mercato obbligazionario) ogni notizia deve essere data per prima alla stampa. I soci non possono chiedere informazioni sensibili sull’andamento della società”*.

5. L'esperienza (breve) del Dipartimento Mobilità del PD (primavera 2018).

A febbraio 2018 vengo incaricato dal segretario Francesco Critelli di coordinare il Dipartimento Mobilità del PD di Bologna (federazione provinciale). In quel momento sono iscritto al partito, ex presidente della Commissione provinciale Pianificazione e Trasporti, e da sempre impegnato sui temi urbanistici e di mobilità.

La prima cosa che mi viene in mente di fare è **riunire i sindaci del PD della provincia** per chiedere loro quali fossero i problemi più avvertiti sui loro territori e legati alla mobilità.

Dopo qualche iniziale titubanza (gli amministratori del PD non erano abituati a parlare dei loro problemi amministrativi nella sede del PD, motivo per cui la mia iniziativa era suonata come originale, pur costituendo il minimo sindacale per un partito), e dopo un paio di incontri “preparatori”, gli eletti nei comuni della Provincia (molti dei quali giovani e volenterosi) iniziano a parlare, prima con molte cautele, poi in maniera via via più franca, con me e tra di loro, di quello che non va riguardo alla mobilità.

Tra le prime criticità che emergono, comuni a molti amministratori, c'è proprio il servizio di trasporto pubblico offerto da TPER. I sindaci ne patiscono la **rigidità**, l'atteggiamento altezzoso e **poco disponibile** quando si tratta di discutere orari e modalità del servizio, e i **costi molto alti**, tanto che per le corse aggiuntive (es. quelle serali) i sindaci sono costretti a rivolgersi a società private, che praticano prezzi molto più bassi.

Emerge inoltre una contraddizione enorme tra i documenti di pianificazione (come il PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e le politiche aziendali di TPER, che dovrebbe essere il primo soggetto impegnato per attuare quel piano. Infatti mentre nei piani si dichiara il fermo impegno verso un trasporto pubblico che si affranca dai combustibili fossili e punta su tram e filobus (e al limite, laddove l'elettrico non può arrivare,

su autobus a metano), ecco che **TPER continua – anche nel 2018 – ad acquistare veicoli a gasolio**. Quindi le stesse istituzioni locali che dichiarano guerra (con i Piani Strategici adottati) ai mezzi inquinanti, non hanno nulla da obiettare se TPER – azienda da loro controllata, di cui possiedono il 100% delle quote – porta avanti un piano opposto, di acquisto di mezzi inquinanti. (Non è proprio facile per un amministratore spiegare questa disparità a cittadini destinatari di divieti di circolazione con mezzi inquinanti).

Questa fase di ascolto e raccolta di istanze (che cerco di trasmettere alla Direzione del PD, di cui in quel periodo faccio parte) dura fino all'estate. Da settembre tutto si ferma, in vista dell'elezione del nuovo segretario (Luigi Tosiani). Il quale azzerava tutti i Dipartimenti, dichiarando l'intenzione di rilanciarli cambiandone la formula. Alcuni di questi vengono ricreati, con nuovi nomi e nuovi coordinatori. Non quello sulla Mobilità, di cui si perdono le tracce. Non ricevendo io alcuna comunicazione (nemmeno di "licenziamento"), a gennaio 2019 scrivo una lettera di Passaggio di consegne, in 10 punti, tra i quali cito i problemi riscontrati con TPER. Che restano lettera morta, come il resto del documento.

6. Il "Caso Moroder", ovvero la colpa di voler attuare il Piano della Mobilità Sostenibile (2018 – 2019)

6.1 – Una parabola breve (consulente del PUMS, amministratore di SRM, poi sfiduciato)

Il 29 giugno 2017 l'assemblea dei soci di SRM (l'Agenzia incaricata di esercitare il ruolo di "committente" del servizio di trasporto pubblico rispetto ai gestori, partecipata al 62% dal Comune e al 38% dalla Città Metropolitana, già citata) nomina **Helmuth Moroder** amministratore unico.

Ingegnere, libero professionista, altoatesino, vanta una grande esperienza nella gestione dei servizi di mobilità. Direttore generale del Comune di Bolzano per 5 anni, e per 10 dirigente della STA SpA, società della Provincia Autonoma di Bolzano incaricata di realizzare e gestire il trasporto collettivo, Consulente di SAD, l'azienda di trasporto locale dell'Alto Adige, sotto la sua guida sono state riattivate e modernizzate diverse ferrovie, e il sistema dei trasporti integrato ferro-gomma altoatesino è diventato un esempio di eccellenza a livello nazionale ed europeo. Assessore alla mobilità del Comune di Bologna era allora **Irene Priolo**, consigliere delegato della Città Metropolitana **Marco Monesi**, coi quali Moroder aveva già collaborato alla stesura del PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna.

Il 30 novembre 2018, 17 mesi dopo, **Moroder si dimette dall'incarico**. A chi lo conosce, confida che gli è stato impedito di fare il suo lavoro, ovvero svolgere il ruolo di indirizzo e controllo proprio dell'Agenzia nei confronti di TPER. Anzi, gli è stato fatto capire che avrebbe dovuto prorogare il contratto di servizio a TPER senza discuterlo: non solo rinunciando a fare una gara, ma anche senza rinegoziare con TPER i termini economici del contratto. Deducendone il venir meno della fiducia di chi lo aveva nominato, ha lasciato.

6.2 – L'allarme di urbanisti e trasportisti

La cosa allarma chi a Bologna si occupa di trasporti e mobilità. A fine dicembre una settantina di esperti di trasporto e urbanisti di Bologna (io tra questi) firma **una lettera aperta** rivolta agli eletti in Regione, Città Metropolitana e Comune di Bologna, e naturalmente ai membri delle rispettive Giunte, nella quale si legge:

Siamo persone esperte e interessate alle questioni territoriali e della mobilità bolognese e abbiamo preso questa iniziativa su un fatto istituzionalmente rilevante (le dimissioni di Helmut Moroder da amministratore unico della SRM, agenzia pubblica di programmazione del controllo del trasporto pubblici e della mobilità metropolitana, motivate dalla mancanza di fiducia del sindaco di Bologna) e per la forte preoccupazione data dal conflitto istituzionale tra SRM e le società di gestione del TPL, cioè TPER e altre imprese. Un conflitto tra controllore e controllato, che se confermato metterebbe in discussione uno dei principi della legge regionale n.30/98 e il ruolo stesso delle agenzie pubbliche verso aziende "private" (...)

Le caratteristiche di professionalità, piena conoscenza del settore, autonomia di valutazione e capacità di collegialità proprie dell'ing. Moroder, di cui non si può tacere il contributo alla elaborazione del PUMS di Bologna, per un trasporto pubblico efficiente ed integrato (...) sono essenziali per la guida di SRM, e sarebbero ancora più essenziali nel futuro visto che si entra nella fase di attuazione del PUMS, Piano della mobilità sostenibile, e che dovranno essere definiti i criteri economici e di qualità per lo svolgimento delle prossime gare per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico bolognese e metropolitano.

E' perciò fonte di preoccupazione il pensare che una persona di tali competenze, oltre che consapevole ed esperta delle "furbizie" del settore, sia stata messa nelle condizioni di abbandonare SRM e Bologna. (...) Evidenziamo inoltre la crisi istituzionale di un ente (l'agenzia SRM) delegato con apposito Statuto da Comune e Provincia alla "progettazione, organizzazione, promozione del trasporto pubblico e sua integrazione con la mobilità privata", alla "gestione delle procedure concorsuali del TPL", con l'incarico di "controllo della attuazione dei contratti relativi".

Auspichiamo quindi che gli Assessori competenti e il Sindaco intervengano nel merito (...) facendo emergere le ragioni del conflitto che hanno portato alle dimissioni di Moroder, che certamente non erano nei suoi programmi, al fine di evitare che il ruolo dell'Agenzia venga ridotto a un "semplice passa carte". (...) Riteniamo che ogni decisione debba essere assunta dopo una discussione istituzionale, come già richiesta, e pubblica, per valorizzare e tutelare il ruolo autonomo, istituzionale e personale, della SRM, come del suo Amministratore Unico: Moroder riconfermato oppure persona di pari conoscenza del settore dei trasporti.

6.3 - Le due audizioni in Regione e in Comune

Il 31 gennaio 2019 alle dimissioni di Moroder viene dedicata una Commissione in Regione, richiesta dal consigliere **Paruolo**. Questi alcuni estratti di quanto detto in quella sede dall'ex amministratore di SRM.

Ho visto una società (SRM) che girava con il freno a mano tirato. I soci sono gli stessi proprietari della società di gestione (TPER), c'è una corsia preferenziale tra TPER e i soci, che salta noi, il controllore, che quindi non può essere efficace. (...)

Non avrei avuto problemi a prorogare questo contratto, ma a quel punto una proroga me la gioco, me la negozio: nel 2010 erano previsti nel contratto di servizio introiti da traffico pari a 49 milioni, che rimangono al gestore. Nel 2017 questi introiti sono saliti a 71 milioni. Quindi 22 milioni in più che entrano nelle casse di Tper. E' una evoluzione gradita, che però è andata tutta a favore del gestore, che non ha aumentato i km del servizio, ma ha semplicemente fatto più controlli sui passeggeri, affinché siano paganti. (...)

Il costo oggi del Trasporto Pubblico a Bologna è più alto di quello di mercato. Oggi il servizio Extraurbano costa in media 3,64 Euro a bus / km. Quello urbano 5,39 euro. A mio avviso (e senza esagerare) il prezzo di mercato che potrebbe essere messo a base di gara è per l'extraurbano è 3 euro, per l'urbano 4 euro.

Spendiamo 36 milioni all'anno in più rispetto ai corretti costi di mercato. Se poi aggiungiamo la sovra-compensazione di 12 milioni di contributi pubblici, siamo a 48 milioni in più. Quello che non è accettabile è prorogare questo contratto senza colpo ferire, senza chiedere miglioramenti della qualità e la quantità del trasporto pubblico. (...)

Anche sull'utile, Tper è stata irremovibile. Per l'integrazione ferro gomma è riuscita a farsi dare un bel po' di soldi dalla Regione, e l'integrazione gomma-gomma non va avanti finché non ottiene altre risorse, mentre i soci potrebbero a ragione chiedere, visti gli utili, di sostenerla con risorse interne.

Noi ci lamentiamo che il fondo nazionale dei trasporti è insufficiente. Questo è quello che normalmente si reclama nelle conferenze Stato Regioni come enti locali. A Bologna succede il contrario. C'è un flusso che dallo Stato attraverso le Regioni (e l'Agenzia dei Trasporti da cui mi sono dimesso) va a Tper, che genera utili e distribuisce dividendi ai soci, quindi Regione e Comune godono di utili che nascono dal fondo nazionale dei trasporti. (...)

Il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prevede grossi cambiamenti, che puntano ad aumentare del 46% gli utenti del trasporto pubblico. Ai costi attuali, sono 33 milioni in più di introiti. Aggiunti ai 48 milioni che oggi spendiamo in più rispetto al mercato, arriviamo a 81 milioni, che si avvicinano di molto agli 86 milioni necessari ad attuare il PUMS. Sono soldi che ci sono già nel sistema dei trasporti bolognese. (...)

Esistono due modalità di contratto: "net cost" e "gross cost". I nostri sono del primo tipo, dove l'azienda di gestione si assume il rischio di non coprire i costi se va male, ma se va bene si tiene i guadagni. Se noi prevediamo nel PUMS un forte travaso di utenti nel TPL, andiamo ad accrescere ulteriormente questi guadagni. Quindi se si fa un contratto di questo tipo, bisogna prevedere che oltre un certo limite di introiti, quelli aggiuntivi vanno divisi tra enti appaltanti, amministrazione pubblica e gestore. (...)

Questi sono gli argomenti che avrei voluto mettere sul tavolo di negoziazione della proroga del contratto (o in un bando di gara). Quando c'è un forte rapporto (diciamo così) fra soci dell'ente appaltante controllore e le società di trasporto, troviamo spesso i costi di gestione esageratamente alti e non c'è verso che vengano ridotti, e questa è una cosa che conosciamo dal passato, ma che si voleva in qualche modo frenare creando un po' di concorrenza. Non mi è stata data la possibilità di fare questi ragionamenti. Se la volontà politica è che tutto resti com'è, a che serve che io mi impegni per cambiare? Allora ho salutato.

Più o meno le stesse cose verranno raccontate una settimana dopo, l'8 febbraio, nella Commissione consiliare del Comune di Bologna. Dove **brillano soprattutto le assenze.**

Quella dell'assessore alla Mobilità **Priolo** (che si dice impegnata in un convegno per tutta la giornata) e dei funzionari del suo settore (che si giustificano accampando il convegno sul PUMS, che però si svolgeva dalle 9 alle 13, mentre la Commissione si teneva alle 14.30). Il **sindaco** non si cura nemmeno di rispondere all'invito della Presidente e dei consiglieri richiedenti l'udienza (politicamente variopinti: da Forza Italia a Coalizione Civica), come anche il direttore generale **Montalto** (il primo che fece sapere a Moroder che doveva avallare la proroga a condizioni invariate, o non sarebbe potuto restare al suo posto).

Anche la presidente di TPER, **Gualtieri**, pure invitata non partecipa. E nemmeno il successore di Moroder nel ruolo di amministratore SRM, la dottoressa **Amelia Luca**, che si dichiara fuori Bologna per un impegno lavorativo inderogabile. Analogo impedimento per il direttore di SRM, **Bonino**. Un deserto insomma.

Invano la presidente **Cocconcelli** ricorda in proposito che è diritto di tutti i consiglieri (in rappresentanza dei cittadini che li hanno eletti) ottenere informazioni sulle aziende partecipate, ragion per cui sottrarsi o peggio non rispondere è una mancanza di rispetto verso gli elettori.

In ogni modo viene data la parola a Moroder, che rispetto all'audizione in Regione aggiunge qualche informazione. Sui costi:

(...) Ho fatto alcune verifiche, nella provincia di Bolzano nella quale lavoro, non credo che abbiano servizi di qualità inferiore a quelli bolognesi (né un territorio più facile da servire) e lì siamo a un costo urbano effettivamente di 4 euro e extraurbano di 3 euro. Sono andato a vedere cosa succede a Brescia, Bergamo, Verona, città di media grandezza e con le rispettive provincie, allora siamo sui 3,50 / 3,70 euro/km per l'urbano quindi siamo sotto i 4, e per extra urbano tra 2,70 e 2,80 euro/km,

quindi siamo sotto i 3; (...) La stessa TPER ha partecipato alla gara per il trasporto pubblico a Parma con costi molto più bassi di quelli praticati a Bologna. (...)

Sull'integrazione tariffaria (biglietto unico), che ancora non si riesce a fare:

Adesso chi viene in treno a Bologna può proseguire con l'autobus urbano, chi invece viene con l'autobus extraurbano non lo può fare. Perché? Perché per farla TPER chiede altri soldi. Ma quei soldi li ha già, anzi li ha largamente in più, quindi se i soci condividono, le cose vanno fatte. Perché dobbiamo perdere più di un anno nel discutere quanti soldi dare affinché si possa fare questa integrazione gomma/gomma?

Sulla "disponibilità" di TPER rispetto alle richieste dei territori:

Se dico a TPER di aggiungere corse, TPER chiede ai comuni di pagarle come se gli autobus viaggiassero a vuoto. Ma non viaggiano a vuoto! E poiché il contratto con TPER è di tipo "net cost", il gestore si tiene gli introiti dovuti all'aumento di passeggeri, quindi il committente pubblico paga le corse e il gestore incassa dal committente e dagli utenti. E' un guadagno un po' troppo facile, bisogna trovare dei correttivi dove entrambi, il gestore e il committente, devono averne un vantaggio.

(Faccio notare che quest'ultimo punto corrisponde alle "doglianze" dei sindaci PD espresse ad Dipartimento Mobilità nella primavera 2018, finché ha potuto funzionare).

6.4 – Fuoco e fiamme, poi più nulla. Rimpiazzato da una commercialista

I giornali danno conto dei numeri presentati da Moroder. Le opposizioni si stracciano le vesti, dichiarando che quanto riferito dal dirigente dimissionario / dimissionato apre uno squarcio inquietante sulla gestione del servizio di trasporto pubblico, e annunciano battaglia. Anche le minoranze critiche di sinistra, alleate del PD, minacciano conseguenze politiche gravissime e promettono solennemente che chiederanno approfondimenti e chiarimenti.

Infatti non accadrà nulla.

Moroder verrà sostituito alla guida di SRM con **Amelia Luca**, dottore commercialista e revisore contabile, professionista senza alcuna esperienza in materia di trasporti. L'atto con cui avviene la nomina è una semplice ordinanza della Città metropolitana, senza alcun confronto pubblico, senza alcuna discussione. L'esperta di contabilità resterà in carica fino al 2022, quando al suo posto viene nominato (da Lepore) l'avvocato **Giovanni Berti Arnoaldi Veli**, stimato professionista con curriculum notevole in materia di diritto civile, commerciale, bancario, denso di pubblicazioni e di incarichi e riconoscimenti in ambito forense. In materia di gestione del trasporto pubblico, zero competenze e zero esperienze.

6.5 – Il conflitto tra gestione e pianificazione. Il presente vince sul futuro, il PUMS resta inattuato

Competenze ed esperienze che invece non mancano al gruppo dei 70 firmatari della lettera di dicembre (vedi sopra), che si fanno sentire anche alla Commissione comunale di febbraio, con gli interventi di **Fioretta Gualdi** e **Piero Cavalcoli**; di quest'ultimo riporto alcuni passaggi illuminanti.

(...) Ultima questione che è determinante, è l'osservazione che se sommassimo le economie possibili nei costi di servizio ai futuri ricavi dovuti all'aumento dei passeggeri previsti dal PUMS noi avremmo già i denari per gestire il PUMS. Ora quest'ultima osservazione mi sembra determinante e in mancanza della voce dell'amministrazione, dà luogo a una mia interpretazione dei fatti e dei conflitti che hanno provocato la crisi. Stamattina noi siamo stati ai Filippini (al convegno sul PUMS) e abbiamo sentito le amministrazioni comunali e regionali intestarsi una rivoluzione profonda del futuro della mobilità: ben venga, a me personalmente è sembrato un ottimo lavoro, una ottima impostazione e un'ottima prospettiva.

Ma non sono riuscito a farla combaciare con quanto in chiusura di udienza regionale l'ing. Moroder ha detto: "Io me ne sono andato perché ho constatato che nessuno voleva cambiare lo stato delle cose presenti. Perché abbiamo in mano una Ferrari ma la facciamo andare come una 500".

La mia interpretazione è che la gestione è impaurita dal rinnovamento. Una interpretazione del tutto logica e anche frutto della mia esperienza personale, chi mi conosce sa che ho lavorato per la pubblica amministrazione per almeno un quarantennio e ho lavorato nella pianificazione territoriale. Ora tra pianificazione e gestione c'è un naturale conflitto perché la gestione è sdraiata sul presente, la pianificazione è proiettata sul futuro.

Non voglio dire che lavorare sul futuro è meglio ed è indispensabile, mentre essere relegati alla gestione sia un ruolo di secondo piano; dico che le due cose devono andare insieme e la politica è buona politica quando riesce a fare andare insieme le due cose. E' stato questo il caso? Direi francamente di no. Si è scelto di premiare le esigenze della gestione, e si è tagliata via ogni ipotesi seria di controllo del futuro, preferendo fare i conti su ciò che giorno per giorno entra in cassa. Per la prima volta ho sentito un tecnico della mobilità (Moroder), ma adibito al controllo della gestione, dire "ho partecipato alla pianificazione" dire cioè "io sono stato attento a quello che si vorrà fare domani". Ed è forse per questo che qualcuno gli ha detto "non sei adatto a questo lavoro."

Il gruppo dei firmatari, nei mesi successivi, insieme alle associazioni ambientaliste, continua ad organizzare convegni e incontri pubblici invitando esperti di clima e di trasporti (Balzani, Stanghellini, Stagni, Vittadini, i progettisti del tram di Firenze, ecc...) per sensibilizzare la cittadinanza sulla necessità di dare attuazione al PUMS, cioè di cambiare profondamente la mobilità sui nostri territori, rendendola più sostenibile ed efficiente.

Da diversi relatori, con esperienze di gestione della mobilità in diverse città, viene confermata questa tesi: il PUMS, come tutti i piani, necessita di essere finanziato, altrimenti è destinato a restare un libro dei sogni. Ma **i milioni di euro** che secondo le nostre istituzioni mancano per poterlo attuare in realtà non mancano affatto: ci sono tutti, **vengono già spesi, e spesi male**. Per spenderli meglio, bisogna mettere a gara il trasporto pubblico, e riprendersi il controllo pubblico di TPER.

La stessa conclusione che è costata il posto a Moroder, reo di aver preso sul serio e cercato di attuare il PUMS. Un piano ambizioso, che resterà sostanzialmente inattuato oppure verrà attuato parzialmente, a pezzi e con tempi lunghissimi.

In proposito, il 30 novembre 2019 si tiene a Bologna il convegno **"Mobilità sostenibile: dal dire al fare"**, che vede unirsi un nutrito gruppo di associazioni e gruppi (*Legambiente, FIAB Bologna - Monte Sole Bike Group, PUMS sì ma come?, Salvaciclisti, Consulta della Bicicletta. Comitato utenti linea Bologna-Portomaggiore, Italia Nostra, WWF*) per stilare un documento rivolto agli amministratori locali nel quale si afferma:

*In un'area tra le più inquinate d'Italia e d'Europa, di fronte alle alterazioni sempre più frequenti e destabilizzanti del nostro clima, s'impongono oggi nell'area metropolitana bolognese **scelte non più rinviabili** in favore della **mobilità collettiva e sostenibile** (...)*

*Il gruppo di associazioni firmatarie di questo documento sollecita l'attuazione coerente e puntuale del PUMS, ponendo all'attenzione delle amministrazioni locali e della cittadinanza **alcune richieste fondamentali per cambiare decisamente passo** nella gestione della mobilità nell'area metropolitana, nell'intento di raggiungere a breve scadenza obiettivi di riduzione del traffico e quindi delle emissioni inquinanti e climalteranti.*

*(...) **Promozione efficace dell'uso del trasporto pubblico** puntando tendenzialmente ad una **riduzione** dei costi dei titoli di viaggio (mentre a Bologna si è recentemente introdotto un loro **aumento**), all'introduzione/ estensione di agevolazioni e al superamento di differenze tra aree che non rendono eque ed incentivanti le richieste tariffarie, nella convinzione che una diminuzione dei costi per gli*

*utenti possa essere un volano per spingere ad **utilizzare più i mezzi collettivi e meno quelli privati** per gli spostamenti quotidiani.*

E' interessante notare come sia avvenuto l'esatto contrario di quanto auspicato da queste associazioni (e prima da Moroder): nessuno ha messo in discussione la gestione del trasporto pubblico e i costi di TPER. Non è stata fatta nessuna gara e nemmeno alcuna rinegoziazione del contratto di servizio, assicurando a TPER guadagni e sovvenzioni. In cambio, sono aumentati i biglietti, ovvero i costi a carico degli utenti.

7. L'intimidazione giudiziaria e il silenzio assordante dei soci (2019)

Come tutti i poteri assoluti, TPER è anche molto irritabile: non accetta critiche. E' così abituata a non rispondere a nessuno, a muoversi al di sopra di ogni controllo, a sottrarsi a qualsiasi valutazione, che non sopporta domande scomode né affermazioni che non siano celebrative, come quelle degli assessori di turno, sempre felici di presenziare alle conferenze stampa di TPER per sorridere e annuire. Così quando l'azienda di trasporto si imbatte in un giudizio critico di un certo peso, non risponde nel merito, non apre un confronto, ma reagisce brandendo la minaccia giudiziaria.

E' una tradizione antica, che risale ad ATC. Già a luglio 2008, quando il presidente del Collegio dei revisori del Comune di Bologna, Franco Finocchi, ebbe l'ardire di esprimere **perplexità sul bilancio** dell'azienda, l'allora presidente Francesco Sutti non perse tempo a rispondergli o a confrontarsi con lui: **lo querelò**.

Fedele alla tradizione intimidatoria contro figure che hanno compiti istituzionali di controllo, TPER ai primi di febbraio 2019 **recapita a Moroder una diffida** (di cui dà notizia lo stesso Moroder nella Commissione dell'8 febbraio), nella quale gli avvocati dell'azienda dichiarano di avere incarico a valutare ogni azione civile e penale nei suoi confronti, se non sta attento a come parla dell'azienda.

Poi a giugno 2019 gli arriva nientemeno che **un atto di citazione in giudizio**, che contesta all'ex amministratore di SRM vari comportamenti, tra cui *"le affermazioni fatte in occasione delle audizioni in Regione e in Comune... aventi carattere gravemente lesivo e denigratorio dell'immagine commerciale e della reputazione professionale di TPER"* (...)

"L'ing. Moroder ha messo in discussione la trasparenza e l'integrità di TPER, che sfrutterebbe indebitamente la posizione di società partecipata dalla Regione e dal Comune per imporre ai contribuenti e agli utenti costi superiori a quelli virtualmente corretti, pur di massimizzare il proprio utile", prosegue l'atto redatto dagli avvocati di TPER. Si accusa quindi Moroder di violazione dell'obbligo di riservatezza relativo alle informazioni e dati commerciali riservati attinenti la gestione ed i costi di TPER. *"In particolare ha divulgato dati, tra cui i costi del servizio erogato, che non erano pubblicamente disponibili. A nulla vale che le informazioni da lui divulgate non sarebbero riservate, poiché già disponibili alle Amministrazioni Comunali e Regionali"*, argomentano i legali assoldati da TPER. *"La circostanza che alcuni dati sensibili debbano essere messi a disposizione delle Amministrazioni Pubbliche, infatti, non li priva automaticamente del loro carattere confidenziale, e non li rende di dominio pubblico"*. Si vede qui che per TPER la riservatezza dei dati prevale sulla trasparenza, e si conferma lo scopo (non detto) della scelta di accedere ai mercati finanziari (le obbligazioni del 2017): **opporre uno scudo** al diritto dei cittadini ad avere informazioni su un servizio pubblico.

L'atto di citazione prosegue ed **arriva al punto centrale** a cui mirano gli avvocati di TPER: *"La gravità e la portata denigratoria delle affermazioni dell'ing. Moroder sono palesi, al pari della loro idoneità ad arrecare un danno inestimabile"*. **Un danno inestimabile**, dunque. Che viene poi stimato come segue, secondo criteri come *"la diffusione potenzialmente illimitata delle affermazioni denigratorie, accessibili da chiunque. La sede istituzionale (Regione e Comune); il posizionamento di TPER sul mercato; il fatto che TPER è quotata in un mercato regolamentato [ma guarda un po'...]; il fatturato di TPER [dichiarato nello stesso atto pari a 236 milioni], oltre ai costi legali per la consulenza stragiudiziale [quindi prima del giudizio] pari a 60.000 €"*.

In aggiunta si chiede di valutare *“la perdita di chance, lo svantaggio competitivo e la diffidenza che TPER rischia di dover affrontare nelle gare a cui parteciperà negli anni a venire su tutto il territorio nazionale. Rispetto a tali ulteriori voci di danno, la cui portata ed estensione è allo stato impossibile da circoscrivere, TPER si riserva di allegare e documentare nel corso del presente giudizio tutti gli ulteriori eventi dannosi che si verificheranno, al fine di ottenere l'integrale ristoro e il risarcimento del danno emergente e del lucro cessante ulteriormente subiti e subendi, quando questi saranno noti”*.

Insomma, **una causa per danni “inestimabili”** al momento, ma **proporzionali al valore (centinaia di milioni) delle gare nelle quali TPER** (che a Bologna fa di tutto per evitarle) **rischia di risultare svantaggiata**. Danni “subiti e subendi”, quindi anche nel futuro, collegati “a tutti gli ulteriori eventi che si verificheranno”. Con un assaggio iniziale da 60 mila euro, tanto per gradire.

La portata intimidatoria di questo atto è evidente. Chiunque di noi, inteso come singolo lavoratore o professionista, si vedesse intentata una causa per danni da parte di una azienda che fattura centinaia di milioni, entrerebbe in uno stato di allarme e preoccupazione.

In primo luogo, per **la sproporzione di mezzi economici** tra le due parti. In secondo luogo, perché dovrà difendersi, nominando un legale di fiducia e sottoponendosi **alla lunga trafila** delle procedure giudiziarie, **con costi economici e psicologici** che si possono facilmente immaginare, per tutta la durata del processo. In terzo luogo, perché nella roulette che è la giustizia civile italiana, alla fine della giostra si può incappare in una archiviazione ma anche in **una condanna**, e in tal caso ad essere rovinata non sarebbe solo la vita durante l'iter giudiziario, ma la vita intera, la propria e di tutta la famiglia.

Ma l'atto risulta ancor più abnorme se si pensa che il professionista aggredito ricopriva un ruolo istituzionale, quello di amministratore di una agenzia (SRM) che ha un preciso compito di indirizzo e controllo rispetto a TPER. E che TPER è una società totalmente pubblica, posseduta dagli enti locali.

Quando ebbi notizia di questo atto (che a pagina 31 cita pure me, per essere tra gli organizzatori di un convegno sul PUMS, attribuendomi però una carica che non ho mai ricoperto: “il consigliere comunale De Pasquale”) facevo ancora parte della **Direzione del PD**. Così alla prima occasione chiesi la parola e dal microfono dissi: *“Ma lo sapete che TPER, ovvero l'azienda di proprietà delle istituzioni che noi (PD) governiamo, ha deciso di fare causa all'ex amministratore di SRM, Moroder, per chiedergli dei danni? Se non lo sapete, ve lo dico io. Ora, noi siamo maggioranza in Comune, Città Metropolitana e Regione, che sono i ‘padroni’ di TPER. Quindi vi chiedo: l'azienda ha consultato i soci prima di fare questa scelta? Se sì, come si sono espressi i soci? Se no, cosa ne pensate? Vi pare normale?”*

Della Direzione provinciale fanno parte tutte le principali cariche, elettive e nominate, di Bologna e provincia. Anche quella sera, erano presenti consiglieri e assessori di Comune e Regione, sindaci del territorio metropolitano, oltre naturalmente ai membri della segreteria e ad altri dirigenti del partito. Ricordo perfettamente la scena. Mentre dicevo queste cose, guardavo le facce intorno a me (il tavolo della presidenza, le prime file della platea), ma non riuscivo a incontrare uno sguardo. Per la maggior parte erano impegnati a guardare il telefono, a sistemarsi il colletto della camicia, o a confidarsi con il vicino. Soltanto in mezzo alla sala, qualche volto incuriosito e perplesso. Fu allora che presi la decisione di non rinnovare la tessera, e uscire dal PD.

In ogni modo, **l'atto intimidatorio di TPER rimase senza paternità politica**, come se a produrlo fosse stata una società privata che nulla aveva a che fare con le istituzioni locali, e che agisce di sua iniziativa. E fu seguito da una “offerta di pace” dalla stessa TPER, che propose a Moroder di chiudere la vicenda rendendosi disponibile a ritirare l'atto di citazione in cambio di una lettera in cui l'ex amministratore di SRM doveva smentire sé stesso, ovvero le affermazioni fatte in precedenza su TPER.

Moroder ci pensò, e ne parlò anche con alcuni di noi. La questione che aveva sollevato da amministratore di SRM non riguardava lui, ma Bologna, il suo trasporto pubblico, la qualità e i costi dei servizi ai cittadini.

Da professionista onesto, e da tecnico appassionato, aveva cercato di operare per l'interesse della comunità bolognese, e per questo gli era stato tolto l'incarico. Portare avanti la questione ormai non toccava più a lui, ma alla comunità bolognese, ai cittadini, ai loro rappresentanti (se interessati). Se anche lui avesse rifiutato l'accordo, affrontando un processo civile lungo e rischioso, non sarebbe certamente stato questo a fare la differenza per il futuro della mobilità di Bologna. Quindi, valutando pro e contro, decise di accettare.

Scrivendo quella lettera, Moroder si liberava della minaccia di un procedimento giudiziario oneroso e con esito incerto, e si poteva dedicare al suo lavoro, peraltro assai richiesto e stimato, fuori da Bologna. Con quella lettera nel cassetto, TPER poteva (potrà) mettere a tacere chiunque avesse l'idea di ritirare fuori le critiche sollevate da Moroder. La vicenda tra TPER e Moroder era così chiusa, con vantaggio di entrambe le parti: salvaguardando il monopolio e gli utili dell'una e permettendo all'altro di continuare ad esercitare serenamente la sua professione. Chi invece **non ne traeva alcun vantaggio era Bologna**, che vedeva sacrificato il diritto dei suoi cittadini ad un trasporto efficiente e sostenibile.

8. Statalista con i soci, liberista con i fornitori, tenacemente monopolista.

Abbiamo visto come TPER, quando agisce in veste di "appaltatore" (quindi di destinatario di un incarico pubblico), si tiene ben stretta la **posizione di monopolista**, facendo di tutto per evitare le gare e qualsiasi forma di concorrenza con altri gestori di servizio pubblico.

E' interessante notare che invece, quando agisce in veste di "appaltante", ragiona in modo opposto. Mette a **gara i servizi, spezzettando le commesse** e precarizzando l'occupazione, per ridurre i costi e massimizzare il proprio guadagno.

E' quello che ha fatto, ad esempio, con la scelta di esternalizzare l'attività di biglietteria, nel 2019. Rispondendo all'interrogazione del consigliere regionale Paruolo, nel dicembre 2019, l'azienda afferma:

"Si segnala che la metodologia seguita per l'esternalizzazione della gestione delle biglietterie e le gare per l'assegnazione delle diverse biglietterie dei diversi bacini in cui TPER esercisce i propri servizi è disciplinata con le identiche modalità (ovvero, per lotti funzionali) della gara precedente (2016) nel rispetto della normativa vigente. Tale modalità viene utilizzata per favorire la libera concorrenza".

Ma guarda un po'. In questo caso la "libera concorrenza" viene citata come un elemento virtuoso. Quando si tratta invece di misurarsi con altri gestori, la medesima "libera concorrenza" diventa un male assoluto (non solo per TPER, come vedremo tra un attimo). Addirittura peggio del Covid. Lo spiega l'articolo uscito sul Corriere della Sera il 29 ottobre 2020, a firma di Federico Fubini, dal titolo: **"Trasporti e Covid, il caos: inutilizzati 180 milioni. E i pullman privati restano nelle rimesse - Mezzi stipati ma gli enti locali «proteggono» il monopolio sul territorio"**.

Scrive Fubini: (...) *Spiega Riccardo Verona del Comitato bus turistici. In questi mesi molte coalizioni di imprese di trasporto privato, rimaste senza lavoro, si sono viste chiudere le porte in faccia da comuni e regioni. I mezzi pubblici sono rimasti spesso affollati oltre i limiti di legge; almeno 180 dei 300 milioni di euro stanziati dal governo per affittarli sono rimasti dormienti; migliaia di bus privati disponibili sono rimasti nelle rimesse, con i conducenti in cassa integrazione. L'Italia è giunta impreparata alla ripresa d'autunno e il virus ha ripreso a circolare.*

Non era inevitabile. Già in aprile (2020) un rapporto, firmato da figure di spicco del comitato-tecnico scientifico (Cts) del governo come Silvio Brusafferro dell'Istituto superiore di sanità e Sergio Iavicoli dell'Inail, indicavano i problemi e le scelte da compiere: «Emerge una criticità soprattutto per le grandi aree metropolitane relativa alla mobilità nelle ore di punta», si legge. I punti delicati sono già indicati in quel testo: servono, si osserva, «misure organizzative e di prevenzione per il contenimento della diffusione del contagio». In altri termini servivano più bus all'ora di punta del mattino — attorno alle sette e trenta —

specie nelle aree urbane (...) A maggior ragione perché il Cts dall'estate chiede che il riempimento dei mezzi non superi il 50% della capienza. Solo a fine agosto il governo arriverà a indicare un livello massimo di affollamento dell'80%, al termine di un estenuante negoziato con le regioni.

Ma in realtà queste ultime, che hanno poteri diretti sul trasporto pubblico locale, non sono mai state d'accordo. Un'ordinanza del 26 giugno della giunta veneta, a guida leghista, consente l'occupazione al 100% dei posti seduti e in piedi sui mezzi «in deroga all'obbligo di distanziamento». Il 27 giugno la Liguria, anch'essa in mano al centrodestra, permette i viaggi a pieno carico dei posti a sedere. Il 7 agosto la leghista Lombardia esprime «preoccupazione per l'obbligatorietà del distanziamento sui mezzi» e ricorda (correttamente) che tutte le regioni - anche quelle rette dal centrosinistra - sono della stessa idea.

Quello è il giorno in cui il governo stanza trecento milioni per il noleggio di bus privati supplementari, dei quali solo 120 verranno usati. Ad oggi la Lombardia ha aggiunto l'offerta di circa tremila posti in bus per il mezzo milione di studenti e lavoratori in più che si sono riversati sulle strade da settembre. Il Veneto ottomila in più (e solo da questa settimana) per i 250 mila viaggiatori tornati a circolare sui mezzi. Roma a guida M5S rafforza sette linee urbane di bus su 345 e non offre navette per alleggerire le rotte della metro. Anche l'Emilia-Romagna e il Lazio, a guida del Pd, irrobustiscono l'offerta di posti - rispettivamente - del 4,5% e del 2% dell'aumento di domanda di trasporto stimata con l'inizio delle scuole. E il governo non mostra la leadership necessaria per scardinare la protezione stesa dagli enti sul monopolio delle società di trasporto pubblico che essi stessi controllano. Quasi niente. Così le foto di viaggiatori stipati fanno il giro del Paese, il virus anche (...)

Sapere che il problema è di livello non solo locale, ma nazionale, non conforta, anzi.

9. Partner di progetti sbagliati. Pronta a favorire i privati, a danno del pubblico

TPER è socio al 25% di **Marconi Express** (il restante 75% è Consorzio Integra, area Legacoop), società che gestisce il **People Mover**, la navetta di collegamento tra Stazione e Aeroporto inizialmente proposta come infrastruttura da pagarsi mediante un *Projec Financing* (dove il rischio di impresa è a carico degli investitori, se si eccettuano 30 milioni regionali a fondo perduto), ma che si sarebbe presto trasformata nel più classico caso di "paga Pantalone", dove il rischio veniva sapientemente trasferito sui conti pubblici, per tramite proprio di TPER, grazie ai "patti parasociali" da questa sottoscritti, venuti a galla solo grazie ad una inchiesta giudiziaria, e fino a quel momento ignoti non solo ai cittadini, ma anche ai consigli elettivi dei soci di TPER. **Patti illegali, bloccati dai giudici**, dei quali nessuno si è preso la responsabilità politica.

Se non fosse stato per la magistratura, come cittadini bolognesi avremmo avuto a carico anche le perdite economiche di questo strano mezzo di trasporto, dalla **capienza minima** (una trentina di posti a viaggio) e dalla **minima affidabilità** (si rompe con frequenza quasi settimanale, come peraltro paventato dalla relazione tecnica allegata al progetto iniziale, ovviamente ignorata), ma dall'indubbio merito di aver dato lavoro ad alcune imprese edili (Consorzio Integra) per la costruzione dei 5 km di viadotto sospeso, e di non costituire un pericolo (grazie alle dimensioni piccole) per il business dei parcheggi in aeroporto (aumentati da 5.000 a 7.000 posti auto) e dei taxi.

Ma sempre TPER, quando si chiamava ancora ATC, è stata protagonista della vicenda **Civis**, lo straordinario caso di un filobus a guida ottica per il quale sono stati **realizzati tutti i lavori stradali** (sempre dando lavoro alle imprese edili) e sono stati acquistati ben 49 esemplari (con una spesa complessiva di **oltre 100 milioni di euro**), per scoprire poi, solo alla fine, che il veicolo **non era omologato per circolare** in strada. Tanto che i 49 filobus sono stati per anni inutilizzati in un'area del CAAB, alla periferia di Bologna. Come inutili sono risultati per gran parte gli interventi sulle strade, per adattarle ad un mezzo mai entrato in servizio.

E fu sempre ATC che decise di **pagare 1.250.000 €, benché non dovuti**, all'Associazione Temporanea di Imprese che aveva progettato il percorso del CIVIS nel lato ovest della città, poi abbandonato. E questo nonostante il contratto prevedesse che la progettazione fosse a carico dell'ATI che avrebbe vinto l'appalto. E nonostante che la **Corte dei Conti**, nella sentenza del dicembre 2014, abbia confermato "ex post" che la progettazione di quella tratta doveva essere fatta **a spese dei partecipanti alla gara**, e in ogni caso non sarebbe stata a carico dell'Amministrazione.

Per quale ragione allora ATC si impegnò nel novembre 2004 a pagare questa progettazione (con un accordo di cui nessuno era a conoscenza) e la pagò effettivamente nel 2008? E perché **nessun socio** le chiese di **restituire quei soldi, indebitamente pagati**, alla luce della sentenza della Corte dei Conti?

Vi sembra accettabile che la società di gestione del trasporto, interamente controllata dagli enti locali, possa decidere di impegnarsi con **Patti Parasociali** (nel caso del People Mover) e con **Accordi verso l'ATI** (nel caso del Civis) nei quali vengono trasferiti rischi di impresa dai privati verso le pubbliche amministrazioni (nel primo caso) o denari pubblici verso i privati (nel secondo), senza che i soci (Comune, Provincia, Regione) ne sappiano nulla?

Per maggiori informazioni sulla vicenda della progettazione indebitamente pagata:

<https://giuseppeparuolo.it/2014/12/19/civis-lassoluzione-non-basta/>

10. Aumenti dei biglietti, bugie sui tagli e confusione tra viaggi e utenti (2025)

Torniamo ora da dove siamo partiti, l'aumento del costo del biglietto di marzo 2025, il capitolo più recente di questa storia.

Per giustificare questa scelta, il sindaco Lepore (e i suoi "ripetitori" di cui sono pieni i partiti di maggioranza) ha dichiarato che **l'aumento è necessario perché il Governo ha tagliato i finanziamenti** al Trasporto Pubblico.

In realtà il Fondo Nazionale per il Trasporto Pubblico negli ultimi 5 anni è costantemente cresciuto, e in particolare quest'anno ha avuto un incremento del 3%. Nel 2021 è stato finanziato con **4.874** milioni di euro, saliti a **4.974** nel 2022, a **5.092** nel 2023, fino ai **5.154** del 2024 e ai **5.345** del 2025 (166 milioni in più).

Laddove si è trovato davanti questa obiezione, il sindaco e i suoi patrocinatori d'ufficio (come il compagno Claudio Mazzanti, oggi presidente della Commissione Mobilità, da sempre difensore delle scelte del Partito anche quando indifendibili, dal Civis al People Mover, dall'intoccabilità di TPER fino alla strozzatura del Servizio Ferroviario Metropolitano con le linee interrate a binario unico) hanno affermato che tale aumento è comunque insufficiente a fronte di un fabbisogno stimato in 800 milioni aggiuntivi per l'anno in corso.

Da dove hanno ricavato questo numero? **Da ASSTRA**, l'Associazione nazionale delle aziende di trasporto pubblico (associazione "datoriale", come specificato nel sito web ufficiale, con 140 imprese associate che coprono il 75% del mercato nazionale), aderente a **Confindustria**, nel cui direttivo siede la presidente di TPER, e che ha come missione (sempre dal sito) *"Rappresentare le esigenze e gli interessi degli operatori del trasporto pubblico, e tutelare gli interessi delle aziende associate"*.

Quindi la maggioranza progressista che governa Bologna (Lepore e il PD, ma anche Coalizione Civica) fa pagare ai bolognesi un 50% in più sul biglietto dell'autobus in base alle richieste dell'Associazione delle imprese del trasporto pubblico. Esattamente come se il Governo nazionale aumentasse il prelievo sui redditi da lavoro per finanziare gli sgravi fiscali alle imprese chiesti da Confindustria.

Un secondo argomento utilizzato per "addolcire la pillola" è che questi aumenti **colpiscono una minoranza degli utenti del trasporto pubblico**, salvaguardando la maggioranza, ovvero gli abbonati.

Leggiamo infatti sul sito del Comune di Bologna:

Quanti viaggiano con l'abbonamento e quanti con il biglietto sul Trasporto pubblico?

I viaggi compiuti da titolari di forme di abbonamento (mensile o annuale) sono oltre 110 milioni (circa l'83% del totale). I viaggi compiuti con biglietti (biglietto singolo, city pass, biglietto giornaliero) sono circa 23 milioni, pari a circa il 17% dei viaggi totali. Quindi 5 viaggi su 6 sono effettuati da persone in possesso di un abbonamento (dati 2023).

Quanti sono gli abbonati e quanti viaggiano gratuitamente o con agevolazioni?

A Bologna c'è un numero molto alto di abbonati al trasporto pubblico, tra i più elevati d'Italia: sono 122.963 gli abbonati annuali di cui il 95% (ben 116.577) ha e manterrà anche con la manovra una riduzione (dipendenti di Aziende con accordo Mobility, under 27, over 70...) o la gratuità.

A prima vista **sembra quindi che gli aumenti interessino solo il 17% dell'utenza**, mentre la schiacciante maggioranza (83%) non subisce aggravii.

Ma è una lettura ingannevole, basata sulla confusione tra viaggi e utenti.

Gli ultimi dati che ho trovato sugli utenti di TPER sono riferiti al 2022, quando l'azienda ha trasportato 126 milioni di passengeri (intesi come "viaggi", a proposito di confusione). Dividendo per 365 abbiamo circa **345.000** passeggeri (= viaggi) **al giorno**. Il numero di **abbonati** dichiarato dal Comune è di **122.963** (inclusi tutti gli abbonamenti, annuali e mensili). Questo significa che, se tutti gli abbonati prendessero l'autobus una volta al giorno tutti i giorni (quindi 123.000 viaggi), sarebbero una forte minoranza rispetto agli utenti occasionali (che farebbero 222.000 viaggi).

Possiamo però immaginare che un utente, se ha scelto di abbonarsi, utilizzi in modo ancora più intenso il bus, facendo (sempre in media) 10 viaggi a settimana (andata e ritorno per 5 giorni), il che significa 1,4 viaggi al giorno di media (sottolineo "di media", perché se c'è il giorno in cui può prendere l'autobus anche 3 o 4 volte, c'è anche il giorno in cui non lo utilizza affatto).

Bene, moltiplicando il numero degli abbonati (123.000) per 1,4 otteniamo 172.200 passeggeri (=viaggi), che sono sempre sotto il 50% dei passeggeri (= viaggi) che prendono il bus in un giorno medio (345.000). Questo vuol dire che il restante 50% abbondante dei passeggeri (= viaggi) sono quindi fatti da utenti non abbonati, che utilizzano il bus in maniera occasionale, e che quindi **subiscono gli aumenti** dei titoli di viaggio diversi dall'abbonamento.

Quindi, se parliamo di "passengeri = utenti" e non di "passengeri = viaggi", dagli stessi numeri forniti dal Comune si ricava che **gli aumenti colpiscono la maggioranza degli utenti, quelli occasionali**, appunto, che hanno un utilizzo sporadico del trasporto pubblico. In breve, la manovra tariffaria penalizza la maggioranza dei cittadini, pur interessando una quota minoritaria dei viaggi.

Ora la domanda è: quanti di questi cittadini - utenti "sporadici" saranno spinti a fare un abbonamento (quindi a fidelizzarsi rispetto al trasporto pubblico), e quanti invece saranno spinti a fare il contrario, rinunciando al trasporto pubblico e muovendosi con altri mezzi?

Al di là della propaganda (dispiace sempre quando una istituzione democratica fa un uso distorto dei numeri, confondendo i cittadini, ma tant'è), quali effetti reali avrà questa manovra tariffaria? Favorisce o scoraggia **l'utilizzo dei mezzi pubblici**? Avvicina o allontana gli **obiettivi di sostenibilità** che questa maggioranza sedicente "green" afferma di voler promuovere?

11. TPER in strada. L'esperienza odierna degli utenti

Le cronache degli ultimi mesi hanno riportato casi di **autobus rimasti incastrati** in strada, a causa di manovre errate del conducente. E di qualche **passaggero caduto a bordo**, a causa di frenate o sterzate brusche. La sensazione è che la qualità degli autisti sia fortemente calata negli ultimi anni. Vediamo perché.

A quanto si capisce, TPER fatica a trovare conducenti (problema comune a tutte le aziende di trasporto in Italia) e di conseguenza ha molto “abbassato l’asticella” della selezione. Fin qui, sarebbe comprensibile. Ma quello che filtra è che **ha pure ridotto**, e di molto, l'**investimento formativo** sui nuovi guidatori.

“Una volta i nuovi autisti, prima di entrare in servizio, dovevano dimostrare un pieno controllo del veicolo, e la capacità di condurlo senza strappi e scossoni. Si facevano ore ed ore di scuola guida, e l’esame più difficile era quello del ‘pacchetto di sigarette’, che l’istruttore appoggiava di lato sul cruscotto, e che doveva restare in piedi durante tutta la guida”, racconta un pensionato di TPER. “Da anni non è più così, e le nuove reclute vengono mandate in strada senza una formazione adeguata”.

Non dobbiamo stupirci allora quando gli utenti riferiscono di viaggi assai scomodi, tra strattoni e strappi. E quando le cronache raccontano di autobus “intraversati” da marciapiede a marciapiede perché gli autisti, accortisi di aver sbagliato strada, hanno tentato una inversione ad U.

Se la vita a bordo già non è facile per gli stili di guida “disinvolti”, le scelte aziendali su biglietti e validazione a bordo la peggiorano ulteriormente. Prendiamo ad esempio il **confronto tra i vecchi City Pass e i nuovi**. I vecchi erano biglietti di cartoncino che si infilavano nella macchinetta oblitratrice. Se si era in due o tre, la si infilava tante volte quanti erano i passeggeri. Un gesto semplice e veloce. Come semplice e veloce era capire quante corse restavano sul biglietto (ogni biglietto fatto lasciava una riga stampata sul cartoncino).

Il nuovo è un pezzetto di carta più piccolo e più sottile, che contiene solo un QR code (piccolo) che va passato sotto la macchinetta per essere letto. Già questa operazione è assai più complicata di prima: ai primi tentativi la macchinetta non legge nulla, non si capisce in che posizione e a quale distanza va tenuto il codice. Quando poi l’autobus è partito, la sfida diventa appassionante: tra gli scossoni e gli urti degli altri passeggeri, centrare la posizione esatta che permette la lettura è veramente difficile. Ma anche una volta riusciti ad ottenere il fatidico “beep” (nel frattempo, in orario di punta, si è creata una certa ressa, e gli utenti faticano a salire per il collo di bottiglia alla macchinetta), siamo solo a metà dell’opera: occorre selezionare, sul visore tattile, il numero di passeggeri (uno o più). E anche questo gesto, in condizioni di affollamento, non è banale. In questo modo, se alla fermata sono saliti in molti, la coda alla macchinetta si protrae fino e oltre la fermata successiva, e la ressa si accumula. Comunque alla fine il biglietto è fatto, finalmente ci spostiamo verso il centro del mezzo: se a quel punto ci viene il dubbio su quante corse restano sul nostro City Pass, niente da fare: dobbiamo aspettare la prossima validazione, e stare molto attenti a cogliere l’attimo in cui questo dato verrà mostrato nel visore.

Vi pare un miglioramento?

Non pensate che vada meglio agli utenti “digitali”, quelli che ad esempio utilizzavano la **App MUVER**, caricandovi sopra i biglietti acquistati, e che a fine febbraio 2025 si sono visti arrivare questo messaggio.

Gentile utente,

ti informiamo che l'app MUVER verrà dismessa e smetterà di funzionare nei prossimi mesi.

I biglietti già in tuo possesso sull'applicazione potranno essere utilizzati fino a che l'applicazione rimarrà operativa. Quando verrà definita una data di chiusura ti sarà recapitata una mail, nel caso tu abbia ancora titoli di viaggio attivi.

A partire dal 28 febbraio 2025, non sarà invece più possibile acquistare nuovi biglietti tramite l'app.

Per ulteriori dettagli e informazioni su eventuali rimborsi per titoli non utilizzati, ti preghiamo di visitare la pagina del nostro sito: tper.it/muver

Grazie per la tua collaborazione. Cordiali saluti,

Il Team di MUVER - Tper spa

Avete presente concetti come la continuità del servizio, o il cliente al centro delle politiche aziendali? Qui siamo esattamente agli antipodi.

Non va meglio nemmeno per quanto riguarda il trattamento dei dati personali degli utenti, che avviene in modo piuttosto disinvolto, come dimostra **la sanzione da 50.000 euro comminata a TPER dal Garante della Privacy** il 22 febbraio 2024, per aver sottoposto agli utenti un modulo necessario a concludere un abbonamento che non consentiva di distinguere tra dati obbligatori e facoltativi (mentre raccoglieva dati che non erano necessari). In sostanza, agli utenti sembrava che per avere l'abbonamento dovessero per forza dare una serie di dati personali utili al marketing. E questo è esattamente il comportamento che (da anni) non è lecito e viene sanzionato dalla normativa sulla protezione dei dati personali, come ormai tutti sappiamo (tranne TPER).

A questo si aggiunge il mancato rispetto del Contratto di Servizio in diversi punti, in particolare laddove questo richiede la trasmissione e pubblicazione di tutti i dati relativi all'erogazione del servizio, e la costituzione di un Comitato degli Utenti che possa dire la sua sulla qualità del servizio di trasporto. Ma ovviamente **sarà molto difficile che l'Agenzia SRM (ovvero il Committente) se ne accorga e prenda il coraggio di obiettare** qualcosa a TPER: la vicenda Moroder sta lì a dimostrare che non s'ha da fare, perché alla politica bolognese va bene così.

Per non parlare dei ritardi e delle corse saltate, che si verificavano anche prima dei cantieri, e continuano a verificarsi anche dove non ci sono cantieri. D'altronde un'azienda focalizzata sul fare profitti non disdegna la possibilità di "ridurre i costi" cancellando qualche corsa.

(Faccio notare che ho evitato di parlare dei disagi e dei disservizi direttamente collegati allo stato attuale della mobilità a Bologna, più sofferente del solito a causa dei cantieri. Ma proprio nel contesto di questa sofferenza si è scelto di aumentare il costo dei biglietti).

12. Qualche conclusione

Al termine di questa carrellata possiamo trarre qualche conclusione.

La prima è che una situazione così abnorme non può essere imputata solo alla **maggioranza** politica che governa (nel caso dei trasporti, "finge di governare") le nostre istituzioni. Ma anche **all'opposizione**. Che in questa materia ha svolto e svolge un ruolo **connivente**. Che dopo aver annunciato fuoco e fiamme ad ogni passaggio sopra raccontato, non è stata mai capace di portare avanti una critica ragionata alle scelte della maggioranza (o non ha voluto farlo). Questo è vero sia per l'opposizione di destra, che di sinistra: ricordo personalmente, a valle della Commissione comunale di febbraio 2019 con audizione di Moroder, le affermazioni categoriche di Lisei (FI), che minacciava addirittura azioni legali contro il Comune, e di Martelloni e della Clancy (Coalizione Civica): "Quello che emerge è gravissimo, non la passeranno liscia".

Infatti, si è visto. Da sinistra a destra, abbiamo visto solo **minoranze innocue**, che abbaiano e non mordono. E non disturbano il manovratore, il quale ringrazia e tira dritto. Gli interessi economici forti non hanno colore politico, e ottengono attenzione (o quantomeno zero contrasto) da maggioranza e opposizione.

La seconda riguarda il ruolo giocato dai **sindacati**. Che hanno sempre assunto una posizione miope, aziendalista, a difesa del management, delle sue scelte, esercitando nei fatti un **ruolo servile e complice** piuttosto che di controparte. La difesa a testa bassa dei posti di lavoro (che peraltro sarebbero salvaguardati anche in caso di gara e di assegnazione dell'appalto ad altro gestore, date le norme che impongono a questo la riassunzione del personale del precedente operatore) si traduce in una **difesa dello status quo**, senza autonomia critica, senza una visione complessiva sull'interesse collettivo. In questa materia (forse non soltanto qui, ma qui indubbiamente) il sindacato ha recitato una parte **utile al sistema di potere consolidato**, obbedendo ad una logica ottusa ed ancillare.

La terza chiama in causa i mezzi di **informazione**, e le loro scelte editoriali. Forse perché raccontare quanto sopra è complicato, e richiede un certo sforzo di documentazione e sintesi. Forse perché TPER è un buon inserzionista (fa campagne pubblicitarie periodiche). Forse per altre ragioni, il fatto è che il racconto del trasporto pubblico a Bologna fatto dalle principali testate si basa sui comunicati stampa di TPER, alternati a qualche intervista ai dirigenti di TPER (o a qualche assessore plaudente ed entusiasta di TPER). Solo qualche riga per le voci critiche, prontamente sovrastate dalle veline aziendali. E soprattutto **nessun interesse per approfondire, scavare, collegare fatti, unire i puntini**. Solo mera e banale cronaca, Tizio ha detto A, Caio ha replicato B. Zero verifiche, zero inchieste, zero volontà di capire e di spiegare.

La quarta è che il **PUMS**, come tutti i documenti ambiziosi di pianificazione, pieni di dichiarazioni di principio sull'emergenza climatica, sulla sostenibilità, sulla necessità di cambiare radicalmente stili di vita e di mobilità, in questo quadro sono destinati **restare sulla carta**, perché **non devono disturbare il business corrente**. Attuare questi piani vorrebbe dire avere il coraggio e la volontà di rivedere il modo in cui si spende il denaro pubblico, a iniziare da quello (assai consistente) dedicato al trasporto collettivo. Ma, come disse Cavalcoli nella Commissione del febbraio 2019 a proposito del caso Moroder, *"la gestione del presente ha prevalso sulla pianificazione del futuro"*. Ovvero, si è preferito (e si preferisce) continuare come si è sempre fatto, confermare il solito gestore, consolidare il suo monopolio, incassare i dividendi e gli altri vantaggi assicurati dal collaudato collateralismo tra politica e aziende partecipate (consulenze, assunzioni, sponsorizzazioni, porte girevoli tra ruoli politici e ruoli gestionali, ecc.) E dal radicato **consociativismo** tra i diversi centri di potere bolognesi, dove parole come destra e sinistra servono solo a etichettare aree di influenza e guidare logiche di **spartizione**, ma ai fini delle politiche sostanziali (cambiare rotta, nel trasporto come in altri settori della vita locale, e mettere mano alla disastrosa mobilità bolognese) sono irrilevanti.

La quinta è che finché gli amministratori locali si limiteranno a rendere più difficile l'uso dell'auto privata (eliminazione di parcheggi, aumento delle tariffe per la sosta, estensione della ZTL, ecc...) senza offrire alternative praticabili, la prima delle quali sarebbe un trasporto pubblico più affidabile, capillare ed economico, **Bologna resterà bloccata nel suo stato attuale di congestione** e grande sofferenza, che non sarà alleviata né dalle ricette dell'opposizione (negazionista sul clima, promotrice di infrastrutture insostenibili e irrealistiche, superficiale nell'analisi costi-benefici) né da una maggioranza ideologica e insieme **succube degli interessi economici dei gestori**, capace soltanto di peggiorare la qualità di vita dei cittadini, senza migliorarne l'impatto sul pianeta. L'allarme sul clima va bene per i convegni e le manifestazioni di piazza. Quando si tratta di soldi, a destra come a sinistra prevale l'adagio trumpiano: *"Incassa, baby, incassa"*.

La sesta è che in questo modo TPER permette ai soci di **utilizzare denaro pubblico** per scopi diversi rispetto a quelli a cui sarebbe **vincolato**. I milioni del Fondo Nazionale Trasporti, come quelli dei contributi regionali al Trasporto, vengono erogati con uno scopo ben preciso: ma nel momento in cui diventano utili distribuiti permettono agli enti pubblici che li incassano di utilizzarli a loro piacimento, **aggirando il vincolo**.

La settima ed ultima è che, in questo quadro, i **cittadini** saranno sempre più costretti a cercarsi, o a costruirsi, **una nuova rappresentanza** (se non altro a livello locale), che restituisca loro qualche potere di influire sulle scelte che impattano sulla loro vita, almeno su quelle – per restare al tema di questo dossier – che riguardano la **mobilità**, che in fondo è un diritto, e la **sostenibilità**, che è un dovere e una responsabilità verso le future generazioni.

Ribellarsi a questo sistema è difficile, perché a Bologna non si sta abbastanza male da far scaturire (almeno finora) una mobilitazione "dal basso" che vada oltre l'astensionismo (ormai sopra al 50%). Ma diventa necessario, se ci sta a cuore il futuro.

Andrea De Pasquale, 1 maggio 2025.
scrivi@andreadepasquale.it