

Allarme Atac: mezzi vecchi e lenti. Drammatica relazione dell'ad Broggi: bus ormai vetusti, poco personale operativo e troppi dipendenti negli uffici

Il dramma di Atac non è raccontato solo dagli oltre 700 milioni di euro di debiti. No, ci sono alcuni dati, che ha messo in fila ieri nel corso dell'audizione alla Commissione mobilità l'amministratore delegato Danilo Broggi, che spiegano molto bene di come sia quasi un miracolo che alla mattina, quando prendete l'autobus e la metro, arriviate a destinazione. Abbiamo mezzi vecchi, vecchissimi. Ha detto Broggi, parlando del nuovo piano industriale: «L'età media della flotta di superficie è pari a 9,82 anni, rispetto a una media europea di 7 anni. Quasi 300 autobus hanno superato il ciclo di vita massimo utile di 12 anni». Non va meglio, anzi va peggio, quando si parla di treni: per linea A e B e ferrovie concesse (Roma-Pantano, Roma-Lido e Roma-Viterbo) i convogli hanno un'età media di 23 anni. La B, ad esempio, si attesta a 23,6 anni (nella seconda metà del 2014 arriveranno 15 nuovi treni). Questo determina, dice Broggi, «aumenti dei costi di manutenzione, incremento delle corse perse, irregolarità del servizio e crescita dei guasti». Come si è arrivati a un passo dal baratro? Pessimi coefficienti di produttività e mancati investimenti, «squilibrio crescente nel rapporto tra addetti diretti e indiretti», cioè si sono assunti troppi impiegati e pochi operativi.

I NODI

Broggi ha promesso che nel budget 2014 si punterà a fermare il declino delle corse dei bus prodotte; serve l'aumento delle corsie preferenziali, perché i bus di Roma vanno lentissimi (13 km all'ora in media, rispetto ai 20 delle altre grandi città europee). Regione dovrà tenere conto di queste innovazioni. Ma il vero bivio è quella della riorganizzazione della rete, delle linee dei bus. Broggi: i turni sono organizzati su 116 milioni di chilometri, ma effettivamente ne vengono assicurati 104. «Questa divaricazione determina un'irregolarità programmata del servizio, generando un disallineamento costante tra promessa di servizio e capacità di erogazione. Il coefficiente riempimento delle linee evidenzia la presenza di servizi a bassissimo grado di utilizzazione da parte dei cittadini, mentre in altri casi si registra un sovraffollamento». Cosa significa? Il servizio è irregolare, vi sono alcune linee inutili perché non le usa nessuno e altre che andrebbero potenziate perché a bordo dei bus è una bolgia. Come sarà la nuova rete? Broggi: consolidamento di metro e tram; frequenze certe; stop alle sovrapposizioni tra metro, tram e bus; evitare sprechi. La riorganizzazione nascerà grazie al confronto tra Atac e Agenzia della mobilità. E qui però si arriva alla iniziativa che sarà lanciata la prossima settimana. Su suggerimento dell'assessore ai Trasporti, Guido Imrota, sarà organizzato un centro di ascolto e chiesto ai cittadini di inviare suggerimenti, segnalare dove ci sono bus inutili e dove ne servirebbero di più. L'idea nasce da quando successo dopo che Imrota in un'intervista al Messaggero ha annunciato che bisognava tagliare e razionalizzare le linee dei bus. Sono arrivate molte mail ad Atac di cittadini che hanno lanciato le loro proposte. Un esempio classico è quello del 554 che corre sulla Tuscolana parallelo alla metro A.