



## **Atac, i bus a nolo di Tel Aviv al capolinea. Non possono essere immatricolati**

Quello che, fino a due mesi fa appariva come un rischio, serio, oggi è diventato incredibilmente una certezza. Di quelle che pesano. I settanta bus presi a noleggio da **Atac SpA**, annunciati in pompa magna dall'Amministrazione Comunale, sono già al capolinea, non entreranno mai in servizio nella strade della Capitale. Con buona pace degli utenti e del personale. La notizia, battuta qualche istante fa dall'Agenzia **Dire**, è eclatante.

Secondo quanto si apprende, queste vetture, con oltre dieci anni di onorato servizio a **Tel Aviv**, in **Israele** e

parcheeggiate tra **Salerno** e **Guidonia**, non possono essere reimmatricolate in **Europa** in quanto **Euro 5** anziché **Euro 6**, come previsto dalle rigide direttive comunitarie. L'Azienda Capitolina ha quindi deciso di rescindere il contratto, dopo aver comunque già versato ai fornitori il 16% di anticipo dell'importo complessivo del nolo (500mila euro al mese, compresa la manutenzione).

“Apprendiamo che Atac – tuona la consigliera comunale del PD **Ilaria Piccolo** – ha deciso di rescindere il contratto. L'unica soluzione imbastita doveva consistere nell'omologazione in **Germania** e poi il cambio targa in Italia [operazione dal costo elevato, circa 6mila euro a bus per un totale stimato di 420mila ndr], dal risultato incerto. Oltre mancato arrivo dei bus potrebbe comportare altri possibili danni ad Atac, come il pagamento di una penale”.

L'esponente del PD annuncia una nuova interrogazione urgente alla **Sindaca Raggi** e all'assessore **Meleo**, come ha fatto qualche giorno insieme alla collega **Svetlana Celli** in merito alle 60 vetture targate **Consip** ferme – inspiegabilmente – a **Bologna**. “Chiederemo ad Atac l'accesso agli atti sulla recessione del contratto – prosegue – capire chi pagherà gli eventuali danni. Inoltre chiederemo una convocazione della commissione Trasparenza per venire a capo di una questione che ha dell'incredibile e per capire se l'impreparazione dell'amministrazione grillina è l'unica causa di questo assurdo disastro, soprattutto alla luce dell'attuale situazione del tpl romano che vede una segnalazione di guasti per 700 bus al giorno mentre ancora non sappiamo nulla

dei 227 nuovi mezzi che dovrebbero arrivare, di cui 60 sono fermi a Bologna a causa della lentezza e incompetenza dell'amministrazione a 5 Stelle".

Il noleggio dei bus finisce nel peggiore dei modi. "Mi chiedo – conclude ironica la consigliera Dem – se la Sindaca posterà il video dell'imbarco sulla nave del ritorno di questi bus, come fece il 13 marzo per il loro fantomatico arrivo".

## **Atac, nessun danno da stop a contratto per bus a noleggio**

In relazione a notizie di stampa, che riportano della decisione di Atac di risolvere un contratto con un fornitore che non ha adempiuto alla prevista consegna di 70 bus a noleggio, Atac sottolinea che l'azienda ha adottato per tempo tutte le misure idonee necessarie per garantirsi da eventuali danni. Dall'Azienda fanno inoltre sapere che sugli anticipi versati al fornitore è stata accesa una polizza fideiussoria che tutela l'azienda da ogni inadempienza

---



## Roma, Atac. Telenovelas di Capodanno: dopo le precisazioni di Ceresatto arriva il monito dei sindacati confederali

**ROMA** – L'infinita telenovela di Capodanno, che non lesina colpi di scena, si arricchisce di una nuova e spumeggiante puntata. A poche ore dalle "precisazioni" del Direttore di Atac **Cristiano Ceresatto**, racchiuse nel Comunicato n. 9, giunge la nota, univoca e piccata, della **CGIL, CISL e UIL**, dribblate allo scadere dei tempi supplementari dalla decisione unilaterale assunta dai vertici aziendali. Da comprendere, considerata la posta (politica) in gioco.

Un volta c'era l'**accordo del 20 dicembre**, siglato tra Atac e le sigle Confederali, relativo alla retribuzione economica prevista ai dipendenti per le prestazioni lavorative extra di Natale e Capodanno. Quello che, anticipato a colpi di slogan dall'Amministrazione Comunale ancora prima di essere sottoscritto, non faceva distinzioni tra le mansioni aziendali e prevedere un'indennità massima di 170 euro lorde e omnicomprensiva per chi rimaneva in sella fino alle ore 3.30 la notte di San Silvestro. Un accordo a perdere – scritto e riscritto-, rispetto all'anno scorso e virtù dell'aumento delle ore lavorative, bocciato specialmente dai macchinisti della **Metro**  
**B.**

Oggi c'è, a meno di nove giorni, il Comunicato n.9 del Direttore Ceresatto che premia proprio i macchinisti e capitreno – “personale di condotta e di scorta”- con un'ulteriore indennità omnicomprensiva di 25 Euro lorde, per ogni corsa straordinaria effettuata la sera del 31 dalle ore 19.01 in poi. Una decisione logica, era infatti iniquo il corrispettivo iniziale – e dov'erano i Confederali? –, se l'azienda non avesse scavalcato e forzato quelle che sono, comunque, le relazioni industriali e, inoltre, avesse previsto il medesimo trattamento agli autisti. Che di certo non figli di un dio minore.

Ma, come detto, la posta in gioco è elevata e se, la notte di Capodanno, fossero saltare metro e ferrovie in un colpo solo, qualche testa sarebbe stata tagliata, tra i vertici del Campidoglio e dell'Azienda. A cominciare da quella dell'assessore capitolino alla mobilità **Linda Meleo**, la prima a esporsi e a parlare pubblicamente dell'apertura delle linee ferrate fino alle ore 3.30, dando per certo l'accordo tra Atac e le Organizzazioni Sindacali, con la conseguente adesione dei dipendenti.

Un errore di valutazione madornale, il suo e di riflesso dell'Amministrazione, che certamente ha indotto la municipalizzata a cercare un rimedio plausibile pur di evitare una figuraccia di fronte ai cittadini. Rimedio rappresentato, in corner, dal Comunicato del Direttore Ceresatto, preso a sua volta di mira dalle segreterie Confederali, sentendosi tradite e tacitamente bypassate. Dopo un'ampia premessa la nota, inviata anche al Prefetto di Roma Capitale, attacca che suona come un ammonimento: "Ci è doveroso oltremodo richiamare", recita, "il rispetto delle norme sui tempi massimi di lavoro giornalieri, nel rispetto delle pause minime tra un turno e l'altro, ai fini della garanzia sulla sicurezza di esercizio e la buona riuscita dell'evento straordinario". Cosa c'è dietro? Hanno annusato *accavallamenti* anomali nella costruzione dei turni o prestazioni di gran lunga superiori rispetto ai paletti normativi? È interessante saperlo com'è altrettanto legittimo domandarsi fino a che punto la legge permetta di "monetizzare" – così come scritto nel Comunicato del Direttore – il giorno di riposo previsto ai lavoratori impegnati nella giornata del 31 dicembre, trasformandolo in **Riposo Lavorato**.

**David Nicodemi**



# FERROVIA ROMA VITERBO: SINDACI IN RIVOLTA PER DICHIARAZIONI AMMINISTRATORE ATAC

**di Silvio Rossi**

Le dichiarazioni rilasciate in settimana dall'Amministratore Delegato di Atac, Danilo Broggi, secondo cui la ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo dovrebbe essere ceduta, nel tratto urbano ad Atac, e la parte extraurbana dovrebbe essere temporaneamente chiusa per permettere i lavori di adattamento del percorso tra Flaminio e Montebello. Certi che, come spesso

accade nel nostro paese, le cose provvisorie finiscono per diventare definitive, i sindaci dei paesi attraversati dalla linea non hanno accolto favorevolmente le parole di Broggi, che significherebbero la chiusura di un servizio essenziale per i trasporti del settore nord della capitale.

Il sindaco di Castelnuovo di Porto, **Fabio Stefoni**, ha diramato un comunicato: "Aldilà dei desiderata dell'amministratore Broggi, per quanto riguarda la linea ferroviaria Roma-Viterbo, è irrealistico, oltre che assurdo e dannoso, pensare di sostituire anche temporaneamente il servizio ferroviario con i bus. Significherebbe, di fatto, bloccare un'intera area e costringere migliaia di persone, ad esempio, a fare i tripli salti mortali per recarsi al lavoro. Che ci sia da intervenire, per migliorare e riqualificare la tratta, obsoleta, vecchia e stantia, è fuori discussione ma deve essere altrettanto chiaro che questa operazione va fatta contestualmente alla garanzia dell'attuale servizio. Perché se non per i cittadini dell'area a nord di Roma e per tutti i Comuni che insistono sulla linea ferroviaria in oggetto, oltre al danno, ci sarebbe anche la beffa, dal momento che purtroppo in Italia tutto ciò che è temporaneo diventa eterno".

Anche il sindaco di Morlupo, **Marco Commissari**, ha contestato immediatamente le parole di Broggi.

L'abbiamo contattato per avere maggiori informazioni:

**Lei contesta l'affermazione di Broggi, dicendo che va in direzione contraria a quanto progettato finora. Può spiegare meglio?**

Ciò che ha detto l'amministratore di Atac è allucinante. Sono anni che stiamo chiedendo il raddoppio della linea, intorno al 2007 si fa comprendere in regione la necessità, per via del raddoppio della popolazione dei paesi della zona dagli anni novanta a oggi. Con il progetto di apertura dell'aeroporto a Viterbo, intorno al 2008, si parlava di raddoppiare fino a Viterbo. Poi dopo caduto quel progetto, nel periodo che era in Regione la Polverini, il progetto era stato limitato fino a



Morlupo. La ferrovia efficiente fino almeno a Morlupo può diventare il punto centrale su cui basare l'intero sistema di trasporto pubblico locale del comprensorio.

**Un comprensorio che ha un bacino d'utenza di circa centomila persone, giusto?**

Sì, più o meno. Siamo molti paesi, tutti quanti con una popolazione che ormai supera i diecimila abitanti. Tutti quanti hanno visto aumentare notevolmente la popolazione in questi anni, ma non c'è stato un adeguamento del sistema trasporti, né di tipo ferroviario, né su gomma. I bus sono costretti a percorrere la Flaminia, che è diventata ormai perennemente intasata. Per fare trenta chilometri a volte ci vogliono circa due ore.

**Quindi almeno fino a Morlupo, si attende il raddoppio.**

Certo. Sono stati fatti anche una serie di progetti, per esempio, proprio la stazione di Morlupo, per via del raddoppio, verrebbe spostata, non più nel centro del paese, perché non c'è possibilità di raddoppiare la linea per la presenza delle case a ridosso, quindi il progetto prevede di fare una nuova stazione sulla via campagnanese, vicino comunque al centro, ma con un parcheggio adeguato, che possa fare da punto di raccolta dei vari servizi urbani circostanti. Nel caso di Morlupo e Castelnuovo di Porto stanno facendo un progetto per gestire in consorzio il servizio di trasporto urbano, per una razionalizzazione dei costi.

**La soppressione dei treni quali problemi creerebbe?**

I treni che viaggiano la mattina sono pieni di studenti e pendolari, sostituirli con bus significa dover predisporre 3 o 4 bus per ogni treno soppresso. Inoltre le società che gestiscono i due servizi sono diverse, ho chiamato Cotral, ho accennato a questo problema, e non ne sapevano nulla. Qui non considerano che la mattina i treni vengono presi da studenti, da pendolari, che spesso non hanno alternative per lo spostamento. Qui fanno le dichiarazioni, mettendo in difficoltà la vita delle persone, che invece di avere una maggiore attenzione come meritano, vengono danneggiate.

**Quali saranno le sue prossime azioni?**

Sto preparando una lettera che invierò in Regione, perché voglio coinvolgere sia Zingaretti che l'assessore ai trasporti Civita. Nel loro ruolo non possono non tutelare gli interessi dei cittadini pendolari che usufruiscono di un servizio che, a tutt'oggi è della Regione. Spero che Zingaretti e Civita si schierino al fianco mio e degli altri sindaci del territorio contro questo assurdo progetto.