

Il report. Secondo i dati raccolti dai sindacati nel 2016 perse 440mila corse e percorsi soltanto novanta milioni di chilometri contro i 101 previsti dal contratto con il Comune di Roma

Atac, bus fermi per i guasti “Addio a 140 milioni di euro”

SALVATORE GIUFFRIDA

SONO almeno 140 i milioni che Atac ha già bruciato in due anni a causa di guasti tecnici sempre più frequenti dovuti a vetture fatiscenti, obsolete e pezzi di ricambio installati e rotti dopo poche corse. Mentre i bus bruciano in piena corsa, almeno 20 negli ultimi venti mesi, ad andare in fumo sono anche i soldi che l'azienda perde per il numero di chilometri non percorsi per guasti tecnici e quindi non retribuiti dal Comune, unico azionista dell'azienda che gestisce un trasporto pubblico considerato, in base all'ultimo rapporto della Commissione Europea, il peggiore in Europa. D'altronde i dati parlano chiaro: in base al contratto di servizio firmato a luglio 2015 tra sindacati, azienda e Campidoglio, nel 2016 il Comune ha staccato un assegno di circa 520 milioni per

coprire 101 milioni di chilometri in un anno; ogni chilometro vale almeno 4,7 euro, incluso i costi per il carburante, ma il Campidoglio, unico azionista dell'azienda, non paga i chilometri che non vengono percorsi a causa di guasti tecnici a vetture in corsa. Secondo i sindacati, nel 2016 le corse perse a causa di noie e guasti ai bus sono state 440mila e sono stati percorsi 89 milioni di km, a dispetto dei 101 milioni previsti dal contratto. All'appello mancano almeno 12 milioni e quindi nel 2016, Atac ha perso più di 56 milioni che il Comune ha detratto dall'assegno stabilito con i sindacati. Quest'anno andrà peggio. Il piano industriale ha già ridotto il target di chilometri da percorrere a 92 milioni e quindi l'assegno del Campidoglio per il 2017 sarà di 433 milioni: il taglio netto, rispetto al contratto originale, è di almeno 85 milioni. In sostanza in due anni i guasti a vetture dall'età media di 12 anni

hanno bruciato almeno 140 milioni. Ma in base alla frequenza degli episodi registrati quest'anno, il buco nelle casse dell'azienda sarà più grande: persino il piano industriale riconosce che sarà molto difficile raggiungere il chilometraggio previsto e in questi mesi, secondo le stime della Filt Cgil, in media 350 bus (su 1550) rimangono fermi ogni giorno nei depositi a causa di rotture e noie tecniche. Tradotto in termini economici, sono chilometri che non saranno pagati dal Campidoglio. Altro che trasporto ecologico, smart e sostenibile: nel giorno dell'Earth Day, in cui si celebra la terra e l'ambiente, l'azienda deve fare i conti con l'incidente di via Labicana e con un bilancio che di sostenibile rischia di avere poco. Nel 2016, in base a una stima dell'attuale piano industriale, i costi sostenuti da Atac sono di 850 milioni, di cui la metà per il personale. Il resto per utenze, appalti, manutenzioni, pezzi di ricambio e forniture. E poi i debi-

ti: come riconosce il piano dell'amministratore Manuel Fantasia, entro quest'anno bisogna restituire alle banche 80 milioni. Il rischio è il default. «Stiamo ancora aspettando investimenti seri sul rinnovo del parco mezzi e sulla riorganizzazione delle manutenzioni — spiega Daniele Fuligni segretario regionale Filt Cgil — solo la professionalità dei lavoratori permette di dare un servizio minimo a una città che merita altro».

Il piano Atac prevede un aumento degli appalti esterni per la manutenzione e i pezzi di ricambio ma i soldi mancano: l'unica soluzione è fare cassa vendendo il patrimonio immobiliare: l'obiettivo è cedere l'ex rimessa Vittoria e i depositi non attivi come Cardinal De Luca con aste pubbliche entro il 2017. Ma potrebbe non bastare: rimane irrisolto il problema di come vendere il patrimonio immobiliare che non è destinato a uso urbanistico.

L'incremento dei danni è dovuto soprattutto alla rottura dei pezzi di ricambio