

Il 36% delle vetture non è in servizio: mancano i fondi per pagare i fornitori dei pezzi di ricambio
La montagna dei debiti della municipalizzata in un anno è schizzata da 325 a 429 milioni

Atac senza risorse, la vergogna dei depositi “Ottocento bus rotti fermi nelle rimesse”

CECILIA GENTILE

OTTOCENTOCINQUANTA bus fermi nei depositi. Indisponibili. Rotti. Non riparabili. Il tracollo del trasporto pubblico di superficie a Roma si misura anche con il numero di autobus che non escono più in strada: 850 su un parco complessivo di 2300, una percentuale del 36%.

A caricare ogni giorno i passeggeri romani sono dunque soltanto 1450 mezzi. Una miseria perché i calcoli degli esperti dicono che per garantire le frequenze programmate per la rete di superficie servono almeno 1600 vetture. E anche queste 1450 vetture sono destinate ad assottigliarsi perché quando se ne rompe qualcuna e non ci sono pezzi di ricambio in officina, il bus rimane fermo insieme agli altri.

La ragione? L'Atac non ha i soldi per pagare i fornitori dei pezzi di ricambio. Anzi, ad essere più precisi, ha una montagna di debiti accumulata con loro. Per questo le imprese, che forniscono all'azienda benzina, ricambi, consulenze, hanno chiuso i rubinetti: niente più materiali finché non rientrano i crediti. Verso i suoi creditori l'Atac ha messo insieme un debito di 429 milioni di euro. In un anno la montagna è cresciuta di 43 milioni: da 385 a 429 milioni.

I depositi dei bus sono sette: Tor Sapienza, Collatino, Portonaccio, Grottarossa, Acilia, Magliana, Tor Pagnot-

ta. In ogni deposito c'è un'officina, ma gli operai lavorano solo mezza giornata, le officine chiudono alle 13.30. «Uno scandalo — dice il consigliere Pd Athos De Luca, della commissione Mobilità — mi sono battuto perché l'apertura pomeridiana delle officine fosse inserita nelle linee guida del nuovo contratto di servizio dell'Atac. L'altro scandalo — continua De Luca — è che ancora vengano esternalizzate le riparazioni dei mezzi. Senza contare la situazione delle Grandi officine Ogr, dopo tanti sprechi di risorse, sono state internalizzate, ma ancora risultano improduttive». A tutto questo bisogna aggiungere che gli operai addetti alla manutenzione dei mezzi sono sempre meno perché in epoca Parentopoli Atac ha assunto impiegati e quadri, invece che autisti e meccanici.

Ancora: il parco vetture è molto vecchio. L'età media è di 11-12 anni. «In Europa — ricorda De Luca — arrivati al massimo a otto anni i mezzi si cambiano, perché è chiaro che sono sottoposti a forti stress e diventano meno affidabili». A Roma, l'ultimo acquisto risale al 2013, quando l'Atac prese in leasing dall'Iveco 301 bus.

Il piano industriale Atac presentato a ottobre scorso prevede l'arrivo di 330 nuovi autobus e un aumento del 10% nella regolarità delle corse. Obiettivi difficilmente raggiungibili con i debiti accumulati da Atac e con una struttura urbanistica sempre uguale a se stessa, con un numero ridicolo di corsie preferenziali che nessuna giunta ha voluto davvero aumentare.

FONTE LAURENTINA

Corridoio della mobilità solo su due chilometri il traffico finisce in un imbuto

LE FACCE assonnate di persone che aspettano da venti minuti l'arrivo di un autobus che dovrà portarli in centro. Tutti con lo smartphone in mano a controllare tra quanto arriverà. Perché qui, a Fonte Laurentina, c'è un'unica linea che ti accompagna fuori dal quartiere, la 797. La mattina il mezzo passa ogni quarto d'ora e il viaggio sarebbe tranquillo, se non fosse che per uscire dal quartiere si incontra una lunga fila d'auto. Dopo la fermata a De Finetti, inizia l'ingorgo. La Laurentina è come al solito bloccata. Nel giugno del 2014 è stato inaugurato il primo tratto del corridoio laurentino, una corsia preferenziale per alleggerire il traffico della strada principale. Il corridoio, da Fonte Laurentina, dista un chilometro e due semafori, ma la mattina il traffico è paralizzato. Da De Finetti al capolinea della metro B, trentacinque minuti per percorrere una decina di chilometri, a causa di un autobus lumaca, bloccato tra le strade di Roma.

(elio teodonio)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FONTE LAURENTINA

Corridoio della mobilità solo su due chilometri il traffico finisce in un imbuto

LE FACCE assonnate di persone che aspettano da venti minuti l'arrivo di un autobus che dovrà portarli in centro. Tutti con lo smartphone in mano a controllare tra quanto arriverà. Perché qui, a Fonte Laurentina, c'è un'unica linea che ti accompagna fuori dal quartiere, la 797. La mattina il mezzo passa ogni quarto d'ora e il viaggio sarebbe tranquillo, se non fosse che per uscire dal quartiere si incontra una lunga fila d'auto. Dopo la fermata a De Finetti, inizia l'ingorgo. La Laurentina è come al solito bloccata. Nel giugno del 2014 è stato inaugurato il primo tratto del corridoio laurentino, una corsia preferenziale per alleggerire il traffico della strada principale. Il corridoio, da Fonte Laurentina, dista un chilometro e

VALLE AURELIA

Di mattina mezzi strapieni l'odissea dei passeggeri a bordo della linea 490

SONO le 7:45 del mattino, dopo mezz'ora d'attesa arriva il 490 in zona Valle Aurelia, direzione Tiburtina. Il 490 arriva già colmo di persone. Per i passeggeri la parte più difficile è riuscire a restare in equilibrio, in piedi, in un mezzo pieno di persone fino all'inverosimile. Ogni mattina, fino a piazzale Flaminio è impossibile trovare posto a sedere, così non resta che incastrarsi nei varchi liberi. La prima battuta di arresto si registra su via Emo, una strada a senso unico, spesso occupata da macchine in sosta selvaggia che ostruiscono il passaggio del bus. Fino a Piazzale Flaminio, il traffico sembra esser regolare. Qui scendono un bel po' di persone e l'autobus sembra sfollarsi. Chi rimane può finalmente prendere posto a sedere. Purtroppo però gli schienali in tessuto sono spesso lerci e maleodoranti, per questo è preferibile sedersi su quelli completamente di plastica, che all'apparenza appaiono più puliti.

(valentina pia pietrocola)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TOR DE' SCHIAVI

Tram, il 19 è una lumaca cinquanta minuti dalla Prenestina ai Parioli

8:40: orario di punta alla fermata Tor de' Schiavi, lungo via Prenestina. Studenti, lavoratori e anziani aspettano il 19 da almeno 15 minuti. Alle 8.50 finalmente si scorge il vecchio tram di un verde scolorito dal tempo. Salendo i tre scalini, scomodi per una persona di una certa età, un totale impedimento per i disabili in carrozzina, ci si assicura il posto in piedi aggrappandosi ai pali gialli. La presa, in questi mezzi, diventa fondamentale: ogni scossa, curva e fermata potrebbe essere fatale. Tutti, anche i fortunati che si sono guadagnati il sedile, si isolano con cuffiette, ipad e giochi sul cellulare per non essere tormentati dal frastuono delle rotaie e dagli scricchiolii metallici della lamiera. Nonostante il tram viaggi su una corsia preferenziale, a Porta Maggiore si blocca. In direzione San Lorenzo le auto invadono selvaggiamente la corsia. Dopo 50 minuti il viaggio arriva a destinazione: piazza Buenos Aires.

(giulia felici)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI



ABRUZZO

I MEZZI

Gli autobus dell'Atac fermi nelle rimesse dell'azienda perché guasti o rotti sono 850, il 36% dell'intero parco veicoli



LE FREQUENZE

Secondo gli esperti per un servizio efficace di trasporto pubblico devono essere in servizio almeno 1600 bus. A Roma sono appena 1450



VEICOLI VECCHI

Gli autobus dell'Atac hanno un'età media di 11-12 anni mentre a otto anni sono da considerarsi da cambiare



IL DEBITO

Cresce il debito accumulato negli anni dall'Atac: in un anno è salito di 43 milioni, da 325 a 429 milioni

due semafori, ma la mattina il traffico è paralizzato. Da De Finetti al capolinea della metro B, trentacinque minuti per percorrere una decina di chilometri, a causa di un autobus lumaca, bloccato tra le strade di Roma.

(elio teodonio)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AFFOLLATI

Diversi i problemi degli autobus di linea: sovraffollati, sporchi e spesso in ritardo