

I miracoli dei 900 operai per far camminare i tram in servizio dal 1958

L'età media dei pullman dell'Atac è di undici anni ma esternalizzazioni e tagli ai fondi penalizzano gli utenti

Laura Serloni

Otto officine, 900 operai. Lavoratori specializzati che tentano "miracoli" sui mezzi più vecchi d'Europa. Se i bus hanno in media 11 anni, i tram ne hanno 32 — ma a Porta Maggiore c'è il record delle 50 vetture modello Stanga acquistate nel 1958 — mentre i convogli della metro A e B viaggiano rispettivamente sugli 11 e 18 anni, quelli della Roma-Lido sui 17 e sugli oltre 22 per i vagoni della Roma-Viterbo. Un'anzianità che offre più di qualche indizio su quale sia la causa del collasso del sistema dei trasporti di Roma.

«Negli ultimi 5-6 anni — racconta un operaio — le manutenzioni hanno subito dei grossi attacchi, c'è stata la perdita di now how e di tecnologie per ripare i guasti. L'azienda non ha fatto investimenti». Le scelte, da Alemanno in poi, sono

sempre andate verso una esternalizzazione dei servizi: dall'appalto per le gomme a quello per la manutenzione dell'aria condizionata fino al soccorso per il recupero dei mezzi in panne. «In sostanza — continua il tecnico — si è preferito non acquistare nuovi bus ma dare una vita più lunga a queste vetture».

Centinaia di autobus in panne, centinaia di corse cancellate e linee soppresse da un momento all'altro per mancanza di vetture.

«Il problema — racconta l'operaio — sta tutto nella manutenzione e nella mancanza di pezzi di ricambio. Non ci sono, i magazzini sono vuoti». E nelle officine si tira avanti, questo però innesca un circuito vizioso che rende i bus non è più effi-

Negli ultimi anni l'azienda non ha fatto investimenti, e i magazzini dei ricambi

sono praticamente vuoti

cienti al 100%. E da qui i problemi si generano a cascata.

Un'estate nera per i trasporti romani. Non la prima, c'è chi spera l'ultima. Ma già l'ombra di un 'settembre nero' per bus e metro aleggia su Roma. A complicare la situazione non rosea del trasporto pubblico nella Capitale c'è il rischio a settembre di una metro A a frequenza ridotta: se non arrivano immediatamente 18 milioni di euro per la manutenzione ci sarà una riduzione graduale dei treni. E questo si tradurrà in ritardi, tempi di attesa più lunghi in banchina, proprio nel mese in cui riaprono scuole e uffici. Ad aggravare di più il caos trasporti potrebbero esserci le dimissioni del dg Atac, Marco Rettighieri che sarebbe pronto a lasciare se quest'emergenza non fosse subito risolta. Per ora

il dg smorza i toni: «Non ho mai parlato di dimissioni. Continua il mio impegno per il risanamento dell'azienda». Ma a fine luglio i vertici di via Prenestina hanno inviato una lettera agli assessori al Bilancio e ai Trasporti Marcello Minenna e Linda Meleo per avvisare della necessità ma soprattutto dell'urgenza dei finanziamenti: come deadline è stato fissato Ferragosto. Una data che difficilmente potrà essere rispettata.

«Stiamo lavorando su questo — dice Meleo — I finanziamenti saranno destinati anche a rimettere in manutenzione la parte della metro A per cercare di garantire le corse come erano state programmate. Ci sono i tempi per poter intervenire e con l'assessore al Bilancio stiamo facendo le opportune valutazioni con tutti gli attori interessati in questo percorso. È evidente che abbiamo avuto un'eredità molto pesante».