

Autobus guasti, scatta l'inchiesta

Il presidente dell'Amat avvia un'indagine sui mezzi che ogni giorno si rompono: "Andremo fino in fondo" I sindacati: "Nessuno scarichi le colpe dei disservizi sugli autisti, costretti a lavorare in condizioni impossibili"

FRANCESCO PATARE

È scattata immediatamente un'indagine interna all'Amat per capire come sia potuto accadere che mercoledì mattina un autobus sia uscito dal deposito con il sistema di antibloccaggio dei freni (Abs) mal funzionante e che nello stesso giorno un secondo mezzo abbia circolato sotto la pioggia con l'impianto di aerazione e gli sbrinatori guasti. E ancora l'indagine interna servirà a far luce sui motivi per cui lunedì sono rientrati 53 bus su 210 per avarie di varia natura. L'ha avviata il presidente dell'Amat Antonio Cristina che si assume la responsabilità dei disservizi e delle criticità del servizio di trasporto pubblico, ma allo stesso tempo sottolinea le gravi mancanze da parte della Regione che condizionano il miglioramento del servizio. «Voglio andare fino in fondo alle vicende dei mezzi che viaggiano in condizioni precarie, non carico di scaricare le responsabilità — assicura il numero uno dell'azienda di via Roccaze — Ma è chiaro che molti di questi problemi derivano da un problema finanziario. Attualmente 55 milioni di euro della Regione. Denaro che ci vorrebbe di essere la continua emergenza di liquidità. Senza i contributi regionali faccio fatica a garantire la copertura delle spese correnti, dagli stipendi al carburante fino ai pezzi di ricambio». Il presidente Amat assicura che entro l'anno partirà una rivoluzione in azienda: «Entro metà ottobre saranno riorganizzati i turni degli autisti che scendono da cinque a

Accuse alla spa da Sala delle Lapide
Tantillo (F): "Scherzano con la vita delle persone"

due — dice Cristina — Poi sarà la volta della ristrutturazione della linea che passeranno da 90 a 57, non appena lo delibera di giunta. Passerà in Consiglio comunale. Infine entrerà in servizio il tram. Tutte operazioni che libereranno uomini e mezzi da destinare alle linee su gomma per aumentare la frequenza e la qualità del servizio».

Sulla questione sicurezza i sin-



IN SERVIZIO
Autobus dell'Amat in servizio in città. Ogni giorno circa cinquanta mezzi si guastano e devono rientrare in fonderia

dacati lancia l'allarme autisti. Sono costretti a lavorare in condizioni impossibili con mezzi vecchi. «I disservizi dell'Amat non sono colpa degli autisti — precisa Franco Mineo, delegato della Cgil all'Amat — Il personale è ridotto all'osso e i mezzi hanno un'anzianità media di 12 anni. Gli autisti hanno un'età media di 57 anni. Per riqualificare il servizio e dare risposte concrete ai cittadini servirebbero 200 nuovi guidatori giovani e almeno 80 mezzi nuovi».

Il problema della sicurezza dei mezzi Amat per il consigliere comunale di Forza Italia Giulio Tantillo è il frutto delle politiche aziendali. «Qualcuno deve rispondere sulla mancata sicurezza dei mezzi Amat — commenta Tantillo — Sull'approvazione del nuovo contratto di servizio, che per ora è un fantasma, faremo una battaglia in Consiglio comunale. Innanzitutto nel nuovo

contratto devono esserci precise e più stringenti garanzie sulla sicurezza dei mezzi. Stanno scherzando con la vita delle persone».

Anche per il consigliere di Idv Filippo Occhipinti la carenza di sicurezza dei mezzi Amat è lo specchio della situazione dell'azienda. «I dati della semestre sono drammatici, l'Amat è abbandonata a se stessa — sottolinea Occhipinti — Servirebbero investimenti sulla sicurezza e un piano di rilancio complessivo che punti sullo svecchiamento della flotta di autobus, sulla ristrutturazione delle linee e sulla riorganizzazione delle risorse umane. Tutti aspetti che per ora non ci sono. I 18 bus appena comprati funzionano a gasolio, quando in tutte le città si è già passati al metano. Questo è solo uno degli esempi di miopia nella programmazione».

Impiegare poco meno di quattro ore per raggiungere Siacca-

vallo dal centro di Palermo per Gianluca Silvestrini, ricercatore del Cnr ed esperto di mobilità. «Dimostra come il settore del trasporto pubblico a Palermo sia stato abbandonato da almeno

Autoparco in emergenza: perenne, la Regione da tempo deve erogare 55 milioni di euro

dieci anni — dice Silvestrini — Il sistema attuale è datato e pensato vent'anni fa quando in città viaggiavano il doppio dei mezzi. Oggi non è più sostenibile e le scelte sul tram non cambieranno la situazione. Il vero tram dovrebbe viaggiare dalla Stazione allo Stadio lungo via Libertà, attorno basterebbero una quarantina di linee su gomma».