

Chilometri percorsi, il 16% in meno

Bus vecchi e malconci, grane burocratiche e fornitori in crisi: l'Atac continua a lasciare per strada euro e chilometri, corse e utenti. Il dato estrapolato dal confronto tra inizio 2018, con il concordato appena depositato in tribunale, e inizio 2019 fissa a meno 16,87% i chilometri erogati tra superficie e metro.

a pagina 3

I dati

di **Andrea Arzilli**

Incidenti e guasti, percorso il 16% di chilometri in meno

Il servizio peggiora sempre ma il Concordato garantiva altro

Bus vecchi e malconci, troppo spesso fiammanti senza essere nuovi. Rinforzi dati sempre in arrivo ma, in realtà, mai ancora arrivati tra fornitori in crisi e pratiche ingripiate nella burocrazia. Come per i bus usati presi a noleggio in Israele e immatricolati in Germania visto l'Italia ha detto no: l'Atac studia un modo per rimodulare il contratto ed evitare di perdere tempo e soldi. Altri soldi, per altro. Perché in realtà la municipalizzata continua a lasciare per strada euro e chilometri, corse e utenti. Soprattutto nel servizio di superficie — tram, bus e filobus —, vero punto critico dell'operazione rilancio studiata dall'azienda insieme ai giudici fallimentari sul piano di concordato. Lo dice più di ogni altra cosa il dato estrapolato dal confronto tra inizio 2018, con

il piano appena depositato in tribunale, e inizio 2019: meno 16,87% di chilometri erogati tra superficie e metro, dai 14,5 milioni del 2018 ai 13,8 del 2019 fanno 732 mila in meno.

Trend negativo di cui il servizio di superficie è sicuramente il traino. A gennaio di quest'anno, a fronte di circa 8,6 milioni di km programmati, Atac ne ha effettuati 7,2: la perdita è di 1,4 milioni di chilometri, ovvero il 16,28% in meno di quanto previsto. In pratica vuol dire più di 136mila corse saltate, quasi 4.500 al giorno. Ovvero circa 1.200 corse in meno rispetto a gennaio 2018, quando già il rapporto tra servizio reso e programmato dava segnali negativi del 12%. A febbraio di quest'anno va ancora peggio: la perdita non si arresta, 1,4 milioni di chilometri vanno in fumo e le tabelle sul sito del-

l'Atac fissano un implacabile meno 17,4%. Alla fine dal confronto 2018-2019 si evince che salta una corsa su sei, probabilmente quella che costringe i romani a restare decine di minuti sotto la palina in attesa di un bus che arriva strapieno.

Ma oltre ai disagi per l'utenza, preoccupano le ricadute sul concordato di cui si attende ancora l'omologa. Il piano, infatti, prevede fino al 2021 un aumento della produzione chilometrica che, nella realtà, non c'è stato. Anzi. Nelle tabelle elaborate dai tecnici del tribunale sul corrispettivo in euro che Roma Capitale versa all'azienda in base alla quantità dei servizi erogati, è evidente una stima tra i 50 e i 60 milioni di mancati introiti. Ma più che altro è il trend a lasciare perplessi: per il 2018 l'Atac avrebbe dovuto ricavare

315 milioni dal servizio di superficie, 337 nel 2019, poi 355 ne dovrà introitare nel 2020 e 331 nel 2021. È evidente che, considerato il crollo del 16,87% della produzione tra 2018 e 2019, questo programma non è rispettato. E questo apre per forza la strada a maxi-penalità milionarie che rischiano di sbilanciare ancora di più un'azienda che corre da tempo sul filo del rasoio.

All'Atac, e in Campidoglio, per invertire il trend si punta sui nuovi bus che dovrebbero essere messi in strada tra quest'anno e il prossimo. Una flotta di circa 1.200 nuovi mezzi tra cui quelli che stanno arrivando dalla Turchia per ridare linfa al servizio insieme a una quarantina di tram. È scritto sul concordato per cui «l'incremento della produzione chilometrica» è «pilastro» del rilancio. Che, quindi, al momento vacilla.

1,4

milliardi il debito che ha costretto Atac al concordato con i creditori

12

mila i dipendenti della municipalizzata dei trasporti

I km persi da bus, tram e metro

Chilometri percorsi tra gennaio e febbraio

