

Catania perde i pezzi (di ricambio)

di [Mariano Maugeri](#)

•

Se Napoli piange, Catania non ride. La scalcagnata Amt, con sede a Pantano d'Archi, una delle ultimissime municipalizzate a trasformarsi in Spa nel 2011, perde letteralmente i pezzi. Di ricambio. Che non ci sono più, perché i fornitori che attendono da anni di essere pagati hanno sbarrato i magazzini. E allora la fantasia catanese ha adibito una decina di vecchi autobus a magazzini ambulanti di pezzi di ricambio.

Soluzioni da economia di guerra, con le quali i catanesi sono abituati a convivere dopo il quasi fallimento di Palazzo degli elefanti, sventato in extremis da Silvio Berlusconi - amico e paziente dell'ex sindaco-farmacologo Umberto Scapagnini - con i 140 milioni trasfusi nelle casse esangui del Comune. Spolpare carburatori e ammortizzatori dalle vetture vetuste è uno dei trucchi per mandare avanti la baracca. Tra settembre e ottobre del 2012 i soliti fornitori sigillarono pure i rubinetti del gasolio. Una mattina di ottobre, i quattro autobus in riserva di carburante che ancora circolavano per la città furono presi d'assalto da cittadini inferociti. Concitate telefonate tra il presidente dell'Amt, Roberto Sanfilippo (che per i giochi politici del rito ionico occupa pure la poltrona di capo di gabinetto del primo cittadino e siede in altri due Cda, Asec e Ato4, oltre a essere liquidatore di due partecipate), il prefetto di Catania e il sindaco Raffaele Stancanelli. La situazione si sblocca solo nel pomeriggio, quando si rastrellano i contanti per fare il pieno. Con gli autobus che s'incolonnano nel grande distributore Agip vicino al porto, tra la sorpresa degli automobilisti per l'inusuale processione di mezzi pubblici in una stazione di servizio.

Il 2012 è stato un anno di passione. Con uno dei picchi della rivolta toccato in primavera, quando gli autisti hanno incrociato le braccia per rivendicare il pagamento degli stipendi arretrati. I numeri traducono da soli una realtà per nulla entusiasmante: 330 mezzi con un'età media di un quarto di secolo, dei quali solo un centinaio in circolazione, e 765 dipendenti (erano 1180 fino a qualche anno fa). Nel 2011 il Comune ha sottoscritto un piano industriale con Amt con il quale s'impegnava a versare alla Spa dei trasporti etnea 40 milioni di euro in cinque anni. Tra proteste degli autisti, scioperi selvaggi e defatiganti trattative, Palazzo degli elefanti ha cercato di far fronte ai suoi impegni. Quest'anno le tredicesime sono state pagate in gennaio, mentre la liquidazione dei trattamenti di fine rapporto sconta un arretrato di mesi. La colpa, sostiene il Comune, è della Regione siciliana, che neppure venti giorni fa ha sbloccato i primi 6,9 milioni sui 30 totali da girare alla società catanese. All'origine dello stop dei fondi erogati da Palermo, dicono fonti interne all'azienda, ci sarebbe il ritardo - quasi un anno - con il quale l'Amt ha siglato il contratto di servizio con il Comune dopo la trasformazione in Spa, un atto obbligatorio per legge.

Inevitabile che l'azienda viva alla giornata, nonostante l'amministrazione sostenga di essere alla ricerca di un socio privato che rilevi il 40% della Spa. Romualdo Moschella, autista dell'Atm e segretario provinciale della Cisl, il sindacato di base che conta 240 iscritti, nutre qualche dubbio: «Per trovare il socio privato ci vuole un miracolo».

Ai miracoli, malgrado si avvicini la festa della santa patrona dei catanesi, Sant'Agata, che si celebra il 5 febbraio, non crede neppure la Corte dei conti, che nella sua ultima relazione sottolinea «l'inefficienza della gestione e l'aumento dell'esposizione debitoria». I magistrati contabili, nella stessa relazione, valutano il debito delle partecipate in oltre 120 milioni, di cui oltre la metà in capo all'Amt. Una cifra che sommata ai 140 milioni di crediti inesigibili del Comune riporta le lancette dell'orologio ai mesi che precedettero l'iniezione di liquidità del Cipe. Il Comune e il presidente-capo di gabinetto dell'Amt hanno elaborato un piano di rilancio che prevede l'affidamento all'Amt dei parcheggi scambiatori ideati da Scapagnini ma inutilizzati (negli stessi parcheggi dovrebbero essere attivati i servizi di car e bike sharing) e nuove tratte

urbane veloci senza fermate intermedie. Moschella scuote la testa: «Buone idee, ma come si fa a realizzarle se mancano autisti e nuovi autobus?».