

La città

PER SAPERNE DI PIÙ
www.amat.pa.it
www.comune.palermo.it

Sindrome pomeriggio Amat, boom di malati la visita fiscale non c'è

Dalle 13 in poi le assenze di autisti arrivano a triplicarsi. Meno corse. I sindacati: turni sballati, organici carenti

SARA SCARAFIA

I tagli alle corse decisi dall'Amat a inizio d'anno, con una quindicina di vetture in meno che ogni giorno lasciano le rimesse impoverendo anche le linee più centrali, sono concentrati nei turni pomeridiani: è nel pomeriggio che la 101 perde due vetture e lo stesso vale per le altre linee molto frequentate come la 104 e la 109. E non è un caso: è dopo le 13 che il numero di assenze tra i conducenti raddoppia, in alcuni casi si triplica. C'è un boom di malati nei turni che partono tra le 14 e le 15, quando ormai non è più possibile inviare la visita fiscale: l'Inps deve essere avvisato entro le 12 e gli autisti possono comunicare le assenze fino a un'ora prima. «Se la media mattutina delle assenze è di una decina di conducenti, nel pomeriggio sale a 25-30», dice il vice presidente Amat Diego Bellia. Ci sono giorni durante i quali il numero di assenti, tra mattina e pomeriggio, sfiora i 70. Il 29 dicembre, con 23 conducenti assenti nel turno mattutino e 45 di pomeriggio.

Non solo malattia, ma anche permessi "legge 104", quelli per assistere parenti malati, dei qua-



I forfait dei conducenti? Nessun atteggiamento punitivo, ma l'azienda deve funzionare

Vanno in pensione 24 dipendenti, abbiamo bisogno di nuova forza lavoro: vedremo cosa ci permette la legge

ANTONIO GRISTINA
PRESIDENTE AMAT

li beneficia il 10 per cento degli autisti: a marzo l'Amat ha presentato una denuncia contro una decina di autisti assenti seriali soprattutto nel fine settimana e nel pomeriggio. E a novembre ha assolto un'agenzia di investigazione privata per "pedinare" chi non si presenta ripetutamente al lavoro. Adesso l'azienda proverà una carta che aveva già tentato di giocare un paio di anni fa, salvo fare retromarcia: «Imporre a chi si assenta nel turno pomeridiano di ripeterlo», dice Bellia.

Gli autisti lavorano una settimana di mattina e una di pomeriggio. Ma i sindacati non ci stanno. Per i Cobas la colpa del taglio delle corse sta nella carenza dei mezzi e nella rivoluzione degli orari di lavoro, con gli autisti che da qualche tempo lavorano su due turni invece che su tre: «Così si sottraggono alla guida circa 100 persone, tra vetture in meno e giorni di riposo in più», dicono Orazio La Corte e Carlo Cataldi. Per la Cgil, invece, il cambio di turni «è servito a rinforzare il servizio», e se l'Amat taglia le corse è solo colpa del blocco del turnover: «Per far funzionare il servizio — dice Franco Mineo, della Cgil aziendale — dovremmo tor-



CORSE A OSTACOLI

Un autobus dell'Amat alla fermata di piazza Giulio Cesare. Durante le vacanze di Natale si sono assentati fino a settanta autisti al giorno: due terzi nelle ore pomeridiane

nare al 1995, quando c'erano 1.300 conducenti e 350 bus. Oggi al volante siamo poco più di 600. Non si possono fare miracoli».

L'Amat, per sopprimerlo alle assenze, sta reclutando una ventina di conducenti a cottimo che però sono in ritardo: dovevano entrare in servizio già prima di Natale. E ancora sta formando 30 operai ex Reset. Che basteranno però a malapena a coprire i pensionati del 2017: «La stima è che andranno via almeno 24 persone», dice il presidente Antonio Gristina, il quale annuncia che la società vorrebbe tornare ad assumere: «Abbiamo bisogno di nuova forza lavoro — dice — vedremo cosa ci permetterà di fare la legge Madia».

E nel frattempo andrà avanti la caccia agli assenteisti: «Nessun atteggiamento punitivo — conclude — ma l'azienda deve funzionare». È quello che chiedono i cittadini: «L'Amat cominci con la geolocalizzazione dei mezzi, così da stanare gli autisti che fanno partire i bus tutti insieme: come è possibile che tre 101 vadano insieme e poi non se ne veda più nessuno?», dice Antony Pasalacqua di Mobilità Palermo.

L'INTERVENTO / DALLE LASTRE MARMOREE DEL CINQUECENTO AL SELCIATO, FINO AL MANTO NERO CHE HA CAMBIATO VOLTO AL CENTRO. ORA IL GIUSTO RIPENSAMENTO

Palermo raccontata dalle antiche basole e dal nuovo asfalto

GIOVANNI FATTA

LA BUONA notizia è che il Comune ha in animo di procedere nei prossimi mesi alla manutenzione ed alla riqualificazione delle pavimentazioni stradali antiche nel centro storico della città. Si tratta di una novità, attesa da lungo tempo, che ci stimola alcune considerazioni. Non è certo un'acquisizione recente il fatto che le pavimentazioni contribuiscano fortemente alla qualità dell'ambiente urbano, e a questo proposito ricordiamo come la città di Palermo,

sta da Paolo Amato, il più rinomato degli architetti del tempo.

Con ingenti spese e tasse di scopo tra il 1746 ed il 1779 con molta lode, con sommo applauso si completarono i lastricati del Cassaro e della strada Maqueda, utilizzando in gran quantità la costosa pietra di Napoli, ossia un basalto scuro che in quella città aveva dato prova di grande resistenza all'usura per il passaggio continuo delle ruote dei carri. Con le tante nuove strade marmoree si è dato alla capitale il pregio di continuarne



LA STRADA IN NERO
L'asfalto steso in corso Vittorio Emanuele

e tante altre strade e piazze della città, e si protrassero per circa 12 anni. Il nuovo profilo "a botte" convogliava le acque lungo i bordi e non più al centro della strada: al di sotto del piano e dei marciapiedi si sarebbero realizzate le reti per acqua potabile, fognature bianche e nere e per l'illuminazione a gas secondo gli usi adottati dalle principali città d'Europa, dal sistema di costruzione conforme ai principi della scienza e dell'arte.

Un documento del 1873 riferisce che con un grande sforzo eco-

nomico l'Amministrazione comunale di Palermo, per il solo Centro Storico, aveva ridotto a 10 le strade dette "inghiaiate", cioè prive di pavimentazione di pregio. Quelle "lastricate" erano 101, tra cui tutte le strade principali e le piazze su cui si affacciavano i maggiori monumenti, i mercati, i palazzi pubblici. Il "selciato" nelle diverse tipologie di qualità interessava 144 strade e nei successivi decenni venne via via sostituito col lastricato.

Nell'ultimo dopoguerra si è iniziato ad asfaltare gli assi mag-

giori della città storica, proprio quelli sui quali ha maggiormente investito la cittadinanza nei secoli precedenti. È cresciuto, al contrario, l'interesse collettivo per le più qualificanti permanenze del passato, per l'architettura di pregio ma anche per gli ambienti che hanno conservato un irripetibile carattere sedimentato nei secoli. Si riconosce alle pavimentazioni antiche, più che un ruolo di corredo e di arredo, un protagonismo nella qualificazione del tessuto e dell'ambiente. Il disagio per la desolante condizione attuale, in cui l'asfalto condiziona la percezione della città storica, si accresce sensibilmente se si ricorda quanto si è fatto nel passato per rispondere alle richieste di qualità, sapendo che al di sotto di più strati di tappetino uniformemente grigio si celano "etterni" di antiche pavimentazioni.

Ci auguriamo che la buona notizia di apertura, insieme alla qualità urbana, ritrovi il coraggio e l'autorevolezza che consentivano alle amministrazioni comunali di dare conto ai cittadini che avevano a cuore il decoro urbano di imporre il rispetto delle regole a tutti, dai privati alle imprese, fino al principe di Trabia, primo titolo della città, che dovette accettare la sanzione per non aver ottemperato a questioni che attenevano al pubblico decoro del suo ricco palazzo.

L'autore è docente di Architettura tecnica all'Università di Palermo

La riscoperta di pavimentazioni storiche è un buon segno. Speriamo prosegua

la magnificenza (Villabianca).

Le condizioni di appalto obbligarono al rispetto di indicazioni tecniche ed estetiche molto scrupolose: dalla scelta delle cave da cui trarre la pietra, alla qualità e dimensioni delle "basole". Tali norme divennero ancora più restrittive quando si deliberò un nuovo e totale rifacimento del Cassaro (denominato allora Toledo) e della via Maqueda in cui, tra l'altro, si raccordavano le pendenze tra i diversi tratti per eliminare i ristagni d'acqua, con profonde modifiche altimetriche ai piani terreni degli edifici adiacenti. I lavori, progettati nel 1854 per la sola via Toledo, interessarono anche la via Maqueda



Instituto Cervantes
Centro ufficiale dello Stato Spagnolo
per l'insegnamento della lingua spagnola

ISCRIZIONI APERTE AI CORSI DI SPAGNOLO
PER TUTTI I LIVELLI

CORSI PREZENZIALI

Corsi di 30 ore a partire dal 13 gennaio
Corsi di 60 ore a partire dal 15 febbraio

ESAMI DELE 2017

Sessioni di esami: aprile, maggio, luglio e novembre - Iscrizioni aperte dal 10 gennaio

Sedi: Palermo - Agrigento - Caltanissetta - Catania - Enna - Messina - Patti - Ragusa
Ribera - Siracusa

Sede corsi di lingua

Via Carducci, 2 (Politeama)
091 8430481 - acx1pai@cervantes.es

Sede attività culturali

Via Argenteria Nuova, 33 (Vucciria, dietro via Roma)
091 8889560 - cultpai@cervantes.es

