

La crisi dell'Atac - Debiti per 744 milioni. Il colosso dei trasporti è arrivato al capolinea

Ben 30 milioni di costi in più nel 2012 (115 milioni) rispetto al 2011 (86 milioni) per il personale amministrativo; 60 milioni di euro l'anno spesi solo per le consulenze, le locazioni e la vigilanza; manutenzioni che costano quasi il doppio rispetto alla media nazionale (un euro al km contro 0,56) e appena 70 controllori che viaggiano sulle oltre 1.400 vetture al giorno in servizio, determinando un'inevitabile crescita dell'evasione tariffaria. Sono soltanto alcuni dei fattori che hanno provocato la profonda crisi in cui è sprofondata Atac. L'azienda comunale dei trasporti oggi viaggia con ben 744 milioni di euro di debito, di cui 417 verso fornitori (50 milioni solo verso Trenitalia) e 326 verso il sistema bancario: basti pensare che solo per il 2013 il disavanzo previsto è di circa 200 milioni.

Il quadro rappresentato ieri dall'assessore comunale ai Trasporti, Guido Improta, in commissione congiunta Trasporti e Bilancio è a dir poco drammatico. La relazione, infatti, mette in luce una situazione negativa ormai strutturata. Addirittura, Atac non riesce a fornire i chilometri/vettura richiesti e introita meno dei fondi stanziati dal Comune per il contratto di servizio: 104mila contro 120mila. Questo anche a causa dell'età media elevatissima dei mezzi a disposizione: se per i mezzi di superficie nel 2012 la flotta superava gli 8 anni di media, per la Metro A raggiungeva i 12 anni e per la Metro B addirittura i 22 anni. Tutto ciò determina non solo un'impennata nei costi di manutenzione, ma anche il calo di mezzi impiegabili, ad oggi appena 1.400 sui 2.298 a disposizione (il 60% circa, mentre per le metropolitane, l'utilizzo scende al 53%), con tutto il carico di ritardi, guasti e soppressioni che ne deriva.

Ma come si è arrivati a questa situazione? Forte la critica di Improta ai sindacati: l'assessore ha messo in discussione gli accordi raggiunti nel settore delle metropolitane, elencando fattori come l'«assenteismo per malattie e permessi» e lasciando intendere una responsabilità di mancato controllo sugli episodi legati al caso parentopoli. Ma non solo: Improta ha rivelato che fra le cause dello scontro con l'ex dimissionario Roberto Diacetti c'era la richiesta di quest'ultimo di riservare un premio di produzione generale di 4 milioni di euro a tutti i dipendenti, di cui un milione di euro solo ai dirigenti. Bocciato inoltre l'intero piano industriale che portò negli anni passati alla fusione fra Atac, Trambus e Metro, operazione definita «inutile e infruttuosa», visti 650 milioni di euro di perdite d'esercizio fra il 2010 e il 2012. Stigmatizzato infine il «dispetto istituzionale» della Giunta Polverini, che nel suo ultimo bilancio non stanziò nemmeno un euro in favore di Atac.

L'assessore ha accennato anche ad alcune soluzioni, che spetterà al nuovo amministratore delegato Danilo Broggi e al nuovo Cda rendere operative. Su tutte, spicca la notizia anticipata ieri da Il Tempo, ovvero che Atac confluirà (per ora solo nella sua fase organizzativa) nella nuova Agenzia unica regionale di pianificazione pensata dalla giunta Zingaretti, «alla quale verranno assegnati compiti di definizione degli obblighi di servizio pubblico e di controllo sul processo di erogazione da parte delle aziende». A passaggio avvenuto, oltre alla riorganizzazione del servizio, l'effetto immediato riguarderà le tre ferrovie concesse (Roma-Lido, Roma-Giardinetti e Roma-Viterbo) che, come invocato da più parti, torneranno in seno a Roma Capitale.

Tutte da giocare le partite sulla ridiscussione degli accordi sindacali (che probabilmente porteranno a un altro intenso inverno di scioperi), del dimagrimento della struttura amministrativa (si è ipotizzata la delocalizzazione verso altre partecipate e verso i Municipi) e della liberalizzazione del settore (privatizzazione parziale?), questione sulla quale il caso politico è già aperto, nonostante la necessità

evidenziata dall'assessore di rientrare nei parametri europei del libero mercato entro il 2019. «Quello che dobbiamo fare subito – ha commentato Improta a margine – è assicurarci il prima possibile un aumento degli stanziamenti da parte del governo nazionale: la situazione del tpl è difficile ovunque, ma noi siamo Roma Capitale e dovremmo poter godere di un occhio di riguardo».

