

Il collasso dell'Amat ogni giorno si guasta un autobus su quattro

Ritardi record: utenti in attesa anche per due ore e mezza
Solo 200 mezzi in strada ma 50 si fermano durante la corsa



LE CIERE
I GUASTI
Su 450 bus ce ne sono 250 in riparazione. In un giorno si sono rotti 50 mezzi. Solo 18 i nuovi autobus

LE CIERE
GLI ASSIDENTI
L'Amat può contare ogni mattina solo su 500 autisti su un totale di 750 guidatori

LE LINEE
I percorsi sono 90 ma con la ristrutturazione di metà ottobre e l'avvio del tram diventeranno 54

LE CREDITE
L'Amat non ha ancora ricevuto dalla Regione 50 milioni per i corrispettivi chilometrici

FRANCESCO PATANE

Ogni giorno nel bel mezzo delle corse si guastano cinquanta autobus: praticamente un quarto del 210 che a malapena riescono ad andare in strada. E gli effetti si vedono e soprattutto li sentono gli utenti. Due ore e 35 minuti per raggiungere in autobus Mondello dalla stazione ferroviaria di piazza Giùto Cesare. Per percorrere 11 chilometri, sabato scorso, Giusy Lo Piccolo, trentenne residente in corso dei Mille, ha dovuto affrontare un cambio di autobus (prima la linea 101 e poi la 806), 90 minuti di attesa sotto le due pensiline stracolme di persone e 65 minuti di viaggio stipata come una sardina e senza aria condizionata.

Un record negativo per il trasporto urbano cittadino, un caso emblematico che fotografa alla perfezione l'odissea che residenti, pendolari e turisti devono affrontare ogni giorno per spostarsi in città con i bus Amat.

Le linee che collegano la periferia al centro città non sono messe meglio: da Brancaccio, Borgo Nuovo a Vergine Maria i ritardi medi raggiungono l'ora, quando non vengono saltate le corse. E da lunedì circa 10 mila studenti rischiano di mandare definitivamente in tilt il sistema del trasporto pubblico palermitano. Per i sindacati la causa sono le poche risorse finanziarie, il parco mezzi insufficiente e malridotto.

L'azienda lamenta invece la carenza di autisti disponibili. Entrambi chiedono alla Regione che versi i 50 milioni di contributi dovuti e non ancora pagati. Amat ha nel cassetto un piano per rivoluzionare il servizio di trasporto pubblico, ma attende il rinnovo del consiglio di amministrazione per avviare la riorganizzazione. La scorsa settimana è andata deserta l'assemblea dei soci. Il Comune (socio unico della partecipata) non si è presentato.

Per l'azienda il primo problema da risolvere sono i mezzi: su un parco di 450 autobus, ogni giorno escono dai cancelli massimo 210 mezzi. Di questi lunedì 11 sono rientrati in officina e 33 per guasti. Il che significa che in città hanno viaggiato meno di 160 mezzi sulle 90 linee urbane. Nemmeno due autobus per percorso. Ovvero che i tempi di attesa si moltiplichino e gli orari di passaggio serretti alle fermate divengono carta straccia.

«Su 450 mezzi, 150 non sono riparabili»



LUNGHE ATTESE
Una coda di oltre 200 minuti. Al momento Mondello è attesa della linea 806. Il sistema è in uno stato di crisi



NUOVI TURNI
I turni serali e notturni degli autisti sono ancora in fase di attivazione. Il parco mezzi è insufficiente



MEZZI GUASTI
Un giorno nelle officine Amat si guastano più di 50 autobus. Con i guasti le linee si fermano e gli utenti rimangono sempre più di 200



va fra tre mesi nel migliore dei casi — continua Di Maria — E intanto il mezzo rimane fermo. In molti casi i fornitori attendono ancora i pagamenti della fattura precedente e diventa impossibile accelerare le nuove consegne.

Il problema dei pezzi di ricambio è confermato anche dal vicepresidente Amat Diego Bellia: «In questo momento Amat soffre una crisi di liquidità anche perché siamo aspettando dalla Regione oltre 50 milioni di euro di corrispettivi chilometrici. Non dimentichiamoci poi che il parco macchine ha un'anzianità media di 12 anni e più di due milioni di chilometri già percorsi per mezzo».

Pur riconoscendo i gravi problemi del parco autobus, Diego Bellia punta il dito però sulla gestione delle risorse umane. Dei 750 autisti in organico l'azienda può contare ogni giorno solo su 500 guidatori, da suddividere nei cinque turni.

«A rotazione, dobbiamo rinunciare a decine di autisti che usufruiscono dei benefici della legge 104 e ad altrettanti in permesso sindacale — svela Bellia — Poi ci sono i permessi per donare il sangue, talmente tanti che è probabile che la maggior parte del sangue negli ospedali palermitani arrivi dall'Amat. A questo vanno sommati i dipendenti in ferie e quelli in malattia. Curiosamente la maggioranza cade malata nei turni serali e notturni, quando non è possibile inviare i medici fiscali. I turni serali e notturni sono una zona franca».

Carenze di mezzi e di autisti che i vertici di Amat vogliono sanare con una riorganizzazione del lavoro che andrà a regi-

me ad inizio ottobre. I turni degli autisti passano da cinque a due al giorno e gli autobus viaggeranno dalle 6 alle 21. Non più dalle 3 alle 24. Ci saranno poi quattro linee notturne che copriranno il territorio. I vertici Amat vorrebbero che entrasse in vigore dopo la nomina del nuovo Cda, ma per l'assessore alla mobilità Giusto Catania «la decisione è presa e Amat deve applicare la riorganizzazione e prescindere da chi guiderà l'azienda entro la prima metà di ottobre. Non c'è più una sola settimana da perdere». Con il debutto del tram si ridurranno anche le linee urbane su gomma che passeranno da 90 a 54 grazie alla razionalizza-

L'azienda ha problemi di liquidità e attende 50 milioni dalla Regione, in officina mancano i pezzi di ricambio

zione dei percorsi e alla scomparsa di quelle che oggi insistono sul percorso del tram.

«L'obiettivo — conclude Bellia — è quello di non sovrapporre alcuna linea in modo da liberare mezzi da inserire sulle linee rimaste. Più mezzi consentono una frequenza di passaggio maggiore. Infine nei prossimi giorni pubblicheremo un secondo bando per altri 18 nuovi autobus che arriveranno entro la primavera e nel 2016 il programma prevede l'acquisto di 80 mezzi».

Esu 750 autisti in pianta organica, tra permessi sindacali, malattie e fene non vanno a lavorare in 250

li e alcuni di questi li utilizziamo per i pezzi di ricambio — dice Corrado Di Maria, meccanico dell'Amat e sindacalista dei Cobas — Poi ci sono un centinaio di autobus che hanno guasti che necessitano il fermo per più giorni. Di questi ne aggiustiamo una decina al giorno ma se ne rompono altrettanti, mantenendo costante la quota di cento unità. Infine ci sono una cinquantina di autobus che quotidianamente riusciamo a sistemare alla meno peggio per riuscire a raggiungere le 200 unità disponibili. È chiaro che in queste condizioni, molti non fanno in tempo ad arrivare al capolinea che sono di nuovo rotti».

Mancano i pezzi di ricambio e le squadre di meccanici Amat sono costrette a fare i salti mortali con le risorse a disposizione. «Se ordino un pezzo oggi, tu arrivi»