

Atac fa piazza pulita dei manager

Nuovo organigramma, fuori tutti i coinvolti in Parentopoli. Dimezzati gli incarichi

Nessun nome tra quelli coinvolti in Parentopoli, e decisioni prese dall'azienda senza sindacati: nasce così la nuova macrostruttura dell'Atac. Due divisioni (Metro-ferro e Superficie), un unico responsabile per ogni deposito degli autobus e incarichi, complessivamente, quasi

dimezzati. Una rivoluzione, dicono in azienda: «Sarà impossibile che ci siano scaricabarile». Non a caso, dunque, solo per fare un esempio, gli otto depositi degli autobus avranno ciascuno un responsabile: quando il numero dei mezzi non sarà sufficiente, quando ci saranno ritardi o disservizi,

dunque, sarà possibile individuare chi dovrà dare spiegazioni. E ciò varrà per i responsabili della metro A, la metro B, la C. Tra i dati relativi al 2014: le assenze per malattia sono scese del «23,5 per cento per l'area degli amministrativi e del 28,3% nell'area mobilità».

a pagina 3

Alessandro Capponi

Atac, ecco la nuova «macrostruttura»

Incarichi dimezzati, nessun nome di Parentopoli. Tagliate le consulenze, scendono le assenze per malattia

Due divisioni (Metro-ferro e Superficie), un unico responsabile per ogni deposito degli autobus e incarichi, complessivamente, quasi dimezzati: la nuova macrostruttura Atac, in sintesi, rivoluziona se non tutto, molto. Non solo perché, tra i manager, non ci sono più i nomi coinvolti in Parentopoli, e non solamente perché, stavolta, le organizzazioni sindacali — «con senso di responsabilità», dicono in azienda — non hanno messo bocca sulle nomine, decise sulla base del curriculum e della professionalità dei singoli: ma soprattutto perché adesso, dicono i vertici Atac, «sarà impossibile che ci siano scaricabarile». Non a caso, dunque, solo per fare un esempio, gli otto depositi degli autobus avranno ciascuno un responsabile (e non più due o tre, con competenze diverse): quando il numero dei mezzi non sarà sufficiente, quando ci saranno ritardi o disservizi, dunque, sarà possibile individuare chi dovrà dare spiegazio-

ni. E ciò varrà per i responsabili della metro A, la metro B, la C...

Il segnale della nuova macrostruttura, arrivato venerdì, forse non giunge per caso proprio dopo il Bilancio 2015, con il dipartimento Mobilità che è stato l'unico a vedere aumentate le risorse: sul settore c'è un impegno evidente del Campidoglio, quindi. E l'assessore ai Trasporti, Guido Improta, a luglio, con le linee guida, aveva già parlato del 2015 come l'anno della svolta industriale. Del resto, ora che le nuove linee guida del contratto di servizio sembrano destinate a essere votate dal consiglio comunale in una propedeutica al Bilancio, gli obiettivi devono essere rispettati: per questo, oltre ai chilometri per vettura, sono previsti anche dei parametri qualitativi di valutazione. Come, ad esempio, il sistema Avm: da maggio sarà esteso e si potrà seguire ogni autobus, sapere dov'è, e se necessario contattare l'autista. Il disegno dell'azienda, dunque, è complessivamente chiaro: e lo si vede

anche nel nuovo organigramma, individuare responsabilità. Riuscirci, per il trasporto pubblico romano — oltre, naturalmente, alla puntualità del servizio... — sarebbe un cambiamento notevole.

Di certo la Mobilità sta provando a cambiare anche da un altro punto di vista, quello della trasparenza: sul sito del Comune ci sono report pubblicati trimestralmente sull'attività dell'azienda (incluso il Piano generale del Traffico). È là, online, che si scopre che in Atac le assenze per malattia sono scese del «23,5 per cento per l'area degli amministrativi, nel mese successivo all'accordo sindacale, e del 28,3% nell'area mobilità». E ancora: «L'azienda inoltre ha ricollocato nelle linee operative 160 lavoratori prima impiegati nelle attività indirette». Sul costo del personale, nel 2014: «È risultato inferiore di 2,9 milioni rispetto alle previsioni e di dieci milioni rispetto al 2013. Tagliate le spese per consulenze, inferiori del 20%

rispetto al budget e del 31% rispetto al 2013». Sull'evasione: «Per contrastare quella tariffaria ed efficientare i ricavi di mercato, l'azienda ha riorganizzato la tornelleria di 105 stazioni metro ferroviarie. Ciò ha condotto ad un aumento di circa 160 mila validazioni al giorno». Dalla nuova disciplina per gli Ncc in arrivo da fuori città, approvata a fine dicembre dalla giunta del Campidoglio — «la validità del permesso sarà limitata al singolo servizio di cui si dovrà fornire una precisa indicazione» — alla regolamentazione dei bus Gran Turismo (scelti con gara internazionale e contingentati per un massimo di 48 al giorno) fino alla nuova disciplina dei turni taxi. Tutto fermo, invece, sul bike sharing: «La gara per l'affidamento di un sistema di implementazione e gestione del servizio — si legge sul sito — era stata pubblicata il giorno 8 agosto 2014 ed è scaduta il 6 ottobre». Ma «è risultata deserta».

Alessandro Capponi