Errori e sprechi, il buco nero Atac

Sei milioni di km persi, 70 controllori in città, il 40% dei bus fermi

La relazione dell'assessore alla Mobilità, Guido Improta, è riassumibile in due concetti: il primo, in Atac negli ultimi anni è stato sbagliato tutto o quasi; il secondo, per il futuro bisogna attuare un cambiamento radicale. Infinite le reazioni: applausi dal centrosinistra, critiche dall'ex sindaco Alemanno, per il quale Improta «è stato fazioso, non ha tenuto conto dei tagli». Marino: «Non si tratta di

spoil system, noi con trasparenza abbiamo deciso di affidarci a persone competenti». Di certo, al momento, l'universo Atac è una specie di buco nero: perdita d'esercizio «tra il 2010 e il 2012 di 650 milioni», 744 milioni di debiti (200 nel 2013), esclusi quelli per Metrebus e quelli (temutissimi) fuori bilancio. Toccherà a Danilo Broggi, il nuovo Ad in carica tre anni, porre rimedio. Le linee dell'ammini-

strazione sono chiare: nuovi compiti ai dipendenti, più preferenziali, apertura alle privatizzazioni, dismissioni del patrimonio. Ed eliminazione degli sprechi: «Per i soli costi per consulenze, locazioni e vigilanza»: sono stati spesi 60 milioni l'anno (13 quelli per le consulenze). Per Improta «in cinque anni non sono state assunte le decisioni necessarie».

A PAGINA 3

Alessandro Capponi

Campidoglio Le scelte

Atac allo sbando, l'atto di accusa di Improta

Marino: azienda gestita senza criteri manageriali. Nel mirino gli 81 dirigenti

Ci sono dati che l'assessore Guido Improta non svela, nell'audizione di fronte alle commissioni Bilancio e Mobilità, ma che sono già in possesso del Campidoglio: «La produzione complessiva del personale Atac è la più bassa tra le aziende omogenee». Del resto tra i dati «riservati» c'è anche quello sui km percorsi dagli autobus romani: negli ultimi due anni, il calo è stato di 6,6 milioni di chilometri. La relazione di Improta è riassumibile in due concetti: il primo, in Atac negli ultimi anni è

centrosinistra, critiche dall'ex sindaco Alemanno, per il quale Improta «è stato fazioso, non ha tenuto conto dei tagli». Marino: «Non si tratta di spoil system, noi con trasparenza abbiamo deciso di affidarci a persone competenti».

Di certo, al momento, l'universo Atac è una specie di buco nero: perdita d'esercizio «tra il 2010 e il 2012 di 650 milioni», 744 milioni di debiti (200 nel 2013), esclusi quelli per Metrebus (raccontati ieri dal *Corriere*) e quelli (temutissimi) fuori bilancio. Toccherà a Danilo Broggi, il nuovo ad in carica tre anni, porre rimedio. Ma la strada indicata dall'amministrazione è chiara: eliminare gli sprechi, razionalizzare il servizio. Per dirla con il sindaco: «L'azienda è stata gestita senza criteri manageriali», con «investimenti sbagliati» e «contravvenendo alla missione di servizio pubblico». Per «invertire la rotta», Improta prevede di «riscrivere le regole dell'organizzazione del lavoro» e il nuovo ad potrà prevedere manovre

in grado di far cambiare strada anche al personale (dopo la concertazione coi sindacati): il Comune prevede di «far tornare in guida gli addetti muniti di patente». Ex autisti diventati amministrativi: torneranno al volante o saranno usati come controllori (quelli ora in servizio sono 70), o presidieranno i capolinea. Ma nel mirino dell'amministrazione ci sono soprattutto gli 81 dirigenti: saranno esaminati competenze e meriti e, a qualcuno, sarà chiesto di «andarsene» o «ricollocarsi».

Le sfide per il futuro sono chiare: «La liberalizzazione del settore — dice Improta riferendosi alle direttive europee anche se «la privatizzazione non è all'ordine del giorno» — la messa a gara dei servizi». Bisognerà rompere «l'oligopolio dei tradizionali fornitori» visto che «i tentativi di uno dei precedenti ad, Tosti, non sono stati supportati dall'azionista», cioè il Campidoglio. Ci sarà l'unificazione di un'agenzia per la mobilità con la Regione. Cambierà la fre-

quenza delle corse. Ora circola il 60% dei bus e il 53 di metro (età dei mezzi della «B»: 22 anni). Poi «servirà una diversa disciplina dei bus turistici in Centro, ridotto a Far West». Entro il 2013, corsie preferenziali (obiettivo triplicarle in 5 anni). Per spiegare il «rosso» Atac forse serve citare quelli che Improta definisce «i soli costi per consulenze, locazioni e vigilanza»: 60 milioni l'anno. Il segretario Pd Lazio, Enrico Gasbarra: «Atac perde 700 mila euro al dì». Improta usa, tra gli altri, un esempio: «In luogo di contratti di leasing full-service l'azienda sconta un costo per manutenzione pari a 1 euro a km rispetto ad una media italiana di 0,5». La bocciatura del passato è totale: «In 5 anni non sono state prese, anche a causa dei numerosi cambi di ad, le decisioni necessarie». E ancora: «La giunta Polverini ha stanziato nel 2013 zero risorse per il trasporto di Roma. Un dispetto istituzionale».

Alessandro Capponi

Dipendenti amministrativi

Gli ex autisti torneranno al volante o saranno usati come controllori (che ora sono solo 70)

stato sbagliato tutto o quasi; il secondo, per il futuro bisogna attuare un cambiamento radicale. Infinite le reazioni: applausi dal