

Azienda unica, è braccio di ferro. Il progetto di fusione dell'assessore Morra attaccato dagli imprenditori. Confindustria non si arrende «L'azienda unica è un errore».

PESCARA - Unico o tanti? Il punto di domanda al titolo del convegno, organizzato ieri mattina dall'Anav, l'associazione per l'autotrasporto dei viaggiatori, e da Confindustria, sui nodi del trasporto pubblico locale, è in realtà un espediente retorico. Tra gli imprenditori non vi è alcun dubbio che il progetto di un solo bacino regionale, messo a gara, è privo di senso, come chiarisce Sandro Chiacchiaretta, presidente regionale dell'Anav: «L'Abruzzo ha zone territoriali non omogenee e con interessi diversi, sia dal punto di vista della mobilità che da quello amministrativo. Come si può pensare di mettere insieme le esigenze di un cittadino della Val Vibrata con quelle di uno della Val di Sangro?». L'idea di razionalizzare il sistema per contenere i costi non convince: «La Regione ha in mano il trasporto ferroviario e i due terzi di quello su gomma -continua Chiacchiaretta- , ma l'organizzazione non funziona perché viziata da un conflitto di interessi: l'ente pubblico non può essere contemporaneamente legislatore e imprenditore. La fase gestionale va affidata ai privati».

La riduzione delle spese, che accompagna le motivazioni alla fusione delle aziende di trasporto nel progetto dell'assessore Giandonato Morra, appare a Confindustria un falso problema, dal momento (sostiene) che i costi non sono nei consigli d'amministrazione, ma negli organici, sovradimensionati del 25%. Il programma degli imprenditori prevede l'affidamento del servizio a cinque aziende private «che tra loro non devono farsi concorrenza -aggiunge Chiacchiaretta- e rispetto alle quali la Regione deve avere un ruolo di supervisione».

A suggerire, dal punto di vista teorico-scientifico, le tesi di Confindustria ha pensato un illustre allievo dell'economista Federico Caffè, il professor Andrea Boitani, dell'università Cattolica di Milano: «Non esistono tecnicamente economie di scala che giustificano un unico gestore. E poi appare difficile immaginare una gara per selezionare l'affidatario del servizio dove vi prendono parte aziende a partecipazione regionale. Si finisce con il riaffidare l'organizzazione chi la deteneva anche prima. La fusione non può discendere da una decisione politica, bensì dovrebbe essere conseguenza di una logica di mercato». Rimane, dunque, per Boitani essenziale un processo di privatizzazione dove alle imprese venga data la responsabilità piena.

A lanciare un assist al progetto di Morra pensano invece i sindacati. Per Alessandro Di Naccio della Cisl «avere più bacini significa moltiplicare i costi e sovrapporre le esigenze del territorio. Siamo d'accordo con l'assessore, con il quale abbiamo condiviso le linee del programma di riforma». A rilanciarlo, tra gli interventi del convegno, hanno pensato il presidente Gianni Chiodi e il portavoce del Pdl, Ricardo Chiavaroli, sostenendo la necessità della fusione delle tre aziende di trasporto e l'affidamento del servizio tramite gara. Quanto al ruolo dei privati, «bisogna valutarlo in un secondo momento». Dall'altra parte della barricata, il senatore del Pd Giovanni Legnini, ribadisce che «lo scenario deve essere quello della liberalizzazione del trasporto pubblico locale, coniugando economicità e qualità dei servizi. La società unica, che abbiamo proposto ben prima di Morra, deve servire a ridurre i costi della politica».

Dalla sede di Confindustria il dibattito si sposta ora a Palazzo dell'Emiciclo, dove sarà avviato il confronto tra le proposte di fusione che entro il 30 giugno le aziende regionali devono presentare.