

La crisi dell'Atac - L'Atac taglia anche gli autisti. Fuori i precari per risparmiare. Nel piano industriale le strategie anti-default: più risorse per gli investimenti con il taglio di 498 tra autisti e interinali

Il futuro di Atac si gioca su due punti essenziali. Il taglio di 498 dipendenti, quasi tutti autisti dei mezzi di superficie e interinali, e il finanziamento del contratto di servizio con 187 milioni di euro in più da parte del Comune e 13 della Regione, nel biennio 2015-2016. Grazie a questa iniezione di denaro e al risparmio ottenuto con la rivisitazione del tetto del personale dipendente sarà possibile incrementare gli investimenti. Almeno 55 i milioni (sempre nel biennio) previsti per l'azienda, ha assicurato ieri dall'assessore Guido Improta, che ha presentato assieme all'ad Danilo Broggi, in III Commissione capitolina il piano industriale per risanare Atac. Nel conto finiranno anche gli aumenti degli abbonamenti previsti dal primo gennaio (da 250 a 280 euro quello annuale e da 35 a 38 euro il mensile), che porteranno ai ricavi un surplus di altri 45 milioni. Aumenti che potrebbero essere scongiurati con la vendita di alcuni immobili di proprietà, sui quali pende già una delibera ferma nei cassetti del Campidoglio. Quindici proprietà, tra cui le sottostazioni Nomentana ed Etiopia, le rimesse San Paolo e Vittoria, l'area del Centro Carni e quella di Acilia, i complessi di Portonaccio e Trastevere, che attendono ancora (dall'epoca Alemanno) le varianti urbanistiche per acquistare valore sul mercato immobiliare.

L'ASSESSORE

«Il futuro di Atac poggia su una rivisitazione dei processi industriali finalizzati ad un incremento dei servizi resi e dei relativi standard - tiene a precisare Improta - con 330 nuovi autobus, tasso di regolarità delle corse incrementato di 10 punti percentuali (dall'83 al 93%), equilibrio tra componenti di costo e servizi resi, modifica della struttura salariale e nuovo spazio per produttività e risultati conseguiti». E ancora: «Patrimonializzazione dell'Azienda legata al conferimento dei nuovi treni Caf - continua Improta - e non alla valorizzazione urbanistica del patrimonio immobiliare Atac i cui proventi devono essere finalizzati a migliorare il servizio e le esperienze di viaggio».

IL PROGETTO

Entra nel progetto anche la rivisitazione complessiva dell'orario di lavoro e delle linee dei bus. Per gli autisti aumentano le ore medie settimanali di guida da 32 a 36, con un incremento della punta massima a 7,15 ore, rispetto alle attuali 6,20, che equivale a un incremento produttivo del 12,5%. Mentre per il personale del metroferro è prevista una condotta effettiva a turno pari a 900 ore annue. Un incremento di produttività che dovrà compensare la mancanza degli interinali. La rivisitazione delle linee bus invece terminerà in primavera con un taglio di circa 20 milioni di chilometri «che - assicura l'assessore - garantiranno un servizio più efficiente, perché sono state eliminate le sovrapposizioni».

LA BAGARRE

Poi aggiunge: «Non scordiamoci che Atac ha 620 milioni di euro di crediti con la Regione Lazio, per cause intentate dall'azienda. Ci sono periti che hanno attestato che Atac ha diritto a quei soldi». «Se questi soldi fossero trasferiti domattina - continua - non si parlerebbe più di fallimento». Ma a stretto giro di vite è arrivata la replica della Regione: «Il contenzioso con Atac è di 320 milioni». Dai conti manca ancora una cifra, quella della ricapitalizzazione chiesta dai sindaci alla presentazione dell'ultimo bilancio in rosso (con 219 milioni di euro di buco; il debito complessivo è di 1,7 miliardi di euro), per la quale i soldi dovuti dalla Regione farebbero molto comodo. Denaro che, comunque vada, il Comune dovrà versare entro l'estate per evitare il fallimento dell'azienda.