

Arrivano i fondi regionali, ma rimane lo scandalo di un servizio tra i peggiori d'Italia. Governance inadeguata, amministrazione in ritardo

Bus, incubo metropolitano

Corse saltate, mezzi stracolmi e presi d'assalto. Azienda sull'orlo del crac

IERI, il 10 per cento delle corse saltate per una protesta di 120 autisti che non vogliono ulteriori straordinari, ma è soltanto l'ultimo episodio della guerra quotidiana che vivono i passeggeri degli autobus dell'Atac, tra attese estenuanti, informazioni

mancanti, mezzi delle stesse linee che arrivano a gruppi (e alla fine colpevolmente vuoti), caldo d'estate, mezzi vecchi e rabbia espressa al personale e sui social network. Intanto l'azienda è sull'orlo del crac: oltre 700 milioni di debito a bilancio,

il 35-40% di evasione tariffaria, 700 amministrativi da ricollocare come eredità di Parentopoli. Il sindaco Marino e il suo assessore alla Mobilità Improta ancora non hanno messo in mano all'azienda.

ISMAN E SERAFINI
ALLE PAGINE II E III

Debiti, ritardi e corse saltate i numeri del disastro Atac “Stipendi folli, servizi scadenti”

Cento milioni dalla Regione, ma resta l'incubo del fallimento

GABRIELE ISMAN

ICENTO milioni che verterà la Regione alla voce trasporto pubblico locale forse salveranno il bilancio del Campidoglio, ma non basteranno a mettere in sicurezza l'Atac, probabilmente, non risolveranno i problemi quotidiani dei passeggeri tra mezzi vecchi, corse saltate, bus stipati, attese bibliche alle fermate per poi vedere tre mezzi della stessa linea che arrivano assieme, e l'ultimo è sempre colpevolmente vuoto. Senza dimenticare il caldo d'estate, le indicazioni sui tempi d'attesa spesso sbagliati, l'impossibilità di pagare il biglietto con carte di credito. Tutti temi sulla scrivania dell'assessore comunale alla Mobilità Guido Improta che però non ha ancora trovato tempo da dedicare all'azienda e ai suoi oltre 700 milioni di debiti: erano 744 a luglio, come diceva l'attuale ad Danilo Broggi. Duecento sono in arrivo dal prestito di quattro banche: Unicredit, Bnl, Mps, Intesa Sanpaolo. Ma per il resto è buio: i 120 milioni di fatturato annuo e i pesi delle gestioni precedenti pongono serie ipoteche sull'azienda con gli autisti che ieri han-

no risposto no alla richiesta di Broggi per più lavoro straordinario: tra le 11 e il cambio turno delle 16.30 il 10% delle corse sono saltate. «30 minuti d'attesa su un bus #atac alla #stazionetiburtina e gli autisti fuori a discutere della busta paga...» ha scritto su Twitter ieri una passeggera.

«Se non si libera di fardelli che pesano per milioni sul bilancio, Atac resterà una carrozzone — dice Athos De Luca, membro della Commissione Mobilità al Campidoglio —. Settecento amministrativi in esubero, eredità di Parentopoli, non ancora ricollocati in aziende di Roma Capitale che costano 40-50 milioni l'anno di stipendi. Qualcuno dice 80. L'altro fardello sono i cosiddetti superminimi: cifre importanti riconosciute in buste paga che dovevano basarsi su particolari professionalità e invece sono elargite a discrezionalità della direzione. Si arriva a raddoppiare lo stipendio: c'è un caso famoso in azienda di un superminimo da 3 mila euro al mese. Poi le somme ad personam: nati

degli evasori e la questione della nuova sede

come una giusta perequazione per riequilibrare le buste paga in situazioni particolari, come alcuni ex Sta, sono diventati un assegno premiale a discrezione della direzione. Di superminimi e somme ad personam non si conoscono beneficiari, motivazioni e pesi sui bilanci. Tutto questo mentre si trascura anche il diritto alle ferie di migliaia di autisti che sono l'asse portante». El' estate scorsa per trovare 115 autisti Atac ha dovuto ricorrere al lavoro interinale: il contratto con la Società Etjica Lavoro è costato 1.203.143 euro e ogni autista mediamente 10 mila euro per tre mesi di impiego.

Atac va male anche sul fronte biglietti: Broggi nei giorni scorsi ha parlato di «35-40% di evasione tariffaria a seconda delle diverse zone della città» e come soluzione ha parlato di «tecnologia», con biglietti frazionati a seconda nelle necessità: non più 1.50 euro per un'ora e mezzo sui mezzi pubblici, ma possibilità di pagare in base al numero delle fermate. L'ammi-

nistratore delegato chiede anche una «ripesatura» (il termine è suo) delle retribuzioni dei 60 dirigenti.

Per De Luca servirebbe mettere gli uomini giusti nei posti giusti: «Ce ne sono, ma non ne abbiamo trovato traccia nella macrostruttura: basti pensare che abbiamo visto confermato presidente di Atac Roberto Grappelli, noto per i risultati, negativi, ottenuti alla guida delle Grandi Officine Ogr». De Luca racconta l'ultima beffa di Atac: «L'azienda ha pagato nel 2006 una cauzione di 20 milioni di euro per una nuova sede dove spostare la struttura oggi sulla Prenestina. Peccato che non ci sia mai andata, che i soldi siano stati versati e l'accordo non è mai stato risolto».



**Ancora irrisolti
il problema**

Le cifre



700

IL DEBITO

Sono 700
i milioni di debito

200

IL PRESTITO

200 milioni
dalle banche

100

DALLA REGIONE

100 milioni
li dà la Regione

120

IL FATTURATO

120 i milioni
di fatturato Atac



SCHIACCIATI

Il tragitto verso il
Palazzetto dello Sport
è un inferno per i
passeggeri del bus
671: fino a 50 minuti
d'attesa e un viaggio su
un mezzo strapieno.
Gruppi di 15-20 persone
si accalcano
alle fermate e salire a
bordo del mezzo è
un'impresa tra
strattoni e gomitate

