

**Tpl Abruzzo, Chiacchiaretta batte i pugni**

Tpl Abruzzo. Illegittimo l'affidamento in house a TUA, le aziende private erogano un servizio mediamente migliore rispetto a quelle pubbliche, Flixbus non ha inventato nulla e le Ferrovie dello Stato sono un elemento destabilizzante per il settore tpl su gomma. Questo, in estrema sintesi, il pensiero di Sandro Chiacchiaretta, amministratore della La panoramica e di Satam, nonché presidente Anav della Regione Abruzzo. Un uomo dal grande equilibrio e di esperienza con la spiccata capacità di arrivare direttamente al punto, senza troppi giri di parole.

Tpl Abruzzo

Presidente, solo una battuta. Cosa sta succedendo in Abruzzo?

«Se parliamo di tpl Abruzzo, possiamo affermare che le scelte politiche stanno andando nella direzione opposta rispetto a quella di erogare un servizio di qualità».

Può giustificare questa su dichiarazione?

«Certamente. Al di là della modalità di affidamento del servizio, su cui alcune aziende abruzzesi, compresa la mia, hanno prontamente risposto con un ricorso al Tar, io penso che l'Italia debba velocemente uscire al più presto da questa situazione fallimentare...»

Quale situazione fallimentare?

«Vede, oggi le imprese pubbliche coprono l'80 per cento del mercato tpl, è un'anomalia. Oggi è necessario aprire il mercato alle imprese private capaci, per loro natura, di presentare bilanci sani e sostenibili ed erogare un servizio di trasporto qualitativamente molto alto».

È così sicuro di questa affermazione?

«Io faccio parlare le statistiche. Circa il 50 per cento delle aziende pubbliche del tpl hanno bilanci in rosso e qualcuna è sull'orlo del fallimento, basta pensare ad Atac. Se non si avvia un processo di liberalizzazione, i problemi storici che caratterizzano il nostro Paese non si risolveranno mai».

Insomma, è necessario ripartire con la stagione delle gare. Comunque, con il recepimento del Regolamento europeo questa fase sembra ineludibile...

«Guardi, se mi permette non era necessario aspettare una legge europea per avviare la stagione della gara di servizio. In Italia la norma c'è da 1997, si chiama Decreto Burlando ed è ancora vigente. Tutte le Regioni hanno recepito il Decreto in oggetto ma le gare non si sono mai fatte. Nel nostro Paese le leggi rimangono sulla carta perché le aziende pubbliche rappresentano sempre un bacino di consenso che la politica non vuole perdere».

Torniamo un attimo in Abruzzo. Al netto dell'affidamento in house, comunque la Regione metterà a gara almeno il 10 per cento dei chilometri. Lo dice la legge...

«Questo non lo sappiamo ancora. Prima di tutto dobbiamo capire come si incanalerà il provvedimento che abbiamo impugnato. Entro il 2018 l'esito di questo ricorso dovrebbe essere pubblicato e alla luce di una sentenza che ci aspettiamo essere a noi favorevole la Regione potrebbe tornare sui suoi passi e indire una gara vera. Ma il vero punto su cui discutere è un altro....»

Mi dica...

«Come fa una Regione come l'Abruzzo ad affidare a TUA un servizio che costa il 40 per cento in più rispetto al medesimo servizio erogato dai privati? E la qualità erogata dai privati in Abruzzo, ricordo, è nettamente superiore a quella del soggetto pubblico!»

Tocchiamo un altro argomento. Busitalia...

«L'azienda di stato è quella delle Ferrovie? Quello è un pericolo davvero enorme. Il potere delle Ferrovie è un potere devastante e destabilizzante per il settore del tpl su gomma...»

Parliamo di linea a lunga percorrenza. Che idea si è fatto di Flixbus?

«Flixbus è un sasso lanciato dentro un settore che viveva in un'area riservata, quella delle concessioni. Io penso che Flixbus per certi versi abbia fatto bene al sistema. Ma c'è un piccolo problema che non dovrebbe essere sottovalutato»

Quale?

«Flixbus non è un'azienda che fa il mio lavoro. Flixbus è un network commerciale che organizza servizi che poi vengono gestiti da veri e propri vettori a condizioni fuori da ogni logica di mercato. Parliamoci chiaro, comprare da Flixbus servizi che vengono remunerati nella misura di 0,8-0,9 euro a chilometro significa lavorare sotto il 20-30 per cento della soglia minima dei costi che qualsiasi studio evidenzia. Oggi qualsiasi servizio commerciale non può essere remunerato a meno di 1,2-1,4 euro a chilometro»

Un altro attore che si è affacciato al mercato è Fast ...

«È una società come tante. Ha una buona organizzazione tecnica e organizzativa. Permane il problema della presenza dello Stato all'interno di questa compagine. Ferrovie dello Stato hanno un peso, non solo finanziario, molto più forte di qualsiasi altro privato».

Chiudiamo con una battuta. Flixbus ha davvero diviso in due Anav?

«Il dibattito è aperto. Aziendalmente ognuno fa le sue scelte e io non mi sento di giudicare l'operato dei miei colleghi. L'Italia non è la Francia o la Germania. Per intenderci: Flixbus non ha inventato nulla. Noi, come italiani, abbiamo una lunga storia legata a questo settore. E l'Italia non è terra di conquista».