

Amt Genova, 10 milioni in riparazioni. Bus vecchi, pezzi di ricambio introvabili, consumi alle stelle. E i guasti fanno saltare le corse

«Avremo serie difficoltà a garantire la tenuta del servizio invernale» I problemi al parco mezzi provocano buchi sempre più ampi negli orari programmati

Venti milioni spesi ogni anno, almeno dieci dei quali letteralmente bruciati, dato che costerebbe circa la metà mantenere un parco mezzi con un'età media simile a quella dei Paesi europei. E se questo è forse il dato finanziario più significativo fra i molti rilevanti, la condizione disastrosa - e in peggioramento - in cui versano i mezzi Amt si paga in tanti altri modi: con le corse che saltano, perché il bus si arrende senza preavviso in mezzo alla strada o perché non ce n'è uno disponibile da far uscire dalla rimessa. E in consumi di carburante, perché un motore di vecchia concezione, con sul groppone centinaia di migliaia di chilometri, è anche meno efficiente.

«È urgente metterci una pezza - dice Livio Ravera, amministratore unico di Amt - perché in questo stato sarà sempre più difficile avere i bus necessari a garantire il servizio».

L'allusione è (già) alle prossime settimane, quando il servizio di Amt, dopo le due fasi dell'assai più magro orario estivo, tornerà al regime pieno. Che, all'ora di punta della mattina - il picco giornaliero mette in campo circa 500 bus. O meglio dovrebbe, poiché il numero delle macchine diminuisce costantemente da anni, mentre i guasti aumentano. Avvicinandosi pericolosamente al punto di non ritorno. «Per il momento - continua Ravera - con le scorte si riesce a tamponare. Ma il quadro sta peggiorando». In parole povere: ogni azienda mantiene un certo numero di bus a riposo, affinché subentrino in caso di imprevisti. Ma tra guasti e "fermi" dovuti a manutenzione programmata, il cuscinetto tende a essere insufficiente. Senza dimenticare che i "muletti", quando disponibili, sono quasi sempre mezzi vetusti e usurati. La fotografia del parco parla chiaro e tradisce una spirale che, se non corretta, non può che finire in uno schianto.

Oggi Amt può contare su 686 bus. Erano 703 al marzo 2014, 739 a fine 2012. L'anzianità media, con un picco di 26 anni, è di 13 anni (era di 11 e 9 mesi a fine marzo 2014 e di 11 e due mesi a fine 2012). Tanto, troppo per un mezzo pubblico sottoposto a continue sollecitazioni. Quasi il doppio del resto dell'Europa, dove la media è 7 anni. La situazione è difficile soprattutto per i mezzi di piccole e medie dimensioni (tra i 7 e 10,79 metri). Per cui, già da tempo, si fa fatica a garantire tante partenze, in mattinata, quante ne sono previste dall'orario.

I 140 operativi sui 180 uomini in forza al settore manutenzioni - erano 500 fino a pochi anni fa - si dannano l'anima ma anche il settore ha pagato la stretta generalizzata. Soprattutto risente, guardando alla sacrificata logistica, di scelte sciagurate fatte in passato: invece di intervenire sui costi strutturali, l'azionista-Comune negli anni ha preferito ripianare a piè di lista. Impoverendo il patrimonio di Amt, privata, tra gli altri fabbricati, del cuore delle manutenzioni, la rimessa Guglielmetti. Il numero dei

meccanici, legandosi al fresco piano degli esodi finanziato con fondi regionali, resterà stabile.

«Di più - spiega Ravera non possono fare. Perché più di tanto un mezzo vecchio non reagisce». Come in tanti campi anche in questo vale l'adagio che "chi più spende meno spende". Le spese di manutenzione tendono a salire in proporzione con l'età dei veicoli. Se un bus nuovo, fino ai 7 anni di età, costa in media 10 mila euro l'anno, si arriva a superare i 40 mila per rattoppare un "bisonte" di oltre 20 anni.

Con risultati che molto spesso lasciano a desiderare. Particolarmente preoccupante è l'impatto sul servizio. Amt ogni anno eroga 26,5 milioni di chilometri (meno di 25 se si escludono gli impianti). Ebbene: a causa di guasti e fermi per manutenzioni lo 0,80% di questi chilometri semplicemente non si fa. Decine di corse che come i fondi pubblici vanno in fumo.

