



«L'Atac ora rischia e io non sono un uomo per tutte le stagioni»

Improta: ora servono risposte certe

«La mia storia e la mia credibilità non valgono per tutte le stagioni...».

Bisogna partire da quella che è la fine del ragionamento, parole e dati che l'assessore alla Mobilità, Guido Improta, pronuncia per provare quello che secondo lui è il destino che attende l'Atac, l'azienda dei trasporti della Capitale: servono i soldi della Regione — «280-300 milioni ogni anno per i prossimi due-tre anni» — oppure l'Atac «va verso l'amministrazione straordinaria con un commissario nominato dal ministero. Ma senza i fondi della Regione l'Atac proprio non può andare avanti. E attenzione: non parliamo solamente di undicimila posti di lavoro, parliamo di trecento milioni di appalti. Senza considerare tutti quei romani che usano i mezzi pubblici...».

Guido Improta, partiamo dall'inizio: lei chiede soldi alla Regione, ma Nicola Zingaretti in Regione ha ereditato una situazione fallimentare, con il debito della Sanità...

«Tutto vero. E però c'è un dato dal quale bisogna partire, perché nessuno sta chiedendo cortesie o favori: Nicola Zingaretti, nella carica per la quale è stato eletto, deve contribuire a dare una risposta ai cittadini della Capitale, i quali rappresentano il 70 per cento della mobilità regionale e però oggi ottengono il 20 per cento delle risorse trasferite...».

Quindi senza i soldi della Regione Atac chiude?

«Credo che il discorso sia chiaro, e che sia stato anche capito da

molti: se non c'è equilibrio economico-strutturale non c'è più spazio per tenere in piedi Atac».

Perdoni la franchezza, ma l'azienda è stata usata dalla politica (per anni) in molti modi e adesso lei sostiene che senza il contributo regionale, chiesto ieri anche dal sindaco Marino, non ci sono più margini..

«Ma non possiamo lasciare l'azienda come l'abbiamo trovata. E, per vincere questa partita, servono date certe per decidere se liberalizzare, vendere o continuare con il modello in house: ma questi sono scenari futuri, perché a oggi la situazione è difficile e Atac non rappresenta certo un elemento attrattivo per eventuali privati interessati».

Improta: ma in quasi un anno, voi, cosa avete fatto?

«Vorrei, prima di rispondere, parlare per un momento della canonizzazione di domenica: la metro in funzione ventiquattr'ore, nessuno in malattia tra il personale, nuove linee di autobus, il 64 in funzione di notte. Un evento, in sintesi, che è servito per sperimentare un modello di esercizio nuovo e per capire se c'è valore in questa azienda. E i risultati ci hanno dato ragione, anche se pochi giorni fa abbiamo spedito 323 lettere di mobilità. La partita di Atac rimane complicata: ma si può giocare».

L'opposizione in Regione ha fatto notare che non è arrivato il piano industriale...

«Tutti soloni, sì ho letto: ma senza soldi vogliono il piano industriale? Forse se Alitalia avesse avuto due miliardi di capitalizzazione invece di uno avremmo avuto una compagnia aerea diversa...Abbiamo ereditato un'azienda,

Atac, che era malridotta. Noi abbiamo razionalizzato i percorsi, abbiamo dato vita a un appalto che permetterà ai semafori di sincronizzarsi con gli autobus, stiamo evolvendo il servizio tariffario, introducendo un biglietto integrato serale, rispetto al primo trimestre 2013 abbiamo abbassato dell'8 per cento il costo di produzione, in un anno varrà 50 milioni. E vorrei spiegare perché i soldi della Regione non bastano: noi abbiamo introdotto i costi standard in tre anni, e quindi dobbiamo passare da 5,80 a 5,20 per ogni chilometro su gomma, e cioè, complessivamente, da 545 a 488 milioni. Considerando anche gli altri tipi di trasporti, l'obiettivo è passare da 940 milioni nel 2014 a 814 nel 2016. Considerando che nel contratto di servizio, che introduce anche valutazioni qualitative, il 35 per cento dei costi deve essere coperto dai ricavi, quegli 814 milioni diventeranno 530. Non è un obiettivo lontano, ma adesso, dalla Regione, servono 280-300 milioni all'anno. E vorrei precisare che la Regione dà soldi a Fs, a Cotral, alle ferrovie concesse... dei 700 milioni destinati al trasporto il Comune di Roma arriva quasi per ultimo».

Quindi cosa propone alla Regione?

«Un patto. I soldi che ci danno sono un passo, ma deve essere solamente il primo. Sigliamo un patto che sia di governance, di presidio dei processi gestionali e di rilancio marketing e commerciale. Serve una scelta politica, per i cittadini romani: non è un favore che devono fare a me. Un mese fa ho proposto loro di nominare assieme i vertici di Agenzia per la mobilità, proprio per pianificare il futuro. Risposta? Sto ancora aspettando...».

Alessandro Capponi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La canonizzazione

«Con l'evento si è compreso il valore dell'azienda: metro aperta 24 ore, nessuna malattia, il 64 in funzione tutta la notte»