

Amt taglia i "doppioni" più attesa alle fermate Cala il numero di bus in circolazione. La rivoluzione tocca tutte le linee

Con la manovra in via di definizione l'azienda dovrebbe risparmiare 6,5 milioni di euro

LINEE che scompaiono, percorsi che si accorciano e frequenze che si dilatano, anche sulle direttrici principali, salendo da un minimo di due, tre minuti, a un massimo di oltre dieci, soprattutto nei periodi considerati "morti", ovvero tra le 9 e 30 e le 17 e ancor più durante la notte. Parte il 13 giugno, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, il piano di revisione della rete di Amt. Un mix di tagli e accorpamenti che se da un lato manterrà la copertura di tutti i percorsi serviti fino ad oggi, dall'altro, eliminando gran parte delle sovrapposizioni, è destinato a far aumentare i tempi di attesa alle fermate. Che l'autobus "superstite" passi con maggiore frequenza, d'altronde, è l'unica medicina in grado di tamponare la scomparsa secca di una linea o il suo accorpamento con un'altra che - più o meno - serve lo stesso percorso. Il ragionamento si comprende osservando ad esempio ciò che succederà sulla direttrice del ponente. Il 2 barrato, che oggi collega Palmaro con via di Francia, non esisterà più. I genovesi che trasportava dovranno accontentarsi dell'1, che continuerà a muoversi tra Voltri e Caricamento, e del 3, che da Sestri arriverà a Principe. Per contrastare l'assalto Amt, nella nuova stesura del "programma di esercizio", ha ritoccato la frequenza dei due mezzi ancora in servizio, e, nelle ore di punta, conta perfino di guadagnare qualche minuto. I "ma" dell'operazione, un criterio generale adottato per tutta la revisione di rete, sono tre: la frequenza "combinata" dei mezzi - vale a dire quella che sarebbe stata garantita, per quanto riguarda il ponente, da tre bus - non è detto sia più favorevole. In primo luogo perché il traffico quasi sempre non asseconda il trasporto pubblico: è sufficiente osservare l'affollamento dei bus per capire quanto la teoria si scontri quotidianamente con la pratica. E ciò vale a maggior ragione perché, con la nuova rete, non nasceranno nuove corsie preferenziali. «Bisognava recuperare chilometri e costi. Dal lontano 1973 - ammette il vice sindaco, Paolo Pissarello - questo è uno dei pacchetti di intervento più pesanti sulla rete». Comune e Amt, per tamponare la cronica mancanza di risorse, figlia del deficit strutturale e dei tagli in finanziaria, che rischiava di tradursi - puro e semplice - nel fallimento dell'azienda, hanno stirato all'inverosimile una coperta già sacrificata. Tradotto in cifre, significa aver tagliato, su circa 30 milioni di chilometri di servizio l'anno, un milione e mezzo di chilometri. Per distribuire in maniera (il più possibile) sopportabile l'impatto dei tagli, Amt ha provato a concentrare tutto quello che ha (meglio: avrà), in termini di uomini e mezzi, in determinate zone e ore della giornata. «Le risorse - continua Pissarello sono quelle che sono. Abbiamo studiato un servizio tarato il più possibile a seconda delle necessità. Uno dei problemi principali che abbiamo affrontato è stato il mantenimento di frequenze accettabili nei punti più estremi delle linee principali». In altre parole, zone come Pontedecimo, Nervi, Prato e Voltri rischiavano di vivere la comparsa di un bus come una specie di raro miraggio. «L'azienda - spiega Pissarello - si è impegnata a garantire frequenze accettabili anche per queste zone. Cosa fondamentale, se vogliamo catturare i passeggeri prima che si mettano al volante del mezzo privato». La manovra dovrebbe far risparmiare all'Amt circa 6,5 milioni di euro, cinque dei quali soltanto riducendo di cento gli autisti in servizio. «Manterremo il servizio inalterato nelle ore della giornata in cui i mezzi sono più carichi - dicono da Amt Con l'obiettivo di mantenere l'indice di affollamento sempre al di sotto del settanta per cento». Il criterio generale lascia il campo aperto a una serie di domino assai elaborati su tutte le principali linee di Genova. Come si evince dalla tabella, anche Valpolcevera, Levante e Valbisagno saranno interessate da frequenze rivoluzionate, associate a soppressioni e accorpamenti. Un macigno che si abatterà su abitudini e flebili equilibri, che in estate vivrà il proprio timido antipasto. Il vero banco di prova sarà l'autunno, con la riapertura delle scuole e degli uffici.