



IL RACCONTO
di **GABRIELLA DE MATTEIS**

Da via Maratona al centro le nuove strade del Brt fra parcheggi e pensiline

Per cercare di comprendere la rivoluzione del Brt è necessario passare da via Maratona. La grande area alle spalle della Fiera del Levante (non lontano dall'ingresso di via Verdi) per anni ha ospitato uno fra i capolinea dei bus Amtab. Qui, in una zona quasi deserta, stazionavano i bus delle linee, come il 27 e il 22, che passando dal ex Cto attraversavano il centro cittadino. Ora l'area di via Maratona appare come uno spazio più moderno: le radici degli alberi non ci sono più (alcuni esemplari tra le proteste sono stati abbattuti), l'asfalto è stato appena rifatto. Due striscioni provvisori annunciano che qui sorgeranno due capolinea del Brt: da via di Maratona passeranno le linee Blu e Verde. La prima è quella che per dimensioni, 5 chilometri e 900 metri, è la meno estesa, ma rappresenta anche il percorso naturale per coloro che arrivano dal nord della città da quartieri come Santo Spirito, Palese e Enzitetto o dai comuni limitrofi. In via di Maratona si fermeranno gli autobus urbani, come l'1 o il 19, e i passeggeri proseguiranno con il Brt.

Anche chi arriva in auto potrà salire sui pullman della linea Blu, lasciando la vettura nel parcheggio da 1.100 posti in via Verdi che Amtab attualmente apre soltanto nei giorni della Fiera del Levante e che invece con l'entrata in funzione del Brt diventerà giornaliero. La linea Blu è bidirezionale. Da via di Maratona porterà a piazza Aldo Moro in 16 minuti, quattro in più di quanto gli autobus impiegheranno per fare il percorso inverso. Spostandosi dal capolinea, la prima fermata – una infrastruttura con una pensilina tecnologica – è quella che gli operai stanno realizzando al centro della carreggiata quasi in corrispondenza con l'ingresso all'impianto delle piscine comunali. In questa parte della città, pure attraversata dai camion che sono diretti al porto, la presenza di strade ampie ha ridimensionato anche per gli automobilisti i disagi. Per accorgersi dei lavori di realizzazio-



Uno degli striscioni che sono stati affissi in prossimità dei cantieri lungo i percorsi sui quali si muoveranno i bus del Brt

ne della grande stazione di ricarica destinata ad alimentare gli autobus elettrici è necessario inoltrarsi in un terreno recintato di proprietà del Comune di fronte all'arena della Vittoria.

La linea Blu prosegue il suo percorso in viale Orlando, ovvero lo stradone accanto al Palazzo dell'Acquedotto che i camion fanno per entrare al porto. È all'i-

La linea Blu, secondo le previsioni, impiegherà 16 minuti per arrivare in piazza Moro. Le novità per chi arriva in auto

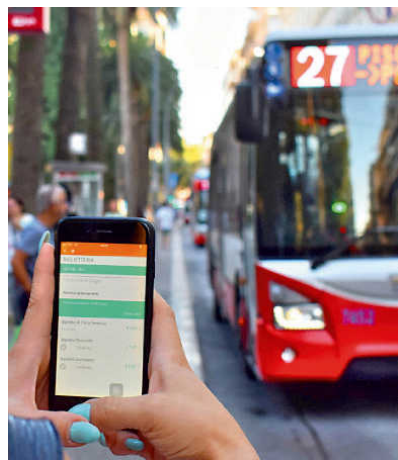
nizio di questa arteria che è stata realizzata la seconda grande fermata: praticamente gli autobus del Brt transiteranno su due corsie accanto a quelle riservate ad auto e furgoni. Questa infrastruttura è vicina all'autosilo della Fiera del Levante e servirà la zona del Cus. Gli autobus svolteranno poi sul lungomare Vittorio Veneto, fermandosi all'altezza

za dell'incrocio con via Brigata Regina. Nella linea Blu, spiegano i tecnici, questo è un punto importante: il percorso incrocia quello della linea Verde, che attraversando viale Giovanni XXIII e passando dal mercato di Santa Scolastica, dal Campus e da via Archimede porta o proviene dall'altro capolinea del Brt, quello in via Aquilino (vicino alla caserma dei vigili urbani).

Ed è proprio la possibilità di interscambio da una linea all'altra uno dei tratti vincenti, secondo l'amministrazione cittadina, del nuovo sistema di trasporto urbano. Dopo la fermata all'incrocio con via Brigata Regina (dove possono salire coloro che lasciano le auto al park&ride del lungomare Vittorio Veneto), gli autobus del Brt proseguono sulla stessa arteria la propria corsa incrociando altre due fermate intermedie (una all'altezza della guardia di finanza, l'altra del liceo Flacco). «Immaginiamo – spiega il dirigente della ripartizione Lavori pubblici, Claudio Laricchia – quanti cittadini nel raggio di 250 chilometri potranno usarlo». Ai pullman saranno riservate due corsie lato mare (l'altra parte della carreggiata sarà occupata da auto, furgoni e moto). Svoltando in piazza Federico di Svevia, passando sul lato di piazza Massari dove saranno eliminati i posti auto, la linea Blu prosegue sino a corso Vittorio Emanuele, dove incrocerà una delle due fermate.

In piazza Aldo Moro arriverà passando da via Quintino Sella e corso Italia (nel primo caso le fermate sono due, nel secondo una). Il percorso inverso dal centro alla periferia avverrà passando da via Andrea da Bari e di nuovo su corso Vittorio Emanuele.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel mirino il mancato rinnovo del Testo unico sulle intese aziendali per l'organizzazione del lavoro

Amtab, rottura con i sindacati 4 ore di sciopero il 12 ottobre

Il tavolo di conciliazione è fallito. La Filt Cgil, la Fit Cisl, la Uil Trasporti e la Ugl Autoferro hanno proclamato lo sciopero dei dipendenti di Amtab, che incroceranno le braccia per quattro ore nella giornata di lunedì 12 ottobre. La forma di protesta è stata organizzata a causa, spiegano le quattro associazioni di categoria, del «progressivo deterioramento nelle relazioni industriali e di criticità nell'organizzazione del lavoro». La Filt Cgil, la Fit Cisl, la Uil Trasporti e la Ugl Autoferro contestano il man-

cato rinnovo del Testo unico degli accordi aziendali che riguarda l'organizzazione del lavoro e che, a loro dire, sarebbe stato sostituito «unilateralmente» da ordini di servizio. La settimana scorsa la procedura di raffreddamento, una procedura obbligata per cercare di trovare un accordo tra il datore di lavoro e i sindacati, si era conclusa con un nulla di fatto. E la Filt Cgil, la Fit Cisl, la Uil Trasporti e la Ugl Autoferro avevano annunciato una giornata di sciopero. «Prendiamo atto della totale indifferenza e del-

la chiusura da parte aziendale di fronte alle problematiche evidenziate dai lavoratori. La scelta di gestire organizzazione del lavoro e aspetti economici tramite ordini di servizio, rifiutando il dialogo sul Testo unico, rende inevitabile – spiegano i rappresentanti sindacali – la protesta».

Da parte sua D'Amore, in un'intervista a *Repubblica*, aveva lanciato accuse molto forti. «L'azienda – aveva detto – era eterodiretta dai sindacati e questo potere era stato legittimato dall'azienda stessa, che aveva firmato accordi di secondo livello che sono confluiti nel Testo unico degli accordi aziendali. Io non ho nulla contro i sindacati, non voglio sminuire il loro ruolo, ma i sindacati devono fare i sindacati». — **G.D.M.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA