

## **Record di bus a fuoco a Roma «Cento in due anni» L'altolà del prefetto. I controlli saltati nelle officine «I mezzi non si fermano mai»**

La black list dei bus andati a fuoco nella Capitale, per ragioni spesso misteriose, è lunga. Molto più lunga di quanto si potesse immaginare, più lunga di certo di quanto sia trapelato su siti e giornali negli ultimi due anni: 95 vetture interessate da incendi - da quelli più circoscritti a quelli classificati come «distruttivi» - solo dal 2017 a oggi. A rivelarlo sono documenti riservati dell'Atac, spediti ai giudici del Tribunale e ai commissari del concordato preventivo, la procedura che ha salvato dal default la più grande partecipata dei trasporti d'Italia.

### **L'ELENCO**

I report della municipalizzata parlano di 46 «episodi di incendio» nel 2017 (11 sono registrati come «distruttivi») e di altri 40 nei primi dieci mesi del 2018 (11 segnati come «distruttivi»). Ma il conto, l'anno passato, è stato ancora più pesante, perché altri quattro incendi sono scoppiati a bordo di mezzi pubblici dopo la relazione, nel mese di dicembre. E cinque casi si sono verificati in questo primo scorcio di 2019, includendo nel computo anche una navetta della Roma Tpl, il consorzio che gestisce i bus nei quartieri più periferici. Una vera e propria escalation, pensando che nel 2016 gli incendi annotati dalla società del Campidoglio si erano fermati a quota 36.

### **I DANNI**

Tra i 95 episodi avvenuti dal 2017 a oggi, ben 29 volte le fiamme hanno distrutto completamente il bus o lo hanno reso «difficilmente recuperabile», alimentando tra i cittadini e sui social il sarcastico trend dei flambus, che ironizza su un pericolo però molto serio. Nelle altre situazioni si sono invece registrati danni giudicati riparabili.

L'ultimo rogo è quello di giovedì notte, a piazzale Clodio, incenerito un mezzo con pochi anni di servizio sulle spalle. Una circostanza che ha convinto il prefetto di Roma, Paola Basilone, a intervenire. «I numeri di questi anni parlano chiaro - spiega - Preoccupa il fatto che siano coinvolti anche mezzi recenti, in un periodo in cui le temperature non sono elevate come d'estate. Troppe anomalie, è bene che sia fatta chiarezza». Anche per questo il prefetto ha deciso di affrontare l'argomento «insieme al nuovo Questore». Il capitolo «flambus» sarà affrontato nel prossimo Comitato provinciale per l'ordine pubblico e la sicurezza, la riunione è in calendario martedì.

### **LE LINEE**

L'allerta è alta. Oltre al caso di piazzale Clodio, sono altri tre gli autobus dell'Atac distrutti dai roghi nei primi due mesi e mezzo del 2019. Il primo, poco dopo Capodanno: all'alba del 3 gennaio è stata devastata dalle fiamme una vettura della linea 16 ferma al capolinea di via Costamagna, al Tuscolano. Stessa sorte, tre giorni dopo, all'Epifania, per un bus della linea 338 che alle 7.30 del mattino stava percorrendo via della Bufalotta, per fortuna senza passeggeri a bordo. Sempre a gennaio, il 25, poco dopo mezzanotte sono andati contemporaneamente a fuoco due autobus: uno, dell'Atac, in via di Vigna Murata (linea 723); l'altro, di Roma Tpl, in via del Pattinaggio (771). Insomma, poco sembra cambiato dopo il rogo che ha creato maggiore spavento, quello avvenuto l'8 maggio scorso nel cuore dell'Urbe, in via del Tritone, lasciando ferita una commessa che era al lavoro in uno dei tre negozi danneggiati quando il mezzo è saltato in aria, come una bomba.

I controlli saltati nelle officine «I mezzi non si fermano mai»

Il bus esploso l'altra notte davanti al Tribunale, al capolinea di piazzale Clodio, non era un cassone da

spedire allo sfasciacarrozze tra qualche mese. Aveva solo 5 anni, era entrato nelle rimesse dell'Atac nel 2014. Eppure si è acceso come una torcia, come capita in genere ai mezzi più datati, quelli prossimi alla rottamazione che vengono tenuti in strada solo per evitare il collasso delle corse.

«Il fatto è che non si fermava mai, girava quasi 24 ore su 24, così i rischi aumentano», confida un operaio della municipalizzata, appena smontato dal turno in uno dei depositi più grandi della Capitale. «Il mezzo di piazzale Clodio, come tutti quelli più recenti, era uno dei pochi ad avere la cabina blindata. Per questo faceva parte del piccolo contingente di vetture che possono viaggiare di notte, quando per ragioni di sicurezza si mettono in strada solo i veicoli con l'abitacolo corazzato, per evitare rischi all'autista». Così facendo, però, questi bestioni di metallo finiscono per macinare chilometri su chilometri senza sosta o quasi. Perché marciano di giorno, quando la coperta della flotta è cortissima, e pure di notte. A ciclo continuo.

Tempo per farli riposare e per controllare a dovere tutti i pezzi, ne resta poco. «Spesso si cambia acqua e carburante, poi via, si riparte», racconta un altro operatore dell'Atac. «Non sempre c'è la possibilità di andare più a fondo, di verificare lo stato dei filtri e degli altri componenti».

#### LO «STRESS»

È un ritmo che «stressa le macchine», è il parere dei tecnici dell'azienda. E la tenuta, come avverrebbe per qualunque automobile, si fa più incerta. In queste condizioni, l'antincendio fa quello che può, quando scatta. «Gli impianti in genere staccano i componenti in cui passa il carburante e la parte elettrica - spiega un operaio - ma tutto il resto brucia, a partire dai pezzi di plastica, o la zona in cui vengono infilati i poster della pubblicità».

La municipalizzata ha deciso di montare 400 sistemi antincendio sui mezzi più vecchi, quelli di 12 o 13 anni. E lo stesso farà sui 60 bus elettrici che il Comune vuole rimettere in sesto: la commessa è già stata affidata agli esperti esterni della Pagliani Service. Saranno impianti ad aerosol, di ultima generazione, più efficaci, si spera.

#### GLI ACQUISTI

Saranno dotati di meccanismi all'avanguardia anche i nuovi bus che l'azienda ha già ordinato (227 nel 2018, arriveranno entro fine anno), e quelli di prossima ordinazione (240, disponibili dal 2020). Ma la zavorra che moltiplica i guasti e gli incidenti è la flotta obsoleta già nei garage, in pista da 10 o 15 anni. Mezzi malridotti eppure fondamentali, in questa fase di transizione, per assicurare le corse.