



A.M.A.T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti - Taranto

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Ipotesi di ristrutturazione rete urbana.-

L'anno millenovecentonovant a _____, il giorno 31 (trentuno)
del mese di GENNAIO _____, alle ore 08.30 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. Giuseppe MESTO	3. Alberto MESSINESE
4. Pietro LEONE	5. Emanuele VOZZA
6. Ezio VODOPIA	7. Camillo D'IPPOLITO

MEMBRI SUPPLENTI

8. Enzo MANCO	9. Cosimo IRPINIA (a.g.)
---------------	--------------------------

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. Silvano CAVALIERE

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

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

- IL PRESIDENTE RIFERISCE:

Com'è noto nella seduta della Commissione Amministratrice del 7/12/1989 è
stata approvata l'ipotesi di ristrutturazione delle linee urbane della Città

di Taranto.

Come già anticipato nella relazione d'accompagnamento di assestamento di Bilancio di previsione per l'esercizio 1989 l'Azienda AMAT intende perseguire ulteriori miglioramenti nell'efficacia e nell'efficienza del servizio.

L'attuale rete di servizio, pur adeguata alla maggioranza delle necessità dei cittadini, è il frutto dell'espansione continua avvenuta negli anni inseguendo più che prevenendo le richieste dell'utenza; ciò sia per lo accelerato sviluppo urbanistico, sia per la diffusione sul territorio, sia infine per la sempre lamentata assoluta esclusione dell'Azienda dai programmi urbanistici, il che ha comportato l'impossibilità di programmare adeguatamente in anticipo servizi ed investimenti.

Nell'attuale situazione la Commissione Amministratrice ha deciso di porre mano ad una ristrutturazione della rete trasformandola da insieme di linee indipendenti ed autosufficienti in rete interconnessa e integrata che consenta, a parità di servizi resi, un migliore impiego di uomini e mezzi, realizzando per questa via quella ulteriore riduzione dei costi necessaria a fronte delle sempre più scarse risorse finanziarie. Tale ristrutturazione è resa possibile dall'adozione del biglietto orario in quanto si basa su un modello fondato su tre linee assiali di supporto all'intera rete e su un sistema di linee radiali di collegamento tra le periferie e gli estremi dell'asse principale.

Tale ipotesi che comporta necessariamente il trasbordo dell'utente ai punti di confluenza tra i due sistemi radiali ed il sistema assiale, già presente in Azienda da tempo è reso ora possibile come si diceva dall'introduzione del biglietto orario che consente il trasbordo senza il pagamento della seconda corsa.

Questa ristrutturazione necessita però della individuazione da parte dell'Amministrazione Comunale di almeno due ampie aree di sosta che consenta no la ubicazione di numerosi capilinea coincidenti, due veri e propri terminal-bus che l'Azienda provvederebbe ad attrezzare convenientemente.

Tali aree dovrebbero essere ubicate in linea di massima una al Rione Tamburi ed una nella zona di via Ancona.

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- UDITA la relazione del Presidente;
- VISTA la relazione propositiva del consigliere LEONE che allegata al presente provvedimento ne fa parte integrante;
- A VOTI unanimi;

D E L I B E R A

- di proporre all'Amministrazione Comunale l'ipotesi di ristrutturazione del le linee urbane così come indicata nella relazione del consigliere Pietro LEONE per quanto di sua competenza;
- di dare incarico al Presidente di coordinare con l'Amministrazione Comunale un incontro perché si stabilisca un programma da realizzare in tempi brevi.

Visto: *Il Presidente*


Il Segretario


Comunicata all'Amministrazione Comunale il 29/marzo/1990

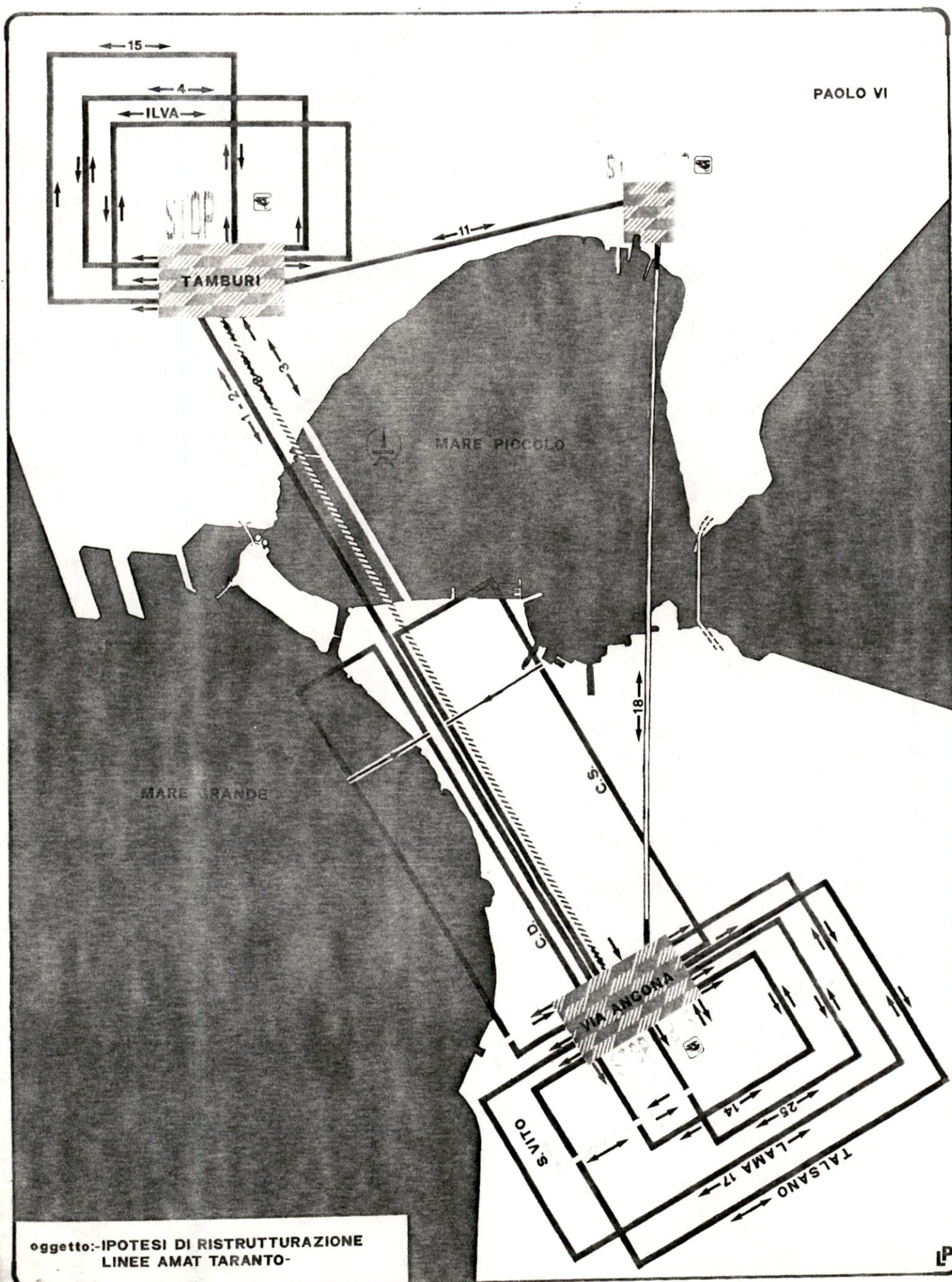
Ratificata dalla Giunta Municipale nella seduta del

Resa esecutiva il '11/aprile/1990 dalla Sez. di Controllo della Regione Puglia di
Taranto che con nota del 18/4/1990 - prot. n.10876 "NON RICHIEDE ATTO".-

Il Direttore Superiore
(Francesco FERRANTE)

R I F L E S S I O N I

D E L C O N S I G L I E R E L E O N E P I E T R O
S U I P O T E S I D I R I O R G A N I Z Z A Z I O N E
D E L L E L I N E E U R B A N E D E L L A C I T T A'
D I T A R A N T O D A S O T T O P O R R E A L L A
A T T E N Z I O N E D E L C O N S I G L I O D I
A M M I N I S T R A Z I O N E A M A T E D E L L E
O R G A N I Z Z A Z I O N I - S I N D A C A L I .





AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

Il Consigliere

RELAZIONE

IPOTESI DI RICORGANIZZAZIONE DELLE LINEE URBANE DELLA CITTA' DI TARANTO

La configurazione urbanistica della città di Taranto è molto cambiata in questi ultimi anni, determinando concentrazione nella interland urbana di bacini di utenza non serviti o serviti male dall'attuale organizzazione del servizio; la quale ha dovuto rincorrere negli anni tutti gli insediamenti abitativi (anche abusivi), senza potersi dare una organizzazione produttiva e sociale del trasporto urbano.

L'Azienda è preposta a far muovere una città come quella di Taranto dissimile alle altre per posizione geografica e deve servire una città strozzata ad imbuto a sud, un centro storico al centro e le borgate che distano tra loro, tra terminale e terminale, più di 30 Km.

Taranto è molto legata strutturalmente alla Provincia sia per l'utenza pendolare in direzione della piccola e grande industria, sia per le attività commerciali e per i servizi; questa utenza o vettori di traffico, è ben definita sia in entrata che in uscita dalla città, e provoca flussi di traffico privato che congestionano e impediscono di muoversi in modo rapido e razionale.

Per tale motivo necessita un'organizzazione del servizio, linee razionali e senza spreco, che risponda alle esigenze economiche con costi e ricavi che siano molto vicini al pareggio.



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

Il Consigliere

Quanto detto è dovuto anche alla impossibilità di costruire una circonvallazione o in alternativa assi attrezzati o addirittura metropolitane veloci che semplifichino, facilitino e agevolino il penetrare in città con mezzi pubblici da tutte le direzioni.

Ciò premesso, questa ipotesi è impostata su due terminali capilinea o scambiatori e un terminale sussidiario.

A Nord della città, si potrebbero ipotizzare come capilinea le aree di Piazza De Amicis e Gesù Divi Lavoratore, in attesa della disponibilità dell'area dell'ex squadra rialzo, quest'ultima molto vicina e funzionale alla stazione F.S. .

A Sud invece si utilizzerebbe lo spazio nei pressi di via Ancona (pattinodromo); il terminale sussidiario ad Est della città (Paolo VI) dovrebbe essere collegata su due vettori, quello dei Tamburi rispecchia un'utenza legata alla loro provenienza d'origine, l'altro di nuova istituzione su via Ancona legato alle attività di servizio; entrambi però assolvono ad una funzione di volano per il centro Commerciale, la Cittadella della Carità, la scuola CISL ed altro.

I terminali dovrebbero essere collegati solo con le linee 1/2 - 3 - 8.

I percorsi delle circolari destre e sinistre restano invariate nella prima fase, successivamente si prevede limitare il percorso all'altezza di via Crispi per evitare il triangolo



Il Consigliere

più stretto fino a via Margherita.

Tutte le altre linee vanno riorganizzate e limitate ai terminali.

I vantaggi che ne conseguono sono: eliminazione delle sovrapposizioni di tutte le linee che confluiscono in via D'Aquino e via Margherita, come si evince in quel tratto transiterebbero solamente 1/2 - 3 - 8 (consultare grafico).

Limitazione del 40% delle macchine AMAT circolanti in città, con l'evidente vantaggio di un traffico più spedito e meno inquinante.

Eliminazione, finalmente, del parcheggio di decine di autobus in Piazza Garibaldi e via Margherita.

Notevole riduzione dei tempi di percorrenza e delle frequenze per la maggiore disponibilità di personale e macchine.

Complessivamente questa ipotesi prevede un risparmio del 20% dell'attuale impegno che potrebbe servire al risanamento economico parziale dell'azienda o essere reinvestito per potenziare e migliorare ulteriormente il servizio.

Le soluzioni più squisitamente tecniche, vengono demandate all'ufficio movimento e traffico che ha personale specializzato in grado di assolvere in maniera ottimale alla stesura del progetto esecutivo della presente ipotesi.



AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

Il Consigliere

A questa Azienda si rendono necessari soluzioni che pongono la stessa a realizzare un nuovo processo di riorganizza_zione di tutti i reparti, che corregga tutto ciò che crea passi_vità ed evitare che nel prossimo futuro venga assoggettata a forti difficoltà economiche amministrative.

REGIONE PUGLIA
SEZIONE PROVINCIALE DECENTRATA DI CONTROLLO
SUGLI ATTI DEGLI ENTI LOCALI
TARANTO

74100 Taranto, il 18.4.90

N. di prot. 10846

A. l. Pres.

Risp. al N. del

Allegati N.



AMAT

OGGETTO: Elenco deliberazioni non soggette a controllo:

N° 589 del 29.3.90 Comunicazioni.-

Si comunica ad ogni effetto che questo Comitato nella
seduta del 11.4.90 al N° 52 dell'o.d.g. ha
esaminato l'elenco indicato in oggetto ed ha deliberato ai
sensi dell'art. 23 della Legge Regionale n° 25 del 4.5.1985
il seguente provvedimento:

NON RICHIEDE ATTO

28 Ristrutturazione servizio

IL SEGRETARIO

Rep. Roberto Fischetti





Codice Fiscale N. 0014633 073 3

74100 Taranto, 28 MAR. 1990

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

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

SPETT/LE ASSESSORATO
ALLE MUNICIPALIZZATE
DEL COMUNE DI TARANTO

N. di protocollo 590/90 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

OGGETTO: trasmissione deliberazione.-

Trasmettiamo, per opportuna conoscenza, n.3 (tre) copie del sottolencato provvedimento adottato dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda nella seduta del 31/1/1990:

- Del.n. 28- Ipotesi ristrutturazione rete urbana.

Distinti saluti

IL Funzionario Superiore
(Francesco FEBBRANTE)

ffp



28-3-90
F. Febbrante



Codice Fiscale N. 0014633 073 3

28 MAR. 1990

74100 Taranto,

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

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

N. di protocollo 589/90 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

SPETT/LE REGIONE PUGLIA
Sez. Prov. Decentrata di
Controllo sugli Atti
degli Enti Locali
Via De Cesare, 102
74100 TARANTO

Raccomandata a mano

OGGETTO: trasmissione oggetto deliberazione.

Trasmettiamo oggetto della sottoindicata deliberazione adottata
dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda nella seduta del
31/1/1990:

- Del.n. 28- Ipotesi ristrutturazione rete urbana.

Distinti saluti

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)



I terminali dovrebbero essere collegati solo con le linee 1/2, 3 e 8.

I percorsi delle circolari destre e sinistre restano invariate nella prima fase, successivamente si prevede limitare il percorso all'altezza di Via Crispi per evitare il triangolo più stretto fino a Via Margherita.

Tutte le altre linee vanno riorganizzate e limitate ai terminali.

I vantaggi che ne conseguono sono: eliminazione delle sovrapposizioni di tutte le linee che confluiscono in Via D'Aquino e Via Margherita, come si evince in quel tratto transiterebbero solamente 1/2, 3 e 8 (consultare grafico).

Limitazione del 40% delle macchine AMAT circolanti in città, con l'evidente vantaggio di un traffico più spedito e meno inquinante.

Eliminazione, finalmente, del parcheggio di decine di autobus in Piazza Garibaldi e Via Margherita.

Notevole riduzione dei tempi di percorrenza e delle frequenze per la maggiore disponibilità di personale e macchine.

Complessivamente questa ipotesi prevede un risparmio del 20% dell'attuale impegno che potrebbe servire al risanamento economico parziale dell'Azienda o essere reinvestito per potenziare e migliorare ulteriormente il servizio.

Le soluzioni più squisitamente tecniche, vengono demandate all'Ufficio Movimento e Traffico che ha personale specializzato in grado di assolvere in maniera ottimale alla stesura del progetto esecutivo della presente ipotesi.

A questa Azienda si rendono necessari soluzioni che pongono la stessa a realizzare un nuovo processo di riorganizzazione di tutti i reparti, che corregga tutto ciò che crea passività ed evitare che nel prossimo futuro venga assoggettata a forti difficoltà economiche amministrative.



COMUNE DI TARANTO

SEGRETARIA GENERALE

AMAT - TARANTO
03351 - 2 VI 90
SEGRETARIA GENERALE

ALL'UFFICIO

SERVIZI MUNICIPALIZZATI

e p. c. ALL'UFFICIO

A.M.A.T.

SEDI

DECISIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE RIUNITASI IL 18.5.1990

Oggetto: Prende atto deliberazioni A.M.A.T. sedute del 31.1.90, 15.3.90, 22.3.90,
29.3.90, 7.4.90, 17.4.90.-

(Relatore Giordetti)

La Giunta Municipale nella seduta del 18.5.1990, Prende atto delle sottonotate
deliberazioni A.M.A.T.-:

n. 28 del 31.1.1990	n. 68 del 15.3.1990	n. 86 del 7.4.1990
n. 52 del 15.3.1990	n. 69 del 22.3.1990	n. 87 " " " "
n. 53 " " " "	n. 70 " " " "	n. 88 " " " "
n. 54 " " " "	n. 71 " " " "	n. 89 " " " "
n. 55 " " " "	n. 72 " " " "	n. 90 " " " "
n. 56 " " " "	n. 73 del 29.3.1990	n. 92 " " " "
n. 57 " " " "	n. 74 " " " "	n. 94 " " " "
n. 58 " " " "	n. 75 " " " "	n. 95 del 17.4.1990
n. 59 " " " "	n. 76 " " " "	XXXXXXXXXX
n. 60 " " " "	n. 77 " " " "	
n. 61 " " " "	n. 79 del 7. 4.1990	
n. 62 " " " "	n. 80 " " " "	
n. 63 " " " "	n. 81 " " " "	
n. 64 " " " "	n. 82 " " " "	
n. 65 " " " "	n. 83 " " " "	
n. 66 " " " "	n. 84 " " " "	
n. 67 " " " "	n. 85 " " " "	

Taranto, li 22/5/1990

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE DELLA G. M.

COMUNE DI TARANTO
MUNICIPALIZZATI
263 Data 31-5-90

IPOTESI DI RIORGANIZZAZIONE DELLE LINEE URBANE
DELLA CITTA' DI TARANTO

La configurazione urbanistica della Città di Taranto è molto cambiata in questi ultimi anni, determinando concentrazione nella hinterland urbana di bacini di utenza non serviti o serviti male dall'attuale organizzazione del servizio; la quale ha dovuto rincorrere negli anni tutti gli insediamenti abitativi (anche abusivi), senza potersi dare una organizzazione produttiva e sociale del trasporto urbano.

L'Azienda è preposta a far muovere una città come quella di Taranto dissimile alle altre per posizione geografica e deve servire una città strozzata ad imbuto a sud, un centro storico al centro e le borgate che distano tra loro, tra terminale e terminale, più di 30 Km..

Taranto è molto legata strutturalmente alla Provincia sia per la utenza pendolare in direzione della piccola e grande industria, sia per le attività commerciali e per i servizi; questa utenza o vettori di traffico, è ben definita sia in entrata che in uscita dalla città, e provoca flussi di traffico privato che congestionano ed impediscono di muoversi in modo rapido e razionale.

Per tale motivo necessita un'organizzazione del servizio, linee razionali e senza spreco, che risponda alle esigenze economiche con costi e ricavi che siano molto vicini al pareggio.

Quanto detto è dovuto anche alla impossibilità di costruire una circonvallazione o in alternativa assi attrezzati o addirittura metropolitane veloci che semplifichino, facilitino ed agevolino il penetrare in città con mezzi pubblici da tutte le direzioni.

Ciò premesso, questa ipotesi è impostata su due terminali capilinea o scambiatori ed un terminale sussidiario.

A Nord della città, si potrebbero ipotizzare come capilinea le aree di Piazza De Amicis e Gesù Divin Lavoratore, in attesa della disponibilità dell'area dell'ex squadra rialzo, quest'ultima molto vicina e funzionale alla Stazione F.S..

A Sud invece si utilizzerebbe lo spazio nei pressi di Via Ancona (Pattinodromo); il terminale sussidiario ad Est (Paolo VI°) dovrebbe essere collegato su due vettori, quello dei Tamburi rispecchia un'utenza legata alla loro provenienza d'origine, l'altro di nuova istituzione su Via Ancona legato alle attività di servizio; entrambi però assolvono ad una funzione di volano per il centro Commerciale, la Cittadella della Carità, la Scuola CISL ed altro.