

Atac, via le linee inutili: la ricetta Broggi. Verranno riviste le tratte lunghe, cancellate le fermate ritenute superflue: «Ma non penalizzeremo nessuno»

Il trasporto pubblico è sull'orlo del precipizio. Anzi, al limite della sopravvivenza, con bilanci dissestati, debiti da ripianare, servizi a singhiozzo, personale spesso «inchiodato» alle poltrone d'ufficio. L'Atac, l'azienda controllata dal Comune, travolta da 744 milioni di debiti, e con alle spalle uno scandalo con 8 indagati per 49 assunzioni sospette, deve fare i conti con il 40% degli autobus già fermi. «Per il 2014 è previsto un piano per tagliare linee e fermate», ha spiegato l'assessore alla mobilità, Guido Improta: «Meno chilometri ma un servizio più ragionato». Un anno, al massimo 18 mesi, per imporre una cura da cavallo all'Atac e tentare di salvare capra e cavoli, ossia evitare il fallimento dell'azienda e contemporaneamente assicurare un servizio all'altezza delle aspettative. E «razionalizzare» è la parola d'ordine anche del nuovo amministratore delegato Danilo Broggi, che dice di puntare alle «esigenze del cliente». Le tratte troppo lunghe verranno rivisitate. Ma, cosa più importante, le linee che seguono lo stesso e identico tragitto delle metropolitane saranno fortemente ridimensionate. «Ci sono percorsi che replicano fedelmente il percorso della linea A che va verso Cinecittà, Anagnina - evidenziano dall'Azienda - Oppure tante altre in Prati che seguono lo stesso percorso della metro per arrivare in zona Ottaviano, Cipro o Lepanto. Stessa storia per la linea B verso Tiburtina». Ed è proprio su queste linee che si ragionerà su come utilizzarle «e soprattutto su come ottimizzarle». Insomma, tagli sì, ma cercando di limitare i danni: «Più servizi quando e dove servono - rassicurano da via Prenestina - E' inutile fare corse a vuoto, si tratta di tagli che vogliono cercare di andare incontro alle esigenze dei cittadini».

I TAGLI

Un esempio fornito dai tecnici: dal momento che il 64 nelle ore mattutine è sovraffollato, la linea sarà rafforzata con un numero congruo di bus. Le vetture del 128, invece, la mattina non sono sempre affollate: «E' evidente - aggiungono gli esperti della Mobilità - che non ha bisogno delle stesse corse del primo e quindi alcune di queste potrebbero passare sull'altro percorso». Le risorse sono scarse e si «cerca di fare il massimo». L'Atac dunque «dovrà eseguire fattivamente in maniera razionale il riordino dei percorsi e l'utilizzo che ne fa la clientela». Broggi ha scelto di puntare sui lavoratori operativi, portandone di più in strada. Nel progetto complessivo c'è un'Atac con stipendi più leggeri, meno dirigenti e amministrativi. Con una rete urbana di collegamenti che non ammetterà più sprechi. E per l'assessore Improta, Broggi, è l'uomo che «ha evitato il fallimento, è riuscito nella complicata operazione di ristrutturazione del debito, con l'accordo con le 4 banche creditrici». La ridefinizione delle linee però non dipende solo dai conti.