

Autobus, maledizione crateri: mezzi nuovi già costretti ai box

Sono stati acquistati appena tre anni fa, ma quasi tutti hanno il telaio già danneggiato, in più punti. Il 90% delle navette più recenti della flotta Atac si ritrova con la struttura portante deteriorata: da riparare, in qualche caso addirittura da sostituire. «Colpa delle buche», spiegano i meccanici delle officine interne. Per capire come mai, su 2.114 mezzi di superficie in dotazione alla partecipata del Campidoglio, oltre 700 rimangono fermi ogni giorno nei depositi, bisogna partire (anche) da qui: dal manto stradale dissestato di una città abituata, da anni, a una manutenzione a singhiozzo.

COMMESSA MILIONARIA

Ecco perché anche le navette scintillanti, color bordeaux, ordinate con una gara nell'aprile del 2013, oggi si ritrovano in piena emergenza. La commessa di tre anni fa, che è costata alle casse di via Prenestina 115 milioni di euro, ha portato in dote all'azienda del Tpl capitolino 337 nuove vetture: 206 autobus da 12 metri e 131 bus da 18 metri. I primi 100 mezzi sono stati fabbricati e messi su strada nel luglio del 2013. Gli altri 237 sono arrivati a Roma, al ritmo di circa 50 bus al mese, fino al 2014. Ci sono quindi navette che, dopo appena due anni di vita, già si ritrovano con danni seri (e in diversi punti) al telaio. Bus fermi, parcheggiati nelle rimesse, che si traducono in centinaia di corse in meno per chi è abituato a spostarsi con i mezzi pubblici. Non è un caso, quindi, se nel corso del 2015, tra bus, tram e filobus Atac ha ammesso di avere perso «7 milioni e 587mila vetture/km» rispetto a quanto aveva programmato.

Se molti bus cadono a pezzi, la colpa è anche dell'età media decisamente elevata: «10,2 anni», dice l'ultimo report interno. Oltre 1.500 veicoli hanno più di 10 anni: 680 sono stati acquistati nel 2004, altri 1.100 tra il 2001 e il 2007. Per rendere la flotta bus di Roma «decente», ha detto, allarmata, due giorni fa l'assessore ai Trasporti, Linda Meleo, «servirebbero 400 milioni da qui ai prossimi anni». Perché «quasi il 40% dei mezzi ha un'età superiore alla vita tecnica di un normale bus, che si aggira in media intorno ai 15 anni». Ma il problema è che, con le strade che si trasformano in percorsi minati a causa delle voragini, anche i mezzi più nuovi restano bloccati nei garage. A volte per settimane.

OFFICINE INTASATE

Gli operai di Atac ogni giorno sono chiamati a smistare circa 500 guasti. Nel 50% dei casi, si tratta di problemi al motore o legati all'anzianità dei bus. Gli altri 250 incidenti invece sono causati dall'asfalto sconnesso. Facendo una media, si tratta di 7.500 guasti al mese, oltre 90mila, secondo stime della Cgil. La stessa azienda, nelle sue relazioni interne, ha ammesso che tra riparazioni in corso e attesa per i ricambi, 566 autobus restano fermi in officina tutte le mattine. E se da una parte, come è stato scritto nel piano industriale 2015-2019, è «necessario il rinnovo della flotta bus» (per questo è stata bandita una nuova gara da 150 mezzi, che arriveranno a ottobre), dall'altra ogni nuovo innesto, con le strade in questo stato, corre il pericolo di essere vanificato. Col rischio che anche i milioni di euro spesi per i nuovi mezzi finiscano inghiottiti nelle voragini.