

**Palermo in emergenza. Corse dimezzate nella capitale dei bus lumaca. Biglietto tra i più cari d'Italia, tempi di attesa da record. E l'Amat taglia le linee. Ogni giorno quasi settanta vetture restano in officina. Nel solo 2009 persi 500 mila passeggeri**

MEZZ'ORA sotto la pensilina. Per l'esattezza 27 minuti, ma come tempo d'attesa medio: ci sono autobus che passano ogni 15 minuti, ma anche mezzi che si fanno attendere più di un'ora. Giovanna, estetista, abita in viale Lazio e lavora in centro. Tre sere fa, alle 19, alla fermata di viale Croce Rossa, ha aspettato la linea 625 per 50 minuti. Due giorni fa per 35: Palermo capitale degli autobus lumaca e del caro bus. Il biglietto, 1,30 euro per 90 minuti di validità, è il più salato d'Italia. I bus fantasma sono la quarta emergenza di Palermo individuata da "Repubblica". Autobus lenti, cari e soprattutto vecchi: ogni giorno, in media, se ne fermano 67. I 546 mezzi della azienda comunale entrano ed escono dall'officina: in strada, ogni giorno, ce ne sono meno di 300. Il risultato sono corse che saltano, passeggeri in vertiginoso calo e tempi di attesa biblici alla fermate. È la stessa azienda ad ammettere che il tempo medio di attesa è di 27 minuti: «È quello fissato dal contratto di servizio con il Comune». In realtà, però, come ha dimostrato sul campo un'indagine di Federconsumatori, ci sono linee, soprattutto in periferia, che si fanno attendere anche 60 minuti. I disagi sono anche nei percorsi centrali: le linee da 102 a 164 - denuncia il consigliere del Pd Maurizio Pellegrino - hanno tempi di attesa che vanno dagli 11 ai 30 minuti. Per il servizio pubblico, però, i cittadini sono costretti a pagare il biglietto più caro d'Italia: il ticket è cresciuto di 30 centesimi in due anni. Fino a giugno del 2008 costava un euro e valeva 120 minuti, oggi costa 1,30 per 90 minuti. Il risultato? Nel 2009, come denuncia Pellegrino, l'azienda ha perso 500 mila passeggeri. Un dato evidente anche nella classifica "Ecosistema urbano" 2009, redatta da Legambiente e pubblicata dal Sole 24 ore, che ha piazzato Palermo all'ultimo posto in Italia alla voce "viaggi collettivi": i cittadini, nel 2009, hanno preso il mezzo pubblico solo 44 volte a testa. Nel 2008 92 volte. La qualità del servizio, dunque, è precipitata: almeno secondo gli utenti che non possono contare sull'autobus come alternativa al mezzo privato. «Le attese alle fermate? - rivela il presidente Mario Bellavista - colpa del traffico: il rilancio del mezzo pubblico non può prescindere da una riduzione delle macchine». La ricetta del presidente per aumentare il numero di autobus e portare i tempi di attesa da 27 a 13 minuti, è tutta in un piano appena approvato a Sala delle Lapidi. Un piano che taglia 35 linee riducendole da 92 a 58. Un piano che tiene conto dei 10 milioni di euro di trasferimenti tagliati dal Comune nell'ultimo biennio. Per potenziare le corse si riducono gli itinerari: molti cittadini che finora hanno preso l'autobus praticamente sotto casa, se partirà la riorganizzazione, dovranno percorrere a piedi oltre cento metro. Il presidente Bellavista, però, difende il piano: «È una sfida - dice - dobbiamo provare a migliorare il servizio: verranno accorpate le linee che fanno percorsi simili e verranno riorganizzati gli itinerari. I disagi riguarderanno solo il 10 per cento della popolazione, ma un 10 per cento distribuito su tutto il territorio. Noi siamo sicuri che, insieme con una riduzione del traffico veicolare per mezzo di misure che spettano all'amministrazione, il servizio di trasporto pubblico potrebbe arrivare a una svolta». L'Amat chiede solo di provarci: «Il Consiglio discuta il piano». L'azienda, però, ha soprattutto bisogno di nuovi mezzi: il Comune aveva promesso 20 milioni di fondi Cipe per l'acquisto di 100 vetture. Ma le risorse che arriveranno - anche se al momento non ci sono ancora - non supereranno i 10 milioni. «Potremo comprare una quarantina di bus - dice il presidente, che conta anche su un finanziamento di 5 milioni di euro dal ministero dell'Ambiente per comprare un'altra ventina di mezzi. «Tutti dotati di telecamere», assicura: perché un altro problema è quello della sicurezza. Le aggressioni agli autisti sono sempre più frequenti, così come gli scippi e le molestie. Per Bellavista oltre alla telecamere, servono le guardie giurate a bordo: «Porterò la proposta al prossima cda». Già a marzo Bellavista ci aveva provato, ma il resto del cda aveva preferito mettere in freezer la proposta. L'ex municipalizzata, oltre che a

migliorare il servizio, deve anche pensare a far quadrare i conti: i debiti con le banche superano i 50 milioni. Se fino al 2008 il bilancio era in utile, a luglio quello 2009 è stato chiuso con una perdita di oltre 6 milioni. L'azienda che a settembre, per la prima volta nella sua storia, ha pagato con diversi giorni di ritardo i lavoratori, attende dal Comune 140 milioni

