



VOTIAMO NOI

DOCUMENTO DEI SOSTENITORI DEL NO AL REFERENDUM DEL PARTITO DEMOCRATICO SULLA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO

ATAC E LA LIBERALIZZAZIONE

Il No alla liberalizzazione è una scelta di profonda rottura con un modello che si è manifestato con forza e nel peggiore dei modi anche a Roma. Checché se ne dica, ATAC oggi, non è neanche lontanamente il frutto di un'ideologia statalista e collettivista ma, anzi, è parte integrante di un processo, per fortuna bruscamente interrotto, di privatizzazione. Già nel 2009, infatti, si è avviata la ristrutturazione societaria che ha dato inizio al preliminare processo di liberalizzazione. La ristrutturazione portò all'unificazione di Metro e Trambus ed alla creazione di una nuova società, ATAC spa. La delibera del Sindaco Gianni Alemanno che sancì l'avvio di questo processo è la 36/2009, ed è chiarissima: l'intento è "predisporre un assetto funzionale a uno scenario di liberalizzazione, che permetta all'Amministrazione, a valle delle azioni di risanamento industriale che verranno realizzate sotto l'ambito gestionale ed operativo, un ampio grado di flessibilità rispetto alle diverse opzioni percorribili alla scadenza degli attuali affidamenti (2011)". Quali sono queste opzioni? La prospettiva è quella berlusconiana dell'art. 23 bis del dl. 25 giugno 2008, n. 112, che obbliga tassativamente l'amministrazione ad affidare la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica solo a soggetti privati scelti a seguito di gara ad evidenza pubblica o a società di diritto pubblico con partecipazione azionaria di privati. La prospettiva, insomma, è quanto meno la vendita di una parte del gestore pubblico, cioè di ATAC. La società viene quindi riformata sotto ogni punto di vista allo scopo di liberalizzare il mercato e quindi procedere, successivamente, alla privatizzazione. Per fortuna, i nostri amministratori avevano fiutato il fatto e nel parere del XVII municipio, guidato all'epoca dal Partito Democratico, la risposta fu chiara: "si ritiene che la proposta predisponga alla privatizzazione del servizio, alla verticalizzazione delle decisioni strategiche e non affronti concretamente la frammentazione e la qualificazione dei processi industriali, né fornisca risposte alla vera incognita di queste società ovvero la puntualità del trasferimento delle risorse finanziarie. In queste condizioni, il rischio è quello della paralisi gestionale e non il risultato di incrementare la produttività e ottimizzare l'economicità della gestione". La risposta che diede Alemanno è quanto mai attuale: "la deliberazione in oggetto non risulta essere preordinata alla privatizzazione del servizio ma, al contrario, risulta essere finalizzata alla predisposizione di un assetto funzionale a uno scenario di liberalizzazione". Un ritornello che ci sentiamo dire ancora oggi, in una situazione incredibilmente simile. Ma perché, poi, ATAC non è stata privatizzata ed il mercato non è stato liberalizzato? Perché questo art. 23 bis del dl. 112/2008 (e successive), non è un articolo a caso. È l'oggetto del primo quesito del noto referendum del 2011. Un referendum sostenuto dal Partito Democratico che con il 95,35% di voti favorevoli ha portato all'abrogazione

della norma. Venuta meno la norma, nonché la legittimità politica di quell'operazione, non si è infine mai arrivati alla gara, ma i danni indotti da quel processo sono stati comunque enormi.

Il PD del XVII non aveva sbagliato, sussisteva un grande problema, “la puntualità del trasferimento delle risorse finanziarie”. I finanziamenti da parte della Regione alle due aziende madri, e poi ad ATAC stessa, erano saltuari e costringevano il Comune ad anticipare le somme del fondo regionale trasporti. A colpi di anticipi, il debito cresceva ma cresceva altrettanto il credito di ATAC nei confronti della Regione. Tuttavia, nel 2011, si arriva al punto di rottura. Il fondo viene azzerato, i crediti di ATAC nei confronti della Regione diventano inesigibili ed ATAC stessa si trova a dovere al Comune il debito mostruoso che oggi conosciamo e che per questo espone moltissimo il Comune su ATAC, contribuendo a portare ATAC nel baratro del Concordato Preventivo. Un debito che quindi trova le sue radici non nell'inefficienza intrinseca di ATAC ma nel taglio del finanziamento pubblico, che rimane e rimarrà per sempre, l'unica vera fonte di sostentamento del servizio.

Oggi ATAC non è in grado di partecipare ad una gara, la “liberalizzazione” significherebbe di fatto la cessazione da parte di ATAC del servizio. Il Tribunale Fallimentare, su questo, è stato molto chiaro. Nell'ipotesi in cui ATAC smettesse di erogare il servizio, il Concordato può portare a tre sole conseguenze possibili, o la liquidazione dei beni pubblici, o la privatizzazione parziale, o la privatizzazione totale. Tre scenari insostenibili per un Partito che ha sempre combattuto, e che continua a dire di voler combattere, le privatizzazioni e la svendita del patrimonio pubblico.

Quindi, se è vero che in generale una liberalizzazione non comporta una privatizzazione, in questo caso la distinzione non è assolutamente così netta come si vuole far credere. Non sorprende che a portare avanti questa battaglia siano soprattutto forze politiche che al Referendum del 2011 diedero libertà di voto, come i Radicali, o alcuni ex-scissionisti del Partito Democratico, che con il partito Alternativa per l'Italia votarono Sì proprio contro l'abrogazione.

Questa ambiguità non sorprende. L'ATAC che vediamo tutti i giorni non fornisce un servizio pubblico semplicemente perché chi l'ha riformata non voleva che ATAC fosse parte integrante di un sistema pubblico bensì di un sistema privatistico. Votare No significa prima di tutto interrompere questa assoluta distorsione.

A ROMA IL PRIVATO GIÀ C'È

Sempre nel 2009, un altro tassello del modello della liberalizzazione si è compiuto. Una vera e propria gara europea, una liberalizzazione in tutto e per tutto, su di un lotto relativamente piccolo. È il caso di Roma TPL, che oggi svolge il 20% del servizio di superficie, cioè gli autobus, a Roma. Parliamo di fatto di 1/3 delle linee. Lo sanno bene

gli utenti che in questi anni si sono scontrati con scioperi mensili dovuti al fatto che il privato non pagava regolarmente i contributi INPS. Il Comune si è spesso trovato costretto a non poter versare quanto previsto dal contratto per la reticenza da parte del privato a rispettare le tutele del lavoro, con gravissime conseguenze. Infatti, il servizio è in ogni caso pagato al 100% dal pubblico, quindi in assenza dell'emolumento del pubblico, a causa delle deficienze del privato, il servizio si è fermato, con la conseguenza che i cittadini non sono andati contro il privato ma contro la politica, che si è trovata stretta tra l'esigenza di mantenere in piedi il servizio e la negligenza del privato.

Ma la gara di Roma TPL ci ha fatto vedere anche un altro aspetto: la "concorrenza" tanto decantata dai fautori della liberalizzazione non ha prodotto alcun risultato positivo. Anzi, non si è manifestata proprio, in quanto Roma TPL altro non è che la società figlia di Tevere TPL, il gestore che già operava la parte del servizio liberalizzata. Il privato presente a Roma, già dalla prima gara, è riuscito a diventare un cosiddetto "incumbent" del mercato, annullando qualsiasi logica di concorrenza. Questo perché la pessima infrastruttura romana, anche dal punto di vista della superficie, fa sì che il gestore che già ha imparato a sostenere il rischio industriale legato a questa infrastruttura, ottenga un vantaggio difficilmente recuperabile per gli altri operatori.

Roma TPL è finita solo per fare una concorrenza al ribasso sul costo del servizio che si è tradotta solo ed esclusivamente in pessimi cicli manutentivi, tali che Roma TPL con mezzi di soli 4 anni di vita media ha un'incidenza di rotture proporzionalmente maggiore ad ATAC, e peggio ancora si è tradotta in una sostanziale riduzione dei salari e delle tutele del lavoro.

Roma TPL, inoltre, ci pone di fronte ad un tema anch'esso poco dibattuto: il problema del controllo. Infatti, una politica di appalto in concessione appare particolarmente adatta a servizi relativamente semplici, i cui standard qualitativi siano definibili e controllabili con relativa facilità, ma certo non a strutture complesse come il trasporto pubblico locale, soprattutto se consideriamo un'infrastruttura come quella romana dove agenti esogeni come il traffico pesano in maniera enorme sul servizio, rendendo sostanzialmente impossibile controllare parametri estranei alle mere considerazioni quantitative. È uno dei tanti motivi che hanno portato la stragrande maggioranza delle città europee a non affidare tramite gara i servizi di trasporto pubblico.

QUALE CONCORRENZA VOGLIAMO?

Sostenere che oggi non sussista alcuna forma di concorrenza nell'operato di ATAC è formalmente scorretto. ATAC emette dei biglietti e come minimo il 35% dei suoi guadagni si devono basare su quei biglietti. Significa che ATAC si espone realmente e commercialmente nei confronti di qualcosa. Quindi, poiché si espone

commercialmente, ATAC concorre nei confronti di qualcosa. Ma chi? È semplice: il trasporto individuale privato. Cioè le automobili, i motorini, le biciclette e quant'altro. Questo è un passaggio spesso dimenticato, ma vero. ATAC vive una profonda concorrenza nel mercato del trasporto che mette a rischio la sua posizione finanziaria. Questa situazione di concorrenza all'interno del mercato del trasporto, nel caso del privato non esiste, perché il privato non emette alcun biglietto ma viene pagato al 100% dal pubblico, cioè dal Comune.

È così che infatti il privato non si trova ad effettuare in alcun modo nessun modello di concorrenza cosiddetta "nel mercato", ma solo ed esclusivamente una concorrenza cosiddetta "per il mercato", cioè la concorrenza derivata dalla gara, che limitandosi al principio ultimo del costo di erogazione, che rimane un fattore dominante su tutti, diventa di fatto solo una gara al ribasso, che finisce per ridurre la qualità del servizio.

La coscienza di ciò ha portato i promotori del referendum a formulare un secondo quesito che tuttavia, nel tentativo di introdurre un sistema di concorrenza nel mercato, finisce per esautorare il pubblico dalla sua funzione di controllo e regolazione. Infatti, promuovere il fatto che operatori privati, in piena libertà, possano svolgere servizi non di linea. Questo significa non solo penalizzare il servizio pubblico non di linea ma raggiungere una liberalizzazione completa di NCC e similari, con conseguenze catastrofiche per la mobilità cittadina, già profondamente stressata da questo modo di trasporto. Non vi è alcuna garanzia che il secondo quesito possa portare avanti l'idea di servizi pubblici a chiamata, come da taluni avanzato, ma da come enunciato appare chiaro che il quesito può permettere di deregolare completamente il sistema, nei margini comunque di una normativa nazionale che però vincola solo il servizio pubblico all'operato dei taxi.

ATAC È RECUPERABILE

La peggiore prospettiva spinta da alcuni è l'idea che ATAC sia irrecuperabile. Il Partito Democratico, al governo dell'Italia e della Regione, ha dimostrato che questo non è assolutamente vero. Ne sono un esempio Ferrovie dello Stato e Cotral. In particolare, il secondo caso è emblematico. Cotral era considerata un'azienda irriformabile, ben più di ATAC, con debiti giganteschi e buchi gestionali abnormi. Il duro lavoro portato avanti dal Partito in Regione ha permesso oggi a Cotral di diventare un'azienda di riconosciuta qualità nel panorama dei trasporti su gomma regionali. È la dimostrazione che un politica chiara e decisa sul trasporto pubblico può permettere il superamento di qualsiasi criticità e che la proprietà dell'azienda per le istituzioni non costituisce un limite ma uno sprone a migliorare direttamente il servizio. La gestione pubblica vincola la politica alle sue scelte e sottopone i politici al giudizio elettorale in maniera ferrea. Le elezioni, in questo caso, costituiscono il sistema di maggior controllo su qualsiasi servizio pubblico.

Il processo di risanamento avviato dal PD, inoltre, stava mostrando chiari segni di successo, tali che oggi ATAC anche con il disastro Raggi si presenta comunque con un Margine Operativo Lordo, che è un indicatore di redditività, positivo.

IL TEMA INFRASTRUTTURALE

Il vero danno procurato dal referendum è propriamente politico. Da molti anni il Partito Democratico ha identificato perfettamente il vero grande dramma che attanaglia Roma: il problema infrastrutturale. E, con il problema infrastrutturale, anche il problema urbanistico. Aver spostato il centro del dibattito dal problema infrastrutturale al problema gestionale rischia di portare la discussione politica a guardare al dito e non alla luna.

Per rendere evidente la centralità del tema infrastrutturale è sufficiente un piccolo esempio. Il gestore non è nient'altro che il produttore del servizio. Per produrre il servizio, il gestore avrà bisogno di una fabbrica. Nel caso del trasporto pubblico locale, la fabbrica è l'infrastruttura. Appare evidente che se la fabbrica non funziona si possono avere anche i migliori operai ma il prodotto sarà sempre scadente. Questo è il vero grande problema di Roma, che rende di difficile anche l'interpretazione del vero problema gestionale. È infatti molto difficile scindere quanto della scarsità del prodotto sia dovuto al gestore od all'infrastruttura, cosa che limita estremamente le operazioni di controllo, soprattutto nella malaugurata ipotesi di una gestione a gara, dove il controllo è fondamentale. L'inefficienza infrastrutturale, inoltre, incide direttamente sulla produttività. Più sarà la quota di trasporto erogata sul ferro, maggiore sarà la produttività dell'azienda, e viceversa. Oggi ATAC costituisce un caso unico in Italia di produzione del servizio su gomma, pari a 6 volte e mezzo il servizio prodotto nella città di Napoli. Una così grande produzione legata alla gomma non può che comportare enormi diseconomie aziendali. È sufficiente un calcolo spicciolo, un dipendente che porta 1200 persone con un treno, ad una velocità maggiore, produrrà sempre di più di un dipendente che porta 80 persone con un autobus, ad una velocità minore. Comparare quindi la produttività di ATAC con altre aziende del settore, come ATM, è sostanzialmente assurdo, perché la stragrande maggioranza del servizio di Milano è erogata con le metropolitane e quindi la fabbrica è intrinsecamente più produttiva.

Il completamento del PRG, con la relativa rete metropolitana, ed il completamento della rete tranviaria e dei bus, con l'acquisto di nuovi mezzi, costituisce l'unica strada percorribile. Votare no impegna la politica a risolvere realmente il problema alla radice, senza scappatoie di sorta.

UN NO CONTRO LA RAGGI

Votare No costituisce il modo migliore per disinnescare la strategia comunicativa e politica portata avanti da Virginia Raggi e dal Movimento 5 Stelle. Infatti, già nel 2017, la Raggi ha predisposto con un avviso pubblico la messa a gara di ben il 40% del servizio, un raddoppio della quota attuale. La Raggi, per smarcarsi dal referendum e convinta che vinceranno i Sì, vuole mettere a gara una quota più consistente del servizio per accontentare proprio quelli del Sì, mantenendo però il servizio affidato ad ATAC per il restante 60%, così da poter continuare a portare avanti la sua finta retorica su ATAC pubblica. Un colpo al cerchio ed uno alla botte, insomma. Votare No, invece, vincola Virginia Raggi ad una reale risoluzione del problema di ATAC, senza scappatoie di sorta. ATAC deve essere in grado di produrre il servizio, ATAC deve essere risanata. Se Virginia Raggi non è in grado di mandare avanti il risanamento dell'azienda, dovrà risponderne all'elettorato.

Il Partito Democratico può farsi promotore di una profonda riforma di tutte le partecipate, non solo di ATAC. Il prezioso lavoro portato avanti dal gruppo PD in assemblea capitolina su Roma Metropolitane, in dissesto per colpa dell'inefficienza della Sindaca, così come Risorse per Roma, Farmacap e AMA, è parte di una grande fase di rinnovamento e promozione di un'idea di Città che non mette in contrapposizione cittadini e lavoratori, ma che li unisce nell'interesse unico del bene di Roma. Un lavoro che deve essere portato avanti e che assume valore proprio nella decisione di votare no a questo referendum. Il PD può riaprirsi alla contesa del governo della Città dimostrando di poter e di voler risanare anche le situazioni più complesse, senza fuggire di fronte alle difficoltà. Proprio quelle difficoltà dove il governo pentastellato sta mostrando appieno la sua incapacità.

Ci aspettano grandi sfide.
Diciamo NO per iniziare ad affrontarle.