

## Fra metro e bus il disastro dell'Atac nel confronto con le altre capitali

DANIELE AUTIERI, *pagina IV*

Il dossier

# Metro ridotta, pochi binari e bus senza preferenziali Anatomia del disastro Atac

Appena 59 chilometri di rete sotterranea, un terzo di quella di Londra  
Dal Fondo trasporti meno soldi della Basilicata. Perché la spa è allo sbando

DANIELE AUTIERI

Presentare ai giudici del tribunale fallimentare un piano strategico che permetta all'Atac di reggersi sulle sue gambe. È questo il rompicapo su cui in queste ore stanno lavorando i consulenti legali e finanziari dell'azienda, consapevoli che la scure sulle ambizioni dei creditori non basterà da sola a far sopravvivere la municipalizzata.

Condizione necessaria per evitare il fallimento è la credibilità del piano industriale che dovrebbe proporre un nuovo modello produttivo, capace di trasformare l'azienda da pozzo senza fondo di risorse pubbliche a utility in grado di garantire almeno una parvenza di autonomia finanziaria. Ma analizzando i bilanci di Atac e comparando i dati con quanto accade in altre città, italiane e non, la sfida appare fuori portata per diverse ragioni. Prima tra tutte quella legata alla dotazione infrastrutturale.

La città di Roma ha solo 59 chilometri di metropolitane, contro i 94 di Milano, i 139 di Barcellona, i 283 di Madrid e i 474 di Londra. Discorso analogo vale per la rete ferroviaria dove i 210 chilometri di

binari romani vengono superati dai 233 di Madrid, i 214 di Barcellona, i 308 di Napoli e i 657 di Londra.

Iniziando dall'infrastruttura, il trasporto pubblico romano parte penalizzato, ma questa non è l'unica ragione dei mali di Atac. Uno zampino ce lo mette lo Stato che, attraverso il Fondo nazionale dei trasporti, finanzia lo sviluppo del trasporto locale. A dispetto della presenza sul suo territorio di un centro urbano congestionato e a grande densità abitativa come Roma, il Lazio riceve in media 100 euro per abitante, contro - per fare due esempi - i 120 euro della Basilicata e i 105 del Piemonte.

La generosità contenuta dello Stato non basta però per consegnare ad Atac un alibi di ferro rispetto alle responsabilità del Campidoglio e del management aziendale, colpevoli dell'immobilismo strategico che si protrae da anni. Dal 2009 non vengono realizzate nuove corsie preferenziali, determinanti per ridurre i tempi e aumentare il numero di viaggiatori. A fronte di una rete di superficie di 2.239 chilometri, solo 112 chilometri (il 5%) sono coperti da corsie preferenziali.

Anche la metropolitana, nono-

### I punti

#### Le carenze infrastrutturali la mancanza di un progetto

**1** **La metro**  
Roma ha appena 59 chilometri di metro, Milano sfiora i 100, Londra ne ha 657

**2** **I treni**  
Hanno una velocità di percorrenza maggiore e una elevata capacità di carico dei passeggeri: sono in breve più remunerativi per l'azienda e appetibili per gli utenti

**3** **Il contributo**  
Lo Stato con il Fondo trasporti eroga per il Lazio in media 100 euro per abitante contro i 120 della Basilicata



stante la recente inaugurazione del primo tracciato della linea C, rappresenta appena il 2,6% della rete degli autobus, un rapporto ben inferiore a Milano, dove l'incidenza del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma è pari all'8,3%. In sostanza, rispetto al capoluogo lombardo, a Roma ci sono la metà delle metro e il doppio delle linee bus, una pietra tombale sulla velocità del trasporto, ma anche sul ritorno economico perché un autobus porta un numero di passeggeri ben inferiore a quello di un treno della metro. Affogata dall'immobilismo e penalizzata dalla carenza infrastrutturale, l'Atac ha così assistito a un crollo sistematico della produttività, calcolabile dal numero medio di chilometri percorsi per ciascuna vettura, crollati

da 120 milioni a 75/80 milioni all'anno. E la notizia di ieri, secondo la quale nel 2017 i ricavi sono aumentati di 1,8 milioni (pari allo 0,7% del totale) assomiglia a una goccia nel mare che non basta per dire che il problema è risolto.

Sono questi fattori, sommati tra di loro, che spiegano come sia possibile che dal 2006 al 2016 l'Atac abbia chiuso i suoi bilanci sempre in passivo con perdite variabili tra il record positivo del 2015 (-79 milioni) e quello negativo del 2010 (-319 milioni).

Nel mezzo rischiano di rimanere schiacciate le aspettative dei consulenti dell'azienda, chiamati a convincere il tribunale che, una volta abbattuto il debito, il dna di Atac non la costringa al vizio della recidiva.



# Quintavalle “Delusa dalla sindaca sui trasporti sono al palo”

GABRIELEISMAN

«Virginia Raggi e il Comune M5S mi hanno delusa: alla sindaca il mio voto è 5, da dividere con l'assessora alla Mobilità Linda Meleo e con il presidente della commissione Trasporti Enrico Stefano». Micaela Quintavalle, 37 anni, da 4 anni anima del sindacato Cambia-Menti M410 che festeggia la conquista grillina del Campidoglio, pesa le parole. «La sindaca è inadeguata al ruolo, ma voterò ancora 5 Stelle perché non c'è alternativa. Mi avevano offerto anche una candidatura alla

Politiche, ma dopo essermi consultata con i colleghi, ho capito che non ho la competenza per il Parlamento. Oggi no, ma tra due anni, dopo che mi sarò laureata in Medicina, chissà».

## Perché vi ha deluso Raggi?

«Sono bravi a prendere appunti, ma poi non applicano i consigli. Avevano promesso la rivoluzione in Atac, e non è successo nulla. Stefano parla di imprinting anglosassone e porte anteriori: venga una domenica in via della Magliana sul 780 con 130 persone stipate come sardine: dovrebbero entrare tutte da davanti per lui».

## La sindaca ha promesso 300 nuovi bus nei prossimi tre anni.

«Quei mezzi non servono se non si rifanno le strade. Due settimane fa vicino al deposito Atac di Tor Pagnotta c'era un camioncino che riparava le buche col catrame. In via Carucci, lì vicino, passano nelle voragini ogni giorno migliaia di bus. I manti stradali vanno rifatti. E piazza Venezia? Cosa aspettano a togliere i sampietrini che distruggono sospensioni dei mezzi e schiene degli autisti? Non hanno attenzione per noi lavoratori: sulla Roma-Viterbo i dipendenti devono portarsi l'acqua da casa per bere».

## Il Comune non è così amico?

«Abbiamo chiesto di far diventare il turno di notte che inizia a mezzanotte e finisce alle 6.20 un

turno di mattina. Fatto, ma ora gli autisti scoprono alle 13 che la sera lavoreranno a mezzanotte. Così aumentano solo i rischi per la sicurezza di lavoratori e utenti».

## Cambia-menti è stato l'unico sindacato a dire sì al concordato.

«È uno strumento neutro che implica un'indagine di responsabilità, mai fatta prima. I cinquestelle non hanno provveduto neppure a questo».

## E sui conti di Atac che idea ha?

«L'azienda trasporta un milione di persone e incassa 500mila euro di biglietti al giorno, considerando anche le tessere. Il conto sarebbe 15 milioni di euro al mese, ma l'evasione è al 40%. La soluzione è il biglietto a bordo. Noi autisti siamo 5.850, e i mezzi disponibili 1.800. Abbiamo proposto di formarci per le verifiche a bordo. Niente anche su questo, eppure sarebbe utile anche per la sicurezza degli autisti: le aggressioni proseguono».

## Lei sul bus gira la città. Giunta bocciata anche sulla pulizia?

«Potevano cambiare Roma e non l'hanno fatto. Il capolinea del 776 a Casali Romagnoli, vicino alla Cecchignola, è una discarica a cielo aperto. Colpa dei cittadini e anche della giunta».