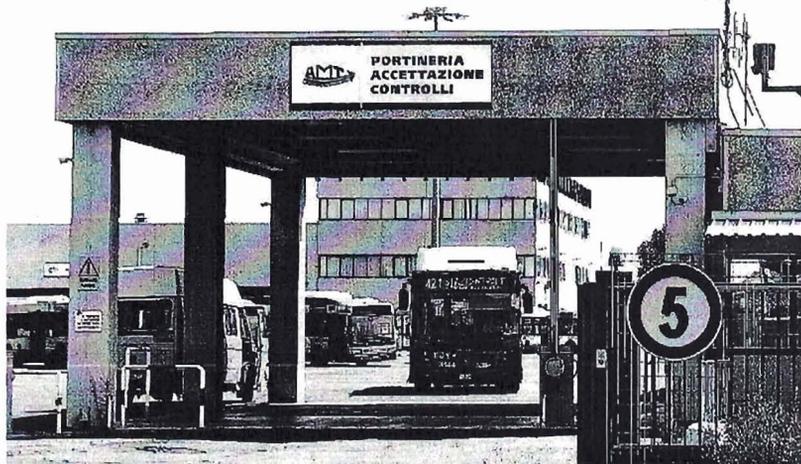


# La nuova Amts



**Bellavia: «Navette sul modello "Fontanarossa" per tutte le fermate a bassa frequenza e biglietto integrato con Trenitalia. Sogno la fusione con Fce»**



## «Integrazione fra trasporto pubblico e sosta»

MARIA ELENA QUAIOTTI

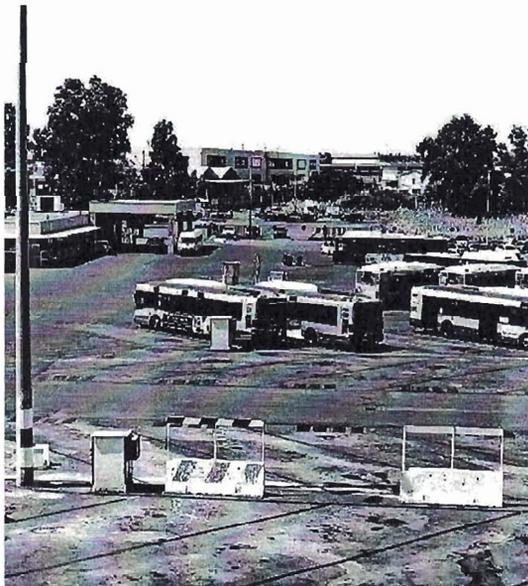
La mobilità cittadina, a 360°, non sarà più una "tela di Penelope", dove prima si fa e poi si disfa, oppure non si fa affatto. Come? Con l'istituzione di una specie di "agenzia della mobilità", la società Amts (nata dalla fusione di Amt e Sostare) che gestirà la sosta, i parcheggi scambiatori, gli autobus, i nuovi servizi di mobilità integrata e in sharing, le zone pedonali e le Ztl, i semafori e la segnaletica orizzontale e verticale.

«Si è riportato Catania nell'alveo di tutte le città italiane», dice convinto Giacomo Bellavia, amministratore unico di Amts e dei suoi circa 800 dipendenti: molti di loro andranno in pensione a scaglioni, si aprirà quindi una nuova stagione di assunzioni "fresche" e qualificate nell'ottica dei nuovi servizi, oltre alle riqualificazioni previste dal Decreto Semplificazioni bis.

«Entro due mesi - garantisce Bellavia - definiremo il nuovo piano industriale della società da sottoporre al Comune, ma anche agli stakeholder, ai sindacati, agli enti produttivi, e sarà orientato alla differenziazione e all'integrazione delle offerte che daremo, cercando di mettere ordine a tutto. Nei prossimi mesi il Comune deciderà se affiancare un Cda».

Insomma, il lavoro è già iniziato, «ci sono da riorganizzare gli uffici, i servizi del personale, stiamo dismettendo le sedi di via Aldebaran e Proserpina, verrà fatto entro l'anno un unico ufficio abbonamenti e relazioni con il pubblico in via Plebiscito, stiamo inoltre aggiornando il sito e lanciando una manifestazione d'interesse pubblica per il nuovo logo dell'azienda, le proposte saranno sottoposte a un sondaggio online pubblico».

Sono le convenzioni con Trenitalia e Fce uno dei primi punti strategici su cui Bellavia si sofferma: la prima, «vorrei estendere la navetta istituita alla fermata Fontanarossa anche a tutte le fermate dove la frequenza è bassa, specie in centro città perché, come dice l'ad di Fce Salvo Fiore, potrebbe benissimo diventare la "linea B" della metropolitana»; con la seconda «esiste già il biglietto integrato a 1,20 euro, ma per quanto riguarda l'area urbana il sogno sarebbe una fusione anche con Fce, ultima gestione governativa in Italia, per creare una "holding della mobilità". Un'idea che avevo sollevato tempo fa



all'assessore regionale Falcone, e su cui, ora che abbiamo una grande holding comunale della mobilità, tornerò».

Altri "nodi" sono la sosta su strada e i parcheggi scambiatori, alcuni ancora poco utilizzati.

«Serve integrare sempre più la sosta con il servizio di trasporto pubblico, già previsto nel Pgtu, per alleggerire il traffico. Il fine è creare un vantaggio competitivo nell'uso dei parcheggi, attraverso una politica di tariffazione differenziata tra il centro e le altre zone, come quelle ad alta commerciabilità, e incentivare le

persone, ad esempio, a raggiungere il centro con il mezzo pubblico. Già le auto elettriche e ibride non pagano la sosta, si parla oggi di 1500 stalli occupati da questo tipo di vetture, un trend in crescita».

Diventa strategico il Brt.

«Il Brt 1 è quasi pronto, e sul percorso sono previsti a tappeto "semafori intelligenti", il Brt 5 (da Cannizzaro al centro) è già in gara e riprenderemo anche gli altri. Stiamo lavorando anche sugli autobus elettrici, ritengo potremmo vederli sulle strade entro un anno. Proseguiremo con gli accorpamenti di linee per servirle meglio e rinforzarle nei poli di interscambio e nelle zone più popolate. Spero entro fine anno di poter presentare la linea "a chiamata" per la zona industriale».

Uno dei punti dolenti in città è la segnaletica orizzontale, tra cui le strisce pedonali: «Siamo molto indietro - ammette - l'intervento in emergenza non deve essere la regola: bisogna pianificare gli interventi almeno mensilmente, organizzare il lavoro diversamente, utilizzare ad esempio vernici più resistenti e prevedere, dove occorrono, le strisce rialzate, previa autorizzazione dell'Utua».



E sullo sharing?

«Sono molto soddisfatto - commenta - per il car sharing stiamo pensando di ampliare gli stalli e di inserire zone di "free floating". Il bike sharing, con solo 5 stazioni lanciate in via sperimentale, i 490 noleggi e le 9 mila ore di servizio attestato nel primo mese, conferma l'intuizione che anche a Catania si può fare. Nel piano operativo del Pocometro, adottato dalla giunta comunale ad agosto, sono state inserite le risorse per realizzare 30 nuove stazioni».



In senso orario, punto bike sharing davanti alla stazione centrale, le auto del car sharing, la sede direzionale della zona industriale, bus della linea 421, l'ingresso di Pantano d'Arcl e l'amministratore unico dell'Amts Giacomo Bellavia (foto Santi Zappalà)

Altro nodo cruciale è la gestione di Ztl e zone pedonali, per le quali Bellavia punta alla videosorveglianza. Non una proposta nuova, a dire la verità: «A noi servono tecnologie moderne che permettano di leggere le targhe, inviare i dati al programma gestionale e da qui alla Polizia locale. Su mobilità e transizione ecologica per fortuna ci sono tanti fondi europei: il vero problema è la capacità di progettazione, procedura e spesa. Anche per questo nella convenzione con il Comune Amts diventa soggetto attuatore di alcune misure dei fondi Pon».