

Debiti, bus guasti e ritardi municipalizzata in agonia «Noi, gli ostaggi della tratta Roma-Lido» Treni vecchi, rotti e senza aria condizionata

ROMA C'è un dato, più di tutti, che chiude ogni discussione sulla qualità del servizio offerto ai romani: i mezzi da sostituire, tra quelli utilizzati per il trasporto pubblico della Capitale, sono circa 1.500. Guasti, usurati, obsoleti: rappresentano ormai la maggioranza assoluta delle 2.281 vetture del servizio di superficie - tra bus, tram e filobus - a cui si aggiungono 83 treni della metropolitana e 88 convogli delle ex ferrovie concesse. Dietro queste cifre si nascondono le attese infinite alle fermate, la durata indefinita di ogni spostamento in città. Se la caratteristica irrinunciabile di ogni metropoli europea è quella di consentire ai propri cittadini, se vogliono, di rinunciare ai mezzi privati, Roma è ogni anno più lontana da questo obiettivo.

I CONTI

Si tratta della faccia visibile a tutti, e facilmente monitorabile dai romani, di un'azienda che cammina da tempo su un sottile filo sospeso sul fallimento. Un buco da 1.385 milioni di debiti, che si allarga di giorno in giorno. Le ultime tegole, in ordine di tempo, sono i 62 milioni di euro (più interessi) reclamati da Cotral (la compagnia regionale che gestisce i trasporti extraurbani su gomma nel Lazio) come quota di incassi sui bit, i biglietti integrati a tempo utilizzabili su tutti i mezzi pubblici in servizio a Roma, a cui si aggiungono i 45 milioni (42 più 3 di interessi) che la municipalizzata deve pagare a Roma Tpl, la società che gestisce alcune linee periferiche di bus. Ciliegina sulla torta, la multa da 3,6 milioni appena inflitta dall'Antitrust all'azienda di via Prenestina, a causa dei «tanti disservizi», soprattutto corse saltate, e delle «scarse comunicazioni» fornite agli utenti.

LO SQUILIBRIO

Del debito totale dell'Atac, 477 milioni rappresentano il passivo verso l'amministrazione controllante, ossia il Campidoglio. Nei confronti del Comune di Roma, però, la società del trasporto pubblico vanta anche crediti per 381 milioni: una partita di giro che però si è incastrata nelle varie operazioni finanziarie portate a termine negli ultimi anni - per salvare i conti di amministrazione e azienda - e così compare come voce passiva nei documenti contabili di entrambe le parti in causa. Ancor più preoccupanti i debiti che la municipalizzata ha accumulato nei confronti dei fornitori: 326 milioni complessivi reclamati da privati, che possono in qualsiasi momento avviare procedure di riscossione forzata e pignoramento, per rientrare dai crediti. E con i quali, peraltro, andrebbe trovato un accordo per concretizzare l'ipotesi di concordato preventivo, in questi giorni sul tavolo del nuovo consiglio di amministrazione guidato da Paolo Simioni. Il rosso dell'Atac, peraltro, si è accumulato anche negli ultimi anni. Dopo il 2008 - anno in cui si è creata la bad company capitolina, con la gestione commissariale del debito pregresso di Palazzo Senatorio - la municipalizzata del trasporto pubblico ha accumulato altri 500 milioni di debiti. Tutto ciò, con il contorno di un'evasione tariffaria altissima: secondo le stime il 25 per cento degli utenti dei bus non paga il biglietto, e ciò provoca un danno per le casse dell'azienda tra i 70 e gli 80 milioni di euro annui.

IL CALO

Risultato pratico: nell'ultimo anno solare le corse saltate hanno raggiunto quota un milione di corse saltate, il doppio rispetto all'anno prima, con un mezzo su tre che resta in deposito, in media, perché guasto. Insomma, dodici milioni di chilometri spariti nel nulla. Compresi nel contratto di servizio che il Campidoglio ha siglato con l'Atac, ma mai messi a disposizione dei cittadini-utenti del tpl. Difficile anche risalire la china, in questa situazione: basti pensare che servirebbe mezzo miliardo soltanto per l'adeguamento di un parco mezzi sempre più vecchio e obsoleto. Tutto ciò mentre la forza lavoro aziendale resta poco al disotto delle 12 mila unità, ma l'offerta di trasporto è di appena 55 chilometri per abitante,

contro i 64 dell'Atm milanese.

«Noi, gli ostaggi della tratta Roma-Lido» Treni vecchi, rotti e senza aria condizionata

ROMA Il passo lento tradisce quelli che non pagano, e sono quasi la metà. Camminano sempre più piano avvicinandosi ai varchi, con l'aria finto distratta, lasciano passare avanti il passeggero perbene, gli stanno addosso e via, sono già oltre le piccole porte scorrevoli prima che si chiudano. Il biglietto a Ostia Lido Centro non serve. Fin troppo facile qui, senza controlli, truffare l'Atac. In tre minuti si imbucano così due ragazze, una giovane mamma con il passeggino e l'amica, tre stranieri, un giovane con la maglietta blu. Una carovana di portoghesi. «Sono il 50 per cento. E sa che c'è? Fanno bene. Questi non meritano soldi per come ci trattano», Antonio tira fuori dal portafoglio il suo abbonamento e sbuffa, «il fesso sono io che pago per questa vergogna». Tutti i giorni sulla Roma-Lido alle 5 e un quarto del mattino è già alla stazione di Ostia Centro e il ritorno dopo 12 ore. A morire di freddo d'inverno e di caldo d'estate, a soffocare di puzza, a sfinirsi nell'attesa se c'è un guasto. Dipende da come ti va. «Metti adesso: può passare il treno buono e ti salvi o quello scassato e sei rovinato. L'altro giorno la carrozza era così bollente che ci potevamo mettere le pizze a cuocere. D'inverno è il contrario, un frigorifero. Si congela. C'è l'impianto che manda un vento gelato, protesto quasi tutti i giorni. Arrivo a Piramide e faccio il casino, quante volte li ho minacciati: rompo i vetri, mica mi posso ammalare per colpa vostra. E quelli mi rispondono che non possono fare niente perché è tutto centralizzato».

La puzza, poi. «Nei treni vecchi c'è un odore di vacca. Sembra di stare in una stalla», s'indigna un altro pendolare. «Ma quando si decidono a buttarli via quei treni?». Anche per colpa della Roma-Lido l'Atac dovrà pagare una multa da tre milioni e 600mila euro, così ha deciso l'Antitrust. «Giusto», e lo dice un macchinista. Ecco uno di quei treni dove fa caldo, c'è puzza e se arrivano a fine corsa è un miracolo. Fermo sul binario 1 alla stazione Piramide, completamente ricoperto da scritte e con finestrini aperti. Risale al 1980, uno dei primi treni della metro A poi riciclato sulla Roma-Lido. «Dovrebbe stare in un museo e invece viaggia ancora, non ha l'aria condizionata, le schede si surriscaldano, si rompe in continuazione». Sul binario 2 c'è un Caf - in tutto sono 9 - se vi capita questo treno siete fortunati, è il più nuovo. E sul 4 un Ma200, vecchiotto pure questo. Un altro riciclo, li hanno presi nel Duemila per la metro A ed adesso eccoli - sono 8 - fare su e giù Roma-Ostia. Tanti problemi. «L'aria condizionata funziona male, le porte a volte restano aperte, dopo un'ora e mezzo di viaggio cominciano i guasti». Se dicono che è la peggiore linea d'Italia, un motivo ci sarà. Anzi, tanti.