

## **L'ad Basile taglia le manutenzioni esterne: maxi-appalti e sprechi sotto osservazione**

Gli autobus? All'Atac costava più ripararli che comprarli nuovi. E' quanto starebbe appurando l'indagine interna condotta dal nuovo amministratore delegato Maurizio Basile. Quest'ultimo nei giorni scorsi ha incontrato i sindacati ai quali ha comunicato che per ridurre i costi e aumentare l'efficienza il primo passo sarà riportare le manutenzioni all'interno dell'azienda.

Appena arrivato Basile lo ha chiarito, a costo di farsi qualche nemico: «Il parco mezzi è vecchio». Riferimento al numero di bus che ogni giorno non escono dai depositi. Corse che si perdono. Attese alle fermate che aumentano.

Troppi guasti. «A oggi si registra quotidianamente una media di 350 mezzi che non escono dai centri per guasti, a gennaio 2010 si è raggiunta la punta di 450 guasti su un parco di 1700 mezzi», tiene la contabilità Athos De Luca membro della commissione Trasporti. Il consigliere comunale pd ha chiesto al sindaco Gianni Alemanno e all'assessore al Bilancio Maurizio Leo, «una verifica sugli appalti e le manutenzioni effettuate da Atac negli ultimi due anni»

L'Atac fino a qualche tempo fa gestiva con il proprio personale specializzato, 800 tecnici e meccanici, la riparazione dei mezzi appoggiandosi alla ZF, una grande società tedesca, per i pezzi di ricambio. Nel tempo questo rapporto è cambiato mentre il parco mezzi, in mancanza di investimenti, è diventato sempre più vetusto.

Amati pigliatutto. La concessionaria Romana della ZF è la Drive line service di Carlo Amati che gestisce altre due grandi officine e si è dotata degli automezzi utilizzati per il trasporto degli autobus in panne. La Drive line acquista i ricambi e li rivende ad Atac. Spesso non si tratta di originali. «Per quale ragione la società Amati - vuol sapere De Luca - senza gara pubblica è affidataria di gran parte delle manutenzioni in Atac? E per quale ragione la società Amati è affidataria anche dell'acquisto dei ricambi che prima venivano effettuati con gare pubbliche?».

Ciclat. E non è tutto. I controlli sugli appalti riguarderebbero anche la Ciclat, una cooperativa nazionale molto vicina alla Cisl, il sindacato che ha un peso rilevante e circa 2500 iscritti in Atac.

Ciclat e Amati, tramite una ATI, a partire dal 2009 hanno gestito un'altra fetta della manutenzione, quella legata ai soccorsi stradali e al rimorchio della rete tramviaria. In quell'anno l'amministratore di Trambus Spa era Adalberto Bertucci, ex consigliere comunale pdl.

Il presidente era Raffaele Morese, ex segretario generale aggiunto della Cisl. Il primo era stato scelto da Alemanno per guidare l'Atac subito dopo la fusione salvo farsi da parte per lo scandalo di parentopoli. Il secondo, chiamato dall'ex sindaco Walter Veltroni ha conservato la sua poltrona anche dopo l'arrivo di Alemanno. Uscito di scena con il ricompattamento del tpl romano è rimasto attivo nel suo sindacato. Il suo ufficio è in via Sardegna, stesso stabile in cui ha sede la Ciclat.