

La mala gestione Atac

Le cause per le quali l'azienda è precipitata nella attuale situazione prefallimentare sono dovute sia da evidenti e dirette responsabilità istituzionali, sia dalla ineguatezza e dagli errori dei comportamenti degli amministratori e della dirigenza aziendali. Sotto il primo aspetto l'azienda paga il prezzo di una pluridecennale assenza di una politica, in primo luogo statale, a favore del trasporto pubblico e l'affermarsi invece, di scelte che attraverso i finanziamenti per la costruzione di opere viarie di ogni tipo e consistenza, hanno determinato l'incontrastato predominio della circolazione delle auto e dei mezzi pesanti per le merci, nelle città e in tutto il territorio nazionale. Ciò è vero a livello statale, regionale e comunale. Nelle rispettive previsioni di spesa e nei relativi bilanci i fondi destinati alle ferrovie locali e regionali e al TPL (trasporto pubblico locale) hanno da sempre rappresentato una percentuale minima rispetto a quelli concessi per la realizzazione di autostrade, corridoi stradali, complanari, viabilità interna ed esterna alle piccole e grandi città. La continua e scarsa, se non inesistente, considerazione nei confronti del servizio di trasporto pubblico, in particolare per quanto riguarda Roma, è sotto gli occhi di tutti. Cito soltanto i ritardi decennali nella costruzione della rete metro, la sua limitatezza, la ridicola consistenza, 100 km sui 5500 complessivi della viabilità comunale, di corsie preferenziali per i mezzi aziendali, la mancanza di integrazione tra organizzazione territoriale e trasporto di massa. Del resto i piani del traffico della Regione e del Comune, in buona sostanza, mirano a risolvere il problema della mobilità attraverso la fluidificazione della circolazione delle auto e non altrimenti. Il Comune, inoltre, attraverso l'Agenzia della mobilità, sta lavorando su un piano di mobilità sostenibile che manca di una linea direttrice, di uno o più obiettivi consapevolmente e chiaramente indicati dalla amministrazione comunale, sulla quale l'agenzia possa scegliere e orientare la ricerca e la programmazione, e perciò rischia di allineare vecchi progetti senza una vera riprogettazione, in particolare della rete tramviaria, da riportare, almeno, ai livelli di efficienza di quella distrutta alla fine degli anni sessanta dell'altro secolo al solo scopo di favorire la Fiat e la sua vendita di automobili, di cui la città avrebbe assoluto bisogno.

Ma se L'Atac è in profonda crisi, a un passo dal fallimento, vanno messe nella giusta evidenza le sue proprie responsabilità. L'ultimo bilancio presenta un passivo di oltre 1,3 miliardi di euro che l'azienda intenderebbe colmare con il concordato con i creditori, punto focale del piano industriale elaborato dall'Atac, che dovrebbero accettare, in cambio di futuri ma certi pagamenti, una riduzione dei loro crediti. Se attraverso questo piano Atac e Comune credono di risolvere la crisi aziendale e in tal modo proseguire a fornire servizio pubblico senza ritrovarsi, in un futuro più o meno prossimo, nella tragica situazione di oggi, non appaiono e non sono assolutamente credibili in quanto si tratta di un progetto che riguarda e mira solo ed essenzialmente al rientro dell'enorme debito, accumulato negli anni e cresciuto nell'ultimo periodo. Nel piano non compare accenno ad una razionalizzazione della odierna rete raccordandola con il sistema metro ferroviario, è inconsistente il richiamo al potenziamento del trasporto collettivo e non c'è parola sul da farsi dopo l'eventuale rientro dal debito, avvalorando, in tal modo, il fatto che Atac non si deve occupare della pianificazione della mobilità cittadina, alla quale è demandato il Comune, al

quale non si deve dare non solo alcun fastidio, ma anche dei semplici consigli e opinioni. Del resto l'azienda non ha mai, anche nei passati decenni, richiesto con la necessaria fermezza e convinzione, una politica dei trasporti che favorisca il TPL a scapito della preponderante mobilità automobilistica privata. L'insipienza e l'asservimento al potere da parte di amministratori e dirigenti aziendali erano già ampiamente dimostrate dalla vicenda della clonazione di tessere e biglietti messi sul mercato e venduti da truffatori interni, con un danno economico di 70 milioni e dalle assunzioni clientelari di amici degli amici, al tempo del Sindaco Alemanno, come funzionari e dirigenti proprio quando, invece, c'era bisogno di conducenti e operai. Ma le responsabilità aziendali di amministratori e dirigenti non si fermano qui. E' sufficiente ricordare i dati in nostro possesso. L'anzianità della maggioranza dei mezzi è superiore ai dodici anni (la più alta in Europa), la velocità commerciale è di circa 13 km/h, l'abusivismo è intorno al 20%, e nei dieci anni, dal 2005 al 2015 il numero dei titoli di viaggio venduti si è ridotto del 18% e gli abbonamenti mensili addirittura del 43% non compensati dall'incremento (93%) di quelli annuali che rappresentano una minima parte dei biglietti venduti giornalmente. Questa perdita di utenza che nel 2017, rispetto all'anno precedente, (v. la Repubblica del 13/12/2017) si è fermata ma che, di converso, non ha segnato alcun incremento di ricavi, è spiegata dal fatto che oltre il 65% dei viaggiatori è insoddisfatto di un servizio pubblico caratterizzato dalle sempre più numerose fermate dei mezzi aziendali, a causa dei guasti meccanici, fermate che diminuiscono drasticamente le corse programmate, già penalizzate dalle centinaia di vetture che ogni giorno rimangono nelle rimesse perché non in grado di viaggiare per mancanza di pezzi di ricambio, o che le metro ora l'una ora l'altra si fermano con inusuale frequenza. E' da notare che questo disservizio, spesso, venga imputato non alle manchevolezze di Comune e Atac, ma ai lavoratori, ai conducenti delle vetture costretti, loro, a subire il malcontento degli utenti a chiara dimostrazione di un forte decadimento delle relazioni e dei rapporti umani, aggravato dalla precaria situazione economica e politica che il paese sta vivendo. Di fronte a questa situazione di fatto vanno intensificate le proposte e le azioni unitarie per una mobilità alternativa, razionale e concorrenziale in grado di coprire l'intero territorio influenzato dalla metropoli Roma con il servizio di una azienda pubblica che in primo luogo sia interessata a rispondere positivamente ai bisogni e alle richieste dei cittadini. L'auspicio, in tal senso, è quello che i cittadini respingano, nel referendum proposto dai radicali, il ricorso a liberalizzazioni e privatizzazioni (il TPL Roma è già più che sufficiente in merito) del trasporto collettivo. La cessione del servizio a qualsiasi forma di organizzazione privata non può rappresentare la soluzione della crisi ma semplicemente un affare per chi, per sua natura, voglia e debba risolvere i propri problemi societari piuttosto che quelli della collettività.

Angelo Zola 15/12/ 2017