

Atac, indietro tutta

“Servizio scadente” e bilanci in deficit

FILT CGIL

TE
PE
AQ
CH

L'Istat: perdente il confronto con le altre città Viaggiano meno mezzi ma si spende di più

SALVATORE GIUFFRIDA

Adriano Celentano autista “Innamorato pazzo”, la tessera usata da Carlo Verdone prete in “Acqua e Sapone”, Aldo Fabrizi il tranviere più popolare del cinema: l’Atac è parte dell’immaginario collettivo romano e il grande schermo ha celebrato questo legame. Che però negli ultimi anni si è perso: oggi la situazione è diversa e dall’ultimo rapporto Istat sulla mobilità urbana emerge un sistema che peggiora pesantemente. Dal 2008 a oggi la proporzione tra posti per chilometro e abitante sui bus della capitale è scesa da 5.500 a sotto i 4.500 e sui tram da 438 a 330. Sulla metro è salito a 3.123, ma non c’è da consolarsi: a Milano supera gli 8mila, figurarsi Parigi o Londra. In un anno, Milano offre oltre 13mila posti/chilometro per abitante, Roma non raggiunge gli 8mila di cui il 60%, è coperto dai bus: secondo Luigi Costanzo, ricercatore Istat, è questo il cuore del problema.

Le ragioni sono strutturali, ma non solo. Il parco macchine è limitato e in calo da tre anni: a Roma, ogni 100mila abitanti si contano 94 autobus (125 a Milano), 20 vetture di metropolitana, 6 tram, 1 filobus. Anche con le altre città il confronto è perdente: Cagliari ha 185 bus ogni 100mila abitanti, Trieste, Genova, Firenze superano i 120. La rete degli autobus poi è limitata e in rapporto alla superficie della città è inferiore a 300 chilometri di linee ogni 100 chilometri quadrati; oltre alle città del nord, anche Napoli e Cagliari superano i 400 chilometri. Se contiamo la densità delle fermate, importante per capire l’accessibilità ai servizi, Roma è ben sotto le 20 fermate per chilometro quadrato, Milano e Torino ne hanno circa 30, Napoli e Firenze superano le 50. In altri termini, la città si sviluppa e cresce ma la rete di trasporti di superficie resta invariata.

Non è finita. Bisogna fare i conti con gli au-

tobus indisponibili che rimangono nei depositi. Atac ha un parco di 2271 vetture, di cui 2028 bus, 165 tram e 26 filobus: in base all’ultimo bilancio, circa il 32% è fermo per guasti o altri motivi. Presso il deposito di Acilia è ferma la metà dei bus a disposizione (70 su 165), a Porta Maggiore 85 su 160, a Trastevere sette su dieci, a Montesacro otto su dieci. Negli ultimi tre anni i chilometri percorsi dalle vetture Atac sono scesi di quasi il 10% ma carburante e utenze sono aumentati del 9,4% e 19,2%. Poco può fare la Roma Tpl, consorzio privato che gestisce il 20% del trasporto, specie nelle zone periferiche: ha una flotta di 450 bus di proprietà con i quali deve garantire 28,5 milioni di chilometri l’anno. Ma il personale è in regime di solidarietà e le ore di lavoro hanno subito un taglio del 16%.

Non va meglio al personale Atac, a cui l’azienda ha comunicato in questi giorni che taglierà turni, orari e indennità per ridiscuterli ex novo dopo l’estate. L’allarme è già scattato: «Così l’azienda si mette contro i suoi dipendenti e non ha futuro», spiega Stefano Monticelli segretario Filt Cgil Roma e Lazio. Il problema, secondo il sindacato, è il taglio delle risorse e la mancanza di una strategia chiara. Il servizio peggiora di anno in anno e i romani usano sempre meno i mezzi pubblici: cinque anni fa la media era di 568 passeggeri per abitante, oggi è di 436 e il trend non accenna a migliorare. Negli ultimi due anni un romano su quattro ha rinunciato a prendere bus e tram; è vero che la metro è stata ampliata di 3,7 km ma è ancora troppo ridotta e non “copre” interi quartieri specie quelli lungo il Raccordo dove maggiori sono stati gli insediamenti demografici. Di fatto la città dipende ancora da un trasporto di superficie che va sempre peggio.



PRESIDENTE
Roberto Grappelli,
attuale presidente
dell’Atac,
proveniente
da Metrroma