

Il referendum sul trasporto pubblico consente ai cittadini di decidere sul problema più importante di Roma. Il monopolio Atac è ormai insostenibile ed è causa di malessere quotidiano della città. Esso produce oggi 84 milioni di Km all'anno, ma ne dovrebbe produrre 101 in base al contratto con il Comune. E una volta il livello di offerta era fissato a 120. Negli ultimi venti anni il servizio è stato ridotto di circa il 30% in media, che significa riduzioni del 50-60% in periferia. L'azienda offre ai romani meno di quanto sarebbe possibile con le risorse disponibili nel bilancio comunale. Ciò significa che è pubblica solo di nome, ma nella realtà è dannosa per l'interesse generale

Il ricorso alle gare europee è l'unico strumento per migliorare l'efficienza e per aumentare le percorrenze degli autobus e la qualità del servizio.

Come spesso accade nel nostro Paese, la discussione si è divisa tra favorevoli o contrari a prescindere dalle soluzioni concrete. È invece dirimente il modo di svolgimento delle gare: l'esito può essere molto positivo se esse sviluppano l'interesse pubblico, e molto negativo se creano un monopolio privato. È la differenza tra la liberalizzazione e la privatizzazione.

La liberalizzazione richiede la separazione tra il servizio - le tariffe, le frequenze, la rete, le regole - e la produzione - la guida dei mezzi, la manutenzione e la logistica. Il primo costituisce il valore sociale del trasporto e deve rimanere sotto il controllo pubblico; la seconda invece è un'attività industriale da migliorare mediante la concorrenza tra privati. Gli operatori che vincono i lotti delle gare devono fornire i servizi in base a costi, quantità e qualità definiti nei contratti, pena severe sanzioni da parte del Comune fino a eventuali rescissioni. I contratti garantiscono inoltre gli attuali posti di lavoro degli autisti e degli operai, ma non dei dirigenti; per ricostruire il principio di organizzazione oggi smarrito in Atac è necessario rinnovare il management.

Negli anni novanta a Roma si realizzò la separazione tra regolazione e produzione, che furono destinate rispettivamente alle due nuove società Atac e Trambus. Per bloccare la liberalizzazione fu successivamente ricostruita un'azienda unica, la quale tornò presto a essere un grande calderone utilizzato poi da Alemanno per gli sprechi di Parentopoli. La sindaca Raggi ha sigillato il vecchio monopolio, smentendo la promessa discontinuità con il passato.

Tuttavia, le leggi vigenti impongono nuove gare entro dicembre 2019. E i comuni inadempienti subiranno una penalizzazione economica che nel caso romano può arrivare a un centinaio di milioni. Inoltre, la giunta ha gettato l'azienda nella procedura fallimentare in concordato che aggrava la gestione quotidiana e potrebbe evolvere in una crisi più drammatica a causa delle delibere scritte male, come hanno già segnalato Cantone e l'Autorità per la concorrenza. Si rischia il collasso amministrativo e finanziario del servizio di trasporto pubblico. Che sia frutto di inconsapevolezza o di cinismo, non si può dire con certezza, ma l'esito sarà il medesimo.

Di sicuro sono molte le *lobbies* che puntano a creare una grave emergenza per giustificare la svendita delle azioni dell'Atac. In questo scenario non ci sarebbe più tempo per la liberalizzazione, e l'unica soluzione disponibile sarebbe una privatizzazione disperata, come in passato è accaduto spesso in Italia (si veda il caso dell'IRI).

Al monopolio pubblico si sostituirebbe un monopolio privato che di fatto prenderebbe possesso anche delle funzioni pubbliche - rete e tariffe - e imporrebbe le sue regole al Comune. Ai cittadini verrebbe erogato un servizio scadente, senza tutelare neppure i lavoratori.

Per evitare una privatizzazione selvaggia occorre una vittoria del Sì al referendum. È l'unica strada per avviare una liberalizzazione che rafforzi il controllo pubblico e migliori la qualità del servizio.