

In una missiva a Il Tempo il primo cittadino di Roma parla di Atac. Il sindaco Marino: "L'azienda con me si è rimessa in piedi"

Gentile direttore, ho letto con grande attenzione la serie di articoli che il suo giornale sta dedicando in questi giorni all'Atac. Ho riflettuto anche sull'intervista nella quale l'attuale ad Danilo Broggi ha precisato e replicato a molti dei rilievi comparsi in quegli scritti. Le chiedo spazio per poter a mia volta dar conto ai lettori di quello che siamo davvero all'interno di questa grande azienda del trasporto pubblico che fa capo al Campidoglio. E voglio partire da un dato: i fatti scritti dal suo giornale si riferiscono a quanto avvenuto negli anni precedenti alla mia elezione nel giugno 2013.

Leggere come attribuito alla mia amministrazione quanto avvenuto prima dal punto di vista delle responsabilità politica è davvero troppo.

Qualche esempio? Nell'articolo (giustamente) uno dei punti di critica riguarda il numero e il costo dei dirigenti. Ebbene il numero attuale dei dirigenti in servizio è di 61: da agosto 2013 a oggi sono stati ridotti di 23 unità con un abbattimento del costo del 33% e con tagli medi della retribuzione dell'8%. Dei dirigenti legati alla triste vicenda Parentopoli, legata alla giunta Alemanno, ne è rimasto solo uno. La retribuzione più alta è di 200 mila euro, al netto dei premi di risultato. Non risultano più in elenco Romana Zadotti mentre nell'articolo sia citata come ancora in Atac, così come non è più in azienda Antonio Abbate - anch'egli citato nell'articolo per la sua retribuzione di 325 mila euro. Altro capo di accusa le consulenze. Giusto! Ma non si dice che dal mio arrivo nel 2013 il costo per questa spesa per volontà della mia amministrazione è stato ridotto del 31%.

Negli articoli si citano poi alcuni appalti. Anche in questo caso si tratta di situazioni che abbiamo avuto in eredità e che abbiamo da subito affrontato con severità e rigore. Faccio qualche esempio, cominciando dalla sede dell'Atac presso l'Eur. I fatti risalgono al 2009, secondo anno della giunta Alemanno che stipula un contratto di acquisto con il deposito di una caparra di 20 milioni. La stessa amministrazione nel 2012 ha trasformato il contratto da acquisto in affitto, con i 20 milioni in acconto per i canoni futuri. Dopo il nostro insediamento abbiamo cambiato tutto nell'interesse dei soldi pubblici: l'azienda è impegnata a razionalizzare e a concentrare in edifici di proprietà pubblica i suoi uffici riducendo all'essenziale anche gli affitti. Così ci regoleremo anche per la sede dell'Eur.

Inoltre si parla dell'affidamento del servizio notturno alla ditta dell'imprenditore Cialone, ma si ignora che il piano industriale di Atac con l'arrivo della mia amministrazione ha previsto che il servizio notturno entro quest'anno ritorni all'interno dell'azienda come avevo promesso ai cittadini in campagna elettorale. Infine sui lavori per la pulizia delle gallerie le informazioni riportate da Il Tempo si riferiscono a problemi non affrontati dalla passata amministrazione ormai da tempo risolte dalla nostra. Da marzo 2014 a marzo 2015, infatti, la metro A è stata aspirata completamente, nelle due direzioni, per 4 volte, per oltre 180 km di gallerie; la metro B è stata aspirata per 2 volte, sempre nelle due direzioni, per oltre 70 km di gallerie.

L'Atac è oggi un'azienda al disastro? La mia risposta è: no. Quella era invece l'azienda che abbiamo ereditato, praticamente al collasso: gli aspetti industriali erano completamente fuori controllo così come quelli economico-finanziari. Nasceva da qui il drammatico deficit di bilancio, con colpe che vanno dalle carenze industriali a scelte sbagliate della politica (ricordate che allora Campidoglio e Regione erano amministrate da due amministrazioni di destra che litigavano e le conseguenze si sono viste) che abbiamo

lavorato per correggere. Ritengo molto positivi i risultati raggiunti dall'attuale management nell'arco del 2014: è stato riportato il deficit di Atac al 50% rispetto al risultato del 2012 e 2013. La cassa è positiva e quindi vuol dire che è stato raggiunto da parte di Atac l'equilibrio gestionale. Sono stati eliminati gli sprechi, ridotti i costi operativi, quelli per le consulenze e altre prestazioni. Sono tutti indicatori positivi e a doppia cifra che danno la misura del cambio di passo che questa Amministrazione è riuscita ad imprimere in questo primo anno e mezzo.

Vorrei ricordare ai suoi lettori qualche dato numerico:

il MOL (il margine operativo lordo) a fine 2014 si prevede positivo per circa 16 milioni con un miglioramento di 30 milioni rispetto al 2013; i costi operativi sono diminuiti di circa 48 milioni rispetto al 2013 (erano di 957 milioni); il costo del personale è stato ridotto di 10 milioni rispetto al 2013 (era di 549 milioni); l'assenteismo per malattia si è ridotto del 23,5% nell'area amministrativa, e del 28,3% per l'area mobilità (autisti e personale viaggiante), il fenomeno dell'inidoneità temporanea è sceso del 70% passando da 190 inidonei temporanei a ottobre 2013 a 57 di novembre 2014, inoltre circa 160 persone sono state ricollocate da attività indirette ad attività dirette. Cioè da luoghi dove non erano produttivi a luoghi dove sono al servizio della città.

Per quanto riguarda il delicato capitolo della trasparenza oggi quasi il 100% delle gare sono on line. L'ultimo capitolo riguarda biglietti e controlli. Atac ha rimesso in funzione i tornelli di 105 stazioni (99,75% di funzionalità attuale) vedendo crescere le validazioni dei biglietti di 160.000 al giorno; si è lavorato anche sulla Roma Lido e sulla Roma Viterbo installando 16 tornelli verticali e 57 cancelletti aggiuntivi ai tornelli tradizionali che porterà all'aumento di circa 4.000 validazioni al giorno. È stato messo in funzione il controllo in uscita ai tornelli di Viterbo e Conca D'Oro con un aumento biglietti validati che arriva al 10%.

Insomma un'azienda che si rimette in piedi, che risponde ai suoi vecchi mali. Una sola domanda: perché sparare sull'Atac proprio ora, dopo tanto silenzio negli anni che sono stati davvero bui e rovinosi per l'azienda?

Ignazio Marino