

Trasporto locale e privatizzazioni - L'Aula detta la linea. No alla privatizzazione Sindaco assente al Consiglio comunale straordinario L'assessore Improta: «Il deficit 2013 è di 200 milioni»

Una giornata emblematica del trasporto pubblico romano ieri in Campidoglio, dove alla protesta dei sindacati dei lavoratori della Metro C si è unito il Consiglio straordinario sull'Atac, aperto con un minuto di silenzio per le vittime di Nassyria, come richiesto dal consigliere FdI, Dario Rossin. Una seduta attesa, che ha registrato un momento di tensione tra l'ex sindaco Alemanno e il consigliere Pd Athos De Luca. Ad aprire i lavori la relazione dell'assessore alla Mobilità Guido Improta. A colpire però è lo scranno vuoto del sindaco, nonostante più volte il capogruppo della Lista Marchini Alessandro Onorato lo abbia invitato. Convocato sulla scia del colpo di coda dell'inchiesta sui biglietti clonati, i consiglieri hanno tuttavia tracciato un percorso chiarissimo. Fare luce sul passato, compresa la maxi truffa dei biglietti falsi, attraverso la costituzione di una commissione ad hoc di 12 consiglieri. Ad aleggiare in Aula Giulio Cesare, non solo lo spettro di una truffa, quella dei biglietti falsi, che era nota a tutti ma contro la quale, nonostante le rassicurazioni, non sembra essere stato ancora trovato l'antidoto giusto. Ma anche quel rosso delle casse Atac sul quale si potrebbe alzare la bandiera della privatizzazione. Unanime la richiesta di un piano industriale. Ma soprattutto un no secco alla privatizzazione, sì al rilancio dell'azienda e tutela del personale. Sull'inchiesta, innanzitutto, l'assessore ha assicurato che «non si registrano anomalie dal luglio 2012 e dai controlli automatici effettuati nel 2013 sul sistema di bigliettazione non è mai risultato un titolo di viaggio, abbonamento emesso o ricaricato da un punto vendita ignoto al sistema». Poi le considerazioni generali: «Negli ultimi cinque anni, mentre maturavano non solo le condizioni del dissesto gestionale di Atac ma si determinavano anche scenari di ristrettezze finanziarie per il trasporto locale in tutto il Paese, non sono state adottate iniziative per invertire la rotta, anche a causa del cambio di tanti amministratori delegati e dell'avvicendamento degli assessori di settore. Ma si sono anzi aggravate le condizioni operative di funzionamento».

Punti sui quali ha precisato Alemanno che dopo aver respinto al mittente ogni riferimento a parentopoli - l'inchiesta riguarda circa 40 assunzioni su oltre 800 - con il dissesto di Atac, ha ricordato che i primi due atti per fare luce sui biglietti risalgono proprio alla sua giunta. Chiarezza dunque sulle falle di un sistema che, secondo l'ex sindaco, ancora non è sicuro, considerati i mezzi tecnologici inadeguati a controlli e verifiche puntuali. Affrontare poi con decisione il problema dei finanziamenti al trasporto è un punto sottolineato con forza, non solo da Alemanno che ha invitato la giunta Marino a fare leva su Zingaretti affinché rispetti il decreto legislativo che impone il finanziamento diretto a Roma Capitale. «Dalla Regione arriveranno, forse cento milioni - sottolinea Onorato - la Lombardia dà 300 milioni a Milano per il trasporto, e dovremmo anche dire grazie? Con cento milioni non si risolve nulla, così l'Atac chiude e viene privatizzata». Un dubbio confermato dai dati dell'assessore sul bilancio Atac. «La previsione di chiusura al 31 dicembre è di un deficit non superiore ai 200 milioni - ha detto Improta - l'azienda presenta difficoltà derivanti da una situazione gravata da un indebitamento al 30 luglio 2013 di 300 milioni nei confronti delle banche, di 440 per i fornitori e 470 per la gestione commissariale. Sul fronte dei ricavi, alla stessa data si registrano 600 milioni, le cui voci principali sono 190 di ricavi propri (titoli di viaggio e gestione parcheggi), 262 del contratto di servizio di Roma Capitale, 55 di ricavi dal contratto di servizio della Regione per le ferrovie concesse. I costi al 30 luglio ammontano a 700 milioni di cui 330 per il personale». La presidente della commissione Mobilità, Annamaria Cesaretti è chiara: rilancio dell'azienda che deve restare pubblica e discontinuità con il rinnovo dei vertici. Una macrostruttura che «non va bene» neanche al capogruppo Pd, Francesco D'Ausilio. Il Pdl, con Tredicine punta alla ristrutturazione aziendale anche attraverso l'internalizzazione dei servizi. FdI con Ghera puntualizza sul patrimonio Atac e sull'eventuale

acquisto di una nuova sede del tutto fuori luogo. I grillini, gli unici a veder approvata una mozione - dopo la quale è caduto il numero legale - puntano sul tetto degli stipendi, sulla riduzione dei premi di produttività e sull'impiego dell'esubero del personale amministrativo per impiegarlo nei controlli della bigliettazione. Difficile dire se quello di ieri è stato un punto di inizio o di fine. Certo l'assenza del sindaco e la caduta del numero legale poco prima delle 20, non sono segnali incoraggianti.

