

Atac, conti in rosso e sette milioni di chilometri in meno in un anno. Trasporti, un'odissea quotidiana tra bus vecchi e scale mobili ferme

Profondo Atac è un film che ogni mattina ognuno si gira a modo suo. Avvolge e riavvolge terrorizzato la pellicola, ad esempio, il signor Piero, un pensionato gentile che per tre giorni di seguito è sceso a Piazza Barberini e ha trovato la scala mobile guasta, cento metri di scala mobile che si sono trasformati nel suo personale calvario.

Oppure il film di Roberto, impiegato, che scende sempre al Colosseo: «Ma quale metrò ogni due minuti. Anche in tempi normali la B è un terno al lotto, dopo le cinque del pomeriggio passa anche ogni nove minuti. Una sarabanda di zingarelle che scippano, lavoratori e turisti che lottano per entrare e anche per uscire. E la cosa peggiore è che le guardie dell'Atac stanno sempre di sopra a prendere il caffè o a fumare». Oppure ancora, il personale cortometraggio di Valentina, insegnante d'inglese, ferma su Corso Vittorio: «Aspetto il 64 da venticinque minuti. Ma vi sembra possibile?».

Con l'Atac tutto è possibile. In questo piccolo inferno quotidiano, dove gli autobus viaggiano a 10 chilometri l'ora come neanche a Calcutta, niente vi sarà risparmiato. La rissa e la paura di ieri mattina a Termini, se le previsioni peggiori si avvereranno, potrebbero essere solo l'assaggio di un lunghissimo e durissimo inverno. Perché da un lato c'è la rabbia di chi s'avventura ogni mattina, pagando tanto di biglietto, su queste mezze carcasse -l'età media del patrimonio Atac è di nove anni e mezzo, nel resto delle grandi città italiane è di cinque- e dall'altro la protesta incombente di chi davanti a un taglio sulla busta paga -e parliamo dei 13mila dipendenti dell'azienda- non vuole arretrare neanche di un millimetro. E in mezzo le scorie di Parentopoli, figli e nipoti buttati lì a prosciugare ancora le casse.

«Perché è da tre anni -assicura Alessandro Capitani, segretario di Roma e Lazio della Cgil trasporti- che non assumono più macchinisti di metrò o conducenti di linea, e invece prendono solo amministrativi, quelli che servono di meno». Ed più o meno da tre anni che i conti vanno sempre peggio perché al di là del bilancio ufficiale del 2010 -meno 96 milioni di euro con 319 milioni di risultato negativo di esercizio-, la verità è che l'azienda è sull'orlo del baratro: 340 milioni di debito verso le banche e 300 con i fornitori.

C'è tutto un contenzioso tra Comune, Atac e Regione -la Regione, ad esempio, sostiene che l'Atac ha messo a bilancio anche 200 milioni di credito tecnicamente inesigibile- che al povero cittadino in attesa può anche interessare poco. Può interessargli sicuramente di più che quando il suo bus si rompe, quando resta appiedato proprio sul più bello, ebbene si tratta di uno di quei vecchi mezzi che costano all'Atac 13mila euro di riparazioni annue in più rispetto a un bus mediamente nuovo. Non sono più in garanzia, neanche uno.

Ma ci sono altri conti che mettono paura. E il pendolare che soffre e impreca ogni mattina li deve conoscere: il contratto di servizio tra Atac e Comune prevede 120 milioni di chilometri di percorrenza ogni anno. Ma in questo 2011 ormai agli sgoccioli si stima che ne verranno percorsi tra i cinque e i sette milioni in meno. Niente male come performance.

E mette paura anche questa conflittualità strisciante che s'è rimessa in moto -anche se Antonio Pronesti, del sindacato unitario dei lavoratori vuole sottolineare che «finora i disagi sono stati molto contenuti»- con gli operai della manutenzione che non fanno più gli straordinari e i macchinisti che applicano alla lettera il regolamento della sicurezza, mandando indietro anche vetture che hanno solo i vetri sporchi.

Massimiliano Valeriani, consigliere comunale del pd, pensa che il tempo sia scaduto: «Bisogna muoversi, creare una task force che rimetta mano a tutto il trasporto pubblico a Roma. L'Atac, così com'è, è una zattera in un mare in tempesta».