

Il filobus dello spreco 5 milioni ma non parte

NATI per avvicinare le periferie al centro di Bari, ma fermi al palo da oltre 20 anni. Bruciati nel frattempo 5 milioni di euro per non entrare mai in funzione. È l'eterna incompiuta dei filobus, i tram elettrici per collegare Carbonara e Ceglie direttamente a via Capruzzi. Annunciati per il 2011 e rimasti in pratica sulla carta, a parte qualche breve apparizione per i giri di prova senza passeggeri.

VIAGGIANO quindi con quattro anni di ritardo. «Li attiveremo e i tempi non saranno lunghi» spiega il direttore generale dell'Amtab, Francesco Lucibello, convocato al Comune in commissione Mobilità per illustrare le tappe di questo mistero tutto barese, previsto su due tratte, la Ceglie-Carbonara e la Carbonara-stazione centrale. Un passo decisivo potrebbe essere però il prossimo contratto aggiuntivo di Tpl, Trasporto pubblico locale, che sarà a breve portato in giunta dal sindaco Antonio Decaro per consentire all'Amtab di prendere in carico l'intera flotta dei tram, la rete e tutta la manutenzione (in assenza di contratto, l'azienda non è tenuta attualmente a questo tipo di prestazioni).

Anzi, nel vigente contratto di servizio tra Comune e Amtab non c'è proprio traccia dei filobus. Otto filobus che restano fermi nei depositi rischiando di non essere più utilizzabili, anche per la mancanza sul mercato dei pezzi di ricambio. È il caso dei cinque mezzi risalenti agli anni '90, mentre altri tre sono stati acquistati di recente. Costi vivi insomma che si aggiungono ai 500mila euro spesi negli ultimi tre anni: 200mila euro per lavori di rete, altri 200mila euro per il compenso al direttore di esercizio e 100mila euro di corsi e di formazione per insegnare agli autisti la guida dei tram elettrici. Cifre sulle quali Lucibello annuncia massima chiarezza, dato che la sua recente nomina a direttore generale va proprio nel senso di risolvere da subito i disservizi e le carenze dell'azienda di trasporto urbano.

Una volta attivati, i filobus causeranno l'inevitabile soppressione della linea 4 anche a causa dei maggiori costi che comportano rispetto al trasporto su gomma. Di recente, è stata la ripartizione comunale Traffico a inviare una nota all'Amtab per chiedere informazioni sulle fasi di avanzamento e sulle procedure ministeriali. Il sistema dei filobus è collaudato, ma manca il via libera dell'Ustif, l'ufficio speciale trasporti a impianti fissi, che fa capo al ministero dei Trasporti. L'Ustif dovrà convocare una commissione per visionare l'impianto e verificare la bontà del progetto, prima di dare il via libera definitivo. L'altra incompiuta resta l'attivazione delle paline alle fermate. «La metà dei bus non riesce a trasmettere le informazioni sugli orari e sui tempi di percorrenza e la manutenzione delle paline non è ancora nostra perché è di competenza del Comune» aggiunge Lucibello nel corso della sua audizione comunale. Audizione conclusa con il caso degli abbonamenti gratuiti agli over 65: sono 16mila gli anziani che hanno richiesto questo contributo per sei mesi (voluti dal sindaco Decaro e senza limiti di reddito). Numeri oltre le previsioni che hanno costretto così l'azienda a sospendere nei giorni scorsi ulteriori emissioni avendo sfiorato il plafond previsto. In pratica per ogni abbonamento gratuito, valido da settembre scorso e sino al prossimo 31 marzo, l'Amtab ha speso 210 euro, che moltiplicati per i 16mila utenti, fanno un totale di circa 3,2 milioni di euro, con oltre 800mila euro rispetto ai 2,4 milioni che vengono accantonati nel contratto di servizio per le tariffe e gli abbonamenti agevolati a categorie come studenti, invalidi e meno abbienti.