

Finanziamenti fermi in Campidoglio: Atac perde 6 milioni di km

Per capire come mai l'amministrazione di Virginia Raggi sia stata costretta a calare la mannaia sulle corse di bus e tram bisogna risalire a un documento riservato che i vertici di Atac, ormai dimissionari, spedirono alla sindaca lo scorso 24 giugno. Nella relazione si dice chiaramente che senza lo sblocco dei finanziamenti per la metropolitana (i famosi 18 milioni di euro per la metro A) e il via libera al piano di dismissione degli immobili «non strumentali» di Atac, sarebbe stato impossibile rispettare il contratto di servizio firmato con il Comune.

LE PREVISIONI

Con previsioni nere, dal punto di vista della qualità dell'offerta: perché se è vero che l'azienda nel suo programma di esercizio si era impegnata, soltanto per bus e tram, ad assicurare «99,8 milioni di vetture-chilometro» per l'anno in corso, già in un altro documento interno (il cosiddetto «Obiettivo di produzione»), stimava più prudentemente per il 2016 «93,5 milioni di vetture/km». Oltre 6 milioni di chilometri in meno. Una mannaia sulle corse difficilmente sopportabile per i pendolari.

Per questo, anche dopo quella missiva, i vertici uscenti della municipalizzata hanno continuato a sollecitare il Comune a sbloccare i fondi per la manutenzione. Ma l'iter è partito tardi. La delibera della giunta che ha stanziato i 18 milioni per la metro A è stata approvata il 12 agosto. E il bonifico sul conto corrente di Atac non è mai partito, bisogna aspettare il voto in Consiglio Comunale.

LO SPOSTAMENTO

Pur di far partire i cantieri ed evitare ritardi troppo pesanti in vista della riapertura delle scuole, la partecipata è stata costretta ad avviare i lavori con risorse proprie. Sottraendole, però, al servizio di superficie: bus e tram. Un settore, anche questo, in piena emergenza. Perché i fornitori non vengono pagati da mesi e i pezzi di ricambio, senza la certezza che le fatture vengano saldate, non li inviano più. Da fine luglio non arrivano materiali nelle officine. E dopo un mese e mezzo le scorte si sono esaurite. Risultato: i meccanici interni non sanno più come intervenire. E lasciano le navette ferme in garage.

La paralisi si sarebbe potuta evitare? Forse sì. Almeno ne era convinto l'ex direttore generale di Atac, Marco Rettighieri. «Per avere liquidità, bastava sbloccare il piano di dismissione degli immobili non strumentali», ha detto la settimana scorsa nella conferenza stampa d'addio.

Un'operazione che avrebbe potuto portare nelle casse dell'azienda fino a «160 milioni di euro», come si legge nella relazione del 24 giugno. Solo attraverso l'alienazione di cinque immobili dismessi, prevista dal piano industriale 2015-2019, sarebbero arrivati 98,2 milioni. Ma la giunta M5S ha bloccato tutto. E starà alla nuova governance trovare alternative in grado di rimettere in sesto il servizio di superficie.

IL VERTICE

Il nuovo amministratore unico, Manuel Fantasia, ufficialmente non è ancora in carica. L'assemblea dei soci che ratificherà la sua nomina dovrebbe avvenire l'11 settembre. «Ma ha già preso le redini dell'azienda», garantiva ieri la sindaca Raggi. Mentre il presidente della Commissione Trasporti, Enrico Stefano, ieri annunciava che Fantasia verrà presentato in Comune la prossima settimana. Intanto in via Prenestina arriva un altro passo indietro: ha deciso di dimettersi anche il capo del personale, Francesca Rango. Tornerà alle Ferrovie.