



CITTA' DI BARI

MUNICIPIO I

SESSIONE ORDINARIA

DELIBERAZIONE N. 2017/00009 DEL 21/02/2017

OGGETTO : PIANO DI EFFICIENTAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO DELLA CITTÀ DI BARI “.PARERE.

L'anno duemiladiciasette il giorno 21 del mese di febbraio, alle ore 11:05 ,con continuazione nei locali del Municipio, regolarmente convocato, si è riunito in seduta pubblica

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO

All'inizio della trattazione dell'argomento specificato in oggetto, sono presenti:

IL PRESIDENTE

PAPARELLA AVV. MICAELA

I CONSIGLIERI

N	COGNOME E NOME	Pres
1	BATTISTA Sig. Nicola	SI
2	BIANCOFIORE Sig. Nicola	SI
3	BOZZO Sig. Antonio	NO
4	CARELLI Sig. Italo	SI
5	CASSANO Sig. Vito	SI
6	CORCELLI Sig. Giuseppe	SI
7	DE FRANCESCO Sig. Armando	SI
8	DE MARZO Sig. Nicola	SI
9	DE TULLIO Sig.ra Cinzia	SI
10	GRILLI Sig.ra Silvana	SI
11	IMPEDOVO Sig.ra Rosaria	NO

N	COGNOME E NOME	Pres
12	LEONETTI Sig. Lorenzo	SI
13	MERCURIO Sig.ra Anna	NO
14	PARISI Sig. Francesco	SI
15	POSCA Sig. Massimo	NO
16	SANTORSOLA Sig. Michele	SI
17	SCIACOVELLI Sig. Michele	NO
18	VIGGIANO Sig. Giuseppe	NO
19	VISCIGLIA Sig. Benito	NO
20	ZACCARIA Sig. Massimo	NO

Assiste alla seduta, con funzioni di Segretario, il Dirigente Marta Minichelli .

Totale presenti: n. 12 su n. 20 consiglieri assegnati

Assenti : Antonio Bozzo Rosaria Impedovo Anna Mercurio Massimo Posca Michele Sciacovelli Giuseppe Viggiano
Benito Visciglia Massimo Zaccaria

Il Presidente riferisce:

PREMESSO:

- Che la Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche Settore Urbanizzazioni Primarie con nota prot.n.11678 del 18.01.2017, ha trasmesso il Piano di efficientamento del Trasporto Pubblico Urbano della Città di Bari per l'espressione del parere, ai sensi dell'art.55 del vigente Regolamento istitutivo dei Municipi ;

DATO ATTO:

Che la III^a C.C.P. nella seduta del 08.02.2017, come da verbale in atti contenuto, ha espresso a maggioranza **parere favorevole**.

CONSIDERATO quanto premesso si rimette all'esame del Consiglio per le definitive determinazioni di competenza.

Aperta la Discussione.

Sono presenti n.12 Consiglieri e il Presidente (13).

Alle ore 11,23 entra il Consigliere: Posca.

Sono presenti n.13 Consiglieri e il Presidente (14).

Alle ore 11,36 entra il Consigliere: Visciglia.

Sono presenti n.14 Consiglieri e il Presidente (15).

Alle ore 11,40 entra il Consigliere Zaccaria.

Sono presenti n.15 Consiglieri e il Presidente (16).

Chiusa la discussione.

Con n. 11 voti favorevoli (Cassano, Parisi, Corcelli, De Marzo, Zaccaria, Biancofiore, Grilli, De Tullio, Battista, Leonetti, Paparella) e n. 5 contrari (Carelli, Visciglia, Defrancesco, Posca, Santorsola) espressi per alzata di mano e proclamati dal Presidente.

IL CONSIGLIO

UDITA la relazione del Presidente;

VISTO l'art.55 del vigente Regolamento istitutivo dei Municipi;

RITENUTO di omettere il parere di regolarità tecnica in ordine al contenuto della proposta;

RITENUTO di omettere il parere di regolarità contabile in ordine al contenuto della proposta;

DELIBERA

1. ESPRIMERE parere favorevole in ordine al contenuto del “ Piano di efficientamento del Trasporto Pubblico Urbano della Città di Bari “.

2. TRASMETTERE copia della presente, ad intervenuta esecutività alla Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche Settore Urbanizzazioni Primarie.

Di seguito il Presidente propone l'immediata esecutività del presente provvedimento.

IL CONSIGLIO

Aderendo alla suddetta proposta con n. 11 voti favorevoli (Cassano, Parisi, Corcelli, De Marzo, Zaccaria, Biancofiore, Grilli, De Tullio, Battista, Leonetti, Paparella) e n. 5 contrari (Carelli, Visciglia, Defrancesco, Posca, Santorsola) espressi per alzata di mano e proclamati dal Presidente.

DELIBERA

Rendere immediatamente esecutiva la presente deliberazione ai sensi dell'art.134, comma 4, del T.U.E.L. 18/08/2000 n. 267.

PARERI ESPRESSI AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART.49 COMMA 1° DEL D.LGS.267/2000, SULLA ALLEGATA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE:

1) **PARERE DI REGOLARITA' TECNICA:**

PARERE :

Bari,

IL DIRETTORE DEL MUNICIPIO

()

2) **PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE:**

PARERE :

Bari,

IL DIRETTORE DI RAGIONERIA

()

Punto n.3 (tre):

- *Piano di efficientamento del trasporto pubblico urbano della città di Bari* -
Parere.

Parla il Presidente: Passo la parola al Presidente della terza Commissione Nicola Battista... Sono a conoscenza che c'è stata un'istruttoria ampia, sono intervenuti il Presidente dell'Amtab e l'ing. Laricchia. Prego.

Parla Battista (P.D.): Grazie Presidente, cercherò di essere sintetico, però vorrei la vostra attenzione in quanto questo è un piano che mette nelle condizioni il Comune di rilanciare quella che è l'Amtab, che come ben sapete è la vera spina nel fianco di questa Amministrazione. Il Comune di Bari ha stanziato circa 6 milioni di euro per ricapitalizzare l'ente Amtab. Questa è una parte di una trincea di circa 30 milioni, che il Comune intende dare all'Amtab... A seguito di questo stanziamento di fondi si è proceduto tramite l'utilizzo di un software molto complesso e personale qualificato, tra cui l'ingegner Laricchia e l'ingegnere Ciurnelli, alla redazione di un piano di efficientamento del trasporto pubblico locale. Questo piano rientra nel Piano urbanistico generale, ma è stato stralciato per la sua complessità, e quindi è stato oggetto di trattazione separata. In che cosa consiste questo piano? Il piano consiste nel rispetto di alcune normative, che è un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, e l'attuazione della legge regionale. I chilometri necessari per l'effettuazione di questo trasporto pubblico locale, vengono stanziati dal governo tramite un fondo nazionale, chi ne usufruisce deve rispettare alcune indicatori di riferimento, e sono degli indicatori qualitativi. Non sempre il trasferimento dei fondi avviene in maniera uguale, ma le regioni più virtuose riescono ad ottenere i fondi di maggior sostanza. Il piano è stato realizzato grazie a un campionamento pari al

40% di tutte le linee delle direttrici principali del trasporto pubblico locale, come ben sapete il trasporto pubblico locale si sviluppa su 6 direttrici, secondo quella che è, diciamo, la struttura territoriale della città di Bari. Naturalmente noi abbiamo un problema, che Bari si estende in lunghezza e quindi c'è un maggiore percorrenza di chilometri. Le cifre a disposizione da parte della Regione possono coprire un chilometraggio totale che arriva a circa 1.100.000 km, mentre il servizio pubblico di trasporto locale ne sviluppa quasi un milione e mezzo. Quindi, c'è un deficit di chilometraggio che viene fatto a totale carico dell'Amministrazione Comunale. Come ben sapete, quelle che sono le criticità sono sotto gli occhi di tutti, abbiamo dei mezzi che sono obsoleti, che hanno una percorrenza annua che è di gran lunga superiore rispetto a quella che la media nazionale, e sono di numero insufficiente rispetto a quelle che sono le linee da garantire, e l'analisi è stata fatta anche rispetto a quelle che sono le principali criticità come detto prima. C'è un'evasione che è pari al 30% del totale, questo 30% però è fluttuante rispetto a una variabile che sono gli abbonamenti gratuiti o a tariffa agevolata degli over 65. Secondo una quantificazione di questi abbonamenti, questa evasione si sposta dal 15-18, fino ad arrivare al 30%, dipende come noi calcoliamo questa cosa. Come si è attuato questa cosa, questo piano? Si è cercato di ottimizzare i percorsi, grazie a questo campionamento si è visto quello che sono i percorsi, chiamiamoli inutili, quelli che sono gli orari dove vi era il numero limitato di passeggeri, e si è cercato anche di ottimizzare quelle che sono le linee del bus rispetto ai percorsi ferroviari. Là dove c'è un percorso ferroviario che è in continua evoluzione, in continuo sviluppo, vedi la metro la metro che va verso il quartiere San Paolo, si è cercato di evitare che vi sia parallelamente il percorso di un bus. Si è cercato di ottimizzare oltre i percorsi interni, anche i collegamenti da e per la stazione, perché la stazione come sapete è un centro intermodale, e quindi si è cercato di

creare delle stazioni di interscambio al fine di ottimizzare i percorsi e di ridurre anche i tempi di attesa. Si è tentato anche di implementare le strumentazioni tecnologiche a bordo bus, con dei sistemi GPS, che permettono la localizzazione, e mettono nelle condizioni l'utente di sapere qual è la posizione attuale dell'autobus, e i tempi di attesa mediante quelle paline intelligenti, che noi abbiamo visto sicuramente all'interno della città. La vita media di un pullman è di 5-6 anni, i nostri ne hanno vent'anni. Quali sono le azioni che si intendono... innanzitutto volevo completare quelle che sono le criticità, perché noi come amministratori locali dobbiamo essere in grado di dire alla gente perché il Comune sta stanziando questi soldi, e che cosa si sta mettendo in campo per tentare di risanare questa azienda, il cui costo pari al 60%, vi ricordo che è dato dal personale, quindi il 60% dei costi, stiamo parlando di 430 autisti, 24 controllori, 100 ausiliari della sosta, 20 persone per il movimento, 80 di officina. Quindi, il 60% del costo è pari al personale. Poi ci sono i chilometri che vengono percorsi passivamente, abbiamo un deposito che si trova fuori zona, e quindi in avvio di servizio e a conclusione dello stesso, ci sono dei chilometri passivi che i nostri autobus devono percorrere, da e per il deposito di stazionamento. C'è un'elevata anzianità del parco rotabile, questo l'abbiamo detto, un sottodimensionamento della flotta operativa, e questo l'abbiamo detto, la disponibilità di un solo deposito, e questo l'abbiamo detto, ci sono delle linee di lunghezza elevata dove i nostri autobus percorrono delle strade extraurbane dove non ci sono fermate, quindi con un dispendio di chilometri che è abbastanza notevole e senza fornire alcun tipo di servizio. Poi, ci sono i percorsi per le corsie preferenziali, che sono scarse, che sono insufficienti nella città, con un'ottimizzazione e un incremento di questi percorsi preferenziali, si riuscirebbe a ottimizzare il servizio e a diminuire il tempo di attesa. Ma il basso livello di integrazione con i servizi ferroviari, l'abbiamo detto, la dove c'è un

percorso parallelo si sta tentando di deviare la linea degli autobus per utilizzare la ferrovia. Poi ci sono naturalmente tra le criticità, la diffusione di titoli di viaggio a tariffa agevolata, circa 141.000 abbonamenti tra over 65, studenti, eccetera, eccetera. Poi c'è la carenza dei sistemi di informazione all'utenza, non sempre si è nelle condizioni di sapere quando si scende da casa, quale autobus prendere, soprattutto i tempi di attesa, anche se vi sono non so se tutti voi sapete, che esistono degli applicativi smart, Bari Smart, sono applicativi Android e IOS e Movit, che sono delle applicazioni che ci mettono le condizioni di sapere tramite una geolocalizzazione, qual è la fermata e i tempi di attesa per intraprendere un viaggio in autobus. Poi, l'abbiamo detto, la scarsa dotazione di sistemi di preferenziazione. Se nella città ci fossero delle corsie preferenziali dedicate, sicuramente saremo in grado di avere un servizio di autobus più celere. Quali sono le azioni che si vuole mettere in campo e concludo, innanzitutto l'eliminazione delle corse improduttive, ci sono delle linee come il numero 6, che sono considerate improduttive. Parte un autobus la mattina alle 8.00, e finisce alle 10.30 con un carico un load factor, questo è il termine utilizzato, che è bassissimo, e quindi noi abbiamo un autista è un mezzo impegnato per un servizio pari quasi allo zero. E' previsto l'acquisto di 53 autobus nuovi, utilizzando dei fondi regionali. Qual è la novità? E' che purtroppo adesso la scarsa dotazione di mezzi, non mette nelle condizioni le aziende di fare la rotazione e quindi la manutenzione preventiva. I mezzi vengono spremuti come limoni e quindi gli eventuali guasti che si dovessero... E' un po' come la nostra auto, quelli che sono i guasti che si possono risolvere adesso, se vengono estremizzati, portano a delle rotture. Quindi, delle spese da affrontare di gran lunga maggiore. Quindi, con l'acquisto dei fondi... Il piano delle città, così definito, vengono destinati dei fondi per l'incremento del parco pari a 53 autobus in più, che ci permetterà un pochetto di organizzare meglio il servizio.

Ci sono le ottimizzazioni dei percorsi nelle 6 direttrici... (****) Entro giugno 2017, e 20 entro giugno del 2018. Quello che sarà fatto, un'ottimizzazione dei percorsi e quindi anche il cambio... Saranno cambiati numerosi capilinea, al fine di garantire più interscambi per aumentare la velocità di arrivo degli autobus, e poi in ultimo la riduzione dei percorsi paralleli, come abbiamo già detto, con la rete ferroviaria. Là dove c'è la ferrovia, sarà incrementato sempre di più, la linea di percorrenza dell'autobus, sarà destinata a un'altra direttrice. In virtù di quella che è la valutazione, come ha detto il Presidente, grazie anche all'avvocato Lucibello e all'ingegnere Laricchia, che abbiamo avuto il piacere di avere in commissione, io ritengo che questo consiglio nella massima serenità e tranquillità, possa esprimere parere favorevole su questo piano. Grazie.

Parla il Presidente: Grazie al Presidente della Commissione per la disamina, prego consigliere De Tullio.

Parla De Tullio (P.D.): La disamina fatta dal Consigliere Battista, è stata abbastanza completa, solo una cosa voglio aggiungere, che il piano di efficientamento, va visto nella sua interezza in quanto così come affermato anche dall'ingegner Laricchia, per poterlo redigere in maniera efficiente, è stata fatta un'analisi per ciascuna delle linee. Quindi, tutte le linee sono state esaminate e per ciascuna disegnate le criticità e i benefici. Grazie.

Parla il Presidente: Grazie consigliera De Tullio. Prego consigliere Biancofiore.

Parla Biancofiore (S.E.L.): Grazie Presidente Battista, grazie alla Commissione per aver affrontato un dossier che era piuttosto complesso. Presidente Battista, ti volevo chiedere un paio di curiosità, perché io poi l'ho analizzato in separata sede, però siccome voi avete sentito il Presidente dell'Amtab e Laricchia, quindi avete sicuramente delle notizie più precise, più approfondite, rispetto a quelli che ho io. Corrisponde a verità lo spostamento... Siccome giustamente tu hai detto che ci sono lo spostamento di alcuni capilinea, e uno di questi dovrebbe

essere proprio quello della stazione... Ci dovrebbe essere un decongestionante... (****) Ok, quindi mi confermi! (****) Dovrebbe andare sull'estramurale... Insomma, se è quello che ho sentito giusto! Presidente, invece ti volevo chiedere una cosa che forse non si è parlato. Per quanto riguarda invece le pensiline, i punti di attese dei pullman, che sono particolarmente nelle zone periferiche, o non ci sono proprio, o sono in situazioni complicate... Ti volevo chiedere, il Presidente e Laricchia, hanno dato delle indicazioni rispetto a questo? O non rientra nella riorganizzazione? Grazie.

Parla Battista (P.D.): (****) Le azioni di (****) Saranno a medio e lungo termine, quelli a medio termine è compresa anche la sostituzione di quelle che sono le pensiline che sono ormai fatiscenti, chiamato arredo urbano comunemente, all'interno del piano è descritto in maniera molto chiara... Noi non siamo ingegneri, però abbiamo cercato di adoperarci al meglio.

Parla il Presidente: Prego consigliere Carelli.

Parla Carelli (Movimento 5 Stelle): Grazie Presidente. Allora, al netto del fatto che in maniera veniale probabilmente il collega Battista ha confuso un po' le cifre legate a quello che è il chilometraggio nel contratto, ma non 1.100.000 km, ma bensì 11.500.000 chilometri sono quelli programmati, diciamo a fronte dei 10.330 del contratto, però, è un dato che diciamo in un certo senso non modifica quella che è poi l'espressione del parere da parte del sottoscritto, che comunque preannuncio che sarà contrario a questo ennesimo libro dei sogni. Noi abbiamo analizzato questo documento, nel suo ultimo intervento il consigliere Battista giustamente diceva che non siamo ingegneri, non siamo tecnici specializzati che lavorano quotidianamente su questo tipo di problematiche, e quindi in un certo senso ci siamo avvalsi della collaborazione di chi questo piano l'ha redatto. Questo piano è stato comunque redatto senza obiettivamente una cognizione di quella che è la realtà, cioè, perché i numeri sono belli! Io l'ho definito l'ennesimo

libro dei sogni, però... Va bene, non c'è stato nessun accenno ma quello che in un certo senso nell'ambito della ristrutturazione aziendale, è il debito regresso, di fronte anche alle nostre osservazioni in merito a questo, si è glissato! Però, in un contesto come quello dell'espressione del parere del piano di efficientamento, ci potrebbe anche stare. Fatto sta, che rimane comunque e che per questo però non può non lasciarci il dubbio sulla bontà di quello che c'è stato raccontato. Poi, si parlava appunto del campionamento, che dal mio punto di vista, il campionamento del 40% di quelle che sono le realtà quotidiane che circolano su quattro ruote oggi a Bari, è un po' poco, e quindi, in un certo senso rimane questo piano... Torno a dire, secondo me monco e limitato, perché non analizzando al 100% quella che la realtà, e perché se è vero che è stato fatto un discorso di studio di tutte le linee, però lo è stato fatto al 40%, questo è quello che ho potuto capire, e ancora di più, magari non riguarderà il nostro Municipio, fra tutte le cose più o meno utili che sono state portate in questo piano di efficientamento, è proprio l'eliminazione delle corse improduttive che andava studiato in maniera diversa. Perché non si può parlare di efficientamento partendo dall'eliminazione di corse, che magari non riguarderanno il nostro Municipio, ma che per quello che mi riguarda, io ho già ho avuto modo di poter sapere che in altri Municipi, che verranno molto intaccati da questa eliminazione delle corse, quelli di cui parlava adesso la consigliera De Tullio, quello di Carbonara, Ceglie... lì, i cittadini di quei quartieri, in un certo senso verranno fortemente penalizzati da questo piano. Quindi, concludo e mi rifaccio a quello che diceva la consigliera De Tullio, proprio perché questo è un piano di efficientamento che va visto nell'ottica totale di quella che è la viabilità della città di Bari, io non ritengo di poter esprimere un parere positivo, perché lo ritengo, ripeto, incompleto e sotto alcuni aspetti troppo generico per poter avere un voto positivo. Grazie.

Parla il Presidente: Grazie consigliere Carelli. C'è qualche altro intervento?
Prego consigliere Santorsola.

Parla Santorsola (F.I.): Grazie Presidente, anche il gruppo di centro-destra si assocerà al voto contrario, unicamente perché non lo vediamo come un vero e proprio piano di rilancio dell'azienda, anche perché sostengo che, sosteniamo noi tutti da liberali, che il vero piano di rilancio della stessa, non siano solo gli unici e gli stessi piani industriali volti ad attingere dalle casse comunali, quindi da fondi pubblici, e da tutti noi quelli che sono i buchi di questa azienda, bensì un piano di rilancio serio, sarebbe basato su una privatizzazione... (****) Quindi, noi diciamo e sosteniamo con forza, che l'unico vero piano di rilancio per questa azienda, ripeto, che è un colabrodo, che da anni purtroppo costringe i nostri Sindaci ad attingere dalle casse Comunali, quindi dai nostri soldi, per poter far fronte alle tante esigenze e ai tanti disagi che la stessa azienda sta creando, non solo agli utenti, ma a noi tutti, è quello di una privatizzazione che sia seria, e che sia volta veramente a dare in mano a pochi la possibilità di rilanciare questa azienda, con l'utilizzo poi dopo, anche per noi tutti che usufruiamo di questi servizi. Grazie. Il voto sarà contrario.

Parla il Presidente: Prego consigliere Biancofiore.

Parla Biancofiore (S.E.L.): Consigliere Carelli, anch'io sono andato a studiare prima che fosse presentato questo piano, un po' quelle che sono le peculiarità del trasporto Barese. Allora, innanzitutto noi abbiamo un chilometraggio che è la metà di quello concesso... Il Presidente Battista ci ha detto che c'è ci sono una serie di parametri che diciamo portano alla attribuzione dei chilometri... Noi abbiamo la metà dei chilometri di città come Bologna e come Firenze, che hanno un'estensione infinitamente più piccola, un numero di abitanti più o meno simile, ma un'estensione molto più piccola, perché per le questioni di efficienza, per le questioni di qualità del servizio, la nostra regione ci attribuisce un numero di

chilometri... A parte che non è sufficiente a coprire come lei ha ricordato poc'anzi, ma soprattutto un numero di chilometri che non è sufficiente in generale a gestire una città lunga e complessa come Bari. Quindi, il libro dei sogni... Italo, siamo tutti d'accordo sul fatto che si può fare di più! Però, è anche vero che molti non sanno che il nostro servizio pubblico ha un numero, ci sono delle linee che hanno fermate con una frequenza di 300 metri! Perché tanti politici che in passato si sono avvicendati, diciamo prima di noi, hanno plasmato le corse degli Autobus a seconda diciamo dei loro elettori, e quindi abbiamo una serie di fermate infinita! Quindi, ben venga un lavoro almeno che è stato fatto diciamo di verifica, perché una fermata ogni 300 metri, è una cosa che non esiste in nessun posto civile del mondo! Quindi è naturale che non si poteva fare un campionamento sul 100% delle linee, perché ci sono linee che sono durano 45-60 minuti, proprio come durata. Quindi, penso che il 40% sia anche stato diciamo tarato sulle linee di maggior percorrenza, sulle linee più intense, tipo il 2, tipo il 10, per intendersi. Quindi, io credo che questo sia un punto di inizio e poi è naturale che con i fondi che abbiamo a disposizione, già acquistare 53 autobus, il sindaco lo ha annunciato qualche tempo fa l'acquisto, è come dire già fatto! Per altro, noi abbiamo la metropolitana leggera, che è sottoutilizzata! Quindi, incominciamo da questo! E' sottoutilizzata soprattutto nella parte sud! Quindi, cominciamo da questo secondo me. Io esprimerò un voto positivo e favorevole, perché almeno è un inizio! Poi certo, tutto è perfettibile! Però, incominciamo da un punto e poi andiamo avanti, poi vediamo come va! Grazie.

Parla il Presidente: Prego consigliere Leonetti.

Parla Leonetti (P.D.): Io vorrei un attimo cogliere l'attenzione del consigliere Carrelli e del consigliere Santorsola, e invito a ripensarci un attimo a questa affrettata decisione di dire di essere contrari, per due ragioni, la prima, innanzitutto questo progetto non riguarda il risanamento della crisi dell'Amtab,

ma è un progetto di ottimizzazione del trasporto pubblico, dove una città come Bari, città metropolitana, città oramai proiettata ad essere una città più importanti d'Italia, è giusto che subisca! Secondo, al consigliere Carelli vorrei dire che è improprio dire: parlare del libro dei sogni! Perché, un progetto diventa un sogno, quando dalla proposta dello stesso passano un determinato numero di anni ed entra a far parte di quello che può essere il sogno della città. Questo è un progetto dell'anno scorso, fatto molto bene, perché io accetto qualsiasi tipo di critica sui lavori fatti per bene, però, voglio sentire la critica nel contenuto di che cosa si tratta! Ma dire a prescindere, che è un progetto fatto male capestro, è una cosa impropria! Noi, per la prima volta stiamo ottimizzando quelle che sono degli sprechi forse, giusto? Perché il dover ottimizzare le corse e rivedere i percorsi, significa anche risparmiare, significa rientrare in quello che è il costo del servizio, così come ci viene offerto dalla Regione Puglia! Io penso che il consigliere Battista abbia fatto una bella disamina, anche introduttiva, per chi non ha avuto la possibilità di approfondire l'argomento, ma dire che è improprio, dire che non si va incontro a quelle che l'esigenza della città, dire che non ci va incontro a quello che è il bilancio città, secondo me è solo una presa di posizione prettamente di tipo politico, ma che non subisce alcun tipo di sostegno. Quindi, vi invito a ripensarci, perché forse è uno dei più bei progetti che la città oggi riesce a mettere in pratica.

Parla il Presidente: Prego consigliere Corcelli.

Parla Corcelli (P.D.): In merito a questo piano di efficientamento, condivido pienamente il fatto che per ridurre insomma un po' i costi di gestione, vengano eliminate delle corse quant'altro. Ma vorrei capire, se è stato parlato o quantomeno discusso con chi di competenza, in merito a eventuali possibilità di debellare il fenomeno, quantomeno ridurre, il fenomeno di chi non paga il biglietto! E' stato discusso di questa cosa? Ma in che modo? Saranno sistemati

dei tornelli all'ingresso dei pullman? Se cortesemente mi può illustrare in merito Presidente, e poi se in merito alla sicurezza degli autisti, oltre alle telecamere, se ne parlato qualche mese fa, perché mi sa che devono essere sistemate delle telecamere all'interno di pullman, non so se sono state sistemate e se saranno sistemati su tutti i mezzi, in merito alla sicurezza sia di chi prende il mezzo, ma in particolar modo di chi lo guida. Perché sappiamo benissimo che gli autisti sono trattati malissimo, fortunatamente non da tutti ma da purtroppo da personaggi... Insomma, volevo sapere qualcosina in più in merito alla sicurezza e al fenomeno di chi non paga il biglietto. Grazie.

Parla il Presidente: Grazie, vogliamo concludere gli interventi, così poi diamo una risposta... Prego consigliere Carelli.

Parla Carelli (Movimento 5 Stelle): Grazie Presidente, il mio è breve, molto sintetico, io non credo di aver detto che il lavoro è stato fatto male, ho detto che è stato fatto in maniera superficiale, non ho giudicato sottolineando l'errore che c'era stato, ma un errore veniale, legato al numero di chilometri, non ho assolutamente giudicato l'intervento del consigliere Battista per la sua qualità, assolutamente, anzi, lui quello che c'è scritto sul piano l'ha spiegato bene, ha svolto bene il compito, ci mancherebbe altro! Poi, consigliere Biancofiore, io sono il primo fruitore dei mezzi pubblici dell'Amtab, lei lo sa, quindi anche a me capita a volte di chiedermi come mai determinate cose fanno dei percorsi allucinanti, incredibili. Quindi, un appunto, dei 50 mezzi che lei ha nominato, che sono stati nominati, che verranno acquistati nel 2017, tenga presente che teoricamente andranno a sostituire i 53 che dovrebbero già essere stati rottamati, perché sulle nostre strade viaggiano autobus con più di vent'anni di vita, e come diceva giustamente il collega Battista, un autobus dovrebbe vivere massimo per 6 anni, noi ne abbiamo acquistati da altre città che avevano già 10 anni di servizio alle spalle, quindi quei autobus che verranno acquistati, non

andranno a potenziare la flotta dei nostri autobus dell'Amtab, ma bensì, andranno ad integrarsi sostituendo semplicemente quelli che verranno rottamati... Che non dimentichiamoci, lei citava altre città e noi dovremmo avere di base una flotta, per coprire i 42 km di lunghezza della città di Bari, dal quartiere di Santo Spirito sino a Torre a Mare, di 190 mezzi. Al momento ne abbiamo, tra virgolette, efficienti 140, ma per le strade di Bari ne girano in media al giorno scarsi 100. Quindi, tutto sommato, questi sono dati, quando io mi rifacevo a quella che è la realtà, sono dati Inconfutabili, sono dati presi quotidianamente che confronto ai dati tecnici, quasi direi esclusivamente burocratici o alle promesse, non ci dimentichiamo che questo Municipio per prima sollecitato tante volte, proprio con la commissione Lavori Pubblici, l'implementamento delle pensiline in determinate zone della città, anche ascoltando di volta in volta quelle che erano le segnalazioni che arrivavano dai consiglieri, non per ultimo proprio lei, ma sono due anni e mezzo che noi chiediamo pensiline in terra la Lanza, faccio due esempi, pensiline all'altezza dell'Arca, dove quotidianamente sul lungomare i ragazzi che escono dalle scuole superiori, che sono in quella zona, sono costretti a subire quelle che sono le condizioni climatiche avverse, che spesso in quel punto vengono a prodursi. Quindi, già semplicissimi interventi non sono mai stati presi in considerazione, per questo io lo chiamavo, consigliere Leonetti, il piano dei sogni! Perché nella concretezza della quotidianità, non si è dato seguito a richieste di interventi minimi, quindi aspettiamo! Poi alla fine, il mio ripeto è un voto contrario e le posso garantire che è consapevole proprio perché è stato dato da un'analisi approfondita di quello che hai detto che il documento, e quindi lo manterrò! Poi, qui siamo sempre disponibili a ricrederci in futuro. Grazie.

Parla il Presidente: Grazie consigliere Carelli. Io vi inviterei sempre a contenere gli interventi nei limiti previsti dal regolamento. Prego consigliere Battista.

Parla Battista (P.D.): Consigliere Corcelli, per esaminare questo piano ci vorrebbe una giornata intera, noi per quelle che sono le conoscenze e le professionalità in nostro possesso, abbiamo cercato di fare del nostro meglio valutando i pro e i contro. Relativamente al sistema, come ha detto lei, della sicurezza, c'è stato garantito solo che alcuni standard qualitativi, saranno garantiti solo con l'acquisto dei nuovi autobus. Quindi, nell'acquisto dei nuovi autobus il cui costo è pari a €250.000, e la consegna avverrà nel 2018, perché gli autobus non sono come le macchine, non sono in pronta consegna, si fanno ad ordinare e li costruiscono ad hoc. Quindi, ci saranno dei tempi di attesa. Per quanto riguarda gli standard della sicurezza saranno contenuti nei nuovi autobus, si è operato anche per quanto riguarda il filobus, sarà riattivata una linea con filobus, il cui collaudo è stato fatto, non so se hai seguito negli ultimi tempi, con il trasferimento dei filobus nuovi a Lecce. Lecce che aveva già una linea, abbiamo effettuato il collaudo a Lecce. Un'altra idea è quella di bloccare le STP, innanzitutto con queste azioni di efficientamento noi risparmiamo 229.000 km già dal 2017, e circa 800.000 km nel primo semestre 2018. Quindi sicuramente le azioni di risparmio ci sono. E' intenzione dell'amministrazione bloccare tutti gli autobus delle linee alternative STP all'ingresso della città, al fine di consentire agli autobus di proprietà Amtab, perché gli autobus della STP non possono fare le fermate intermedie, devono partire dal paese e arrivare al capolinea all'interno della città. Mentre, usando il termine improprio, abusivamente, vengono effettuate delle fermate. L'amministrazione vuole agli accessi della città, bloccare questi autobus e prendersi i passeggeri e quindi i chilometri di percorrenza, e caricarli su Amtab. Quindi, vogliamo all'interno della

città essere gli unici gestori di questa cosa. Dopodiché, le azioni a contrasto sono state previste, sono esplicate all'interno del piano. E' stata proposta anche la salita dalla parte anteriore, dove c'è il guidatore, però che il tutto naturalmente andrà calibrato con una opportuna azione di informazione e sensibilizzazione preventiva. Già come ben sapete, grazie al comandante dei vigili, ci sono stati affiancamento dei vigili per sopprimere, tentare di evitare il fenomeno dell'evasione, sapete che ha affiancando i controllori, ci sono i vigili urbani. Quindi, già l'amministrazione si sta muovendo per efficientare questa cosa, questo piano è una ulteriore azione a completamento in questa direzione. Grazie.

Parla il Presidente: Grazie, grazie ancora alla commissione del Presidente... Prego consigliere Visciglia.

Parla Visciglia (Realtà Italia): Caro consigliere Battista, purtroppo quello che tu spieghi, è solo fantascienza! Perché non è il Comune di Bari che paga i km al trasporto. Punto Primo. Poi, nel piano di efficientamento, ci sono 10.200.000 km, che come ha detto l'ingegner Laricchia, ha detto fanno 57.000 a ogni pullman, ne escono 98, non raggiungi 10.000.000 di km. Dopodiché, mi limito solo a dire che questo va a coprire solo quello che tu porterai nei prossimi tre e anni alla rottamazione pullman che stai avendo. E' un modo per recuperare dei soldi! Quindi, non puoi mettere sotto forma di piani di efficientamento! Piano di rottamazione al massimo! Perché tu ogni anno devi rottamare almeno 10 pullman, e poi, le piste ciclabili e tutto il resto, andranno a bloccare Bari! Quindi, il trasporto pubblico non lo gestisce il Comune di Bari, la Regione! La risposta ai biglietti, il trasporto è un servizio, che poi tu lo paghi non è che con il biglietto risolvo i problemi di Bari! E' già retribuito il trasporto! Basta, ho detto già abbastanza.

Parla il Presidente: Prego consigliere Posca.

Parla Posca (F.I.): Il consigliere Visciglia ha detto delle cose sacrosante, ed era proprio la risposta al consigliere Leonetti, che dice che questo è il libro, è il miglior progetto che poteva essere realizzato. Questo è soltanto un documento in cui l'amministrazione chiede il contributo chilometrico alla Regione! Che non ha un'ottimizzazione del sistema trasporto pubblico, perché se parliamo di trasporto pubblico, va fatto un discorso di rete anche con la ferrovia leggera, che oggi funziona da metro! Non è _riportato lì! Lo legga lei, non lo devo leggere io... Che viene accennato ma non è parte integrante del progetto, nella premessa sono due cose... Una cosa è la premessa, e una cosa è il progetto! Al che, non si permetta di dire che gli _altri non hanno letto! Perché lei non ha letto in merito! Quello che ha detto Visciglia da operatore del settore, ha detto delle cose giuste e precise, che è opportuno che si mediti in merito. Perché oggi l'Amtab è soltanto una fucina di mangia soldi per poter reggere un meccanismo che non funziona più! Ed è fallimentare! Non si ha il coraggio di portare i libri in tribunale di questa azienda, e ancora oggi siamo portando un'altra goccia nel mare per farlo sopravvivere fino al 2018, ma niente di più viene fatto in questo documento.

Parla il Presidente: Grazie consigliere Posca. Se non ci sono altri interventi, pongo in votazione il parere favorevole al piano di efficientamento del trasporto pubblico urbano della città di Bari, così come esplicitato ed esaminato dalla terza commissione. Chi è d'accordo, alzi la mano. 11 favorevoli (Cassano, Parisi, Corcelli, De Marzo, Zaccaria, Biancofiore, Grilli, De Tullio, Battista, Leonetti, Paparella). Chi vota contro? 5 contrari (Carelli, Visciglia, Defrancesco, Posca, Santorsola). Chi si astiene? Nessuno. C'è una richiesta di immediata esecutività. Chi è d'accordo, alzi la mano. 11 favorevoli (Cassano, Parisi, Corcelli, De Marzo, Zaccaria, Biancofiore, Grilli, De Tullio, Battista, Leonetti, Paparella). Chi vota contro? 5 contrari (Carelli, Visciglia, Defrancesco, Posca,

Il presente verbale viene sottoscritto nei modi di legge:

IL PRESIDENTE
F.to Micaela Paparella

IL DIRIGENTE
F.to Marta Minichelli

Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio on line del Comune dal 16/03/2017 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.

Il Segretario verbalizzante
Marta Minichelli

Bari, 16/03/2017

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Su relazione dell'incaricato si certifica che la presente delibera è stata pubblicata all'Albo Pretorio on line del Comune di Bari dal 16/03/2017 al 30/03/2017.

L'incaricato

Bari,

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva per decorrenza dei termini di pubblicazione di cui all'art. 134 TUEL.

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del d.lgs n. 10/2002, del t.u. n. 445/2000 e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è memorizzato digitalmente ed è rintracciabile sul sito internet <http://albo.comune.bari.it>