

Lo Spiegel durissimo sull'Atac di Roma: «I peggiori trasporti pubblici d'Europa» L'Atac trasporti sono un esempio classico italiano di corruzione e nepotismo

Quasi 600 bus che esistono solo sulla carta, servizi pessimi, assenteismo dilagante, miliardi di euro spariti nel nulla, corruzione, nepotismo. Risanare il disastro Atac è al limite della mission impossible: almeno questo è il parere di Hans-Jürgen Schlamp, corrispondente da Roma di Der Spiegel. Il reportage del giornalista tedesco sull'Azienda per i Trasporti Autoferrontranviari del Comune di Roma suona davvero come un giudizio senza appello, condito da una caustica ironia, che condanna i trasporti pubblici romani come i peggiori d'Europa. Schlamp spende alcune parole positive solo per il nuovo direttore generale Atac, Marco Rettighieri, che starebbe provando a mettere un po' di ordine in un caos quasi irreversibile e attribuisce al coma in cui versano i trasporti un grande peso nella scelta elettorale dei romani a favore di Virginia Raggi, la candidata 5 Stelle prima sindaca di Roma.

«Non c'è da stupirsi che la maggior parte dei romani viaggi senza biglietto». Ritardi da record, vetture sudicie, bollenti d'estate e gelate d'inverno. E ancora: bus usurati che schiantano nel bel mezzo di una corsa e lasciano tutti a piedi; metro allagate e paralizzate dalla pioggia («Chi avrebbe potuto prevedere che l'acqua tende a scendere?», ironizza Schlamp); carrozze stracolme di persone, un vero paradiso per i borseggiatori. Davvero nessuno stupore, si legge nel reportage, che i passeggeri romani non facciano il biglietto. E così le perdite per l'azienda, gemellata peraltro con la BVG di Berlino, sono enormi: al momento si registra un debito di 1,5 miliardi di euro.

Bus spariti nel nulla. Da febbraio l'Atac ha un nuovo direttore generale, Marco Rettighieri, che sta provando a proporsi come moralizzatore di un'azienda corrosa dal marciume e dalla corruzione. Il suo progetto di rinnovamento, però, si prospetta davvero impervio: il parco bus ammonta ufficialmente a 1980 vetture, almeno sulla carta, ma di fatto ne esistono solo 1410. Dove siano finite tutte le altre 570, è un mistero che a nessuno è dato conoscere. Rettighieri fa sapere che i bus, in media, hanno dieci anni e milioni di chilometri alle spalle, con conseguente, immaginabile consumo degli pneumatici. Il nuovo direttore non riesce inoltre a spiegarsi come negli ultimi cinque anni siano stati spesi quattro miliardi di euro, tra cui fondi europei, e a cosa siano serviti di preciso. I 12.000 dipendenti Atac, poi, non vanno tanto per il sottile con i permessi e provare a modificare l'andazzo, annota Schlamp, conduce a scioperi selvaggi, l'ultimo dei quali durante il match Italia-Belgio valido per gli Europei.

Peggio di Mafia Capitale. Scoperchiare il vaso del malaffare legato ad Atac, e qui Schlamp cita le parole del senatore Pd Stefano Esposito, farebbe al confronto sembrare i protagonisti dello scandalo Mafia Capitale dei dilettanti. L'azienda è la cassaforte della politica, in modo trasversale e senza eccezioni. E se gli inquirenti svelassero gli intrecci tra la concessionaria dei trasporti pubblici romani e il mondo politico ne verrebbe fuori uno scandalo di Stato. Ma per i cittadini romani c'è poco da svelare. I passeggeri Atac fanno già tutto perfettamente, solo magari non in dettaglio. E non potrebbe essere diversamente, dopo anni di attese sotto la pioggia, autobus che non passano mai, metro affollate che spirano improvvisamente nel cuore d'agosto. La rabbia e l'estenuazione per una città paralizzata dalla corruzione e dall'inefficienza, conclude Schlamp, sono una delle ragioni del successo di Virginia Raggi, un eclatante vaffanculo all'apparato dei partiti costituiti, qualunque indirizzo politico rappresentino. Colpevoli di aver affossato e spento una città che, nonostante tutto, si ostina a restare bellissima.