

La crisi del tpl - Vecchi di 12 anni e guasti: mille bus fermi ogni giorno. Crollo dei pannelli e portelloni rotti: viaggio sulle flotte (insicure) dell'Atac. Debiti verso i fornitori per 429 milioni nelle officine un parco mezzi infinito.

Solo nell'ultimo mese, è crollato quasi un portellone a settimana. L'ultimo caso, l'altro ieri, segnalato dall'autista-pasionaria Micaela Quintavalle. Il 4 marzo invece un battente aveva colpito una passeggera della linea 30 express, ferendola alla testa. A ottobre, uno sportello motore si era sganciato da un bus che aveva appena preso una buca, andando a colpire una giovane scooterista che ha rischiato l'amputazione di un braccio. Non proprio un dolce viaggiare, come cantava Battisti, per i passeggeri della Capitale. E dire che quella che viene messa su strada, è una flotta già quasi dimezzata per una mole infinita di guasti mai riparati. Perché dei 2.281 bus di proprietà dell'Atac, 1.004 rimangono fermi ogni giorno nelle rimesse. Quasi 300 vengono considerati «irrecuperabili» dagli addetti ai lavori. Poco più che ruderi, smembrati dei vari pezzi nel corso degli anni, ormai buoni solo per gli sfasciacarrozze. Come i 100 «scheletri» abbandonati nella rimessa Collatina, a un passo dalla rottamazione.

Ma il numero degli autobus fermi per guasti è molto maggiore. Basta considerare che ogni giorno l'azienda programma l'uscita di appena 1.524 mezzi. E la media delle uscite effettive, dal lunedì al venerdì, è ancora più bassa, intorno a quota 1.350. Significa che restano bloccate nei depositi 931 navette, a cui bisogna aggiungere un'altra settantina di mezzi tra filobus e bus elettrici.

1.350: la media dei bus che escono dalle rimesse Atac ogni giorno

Oltre alle navette ormai inutilizzabili, quindi, ce ne sono almeno altre 600 che potrebbero essere messe su strada per aumentare la frequenza delle corse. La colpa non è tanto di chi lavora nelle officine. Semplicemente, nella maggior parte dei casi, a ingolfare le rimesse è quella che in gergo viene definita «carezza materiali». Mancano i pezzi di ricambio, in sostanza. Soprattutto mancano i soldi. Atac ha accumulato verso i fornitori un debito che supera i 429 milioni, come messo nero su bianco anche nell'ultimo bilancio certificato, quello del 2014. Nel 2013, i debiti erano 385 milioni, quindi in un anno sono aumentati di oltre il 10%. Ma non è solo una questione finanziaria. Perché proprio l'ammontare dei debiti fa sì che le ditte incaricate smettano di fornire i ricambi. Oppure, nel migliore dei casi, li forniscano a rilento. Come un cane che si morde la coda poi, questo circuito vizioso fa sì che queste stesse ditte, proprio per via dell'incertezza su tempi e pagamenti da parte del committente pubblico, presentino offerte molto più alte rispetto ai valori di mercato per assicurare i propri servizi. E così anche il conto per l'Atac diventa più salato. E i debiti aumentano ancora.

L'età media dei bus, secondo le stime della Cgil, si aggira intorno ai 12 anni. Oltre 1.500 veicoli hanno più di 10 anni: 680 sono stati acquistati nel 2004, altri 1.100 tra il 2001 e il 2007.

ANZIANITÀ

Qualche navetta nuova, in teoria, ci sarebbe: 300 sono state acquistate tre anni fa, altre 25 nel 2012. Ma anche i veicoli più recenti, per colpa della manutenzione a singhiozzo, rischiano di restare bloccati nei parcheggi. La stessa azienda, nel piano industriale 2015-2019, ha dichiarato «necessario il rinnovo della flotta bus». È già stata bandita una gara per acquistarne 150 nuovi. I primi dovrebbero arrivare entro fine anno. Nel frattempo quelli che vengono messi su strada, perdono pezzi.

Ai tram va anche peggio: su 120 mezzi di proprietà dell'Atac, quasi 50 restano fermi ogni giorno per guasti. In questo caso a incidere è anche l'età, molto alta: intorno ai 35 anni.

BATTERIE SCARICHE

I bus elettrici invece sono molto più recenti, ma praticamente inutilizzati. Dei 60 veicoli acquistati nel 2009, 50 sono fermi (in teoria dovrebbero attraversare il centro storico, da piazza del Popolo a Villa Borghese). E non è un caso isolato. Su 30 filobus acquistati dall'Atac per quasi 26 milioni di euro tra il 2005 e il 2008, quasi 20 restano fermi ogni giorno nelle rimesse. Il motivo? Le batterie si sono scaricate e nessuno le ha sostituite. Anche se per comprarne un pacchetto basterebbero appena 60mila euro. Spiccioli, rispetto al budget investito per acquistare questi veicoli a trazione elettrica che avrebbero dovuto sfrecciare sulla Nomentana e che invece da anni restano abbandonati nei depositi di Montesacro. Altri 45 filobus erano stati acquistati per percorrere la Laurentina. Ma il tracciato della linea sulla carreggiata, quando sono stati comprati, non era ancora stato realizzato. E anche oggi è stato completato solo il 20% dei lavori. Mentre i filobus invecchiano nelle rimesse, con i motori spenti. Ammesso che funzionino.

