

Tra guasti e fiamme azienda nel caos Sette utenti su dieci sono insoddisfatti

SALVATORE GIUFFRIDA

VETTURE con un'età media di 12 anni, più di 180mila guasti nell'ultimo anno, almeno 20 bus andati in fiamme dal luglio 2015. Il mezzo sulla linea 506 è solo l'ultimo di una lunga serie: il terzo bus in fiamme in un mese, il sesto dall'inizio dell'anno. La radiografia di quello che è considerato il peggior servizio di trasporto pubblico in Europa è impietosa.

A PAGINA III

LA CIRCOLAZIONE/LA PERCORRENZA MEDIA SI È RIDOTTA DI 7 MILA CHILOMETRI

Tra guasti e vetture in fiamme, azienda al collasso

VETTURE con un'età media di 12 anni, più di 180mila guasti nell'ultimo anno, almeno 20 bus andati in fiamme dal luglio 2015. Il mezzo sulla linea 506 è solo l'ultimo di una lunga serie: il terzo bus in fiamme in un mese, il sesto dall'inizio dell'anno. La radiografia di quello che è considerato il peggior servizio di trasporto pubblico in Europa è impietosa eppure peggiora di anno in anno. È sufficiente dare un'occhiata ai numeri raccolti dal dossier dei Radicali "Mobilitiamo Roma", sulla base della relazione dell'Agenzia del Comune di Ro-

ma per il controllo dei servizi pubblici.

Atac ha sempre meno autobus: erano 2343 nel 2006, ora sono 2055 ma solo mille sono in grado di circolare. Rispetto a cinque anni fa, ogni vettura percorre 7mila km in meno e in media su 100 autobus in servizio almeno 27 si fermano per guasti tecnici. Eppure, secondo i sindacati, manca una programmazione degli interventi di manutenzione e i tecnici sono costretti a operare in emergenza, spesso cannibalizzando le altre vetture. Il confronto con le capitali europee è desolante: a Roma un bus

percorre 32 km per abitante, a Parigi 51, a Copenaghen 48, a Londra 58. Nel nuovo piano industriale, Atac definisce «necessario il rinnovo della flotta perché il 79% è oltre la vita tecnica utile di 12 anni»: in sostanza otto vetture su dieci sono vetuste e a rischio sicurezza. Per non parlare dei tram che hanno in media 32 anni. Nel resto d'Europa gli autobus più vecchi sono a Londra: età media, otto anni. Il 2017 non sarà migliore. A luglio arriveranno 65 bus ma è una goccia nell'oceano e la fiducia dei romani crolla: il 65% è insoddisfatto. (s.g.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il 65% degli utenti si dichiara insoddisfatto del servizio
La flotta è al collasso
e la copertura si assottiglia



I filobus pronti al via sono già a rischio la linea è a singhiozzo

SALVATORE GIUFFRIDA

«**R**ESTITUIREMO i filobus abbandonati da due anni nella rimessa di Tor Pagnotta».

Così venti giorni fa Virginia Raggi scriveva su Facebook, e oggi l'azienda metterà in servizio 15 di quei 45 filobus: a inaugurarli potrebbe essere la sindaca in persona. Ma da tecnici e autisti Atac arriva l'allarme: le vetture sono a rischio sicurezza e dovranno viaggiare come normali autobus perché manca gran parte della linea elettrica, con enormi costi di gestione e manutenzione.

«Improvvisazione operativa», si legge nella lettera indirizzata dai sindacati alla dirigenza Atac e alla Raggi. Una protesta rimasta inascoltata: la decisione irrevocabile è stata presa il 23 marzo per «potenziare l'ecosostenibilità del servizio e aumentarne l'affidabilità». Ma secondo i lavoratori Atac, di affidabile c'è ben poco.

I filobus presteranno servizio sulle linee 90 e 60, dal centro al Nomentano, per fare poi ritorno in rimessa. Ma dalla fermata di Porta Pia a Tor Pagnotta manca l'aerostato, ovvero la linea elettrica necessaria per vetture con un motore che in realtà è un

generatore per ricaricare le batterie e che può funzionare come un normale motore diesel solo in casi eccezionali e a costi molto alti: tre chilometri con un litro di gasolio e un'autonomia limitata che, secondo il costruttore Breda Menarini, non può superare i 200 km.

I problemi riguarderanno soprattutto la linea 60, dove il tracciato elettrico va da Porta Pia a corso Sempione: troppo breve rispetto al resto del tragitto previsto, che si estende da Tor Pagnotta al capolinea di piazza Venezia fino alla fermata di Porta Pia dove inizia la linea elettrica. In sostanza i filobus di ultima generazione saranno usati come normali autobus: visto che da Porta Pia a Tor Pagnotta la distanza è almeno di 15 chilometri (solo andata), la prima vettura potrebbe rompersi già fra una settimana. Anche perché, spiegano i tecnici Atac, la linea elettrica ha problemi strutturali: «È sufficiente la presenza contemporanea di sei vetture per far saltare la corrente», spiegano alcuni autisti Atac.

L'azienda prevede di fare il punto sul servizio fra 45 giorni ma intanto, secondo la Filt Cgil, le vetture non sono sicure: la visibilità dagli specchietti retrovisori non è sufficiente in caso di affollamento in vettura, le aste della porta anteriore sono espo-

ste quindi pericolose per i passeggeri e la pedana per i disabili è azionabile solo dall'interno, senza vedere l'esterno.

Ma l'input è chiaro: il servizio deve partire. «Se la dirigenza avesse ascoltato le nostre richieste – spiega David Cartacci autista Atac e membro Rsu Filt Cgil – si sarebbero risparmiati soldi pubblici e si garantirebbe la sicurezza per passeggeri e conducenti. Ma non c'è stato dialogo».

I filobus hanno presentato problemi persino in questi giorni, durante la fase di collaudo: «Più di una vettura si è fermata a Piazza Sempione – conclude David Cartacci – è dovuta rientrare a Tor Pagnotta. Siamo contenti se arrivano nuovi mezzi ma non a queste condizioni. Bisogna garantire la sicurezza». A guidare le nuove vetture, oltre ai 24 filotranvieri di stanza a Tor Pagnotta, saranno anche i novanta autisti della rimessa di piazza Sempione, con turni di lavoro ridotti e difficoltà per raggiungere il posto di lavoro dalla parte opposta della città. Infine, il problema cronico di Atac: la manutenzione. È affidata per intero alla Breda Menarini ma, secondo i sindacati, dovrebbe partire solo fra un mese: la speranza è che nel frattempo non si rompano perché Atac non ha tecnici specializzati per queste vetture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE CIFRE

180 mila

GUASTI E INCENDI

Nell'ultimo anno si sono registrati più di 180 mila guasti tecnici

12 anni

VECCHI E INSICURI

L'età media della flotta dell'Atac è di 12 anni

2055

LA FLOTTA

I bus: 2343 nel 2006, ora 2055, solo mille possono circolare

8 anni

IL CONFRONTO

Tra le capitali europee l'età media più alta è di 8 anni a Londra

4,5

IL GIUDIZIO

Il voto dei romani è sceso in cinque anni da 5,4 a 4,5

