

Trasporto locale. Meglio una holding che controlli le tre società di Giuseppe Paolone (*)

DAL professor Giuseppe Paolone, preside della facoltà di Scienze manageriali dell'università d'Annunzio di Chieti-Pescara, riceviamo e pubblichiamo.

«Mi permetto sommessamente di inserirmi nel dibattito di recente attivato sul futuro del Trasporto pubblico regionale che vede politici, imprenditori, sindacalisti e manager proporre soluzioni sulle tre società (Arpa, Gtm e Sangritana): ciò al fine di fornire un contributo di riflessione, nel pieno rispetto delle soluzioni prospettate dagli esperti del settore. C'è chi sostiene che la strada giusta sia quella della fusione delle tre società - dopo aver proceduto a scindere i due rami (gomma e ferro) che caratterizzano la società Sangritana -; il che condurrebbe ad una riduzione dei costi di gestione con particolare riguardo ai compensi spettanti agli organi collegiali delle tre società.

C'è chi sostiene, viceversa, che la soluzione migliore sia quella di lasciare tutto invariato, intervenendo su ciascuna società al fine di ricercare all'interno di esse le migliori condizioni di equilibrio. C'è chi sostiene, infine, che la soluzione migliore sia quella di privatizzare le tre società; tale proposta è sostenuta anche da una significativa parte sindacale.

Sono personalmente dell'opinione che nessuna delle tre soluzioni prospettate possa condurre ad un significativo alleggerimento della struttura dei costi aziendali (in particolare, il costo del lavoro) che, forse subirebbe in alcuni casi un inasprimento. La riduzione dei costi di struttura si rende, comunque, necessaria per consentire alle tre unità di perseguire un autonomo equilibrio economico-finanziario che garantisca un servizio efficiente alla collettività di riferimento.

La soluzione che mi sentirei, quale motivo di riflessione, di sottoporre all'attenzione degli esperti del settore può essere quella di ricercare, all'interno di ciascuna società operativa (al riguardo la Sangritana dovrebbe creare due società distinte, una per il settore gomma e l'altra per il settore ferro), le condizioni di equilibrio prospettico, ma sotto la cappa di una società holding (pura) che detenga il pacchetto (totalitario o di maggioranza) di tutte le società del gruppo, con la finalità di svolgere un'attività pianificatoria e di coordinamento del servizio trasportistico regionale.

Le società operative del "Gruppo" potrebbero essere gestite ciascuna da un "amministratore unico" (al posto degli attuali consigli di amministrazione), che si ispirerebbe alle direttive della "governance centrale" espressa dalla holding.

La futura azione dell'organismo di coordinamento (holding), pur puntando sulla compressione dei costi di gestione (contenimento e controllo), dovrebbe principalmente incentrarsi sui ricavi caratteristici per mirare alla loro elevazione (attraverso l'allargamento dell'utenza), evitando dannose duplicazioni che rendono improduttive le "tratte percorsuali".

Infatti, il declino del trasporto pubblico locale può essere letto anche in relazione alla difficoltà di pianificare un servizio in grado di far fronte alla moltiplicazione delle origini e delle destinazioni dei viaggi da parte delle persone; e non solo come l'effetto inevitabile di circostanze esterne.

Nel corso degli anni, gradualmente, ma inesorabilmente, è stato proprio l'affievolimento della tensione al servizio ed alla sua qualità a produrre un analogo affievolimento della tensione all'economicità delle singole aziende. Ciò è avvenuto principalmente per l'assenza di una regia, di una pianificazione integrata del servizio. Di conseguenza, il Tpl è stato costretto a ridurre le sue ambizioni strategiche e si è dovuto rifugiare in una nicchia sociale (pendolari, anziani e studenti), finendo con il trovare, in questa, la ragione principale della sua esistenza ma non della sua economicità. Ha perso così la sua peculiarità di servizio pubblico, si è disintegrato come rete ed ha finito con il soccombere di fronte a logiche particolaristiche di

difesa corporativa. Sono rimaste solo le aziende di Tpl, scollegate tra di loro e considerate nella loro singolarità e nelle nicchie di mercato con duplicazioni di organi e di servizi.

Da qui la necessità di dare origine ad un organismo di coordinamento (holding) che consenta, da un lato, di elevare il flusso dei ricavi attraverso una razionalizzazione del servizio trasportistico; agendo, dall'altro, sulle varie unità operative per svolgere una efficace azione di controllo e di contenimento dei costi di gestione».

(*) Preside della facoltà di Scienze manageriali dell'università d'Annunzio di Chieti-Pescara

