

Salva-Atac, premi a chi guida di più e rischio rincari per le strisce blu

Ad autisti e operai dell'Atac toccherà lavorare di più (la produttività deve crescere «almeno del 10%»), per fare cassa forse andranno aumentate le tariffe delle strisce blu e devono essere venduti come minimo 100 milioni di biglietti l'anno contro i 92 milioni staccati nel 2016. Ecco le linee guida del piano industriale che la società dei trasporti ha spedito alla giunta di Virginia Raggi. Giunta che oggi a mezzogiorno dovrebbe votare il Piano economico finanziario dell'azienda, agganciato al concordato (domani invece si riunirà l'Assemblea capitolina per il varo finale del documento, da spedire entro venerdì ai commissari del Tribunale).

Una delle principali falle da sanare è quella del parco mezzi, si legge nella relazione firmata dal presidente e ad Paolo Simioni. «Atac ha ancora nella propria flotta motorizzazioni Euro 2 ed Euro 3, circa il 50%» dei bus. Servirebbero invece almeno «800 nuovi mezzi nel periodo 2017-2020». Per ora la giunta ha stanziato fondi per 600 bus, ma solo se si raggiungerà l'obiettivo fissato dal piano sarà possibile ridurre i guasti e ottenere «l'abbattimento dell'80% delle corse perse».

Uno dei «pilastri» del piano industriale è l'aumento dei chilometri: il servizio di superficie, quindi bus, filobus e tram, deve arrivare a 101 milioni di km l'anno (oggi ne macina appena 89 milioni), in questo modo l'azienda stima di incassare circa 50 milioni di euro in più, in base al «corrispettivo chilometrico» riconosciuto dal Campidoglio col contratto di servizio. Altri 20 milioni di euro dovrebbero arrivare dalle metro, se marceranno a pieno regime (9,6 milioni di km l'anno, contro i 7,8 milioni del 2016). Per raggiungere il traguardo è fondamentale recuperare la produttività «del personale di guida e degli operai nell'ordine di almeno il 10%», si legge nel piano. Per questo sono allo studio «sistemi premianti, legati alla crescita della produttività». È l'unico modo per aggirare la «rigidità dei costi del personale - annota Simioni - anche derivante dagli accordi sindacali di secondo livello».

Per garantire liquidità e sostenere gli investimenti indispensabili al rilancio di un'azienda zavorrata da un debito miliardario, Atac dovrà mettere sul mercato gli immobili e forse sarà necessario anche aumentare i prezzi delle strisce blu. Per ottenere «l'incremento degli introiti», si legge nella relazione, oltre al rafforzamento dei controlli, è allo studio «l'aggiornamento del sistema tariffario». È stato avviato un «confronto con Roma Capitale», per arrivare a incassare «2 milioni» di euro in più entro il 2021.

LE MULTES ul fronte biglietti, l'obiettivo è staccare almeno 100 milioni di Bit (cioè i tagliandi da 100 minuti) entro il termine del piano industriale. Non sarà facile, considerando che gli ultimi dati disponibili, quelli del 2016, dicono che l'Atac è riuscita a venderne solo 92 milioni. Va abbattuto un tasso di evasione record, che non ha eguali nelle altre capitali europee, e l'unica strada è rafforzare le pattuglie di controllori da sguinzagliare a bordo dei bus. Nel 2017 i verificatori sono aumentati e di fatti le sanzioni sono cresciute, arrivando a quota 111.098 (gennaio-settembre 2017) rispetto alle 95.434 dello stesso periodo del 2016. Insomma, l'equazione funziona: più controllori, più multe. Va detto però che nel 2017 la media di sanzioni per turno è diminuita del 9,3%, si legge sempre nella relazione di Simioni. In sostanza, i verbali aumentano perché aumentano i verificatori, ma i singoli dipendenti rendono di meno.