

Trasporti, manca il piano di Alessandro Sarra (*)

Non sono mancate né contrapposizioni radicali né una consistente verve polemica. Le reazioni che hanno fatto seguito all'intervista rilasciata qualche tempo fa dal senatore Tancredi - nella quale questi sosteneva l'inutilità della fusione e l'opportunità di procedere invece a una rapida privatizzazione delle tre società - sono state però tante, e talmente articolate, che si corre il rischio di perdere la concentrazione sui punti critici della questione. Nelle argomentazioni proposte a favore e contro sono stati, a mio avviso, sovrapposti tre livelli di discussione che, pur essendo collegati fra loro, vanno tenuti accuratamente distinti se si vuole approcciare il problema in modo corretto: le convenienze economiche a operare una fusione delle tre società; la scelta fra proprietà pubblica e privata; i vincoli da porre al/ai gestori per garantire il conseguimento degli obiettivi di carattere generale e di coesione territoriale che il trasporto pubblico deve soddisfare (le questioni che in gergo economico sono normalmente racchiuse sotto l'etichetta "regolamentazione"). Poiché il secondo e il terzo tema sussistono a prescindere dalla realizzazione o meno della fusione, mi concentro sul primo che mi sembra il vero nodo da affrontare.

L'idea di realizzare una fusione non può essere né osteggiata né condivisa "di principio". La fusione è uno strumento non un feticcio, e l'utilità di ricorrervi dipende strettamente dagli obiettivi che con essa si vogliono conseguire. Nel caso dei gestori di servizi pubblici locali (e parlo quindi non solo del servizio di trasporto) questi ultimi vanno rintracciati su più piani, da quelli di scenario sino ai più tecnici e operativi, ma mentre i secondi sono stati spesso richiamati, sui primi abbiamo avuto sinora molta meno voglia di confrontarci. Eppure sono particolarmente importanti per recuperare il senso strategico della discussione sulle imprese di trasporto pubblico abruzzesi, il vero tema che dovrebbe starci a cuore se vogliamo che esse siano vive e in salute fra vent'anni.

Da questo punto di vista, non possiamo ignorare le idee generali che hanno ispirato, a partire dall'azione d'impulso esercitata dall'Unione Europea, i diversi interventi normativi che a più livelli e con vicende alterne hanno nel tempo affrontato il tema della liberalizzazione. Accanto ai recuperi di efficienza, alla riduzione dei costi per l'utenza e all'aumento della qualità dei servizi, una di queste (e per onestà storica dobbiamo dire una delle più importanti, anche se successivamente caduta nel dimenticatoio) è stata quella di promuovere una progressiva "industrializzazione" del settore. Si voleva, in altri termini, che il processo di liberalizzazione favorisse la crescita dimensionale degli operatori e, con essa, l'emergere di un numero accettabile di soggetti in grado di competere efficacemente anche fuori dai territori d'origine. Dovunque fossero tenute, le gare per l'affidamento dei servizi avrebbero così avuto un numero sufficiente di concorrenti agguerriti, adeguatamente strutturati, e capaci di crescere dimensionalmente conquistandosi sul campo il diritto di servire più ambiti territoriali. Il livello del confronto competitivo sarebbe cresciuto a beneficio dell'intera collettività.

Se ancora condividiamo l'idea che su questo sfondo vadano valutate le operazioni di fusione dovremmo, evidentemente, smettere di preoccuparci del fatto che soggetti non abruzzesi possano "occupare" la nostra Regione e avere il coraggio di ribaltare la questione. Salvo ammettere implicitamente che le nostre imprese di trasporto sono inadeguate e decotte - cosa che dovremmo rifiutarci di credere oltre che per conoscenza diretta anche per amor proprio e spirito di appartenenza - occorre, infatti, prepararsi per un futuro rispetto al quale la vera (se non l'unica) domanda da porsi sarà se e come la fusione possa mettere un operatore unico regionale in condizione di partecipare a gare bandite anche in ambiti territoriali diversi. Ma in questo caso, ovviamente, ciò che sul serio conta non è la fusione tout-court, ma il piano strategico (che non c'è) sulla base del quale essa avrebbe dovuto essere decisa.

D'altra parte in questa prospettiva l'obiezione secondo cui gli ambiti di gara (se uno regionale o quattro

provinciali) andrebbero discussi prima di decidere la fusione, esprime una posizione di grande retroguardia. Essa ha senso solo se si è già deciso di adottare una strategia di difesa politica a oltranza di operatori che non si reputano capaci di competere con le proprie gambe (un giudizio implicito non proprio lusinghiero nei confronti di chi, nel bene o nel male, ha fatto sinora al meglio il proprio mestiere e le cui capacità imprenditoriali meriterebbero forse più fiducia e rispetto) disegnando bacini di servizio nei quali procedere con affidamenti diretti. Nulla, infatti, impedisce a un'impresa grande di competere in gare bandite su ambiti piccoli, e di farlo in più gare contemporaneamente. Inoltre, a patto di essere competitivi rispetto ai rivali sotto il profilo sia dell'efficienza sia della qualità dei servizi sia della capacità di proporre soluzioni innovative, l'aumento degli ambiti moltiplica il numero delle gare riducendo il rischio che ci possano essere forti oscillazioni delle quote di mercato, o addirittura che qualcuno possa essere messo fuori gioco.

Non so se le liberalizzazioni siano un bene o un male. Francamente ritengo si tratti solo di un attrezzo che in alcune circostanze consente di aumentare efficacia ed efficienza del sistema. Come tutti gli attrezzi va utilizzato quando serve e in maniera appropriata per evitare di combinare danni, mentre quella di farvi ricorso è una scelta soprattutto politica. Ma la sensazione che ho è che mentre dall'alto hanno deciso di imporcelo, dal basso abbiamo già rifiutato di imparare a usarlo. Eppure, paradossalmente, confrontarsi con il tema delle liberalizzazioni permetterebbe di avere imprese pubbliche migliori e servizi più efficienti anche se le liberalizzazioni non dovessero esserci o ad esse sia possibile sottrarsi.

(*) Professore associato di Economia Applicata presso la Facoltà di Economia dell'Università G. d'Annunzio di Chieti e Pescara

