

Il racconto. Fino a 50 collegamenti cancellati in un giorno. Attese di ore. Dietro c'è un picco del 35 per cento di mezzi costretti a rientrare in officina. Dove però mancano i ricambi

I tram hanno in media 32 anni, ma circolano anche vetture acquistate nel lontano 1958

I mezzi più vecchi d'Europa e una montagna di debiti ora l'Atac rischia il collasso

L'esposizione è di 1,3 miliardi, anche il 2015 si è chiuso con un rosso di 60 milioni

LAURA SERLONI

ROMA. Il sole cocente d'agosto. La tettoia che non c'è. La palina indica un'attesa di 45 minuti, che poi diventa di 120 e si dilata all'infinito perché la corsa è stata cancellata. Non una, ma fino a 50 linee abolite in un solo giorno per i continui guasti alle vetture. E i romani che si ritrovano all'improvviso a piedi, avvisati solo dai tweet di @infoatac. Istantanee d'estate alle fermate dei bus di Roma dove si consuma il dramma di pendolari e utenti dei mezzi pubblici, vittime di un sistema Atac ormai al collasso con un debito monstre di 1,3 miliardi di euro e un 2015 chiuso con un rosso da 60 milioni.

I mezzi della capitale sono i più vecchi d'Europa. I tram hanno in media 32 anni, ma a Porta Maggiore c'è il record delle 50 vetture modello Stanga acquistate nel lontano 1958. Gli autobus, invece, sono dei catorci che arrancano — con sempre mag-

giori difficoltà — lungo tremila chilometri di strade: hanno all'incirca 11 anni d'età, ma alcuni raggiungono persino i 15. Fornaci d'estate, frigoriferi d'inverno. E nei mesi di luglio e agosto, oltre alla fisiologica riduzione per ferie del 40% delle corse, c'è il ko dei vetusti mezzi: se durante l'anno per guasti si blocca il 22% delle 1.303 vetture, ora si è raggiunto anche il 35% delle 950 messe in campo per l'estate. Quasi una ogni tre in servizio è costretta a rientrare in officina, o a non uscire proprio, per danni al motore, al cambio, al sistema di aria condizionata, alle frecce, alle porte e via dicendo. Dati confermati dal blitz alla rimessa Atac di Tor Sapienza dell'assessora ai Trasporti, Linda Meleo, e del presidente della commissione, Enrico Stefàno: «Su 100 vetture che dovevano uscire, 30-35 erano rientrate per guasto. Mentre sulla carta questa rimessa ha più di 300 vetture». Così accade che gli autisti sono fermi nei depositi senza bus da guidare e i pendolari sono impalati sotto il sole senza mezzi da prendere.

Il nodo sta tutto nel servizio di manutenzione e nei pezzi di ricambio fantasma. Gli operai, che sono 901 per i trasporti di superficie e 816 per i treni della metropolitana, sono divisi in squadre che quotidianamente tentano miracoli. Gli addetti alla meccanica pesante (rottura del motore o cambio) lavorano dalle 7 alle 13.10, poi h24 opera una task force per i guasti leggeri. «Ma — racconta un operaio che preferisce restare anonimo — il magazzino dei ricambi è vuoto, non si fanno ordini. E per le riparazioni ci si arrangia come si può, si tira avanti. L'azienda non ha più fatto programmi di previsione acquisti dei ricambi né investimenti per comprare nuove macchine al passo con la tecnologia. Il dato di fatto è che molti appalti, ormai, sono esterni». Come quello per gli pneumatici approntato in Procura: una gara dal valore di 8 milioni di euro, per la quale Atac invece paga il doppio, 16 milioni di euro. E intanto «le gomme — denuncia Micaela Quintavalle del sindacato CambiaMenti M410 — hanno enor-

mi bozzi o sono lacerate fino all'osso e quindi completamente lisce». Oppure quello per gli impianti di climatizzazione. Mezzi in panne soprattutto per problemi legati alla rottura del sistema di aria condizionata. Eppure la manutenzione è affidata ad una società esterna. Così come il servizio di soccorso per i bus in avaria, gestito da una società terza. «Tutto iniziò con Alemanno — continua il tecnico — che scelse di affidare fuori gran parte delle manutenzioni, così venne deciso di bloccare gli investimenti per l'acquisto di nuovi bus e si preferì allungare la vita a queste vetture. Ecco il bel risultato».

Ora in attesa del "piano Marshall" per Atac dell'assessora Linda Meleo, gli operai lavorano in perenne emergenza, senza mezzi di ricambio, inventando soluzioni tampone e provando a mettere in strada bus che sarebbero da rottamare. Un'estate nera per i trasporti romani. Non la prima, c'è chi spera l'ultima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INUMERI

1 I DEBITI

Il sistema Atac è ormai al collasso: l'azienda ha un debito monstre di 1,3 miliardi di euro, e il 2015 è stato chiuso con un rosso da sessanta milioni di euro

2 MEZZI VECCHI

Gli autobus romani sono i più vecchi di Europa, hanno una media di 11 anni. Alcuni mezzi hanno addirittura 15 anni. In media si blocca il 22 per cento per guasti, in questi giorni siamo al 35%

3 LINEE ABOLITE

Questa estate per i guasti ai mezzi si è arrivati ad abolire fino a 50 linee in un solo giorno. I ritardi ormai sono una costante, si può attendere anche due ore

4 METRO A

«Per la metro A a Roma servono 58 milioni in tre anni, per il breve e medio termine 18 milioni». Lo ha annunciato ieri l'assessora ai Trasporti della capitale Linda Meleo



ASSESSORE E MANAGER

Linda Meleo ha la delega alla Mobilità nella giunta Raggi. Marco Rettighieri è dq di Atac