

La crisi dell'Atac - Atac, depositi nel caos: fuori uso un bus su tre. Ogni giorno restano fermi per guasto quasi 700 mezzi sui 2.200 a disposizione. Mancano pezzi di ricambio e revisioni: corse saltate e continui ritardi nel servizio

Un bus su tre resta in deposito. Indisponibile, o guasto.

Qualcuno addirittura «cannibalizzato» per permettere ad altri mezzi di girare, visto che mancano pure i pezzi di ricambio.

Dei 2.266 bus ospitati negli 11 depositi di Atac, 680 mediamente restano fermi ogni giorno, con percentuali che variano a seconda della rimessa, in alcuni casi superando il 50%: un bus su due fermo in deposito. Accade per esempio a Porta Maggiore dove la scorsa settimana i mezzi in uscita erano appena del 47%, solo 41 funzionanti degli 88 presenti. Male anche a Trastevere e ad Acilia, dove i bus guasti superavano il 40%. Le situazioni migliori riguardano Tor Pagnotta (solo il 19% di bus indisponibili o guasti, 40 su 220) e Portonaccio (21%, 46 su 223).

Un decremento peggiorato negli ultimi tre anni, con la mancata fornitura di nuovi bus per ovvi problemi di soldi e del mancato arrivo dei pezzi di ricambio. E così saltano le corse, vengono ridotti i chilometri percorsi, spesso lasciando appiedati gli autisti. Senza contare i passeggeri.

SLITTA LA CURA L'assessore Guido Improta sarebbe di cattivissimo umore. Il piano previsto per la razionalizzazione delle corse, avviato con la rivisitazione delle rimesse, come quella di Collatina (una delle peggiori, al primo posto per la quantità di bus fermi, 90 su 271, migliore solo a Grotta Rossa che ha 134 bus fermi su 452) con gli attuali numeri, rischia di fallire.

Il termine del programma annunciato per dicembre, che avrebbe fatto risparmiare ad Atac una ventina di milioni di chilometri con la razionalizzazione delle corse e la riprogrammazione di molte rimesse, «è slittato almeno a febbraio», fanno sapere dal Campidoglio.

Non solo per colpa dei bus che rimangono fermi nelle rimesse ogni giorno, ovviamente, visto che i problemi dell'azienda sono tanti, tutti riconducibili a una cattiva gestione che ha fatto accumulare all'azienda negli ultimi dieci anni circa 1,7 miliardi di euro di debiti verso banche e fornitori, riducendola sull'orlo del fallimento per nulla scongiurato.

LE FORNITURE Ci sarebbero numerosi processi di lavorazione, soprattutto per i bus, che non vengono effettuati. Due questioni sul banco degli imputati. La prima riguarda la carenza di materiali.

Da febbraio a oggi c'è stato blocco sulle forniture: a parte qualche pezzo di ricambio arrivato ad agosto, solo oggi la situazione comincia a migliorare. Una grossa fornitura sarebbe stata sbloccata proprio nei giorni scorsi. In Atac, quindi, si continua a navigare a vista.

A Grottarossa, intanto, due dei bus cannibalizzati sono proprio quelli amaranto, un 12 e un 18 metri, arrivati nuovi sei mesi fa.

Altra questione riguarda la mancata concessione da parte della motorizzazione dei collaudi e delle revisioni, sia per le cabine blindate fai da te, ma anche per una sorta di problema sulla programmazione delle date di revisione. Molte macchine, invece, hanno problemi di pneumatici.

Alcuni dirigenti avrebbero chiesto ai vertici dell'azienda 1,5 milioni di euro per garantire il recupero dei materiali necessari, ma da Atac ne sarebbero stati stanziati per ora solo un terzo. Tra le curiosità sulle forniture, una riguarda i tram che hanno i motori elettrici cui vanno sostituite una sorta di spazzole.

Teoricamente i kit costano 1,5 euro l'uno. Ma azienda non li compra più. E così gli operai hanno comprato il carbone fuori e le spazzole se le stanno facendo da soli.

