

Atac, allarme per il debito alle stelle E spunta il caso «targhe fantasma»

L'allarme per il debito alle stelle dell'Atac è più che mai attuale. E come se non bastasse, adesso scoppia il caso dell'ulteriore spesa da mettere in conto per i numeri delle targhe degli autobus sbiaditi: i contrassegni debbono essere sostituiti, altrimenti c'è il rischio che i mezzi non passino la revisione e vengano perciò tolti dalla circolazione. Una

nuova tegola per l'azienda dei trasporti, che ha già provveduto a disporre la sostituzione delle targhe di 140 mezzi per evitare qualsiasi problema. Costo: 100 euro l'una. Polemici i rappresentanti dei sindacati: «Uno spreco che poteva essere evitato se solo si fosse proceduto a una regolare manutenzione degli autobus».

a pagina 2 **Fiano e Frignani**



Affollati Su tram e bus è sempre caos

Numeri sbiaditi: l'Atac ritarga i bus Cento euro a mezzo, nuova polemica

Altrimenti, revisione a rischio. I sindacati: «Spreco evitabile con regolare manutenzione»

Centoquaranta disposizioni operative emesse da gennaio scorso ad oggi dai dirigenti responsabili dei servizi di superficie con la stessa dicitura: «Si comunica che, a causa del deterioramento delle targhe, i veicoli di seguito indicati sono stati nuovamente immatricolati; i nuovi numeri di targa sono i seguenti...». Poi un elenco. Anche quattordici bus in una sola volta. Tutti entrati in attività nel periodo 2001-2003. Che succede?

Lava oggi, lava domani, i numeri delle targhe sbiadiscono e diventano illeggibili. In queste condizioni non passerebbero mai la revisione. Vengono così preventivamente reimmatricolati, vanno in strada con targhe che partono con FD-, FE-, FF-, come auto fresche di concessionario ma costano

per ognuna di queste procedure poco meno di un centinaio di euro circa tra bolli e altre spese. Che moltiplicato per 140 in 10 mesi fanno circa 14mila euro solo per apporre targhe nuove. Una goccia nel mare dei conti Atac, ma è possibile, si chiedono i sindacati, che non ci sia un modo per preservare le targhe dai quotidiani lavaggi serali a cui vengono sottoposti i mezzi a fine servizio negli otto depositi cittadini ed evitare così che i numeri si usurino più velocemente (pur mettendo in conto qualche incidente in strada)?

Tutte le disposizioni operative hanno le firme, alternativamente, di Daniele Monichino e Alessandro Cafarelli. Il primo era fino a pochi mesi fa direttore operativo e oggi ha la delega alla pianificazione in-

dustriale; il secondo è responsabile dei servizi di superficie. Posizioni apicali alle quali i due sono arrivati uscendo indenni dallo scandalo per l'appalto della manutenzione dei bus, un servizio che Atac appaltava in esterno a società terze con un contratto rivelatosi poi di molto sfavorevole per l'azienda municipalizzata e sotto il quale compariva anche la loro firma: su circa sei milioni di attività fatturate (riparazioni e ricambi) il 15 per cento non trovava alcuna giustificazione tecnica, come rivelato da un audit interno di Atac. Sembra la riproposizione dello schema sulle forniture di pneumatici finito oggi in una inchiesta della procura. All'epoca, nel 2011, è bene chiarirlo, non furono riscontrati illeciti, e a Monichino e Cafarelli

ne vennero solo conseguenze disciplinari con lo spostamento ad altra mansione. Le loro carriere hanno poi ripreso la fasce ascensionale alla fine del 2014 fino ai recenti nuovi incarichi.

«Per le targhe, come per altri ambiti, si può parlare di sprechi evitabili con una corretta manutenzione che però non c'è. Oggi vengono tenuti in vita mezzi che sarebbe più economico ricomprare anziché riparare continuamente», dice David Cartacci di Fit Cisl. Dal canto suo l'azienda sottolinea che «è già in corso uno sforzo per internalizzare tutti i servizi di manutenzione, dove possibile, all'insegna della salvaguardia dei conti».

Fulvio Fiano
Rinaldo Frignani

© RIPRODUZIONE RISERVATA