

«Su quei bus c'è sempre qualcosa che non va». Meccanici tra spie perennemente accese e ricambi di fortuna. Un malato cronico. Lo stato di salute dei mezzi di trasporto di Tua non è buono. E a dirlo a chiare lettere è adesso direttamente il sindacato della Filt Cgil di Pescara «Uscire con un'avaria riduce la sicurezza ma la direttiva è andare sempre in strada» (l'articolo in pdf)

Un malato cronico. Lo stato di salute dei mezzi di trasporto pubblico urbano non è buono. E a dirlo a chiare lettere, dopo le segnalazioni dell'associazione di consumatori Cruc, che aveva denunciato nelle scorse settimane infiltrazioni d'acqua sulla linea 38 e il mancato funzionamento dell'impianto di riscaldamento su un altro mezzo della linea 3, è adesso direttamente il sindacato della Filt Cgil di Pescara. A finire sotto la lente non è solo l'anzianità di servizio di molti autobus, alcuni con oltre venti anni di servizio, ma l'intero sistema di assistenza. Tante le anomalie riscontrate, dalla difficoltà di reperire pezzi di ricambio in tempi celeri per l'eccessiva diversità di marchi e modelli che compongono la flotta, all'esiguo numero di personale altamente specializzato, passando per le mancanze strutturali delle due officine che si occupano della manutenzione e della riparazione dei mezzi urbani ed extraurbani. Manca da due anni una carrozzeria interna a Tua, andata distrutta a causa di un autobus in fiamme. Manca, nell'extraurbano, addirittura un'officina a norma, con fosse d'ispezione senza vie di fuga al posto dei ponti sollevatori. Mancano alcune figure cardine per il corretto funzionamento dei mezzi: dagli elettricisti ai tecnici che si occupano degli impianti di condizionamento. E in molti casi, sostengono alcuni manutentori appartenenti al sindacato provinciale di Pescara che fa capo al segretario Patrizio Gobeo, i quali parlano dietro garanzia di anonimato per evitare ritorsioni da parte dell'azienda, sono loro stessi ad occuparsi dei lavori di riparazione, quando le loro mansioni professionali dovrebbero limitarsi alla semplice manutenzione ordinaria dei mezzi.

LA FLOTTA Sarebbero, sui 250 mezzi della flotta, almeno 40 quelli fermi in deposito. Alcuni usati come se fossero carcasse, spolpati dai tecnici per prelevare pezzi di ricambio utili a far ripartire altri autobus in panne. È un fenomeno che ha un nome e cognome all'interno delle officine di Tua: il cannibalismo. «In azienda è una pratica diffusa – spiega Patrizio Gobeo -. Consiste nel lasciare fermi alcuni mezzi per consentire ad altri di ripartire. Purtroppo per le diverse tipologie di autobus, non sempre il magazzino ha la disponibilità per recuperare un pezzo di ricambio in tempi brevi, mentre in casi estremi alcuni mezzi prodotti da ditte andate fallite, complica di gran lunga il reperimento delle parti mancanti». In più c'è l'annosa questione del rinnovamento del parco autobus, con una promessa messa nero su bianco a maggio 2017, davanti alla presenza dei vertici aziendali nella sede della Regione Abruzzo, che scongiurò lo sciopero proclamato in quella primavera dalle associazioni sindacali: «Sì – conferma il segretario della Filt Cgil di Pescara – venne annunciato l'acquisto di un centinaio di nuovi mezzi entro novanta giorni da quell'accordo, ma ad oggi possiamo registrare solo l'immatricolazione di tre nuovi autobus avvenuta la scorsa settimana. L'età media della flotta si aggira tra i 10 e i 15 anni: si passa dagli ultimi mezzi, su strada da un paio d'anni, a quelli più vetusti, specie lungo le linee extraurbane, che in casi limite raggiungono i trent'anni di servizio».

CARROZZIERI IMPROVVISATI Alcuni meccanici svelano anche i motivi che si celano dietro alle infiltrazioni d'acqua che hanno scatenato le ire dei viaggiatori nell'ultimo periodo: «Non essendoci più una carrozzeria interna, ci limitiamo a cambiare i cristalli o ad effettuare piccoli lavori di manutenzione sui sedili, senza poter intervenire sulle guarnizioni difettose. Le carrozzerie esterne vengono utilizzate solo in caso di incidenti, di conseguenza i piccoli lavori di finitura e di riparazione sulla carrozzeria vengono spesso e volentieri trascurati ». E anche la sicurezza dei lavoratori, con i mezzi a metano, è messa a rischio dalla mancanza di una formazione adeguata: «In molte occasioni – dichiara un altro manutentore – mi sono

trovato a maneggiare questi autobus senza aver ricevuto alcuna formazione: mentre saldi un tubo a metano, il rischio di una fuga di gas è altissimo se non hai le dovute conoscenze del mezzo». Poi ci sono le continue spie accese sul cruscotto, con cui gli autisti si imbattono giornalmente. Le più pericolose sono quelle legate all'Abs, perché in caso di frenata brusca le ruote potrebbero bloccarsi: «Ci sono almeno sei-sette mezzi che quotidianamente viaggiano con questa spia accesa – dichiarano dal sindacato Filt -. Il funzionamento dell'ABS garantisce una corretta governabilità del mezzo, mentre uscire con un'avaria diventa sicuramente un rischio per l'incolumità dei viaggiatori. Purtroppo non c'è un organo di controllo che ispezioni i mezzi, e così capita spesso di mettere su strada vetture che dovrebbero rimanere ai box in attesa di risolvere l'anomalia segnalata dal display. Ma per evitare disservizi come l'annullamento di alcune corse, le direttive sono quelle di partire anche con le spie accese». L'ultima voce oggetto di critiche è sulla qualità dei pezzi di ricambio, con alternatori e motorini d'avviamento che spesso garantiscono un chilometraggio nettamente inferiore rispetto ai pezzi originali. «È un risparmio sul momento per spendere il triplo sul lungo periodo », asseriscono i meccanici di Tua. Una politica sulla gestione dei mezzi di trasporto pubblico che evidentemente non convince nemmeno dall'interno. E lo stato di salute del trasporto pubblico continua inevitabilmente a peggiorare.

