

La crisi del tpl - Amt, bus troppo vecchi, cinquemila guasti al mese. L'azienda di trasporto genovese al collasso: le vetture non ce la fanno più. E saltano decine di corse. L'accusa dei sindacati: mancano uomini e officine

QUASI 5000 soccorsi al mese, 1200 bus che devono interrompere il servizio e rientrare in rimessa per guasti al motore, ai freni, alla carrozzeria e chi più ne ha più ne metta. E ancora 2500 vetture che ricevono i soccorsi sul posto con i meccanici delle rimesse, oltre 700 al mese le chiamate per le obliteratrici che non funzionano: sta in questi numeri il disastro dei bus genovesi, età media oltre i dodici anni, e meccanici impegnati a correre da un mezzo all'altro per metterci una pezza, a volte addirittura andando a recuperare le parti da sostituire dai bus mandati in demolizione.

Storie di cronaca quotidiana all'Amt, l'azienda del trasporto pubblico locale che ha da poco firmato l'accordo sindacale per ridurre il costo del lavoro, ma che non ha ancora risolto il problema degli investimenti e dei mezzi. Ieri, una giornata qualunque, erano fermi in rimessa 179 bus su un parco mezzi di circa 700, considerando che ogni giorno ne servirebbero 580 disponibili per coprire senza problemi il servizio, è facile capire perché alla fine a volte saltino le corse e gli utenti si trovino sempre più infuriati ad aspettare a lungo sotto le pensiline. "Ormai la manutenzione si fa solo più a caduta - spiega Michele Monteforte, della Filt-Cgil - quella preventiva è praticamente inesistente, mancano gli uomini e gli spazi per farla, così i problemi si ammucchiano".

Il problema è particolarmente grave sulle linee collinari, quelle che impiegano i bus piccoli: mancano almeno dieci veicoli rispetto a quelli che servirebbero per coprire il servizio, così i bus vengono usati in condivisione, invece di due bus per una linea uno solo, un autista fa il suo giro, quando arriva al capolinea sale l'altro autista e svolge il suo servizio. Peccato che se il percorso dura qualche minuto in più del previsto i ritardi si accumulano e finiscono per saltare anche delle corse. Succede in Valbisagno, per il 470, il 381, il 383, il 477, il 474 e il 481; succede a Castelletto, per il 375, il 375 e il 377 e al Righi per il 64. "In questo caso l'emergenza è provocata dalla somma di due fattori - spiega il sindacalista - da un lato sono mezzi che difficilmente si trovano sul mercato, in Italia quasi nessuno li richiede, perché quasi nessuno ha una città come la nostra, con strade strette che si arrampicano sulle colline, e le case costruttrici non li producono. Dall'altro lato - prosegue Monteforte - c'è anche la disorganizzazione aziendale, ad ottobre era stato presentato un piano per il revamping di 25 macchine, il bando è partito solo in questi giorni. Inoltre si sta finalmente pensando di acquistare cinque o sei vetture nuove, ma prima del 2014 macchine nuove non ne vedremo".

E comunque è tutta la manutenzione a soffrire. Ad occuparsi di 700 mezzi sono in tutto 160 persone, divise sulle 24 ore, da quando è stata chiusa l'officina Guglielmetti molto è stato affidato all'esterno, per i lavori di carrozzeria i bus vengono

portati addirittura in Toscana o in Piemonte, il magazzino è stato concentrato in un capannone preso in affitto in via Adamoli, spesso mancano i pezzi e i bus restano fermi a volte anche mesi in attesa di un pezzo che non arriva. Per i "Breda" da dieci metri e 80 che vengono usati, ad esempio, sulle linee 35 e 44, i ricambi poi non si trovano proprio, così si smontano da due o tre mezzi parcheggiati in attesa di demolizione.

"La verità è che avremmo bisogno di nuove aree dove poter lavorare - conclude Monteforte - e con un numero adeguato di personale potremmo fare noi, anche risparmiando, molti lavori che oggi vengono dati

all'esterno. Potremmo addirittura gestire l'assistenza dell'aria condizionata, che oggi fanno gli esterni nelle nostre rimesse, con la conseguenza che a volte non c'è lo spazio per operare in contemporanea e il nostro lavoro resta indietro".

