



A. M. A. T.

AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI - TARANTO

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Esame proposta di ristrutturazione del servizio di linea urbano formulata dal Dirigente al Movimento - sig. FERRANTE Giuseppe.

- L'anno millenovecentottantatre il giorno 12 (dodici) del mese di gennaio, alle ore 18.00 in TARANTO e nella sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice nelle persone dei Signori:

1. Luigi PIGNATELLI

PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

2. Fulvio MASTROBUONO

3. Vito Franco FIORE

4. Enrico GRILLI (a.g.)

5. Alberto GALLUZZO

6. Matteo MALANDRINO

7. Giuseppe MESTO

MEMBRI SUPPLENTI

8. Francesco RUGGIERI (con diritto a voto) 9. Cosimo MICCOLI

f.f.
Assiste il Direttore dell'Azienda Dott./Ing. sig. Francesco PUCCI

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. Francesco PUCCI

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

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

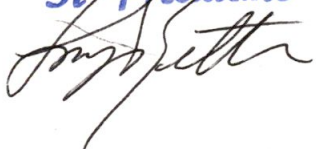
- ESAMINATO il documento formulato dal Dirigente al Movimento - sig. FERRANTE Giuseppe - relativo alla ristrutturazione del servizio di linea urbano che allegato al presente provvedimento ne fa parte integrante;
- CONSIDERATO che l'innanzi citato documento riveste particolare impor-

- tanza per l'esercizio dell'Azienda per cui si rende opportuno affidare ad una apposita Commissione; da nominare in una prossima riunione, l'in carico di approfondire l'innanzi citato documento per determinare le conclusioni che verranno definite con l'Amministrazione Comunale;
- AVUTO il voto consultivo del F.f. Direttore di Esercizio;
 - A VOTI unanimi;

DELIBERA

- di prendere atto del documento relativo alla proposta di ristrutturazione del servizio di linea urbano formulato dal Dirigente al Movimento - sig. FERRANTE Giuseppe - che allegato al presente provvedimento ne fa parte integrante;
- di conferire incarico ad una apposita Commissione, da nominarsi in una prossima riunione della Commissione Amministratrice, di approfondire il problema per determinare le conclusioni che dovranno essere definite con l'Amministrazione Comunale.-

Visto:

Il Presidente


Il Segretario


Comunicata all'Amministrazione Comunale il 17/1/1983

la Giunta Municipale nella seduta del 27/1/1983
Approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n.

Rese esecutiva il ///

Il Funzionario Superiore
Il Direttore
Francesco FERRANTE



ALL'UFFICIO MUNICIPALIZZATE

COMUNE DI TARANTO

ALL'UFFICIO
AMAT-TARANTO A.M.A.T.

Segreteria Generale

04 FEB 1983

№ 667/13 di PROT.

S E D I

DECISIONE DELLA G.M. RIUNITASI IL 27.1.1983

Oggetto : Delibera A.M.A.T. n. 16 del 12.1.1983

(Relatore Intelligente)

La G M. , nella seduta del 27.1.1983 (assent: Fullone, Latagliata)

Prende Atto.

Ass/te Dr. Antonio Conte

Taranto li, 28.1.1983

IL FUNZIONARIO DELEGATO
(dr. Emilio ROMANDINI)



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

74100 Taranto, 17 GEN. 1983

N. di protocollo 152/83
Risposta a N. del
Allegati N.

Spett.le

ASSESSORATO ALLE MUNICIPALIZZATE
del Comune di Taranto

T A R A N T O

Compiegate alla presente trasmettiamo n. 3 (tre) copie dei provvedimenti adottati dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda nelle sedute del 5/1/1983 e 12/1/1983:

- Del. n. 3 = Trattativa privata per adattamento di un locale secondo le esigenze richieste per l'installazione delle attrezzature elettrocontabili.-
- Del. n. 6 = Licitazione privata per acquisto stivali di gomma e guanti. Richiesta autorizzazione.-
- Del. n. 8 = AMAT/VALENTINI - Presa atto sentenza di appello - Liquidazione spese legali avv. Salvatore DE FRANCO.-
- Del. n. 9 = AMAT/AMATI - Presa atto sentenza - Liquidazione spese legali avv. Salvatore DE FRANCO.-
- Del. n. 11 = Affidamento lavori per ristrutturazione strutture murarie ed elettriche del locale caldaia - Impianto di riscaldamento uffici.-
- Del. n. 12 = Invio a visita medica dei vincitori del concorso per conducenti di linea presso l'Ispettorato delle Ferrovie dello Stato di Roma.-
- Del. n. 14 = Ratifica delibera n. 13 del 7/1/1982 relativa alla concessione di un ulteriore periodo di aspettativa al Direttore di Esercizio.-
- Del. n. 15 = Rettifica deliberazione n. 347 del 3/11/82 "Presa atto spese trasferta a Torino da funzionari diversi".
- Del. n. 16 = Esame proposta di ristrutturazione del servizio di linea urbano formulata dal Dirigente al Movimento - sig. FERRANTE Giuseppe.-

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)
Ferrante



10000
TA 17.1.83



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO
VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

74100 Taranto, 12/1/1983

N. di protocollo Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

Oggetto: proposta di ristrutturazione del servizio di linea urbano

Il notevole sviluppo della città, dovuto ai nuovi insediamenti abitativi nei quartieri periferici (PAOLO VI° - STATTE - SOLITO CORVISEA - ITALIA MONTEGRANARO - TALSANO - LAMA - S.VITO), richiede una oculata revisione della distribuzione del servizio pubblico sull'intera rete di esercizio.

Tale analisi, che deve rispondere a criteri di economicità e di razionalità distributiva del servizio dettati anche dalle ultime decisioni del Governo in materia di contenimento della spesa pubblica, va effettuata con le prospettive di incremento di mezzi sulle linee e di riduzione del montante chilometrico, eliminando le sovrapposizioni di percorso.

Ciò è possibile in considerazione dell'imminente potenziamento del parco macchine, come previsto nel piano programmatico dell'Azienda per i lavori di ricostruzione dei mezzi attualmente fuori esercizio e per le eventuale arrivo di nuovi mezzi.

Strettamente vincolato a questo processo riorganizzativo è la collocazione dei gabbiotti (postazioni fisse) nei punti strategici della nuova rete di esercizio andrà ad individuare e da cui scaturirà il numero del personale - capolinea occorrente per la copertura dei turni che si verranno a determinare.

Inoltre, con la meccanizzazione dell'intera rete di esercizio e con l'istituzione del biglietto orario si rende necessario potenziare il servizio di controlleria per cui, procedendo alla copertura del numero dei posti vacanti in organico per la qualifica di controllore - movimento e traffico e determinando il numero occorrente di agenti - verificatori titoli di viaggio (8° LIVELLO), si avrà, certamente, una più oculata e puntuale verifica sia degli stessi titoli in possesso degli utenti che della regolarità dell'intero esercizio in riferimento, ai tempi di percorrenza, agli orari di passaggio dai punti predeterminati, all'uniformità della divisa che il personale viaggiante è chiamato ad osservare.

Infine, in ottemperanza di quanto concordato tra le parti firmatarie del contratto integrativo aziendale del 5/2/1979, in materia di assistenza al personale di guida e di regolarità del servizio, fattore quest'ultimo di primaria importanza per una azienda di trasporto pubblico, occorre: attrezzare tutti i mezzi con ap

parecchiature idonee e già utilizzate o sperimentate in altre aziende similari nel nostro Paese (radio telefoni); dotare il reparto di autovetture attrezzate di autoradio (unità mobili) gli uni e gli altri collegati alla centrale operativa procedendo così alla meccanizzazione totale della rete di esercizio.

Il personale con qualifica di bigliettaio non utilizzato nella su indicata ristrutturazione verrà avviato a corsi di riqualificazione per l'inserimento dello stesso nella carriera del ^{parto} ufficio deposito.

Ciò premesso è opportuno illustrare fasi e tempi di realizzazione della ristrutturazione.

Con l'entrata in vigore dell'aumento delle tariffe di trasporto pubblico è opportuno, contestualmente, procedere all'istituzione del biglietto orario sulle linee che in una prima fase si prestano meglio, per la loro articolazione, a modifiche tendenti all'eliminazione dei tratti comuni con recupero di produttività dei mezzi e/o riduzione del montante chilometrico della rete di esercizio.

Si propone di dare inizio a tale processo innovativo sulle linee 1/2 / 3 / 8 che sono le tre linee assali e sulle linee 4 / 7 / 13 / 15 permettendo agli utenti di queste linee di spostarsi, loro tramite, in quasi tutte le zone della città durante il tempo di validità del biglietto (50'), ritenuto sufficiente per effettuare tutti i percorsi con i relativi trasbordi sulle linee menzionate.

Pertanto, i percorsi ed i tempi di percorrenza delle linee assali rimarranno invariati mentre, le altre linee saranno così modificate:

- LINEA 4

Il percorso di questa linea verrà ridotto sino alla ferrovia per cui il quartiere di STATTE sarà collegato alle linee 1/2 3 ed 8 che nel tratto comune, TAMBURI - FERROVIA, ha diverse fermate dove poter effettuare il trasbordo;

- LINEA 7

Questa linea, di nuova istituzione, permette di utilizzare il mezzo pubblico ai cittadini abitanti in zone di recente sviluppo e prive di collegamenti con il centro città, inoltre, lungo il suo percorso sino al Ponte girevole, consente il trasbordo sulle linee assali, avendo con esse delle fermate in comune. In questa fase verrà soppressa la linea 6, che attualmente collega il quartiere CEP all'Istituto Testa ed alla I.P. in quanto vi è un primo tratto comune con la Linea 8 (dal CEP a P.zza Castello) ed un secondo con la linea 15 (da P.zza Castello all'Istituto Testa ed I.P.);



LINEA 15

Questa linea avrà un percorso che si articolerà da Lido Azzurro (capolinea) proseguirà per la statale 106, la I.P. l'Istituto Testa, il rondò, Via Machiavelli, Via Orsini, Ferrovia, P.zza Fontana terminando la corsa a P.zza Castello. Una delle due vetture recuperate dall'eliminazione della linea 6 verrà utilizzata per migliorare la frequenza di questa linea, viste le accresciute esigenze della zona di Lido Azzurro e della zona industriale esistente sulla statale jonica.

LINEA 13

La seconda vettura recuperata dall'eliminazione della linea 6 verrà utilizzata su questa linea collegando la zona industriale compresa tra via per STATTE e via APPIA. Il percorso verrà articolato in due sensi di marcia: il primo partirà da P.zza Castello (capolinea) per via Garibaldi - porta Napoli - Ferrovia - Tamburi - Via Orsini - Tubificio - Area Nuova - Portineria "D" (capolinea) - Nuova Direzione - Terminal jonio - Portineria "A" - Vecchia Direzione - Portineria "B" - Cavalcavia - Porta Napoli - P.zza Fontana - P.zza Castello (fine corsa); il secondo partirà sempre da P.zza Castello (capolinea) per Via Garibaldi - P.zza Fontana - Cavalcavia - Via Per Appia - Portineria "B" - Vecchia Direzione - Portineria "A" - Terminal Jonio - Nuova Direzione - Portineria "D" - Area Nuova (via per STATTE) - Tubificio - Via Orsini - Porta Napoli - P.zza Fontana - P.zza Castello (fine corsa).

E'obbligo rilevare che, questa prima parte è stata limitata alle sole linee menzionate poichè, l'Azienda ha a propria disposizione soltanto 70 vetture con obliteratrici marcatempo rispetto all'intero parco macchine.

Inoltre, per le linee sub-urbane occorre installare sui mezzi le apparecchiature innanzi citate (radiotelefoni) a salvaguardia del personale di guida.

Pertanto, si ritiene che, a tempi brevi, una volta provveduto a ciò, si potrà procedere all'eliminazione di tutti i percorsi comuni delle rimanenti linee.

A sostegno di questa scelta, che il Reparto propone, vi sono le analisi distributive delle utenze che, di tanto in tanto, si effettuano per verificare le incidenze degli spostamenti di massa degli utenti che avvengono nella città.



In merito a ciò, si è ritenuto di suddividere la città in quattro zone: periferica, commerciale, storica ed industriale.

Poichè la percentuale più alta (60,8%) è riferita alla zona commerciale (secondo l'ultimo rilievo effettuato in gennaio e febbraio del 1982 con l'utilizzo dei superiori di linea) è facile dedurre che, per le altre zone, conviene ridurre i percorsi eliminando innumerevoli chilometri dei tratti comuni.

All'uopo si allega lo specchietto esplicativo.

Appena attrezzate le altre vetture con le obliterate marcatempo, si passerà ad inserire in questo programma le Circolari Destra e Sinistra, le quali insieme alle linee 1/2 - 3 - 7 - 8 completano la rete del servizio pubblico nel centro commerciale, in modo tale che tutte le zone dello stesso vengono servite dal mezzo pubblico.

Contestualmente, le linee 9 - 11 e 18 subiranno una riduzione di percorso nel seguente modo:

- LINEA 9

Il capolinea di P.zza Immacolata verrà soppresso ed il percorso da Buffoluto si articolerà sino alla ferrovia da dove è possibile il trasbordo per il centro città;

- LINEA 11

Anche per questa linea il capolinea di P.zza Immacolata sarà soppresso. Pertanto, il quartiere di PAOLO VI° verrà collegato con la ferrovia, per cui si avrà un recupero di mezzi utilizzabili per collegare lo stesso quartiere, tramite il ponte punta penna - pizzone, al viale Magna Grecia da dove transitano le linee 1/2 - 3 - 7 - 8 - C/D e C/S;

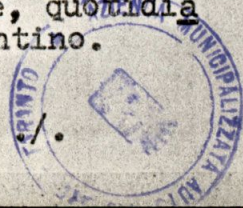
- LINEA 18

Questa linea che attualmente collega P.zza Immacolata allo Ospedale Nord subirà anch'essa una riduzione di percorso, che partendo dalla ferrovia collegherà quest'ultima con lo Ospedale con un maggiore numero di corse.

Le linee del versante orientale (10 - 14 - 17 - C/R - C/N) verranno arretrate al Viale Magna Grecia da dove è possibile effettuare il trasbordo sulle linee assali.

Attualmente, queste linee non sono meccanizzate, per cui, senza i radiotelefoni, non potranno viaggiare ad agente unico.

Successivamente, l'Azienda, unitamente al Comune, all'Assessorato alla Viabilità e all'Ente Regionale Pubblico Trasporto, dovrà reperire le aree da attrezzare a terminali polivalenti per il trasporto di massa dell'utenza urbana ed extraurbana che, quotidianamente, utilizza il mezzo pubblico nell'interland tarantino.



A tal proposito, si suggeriscono delle aree già individuate, una ad Ovest ed una ad Est della città, collegate tra loro dalle linee assali e da dove partono ed arrivano tutte le altre linee urbane, sub-urbane ed extraurbane dei due versanti.

Per la zona occidentale potrebbe essere quella attualmente inutilizzata dalla F.S. nel recinto antistante alla via Costantinopoli e collegata a P.zza della Libertà (Piazzale della Ferrovia).

In quest'area si potrebbe costruire un terminal attrezzato di tutti i confort ed utilizzabile oltre che alle linee urbane dai mezzi provenienti dalla Provincia dal versante Nord-Occidentale.

Per il versante Orientale, a nostro avviso, sarebbe utilizzabile l'intera area adiacente al Viale Virgilio nei pressi di Viale Magna Grecia ed esattamente nella zona limitrofa all'Arsenale Nuovo (Zona della vecchia fornace della quale rimane come unica traccia la sola ciminiera).

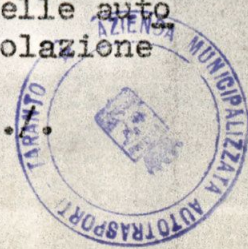
In quest'ultima area dovrebbero confluire tutte le linee orientali urbane ed extraurbane che, sia dalla litoranea che dalla via per S. Giorgio Jonico, tramite il Viale Magna Grecia, raggiungerebbero l'istituendo terminal e dal quale, sempre tramite lo stesso viale, partirebbero tutte le linee di collegamento con l'altro terminal e con il centro città così come con i quartieri periferici (LAMA - TALSANO - S.VITO - GANDOLI - CEP - ed area 167 retrostante la Concattedrale).

Si precisa che, le corse BIS ed i collegamenti per l'area industriale verranno effettuate conservando più o meno gli attuali percorsi poichè, il loro utilizzo è determinato da notevole afflusso di utenza in orari di punta.

L'attuale servizio può ritenersi soddisfacente nelle sue linee generali.

Il reparto, per il raggiungimento di un servizio ottimale e per soddisfare appieno le esigenze della cittadinanza e pervenire nel 1983 ad un certo incremento di traffico, oltre ad apportare le modifiche innanzi citate volte, ripeto, ad eliminare i tratti di linea comuni ed a collegare alcune zone non servite, ritiene indispensabile far adottare alcuni provvedimenti di viabilità a favore del servizio urbano. Si è parlato di dare priorità al mezzo pubblico su quello privato: occorre far rispettare le attuali corsie preferenziali ed istituirne altre lungo i percorsi della zona urbana, dove si riscontra un traffico veicolare più intenso e congestionato.

Altro provvedimento di viabilità che la Direzione di Polizia Urbana dovrà adottare è quello di limitare la sosta delle auto private nel centro urbano per consentire una circolazione



più scorrevole nelle vie, che allo stato attuale subiscono un vero e proprio restringimento per le lunghe file di auto in sosta, ~~av~~volte anche in doppia fila.

Per tale scopo il sistema più efficace è quello dell'istituzione nel centro urbano della così detta "ZONA VERDE" dove è stabilito parcheggiare in alcune ore della giornata.

I benefici, che ne derivano, si riflettono non soltanto su ~~una~~ maggiore regolarità e funzionalità del servizio (aumento della velocità commerciale e contenimento dei mezzi da utilizzare sulle linee), ma anche su una maggiore scorrevolezza della circolazione veicolare.

Per migliorare il rendimento del servizio si ritiene inoltre necessario:

- assicurare al servizio la massima regolarità ed effecienza provvedendo:
 - 1) a rinnovare una parte del materiale mobile (le avarie in alcune ore della giornata raggiungono una percentuale (20% circa) molto alta rispetto alla media nazionale del 5%;
 - 2) ad intensificare il servizio di assistenza in linea per ridurre le soste degli autobus per avarie alle parti meccaniche;
 - 3) a migliorare la manutenzione degli autobus per contenere la perdita di corse per la rientrata in deposito di autobus non riparabili in linea;
 - 4) a rendere rapidi e tempestivi gli interventi per soccorso (molte volte gli autobus sono fermi anche per 3 - 4 ore);
- intensificare i controlli sulle linee (come accennato precedentemente l'organico dei superiori di linea si è ridotto notevolmente); occorre pertanto, istituire un servizio di controllerie volanti a mezzo di controllori con autovetture munite di radiotelefono che si spostano continuamente da un capo all'altro della città;
- migliorare le condizioni di viabilità dei trasporti pubblici con accordi con il Comando dei Vigili intesi ad ottenere:
 - 1) aumento delle corsie preferenziali;
 - 2) adozione di spazi riservati per le soste degli autobus alle fermate;
 - 3) adozione della zona verde nel centro urbano.

AZIENDA MUNICIPALIZZATA AUTOTRASPORTI TARANTO

• SETTORE MOVIMENTO •

Il Dirigente

(G. M. P. P. P.)

GEN-FEB-1982

[illegible]

VOLUMETRICA

RELATIVA

1000

A	-	ZONA	PERIFERICA
B	-	ZONA	COMMERCIALE
C	-	ZONA	STORICA
D	-	ZONA	INDUSTRIALE

