

**Trasporto locale pubblico o privato? di Mario Amicone (\*)**

Il trasporto locale deve essere pubblico o privato? Questo è il dilemma a cui gira intorno la polemica sull'azienda unica pubblica e sull'unico bacino o meno da mettere in appalto nella prossima primavera e si legge tra le rime la preoccupazione della privatizzazione e del modo di attuarla. Ma il problema, invece, dovrebbe essere altro, se è vero come è vero che un buon sistema di trasporti è un buon biglietto da visita della città-territorio monitorata per i suoi benevoli effetti a 360° (inquinamento, stress, rapidità, facilità e costi di spostamento) sulla qualità della vita. Ed è evidente che un sistema buono non può che dipendere dal livello di efficienza dell'organizzazione della rete dei trasporti e quindi dalla facilità e semplicità dell'uso e del ricorso al trasporto pubblico che non deve fornire nessun alibi a chi è sempre tentato a servirsi del mezzo proprio. L'esperimento del biglietto unico di alcuni anni fa in una piccola parte (area metropolitana) del territorio abruzzese ne è stata una prova incontestabile per la semplificazione introdotta, per la convenienza dell'utente e per la economicità del sistema; ma l'esperimento, per quanto positivo, non è stato né ampliato territorialmente, né incoraggiato e né stimolato. A distanza di quasi un decennio infatti, si discute ancora, per esigenze di tagli finanziari, se e come eliminare i doppioni che il biglietto unico stava eliminando automaticamente senza incorrere nelle problematiche giuridiche ed occupazionali e ancora, a distanza di anni, si tenta persino di mettere in dubbio i vantaggi e la necessità di addivenire ad un'unica azienda pubblica dei trasporti per sopravvivere alla mannaia dei trasferimenti statali.

Premesso che il progetto di unificazione, che parte da lontano con la giunta Pace e la giunta Del Turco, era un tema centrale del programma della giunta Chiodi non si possono non rilevare in questa sede due atteggiamenti e due posizioni contrapposte. Il grande senso di responsabilità di tutto il sindacato, che con coraggio si schiera a favore dell'azienda unica, del bacino unico e dell'appalto unico contro lo spezzettamento dei servizi. La paradossale ed inspiegabile posizione di qualche presidente di azienda che pur di difendere lo status-quo si avventura in illogiche dissertazioni di economia ed organizzazione aziendale con evidente invasione di campo sul terreno dell'occupazione che dovrebbe essere la preoccupazione dei sindacati che invece non abboccano alla provocazione ed affrontano lo stesso problema in prospettiva complessiva ed armonica tra l'interesse pubblico e quello dei lavoratori.

Rimane da valutare infine, l'atteggiamento della giunta regionale e del presidente Chiodi che dopo essere partito in quarta sull'argomento, ordinando subito dopo l'insediamento anche studi e consulenze, ha inspiegabilmente frenato. Mi auguro che la giunta opti presto per la soluzione che potrà garantire migliore qualità e maggiore omogeneità del servizio sull'intero territorio regionale e scelga quella proposta da chi ha la rappresentatività di interessi diffusi e non si faccia influenzare da chi non è preposto a determinare la politica dei trasporti ma solo ad attuarla. Invocare la concorrenza come strumento di miglioramento della qualità dei servizi contro il monopolio è fuorviante e nasconde una verità storica che si vorrebbe continuare a perpetuare e cioè la concorrenza solo tra aziende pubbliche e il cartello tra quelle private. Con l'obbligatorietà ormai imminente degli appalti e la fine delle concessioni, non unificare le aziende pubbliche e spezzettare il territorio in sette bacini e con l'affidamento dei servizi a sette gestori significa cambiare solo il vestito ed il nome alla situazione attuale - contratti di servizio e non più concessioni - significa continuare a registrare gli stessi disservizi e gli stessi sprechi, e significa continuare a presentare lo stesso biglietto da visita che l'Abruzzo presenta oggi.

(\*) Ex assessore regionale ai trasporti