

La riforma del trasporto locale in Abruzzo - Il no di Confindustria al monopolio pubblico nel trasporto locale

PESCARA - Non c'è bisogno di fare calcoli complicati per concludere che, se unica è l'azienda, che già controlla una fetta di mercato vicina all'80 per cento, e unico è il bacino del trasporto pubblico locale non c'è altro scenario immaginabile al di fuori del monopolio. Se, poi, il monopolista è una spa a totale capitale pubblico il risultato finale è molto distante dall'obiettivo di libera concorrenza nei servizi pubblici locali, sia pure dopo la correzione referendaria. Volendo impegnarsi in calcoli complicati, invece, si scopre che in materia di trasporto le fusioni di aziende non producono economie di scala, anzi, e che il costo orario del servizio erogato da società private è del 30 per cento inferiore rispetto al pubblico: 55 euro contro 72. Lo dice uno studio di Rem Reply su base europea. Costi della politica e dei cda da calcolare a parte. Sono i motivi che spingono l'Anav Abruzzo, il braccio di categoria di Confindustria, a rilanciare la proposta di una carta geografica dei trasporti divisa in sette bacini, con integrazione interna dei servizi urbani, suburbani e, dove possibile, ferroviari, da mettere sul mercato con gare pubbliche estremamente open e sbarramento antitrust al 20 per cento. Solo avendo più gestori in competizione sul piano della qualità, dicono gli operatori privati del settore, si possono avere servizi efficienti e si può garantire ad una componente importante dell'impresa abruzzese di competere ad armi pari con il gigante pubblico e sopravvivere all'inevitabile processo di concentrazione, magari sotto controllo straniero come sta avvenendo con lo sbarco di Deutsche bahn nel nord Italia. Sarebbe, tra l'altro, la soluzione più in linea con le previsioni della legge del '98.

A nome del sistema confindustriale, il responsabile Anav Sandro Chiacchiaretta si dice preoccupato del silenzio seguito alla lettera inviata ad aprile scorso al governatore Gianni Chiodi: «Non siamo innamorati della nostra idea - spiega - si può discutere su quanti e quali bacini. Una cosa è certa, il bacino unico regionale dei trasporti non è la migliore risposta alla domanda di servizi e all'esigenza di razionalizzazione dell'offerta. Non consente, insomma, di viaggiare meglio da Teramo a Vasto e non eviterebbe la duplicazione di corse all'interno dei bacini naturali, che come dice il legislatore sono quelli che ruotano intorno alle città che attraggono mobilità». Gli operatori privati hanno fretta perché la legge sulla fusione delle tre società pubbliche sta camminando in consiglio regionale e un mercato già dominato all'80 per cento da Arpa, dalla pescarese Gtm e dall'aquilana Asm difficilmente potrà essere riequilibrato dopo. Un affondo che non tranquillizza tutti. Secondo l'Ugl trasporti, che rilancia la terza via rappresentata dall'azienda unica organizzata in forma di public company, la privatizzazione non è la risposta migliore agli interessi del pubblico.