

## **Consiglio Provinciale di Reggio Emilia, seduta del 28 marzo 2024**

**Intervento di Marco Signori, consigliere-capogruppo di Provincia Progressista, per il punto 4 all'ordine del giorno "Approvazione schema "Protocollo di intesa per costituzione del gruppo industriale del TPL in Emilia-Romagna" tra la Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana Bologna, Comune Bologna, Provincia e Comune Ferrara, Provincia e Comune Modena, Provincia e Comune Reggio Emilia, Comune Piacenza, Provincia Forlì-Cesena, Comune Forlì, Comune Cesena, Provincia e Comune Ravenna, Provincia e Comune Rimini", di cui espressamente si richiede l'inserimento o l'allegazione a verbale**

Laddove si dà atto, nella parte introduttiva della proposta di delibera, che - citiamo - " la creazione di operatori di TPL che abbiano dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e finanziaria e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL porterebbe oltre che ad una maggiore competitività, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento..." già si tradisce la natura dell'operazione che una parte politica, maggioranza pro tempore in questo medesimo consesso, intende attuare per finalità che da parte nostra reputiamo altrettanto e squisitamente politiche e che non condividiamo nemmeno nella più minuta delle sue parti.

Un'operazione caratterizzata da una logica di concentrazione e di gigantismo, laddove necessiterebbero viceversa prossimità e diffusione, che ancora una volta allontanerà dai territori e quindi dai cittadini la gestione di servizi essenziali come appunto sono i trasporti pubblici collettivi.

Si argomenta di "gruppo industriale" come se il trasporto pubblico locale fosse una qualunque fabbrica di beni di consumo da spacciarsi a prezzi di mercato.

Ed è questa, a veder bene, la medesima logica che permea il cosiddetto Masterplan del servizio di trasporto pubblico della Provincia di Reggio Emilia portato in Consiglio il 28 novembre scorso laddove, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, a pag. 4 leggevasi: "La costante riduzione delle risorse dedicate al TPL, congiunta alla riduzione dei ricavi rende necessaria una razionalizzazione del servizio, limitando l'erogazione di corse 'a vuoto' soprattutto in aree a domanda debole".

Con ciò evocando la cosiddetta riorganizzazione della sanità sul territorio con relativa penalizzazione delle periferie, degli insediamenti sparsi, degli utenti socialmente più deboli con grave lesione delle prerogative dei cittadini.

D'altronde, come funzioni già SETA sul nostro territorio e quali logiche di estraneità ai bisogni della comunità locale presiedano alla politica del trasporto pubblico attuata da quello stesso soggetto che pro tempore amministra il capoluogo, la provincia e la regione, è già perfettamente e amaramente noto.

Vogliamo dire di TPER? Abbiamo presente lo stato disastroso delle nostre ferrovie locali, maxime sotto gestione assessorile dell'ineffabile Donini, successivamente addirittura promosso alla sanità?

Vediamo abbastanza chiaramente in questa operazione di oggi la proiezione del disegno Iren. Non è un caso che si divisi di SOT, società operative territoriali, elemento lessicale e sostanziale questo che già si rinviene nell'operazione ARCA e che si può concettualmente tradurre "in ginocchio da Iren". Iren, figlio degenero finanziarizzato di buone, incolpevoli aziende speciali che sul territorio tanto avevano fatto. Iren, macchina da profitti per agenzie finanziarie, banche, fondi d'investimento cosiddetti. Un tempo, concettualmente e più correttamente, si sarebbero chiamati

usurai. Profitti estorti ai cittadini utenti. Iren, mostruosa creatura tecnoburocratica concepita anche, e forse soprattutto, per soddisfare esigenze clientelari della cattiva politica, connivente per interesse proprio coi summenzionati soggetti.

All'epoca di tangentopoli, se non altro, i partiti rubavano anche e soprattutto per finanziare la propria attività politica. Esecrabile modello, ma le allora municipalizzate, aziende speciali o enti strumentali che dir si voglia, rendevano ai cittadini utenti servizi più che accettabili a costi ragionevoli. Oggi, dopo il golpe bianco del 1992, l'incontro sul panfilo Britannia, Ciampi, Monti e Draghi, la globalizzazione dell'economia e l'ascesa di quello che non esitiamo a definire fascismo finanziario globale, l'esecrabile balzello viene prelevato in misura assai maggiore dai ben più avidi soggetti di cui sopra, in mera logica ROI (Return on Investment), senza nulla contribuire sotto il profilo del know-how, delle tecnologie, delle esperienze industriali.

Francamente, col senno del poi, meglio Craxi Andreotti e Forlani di Fink, Buckley, Abigail Johnson e Yie-Hsin Hung, nomi peraltro sconosciuti ai più, che ogni giorno condizionano e manipolano l'esistenza quotidiana di miliardi di esseri umani.

Non ci sorprenderemmo affatto, anzi ci stupiremmo del contrario, se l'operazione congegnata da una precisa parte politica in campo trasporto pubblico locale, sull'evidente calco dello sciagurato modello Iren, approdasse prima o poi in borsa e comunque sfociasse nell'ennesimo servizio reso ai già menzionati soggetti finanziari aprendo a questi la partecipazione di capitale al costituendo "gruppo industriale" con tutto ciò che sciaguratamente ne conseguirebbe.

