

Atac, slitta il cda: scontro sui nuovi bus

Tutto rinviato. La gara per i nuovi bus di Atac verrà bandita solo mercoledì prossimo. Il Consiglio di amministrazione della municipalizzata ieri si è aggiornato al 30 settembre. Per due motivi, uno di natura tecnica (facilmente aggirabile tra sette giorni) l'altro di natura politica e quindi più spinoso. Il primo nodo è stato sollevato da un membro del collegio sindacale, Renato Castaldo, che ha bocciato il piano di svalutazione dei crediti che Atac vanta nei confronti della Regione (circa 430 milioni di euro). Secondo Castaldo, la svalutazione proposta dal Cda (70 milioni) sarebbe stata eccessiva. Il Cda nei prossimi giorni produrrà una motivazione più articolata, ma il saldo finale non cambierà, anche perché rispetta le linee guida Ue. C'è poi un retroscena che circola in via Prenestina: qualcuno ieri faceva notare che Castaldi ha avuto problemi legali con l'Atac per il riconoscimento di alcune indennità che l'azienda ha considerato illegittime. Un contenzioso che si è risolto con un accordo transattivo nel 2013. Ma ieri nell'assessorato ai Trasporti, serpeggiava il dubbio che ci sia stato «ostruzionismo» dietro allo stop del membro del collegio sindacale. Tanto che l'assessore Esposito sta ragionando sulla possibilità di impugnare l'accordo transattivo per chiedere l'allontanamento di Castaldi dall'organismo.

I CONTRASTI

Ma il vero scontro dentro Atac sembra essere un altro. E riguarda la gara dei nuovi bus. Come anticipato dal Messaggero, è escluso che le nuove navette arrivino in tempo per il Giubileo, dopo il fallimento del maxi-bando da 700 mezzi andato deserto lo scorso 11 settembre. Si procederà a gara europea regolare, senza le deroghe per accorciare i tempi concesse da Palazzo Chigi. I pullman arriveranno a settembre 2016. Ma con quale tipo di bando? L'azienda, con l'ad Danilo Broggi, aveva preparato una gara da 250 bus per un leasing finanziario. Un progetto che però è stato scartato dall'assessore Esposito, che avrebbe preferito un leasing di tipo "operativo". Sembrano tecnicismi, ma è sostanza. Perché il leasing operativo, a differenza di quello finanziario, affida al costruttore dei bus anche la manutenzione, che viene quindi esternalizzata. I vertici di Atac però sembrano scettici. E hanno preparato un documento, inviato al sindaco Marino, in cui sono evidenziati alcuni limiti di questa opzione: i tempi per la fornitura crescerebbero, i costi aumenterebbero del 20-25%, si rischiano tensioni sindacali e sarebbe difficile gestire gli stabilimenti, a cui verrebbe meno la manutenzione, che invece Atac sta tentando di potenziare. Ora sarà Marino a decidere quale strada seguire.