

La crisi La sindaca Raggi sostituisce al vertice dell'azienda dei trasporti pubblici anche il presidente Fantasia

Atac, l'offerta della Regione

Simioni nuovo ad. L'assessore alla Pisana Civita: se c'è un piano industriale si può discutere

L'assessore regionale alla Mobilità, Michele Civita, si dice disponibile a dialogare con il Comune su Atac «a patto che venga presentato un piano industriale credibile». Ieri, nel frattempo, è stato nominato il nuovo presidente e ad della municipalizzata: è il manager veneto Paolo Simioni, amico dell'assessore alle Partecipate Massimo Colombari.

a pagina 2 **Arzilli** e **Fiaschetti**

«Atac, con un piano industriale si può discutere»

L'assessore regionale alla Mobilità, Michele Civita, apre al nuovo amministratore delegato dell'azienda

1,3

miliardi
dalla Regione
al Campidoglio
per i trasporti
dal 2013

Il bilancio

● **Dal 2013**
la Regione
Lazio ha
concesso,
secondo
l'assessore
alla Mobilità
Michele Civita,
1,3 miliardi
di euro
per il trasporto
pubblico locale

● Il progetto Atac-Regione

è gestire ora
Metrebus per
contrastare
l'evasione
e arrivare al
biglietto unico
regionale

Michele Civita, assessore alla Mobilità della Regione Lazio, che idea si è fatto di Atac?

«Mi sembra che non ci sia un'idea condivisa e certa sul futuro. Del resto questi dirigenti che vengono e che vanno...se non c'è stabilità un'azienda non va da nessuna parte. E credo che quest'ultima uscita sia frutto di una visione non condivisa, questo è il tema».

E voi, come Regione, cosa potete fare?

«Noi, se il Comune ce lo chiede, siamo disponibili ad aprire un tavolo e a collaborare, magari insieme al nuovo ad Paolo Simioni. Sia chiaro, la condizione che il confronto sia serio, senza furbie o scaricabarile. Ci siamo e siamo pronti a fare la nostra parte insieme alle altre istituzioni perché aumentare l'efficienza del sistema e migliorare la qualità del servizio è fondamentale. Ovviamente Atac è al 100% del Comune di Roma, quindi noi non conosciamo nel dettaglio i proble-

mi, leggo di questioni legate alla manutenzione e alla gestione del personale. Chiaro che il Comune deve avere la disponibilità ad ascoltare le proposte delle parti».

Solo proposte o, magari, nuove risorse?

«Quest'anno su Roma il fondo è salito a 240 milioni, nel 2013 il bilancio lasciato in eredità dalla vecchia giunta regionale aveva zero euro su Roma. Più c'è il contratto di Atac sulle ferrovie concesse, in tutto i milioni sono 330, e questo lo voglio rimarcare. Dal 2013 a Roma Capitale abbiamo dato oltre 1,3 miliardi sul trasporto locale, fortunatamente abbiamo potuto utilizzare le somme messe da Mario Monti e poi confermate dal governo Renzi, circa 8 miliardi per pagare i debiti della pubblica amministrazione verso enti locali e fornitori del Lazio».

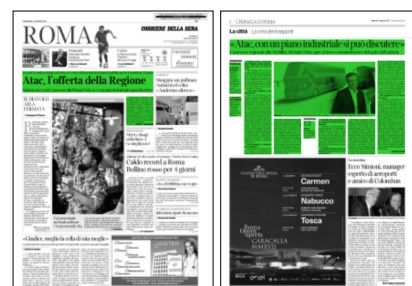
Vuol dire che non ci saranno ulteriori trasferimenti di denaro?

«Intanto noi garantiamo i

finanziamenti e le modalità di pagamento più veloci, ormai in base a fatture emesse ogni tre mesi. Ma è chiaro che, prima di parlare di ulteriori risorse, c'è bisogno di un piano industriale condiviso con le altre istituzioni. Sennò dove si vuole andare?».

E quello il primo mattone della rinascita di Atac o serve anche altro?

«Servono coraggio e barra dritta, sennò queste aziende rischiano di non svolgere la funzione per cui sono nate. Noi lo abbiamo fatto con Cotral, siamo ripartiti dall'abc. Cotral era la cenerentola dei trasporti, abbiamo trovato oltre 400 milioni



di debito e 26 milioni di deficit nella gestione annuale. Abbiamo scelto di ricapitalizzare, l'alternativa era portare i libri in tribunale. Ma lo abbiamo fatto con un nuovo piano industriale e negli ultimi due anni Cotral è in attivo, nel 2016 di 8 milioni di euro, e il debito è stato ridotto di 250 milioni. Abbiamo trovato bandi aperti per nuovi dirigenti, li abbiamo stoppati e abbiamo assunto quasi 250 nuovi autisti. Del resto senza autisti e mezzi efficienti un'azienda di trasporti non va. Servivano nuovi mezzi e ne abbiamo comprati 440, e nuove infrastrutture, penso ai depositi. Ora Cotral può competere con le altre aziende quando nel 2019, come prevede la legge nazionale, ci saranno le gare».

Che rapporti avete adesso con Atac?

«Abbiamo costituito un tavolo su Metrebus per fare in modo che si allarghi la rete di vendita e si combatta l'evasione, con l'obiettivo di arrivare ad un biglietto unico regionale. Le percentuali di distribuzione risorse su Metrebus sono su delibera regionale, la nostra idea è quella di legarle con il contapersona alla reale quantità di trasporto dei cittadini o dei turisti. Atac è gestore di Metrebus e ha percentuali e disponibilità di cassa importanti. Però, in prospettiva, essendo Atac una spa, non potrà più gestire Metrebus come oggi per conto della Regione. Noi pensiamo che questa sia un'attività pubblica che deve gestire il pubblico con metodi più trasparenti e innovativi».

Andrea Arzilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA