

Atac al capolinea

Erasmus D'Angelis

Ricordate le Satire di Giovenale? L'insonne e furibondo poeta latino mise in rima la caotica Città Eterna con versi di questa eleganza: «O Roma abbi pietà [...] devo superare l'alto sentiero scosceso della Suburra e le pietre (del selciato) sudicie... a stento mi è concesso di spezzare le lunghe file di muli e superare i blocchi di marmo che vedi trascinare con molte funi... L'onda della folla che mi precede impedisce d'andar velocemente, e l'intero popolo radunato che segue mi pressa sui lombi; uno mi dà una gomitata, un altro mi ferisce con la dura sbarra (della portantina), questo mi colpisce alla testa con una trave, e quell'altro con un'anfora.

Segue a pag 14

SEGUE DALLA PRIMA

I piedi (rimangon) piantati nel fango, ed in un istante enormi suole mi calpestan da ogni lato, ed un soldato mi pianta saldamente nel dito (del piede) il chiodo (della sua calzatura)...Le vie di Roma sono talmente intasate, che una passeggiata si può pagare con la vita...».

Bè, storia antichissima quella della viabilità cittadina.

Domiziano fu costretto a emanare un editto per vietare ai commercianti di monopolizzare il selciato con le bancarelle. La Lex Iulia Municipalis tolse dalla circolazione gran parte dei carri. Diciannove secoli dopo, però Roma è sempre Roma, e l'epitaffio di Stefano Esposito, ultimo assessore al traffico da tempo impazzito è stato: «Questa Atac senza speranza».

Lapidi simili erano già state scolpite dai suoi predecessori. Il fatto è che l'acronimo Atac, che sta per Agenzia del trasporto autoferrotranviario del Comune, la più grande municipalizzata italiana, è da tempo impronunciabile, essendo a pieno titolo e demerito finita nel fango del vocabolario corrente con un robusto filone di disprezzo, emblema del magna magna, clientele, caste e castine, parentopoli e famigliopoli, sprechi e disservizi, ruberie e tangentopoline, appalti pilotati e persino una biglietteria parallela clandestina unica al mondo. Un fallimentificio che ha contribuito a far crollare sotto i tacchi la qualità della vita cittadina. Mancava all'elenco il manuale dell'autista, svelato da *Ballarò*, con i «consigli» in caso di una lunga lista di avarie, anomalie, rotture, guasti.

Il colore del bilancio è il profondo rosso, quello che spinse per ultimo Marino ad allargare le braccia e a dichiarare che «Qui l'unica alternativa è portare i libri in tribunale». Però, anche lui, annunciò l'ennesima ricapitalizzazione. Staccò un assegno da 200 milioni dal bilancio municipale in default, tolti alla riparazione delle buche e ad altri servizi. E ne sganciò altri 7 prima di



Fuori servizio. Due vetture dell'Atac ferme per guasto nel Piazzale dei Cinquecento a Roma. FOTO: ANSA

Atac, carrozzone a fine corsa

Erasmus D'Angelis

dimettersi. Ricapitalizzare e continuare come prima è stata a lungo la linea del Campidoglio che non ha mai voluto fare i conti con la realtà che vede Roma epicentro del collasso del trasporto pubblico nazionale. Non ci sono solo le indagini sull'eredità devastante dell'era Alemanno o l'epopea dei lavori senza fine della Metro 3 che uno scanzonato writer ha sintetizzato così sulle lamiere del cantiere infinito: «Ma la state cercando o la state scavando?». C'è l'impotenza, l'incapacità della politica di mettere un punto e gestire una svolta verso l'efficienza e la trasparenza e dalla parte degli utenti. Una svolta radicale.

E quindi, direte voi? Quindi, a un passo dall'inizio del Giubileo, caro prefetto Franco Gabrielli e cari voi prossimi candidati sindaci, cari lavoratori e cari sindacati, cari movimenti del No a tutto, vogliamo il primo miracolo del Giubileo, anticipando magari il prossimo brutale richiamo di Papa Francesco? Per garantire il sacro diritto al trasporto pubblico della Capitale nostra così disarticolata e complessa e con intere periferie che sono grandi città abbandonate dai bus e regalate al caos automobilistico, non c'è che una strada da imboccare velocemente: togliere immediatamente dalle mani del Campidoglio la gestione del servizio e metterlo a gara pubblica e vinca il miglior gestore del mondo che la faccia funzionare. Non serve una missione su Marte ma nelle altre capitali europee e del mondo.

L'Atac 2015 è inguardabile. Ha la bellezza di 12 mila dipendenti e la flotta più sgangherata d'Europa, ha collezionato 521 scioperi negli ultimi 6 anni che sono una enormità. Ha un'esposizione finanziaria di 874 milioni, ma potrebbero essere anche il doppio e forse lo scoprirà la Procura. L'Istituto Bruno Leoni calcola perdite per oltre 746 milioni solo negli ultimi 4 anni, e nonostante il pompaggio di contributi pubblici per quasi 3 miliardi. Ha una media di dirigenti superpagati e di amministrativi troppo elevata. Ha 2.300 autobus con alti consumi e inquinamento e l'età media di 11 anni, con una

vita massima media di 12 quando è di 7 anni la media dei bus europei. Tanti circolano come pezzi da museo. Circa 1.800 bus al giorno dovrebbero essere su strada ma ne escono dai depositi un migliaio, secondo i dati dei sindacati, 1400 secondo l'azienda. E gli altri? Cannibalizzati, come si usa dire in gergo tecnico, mangiati un pezzo di ricambio alla volta. Le manutenzioni? Talmente scomparse nell'era Alemanno che il Pd romano ha sbandierato la grande conquista della riapertura pomeridiana dell'officina riparazioni. L'orario normale per Atac è la Rivoluzione d'Ottobre. Per il Giubileo dovevano acquistare in leasing 700 bus. Risultato? Prima gara deserta per mancanza di coperture nel bilancio comunale. L'hanno riaperta ora, e tre colossi europei (Iveco, Man e Solaris) si sfidano per la fornitura di 108 mezzi, ma arriveranno tra cinque mesi e con il rivoluzionario full service manutentivo per dieci anni.

L'azienda è allo sbando, l'ultimo Ad si è appena dimesso e anche il direttore generale arrivato a maggio ha salutato tutti lamentando assenza di investimenti e strategie, pesanti interferenze di lobbisti e politici.

La foto scattata ad Atac dall'Istituto Leoni, firmata dagli economisti Ugo Arrigo e Andrea Giuricin dell'università Milano-Bicocca, la accosta alla vecchia Alitalia. Fatte le pulci ai costi per la manutenzione emerge circa 1 euro per km, il 70% in più rispetto alla media Ue. La Metro è l'altro capitolo dolente: la linea B oggi sfiora i 25 anni di vita media dei treni. Vecchia e bisognosa così come l'infrastruttura. La situazione è da tempo sfuggita dalle mani dell'amministrazione comunale con spese triple rispetto ai trasporti delle città inglesi, ad esempio. In questo calderone cuociono anche competenze, efficienze, l'etica di tantissimi ottimi dirigenti, tecnici

e lavoratori che continuano a far girare bus e metro in queste condizioni.

Che fare? Abbandonare la demagogia dei beni comuni o comunali, non confondere più l'affidamento con gara pubblica del servizio con la banalità dei presunti cedimenti al capitale finanziario planetario, introdurre elementi di mercato, costistandard e sanissima gestione industriale.

La domanda da porsi, infatti, è: potrebbe continuare a funzionare l'Atac comunale? Vale la pena di assistere a questo fine vita di bus e metro difendendo la gestione-bidone come se vivessimo ancora nell'Italia del 1903 quando il Parlamento dichiarò la municipalizzazione di tutti i servizi pubblici, dai lavatoi ai tram? Come la mettiamo con i bilanci comunali ormai dal 2011 impossibilitati dal fiscal compact a ripianare deficit di aziende in house? Sarà un caso se la sola Ace, ciclo dell'acqua e l'energia, collocata in Borsa diversi anni fa e quindi sottoposta a regole di mercato è fuori dal perimetro del malaffare e dagli scandali romani, e l'efficienza è garantita anche dai rigidi controlli di autorità nazionali?

Il rilancio romano è possibile e può dare risultati inaspettati, come dimostrano le poche isole felici italiane del trasporto pubblico locale - dalla Lombardia al Veneto, dall'Emilia Romagna alla Toscana - dove la via d'uscita è nella fine dell'anomalia italiana per cui lo stesso soggetto (il Comune) è insieme regolatore (decide tariffe, investimenti e controlla) e gestore. Separare controllo e controllato significa garantire sul serio il servizio pubblico. Quale sarebbe il risparmio? Arrigo e Giuricin non hanno dubbi: «Un modello con gara potrebbe garantire a Roma un risparmio di 451 milioni di euro l'anno». Una cifra spaventosa che permetterebbe alla Capitale di fare a meno anche del piano di rientro e dei salva-Roma.