

Nei depositi fermi 300 bus: inutilizzabili per i guasti

Trecento autobus guasti e parcheggiati nelle officine. Un terzo del parco mezzi operativo in estate di Atac, una carenza che ad agosto ha provocato uno stallo di corse nel trasporto pubblico romano. Decine le linee cancellate in questi giorni tra le proteste generali. Le criticità più gravi si registrano in quattro rimesse aziendali, proprio quelle da cui partono i bus che dovrebbero «coprire» le linee funestate dai disagi. «Con il mezzo rotto non esco», questa la linea degli autisti.

a pagina 3 **Valeria Costantini**

Trasporti

Atac, solo due terzi degli autobus in servizio: trecento mezzi (guasti) fermi nelle officine

Trecento autobus fuori uso sui 950 che dovrebbero essere su strada. Un terzo del parco mezzi estivo di Atac insomma è «ricoverato» nelle officine della Capitale: due terzi sul totale delle 1800 vetture impiegate normalmente nell'arco dell'anno.

Un'ecatombe che spiega, in parte, i disservizi registrati nel mese di agosto per le linee su gomma. Intere tratte cancellate e resuscitate magari dopo due ore, un black-out nei trasporti pubblici che scocca in coincidenza con le riduzioni di corse del periodo estivo. Lunghe le attese alle fermate

per romani e turisti, pioggia di critiche dall'utenza sugli account social di Atac. Un allarme da autisti e azienda sulla gravità delle condizioni dei bus capitolini? Le criticità dalle rimesse sono evidenti. Un'emergenza che riguarda in particolare i depositi più in sofferenza di Tor Sapienza, Tor Vergata, Acilia e Tor Pagnotta: proprio quelli da cui dovrebbero partire appunto le linee periferiche funestate in questi giorni dai disagi. La media dei «turni» - in gergo tecnico le partenze che includono bus più autista - che escono dalle officine in crisi si è dimezzata

da inizio mese: 58 turni fermi per guasti a Tor Sapienza, 55 a Tor Vergata, 60 ieri bloccate nel X Municipio. All'esercito di mezzi rotti nel garage, si aggiungono quelli che «tirano le cuoia» una volta usciti in strada: la media è di un centinaio al giorno. È nel lasso di tempo definito «minuti accessori», che il conducente decide se il mezzo può girare per Roma: 10 minuti in cui l'autista - dalla presa in consegna della vettura alla prova sul piazzale fino alla firma sul «foglio di via» - deve capire le reali condizioni del veicolo. «Se un portellone viene segnalato come guasto, i conducenti non escono con

quel mezzo. Non rischiano, come già successo, che, crollando, quel pezzo possa ferire qualche passante. È ora di dire basta. I bus vanno aggiustati se non si muovono», spiegano dai depositi. Calcolando che una vettura nuova costa 250mila euro, logico che si punti a risolvere l'emergenza con le manutenzioni ordinarie, anche se su mezzi che hanno percorso già 700mila chilometri. Spese per le quali dal 2015, come ha sottolineato Atac, erano stati stanziati 50 milioni. Fondi che però non sono ancora arrivati.

Valeria Costantini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4

Le rimesse dell'azienda più in «sofferenza» dove si registrano la maggior parte delle rotture delle vetture