

Ecco il referendum che può cambiare il volto dell'Atac

Il quesito: mettere a gara il servizio pubblico
L'appello ai consiglieri di M5S e opposizione

Ecco il referendum che può cambiare il volto all'Atac. Il quesito: mettere a gara il servizio pubblico di trasporti che fa acqua da tutte le parti, dalla qualità del servizio ai costi disastrosi dell'azienda. L'appello ai consiglieri del M5S e dell'opposizione: la politica fa spallucce.

Se ne è parlato in una tavola rotonda al Corriere della Sera con Umberto Croppi, Riccardo Magi (Radicali), Sergio Rizzo ed Edoardo Zanchin (Legambiente).

alle pagine 2 e 3
Dell'aspasqua

Ecco il referendum Atac, ma la politica fa spallucce: le gare, la trasparenza (e le altre promesse tradite)

Tavola rotonda al *Corriere della Sera*: Umberto Croppi, Riccardo Magi (Radicali), Sergio Rizzo ed Edoardo Zanchin (Legambiente)

I dati, ormai, sono conosciuti, storici, incontrovertibili, a Roma anche un bimbo sa che, caldo o freddo, sole o pioggia, alla fermata dell'Atac bisogna presentarsi senza troppa fretta e senza troppe illusioni, consapevoli che si aspetterà tanto e, forse, inutilmente. Tutto quello che viene prima, e cioè i debiti, le parentopoli, lo scandalo dei biglietti clonati, i quattrocento guasti giornalieri e le corse soppresse senza troppe spiegazioni fino alle più recenti e preoccupanti notizie sui bus «infiammabili», è appunto materiale già vecchio, acclarato, insomma è la solita Atac degli ultimi

dieci anni.

L'occasione perfetta

Adesso c'è però anche una novità, e cioè il governo cittadino che, prima delle elezioni, aveva in effetti promesso di «cambiare tutto» e che, sempre prima delle elezioni, su Atac pareva avere le idee abbastanza chiare: gare pubbliche, finalmente, per spezzare un monopolio inconcludente. Ecco, in questo contesto, assieme ai dati troppo risaputi per sembrare ancora clamorosi e la novità politica, si presenta un terzo elemento, l'occasione perfetta per chi crede che così com'è, con questi costi e con queste non-performance, Atac

vada rottamata. L'occasione perfetta, nel momento storico in cui alla guida della città si affaccia per la prima volta proprio il movimento della democrazia diretta, è il referendum al quale stanno faticosamente lavorando i Radicali che, in estrema sintesi, chiederanno ai romani se mettere o no a gara la mobilità locale.

Il Corriere, col capo della cronaca romana Sergio Rizzo, ne ha parlato con Riccardo Magi, segretario dei Radicali italiani promotori del referendum assieme ai Radicali di Roma, Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente, e Umberto Croppi, pendolare

(di Palestrina) ed ex assessore alla Cultura della giunta Alemanno a dimostrare che sì, l'appoggio a questa iniziativa può essere anche trasversale. Alla fine è «solo» un referendum, si esprime la gente. Perché no?

L'oblio a Cinque Stelle e l'indifferenza del Pd

Prima di entrare nel vivo della discussione, Riccardo Magi chiede una cortesia che anzi, pensandoci bene, sarebbe più un dovere istituzionale perché, in effetti, l'iter del referendum - le prime mille firme depositate, la commissione che valuta l'ammissibilità del quesito, l'autenticazione a

norma di legge - è ampiamente avviato e quindi qui si parla di un appuntamento già comunale, già istituzionale. Perciò, interroga se stesso Magi, perché tutta questa «prudenza» nel pubblicizzare l'evento, che non compare da nessuna parte: né sul sito del Comune, né tra le proposte di iniziativa popolare, né in qualunque altro canale ufficiale di questa amministrazione che - lo ricordiamo per la terza volta! - fa della democrazia diretta la sua bandiera? Circa trentamila firme (che rappresentano l'un per cento della popolazione residente), in tre mesi e senza finanziamenti pubblici, sono parecchie anche per chi vanta un passato di battaglie solitarie e sorprendenti come i Radicali, che infatti su mobilitiamoroma.it si sono organizzati coi banchetti e stanno andando avanti per la loro strada anche se, ogni sera, ci pensano: «Ma perché - ha gli occhi sinceramente stupiti Magi - non facilitano anche la partecipazione? Alla fine, ognuno potrà votare come vuole, pure per il no...». Che poi, ricorda Croppi da buon conoscitore dello statuto comunale, in un caso o nell'altro, cioè in caso di sconfitta o di vittoria al referendum, un passaggio in assemblea capitolina andrà comunque fatto: «L'assemblea - precisa Croppi - dovrà indicare l'indirizzo politico che intende prendere».

Quindi, c'è questo tema della mancata pubblicità. E poi si pone anche il problema degli autenticatori delle firme, consiglieri capitolini oppure funzionari comunali delegati dal sindaco: «Ancora nessuno si è fatto avanti ma facciamo appello a maggioranza e opposizione - implora Magi - in alternativa ci sarebbero i cancellieri del Tribunale, ma non abbiamo 30 euro all'ora per pagarli...». Croppi: «Ma il Pd lo sa che anche Renzi, a Firenze, ha fatto la gara per il trasporto pubblico locale?». Quella gara l'ha vinta Ratp...

Il caso della Roma-Lido

Ogni tanto Zanchini di Legambiente, per essere più efficace, lascia stare i numeri e parla per immagini: «Pensiamo al terzo scalo del trasporto romano, che si chiama in

quattro modi diversi: Ostiense, la stazione dei treni, San Paolo, per indicare la tratta ferroviaria verso Ostia, Piramide è la metropolitana e poi, andate fuori, c'è il capolinea dei bus di piazzale dei Partigiani! Poveri turisti stranieri...». «E allora i treni Roma-Lido? - Croppi, memoria storica, seguì molte vicende dagli inizi - hanno comprato quelli con-

ceduti per la metropolitana. velocità ridotte e tante fermate, sulle lunghe percorrenze non ce la fanno». La disastrosa Roma-Lido, con le biglietterie (dati Pendolaria di Legambiente) presenti solo nel 21,4% delle stazioni. «Perché la Regione ha rifiutato l'offerta di Ratp - insiste Croppi -: vogliono forse Ferrovie?».

Chi ha paura delle gare?

Certo, il precedente di Roma Tpl, azienda privata alla quale è stato appaltato il 20 per cento delle corse periferiche, si è rivelato fallimentare. Allora, riassume Rizzo, «appurato che quello è un esperimento da non replicare, cosa succede se passa questo referendum? Dal giorno dopo, cosa dobbiamo aspettarci?». «Prenderemo tutti atto - risponde Magi - che un'azienda che perde 70 milioni l'anno non è risanabile e che il bene comune, a differenza di quanto sostiene l'assessora Linda Meleo, non è l'Atac ma il servizio offerto: altrimenti come spiega lei il fatto che Roma sia maglia nera in Europa con 71 auto ogni 100 abitanti?». Perciò, dal giorno dopo, «andrà indetta una gara, e se davvero anche Atac è quel fiore all'occhiello che i Cinque Stelle raccontano, potrà misurarsi con gli altri e vincere». L'alternativa grillina sarebbe blindare la municipalizzata e chiudere alla concorrenza. Ma Magi non ci vuole credere. Sfila l'elastico e srotola l'ultima locandina col povero pensionato appiattito contro un finestrino: «Sei stanco di pagare i debiti dell'Atac? Se non firmi t'ATTACchi!».

Erica Dellapasqua

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Obiettivo

Trentamila firme (l'1% dei romani) in tre mesi e senza finanziamenti pubblici

Le perdite

«È evidente che un'azienda che perde 70 milioni l'anno non è risanabile»

L'offerta

«Il bene comune, al contrario di quanto sostiene Meleo, non è l'Atac ma il servizio»