

**Bus, calvario quotidiano vecchie carrette crescono. In Amt età media 13 anni, il doppio dell'europea
I mezzi più vetusti risalgono alle Colombiane ma anche quelli recenti creano problemi**

NON stiamo scherzando: se nel 1966 una sciagurata scelta non avesse dismesso la rete tramviaria di Genova ancora oggi la gloriosa litorina 973, costruita negli anni Trenta del Novecento, sicuramente sarebbe in servizio sui binari invece che giacere, coperta a malapena da un telone, nel "cimitero" di Campi. Accanto, peraltro, agli scheletri cannibalizzati dei filobus F15 entrati in servizio nel 1997 e ai resti degli "Elfo" con batterie ricaricabili che dai viali dell'ospedale San Martino sono finiti alla "morgue" sul Polcevera alla pari dei Cito Mercedes belli ibridi (e quindi ecologici) ma con una capacità di sterzo talmente limitata da non poter affrontare una qualsiasi curva un po' impegnativa. Questo per dire che non è un caso che l'Amt sia alle prese (al di là delle possibili strumentalizzazioni di parte) col problema della scarsa qualità della sua flotta. I bus di oggi sono ben diversi da quelli degli anni 70, con l'elettronica che ha sostituito la meccanica tradizionale. Se un tempo bastava, come si diceva nelle officine (ed era vero), un po' di spago per risolvere su due piedi un problema al cambio o nel vano motore, oggi se salta un piccolo circuito la macchina si pianta e deve accorrere la "vacca" (così, in gergo, si definisce il mezzo di soccorso) per trainarla via. I numeri sono impietosi: l'età media dei bus genovesi è di 13 anni e mezzo contro i 10 di quella italiana e i 7 dell'europea. I mezzi più vecchi sono quelli della serie 43 (per intenderci quelli che si vedono costantemente sulle linee 35 e 44), arrivati a Genova poco prima delle Colombiane 1992, che con la serie 38 (comunemente impiegati sulla linea 36) formano il vetusto gruppo dei bus lunghi poco più di 10 metri per il quale urgono assolutamente rinforzi. Amt, invece, continua a puntare sugli snodati (come riferito ieri dalla Polonia arriveranno 14 Solaris da diciotto metri), il cui parco, peraltro, soffre per il decadimento dei "Bredamenarini": già davano problemi al loro esordio e figuratevi ora che hanno 16 anni e s'accasciano in strada a ogni piè sospinto. E i bus più piccoli? Croci quotidiane su linee importanti come l'84 e il 383, affannosa e spesso vana ricerca di pezzi di ricambio fuori mercato (la Cam di Modena e la Cacciamali di Brescia che li hanno costruiti sono fallite), il tutto a spese dei cittadini (chiedetelo a chi ha atteso anche un'ora ieri il 470 per Bavari...). A proposito: sui nuovi Solaris attesi per giugno c'è la garanzia della manutenzione full-service: per sette anni la cura meccanica sarà completamente compito del produttore. Ma dal 2020 ci sarà in Amt (sempre che esista ancora) qualche operaio in grado di metter mano su questi bus? Mal che vada porteremo un fiore anche alle loro carcasse in quel di Campi..