

Rivoluzione Atac, ecco come sarà

Bozza del piano industriale, bus sul modello Londra: si sale dalla porta davanti, controllore a bordo

Prende forma il piano industriale che dovrà rilanciare Atac convincendo il tribunale ad dire sì al piano di concordato preventivo. Il tavolo tra azienda, Campidoglio e commissari, lavora sulla bozza da consegnare al giudice entro il 27 ottobre. Identificate tre fasi

-breve, medio e lungo termine -per far uscire l'azienda dalla crisi e, col tempo, rimetterla in carreggiata.

Si parte con una serie di interventi a basso costo, il primo potrebbe essere organizzare i bus sul modello Londra: ingresso dalla porta anteriore dove, a vigilare, ci sarà un con-

trollore. Nel piano anche la riorganizzazione interna: a molti dipendenti negli uffici sarà chiesto di andare sui mezzi a fare servizio di vigilanza. In prospettiva si prevede la messa in strada di 1800 mezzi, 600 in più di quanti escono oggi dalle rimesse.

a pagina 2 **Andrea Arzilli**

Atac, ecco la bozza del piano industriale: tre fasi per il rilancio

Seicento mezzi in più. Sindacati: no ai tagli dell'integrativo

Tre fasi per rimettere in sesto Atac. Considerate le condizioni dell'azienda, zavorrata da 1,4 miliardi di debito e braccata da creditori e sindacati, e il piano di concordato appena varato in tribunale con l'obiettivo di rimetterla in carreggiata, per il destino di Atac diventa a questo punto cruciale l'efficacia di un piano industriale che, al momento, sta prendendo forma.

Le idee, distribuite in interventi di breve, medio e lungo termine, ci sono già. E seguono un percorso logico che deve assicurare ad Atac di centrare il grappolo di obiettivi che, presumibilmente, il tribunale (e soprattutto lo stuolo di creditori) le porrà davanti in cambio di un sì alla procedura. È che finora l'azienda ha vivacchiato, erogando progressivamente un servizio sempre meno degno di una capitale europea, grazie a sovvenzioni e prestiti del Campidoglio, talvolta ignorando i debiti nei confronti dei fornitori che infatti oggi, imbufaliti, protestano. Con il concordato, però, la musica deve cambiare e il piano industriale trifase è di fatto il passepartout per ottenerlo: serve un progetto (vero) che garantisca al contempo il miglioramento del servizio e l'entrata di liquidità fresca con

cui l'azienda dovrà provvedere all'ordinaria amministrazione, allo sviluppo di prospettiva e, soprattutto, al ristoro dei debiti accumulati con i creditori. In sostanza dovrà dare di più.

Il giudice attende per il 27 ottobre almeno una bozza del documento che deve contenere i punti per il rilancio della partecipata dei trasporti. E il tavolo per metterli giù sulla carta si va componendo: l'uomo forte di Atac, Paolo Simioni - ad, presidente e direttore generale -, i consulenti tecnici - l'advisor Ernst&Young e Carlo Felice Giampaolino -, più il Campidoglio. In parallelo i tre commissari appena nominati dal tribunale - Lener, Sancetta e Gratteri - che si occuperanno di sovrintendere alle operazioni per conto del tribunale, con una relazione mensile da depositare sul tavolo del giudice.

Ad oggi il tavolo si sta occupando di unire tutti i punti in questione per ridisegnare il profilo di Atac. Si passa dalla pianificazione dell'offerta di trasporto di superficie, adeguando linee (cioè 1800 bus su strada entro un anno al posto dei 1200 che al momento escono a fatica dalle rimesse), frequenze e fermate che andranno tagliate se risulteranno in eccesso; all'incremento della ve-

locità commerciale, che oggi è di 14 km/h, anche attraverso la creazione di nuovi corsie preferenziali. Poi c'è l'aumento della produttività del personale Atac, un capitolo spinoso che, oltre agli spostamenti tecnici interni del personale, potrebbe portare a tagli (sempre smentiti per la verità) del contratto integrativo dei dipendenti e l'adeguamento alle 39 ore (anziché 36) del contratto collettivo nazionale. Quindi il miglioramento dell'aspetto commerciale, cioè la gamma dei prodotti e i canali della vendita. In più, oltre all'immane lotta all'evasione tariffaria, c'è l'obiettivo di rendere complementari i trasporti, in modo da creare un meccanismo che consenta di prendere «l'onda verde» salendo sulla metro, proseguendo sul tram e arrivando a destinazione col bus. Ad oggi, un sogno.

Andrea Arzilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA