



**Forum Metropolitan  
Trasporti e Infrastrutture  
Padiglione della Provincia di Bari  
Fiera del Levante - Bari  
20 settembre 2007**

**Prof. Dino Borri  
Presidente Comitato Scientifico BA2015**

I forum sono occasioni preziose di ascolto. Vedo tra voi molti tecnici, per cui è inutile ribadire che i forum sono occasioni di condivisione di conoscenza, conoscenze che sono esperte, istituzionali e conoscenze comuni, nella consapevolezza che le sfide che oggi affrontiamo richiedono il ricorso a conoscenze più ampie. Qui siete prevalentemente esperti e rappresentanti di istituzioni. Le regole sono pochissime: tre minuti per ogni intervento, indipendentemente dalla complessità dei temi che dobbiamo trattare. Ma questo è necessario per far parlare tutti. Da oggi in poi ci auguriamo di avervi vicino in questa complessa opera di messa a punto di visione e di azione.

**Achille Fonzone  
Staff Ricerca e Sviluppo BA2015**

Vorrei sottolineare l'importanza dell'accessibilità per le politiche territoriali. Importante per costruire l'identità comune, ma anche necessaria per definire la posizione di un territorio all'interno del mondo. È vero che siamo una città del mezzogiorno, ma finché per andare a Roma paghiamo più che andare a Londra, mi chiedo cosa significhi questo effettivamente. Le infrastrutture includono non solo infrastrutture fisiche (porto di Bari, i 65 km di dotazione ferroviaria come una delle ricchezze di Terra di Bari), ma anche quelle immateriali (penso al sistema dei porti e alla nascente autorità del Levante, all'agenzia metropolitana per la mobilità). Dobbiamo pensare ai prezzi di questa mobilità, anche in termini di incidentalità, di inquinamento ambientale globale. Vi chiederei di guardare a queste problematiche con l'idea che il nostro obiettivo è quello di costruire una politica della mobilità proiettata nel futuro. Vorrei che voi guardaste al passato e ai problemi di oggi, ma vorrei che guardaste anche al futuro che immaginate per questa Terra.

**Gioacchino Visaggi,  
Presidente associazione paraplegici:**

Come persona su sedia a rotelle siamo vittime della mancata mobilità. A S: Giorgio non ci sono fermate idonee per noi sulla sedia a rotelle. Mentre nei porti e negli aeroporti possiamo muoverci, qui nella città di Bari non possiamo muoverci. Non c'è coordinamento tra gli enti. Prima si asfalta una strada, poi si rompe per costruire i sottoservizi. Bisognerebbe rendere accessibile tutta la città. Con la Lorusso abbiamo fatto dei progetti pilota per costruire degli scivoli, ma noi vorremmo tutta la città accessibile. Noi siamo relegati solo in alcune aree, non ci possiamo muovere attraverso la città. Il lungomare è inaccessibile. Una città moderna non può essere così.

**Roccaldo Tinelli,  
Associazione Ruota Libera di Bari:**

Noi abbiamo avuto come fulcro della nostra politica quello della bicicletta come mezzo di trasporto. La bicicletta continua ad essere considerata solo sotto due aspetti: quello ludico (passeggiata di bambini) e quello sportivo. Ma parlare di bicicletta come mezzo di trasporto non è molto comune. Oggi sta aumentando l'interesse delle amministrazioni (comuni, provincia, regione) per questo

tema. Tutti e tre hanno intrapreso iniziative valide per migliorare le politiche per il trasporto con bicicletta. Noi siamo qui per far presente anche a questo ulteriore livello di pianificazione – che è quello della pianificazione dell’area metropolitana – di investire su questo sistema di trasporti. Voi sapete che per trasporti fino a 3-4 km la bicicletta costituisce l’alternativa migliore. Questo piano dovrebbe stimolare i comuni a organizzare delle piste ciclabili cittadine, da un- Costituire una rete ciclabile che colleghi i vari paesi della metropoli. Se guardiamo l’hinterland barese le distanze tra i centri cittadini sono di pochi chilometri. Ora si usa prevalentemente motorini, ma se ci fossero dei percorsi attrezzati per le biciclette, se questo tipo di trasporto fosse più sicuro, sarebbe competitivo.

**Pietro Colonna,  
Segretario generale CGIL:**

La competizione oggi è tra grandi sistemi. Per fare questo è necessario che ci sia una volontà politica e delle competenze specifiche. Fino ad oggi non c’è stata una volontà di costruzione di politiche unitarie. Oggi abbiamo una pluralità di modi di trasporto che potrebbe costituire una ricchezza. Qualche anno fa abbiamo tentato di costituire un unico soggetto dei trasporti, che guardava ad altre esperienze europee, ma tale tentativo è fallito. Eppure c’erano tutti i pezzi del trasporto provinciale e pezzi di quello regionale. O noi ci convinciamo che ragioniamo con il noi e non più con l’io, o passi in avanti non ce ne saranno. La sostenibilità dello sviluppo passa per la definizione di una qualità del sistema dei trasporti o non ci sarà sviluppo. Le aziende si insedieranno da noi solo se c’è qualità ambientale.

**Franco Civitella,  
Docente di sistemi di trasporti al Politecnico di Bari:**

La comunità dei trasporti ha tre componenti: c’è una componente pubblica, dove concorre lo stato, la regione e i comuni. C’è una componente costituita dagli esercenti. C’è la componente degli utenti. Tale concetto è sconosciuto in Italia. La comunità dei trasporti si dà un piano che ha la certezza del finanziamento. Se si decide che ci deve essere una linea di metropolitana da Molfetta a Mola, tale linea viene finanziata e viene realizzata.

**Giulio Marchesini,  
Direttore dell’ACI Bari:**

La Provincia di Bari è stata precursore della comunità dei trasporti. È stata la prima in Italia, circa 4 anni fa. Non è stata ancora dimessa, ma non opera. Il dato più preoccupante riguarda l’incapacità decisionale a tradurre in provvedimenti concreti le proposte che vengono formulate. Ogni associazione, ogni istituzione fa varie proposte. Ma è difficile tradurre tali progetti in provvedimenti concreti. Nel questionario che ci è stato fornito ci viene chiesto di parlare di punti di forza e di debolezza. Mi riferisco al problema dei provvedimenti concreti adottabili senza necessità di particolari investimenti. Mi riferisco ad una proposta di Automobil club: integrazione di varie aziende per il servizio pubblico. Qualcuno ricorderà che a questo proposito l’Automobil club ha proposto: riesumazione di vecchio protocollo di intesa del 1992 che prevedeva una collaborazione ad un sistema di tariffa integrata. La nostra è l’unica città in cui addirittura il sistema di autobus cittadini hanno una bigliettazione diversa e non integrata con quello delle ferrovie. Un secondo punto è quello dell’infomobilità. Città che si sono dotate di reti di monitoraggio che possono tenere a bada punti nevralgici e critici del traffico e aiutare la polizia municipale a intervenire dove è più necessario. Napoli ha un sistema simile. Altro punto è quello del sistema di trasporto ferroviario. In prossimità di Caserta abbiamo un unico binario per cui il trasporto è lento ma anche costoso. Dobbiamo valutare con

**Giovanni Calò,**  
**Insegnante Orazio Flacco, associazione Fare Verde, delegato consulta ambientale del comune di Bari:**

A Bari si stanno facendo molte iniziative apprezzabili, come il park and ride. Non altrimenti positiva, a nostro giudizio, è ciò che si sta facendo con i parcheggi interrati. Vorrei denunciare lo scempio di piazza Cesare Battisti, che costituiva uno dei pochi polmoni verdi della città. In pochi giorni sono stati distrutti 250 alberi di alto fusto. Se si volesse fare del bene alla città si dovrebbe fare altro. A Strasburgo già anni fa c'erano dei bus elettrici, alcuni dei quali anche senza porta, che percorrevano dei tragitti brevi nel centro della città. Non costavano nulla, non inquinavano. Con questo tipo di bus si potrebbe risolvere davvero il problema dei trasporti. Ovviamente bisognerebbe dotarsi di parcheggi periferici custoditi. Infine, vorrei dire che quando si parla di infrastrutture si pensa o a bitume o a infrastrutture telematiche. Per me si deve pensare a un parallelo sviluppo di percorsi alberati, di percorsi alternativi. Perché solo poche strade sono alberate? Potremmo chiedere degli sponsor, i commercianti potrebbero contribuire. Istituiamo una tassa una tantum per piantare questi alberi. Ogni condomino contribuisce a piantare degli alberi di fronte alla propria abitazione. Allora avremmo davvero una città al passo con i tempi, che è a dimensione non solo delle auto, ma anche dei pedoni e dei ciclisti. Le piante contribuirebbero a migliorare la qualità dell'aria.

**Marisa Valleri,**  
**Università di Bari:**

Qualche anno fa ero andata a pagare una bolletta e mi hanno rubato la bicicletta. Come anziana mi hanno sconsigliato di usare la bicicletta. Siamo in una fase di invecchiamento della popolazione, per cui se i giovani si possono spostare con la bicicletta, certo questo non può essere fatto dalle mamme e dagli anziani. In relazione alle ferrovie, quando l'Europa ha deciso di fare il corridoio Berlino-Palermo lungo la ferrovia tirrenica tale decisione è dipesa anche dal fatto che la linea adriatica è considerata secondaria. In relazione al trasporto urbano per i passeggeri, va valutata la possibilità di integrare linee urbane e linee extraurbane. Il trasporto metropolitano ci consentirà, forse, di evitare di vedere le città attraversate da autobus che non si fermano in città. Per fare questo dobbiamo far sì che i gestori delle diverse linee si parlino. Una integrazione effettiva di trasporto urbano e extraurbano farà aumentare il livello del servizio senza aumento di investimenti. Gli utenti dovrebbero avere maggiori informazioni alle fermate. Esistono delle norme per cui per ogni metro cubo di costruzione dovrebbero esserci dei parcheggi: tali standard dovrebbero essere verificati, per far sì che queste norme vengano rispettate almeno per i nuovi edifici. Quando si parla di integrazione di linee europee e linee transfrontaliere, dovremmo porci domande su ??? Terra di Bari 2015 è lontano dal Nord e dai paesi transfrontalieri. Dovremmo capire dove vanno i nostri migranti. Che competenze dovrebbe avere un'agenzia metropolitana per la mobilità? I trasportisti dovrebbero rendere il sistema dei trasporti interoperabile con altri sistemi. Dobbiamo chiederci: quali sono le esigenze dei settori serviti dai trasporti?

**Pasquale Colonna,**  
**Politecnico di Bari:**

Per tanti anni in tutto il mondo si è tentato di riavere il problema dei trasporti dal punto di vista tecnico, sicuri che ci fosse una soluzione per ogni problema. Ora si comincia a comprendere che il trasporto serve all'uomo e le sue soluzioni non possono che partire dalle esigenze dell'uomo. Un piano strategico deve considerare tre funzioni:

- servizio: dobbiamo garantire almeno una soglia minima di servizio

- opportunità: i trasporti devono anche garantire una possibilità di progresso, fornire nuove opportunità
- bisogno innato nell'uomo: dobbiamo garantire il benessere e ampliare le possibilità degli utenti.

Il trasporto dentro e fuori dall'area del piano strategico deve partire dai bisogni. Le navette non bastano, ci vuole la rete delle navette. Solo così tutto può diventare più efficace. Ancora più importante è la rete della pedonalità. La strada sotto casa non è fatta per i pedoni, né per i ciclisti. A Bari non esiste la rete per i pedoni. Il cittadino deve trovare piacere a muoversi nella città, e solo così potrà dare risposta al suo bisogno innato di mobilità. La città e le persone che vivono in quest'area metropolitana sono cambiate rispetto al passato e di questo dobbiamo tener conto per progettare per il futuro.

**Lorenzo Moretti,  
Fondazione Ciao Vinny:**

La mia associazione si occupa di sicurezza stradale. Dobbiamo considerare una serie di problemi. Non abbiamo preso in considerazione ciò che succede di notte. Di notte avvengono stragi continue. Io penso che i tecnici dovrebbero prendere in considerazione tutti i punti della provincia che funzionano peggio e che causano la maggior parte degli incidenti. Alla fine gli incidenti stradali accadono sempre negli stessi punti. Bisognerebbe anche far funzionare il trasporto pubblico di collegamento della città con la provincia anche di notte. Bari ha pochissime discoteche e noi dovremmo cercare di fornire un'alternativa al trasporto privato anche di notte per chi va nelle discoteche., i singoli proprietari di discoteche hanno provato a cercare delle alternative, ma non hanno avuto successo. Si potrebbe pensare a degli autobus per la sera. A Londra esiste il taxi biker, che portano i ragazzi ubriachi a casa caricando la loro bicicletta sul taxi.

**Michele Cirillo,  
Cerset, Confindustria**

Si è posto l'accento su funzioni fondamentali che riguardano una diversa mobilità a servizio del territorio. Il prof. Colonna ha parlato di eccesso di mobilità collegata a bisogni degli utenti. Porti, aeroporti, strade devono servire alla persone, aiutarle a raggiungere dei risultati. Invece c'è oggi un eccesso di tecnicismo nella definizione degli obiettivi di una rete di trasporti. Dobbiamo cercare di ottenere risultati esperibili che possono essere misurabili in termini di efficienza. Le opportunità di spostamento introducono un elemento fondamentale che è quello di un'articolazione policentrica del territorio. O costruiamo un sistema territoriale incernierato su una robusta rete di trasporti equipotenziale, o lo sviluppo del territorio non potrà che ricalcare un'organizzazione inefficiente e ancorata ad un modello polare. Tutta la nostra rete di trasporti converge su Bari, non è una rete ma una ruota, che ha un centro e dei raggi. Nella rete bari dovrebbe essere uno dei centri e non l'unico centro. Il territorio dovrebbe essere in grado di funzionare in termini più omogenei. Dovremmo cercare di puntare a sistemi per lo più basati su ferro invece che su gomma, articolato sulla capacità di servizio tra i centri del territorio anche indipendentemente dal suo centro demograficamente prevalente.

**Lello Sforza  
Responsabile FIAB**

Credo che sarebbe auspicabile che il PS attuasse il decreto Ronchi per la mobilità sostenibile nelle aree urbane, che parla di mobility management e cerca di evitare l'eccessivo uso dei mezzi privati per gli spostamenti. Oggi in media ogni auto porta 1,5 persone. Se il nostro obiettivo è muoversi vero la mobilità sostenibile, dobbiamo cercare di disincentivare l'uso di automobili private e cercare di incentivare altri tipi di sistemi di trasporto. L'educazione stradale nelle scuole in Italia

attualmente si fa educando futuri guidatori, mentre in Germania si fa educando all'uso di mezzi pubblici, in Francia incentivando la mobilità pedonale e ciclabile. A Vienna quest'anno è stato inaugurato un quartiere senz'auto, dove gli abitanti devono dichiarare di non avere auto. L'attuazione del decreto Ronchi sulla mobilità sostenibile potrebbe anche creare nuovi posti di lavoro.

**Franco Mariani,  
Presidente Autorità Portuale del Levante:**

Come autorità portuale abbiamo deciso di concepire in modo sistemico tutta la portualità del territorio di Bari e oltre. La nuova autorità va da Manfredonia a Monopoli includendo una serie di porti. Speriamo che anche Molfetta vi aderirà presto. Per fare sistema tra i porti della Puglia abbiamo stabilito rapporti organici con le autorità di Brindisi e Taranto, cercando di individuare una serie di infrastrutture comuni e non duplicate. Come autorità portuale di Bari abbiamo deciso che i container non entreranno nel nostro porto. Per questo c'è Taranto. Allo stesso modo diciamo che non proporremo un terminal per crociere a Brindisi perché c'è già a Bari. La scelta dell'Autorità del Levante è legato a un fatto semplice. Il porto di Bari sta crescendo del 10% anche quest'anno, ma se non vive un rapporto armonioso con la città di Bari potremmo avere dei problemi. Noi abbiamo una funzione decisiva sul piano nazionale, grazie ai collegamenti che abbiamo con i Balcani. Di qui la necessità di mettere in rete i porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli. Le nostre scelte, anche se di tipo strategico, se non sono collegate a scelte nazionali e internazionali, non produrranno reale sviluppo – vedi corridoio 8 e legami con la rete ferroviaria nazionale. Ci sono 100.00 passeggeri che transitano per il porto di Bari e usano anche l'aereo. Stiamo cercando di pensare ad un sistema di trasporto bagaglio unificato.

**Sergio Ventricelli,  
Confapi:**

L'idea che noi di Confapi abbiamo avuto è quella di valorizzare le potenzialità delle piste ciclabili perché sono un mezzo ecosostenibile. e un progetto di una metropolitana marina che passi per S. Spirito, Palese, S.Scolastica, S.Giorgio, Torre a mare... Le imbarcazioni devono poter imbarcare le biciclette. Avere un territorio che ci permette di valorizzare le coste ci permetterebbe anche di favorire il turismo.

**Nicola Muciaccia  
GTS:**

Mi occupo di merci su ferrovia. Si parla di inteoperabilità, intermodalità, ma che cosa vuol dire? La situazione di oggi è che Bari è un capolinea importante per merci che arrivano dall'Europa e che dal porto di Bari poi vanno verso Albania, Turchia, etc. È chiaro che noi sentiamo l'esigenza ricercare di risolvere dei problemi di collegamento. Abbiamo, come RFI dei limiti strutturali sulla rete ferroviaria- Dobbiamo cercare di collegare la ferrovia al porto e far sì che le merci vengano direttamente collegate alla rete ferroviaria evitando il trasporto su gomma che intasa la città e la circoscrizione di Bari. Un progetto sostenibile potrebbe cercare di dare una risposta a questo problema. È possibile pensare di decentrare l'attività portuale di Bari per evitare che il porto sia al centro della città e la congestioni?

**Pasquale Borelli**  
**RFI**

Il vero elemento dominante è l'assoluta insufficienza del trasporto ferroviario rispetto alle altre tipologie di trasporto. Perché la situazione è questa? Dobbiamo chiederci questo, altrimenti la situazione non cambierà. Il trasporto privato vince perché ha bisogno di livelli organizzativi molto bassi e non necessita di livelli di "civiltà" molto alti. Non è vero che Bari non ha rete ferroviaria, abbiamo un surplus di reti ferroviarie. Ma Bari ha un livello di efficienza e efficacia bassissima. Su 18 gestori di reti ferroviarie, 5 sono in Puglia. Questa parcellizzazione compromette gravemente l'efficacia di gestione. Bari ha 4 stazioni ferroviarie, che non sono neanche collegate tra loro. Dobbiamo abbattere i livelli di separazione infrastrutturale e i livelli corporativi per la gestione. Questi sono i veri problemi per la soluzione dei trasporti, ci vorrebbe una cabina di regia per la ferrovia. L'altro giorno abbiamo aperto uno scalo a Giovinazzo che si collegherà con il porto di Molfetta. Tutti i porti della Puglia sono separati dalla rete ferroviaria. La prima cosa che ha fatto l'Autorità Portuale di Bari, appena costituita, è richiedere alle ferrovie di dismettere la rete ferroviaria per farsi il proprio ufficio! Questa è l'interoperabilità. Se uno viene da Monopoli e va all'aeroporto deve cambiare treno? Non è possibile. Abbiamo fatto opere assurde. Abbiamo fatto lo scalo di Cerignola che è solo sede di vandalismi. È impensabile che una regione possa avere 5 aeroporti, che la Basilicata ne abbia 2. Dobbiamo cercare un coordinamento. È ridicolo che non solo dobbiamo cambiare stazioni e treni, ma che dobbiamo anche fare diversi biglietti, che dobbiamo perdere tempo anche per questo. Sicuramente è indispensabile pensare alla necessità di interconnettere i sistemi. Ma è necessario anche lavorare sulla cultura, abbattere i livelli di delinquenza perché è l'inciviltà che rende inaccessibile il mezzo di trasporto pubblico.

**Domenico Galesi,**  
**FSE:**

Come cittadino sogno nel 2015 una città più vivibile, in cui non troviamo quegli ingorghi visti nel filmato. Come operatore di ferrovie sogno più mezzi pubblici in grado di collegare anche le zone periferiche. Come Regione Puglia stiamo vivendo un momento straordinario. La regione ha dedicato estremo interesse a questo tema, mettendo a disposizione molte risorse. Vorrei porre l'attenzione su un problema. Miglioreremo le infrastrutture, ma questo porterà davvero al trasporto ferroviario quella utenza che oggi non se ne serve? Ho qualche perplessità. Penso a quelle persone che oggi vengono in auto e che sono quelli che si trovano ad una distanza dalle stazioni di partenza non pedonabile, quelli che nei propri paesi non hanno un sistema di trasporto che li porti alla stazione ferroviaria. Queste persone non trarranno grandi benefici dal miglioramento delle infrastrutture. Potranno trarne, invece, se si pensasse di costituire quella Comunità dei trasporti di cui parlava il prof. Civitella, che insieme possa affrontare i problemi dell'integrazione dei sistemi di trasporto. Se un utente arriva a Bari e non trova un mezzo pubblico che lo porti in altre parti della città non prenderà i mezzi pubblici. Ma questo problema esiste anche nei paesi di partenza. Altro problema è quello dell'intermodalità treno-bici. Nella mia azienda questa iniziativa è seguita con attenzione e stiamo per attrezzare una trentina di stazioni con delle rastrelliere. In quest'ottica vediamo quanto sia importante l'iniziativa di Bicincittà promossa dal comune di Bari.

**Giuseppe Trevisoi,**  
**Docente a contratto Politecnico di Bari:**

Sono convinto che creare infrastrutture non significa incrementare i flussi e i servizi. Il PS fa bene ad avere molte sessioni specifiche, ma un piano deve avere delle priorità e concentrare i propri sforzi in direzioni specifiche. Nel nostro territorio, in Italia e in Puglia, stiamo assistendo al crollo

delle attività produttive. Stanno crollando i distretti industriali. Dobbiamo capire perché. Per fare questo dovremmo ampliare l'orizzonte e non solo estendere l'orizzonte temporale, guardare al passato per capire le ragioni di quello che c'è oggi, ma anche guardare al futuro. Terra di Bari comprende 31 comuni. Dobbiamo cercare di capire che cosa accadrà nella nostra regione. L'Italia ha un vantaggio competitivo enorme. Con le sue coste e i suoi porti è una porta di accesso naturale. In un contesto di globalizzazione crescente, è possibile influenzare il flusso delle merci verso la Puglia e verso la Terra di Bari? Come cogliere questa grande opportunità? A mio avviso è possibile cogliere questa opportunità. Oggi abbiamo delle conoscenze innovative e molte competenze, anche se queste sono frastagliate. Abbiamo la necessità di coordinare queste competenze tra loro all'interno del PS che sappia cogliere questa sfida.

**Pasquale Colonna,**  
**Poliba:**

Vorrei sottolineare quello che ha detto prima Mariani, che non ci saranno container nel porto di Bari. Questo vuol dire che la vocazione del porto di Bari è quella dei passeggeri, e questo significa supporto allo sviluppo del turismo e del commercio di media e piccola taglia. Questo significa cambiare la pianificazione della città e di tutta l'area metropolitana. Questa decisione del Porto di Bari ha una portata enorme per l'intero territorio, e deve essere sottolineato.

**Luigi Verdoscia,**  
**CGIL trasporti:**

Bari è interessata dal transito veloce delle merci e non da un tipo di traffico che richiederebbe i container. Ci dovremmo chiedere come il porto possa rendere servizi al traffico passeggeri e essere più integrato nel funzionamento della città nel suo complesso. Mi chiedo se il PS riuscirà a influenzare il ragionamento in corso da decenni sul nodo di Bari. Sarà in grado di stimolare una discussione sul nodo, su cosa è prioritario, su come è possibile realizzarlo?

**Marisa Valleri,**  
**Uniba:**

Nel Mediterraneo ci sarà un boom demografico nei prossimi anni. Le statistiche parlano di 1 miliardo di persone in più. Come verranno trasportate le merci necessarie per la loro sussistenza? I container devono passare da Bari. Vogliamo fare di Marisabella un parcheggio per gli addetti del porto? Vogliamo che il porto di Bari diventi un city center invece che un porto da cui passano merci? I nostri imprenditori hanno bisogno di abbassare i costi di trasporto.

**Giuseppe Trevisoi,**  
**Chance:**

Le navi che passano nel canale di Suez hanno un pescaggio di 22 metri. Questo tipo di navi non potrebbero mai arrivare a Bari. Il porto di Bari ha altre caratteristiche e non potrà attrarre questo tipo di navi e di merci. Il porto di Taranto è dell'Evergreen e ha collegamenti quasi esclusivamente per il Far East. La Maersk aveva su Bari una nave feeder da 200 container per Gioia Tauro, ma ne portava solo 30 e quindi ha cancellato la rotta. Le navi per gli USA partono solo da Gioia Tauro perché è la Maersk che lo ha deciso. Noi non abbiamo capacità di influenzare queste decisioni dei grossi colossi.

**Antonio De Caro,**  
**Assessore ai trasporti Comune di Bari:**

Il risultato di oggi è stato assolutamente positivo. I primi interventi sono stati di rappresentanti di gruppi deboli che hanno espresso disagio a vivere in questa città. Poi abbiamo spostato il focus verso temi di più ampia scala. La governance del PS ce l'ha la politica con l'ausilio dei tecnici e il comitato del PS. La politica e il comitato scientifico vuole essere a questi forum per ascoltare e costruire insieme questo piano. A questo tavolo, nei prossimi forum, faremo sedere attori privilegiati per ognuno dei temi specifici. Come PS realizzeremo il piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

**Marino Spilotros:**

La CE ha previsto un finanziamento di 500 Milioni di Euro per i 6 corridoi europei, ma non è compreso nessun tratto da Bologna in giù. Ci sono tantissimi fondi, ma dobbiamo avere un progetto strategico per chiedere questi fondi. noi non riusciamo a far arrivare neanche una piccola rete che sarebbe finanziabile direttamente dalla commissione trasporti.

**Forum Metropolitan  
Trasporti e Infrastrutture  
Padiglione della Provincia di Bari  
Fiera del Levante - Bari  
20 settembre 2007**

**Estrapolazione Interventi**

**Gioacchino Visaggi,**

Presidente associazione paraplegici

- Bisognerebbe rendere accessibile tutta la città

**Roccaldo Tinelli,**

Associazione Ruota Libera di Bari

- Parlare di bicicletta come mezzo di trasporto non è molto comune purtroppo, ma dovrebbe diventarlo

**Pietro Colonna,**

Segretario generale CGIL:

- . La sostenibilità dello sviluppo passa per la definizione di una qualità del sistema dei trasporti o non ci sarà sviluppo

**Franco Civitella,**

Docente di sistemi di trasporti al Politecnico di Bari:

- La comunità dei trasporti – il sistema di enti pubblici, esercenti ed utenti – è un concetto sconosciuto in Italia

**Giulio Marchesini,**

Direttore dell'ACI Bari:

- È difficile tradurre in provvedimenti concreti e coordinati le proposte
- Integrare i servizi di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Bari

**Giovanni Calò,**

Insegnante Orazio Flacco, associazione Fare Verde, delegato consulta ambientale del comune di Bari:

- Bene il park & ride, no ai parcheggi interrati

**Marisa Valleri,**

Università di Bari:

- I trasporti: un nuovo modo di spingere l'occupazione e la cultura

**Pasquale Colonna,**

Politecnico di Bari:

- Bisogna partire dalle esigenze delle persone
- Ci vogliono la rete delle navette e quella della pedonalità

**Lorenzo Moretti,**

Fondazione Ciao Vinny:

- Trasporto pubblico notturno: l'alternativa per chi va in discoteca
- Un eccesso di tecnicità autoreferenziale nell'identificazione degli obiettivi dei sistemi di trasporto

**Michele Cirillo,**

Cersset, Confindustria

- Senza una rete di trasporti equipotenziale continueremo ad avere un sistema incentrato su Bari
- Un sistema di trasporti incentrato sul ferro

**Lello Sforza**

Responsabile FIAB

- Attuare il decreto Ronchi sulla mobilità sostenibile
- Abbiamo un sistema costruito sull'automobile; ogni automobile trasporta 1,5 persone

**Franco Mariani,**

Presidente Autorità Portuale del Levante:

- Autorità del Levante: il sistema portuale da Manfredonia a Monopoli, passando per Barletta e Bari
- C'è un rapporto organico tra le autorità portuali pugliesi, che diventerà un Piano Operativo Triennale comune
- Marisabella non sarà un terminal container

**Sergio Ventricelli,**

Confapi:

- **Metropolitana marina da Molfetta a Mola, utilizzando imbarcazioni comode per le biciclette**

**Nicola Muciaccia**

GTS:

- Un piccolo porto merci per Bari?

**Pasquale Borelli**

RFI

- Il nostro problema è la carenza di trasporto ferroviario
- Elevato livello di frantumazione

**Domenico Galesi,**

FSE:

- Sogno una città senza ingorghi
- In macchina viene chi non ha la possibilità di raggiungere la stazione ferroviaria del proprio paese

**Giuseppe Trevisoi,**

Docente a contratto Politecnico di Bari:

- Si possono indirizzare i flussi delle merci verso la Terra di Bari, a condizione di avere conoscenza

**Pasquale Colonna,**

**Poliba:**

- La vocazione del porto di Bari è quella dei passeggeri

**Luigi Verdoscia,**

**CGIL trasporti:**

- Il nodo ferroviario di Bari vale i 700 milioni di € che ci vogliono?
- L'adriatica sarà una linea *fondamentissima* per le merci, la logistica è su Bari

**Marisa Valleri,**

**Uniba:**

- I nostri imprenditori hanno bisogno di abbassare i costi di acquisizione e distribuzione delle merci

**Antonio De Caro,**

**Assessore ai trasporti Comune di Bari:**

- Produrremo il Piano Urbano della Mobilità sostenibile di tutta l'area metropolitana