

Atac, odissea guasti ai bus 4mila corse perse al giorno Nuovo buco da 30 milioni

Autobus più vecchi e usurati, che si guastano sempre più spesso. Se i problemi dei mezzi dell'Atac vengono messi in drammatica evidenza dai continui incendi a bordo, la realtà quotidiana parla di più di quattromila corse saltate ogni giorno, 17 in media per ogni linea del trasporto pubblico di superficie della Capitale. Il dato, sconcertante, si evince dai dati ufficiali pubblicati sul sito web dell'azienda di via Prenestina, relativi al primo semestre del 2018. Dal 1° gennaio al 30 giugno di quest'anno, infatti, il servizio di autobus, tram e filobus della Capitale ha prodotto meno di 43,3 milioni di chilometri percorsi, contro i 51 e rotti previsti dal contratto di servizio con il Campidoglio: il 15,1 per cento in meno del dovuto, con picchi negativi a maggio (meno 18,15) e giugno (meno 19,83).

I DISAGI

Il minore servizio offerto si traduce in una riduzione media giornaliera di oltre quattromila corse, ossia 17 in meno per ognuna delle 249 linee di superficie gestite dall'Atac. Le cifre sono tutte in netto peggioramento rispetto all'anno precedente: nei primi sei mesi del 2017 i chilometri persi erano stati solo 6,2 milioni, pari al 12,4 per cento dell'offerta prevista dal contratto di servizio. A causare il calo di quest'anno sono soprattutto le condizioni della flotta a disposizione della municipalizzata. Nelle rimesse, l'Atac ha complessivamente 2.131 mezzi di superficie, di cui 1.937 bus, 164 tram e 30 filobus. Di questi, quasi 1.500 sarebbero da sostituire in tempi brevi.

I DANNI

In attesa di robuste iniezioni di nuove vetture, acquistate dal Campidoglio, quelle in servizio sono sempre più vecchie, hanno percorso in media 50 mila chilometri in più, rispetto a un anno fa, e si guastano sempre più spesso, soprattutto nei mesi più caldi: radiatori in ebollizione, freni incandescenti, sospensioni spezzate, ammortizzatori fuori uso, piattelli che si sbeccano e pneumatici rotti.

VETTURE DATATE

L'età media del parco mezzi supera gli 11 anni, contro gli 8,6 anni medi registrati a Milano, i circa 5 anni di Berlino, i 6 anni di Londra e i 7 anni di Parigi. Una situazione difficile da fronteggiare, specie nelle precarie condizioni della società del trasporto pubblico romano, attesa da un piano di concordato preventivo che ne scongiuri il fallimento ma chiamata a migliorare un servizio sempre più insoddisfacente per gli utenti. Il piano industriale della municipalizzata prevede 1.200 nuovi autobus (più una quarantina di tram) da acquistare nei prossimi due anni, con il contributo di Campidoglio e Governo.

LE PERDITE

Il disservizio che porta danni anche alla stessa municipalizzata. Nel contratto di servizio, infatti, il riconoscimento del corrispettivo da parte del Comune (ossia i fondi che il Campidoglio paga all'azienda) è commisurato esclusivamente alla quantità dei servizi erogati. E il fatto che lo scorso anno a fronte dei 153 milioni e rotti di chilometri programmati (tra linee di superficie e metro) ne siano stati coperti solo poco più di 134 milioni (vale a dire 18.632.085 in meno del previsto) significa che nel bilancio dell'azienda nel 2017 sono venuti meno oltre 60 milioni di euro. Quest'anno, fino a giugno, siamo già vicini ai 30 milioni di mancati incassi. Tutto ciò mentre la forza lavoro aziendale resta poco al di sotto delle 12 mila unità, ma l'offerta di trasporto è di appena 55 chilometri per abitante, contro i 64 dell'Atm milanese.