Trasporti il nodo Amt

Uomini e mezzi. L'età media degli autisti oscilla tra i 50 e i 60 anni, ognuno di loro sta al volante 6 ore e mezza al giorno. L'anzianità media dei bus è di 11 anni, lo standard europeo prevede la rottamazione dopo dieci anni

Autobus sempre più lumaca in città nel 2009 velocità media di 12 km/h

Entro l'anno il parziale trasferimento delle rimesse a Pantano d'Arci

CESARE LA MARCA

Grandi manovre in corso per definire la strategia di rilancio e la trasformazione in Spa dell'azienda municipalizzata che più di ogni altra è destinata a incidere sulla soluzione dell'emergenza traffico a Catania. Nel mese di aprile se ne saprà di più, questa l'unica anticipazione che filtra dai vertici dell'Amt; intanto la gestione ordinaria deve fare i conti con la «battaglia» giornaliera che nella bolgia del traffico mette a durissima prova autisti e mezzi su strade ridotte in pessime condizioni, su corsie preferenziali più trafficate della tangenziale, in una città che delle infrazioni al codice stradale ha fatto una regola, e che deve costruire da zero quella «cultura del mezzo pubblico» che non ha mai avuto, anche per le carenze del servizio offerto.

Basta un solo dato, per riassumere tutte le difficoltà che «frenano» il percorso dell'Amt, che gravano sulla qualità del servizio e sui costi di esercizio e manutenzione: la velocità commerciale degli autobus, già molto bassa, è scesa nel 2009 a dodici chilometri orari, a fronte dei quasi tredici del 2008 (un chilometro in meno "costa" un milione e 250mila euro all'anno), mettendo inevitabilmente a durissima prova mezzi costretti a ripetute frenate e ripartenze, a procedere senza la minima possibilità di tenere un'andatura «standard», proprio quella che garantirebbe puntualità alle fermate, minore usura di pneumatici e parti meccaniche, maggiore sicurezza e meno stress per autisti la cui età oscilla tra i cinquanta e i sessant'anni, che stanno al volante per sei ore e mezza al giorno, che diventano oltre otto con l'eventuale straordinario.

«C'è da aggiungere - spiega il dirigente tecnico dell'Amt ingegner Salvatore Selvaggi - che il nostro parco mezzi ha un'anzianità media piuttosto elevata, circa undici anni, nonostante l'acquisto di 159 bus nel 2001, e degli altri 75 acquisiti tre anni fa. Bisogna considerare che lo standard europeo prevede la rottamazione di un mezzo utilizzato da dieci anni, mentre nel nostro parco mezzi abbiamo ancora qualche bus di una trentina d'anni. L'obiettivo è di abbassare sotto gli otto anni l'età media degli autobus, ed è raggiungibile acquistandone trentacinque all'anno per tre anni».

Si tratta di scelte che evidentemente passano dalla trasformazione in Spa, così come le necessarie assunzioni di nuovi autisti per adeguare l'organico laddove è più "sotto pressione", per la tipologia stessa del lavoro e gli inevitabili pensionamenti. A proposito degli autisti, c'è da dire che nonostante il traffico caotico negli ultimi quattro anni la statistica relativa agli incidenti ha registrato un netto calo di sinistri, stimato intorno al 75 per cento, per effetto anche del principio di responsabilità introdotto dall'azienda.

Nelle previsioni di medio termine dell'Amt rientra, entro l'anno, il già rinviato trasferimento nella nuova autorimessa di Pantano d'Arci, in una prima fase limitato all'"uscita" dei bus per il servizio, mentre il completo trasferimento avverrà dopo i lavori di adeguamento dell'impianto, il cui progetto è stato riavviato dal Comune, e che dovrebbe essere ultimato tra la fine del 2011 e l'inizio del 2012. Già nella prima fase dell'atteso "trasloco", ovvero con il trasferimento del servizio rimessa, sarà possibile un considerevole risparmio (500mila euro all'anno) sui canoni di locazione delle due autorimesse oggi in dotazione all'Amt, dove i bus vengono posteggiati ogni sera e dove avviene la verifica tecnica e il controllo generale per il servizio che dovranno garantire il giorno seguente. Un «ingranaggio» che non si ferma mai, e che in un anno si concede un solo giorno di sosta (il primo maggio), pur tra tante difficoltà.

I NUMERI DELL'AMT

400
BUS DEL PARCO MEZZI

12 km/h
VELOCITÀ COMMERCIALE

11 anni
ETÀ MEDIA BUS

30 anni
ETÀ BUS PIÙ VETUSTI

66
BUS A METANO

50/60 anni
ETÀ MEDIA AUTISTI

934
DIPENDENTI

250mila euro
COSTO DI UN BUS

1 euro
BIGLIETTO DA 90 MINUTI

NEL BILANCIO DI PREVISIONE AZIENDALE DELL'ANNO SCORSO ERANO PREVISTI 2 MILIONI DI RISPARMI

E dire che l'Amt nel 2009 contava di aumentarla di 1,5 km

GIUSEPPE BONACCORSI

Rilancio del trasporto urbano e della sua azienda collegata, l'Amt, attraverso risparmi, aumento delle corsie preferenziali e un piano del traffico che rivoluzioni l'assetto viario attuale. In questi ultimi anni quando si è parlato di Amt si è detto di tutto e di più. Ad esempio si è sempre detto che bisognava puntare sull'aumento della velocità commerciale per ottenere un congruo risparmio sulle spese sostenute. Ogni chilometro in più di velocità commerciale in termini economici equivarrebbe a un guadagno di un milione 250 mila euro annui.

Tra l'altro l'Amt, nel suo bilancio preventivo del 2009, nel paragrafo relativo al «programma di esercizio» il direttore dell'azienda prevedeva «l'attuazione dei provvedimenti sulla circolazione con una percorrenza prevista di 14 milioni di chilometri annui...con un incremento della velocità commerciale di 1,5 punti...». «Questo dato - aveva aggiunto Giuseppe Torrisi - costituisce uno dei parametri principali per valutare il livello di efficienza del servizio offerto da un'azienda di trasporto. Una velocità commerciale elevata - si legge ancora - consente di erogare un servizio migliore ed un costo più basso. Nel 2007 i mezzi aziendali hanno viaggiato a una velocità commerciale di 12,84 km/h, inferiore sia a quella di 12,91 del 2006 che a quella di 13,27 del 2005 e soprattutto inferiore a quella di molte altre città di dimensioni analoghe. E' necessario pertanto - concludeva Torrisi - che venga arrestata con immediatezza questa tendenza e che quindi vengano attuate tutte le iniziative atte a determinare le condizioni affinché il parametro sia il più alto possibile».

VELOCITÀ, NEL 2009 L'AMT CONTAVA DI RISPARMIARE 2 MILIONI

La risposta è di questi giorni in cui l'Amt ha registrato un ulteriore calo della velocità commerciale che nel 2009 si è assestata a 12 km/orari tondi tondi. Ancora in calo...Non solo non si è registrato l'amento previsto di 1,5 km/orari, ma addirittura il dato è in ulteriore calo.

E dire che nei programmi preventivi l'Amt contava di ottenere dalla velocità commerciale due milioni circa di risparmi. Risparmi che ovviamente non si sono concretizzati.

E come è chiaro i disavanzi dell'Amt vengono colmati dalle casse comunali attraverso i suoi bilanci. E le perdite dell'azienda ricadono poi su tutti i cittadini sotto forma di aumenti di tasse e balzelli vari.

Una soluzione potrebbe venire dal piano del traffico e da quello della mobilità, al momento entrambi allo studio di una terna di esperti: l'ingenere Alberto Pasqua, esperto di trasporti e i professori universitari Ignaccolo e Inturri.

La presentazione dei due piani poterebbe avvenire già nei primi giorni di marzo, in vista della riunione sulla mobilità convocata dal sindaco Stancanelli nell'ambito degli incontro degli «Stati generali». Servono però scelte forti se si vuole venire a capo della crisi del trasporto pubblico che si conferma ancora una volta una «spina nel fianco» del Comune. Al momento l'Amt per tentare di fare quadrare i conti ha attuato la politica dei tagli di linee, riducendo ulteriormente il servizio offerto alla propria clientela.

Va ricordato che nel Bilancio preventivo l'Amt formulava alcune proposte per rendere il «servizio di trasporto più efficiente ed economico»: Regolamentazione della sosta e attivazione dei parcheggi scambiatori, maggiore vigilanza della polizia municipale affinché venga garantito il rispetto delle norme del codice della strada; divieto per gli autobus extraurbani e turistici di accedere nel centro storico; regolamentazione del carico-scarico merci. Finora tutte proposte disattese.

Corsie preferenziali intasate e conducenti sotto stress

La condizione delle strade e il traffico sono l'«incubo» degli autisti. Il «trasloco» alla zona industriale consentirà un risparmio sugli affitti delle rimesse di 500mila euro all'anno. Tra gli obiettivi dell'azienda quello di portare l'età media degli autobus sotto gli otto anni, così da diminuire impatto ambientale e manutenzione

IN PROGRAMMA OGGI LA SEDUTA DELLA COMMISSIONE DI VALUTAZIONE

Appalto rifiuti, aggiudicazione o azzeramento

È in programma oggi la seduta pubblica della commissione di valutazione per l'aggiudicazione del servizio di raccolta dei rifiuti per i prossimi cinque anni all'unico raggruppamento d'imprese rimasto in corsa, composto da Ipi e Oikos.

Su quest'ultima impresa pende un ricorso relativo alla percentuale dei posti di lavoro riservati ai lavoratori disabili, il cui esito potrebbe rivelarsi dunque decisivo per l'azzeramento o l'aggiudicazione della gara d'appalto. In ogni caso, il Comune per legge non può più proseguire il rapporto in regime di proroga con l'impresa uscente, e nell'ipotesi di una nuova gara d'appalto pubblicherebbe nelle more un "invito" alle imprese interessate per l'aggiudicazione temporanea del servizio.

La battaglia dei ricorsi ha bloccato fino a questo momento l'aggiudicazione dell'appalto al gruppo d'imprese che per cinque anni avrà il delicatissimo compito di effettuare la raccolta dei rifiuti in città, remorando anche l'adeguamento ai diversi standard ai quali il servizio dovrà allinearsi, considerato che il bando prevede precisi obiettivi da raggiungere gradualmente sulla percentuale di raccolta differenziata (il 40%), e pesanti penali in caso di insuccesso.

Il "blocco" dell'appalto ha procurato al Comune diversi problemi, non solo per le ripetute proroghe all'impresa uscente, ma anche per il mancato affidamento delle tre isole ecologiche, la cui gestione dovrà essere affidata all'impresa aggiudicataria dell'appalto quinquennale.

Il parlamentare del Pd Giuseppe Berretta ha sollecitato ieri l'annullamento della gara, a suo avviso compromessa da pesanti irregolarità, e la pubblicazione di un nuovo bando di gara.

Secondo Berretta «il Comune avrebbe dovuto procedere immediatamente all'annullamento della gara, considerate le numerose irregolarità riscontrate, ma così non è stato. È necessario non rinviare ulteriormente l'avvio a Catania di un servizio che garantisca alti standard di qualità e che punti con determinazione al rafforzamento della raccolta differenziata - ha proseguito il parlamentare del Partito democratico - per questo è indifferibile l'emanazione di un nuovo bando per indicare un percorso che porti, nella massima trasparenza, all'aggiudicazione del servizio».

ISOLE ECOLOGICHE: IL COMUNE CHIEDE IL COMODATO D'USO

Tutelare dall'azione di vandali e ladri le isole ecologiche per la raccolta differenziata realizzate dall'Ato Catania Ambiente, che dovranno essere affidate in gestione all'impresa aggiudicataria del nuovo appalto quinquennale per la raccolta dei rifiuti. L'esigenza è reale e immediata, considerate le "attenzioni" già riservate dai malviventi ai tre impianti realizzati in via Gianni, al viale Ameglio e al viale Tirreno.
Nelle more dell'affidamento del servizio di raccolta, legato all'esito di un ricorso che potrebbe portare all'aggiudicazione dell'appalto all'unico gruppo d'imprese rimasto in corsa, o al suo azzeramento e alla pubblicazione di un nuovo bando europeo, l'amministrazione comunale intende ridurre al minimo il rischio di nuovi danni; un rischio che aumenterebbe proporzionalmente con l'eventuale dilungarsi dei tempi di aggiudicazione dell'appalto rifiuti, passaggio al quale è «vincolato» l'affidamento della gestione delle isole ecologiche, e con esso il presidio e il controllo degli impianti.
Per evitare i rischi di questa prolungata "vacatio", che tra un ricorso e l'altro ha ritardato già di oltre sei mesi l'aggiudicazione dell'appalto, il Comune ha chiesto dunque all'Ato Catania Ambiente l'affidamento temporaneo in comodato d'uso delle tre isole ecologiche.
Il Comune ha avviato la richiesta e lo stesso Ato è favorevole a questa ipotesi - come ha spiegato l'assessore all'Ambiente Domenico Mignemi - dunque si attende che venga attivata l'energia elettrica, e da quel momento si potranno presidiare gli impianti per scongiurare nuovi atti vandalici, affidandoli successivamente all'impresa che si aggiudicherà l'appalto.

TEST A PALAZZO DEGLI ELEFANTI

Posteggio vietato nella corte del Comune oggi entra in vigore l'ordinanza del sindaco

Oggi è il giorno della verità. Sul posteggio nella corte di palazzo degli elefanti si capirà questa mattina come andrà a finire. Entra in vigore proprio stamane l'ordinanza del sindaco Raffaele Stancanelli che dispone il divieto assoluto per qualsiasi esponente comunale, sia esso dirigente, assessore o consigliere comunale..., a posteggiare la propria vettura all'interno del chiostro di Palazzo. E per dare l'esempio Stancanelli ha deciso di impedire l'accesso anche alla sua vettura.
Come è ormai noto alle cronache cittadine ad opporsi al provvedimento sindacale è stato il presidente del Consiglio comunale, Marco Consoli, che venerdì ha firmato una disposizione che permette ai consiglieri comunali di posteggiare nella corte «sino a quando verrà trovata una soluzione idonea». Consoli ha aggiunto che «il palazzo di città ha due inquilini: il sindaco e il presidente del Consiglio. E visto che nel Comune hanno anche luogo i lavori del Consiglio comunale e l'espletamento dei compiti istituzionali ho stabilito di autorizzare i consiglieri a posteggiare i loro mezzi nella corte. E ciò sino alla individuazione di un sito per il posteggio nelle vicinanze del Palazzo».
Difficile dire cosa accadrà oggi, visto che il posteggio nella corte del palazzo è diventata anche una questione di principio. Si sa soltanto che sabato all'interno del chiostro, come per incanto, le auto erano già pochissime. E si sa ancora che sia sabato che domenica tra il comandante dei vigili urbani e i due protagonisti dello scontro ci sarebbero stati diversi «scambi di vedute».

G. BON.