

Gli ex manager di Atac

“Domenica votiamo così”

Spirito che denunciò
Trasportopoli è per il sì
Allegra è contrario
“Nel 2019 gare europee”
Oggi banchetto day

SALVATORE GIUFFRIDA

Manager di alto profilo, dal 2011 al 2015 anni è stato direttore centrale delle operazioni di Atac: poi ne è uscito e ha denunciato gli sprechi e la mala gestione del trasporto pubblico in libro dal titolo eloquente, “Trasportopoli”. Ora Pietro Spirito non nasconde l'importanza del referendum. «Mettere in concorrenza sul mercato il servizio di trasporto è una giusta piattaforma - spiega - perché la situazione in cui da tempo si trova Atac ha bisogno di forte discontinuità con sindacati, azionista e fornitori». In sostanza, liberalizzare senza privatizzare. Il timore è che mettere a bando il trasporto, lasciando il servizio nelle mani del Comune, possa portare a uno stop del piano di rientro nel 2021 quando scadrà il contratto di Atac e il Campidoglio dovrà comunque fare una nuova gara. «Non si bloccherà - spiega Spirito - perché il soggetto che vincerà la gara subentrerà in tutti gli obblighi. Piuttosto bisogna impegnarsi perché Atac sia competitiva e possa partecipare alla gara del 2021 con possibilità di vincerla. Il grande limite rimangono gli investimenti, senza i quali non si può migliorare il trasporto. Ma l'azionista non ha le risorse e quindi bisogna ricorrere al mercato». L'altra proposta riguarda la metro. «Mettere



-7

Il countdown

Domenica prossima si terrà il referendum consultivo per la liberalizzazione del servizio di trasporto pubblico nella Capitale

insieme i due servizi è sbagliato - conclude Spirito - mentre per il trasporto su gomma la concorrenza è una formula efficiente, su ferro non esistono esperienze a gestione mista nel mondo. A Roma la metro è costruita con risorse pubbliche e quindi dovrebbe rimanere pubblica. Rimane il fatto che bisogna avere più efficienza gestionale e standard che Atac non ha ancora raggiunto».

Di avviso diverso un altro top manager come Filippo Allegra, ad di Trambus dal 2001 al 2007: a quei tempi si facevano 123 milioni di km all'anno fra bus e tram. Poi nel 2010 l'unificazione con Atac. «Ora è ingeneroso fare paragoni - spiega - il punto è che in questo momento il referendum rischia di essere una mossa inutile perché le norme na-

zionali e Ue già prevedono nuove gare nel 2019 e a Roma il contratto di servizio è prorogato al 2021. Parlare oggi di concorrenza potrebbe essere un suicidio. Per l'azienda è una fase delicata per ricostruire senza stravolgimenti e recuperare fiducia con la città e dignità del gruppo dirigente troppo spesso maltrattato. Il punto non è pubblico, privato o liberalizzare, ma la governance. Alle gare ci si dovrà arrivare, ma a mio avviso nelle grandi città l'ente locale deve mantenere l'asset nelle sue mani». Intanto oggi partono i gazebo del comitato dei Radicali “Mobilitiamo Roma” a Circo Massimo, Villa Pamphili, Eataly e altri punti strategici: una decina i banchetti per spiegare i dettagli del voto di domenica 11.