

**Privatizzazioni nei trasporti - I privati: no all'azienda unica dei trasporti «Mercato aperto ma con uno sbarramento antitrust del 20%»**

Il presidente Chiacchiaretta: via alla riforma con le gare per sette bacini di traffico

PESCARA. Con l'azienda unica e con il bacino unico di utenza si va nella direzione opposta rispetto agli obiettivi di efficienza, economicità e competitività che la Regione vuole centrare nel sistema del trasporto pubblico locale (Tpl). Di questo è convinta l'associazione degli autotrasportatori (Anav) di Confindustria, posizione che stride, perlomeno nella prima parte relativa alla fusione di Arpa, Gtm e Sangritana nella Newco regionale del trasporto su gomma, con quanto prevede lo schema della riforma del Tpl. Quanto al numero dei bacini di traffico (le zone in cui dovrebbero operare le singole società di trasporto) che la Regione deve ancora individuare, la linea di Confindustria va invece contro quella indicata dai sindacati dell'unico, grande, ambito regionale.

Ma perché l'Anav, nella quale confluiscono le autolinee private, è contraria alla creazione dell'azienda unica regionale e appoggia la tesi di più bacini di traffico?

**LIBERALIZZAZIONE.** Prima occorre fare un passo indietro e partire dalla liberalizzazione del mercato definita dalla legge di stabilità. In sostanza non dovrà più esserci il regime di monopolio nel quale hanno operato le autolinee regionali percependo i contributi pubblici. Il mercato dev'essere aperto ai privati, o meglio vi devono poter operare pubblico e privato. Un cambiamento epocale come riconosciuto ieri sul Centro dal presidente dell'Arpa (società regionale) Massimo Cirulli ([leggi l'articolo](#)) sollecitando le decisioni da parte della politica.

**FUSIONE COSTOSA.** Secondo Confindustria la creazione dell'azienda unica, una sorta di "gigante" in Abruzzo, comporterebbe costi eccessivamente onerosi da parte della Regione. «L'aumento delle dimensioni per fusione comporta un incremento dei costi unitari, in particolare quelli del lavoro», afferma il presidente Anav Sandro Chiacchiaretta che cita uno studio della Lem Reply condotto su scale europea, «l'effetto certo della fusione è la diseconomia di scala, basta solo pensare all'effetto devastante sul costo del lavoro dell'allineamento all'insù dei contratti di secondo livello». Nello studio inoltre è dimostrato come nelle Newco i costi orari dei servizi non si riducano bensì aumentino.

No, quindi, all'azienda unica regionale e via libera alla liberalizzazione con le attuali autolinee pubbliche e private (in tutto 55) secondo un principio dettato dalla legge: la riforma deve lasciare le funzioni di regolazione alla Regione e affidare quelle di gestione agli Enti locali.

**BACINI DI TRAFFICO.** È a questo punto che si collega il secondo passaggio della riforma, l'individuazione dei bacini in considerazione delle gare di gestione che devono essere avviate a partire dal 31 marzo 2012, data entro la quale decadono tutte le attuali concessioni: una gara per ogni bacino. Confindustria qui si rifà a una memoria consegnata al governatore Gianni Chiodi e all'assessore Giandonato Morra ad aprile nella quale veniva proposto di mettere a gara sette bacini per l'intera regione con uno sbarramento antitrust in misura percentuale (20%) e/o in numero di lotti massimo attribuibile ad un unico soggetto privato o pubblico. In pratica, per ogni bacino una società, regionale o privata che sia, non può avere più del 20% del mercato. «La strada obbligata da seguire per l'affidamento dei servizi di Tpl è quella delle gare che dovranno essere indette dagli Enti locali per ciascun bacino di traffico», rimarca l'Anav che individua in Abruzzo sette bacini: Teramo, L'Aquila, Avezzano, Sulmona, Vasto, Lanciano e

Pescara-Chieti. «La gara unica per il bacino unico di cui si sente parlare», spiega Chiacchiaretta, «riguarda solo i servizi extra-urbani, mentre per i servizi comunali rimarrebbero da esperire, in base alle norme, le gare per oltre una decina di comuni per un totale di gare, in ambito regionale, quasi doppio rispetto alla nostra proposta». Per questo motivo l'Anav torna a bocciare l'ipotesi portata avanti dai sindacati sull'unico bacino di traffico: «Un'ipotesi sformata di qualsivoglia logica tecnica e giuridica».

