**Perché ATAC ai nostri occhi non è un interlocutore credibile.**

In data 15 Aprile 2015 si è riunita la III Commissione Capitolina Permanente per discutere della situazione della Roma-Lido.

Erano presenti i membri della Commissione e il Comitato di Quartiere Acilia Sud, il Comitato Pendolari Roma Ostia ed il Comitato di Quartiere Dragoncello.

Il Comitato Pendolari era presente anche se non formalmente invitato. In rappresentanza di ATAC hanno parlato gli ing. Sciarra e Sebastiani i quali hanno descritto dal loro punto di vista la situazione in cui versa la linea, elencando quelli che nella loro esposizione sono i risultati di rilievo. In sostanza hanno ripetuto quanto detto un mese prima nella Commissione LL.PP. & Mobilità del Municipio X, usando l’unico verbo che conoscono, il futuro (cfr. il resoconto su <https://ostiaroma.wordpress.com/2015/03/05/comunicato-stampa-roma-lido-a-proposito-di-annunci/>) con la conseguenza di spostare tutti gli impegni presi ad ulteriore data da destinarsi. Così, ad esempio, l’attività in atto di sostituzione degli scambi, che è un’ovvia operazione di manutenzione di competenza del concessionario ATAC, così come la manutenzione dei treni e via dicendo, è stata invece spacciata come evento di grande rilievo.

Siamo lieti, si fa per dire, che finalmente l’azienda abbia ammesso ciò andiamo dicendo da anni, cioè che i treni MA200 presentano dei difetti strutturali e che quindi abbia in programma un incontro con Ansaldo Breda per trovare soluzioni. Quando e dove ci sarà l’incontro non ci è stato detto, ma soprattutto perché non è stato fatto prima, nonostante le nostre ripetute denunce?

Per quanto concerne la stabilizzazione della frequenza mattutina a sette minuti e mezzo nelle due ore di punta rimaniamo alquanto scettici. Quando nel giugno 2014 ci fu presentata tale ipotesi, con l’obbiettivo di arrivarci dal settembre 2014, fummo molto critici a causa del numero esiguo dei treni disponibili e della scarsità di personale e fummo tacciati di gufismo, ma come sempre i fatti ci hanno dato ragione e nell’arco di qualche settimana tale frequenza è di fatto sparita. Per questo oggi non crediamo alle parole dell’Ing Sciarra, poichè ad oggi i treni ‘’nuovi’’ non hanno ancora cominciato il periodo di rodaggio, ma soprattutto sulla linea non vi è il personale sufficiente per stabilizzare le frequenze, tenendo conto anche che a fine anno altri dieci macchinisti andranno in pensione e non è chiaro che succederà.  Ci sono stati annunciati 3 CAF (serie 300) provenienti dalla linea B, cosa che il nostro Comitato va chiedendo da anni, ma non si sa da quando. E si sta lavorando alla climatizzazione di sei treni.

Su Acilia Sud facciamo presente che l’ultima data di inizio cantiere fornitaci dall’azienda era il 9 Marzo 2015 (<http://www.ostiatv.it/spano-partiti-i-lavori-di-costruzione-della-stazione-di-acilia-sud-0065782.html>), ora il tutto è stato posticipato ad inizio maggio p.v. e ad oggi ancora non vi è un progetto esecutivo del sovrappasso pedonale che la colleghi al quartiere di Dragona né tanto meno per un parcheggio a servizio. Per quanto riguarda Tor di Valle invece il buio è totale. Il cantiere aperto è fermo da un anno, prima ci avevano detto che c’era un problema di ritrovamenti archeologici adesso pare ci sia un rischio esondazione paventato dall’Autorità di Bacino (ma va?) e con il discorso dello stadio che incombe nulla è dato da sapersi.

Si è parlato anche dell’eventuale prolungamento della Metro B a Tor di Valle in funzione dell’Ecomostro di Parnasi & CO. e di come l’ATAC e l’Ass.re Improta (non presente) non siano d’accordo su tale opera (qualcuno lo dirà al sindaco Marino e all’assessore al cemento Caudo?), ma propendano per una trasformazione della Roma-Lido in metropolitana, solo che ad oggi, a parte le solite chiacchiere, né da parte del Comune né da parte della Regione nulla è stato fatto e il processo è molto lungo e tortuoso in virtù anche del fatto che per supportare un nuovo carico di 50.000 passeggeri la linea ha bisogno di rinnovare totalmente il parco treni ma soprattutto non ha il personale sufficiente per arrivare a frequenze compatibili con una metropolitana, il rischio che abbiamo di fronte è di trasformare il viaggio di noi pendolari in un ulteriore incubo quotidiano.

I comitati presenti hanno espresso dure critiche sull’operato di ATAC nella gestione del servizio, incalzando con proposte precise le controparti presenti, in particolare riportando l’attenzione ai problemi di accessibilità delle persone disabili. Come pendolari abbiamo poi stigmatizzato come da queste riunioni non esca mai niente di utile, solo chiacchiere destinate a ripetersi all’infinito nelle prossime riunioni e quindi come tutti i soggetti seduti al tavolo siano scarsamente credibili, per mancanza di risultati concreti. Ed anche il solito balletto sulle responsabilità fra proprietà della linea, il gestore del servizio e la proprietà dell’azienda gestore è diventato una telenovela assurda in cui tutti si parlano addosso e nessuno fa un passo concreto in avanti.

L’ATAC ha infine sostenuto di aver fatto tutto ciò che andava fatto: allora siamo davvero fottuti!

Infine ci spiace constatare che i mezzi di informazione, pur non presenti in Commissione, sono stati celeri nel pubblicare notizie a senso unico provenienti direttamente da ATAC, che in quanto a politica di annunci non ha niente da invidiare al governo nazionale, dando solo una versione di parte della realtà dei fatti.