

È emergenza Atm ma non per Catania

IMPORTANTE è il trend, e per il trend si sta andando nella direzione giusta: una riduzione del 75% dei deragliamenti e della metà nelle collisioni dal 2007 al 2009». Il presidente e chief group officer di Atm Elio Catania non aveva ancora finito di pronunciare, per l'ennesima volta, le cifre che da mesi ripete come un mantra (cifre senza alcuna pezza d'appoggio visto che alle reiterate richieste di Repubblica Milano di consultare il rapporto da cui sarebbero desunte l'Atm non ha mai risposto) che l'azienda del trasporto pubblico milanese ha inanellato un'altra settimana terribile. Un deragliamenti con conseguente collisione in Cordusio, appunto, e una collisione in via Giovanni Pascoli, appunto. Sette feriti. E non c'era bisogno di questi ultimi due incidenti per capire quello che solo il sindaco Letizia Moratti mostra di non aver capito. O fa finta di non capire, il che è persino peggio. E cioè che quella del trasporto pubblico, a Milano, non solo è ben lontana dall'essere un'eccellenza, come le roboanti cifre spacciate da Catania vorrebbero far credere, ma è diventata una vera e propria emergenza. AL DI LÀ delle quotidiane magagne del servizio che sono sotto gli occhi di tutti coloro che se ne servono (ritardi, frequenza non adeguata, degrado dei mezzi, indicazioni sbagliate sulle paline e sui display, comunicazione difettosa) è l'infinita catena di incidenti che si sono susseguiti negli ultimi mesi a dimostrare che la situazione è al collasso. L'infrastruttura, la rete, sconta un'incuria che dura, evidentemente, da anni (e dunque da ben prima che Catania, l'uomo solo al comando, impugnasse il timone). Sembra che tutti i nodi dell'età, della cattiva (o mancata) manutenzione stiano venendo al pettine tutti insieme, senza che questa amministrazione riesca ad arginarne il degrado e a provvedere al suo progressivo rinnovamento. Un piano di investimenti è stato in verità approntato, e Catania non perde occasione per sbandierare le centinaia di milioni che Atm sta spendendo in questi anni e spenderà nei prossimi. Quello che Catania non dice è che parte di queste somme sono il pagamento di mezzi e materiale acquistato a suo tempo dalla precedente gestione. Quello che Catania non dice è che spendere, anche spendere tanto, non basta: bisogna spendere bene. Quello che Catania non dice è che il Comune a corto di ossigeno oggi non è in grado di garantire la copertura degli investimenti programmati per i prossimi anni, perlomeno nella quantità prevista. Quello che Catania non dice è che un giorno sì e l'altro pure deve bussare alla porta della Moratti per chiedere l'aumento del prezzo dei biglietti, la strada più diretta per procurare all'azienda i mezzi finanziari di cui ha bisogno. E poi c'è la gestione dell'emergenza, in cui questo management ha già mostrato la corda. Non basta programmare la sostituzione degli scambi, bisogna poi provvedere, nei tempi previsti: solo in una città del terzo mondo gli scambi sono presidiati da dipendenti che al passaggio del tram li azionano a mano; o, peggio, funzionano solo se l'autista scende dal tram e li fa scattare con un apposito attrezzo. Non è possibile dire, con nonchalance, che l'errore umano è la causa di ogni incidente, quasi a volersi sgravare dalla responsabilità. Ammesso e non concesso che gli errori siano davvero tutti dei guidatori di tram e autobus, allora in Atm c'è un problema anche più grave di formazione e gestione del personale. Quanto dura il periodo di apprendimento? È vero che tutto si risolve in tempi dimezzati rispetto al passato? È vero, come testimoniano molti dipendenti, che gli straordinari sono ormai la regola, e che capita spesso che un uomo o una donna passino ai comandi molte più ore di quelle consigliate dalla prudenza? E poi, chiamare regolarmente in causa, pubblicamente, gli errori dei dipendenti, serve solo a peggiorare un clima che in azienda è già tutt'altro che idilliaco, a rendere più difficili i rapporti tra management e forza lavoro, ad accrescere la tensione sindacale. Il trasporto pubblico, in una Milano che si vuole più «concentrata», moderna ed efficiente non è un optional. È una necessità imprescindibile, qualificante, e, per l'amministrazione pubblica, un dovere preciso. Il sindaco - che di recente ha concesso un'intervista proprio a bordo di un tram, il 14, che poche ore più tardi si sarebbe schiantato contro il 12- fin qui se n'è occupata solo per scegliere Catania e per cedere alla sua

pretesa di concentrare tutti i poteri su di sé (l'escamotage per auto-aumentarsi la retribuzione). Farebbe bene a rimetter mano al problema, come le suggeriscono le opposizioni e perfino l'Udc. Che, in consiglio comunale, non è certo la massima espressione dell'aggressività politica.

