

Di Fonzo, timori sulle gare «Evitare il bacino unico». Un appalto su 60 milioni di chilometri farebbe gola a società non solo extra regionali, ma europee. Le piccole realtà rischiano di restare fuori dai giochi senza possibilità di concorrere

LANCIANO «L'Abruzzo non sia una terra di conquista». Mario Di Fonzo, presidente dell'omonima società che opera in Abruzzo nel settore del trasporto pubblico su gomma dal 1934, esprime questo monito alla politica e al governo regionali che hanno da poco dato vita alla fusione tra le società pubbliche Arpa, Gtm e Sangritana, per la nascita di un unico colosso dei trasporti su ferro e su gomma. «Non possiamo ostacolare nè dire alcunchè su questa operazione della Regione» afferma Di Fonzo «ma di certo da azienda privata che opera da quasi cento anni sul territorio, guardiamo con qualche perplessità alla cosa». La preoccupazione risiede soprattutto nella divisione dei bacini di utenza. «Se resta un bacino unico da oltre 60milioni di chilometri - spiega il presidente della Di Fonzo spa «si apre la strada a società non solo extra regionali, ma europee a cui questo bacino fa gola, ma al tempo stesso si schiacciano le piccole realtà che non potranno nemmeno sedersi al tavolo delle gare di appalto. Siamo aperti da sempre alla collaborazione con la Regione e le sue società pubbliche con le quali abbiamo linee in comune e siamo soci in aziende comuni (Cerella, Tibus, Sistema ndc), ma auspichiamo che questa nuova realtà sia forte e in grado di tutelare anche le piccole». La Di Fonzo propone, per una questione di efficienza aziendale ed economica, una divisione del bacino del traffico in quattro aree: l'area metropolitana Chieti-Pescara, il bacino di Teramo, quello dell'Aquila e quello di Lanciano- Vasto. «Gestire quattro bacini invece dei sette attuali o di un'unica area da 60 milioni di chilometri» spiega Mario Di Fonzo «è la soluzione più razionale e rispondente ai principi di ottimizzazione e omogeneità dal punto di vista aziendale ed economico. Più i chilometri aumentano (oltre il livello di 8-10milioni di chilometri ndc), più cresce il costo chilometrico e si attivano delle diseconomie di scala. Questo non lo diciamo solo noi, ma studi accreditati a livello europeo». Di Fonzo ipotizza anche che per sopravvivere ed essere più forti e competitive le diverse piccole società private si coalizzino in una sorta di consorzio. «Continueremo a dialogare e ad essere collaborativi con la Regione» prosegue il presidente della Di Fonzo «senza mai dimenticare il vero obiettivo di chi gestisce il trasporto pubblico locale, che resta e deve essere quello dei servizi al cittadino. Da privati inoltre abbiamo sempre agito con lo spirito del buon padre di famiglia e continueremo a farlo».