

O.d.G. del _____

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE N°-----

Deliberazione n°

73

Del

F. lo Zolo

Oggetto: MISURE DI SOSTEGNO ALLA MOBILITA' URBANA. APPROVAZIONE PROGETTO

ALLEGATI/NOTE: PROGETTO

Il Direttore generale, d'intesa con il Responsabile dell'Area Esercizio/sosta riferisce e propone quanto segue:

- a. com'è noto, la Regione Puglia con propria deliberazione n. 2690 del 28.12.2009 ha assegnato al Comune di Taranto il finanziamento di € 8.057.246,00 per la realizzazione dei parcheggi di "scambio" intermodale in località "Cimino" e "Croce", la cui finalità è quella di realizzare due importanti aree di scambio intermodale tra servizio urbano e mezzi privati, servizio pubblico extraurbano, servizio idrovie per contenere il numero dei veicoli che giornalmente penetrano nella città, contribuendo in modo significativo alla congestione del traffico cittadino. Per tali ultime ragioni il progetto finanziato prevede anche la realizzazione di due "linee veloci", denominate "A" e "B", con estremi "Parcheggio Cimino - Stazione ferroviaria" e "Parcheggio Toscano - Intersezione linea A su via P. Amedeo". Per assicurare tempi di spostamento certi alle due linee, il progetto prevede la realizzazione di apposite "sedi viarie riservate" e "protette", oltre ad impianti semaforici in grado di assicurare la precedenza dei mezzi pubblici rispetto a quelli privati. Un'ulteriore caratteristica delle due linee dorsali previste in progetto è quella della "bidirezionalità". Va poi osservato che il progetto per la realizzazione del parcheggio di scambio "Toscano", considerato nella definizione della linea "B", pur essendo stato proposto per il finanziamento nell'ambito della Pianificazione strategica di Area Vasta Tarantina, non ha usufruito del relativo finanziamento regionale e, pertanto, la sua realizzazione non appare immediata;

b. in previsione di ciò, tenuto conto dei tempi occorrenti per l'esecuzione delle opere finanziate, dell'urgenza di adottare iniziative a sostegno della mobilità cittadina, delle limitate risorse finanziarie proprie su cui azienda e Comune possono contare, è stato predisposto l'allegato progetto, denominato "INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA MOBILITA' URBANA", costituito dai seguenti quattro capitoli:

1) COLLEGAMENTO VELOCE "AUCHAN - VIA MARGHERITA" E RITORNO.
(LINEA "A"). Caratteristiche della linea:

- la lunghezza del percorso, significativamente più breve di quello ipotizzato nel progetto di "Area Vasta", in quanto la stessa avrà come estremi l'attuale "Capolinea Auchan" e "via Margherita", transitando per via C. Battisti - Via P. Amedeo - C.so Umberto. Non sarà pertanto superato il Ponte girevole, condizione indispensabile per assicurare tempi di spostamento contenuti e certi;
- la possibilità di valorizzare l'area parcheggio "PALAMAZZOLA", della capienza di 150 posti macchina, stante la sua prospicienza sulla via C. Battisti, sulla quale la nuova linea "A" transiterà in entrambe le direzioni;
- percorsi di "andata" e "ritorno" che si sviluppano in gran parte su strade distinte, con corsie preferenziali protette per gran parte del percorso;
- la frequenza delle corse: ogni 30';
- non è richiesto l'acquisto di nuovi veicoli grazie alla prevista razionalizzazione dell'attuale percorso della linea 1/2;

2) COLLEGAMENTO VELOCE "Capolinea BERNARDINI - VIA MARGHERITA" E RITORNO - (LINEA "B"). Caratteristiche della linea:

- percorso solo in parte coincidente con quello previsto nel progetto di Area Vasta, grazie alla possibilità di poter realizzare un "Capolinea - Area di scambio" in zona Taranto 2, adiacente la struttura sanitaria Bernardini, che, nella fase iniziale, potrà assolvere al ruolo che il progetto di "Area Vasta" assegna all'area di scambio "Toscano". Questa possibilità è venuta a determinarsi grazie ad un'intesa raggiunta tra AMAT ed Amministrazione Comunale in data 21/01/2010, con la quale il Comune di Taranto ha confermato l'intendimento di affidare in concessione all'AMAT, per la durata di 99 anni, l'area adiacente la clinica "**Bernardini**", dell'estensione di circa 5.900 m², per la

realizzazione di un capolinea attrezzato per le linee urbane nn° 6 / 8 / 18 e di un parcheggio pubblico di capacità ricettiva superiore a 200 posti macchina. Gli estremi del percorso coincidono con il predetto neo capolinea e via Margherita, al pari delle linea "A";

- percorsi di "andata" e "ritorno" che si sviluppano in gran parte su strade distinte, in parte caratterizzate da corsie preferenziali protette, con intersezione della linea A su via Crispi – C.so Umberto;
- la frequenza delle corse: ogni 30';
- non è richiesto l'acquisto di nuovi veicoli a seguito della prevista razionalizzazione dell'attuale percorso della linea 8;

3) PIANO DI AMPLIAMENTO DI ALCUNE AREE PARCHEGGIO. INTEGRAZIONE CON LE LINEE "A" E "B". Dopo le due linee veloci A e B, costituisce la seconda misura a sostegno della mobilità urbana. L'incremento del numero di posti macchina di alcune delle attuali aree di parcheggio chiuse, da realizzare attraverso l'impiego di strutture multipiano, consentirebbe, infatti, l'alleggerimento del carico veicolare lungo le strade cittadine, che costituisce la prima causa di perdita di competitività del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato poiché condiziona negativamente la velocità commerciale degli autobus. Il progetto che si propone per l'approvazione individua le seguenti priorità d'intervento, da finanziare con i fondi trasferiti al Comune di Taranto in applicazione del contratto di servizio della sosta tariffata sottoscritto nel 2007:

- Area di via Di Palma (Baraccamenti Cattolica): l'intervento di ampliamento dei posti – macchina porterebbe la capacità ricettiva dell'area da 130 a circa 200 posti – macchina. Il costo dell'intervento è stimabile in 420.000,00/490.000,00 € per un solo ampliamento verticale;
- Area di via Oberdan. L'ampliamento dei posti macchina porterebbe la capacità ricettiva dell'area da 120 a circa 180 posti – macchina, con un costo dell'intervento stimabile tra € 360.000,00 ed € 420.000,00 per un solo ampliamento verticale;
- Area di P.zza Icco. L'ampliamento verticale porterebbe la capacità ricettiva dell'area da 97 a circa 155 posti – macchina, con un costo

dell'intervento stimabile tra € 348.000,00 ed € 406.000,00 per un solo ampliamento verticale;

- Aree "Palamazzola" e "Bernardini". Le valutazioni tecniche in merito alla necessità d'ampliamento dell'area "Palamazzola" (già affidata dal Comune, sebbene non ancora operativa) con capienza attuale di 150 posti – macchina e "Bernardini", ancora da realizzare, della capienza di circa 200 posti – macchina, sono essenzialmente legate all'avvio ed al successo, rispettivamente, delle linee veloci "A" e "B".

4) LE CORSIE PREFERENZIALI. LORO IMPORTANZA. I POSSIBILI SISTEMI DI PROTEZIONE. Vengono esposti i vantaggi ed i benefici che comporta la presenza di corsie preferenziali protette oltre alle soluzioni tecniche più in uso, compresa la presenza aggiuntiva di sistemi di videosorveglianza.

c. nella redazione del progetto redatto si tenuto conto della necessità di ridurre al minimo sia l'impatto sulla viabilità cittadina (per quanto attiene all'adozione di corsie preferenziali) sia gli impegni finanziari, limitati sostanzialmente:

- alla realizzazione di una rotatoria per consentire l'accesso al traffico privato proveniente dalla SS n° 7 "Appia", diretto al Borgo, su via Tarantola, su cui occorrerà invertire il senso di marcia;
- alla realizzazione del "Capolinea – area di scambio" Bernardini in località Taranto 2;
- alla protezione delle corsie preferenziali previste per i tracciati delle linee veloci "A" e "B".

Tanto premesso si propone di approvare l'accluso progetto, contenente l'insieme delle misure di sostegno della mobilità cittadina descritte, composto da pagine, numerosi rilievi fotografici e cinque elaborati grafici.

Il Responsabile unità esercizio/sosta 

Il Direttore generale:.....

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

- visto il progetto presentato;
- considerato che le iniziative in esso descritte, allorché realizzate, si riveleranno in grado di innovare in modo significativo la mobilità cittadina attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

⇒ Semplificazione e velocizzazione della rete urbana del trasporto pubblico;

- ⇒ Introduzione di una gerarchia delle linee urbane di trasporto, distinguendo le linee veloci di collegamento periferie-centro da quelle sussidiarie (interne ai singoli quartieri o destinate a singola funzione sociale, corse scolastiche ecc...);
- ⇒ Introduzione di una gerarchia nelle aree di sosta tariffata che individui, accanto ai grandi parcheggi di testa (Croce, Cimino, ecc.) aree di sosta intermedie destinati ad accogliere nel Borgo i cittadini provenienti dai quartieri a sud ed a nord della città, che siano in grado anche di svolgere la funzione di "Parcheggio pertinenziale"
- ⇒ Introduzione di elementi significativi di "riserva" di alcuni percorsi stradali strategici (corsie protette) destinati ad aumentare la velocità commerciale dei bus cittadini e preannunciare un nuovo e futuro modo di trasporto urbano che garantisca puntualità e prevedibilità della rete cittadina;
- ⇒ Riduzione dei costi ambientali attraverso la riduzione dei gas di scarico;

- sentita la relazione del Direttore generale;
- visto Il progetto allegato alla presente;
- visti lo Statuto Sociale ed il Codice Civile;

a voti

DELIBERA

1. di approvare l'accluso progetto, contenente l'insieme delle misure di sostegno della mobilità cittadina descritte, composto da 21 pagine, numerosi rilievi fotografici e cinque elaborati grafici, strumento che potrà consentire il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - ⇒ Semplificazione e velocizzazione della rete urbana del trasporto pubblico;
 - ⇒ Introduzione di una gerarchia delle linee urbane di trasporto, distinguendo le linee veloci di collegamento periferie-centro da quelle sussidiarie (interne ai singoli quartieri o destinate a singola funzione sociale, corse scolastiche ecc...);
 - ⇒ Introduzione di una gerarchia nelle aree di sosta tariffata che individui, accanto ai grandi parcheggi di testa (Croce, Cimino, ecc.) aree di sosta intermedie destinati ad accogliere nel Borgo i cittadini provenienti dai quartieri a sud ed a nord della città, che siano in grado anche di svolgere la funzione di "Parcheggio pertinenziale"

⇒ Introduzione di elementi significativi di "riserva" di alcuni percorsi stradali strategici (corsie protette) destinati ad aumentare la velocità commerciale dei bus cittadini e preannunciare un nuovo e futuro modo di trasporto urbano che garantisca puntualità e prevedibilità della rete cittadina;

⇒ Riduzione dei costi ambientali attraverso la riduzione dei gas di scarico;

2. di trasmetterlo all'Amministrazione Comunale per quanto di competenza;

3. di inviarlo successivamente alle Circoscrizioni, alle Associazioni dei commercianti, alle Associazioni culturali, alle Organizzazioni sindacali, alle Associazioni dei Consumatori, incaricando il Presidente di avviare il relativo confronto tenuto conto dell'importanza delle misure innovative in esso contenute.

N° 73 del Registro

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

n° 73 del 07/10/2010

O G G E T T O

MISURE DI SOSTEGNO ALLA MOBILITA' URBANA. APPROVAZIONE PROGETTO.

L'anno duemiladieci, il giorno 7 (sette) del mese di ottobre, alle ore 12:15, in Taranto e nella sede della Società, si è riunito in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, il Consiglio di Amministrazione nelle persone dei Signori:

- | | | |
|---------------------------|------------------|-----------------|
| 1) Dott. Francesco Walter | POGGI | Presidente |
| 2) Avv. Cosima Ilaria | BUONOCORE | Vice Presidente |
| 3) Avv. Massimo | MORETTI | Componente |

Svolge le funzioni di Segretario del Consiglio l'Ing. Giovanni Matichecchia.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara valida e aperta la seduta.

Il Direttore Generale, d'intesa con il Responsabile dell'Area Esercizio/Sosta riferisce e propone quanto segue:

- a. com'è noto, la Regione Puglia con propria deliberazione n. 2690 del 28.12.2009 ha assegnato al Comune di Taranto il finanziamento di € 8.057.246,00 per la realizzazione dei parcheggi di "scambio" intermodale in località "Cimino" e "Croce", la cui finalità è quella di realizzare due importanti aree di scambio intermodale tra servizio urbano e mezzi privati, servizio pubblico extraurbano, servizio idrovie per contenere il numero dei veicoli che giornalmente penetrano nella città, contribuendo in modo significativo alla congestione del traffico cittadino. Per tali ultime ragioni il progetto finanziato prevede anche la realizzazione di due "linee veloci", denominate "A" e "B", con estremi "Parcheggio Cimino – Stazione ferroviaria" e "Parcheggio Toscano – Intersezione linea A su via P. Amedeo". Per assicurare tempi di spostamento certi alle due linee, il progetto prevede la realizzazione di apposite "sedi viarie riservate" e "protette", oltre ad impianti semaforici in grado di assicurare la precedenza dei mezzi pubblici rispetto a quelli privati. Un'ulteriore caratteristica delle due linee dorsali previste in progetto è quella della "bidirezionalità". Va poi osservato che il progetto per la realizzazione del parcheggio di scambio "Toscano", considerato nella definizione della linea "B", pur essendo stato proposto per il finanziamento nell'ambito della Pianificazione strategica di Area Vasta Tarantina, non ha usufruito del relativo finanziamento regionale e, pertanto, la sua realizzazione non appare immediata;
- b. in previsione di ciò, tenuto conto dei tempi occorrenti per l'esecuzione delle opere finanziate, dell'urgenza di adottare iniziative a sostegno della mobilità cittadina, delle limitate risorse finanziarie proprie su cui azienda e Comune possono contare, è stato predisposto l'allegato progetto, denominato "INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA MOBILITA' URBANA", costituito dai seguenti quattro capitoli:

1) **COLLEGAMENTO VELOCE "AUCHAN – VIA MARGHERITA" E RITORNO. (LINEA "A").**
Caratteristiche della linea:

- la lunghezza del percorso, significativamente più breve di quello ipotizzato nel progetto di "Area Vasta", in quanto la stessa avrà come estremi l'attuale "Capolinea Auchan" e "via Margherita", transitando per vis C. Battisti – Via P. Amedeo – C.so Umberto. Non sarà pertanto superato il Ponte girevole, condizione indispensabile per assicurare tempi di spostamento contenuti e certi;
- la possibilità di valorizzare l'area parcheggio "PALAMAZZOLA", della capienza di 150 posti macchina, stante la sua prospicienza sulla via C. Battisti, sulla quale la nuova linea "A" transiterà in entrambe le direzioni;
- percorsi di "andata" e "ritorno" che si sviluppino in gran parte su strade distinte, con corsie preferenziali protette per gran parte del percorso;
- la frequenza delle corse: ogni 30';
- non è richiesto l'acquisto di nuovi veicoli grazie alla prevista razionalizzazione dell'attuale percorso della linea 1/2;

2) **COLLEGAMENTO VELOCE "Capolinea BERNARDINI – VIA MARGHERITA" E RITORNO - (LINEA "B").** Caratteristiche della linea:

- percorso solo in parte coincidente con quello previsto nel progetto di Area Vasta, grazie alla possibilità di poter realizzare un "Capolinea – Area di scambio" in zona Taranto 2, adiacente la struttura sanitaria Bernardini, che, nella fase iniziale, potrà assolvere al ruolo che il progetto di "Area Vasta" assegna all'area di scambio "Toscano". Questa possibilità è venuta a determinarsi grazie ad un'intesa raggiunta tra AMAT ed Amministrazione Comunale in data 21/01/2010, con la quale il Comune di Taranto ha confermato l'intendimento di affidare in concessione all'AMAT, per la durata di 99 anni, l'area adiacente la clinica "**Bernardini**", dell'estensione di circa 5.900 m², per la realizzazione di un capolinea attrezzato per le linee urbane nn° 6 / 8 / 18 e di un parcheggio pubblico di capacità ricettiva superiore a 200 posti macchina. Gli estremi del percorso coincidono con il predetto neo capolinea e via Margherita, al pari delle linea "A";

- percorsi di "andata" e "ritorno" che si sviluppano in gran parte su strade distinte, in parte caratterizzate da corsie preferenziali protette, con intersezione della linea A su via Crispi – C.so Umberto;
- la frequenza delle corse: ogni 30';
- non è richiesto l'acquisto di nuovi veicoli a seguito della prevista razionalizzazione dell'attuale percorso della linea 8;

3) **PIANO DI AMPLIAMENTO DI ALCUNE AREE PARCHEGGIO. INTEGRAZIONE CON LE LINEE "A" E "B".** Dopo le due linee veloci A e B, costituisce la seconda misura a sostegno della mobilità urbana. L'incremento del numero di posti macchina di alcune delle attuali aree di parcheggio chiuse, da realizzare attraverso l'impiego di strutture multipiano, consentirebbe, infatti, l'alleggerimento del carico veicolare lungo le strade cittadine, che costituisce la prima causa di perdita di competitività del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato poiché condiziona negativamente la velocità commerciale degli autobus. Il progetto che si propone per l'approvazione individua le seguenti priorità d'intervento, da finanziare con i fondi trasferiti al Comune di Taranto in applicazione del contratto di servizio della sosta tariffata sottoscritto nel 2007:

- Area di via Di Palma (Baraccamenti Cattolica): l'intervento di ampliamento dei posti – macchina porterebbe la capacità ricettiva dell'area da 130 a circa 200 posti – macchina. Il costo dell'intervento è stimabile in 420.000,00/490.000,00 € per un solo ampliamento verticale;
- Area di via Oberdan. L'ampliamento dei posti macchina porterebbe la capacità ricettiva dell'area da 120 a circa 180 posti – macchina, con un costo dell'intervento stimabile tra € 360.000,00 ed € 420.000,00 per un solo ampliamento verticale;
- Area di P.zza Icco. L'ampliamento verticale porterebbe la capacità ricettiva dell'area da 97 a circa 155 posti – macchina, con un costo dell'intervento stimabile tra € 348.000,00 ed € 406.000,00 per un solo ampliamento verticale;
- Aree "Palamazzola" e "Bernardini". Le valutazioni tecniche in merito alla necessità d'ampliamento dell'area "Palamazzola" (già affidata dal Comune, sebbene non ancora operativa) con capienza attuale di 150 posti – macchina e "Bernardini", ancora da realizzare, della capienza di circa 200 posti – macchina, sono essenzialmente legate all'avvio ed al successo, rispettivamente, delle linee veloci "A" e "B".

4) **LE CORSIE PREFERENZIALI. LORO IMPORTANZA. I POSSIBILI SISTEMI DI PROTEZIONE.**

Vengono esposti i vantaggi ed i benefici che comporta la presenza di corsie preferenziali protette oltre alle soluzioni tecniche più in uso, compresa la presenza aggiuntiva di sistemi di videosorveglianza.

c. nella redazione del progetto redatto si tenuto conto della necessità di ridurre al minimo sia l'impatto sulla viabilità cittadina (per quanto attiene all'adozione di corsie preferenziali) sia gli impegni finanziari, limitati sostanzialmente:

- alla realizzazione di una rotatoria per consentire l'accesso al traffico privato proveniente dalla SS n° 7 "Appia", diretto al Borgo, su via Tarantola, su cui occorrerà invertire il senso di marcia;
- alla realizzazione del "Capolinea – area di scambio" Bernardini in località Taranto 2;
- alla protezione delle corsie preferenziali previste per i tracciati delle linee veloci "A" e "B".

Tanto premesso si propone di approvare l'accluso progetto, contenente l'insieme delle misure di sostegno della mobilità cittadina descritte, composto da 28 pagine, numerosi rilievi fotografici, planimetrie e cinque elaborati grafici.

Firmato: Il Responsabile Area Esercizio/Sosta – p.i. Cosimo Russo

Firmato: Il Direttore Generale - Ing. Giovanni Matichecchia

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

- visto il progetto presentato;
- considerato che le iniziative in esso descritte, allorché realizzate, si riveleranno in grado di innovare in modo significativo la mobilità cittadina attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - ⇒ Semplificazione e velocizzazione della rete urbana del trasporto pubblico;
 - ⇒ Introduzione di una gerarchia delle linee urbane di trasporto, distinguendo le linee veloci di collegamento periferie-centro da quelle sussidiarie (interne ai singoli quartieri o destinate a singola funzione sociale, corse scolastiche ecc...);
 - ⇒ Introduzione di una gerarchia nelle aree di sosta tariffata che individui, accanto ai grandi parcheggi di testa (Croce, Cimino, ecc.) aree di sosta intermedie destinati ad accogliere nel Borgo i cittadini provenienti dai quartieri a sud ed a nord della città, che siano in grado anche di svolgere la funzione di "Parcheggio pertinenziale"
 - ⇒ Introduzione di elementi significativi di "riserva" di alcuni percorsi stradali strategici (corsie protette) destinati ad aumentare la velocità commerciale dei bus cittadini e preannunciare un nuovo e futuro modo di trasporto urbano che garantisca puntualità e prevedibilità della rete cittadina;
 - ⇒ Riduzione dei costi ambientali attraverso la riduzione dei gas di scarico;
- sentita la relazione del Direttore generale;
- visto il progetto allegato alla presente;
- visti lo Statuto Sociale ed il Codice Civile;

a voti unanimi, resi nelle forme di legge,

DELIBERA

- 1) Di approvare l'accluso progetto, contenente l'insieme delle misure di sostegno della mobilità cittadina descritte, composto da 21 pagine, numerosi rilievi fotografici e cinque elaborati grafici, strumento che potrà consentire il raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - ⇒ Semplificazione e velocizzazione della rete urbana del trasporto pubblico;
 - ⇒ Introduzione di una gerarchia delle linee urbane di trasporto, distinguendo le linee veloci di collegamento periferie-centro da quelle sussidiarie (interne ai singoli quartieri o destinate a singola funzione sociale, corse scolastiche ecc...);
 - ⇒ Introduzione di una gerarchia nelle aree di sosta tariffata che individui, accanto ai grandi parcheggi di testa (Croce, Cimino, ecc.) aree di sosta intermedie destinati ad accogliere nel Borgo i cittadini provenienti dai quartieri a sud ed a nord della città, che siano in grado anche di svolgere la funzione di "Parcheggio pertinenziale";
 - ⇒ Introduzione di elementi significativi di "riserva" di alcuni percorsi stradali strategici (corsie protette) destinati ad aumentare la velocità commerciale dei bus cittadini e preannunciare un nuovo e futuro modo di trasporto urbano che garantisca puntualità e prevedibilità della rete cittadina;
 - ⇒ Riduzione dei costi ambientali attraverso la riduzione dei gas di scarico.
- 2) Di trasmetterlo all'Amministrazione Comunale per quanto di competenza.
- 3) Di inviarlo successivamente alle Circoscrizioni, alle Associazioni dei commercianti, alle Associazioni culturali, alle Organizzazioni sindacali, alle Associazioni dei Consumatori, incaricando il Presidente di avviare il relativo confronto tenuto conto dell'importanza delle misure innovative in esso contenute.

IL SEGRETARIO

Ing. Giovanni Matichecchia

IL PRESIDENTE

Dott. Francesco Walter Poggi