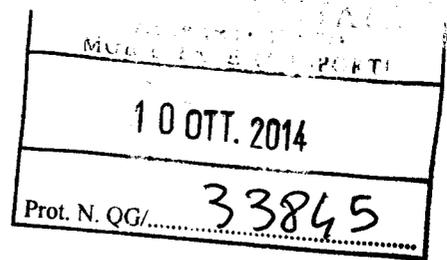




# ROMA CAPITALE

Assessorato alla Mobilità e Trasporti

L'Assessore



Al Consigliere Enrico Stefàno  
c/o Gruppo capitolino M5S  
Fax 06.67102746

e, p.c. All'On. Sindaco

Al Presidente dell'Assemblea Capitolina

Al Segretariato – Direzione Generale  
U.O. Supporto Giunta e Assemblea Capitolina  
Servizio Assemblea Capitolina  
(rif. RC 6866/2014)

Loro Sedi

Oggetto: Risposta all'interrogazione n. 215/2014 a firma del Consigliere Stefàno.

Con riferimento all'interrogazione citata in oggetto, relativa alla sospensione delle linee di trasporto pubblico nn. 116, 117, 119 e 125, tratte effettuate per mezzo di minibus elettrici, l'Amministratore Delegato di ATAC S.p.A. evidenzia che l'Azienda ha gestito fin dai primi anni '90 la più grande flotta di minibus elettrici in Europa, inizialmente costituita da 50 vetture alimentate a batterie piombo-acido, integrate, in seguito, con altre 10 nuove vetture alimentate a batterie Zebra con un'autonomia dichiarata di circa 130 Km.

I minibus elettrici sono stati forniti ad ATAC dalla Società Tecnobus che, individuata a seguito di uno specifico bando di gara, ha anche gestito il full-service manutentivo con un costo di 1,293 euro/Km (IVA esclusa), pari a circa 1,6 milioni di euro all'anno. Inizialmente era stata prevista la fornitura di 100 vetture (poi limitata a 90), di cui 30 sono andate distrutte nel corso dell'incendio del primo maggio del 2009 che arrecò ingenti danni anche alla rimessa aziendale di Trastevere.

Fino al 30 marzo 2014 sono state esercitate con queste vetture le linee 116, 117, 119 e 125 nella ZTL ed, occasionalmente, è stato realizzato qualche servizio speciale, come ad esempio la "Linea Cinema" in occasione del Festival del Film di Roma.

Malgrado la ridotta disponibilità delle vetture (il 45% in meno) determinata dalla fine anticipata della vita delle batterie di trazione di appena tre anni contro i cinque previsti dalla garanzia del fornitore, nel 2013 l'Azienda è comunque riuscita ad assicurare l'80% dell'esercizio programmato (1,2 milioni di vetture-Km/anno).

Va comunque sottolineato che il servizio erogato con vetture elettriche presenta una minore produttività rispetto alle tradizionali vetture termiche, per diverse ragioni:

- una vettura elettrica produce mediamente 20.000 Km/anno contro i 45.000 Km/anno prodotti da una vettura termica (il 56% in meno della produzione Km/vettura);



- una vettura elettrica offre una capacità di trasporto di 40 passeggeri/vettura contro i 90 passeggeri/vettura di un veicolo termico di nuova acquisizione, con conseguenti minori ricavi per Km percorso (il 56% in meno della capacità di trasporto/offerta);
- un conducente dedicato alle vetture elettriche produce mediamente 12.500 Km/anno contro i 16.000 Km/anno prodotti da un conducente dedicato alle vetture termiche: ciò in ragione della limitata autonomia dei veicoli e alla bassa velocità commerciale degli stessi (il 25% in meno di Km/anno prodotto da un singolo conducente);
- il costo di investimento per l'acquisto di una vettura elettrica è pari circa a quello di una vettura termica da 12 metri (220.000 euro a vettura).

L'analisi economica della commessa, pertanto, mette in luce che i costi diretti ammontano a 9,2 milioni di euro e sono in minima parte coperti dai ricavi da bigliettazione e da Contratto di Servizio (2,8 milioni di euro), producendo una perdita annua pari a circa 6,4 milioni di euro. Il costo per chilometro erogato ammonta a € 7,50 con un risultato operativo in perdita pari a 5,23 euro/Km.

Tale analisi, insieme alle criticità precedentemente indicate, evidenziano l'elevata onerosità del servizio di trasporto pubblico locale esercitato con vetture elettriche rispetto a quello effettuato con vetture termiche tradizionali, rendendo così necessaria la determinazione di un corrispettivo chilometrico congruo (a costi standard) o in alternativa l'esercizio di queste linee con modalità meno onerose (come i bus termici a bassissimo impatto Euro 6).

Tuttavia dal 31 marzo 2014, a seguito dell'interruzione della fornitura del full-service manutentivo da parte della società Tecnobus, Atac ha provveduto a internalizzare le attività di manutenzione automezzi, assicurando, in funzione delle vetture disponibili (32 su 60), il ripristino del programma di esercizio delle linee 116 e 117. Comunque, tra gli obiettivi dell'Azienda c'è quello di ottenere il totale utilizzo della flotta costituita da 60 minibus elettrici da perseguire preliminarmente con la reintegrazione della dotazione delle batterie, risultata incompleta al momento del subentro di Atac a Tecnobus.

La sospensione del servizio erogato dai minibus elettrici, durata dal 31 marzo al 6 aprile 2014, è stata quindi generata da una scelta unilaterale del fornitore, che ha meramente comunicato ad Atac la sospensione delle attività manutentive. Da parte sua, l'Azienda si è prontamente organizzata per ridurre al minimo il disagio per l'utenza causato da detta sospensione, riattivando le principali linee, la n. 116 e la n. 117, sulla base dei veicoli al momento disponibili (32 su 60). Appena verrà ricostituita la disponibilità dell'intera flotta dei minibus elettrici, sarà dunque possibile consentire il pieno esercizio di tutte le linee precedentemente programmate (116, 117, 119 e 125).

L'Assessore  
Dott. Guido Improta