

«Il perché di così tanti roghi? Pochi mezzi e sempre in strada». I Vigili del Fuoco: «Motore surriscaldato, fiamme per lo scoppio della gomma»

I problemi iniziano appena gli autobus, la mattina, escono dal deposito e cominciano a saltellare sulle buche di Roma. «Un mezzo su due si guasta per colpa del manto stradale disastroso», rivela un meccanico esperto, che lavora da anni in uno dei più grandi depositi dell'Atac. Ma il vero problema, ci dice, sono i ricambi. Che non ci sono o arrivano a singhiozzo. «E noi dobbiamo fare i miracoli».

Cosa succede, quindi, agli autobus di Roma? «Intanto, i mezzi sono vecchissimi. Qui a Roma hanno in media dodici anni, ma facciamo sopravvivere mezzi anche di sedici, diciassette anni», spiega. Il bus in servizio sulla linea 63 che martedì è esploso ed è stato divorato dalle fiamme in pieno centro era del 2003. E di lì a qualche ora, ne è andato a fuoco pure un altro, una navetta piena di studenti a Castel Porziano.

Non è solo un problema di età. «In questi giorni - racconta - su un totale di duemila mezzi di proprietà dell'Atac, ne stanno circolando meno di 1.100. E il fatto che su strada vada un numero di veicoli così ridotto rispetto al parco complessivo fa sì che quelli in circolazione lavorino quasi ininterrottamente e non riposino mai». Anche i bus si usurano. «Mi ricordo che un bus andato a fuoco a maggio del 2017 era appena arrivato. Non parliamo quindi solo di mezzi datati, ma anche di mezzi consumati perché non ci sono alternative».

LE VERIFICHE

In questo clima, anche i controlli si fanno di fretta. Per esempio i tagliandi, a cui tutte le vetture devono sottoporsi a intervalli regolari. «Ci sono diversi step: c'è un tagliando più blando a 5 mila km, un altro a 10 mila, fino a 30 mila km, con un livello di verifica ogni volta più complesso». Ma tenere fermo un bus in garage, significa far perdere all'azienda altre corse. «In teoria dovremmo lavare tutto il motore, controllare le marmitte, l'idroventola, ci vorrebbero tre ore di lavoro. TROPPE, certi giorni, per evitare che il servizio ne risenta». Cosa si fa, allora? «Controlliamo l'olio, con la stecca, lo cambiamo se necessario. Ma i filtri, magari, neanche li guardiamo».

GLI INTERVENTI

Insomma, manca la prevenzione. «In genere interveniamo una volta che i guasti sono capitati - ammette il meccanico - Adesso però le cose sono un po' migliorate, con il fatto che le officine sono aperte a ciclo continuo». Ma difficilmente la situazione potrà migliorare se non arriveranno tutti i pezzi di ricambio necessari. «L'Atac non paga i fornitori, quindi le scorte le spediscono a rilento, se le spediscono...». Si spera che col concordato le cose possano migliorare. Nel frattempo ci si arrangia. «I pezzi che ci servono a volte li prendiamo dai mezzi fermi da anni, quelli non più utilizzabili: così si riesce a mettere in strada gli altri. Ma quanto possiamo andare avanti così?». Possibilità di miglioramento? «L'azienda ci ha assicurati: i ricambi dovrebbero arrivare entro un mese. Non ci resta che sperare».

I Vigili del Fuoco: «Motore surriscaldato, fiamme per lo scoppio della gomma»

Scarsa manutenzione e pneumatici vecchi. Tragedia sfiorata. La prima relazione dei Vigili del fuoco, intervenuti martedì in via del Tritone per spegnere le fiamme dell'autobus 63, è già stata consegnata sia ad Atac, che ha avviato un'inchiesta interna, che in procura, dove l'aggiunto Nunzia D'Elia ha aperto un fascicolo per disastro colposo. L'allarme è stato enorme, tanto che, sul posto, è intervenuto anche il nucleo Rischio Nbc, che sta per nucleare, biologico, chimico e radiologico. Con il responsabile direttivo della provincia di Roma, Salvatore Corrao, che ha fatto le verifiche sullo stato dei luoghi e adesso ha mandato tutto alla Asl. Pochi dubbi, comunque, sul fatto che l'origine dell'esplosione sia stata la scarsa

manutenzione su un mezzo vecchio e che lo pneumatico posteriore destro sia esploso per le cattive condizioni della gomma, facendo esplodere l'incendio. E adesso Atac dovrà fornire il libretto di quel 63, ossia il documento storico sul quale, nel tempo, dovrebbero essere stati registrati tutti gli interventi eseguiti nelle officine interne. Per verificare a quando risalisse l'ultimo intervento, l'età dell'autobus e delle gomme.

LE CAUSE

Secondo la relazione dei Vigili del fuoco, martedì il primo guasto al 63 è nato nel blocco motore. Con un innalzamento della temperatura, subito individuato dall'autista grazie alle spie illuminate sul cruscotto. Nella casistica, un problema che sorge di frequente per la scarsa manutenzione. E proprio il calore avrebbe, a quel punto provocato l'esplosione della ruota, che ha innescato l'incendio. La gomma, già usurata e assottigliata, non ha retto la pressione interna, dal momento che le ruote degli autobus sono gonfiate tra 6 e 8 atmosfere.

Quattro anni fa i periti della procura di Roma, nell'ambito di un'inchiesta sugli sprechi della municipalizzata, avevano adombrato l'ipotesi di attentato alla sicurezza dei trasporti pubblici dopo alcune verifiche a sorpresa sugli pneumatici degli autobus. Avevano verificato che, in alcuni casi, le gomme avevano anche dodici anni. Spesso arrivavano dalla Turchia e dai paesi dell'Est Europa, in moltissimi casi, non se ne conosceva neppure l'origine, perché erano senza marchiatura.

Dalle verifiche, tra l'altro, era emerso che non risultavano gonfiate con azoto (che serve per mantenere alta pressione, stabilità e sicurezza) e che la scolpitura, che dovrebbe rispettare standard ben precisi, era fuori norma «tanto da arrecare più un danno che un beneficio». Secondo le verifiche alcune gomme scolpite avrebbero avuto perfino le tele esposte fino alle cordicelle d'acciaio, una situazione oltre il limite di sicurezza: in strada la polizia sarebbe costretta a sequestrare il veicolo. In altri casi le ruote risultavano sgonfie, con battistrada a zero, con cattiva equilibratura e convergenza. Evidentemente da allora le cose in Atac non sono molto cambiate.

