

All'Atac la carica dei controllori Solito obiettivo: fare cassa Giro di vite sugli autisti. I precari a casa, chi rimane guiderà di più

Aumento degli abbonamenti annuali e mensili, nuove strisce blu, task-force di controllori e ausiliari del traffico, meno autisti che dovranno guidare di più, ridefinizione del contratto di servizio con Roma Capitale. Sono questi i punti principali del piano industriale attraverso il quale l'assessore capitolino alla Mobilità, Guido Improta, e l'ad Danilo Broggi puntano a risollevarne le sorti di Atac, portandola al pareggio di bilancio entro il 2016 (per quest'anno si stima una perdita di 140 milioni). Confermando, sfumature a parte, le indiscrezioni dei giorni scorsi, ieri un Improta piuttosto nervoso ha presentato in Commissione le linee guida, non risparmiando frecciate alla stampa e ai critici (soprattutto interni alla maggioranza politica). «Se qualcuno vuole privatizzare Atac, lo dica apertamente», ha tuonato Improta, non prima di aver sfidato i suoi detrattori: «Chi sa fare meglio, si proponga mettendo sul tavolo strumenti nuovi. Con i mezzi che abbiamo, questo è il massimo che possiamo fare». Ma veniamo alle novità previste dal piano industriale. Dal 1 gennaio 2015 (se non vi saranno ulteriori entrate dalla "valorizzazione degli asset patrimoniali") il costo degli abbonamenti annuali crescerà da 250 a 280 euro e quello dei mensili da 35 a 38,50 euro (0,50 in più rispetto alla penultima bozza); confermate le agevolazioni tariffarie attuali, mentre se ne studieranno di nuove in favore degli studenti fuori sede. Ulteriori introiti arriveranno anche dai nuovi stalli a pagamento (le strisce blu), circa 20mila in più rispetto ai 75mila attuali. A guardia dei nuovi parcheggi, ma anche di corsie preferenziali e ztl ci sarà un gruppo di 400 persone, fra cui anche i controllori: a seconda dei periodi e delle necessità, dovranno essere in grado di svolgere tutte le mansioni di verifica. Secondo quanto stimato dall'ad Broggi, l'evasione tariffaria sui bus è pari al 15%, «ma noi possiamo aggredire il 10%», ha detto il massimo dirigente, citando anche i cosiddetti ticket-mobile. Molte novità sul servizio. Proseguiranno i tagli delle linee bus, operazione che Improta ha rivendicato fortemente quale «razionalizzazione», affermando in sostanza che molte corse inutili sono state aggiunte in passato nonostante l'azienda non potesse permetterselo. Si punta, tuttavia, a incrementare i chilometri su ferro: attraverso l'apertura della linea C, ma anche «aumentando la frequenza delle metro A e B» e «rivedendone gli orari». Con l'acquisizione del servizio notturno, inoltre, nasceranno linee H24. Infine, contando su un contratto di servizio con Roma Capitale di 605 milioni l'anno, si potrebbero destinare 55 milioni all'acquisto di 330 nuovi autobus per portare «la puntualità dall'83 al 93%».

Ultimo passaggio su autisti e macchinisti. Entro il 2015 saranno 454 in meno gli autisti di superficie, fra cui i 350 precari che lasceranno l'azienda. Chi rimane, dovrà guidare di più: 7h15' contro le 6h20' attuali per gli autisti e 900 ore annue contro le 720 attuali per i macchinisti. In compenso, per tutti in arrivo un aumento dello stipendio con il rinnovo in base al contratto collettivo nazionale. Infine, vi gli assegni ad personam per gli amministrativi, mentre in futuro si valuteranno premi di produttività ponderati agli obiettivi.