

**Documento dell'Unione Generale del Lavoro sulla situazione della Ferrovia Roma Lido
Audizione del 12 maggio 2016
presso l'8^a Commissione Lavori pubblici, Comunicazioni – Senato della Repubblica**

Considerazioni generali

La situazione della ferrovia Roma - Lido è ad oggi particolarmente delicata, specie alla luce della partita del complesso delle ferrovie concesse.

Tali ferrovie, infatti, che comprendono, insieme alla Roma - Lido anche la Roma - Viterbo e la Roma - Giardinetti, sono proprietà della Regione Lazio e concesse in uso all'azienda Atac SpA, dove l'obbligo contrattuale prevede che a prenderne la gestione sia un'azienda abilitata all'uso del materiale rotabile, quindi per quanto riguarda le realtà regionali soltanto le aziende Atac SpA, il cui azionista è il Comune di Roma, e Cotral SpA, il cui azionista è la Regione Lazio, risultano idonee all'affidamento.

L'attuale affidatario è proprio Atac Spa, così come delle altre ferrovie concesse.

Nonostante l'affidamento, che risulta in proroga con scadenza annuale negli ultimi 7 anni, la gestione della ferrovia risulta particolarmente difficoltosa: e questo specie in considerazione del materiale rotabile, che vanta l'anzianità più alta a livello regionale in campo di treni, e anche logistico/infrastrutturale.

La situazione è resa particolarmente difficile, quindi, per le condizioni di servizio.

L'attuale percorso della linea, che collega la stazione di Porta San Paolo ad Ostia – Cristoforo Colombo, è lungo circa 29 km, articolato su 13 fermate. La percorrenza media è di 40 minuti, con frequenza media ipotizzata di 8 minuti .

Per quanto riguarda la situazione binari, la maggior parte sono stati costruiti prima del 1987 e gli scambi semplici sono prevalentemente di legno.

L'attuale parco rotabile vanta 23 treni la cui età oscilla tra i 9 anni, per i tre treni MA300, ed i 40; la media di treni utili è di circa 10, mentre Atac ha deciso nell'ultimo periodo per cercare di garantire il servizio di distaccare 6+3 treni del Caf della Metro B.

Secondo un breve riepilogo, al 2005 il 68% del parco rotabile era efficiente per il servizio; al 2011 il 35%, al 2015 il 32% (di cui materiale in radiazione al 46%, fuori servizio o per guasto o incidente al 18% e fermo per manutenzione al 4%). Questo nonostante il parco rotabile sia raddoppiato dal 2005 al 2015 (da 117 a 235 veicoli).

A febbraio scorso, l'azienda Atac ha presentato alle Organizzazioni sindacali un documento complessivo sulla situazione della Roma - Lido, nel quale ha dichiarato che *“per poter garantire regolarità e sicurezza del servizio sono urgenti e indispensabili interventi e investimenti su materiale rotabile e le infrastrutture. L'attuale gestione dell'esercizio sconta un ritardo su materiali rotabili e infrastrutture che data da oltre 10 anni. Lo stato dei materiali rotabili e delle infrastrutture, effetto del debito conclamato di manutenzione straordinaria produce conseguenze gravi sull'esercizio”*; manifestando d'altro canto l'assoluta urgenza di investimenti certi ed adeguati sia sul materiale rotabile che sulle infrastrutture, in assenza dei quali *“il gestore Atac sarà costretto a rivedere quantità e qualità dell'offerta attualmente in esercizio”*; anche se gli interventi necessari sono realizzabili all'interno di uno scenario pluriennale (4 – 5 anni).

Nello stesso documento, l'azienda Atac ha dichiarato anche quali siano le effettive necessità di intervento per ripristinare i rotabili e le infrastrutture, le cui complessità sono state presentate attraverso istanza alla Regione Lazio nel mese di febbraio.

Per quanto riguarda il personale, Atac, al fine di garantire lo svolgimento del servizio, ha provveduto al recupero delle risorse necessarie attraverso selezioni interne; entro il mese di aprile 2016 era previsto l'inserimento di 25 operatori di stazione, in grado di colmare il fabbisogno relative all'attività di *“presenziamento delle stazioni e informazioni al pubblico”*.

Fattori critici

Nel corso dell'ultimo periodo, diversi organi di stampa hanno pubblicizzato la presentazione di offerte per l'acquisto della gestione della tratta ferroviaria, operate specie da partners stranieri, quali RATP.

Nel corso di un incontro avvenuto lo scorso gennaio in Regione Lazio, si è avuta formale conferma della presentazione delle proposte e della celebrazione di una Conferenza infrastrutturale con istruttoria sul tema.

In quell'occasione, la Regione ha parlato di un possibile progetto di gestione per 25 anni, viste le condizioni particolarmente vantaggiose che l'offerta sembrava possedere, ovvero l'immissione di 26 nuovi treni ed il rinnovo del materiale rotabile a carico esclusivo dell'affidatario, mentre la Regione rimarrebbe proprietaria delle ferrovie.

Il nodo vincolante, a nostro avviso, è sulle conseguenze che questo affidamento avrebbe su due punti centrali.

In primo luogo, le ricadute sull'azienda attualmente affidataria, ovvero Atac Spa, che ha ottenuto fondi della Regione Lazio ed ha tarato il proprio piano industriale, volto al recupero ed alla ristrutturazione del servizio anche delle metropolitane leggere, pure sulla effettiva gestione delle ferrovie concesse. Ricordiamo in questa sede che il personale Atac Spa in servizio sulla tratta in oggetto, non gode di clausole di salvaguardia aprioristiche rispetto al mantenimento del proprio svolgimento di servizio sulla tratta. Siamo davanti al forte rischio che un eventuale affidamento sull'esterno, oltre a danneggiare l'orizzonte economico dell'azienda, che vedrebbe quindi decurtate non solo le sue possibilità di crescita potenziale, ma anche evidentemente gli introiti di copertura a cui la Regione Lazio ha concorso anche per l'anno 2016, possa avere ripercussioni sul personale impiegato in quella sede, che potrebbe risultare eccedente, vista l'attuale intenzione di Atac Spa di procedere con l'implementazione del personale metro ferroviario, attingendo da altre famiglie professionali attraverso selezioni interne ed esterno, con imminenti assunzioni del personale esterno.

Si ricorda che tale accordo non è stato sottoscritto dalla Federazione nazionale di categoria dell'Ugl perché manca una garanzia della copertura economica del Comune.

Il secondo tema, ugualmente nodale, si incardina sul ricorso a partner privati per una gestione che, ad avviso di questa Organizzazione sindacale, è e dovrebbe rimanere pubblica, laddove una mirata riorganizzazione potrebbe garantirne il successo. E non è questa la prima volta in cui ci troviamo a rappresentare l'effettiva cattiva gestione di un'azienda che non sembra voglia perseguire l'interesse migliore per l'azienda.