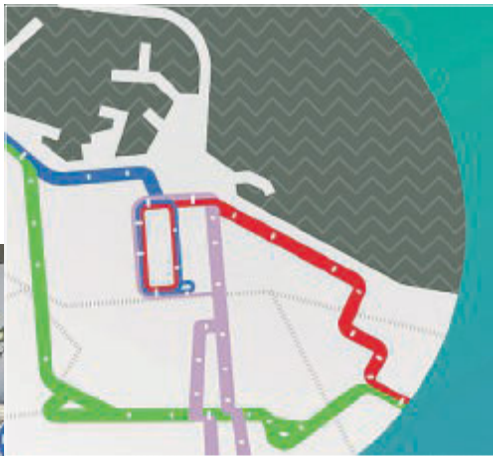


IL CASO

LE OPERE SULLA LINEA LILLA



CANTIERI Sono in fase di ultimazione i lavori per la realizzazione del Bus Rapid Transit in alto l'incrocio delle linee colorate nella mappa del Comune

Brt, da viale Einaudi al centro ancora disagi fino ad ottobre

Tanti dubbi sulle nuove corsie preferenziali: verranno rispettate?

LUCA NATILE

● **BARI.** Centocinquantanove milioni di euro. Una pioggia di denaro pubblico targata Pnrr che avrebbe dovuto traghettare Bari nell'olimpico delle metropoli europee e che, invece, la sta trasformando in un enorme e invivibile percorso a ostacoli. L'amministrazione comunale definisce la situazione come il passaggio verso la «fase conclusiva». Ma per i cittadini di Bari, costretti da mesi a fare i conti con deviazioni, transenne e ingorghi, l'ultimo comunicato sui lavori del Bus Rapid Transit (Brt) suona più come l'ennesimo bollettino di guerra della viabilità urbana. Mentre gli uffici tecnici snocciolano i dettagli delle «opere di finitura e raccordo», la realtà sul tessuto stradale barese racconta una storia diversa: quella di una città ostaggio dei cantieri finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

In questo viaggio verso il futuro, il prezzo del biglietto è un orizzonte nascosto dalle nebbie del malessere. La narrazione ufficiale continua a contrabbandare i lavori in corso su viale Einaudi e via Andrea da Bari come semplici «opere di finitura». Basta scendere in strada, però, per accorgersi che la realtà, almeno per il momento, è ben differente: la città è ostaggio di una viabilità stravolta, vittima di una fretta dettata dalle scadenze dei fondi comunitari. Dal punto di vista economico,

l'opera sconta i rigidi schemi europei del Next Generation EU: i fondi finanziano la pesante infrastruttura, ma lasciano scoperto l'ingente deficit gestionale che peserà sulle casse del Comune e dell'Amtab in termini di costi di manutenzione e personale. Il centro cittadino e i grandi assi di scorrimento sono stati ridotti a imbuto di asfalto. Il fulcro delle ultime disposizioni tocca uno degli snodi più sensibili della città: viale Einaudi, nei pressi di Parco 2 Giugno. Qui, per completare il capolinea della futura «linea Lilla» (colore che simboleggia calma, dolcezza, femminilità e spiritualità), destinata a unire il parco con piazza Aldo Moro, la carreggiata subirà una chiusura totale al transito fino al prossimo 31 ottobre nel tratto tra via della Resistenza e via della Costituzione.

Un mese abbondante di paralisi in una zona già strutturalmente congestionata dal traffico scolastico e pendolare, situazione aggravata dal paradosso di un limite di velocità fissato a 30 km/h che appare quasi ironico di fronte alle inevitabili code a passo d'uomo. Non va meglio nel cuore dello shopping e degli uffici. Su via Andrea da Bari – asse strategico dove si incroceranno le linee Blu e Rossa – il divieto di transito tra via Calefati e via Putignano è stato confermato fino al 3 ottobre. Un blocco che, pur salvaguardando il passaggio dei mezzi pubblici locali, sta mettendo a dura prova la

resistenza dei commercianti della zona, già provati da mesi di transenne che ostacolano il flusso pedonale e veicolare. L'impostazione critica non risiede solo nei disagi temporanei, inevitabili per qualsiasi opera pubblica, ma nella visione complessiva del progetto. Il sistema Brt viene presentato come la panacea di tutti i mali del trasporto barese, promettendo collegamenti rapidi da piazza Aldo Moro verso via di Maratona (linea Blu) e via Aquilino (linea Rossa).

Tuttavia, la cittadinanza coltiva alcuni dubbi: le corsie dedicate saranno davvero protette e rispettate in una città storicamente refrattaria alla disciplina stradale? E soprattutto, l'integrazione con il resto della rete bus esistente sarà immediata? Inoltre, la concentrazione simultanea di così tanti interventi di finitura (marciapiedi, segnaletica, infrastrutture di fermata) dà l'impressione di una rincorsa forsennata alle scadenze burocratiche dei fondi europei, anziché di una pianificazione logistica a misura di cittadino. Bari si avvia a grandi passi verso una mobilità più sostenibile, ed è un traguardo condivisibile. Nel frattempo, però, la sensazione diffusa è che la transizione ecologica della città stia passando sopra la testa di migliaia di baresi esausti. Il 31 ottobre si avvicina, ma la fine dell'emergenza viabilità sembra ancora lontana.

INTERVISTA A PADRE VINCENZO

«Lavoro e disagio in tanti a Japigia ci chiedono aiuto»

La parrocchia primo presidio



IL PRESIDIO La parrocchia di San Francesco è stata la prima del quartiere, padre Vincenzo racconta come si è evoluto il rione

ALESSANDRA COLUCCI

● **BARI.** Da un anno, padre Vincenzo Giannelli guida la parrocchia di San Francesco d'Assisi, la prima sorta a Japigia negli anni Cinquanta. Fu una sfida: un quartiere che stava nascendo – poche case, molta campagna – e l'impegno dei frati per accompagnare spiritualmente una piccola comunità. Non c'era ancora la chiesa, sarebbe sorta nel 1968, ma c'era una missione importante, che, decenni dopo, viene ancora portata avanti. Domani inizierà la Novena perché il 4 ottobre si celebreranno gli 800 anni dalla morte di San Francesco che, però, padre Giannelli preferisce definire *transito* «perché indica il passaggio dalla vita terrena a quella eterna».

Un 4 ottobre straordinariamente speciale quest'anno.

«Sì, ci stiamo preparando. Il 4 ottobre è tornato a essere un giorno di Festa nazionale, San Francesco è il patrono di tutti. La sua esperienza è viva, attrae ancora dopo otto secoli».

La sua è una parrocchia storica a Japigia, è stata la prima, quando il quartiere era prevalentemente campagna.

«L'allora vescovo Mimmi chiamò i frati, che vennero per stare tra la gente, accostandosi a questo insediamento periferico in crescita».

Ci sono ancora testimoni di quegli anni?

«Pochissimi. C'è la signora Elsa, che ha 103 anni».

La parrocchia è stata testimone della nascita e dell'evoluzione del quartiere...

«Sì, come detto è stata la prima. Ha visto la nascita, il cambiamento, l'urbanizzazione e anche lo spostamento di tanti residenti che si sono trasferiti nella zona del Polivalente. Ormai questo è il centro del quartiere, qui c'è il mercato di Santa Chiara. Anche io appartengo a questo territorio. Sono arrivato nel 1968, poi sono andato via nel 1992, quando sono entrato in convento e lo scorso anno sono tornato per guidare la parrocchia. Ho visto tutta la crescita».

Com'è cambiato il quartiere?

«Si fa più fatica, ci sono problemi nelle famiglie. La situazione economico-sociale è difficile. Molti ragazzi hanno i genitori separati, sono sballottati qua e là. E poi c'è stata un'urbanizzazione a

mio avviso molto veloce, con i suoi pro e i suoi contro».

E quali sono?

«Per i pro penso ai servizi che sono cresciuti, ma di contro ci sono tante situazioni di disagio. Abbiamo un centro di ascolto dedicato alle famiglie e, purtroppo, il disagio economico-sociale sta aumentando».

Ci sono migranti nel quartiere?

«Sì, ci sono ma non sono tantissimi. Le persone che denunciano maggiori difficoltà sono gli italiani. Una volta al mese, in parrocchia, facciamo la mensa dei poveri. E anche questa mensa è cambiata negli ultimi vent'anni. Prima era frequentata prevalentemente da stranieri, oggi il 90% sono italiani in difficoltà».

Chi chiede aiuto?

«Padri di famiglia, mamme che cercano un lavoro che non riescono a trovare e poi c'è un forte disagio giovanile».

Il rischio che quel disagio vada a nutrire le fila della delinquenza è altissimo. L'oratorio è ancora un punto di incontro?

«Sì, noi puntiamo sul fatto che i ragazzi trovino in parrocchia un luogo di socializzazione e di incontro. Il problema dei social e dei cellulari è che i ragazzi vivono una vita isolata. Il telefono mostra immagini che portano all'emulazione e il disagio aumenta. La nostra idea è creare un luogo sano al quale possano fare riferimento. Abbiamo anche un centro diurno, dove accogliamo una trentina di minori, che provengono da situazioni di grande disagio. Questo fa capire il bisogno di aiuto che abbiamo per sostenere tutto questo impegno, è una grande fatica. Le parrocchie vanno avanti ormai principalmente con l'aiuto dei cittadini».

La chiesa ha sessant'anni...

«È una struttura che ha la sua età. Mons. Cacucci diceva che questa è la cattedrale di Japigia. È in cemento armato e necessita lavori. Dobbiamo puntare molto sulla collaborazione dei parrocchiani, non ci sono grandi possibilità, andiamo avanti a piccoli passi».

Nel puro spirito francescano...

«Sì, con poco. Chi dà, lo fa con il cuore».

Si sente un parroco di frontiera?

«No. Mi sento un frate vicino alle persone. È la cosa che amo».

le altre notizie

SODDISFATTA L'UGL Sottoscritto l'accordo Pulisan - Bridgestone

■ Importante passo in avanti per i diritti e il salario dei lavoratori della Pulisan srl impiegati nel servizio di pulizia nello stabilimento Bridgestone di Bari. L'Ugl rappresentata dal vice segretario Confederale Antonio Testini, insieme alla RSA di Luigi Improta, ha siglato un verbale di accordo di secondo livello con i vertici aziendali, assistiti da KPMG e Confindustria Bari BAT. L'intesa mette al centro la valorizzazione del personale, la continuità e l'efficienza delle prestazioni, introducendo significativi miglioramenti economici e normativi a partire dal 1° settembre 2026. Il punto centrale dell'accordo è l'istituzione di un Premio di Risultato strettamente collegato a obiettivi di produttività e qualità, mirando a contenere il tasso di assenteismo e nel contempo valorizzare comportamenti aziendali

coerenti con il codice etico e le attese del committente. La delegazione sindacale esprime profonda soddisfazione per un accordo che premia lo sforzo quotidiano delle lavoratrici e dei lavoratori ai quali sono garantiti condizioni di miglior favore sull'appalto. «In un contesto di mercato complesso - il commento dell'Ugl - l'azienda ha dimostrato una straordinaria sensibilità e lungimiranza, compiendo un notevole sforzo economico per garantire la sostenibilità di questo impianto premiale».

«SOVRANITÀ ENERGETICA» FenImprese Bari domani l'assemblea

■ Si terrà domani alle 17.30 nell'hotel Parco dei Principi, l'assemblea triennale di FenImprese Bari. Al centro dell'incontro il tema della «Sovranità Energetica», una questione che FenImprese Bari considera strategica per il futuro del sistema produttivo italiano e, in particolare,

per la competitività delle imprese del Mezzogiorno. Intervengono oltre al Presidente di FenImprese Bari Paolo Scicutella, la vice presidente Antonella Cramarossa e il direttore Stefano Occhiogrosso. Confermati gli interventi del vice ministro Francesco Paolo Sisto, dell'assessore regionale Eugenio Di Sciascio, del direttore generale di Arpa Puglia Vito Bruno. E ancora del senatore Dario Damiani, di Antonio Caprio, segretario provinciale UGL, e Andrea Esposito, direttore generale A.D. L'assemblea sarà inoltre un'occasione per rafforzare il dialogo tra imprese e istituzioni, mettendo al centro le esigenze concrete del tessuto produttivo barese e pugliese e le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno.

TRATTATIVE INTERROTTE Sciopero all'Amtab il 12 ottobre

■ A seguito dell'esito negativo del tentativo di conciliazione tenuto in Prefettura, le

segreterie territoriali di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl Autoferro hanno proclamato una prima azione di sciopero aziendale di 4 ore per la giornata di lunedì 12 ottobre che coinvolgerà tutto il personale dipendente della società Amtab». La vertenza è stata avviata a fine agosto. Tra le motivazioni principali della protesta, «l'assenza di confronto da parte dei vertici aziendali e il mancato rinnovo del Testo Unico, scaduto il 31 dicembre 2025 e sostituito unilateralmente da ordini di servizio aziendali. L'incontro in sede prefettizia - secondo Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl Autoferro - ha confermato la distanza tra le parti, di fronte alla richiesta dei sindacati di calendarizzare incontri per il rinnovo degli accordi scaduti, l'azienda ha ribadito la propria impossibilità a sottoscrivere nuove intese, trincerandosi dietro l'imminente scadenza del contratto di servizio con il Comune di Bari, fissata al 31 dicembre 2026».