

PISTOIA

IL COPIT VERSO NUOVI TRAGUARDI

L'azienda si è sviluppata mantenendo basse tariffe. I vantaggi per gli studenti e per gli abbonati - Risolvere i gravi problemi del traffico urbano

PISTOIA, 29. La dimensione concreta della azienda si è stata esposta dal presidente del COPIT, Tordazzi, attraverso queste cifre: 90 autobus urbani ed extraurbani, 350 dipendenti, assolutamente insufficienti per le necessità di servizio, oltre sei milioni e mezzo di passeggeri nel 1972 e un incremento di oltre mezzo milione rispetto al 1971. Cifre che indicano in quale misura incida a Pistoia il COPIT, nel merito dei servizi pubblici.

Un incremento di utenza notevole che è dovuto in misura maggiore alla realizzazione di un esperimento attuato dal Comune di Pistoia per la ristrutturazione del traffico cittadino. Una ristrutturazione che nel divieto di sosta in alcune strade e nella istituzione di corsie preferenziali ha contribuito ad un maggiore smaltimento del servizio.

Questo intervento del Comune di Pistoia, che ha permesso un incremento così alto di utenza, necessita però di un ulteriore potenziamento, occorre chiudere il centro cittadino al traffico privato. Una decisione forse la più coraggiosa, ma che ogni giorno di più si rivela indispensabile. La richiesta di questo provvedimento, auspicata dalla azienda di trasporto pubblico, non vuol dare un ruolo privilegiato fine a se stesso al mezzo pubblico, ma vuole consentire al servizio stesso di avere caratteristiche di velocità, puntualità e sicurezza.

Altre soluzioni che non permettano il raggiungimento di questi scopi, non potranno influire seriamente nei confronti della scelta volontaria dell'utente, che continuerà a preferire, e con ragione, il mezzo di trasporto personale che ha più possibilità di sciogliersi dal caos del traffico cittadino nei confronti di un veicolo, come quello pubblico, che se indubbiamente ed oggettivamente è più economico, più comodo e meno tossico, è anche costretto ad una marcia

estremamente lenta, dovuta ai frequenti ingorghi. Comunque, malgrado la presenza di questi problemi, il COPIT, da circa quindici giorni, ha promosso una iniziativa per agevolare la scelta del mezzo pubblico. E' stata infatti un tentativo di abbassare i prezzi, una revisione che per un criterio di arrotondamento ha in pratica diminuiti i costi delle corse e degli abbonamenti.

Per esempio per le corse che comportavano una spesa del biglietto di 60-80 o 90 lire, questa è stata arrotondata a 50, quella da 90-100 o 110 a 100. Sono stati applicati abbonamenti cumulativi vantaggiosi (per esempio 14 con 500 lire). Per gli studenti è già in atto da tempo un trattamento speciale. Infatti, in accordo con i Comuni di Pistoia, San Marcello, Piteglio e Vinci ogni studente viene fornito gratuitamente di un tesserino di libera circolazione dall'abitazione alla scuola, senza limitazione di orario o di corse, e il prezzo viene rimborsato dagli stessi comuni.

Iniziativa queste che, ha tenuto a ribadire il presidente Tordazzi, se assolvono a necessità economiche non incidenti, specialmente nel territorio cittadino, sul fattore della competitività del mezzo pubblico su quello privato, perché non modificano la possibilità di scorrimento veloce del mezzo pubblico.

In merito agli impegni che l'azienda prevede, sia verso l'ampliamento dei servizi che nei confronti del loro potenziamento, tutto è rimandato alle decisioni della Regione.

Infatti, ha continuato il presidente, l'azienda non può attualmente affrontare alcun programma di intervento se non si conosce quale bacino di traffico dovrà essere servito. Anche se le prime sommarie indicazioni prevedono un servizio nelle province di Pistoia - Lucca - Massa Carrara, con un punto di contatto a Firenze, questa resta soltanto una prospettiva, che non offre garanzie sufficienti per affrontare preventivi immediati di spesa in quanto la differenza di viabilità che presenta la provincia di Pistoia, con le sue zone montane dell'Appennino, e le pianure del Vinci, comporta l'acquisto di macchine con caratteristiche tec-

niche e di spesa differenziate. Per cui non resta che attendere, ed auspicare la sollecita decisione, le direttive regionali che potranno, in un quadro chiaro e definitivo, permettere l'avvio di un completo studio per una sufficiente ristrutturazione e il conseguente potenziamento di tutto il servizio.

PISA

Riduzioni ATUM per i pensionati

A partire dal 1. aprile prossimo, in attuazione della relativa delibera della Commissione Amministrativa dell'ATUM, approvata dal Consiglio Comunale nella seduta del 12 marzo scorso, è esteso il beneficio della riduzione del costo di abbonamento per due linee a tutti i pensionati senza limite alcuno di pensione.

Il provvedimento, che si inserisce nel programma delle riduzioni tariffarie già adottate nel '72 dall'azienda di trasporti pubblici urbani - come informa l'ATUM - è volto anch'esso ad incentivare l'uso del mezzo pubblico nell'intento di soddisfare la mobilità dei cittadini e al tempo stesso ad alleggerire il traffico privato nel centro cittadino.

Queste le indicazioni di carattere pratico per ottenere le riduzioni sugli abbonamenti, i pensionati che intendono usufruire di tali agevolazioni possono rivolgersi presso gli uffici dell'ATUM (via Battisti n. 55) durante l'orario di lavoro dalle ore 8 alle 14 di ogni giorno feriali. Essi potranno così ottenere il rilascio della tessera di riconoscimento per l'acquisto dell'abbonamento mensile valido per due linee (a scelta) e senza limitazione di corse. Prezzo, appunto ridotto, lire 1.000, compresa la domenica.

Cosa significa l'acquisto della RAMA da parte di Comune e Provincia

Grosseto ristruttura i collegamenti d'autobus con il resto della Toscana

Possibile la formazione di un Consorzio con la partecipazione degli altri enti locali interessati - Espansione dei servizi cercando quel collegamento con le esigenze concrete della popolazione che la gestione privata non è in grado di assicurare

GROSSETO, 29. Dal 1. gennaio 1973 una grossa fetta delle autolinee maremmane è stata pubblicizzata, sebbene l'azienda (la Spa R.A.M.A.) conservi inalterata la sua natura privata. In effetti, la quasi totalità delle azioni è passata in proprietà alla pari alla amministrazione comunale di Grosseto e alla amministrazione provinciale: costo dell'operazione 490 milioni (dei quali 430 già liquidati ai vecchi proprietari), reperiti dai due enti locali mediante mutuo ipotecario con il Monte dei Paschi di Siena.

Cosa significa questa iniziativa politico-amministrativa? In primo luogo che il 42% della rete provinciale delle autolinee, il 48% delle linee extraurbane e il 78% di quelle urbane passano sotto il diretto controllo degli enti pubblici. Né è questo un punto d'arrivo, ma una consistente piattaforma per valutare e proporre, sia pure gradualmente, una ristrutturazione dell'intero settore dei trasporti provinciali fino ad ora distribuiti (o meglio « polverizzati ») fra un numero assai elevato di ditte titolari di concessioni amministrative a vario titolo, naturalmente a discapito della organicità e della funzionalità sociale del servizio.

L'azione degli enti pubblici

Deve, inoltre, essere sottolineata, se non l'originalità (poiché il principio dell'azionariato pubblico è da tempo operante), la peculiarità dell'operazione, condotta e portata a termine dagli enti pubblici, in quanto la gestione privatistica - affidata ad un consiglio di amministrazione rappresentativo e derivato dal potere pubblico - consente di sottrarre le scelte e le iniziative dell'azienda ai meccanismi, non sempre rapidi e snelli, del controllo pubblicistico. E' dunque un modello estremamente interessante di gestione che deve fondarsi sull'equilibrio del massimo di economicità nella conduzione aziendale e del conseguimento del massimo di socialità nella organizzazione dei servizi. Il terzo punto di rilievo è

la concreta prospettiva di apertura alle altre amministrazioni locali della provincia di Grosseto per giungere, anche mediante la rilevazione di altre linee ed aziende, alla formazione di un sistema pubblico di autotrasporti comprensoriale, rapportato alle esigenze sociali ed economiche delle comunità grossetane. Si configura qui il sistema di trasporto pubblico quale strumento attivo, strettamente collegato alle linee ed agli interventi di pianificazione territoriale.

Sarà ora opportuna una breve descrizione della nuova Spa R.A.M.A. a capitale pubblico, che ha incorporato la Spa F.lli Lazzi per le linee urbane ed extraurbane del grossetano e la linea Grosseto-Firenze. Essa riunisce, in complesso, 47 linee automobilistiche (su un totale, nella provincia, di 160) delle quali 11 urbane e 36 extraurbane, per una lunghezza d'escursione di 2.108 chilometri (su 5 mila dell'intera rete), che interessano annualmente 2.632 mila viaggiatori: cioè 1.158 mila 668 viaggiatori sulle linee urbane e 1.273.722 viaggiatori sulle linee extraurbane. Il raffronto con i dati degli anni precedenti rivela una tendenza alla flessione di utenze (di circa l'8,35 per cento) delle linee extraurbane ed, invece, una tendenza allo incremento (del 18,10%) sulle linee urbane.

L'azienda dispone di 44 automezzi (valutati all'atto del trasferimento della proprietà, 80 milioni di lire complessivamente) ed ha alle dipendenze 93 unità lavorative, alle quali naturalmente è stato garantito il posto di lavoro sotto la nuova gestione. Il « capitolo personale » deve essere esaminato non solo dall'angolo di vista tecnico-funzionale ed economico, ma nel quadro di un mutuo rapporto di comprensione e partecipazione alle scelte dell'azienda: ciò non significa incoraggiare aspettative esclusivamente connesse all'ipotesi di una rivalutazione del trattamento economico, ma stimolare una sensibilità favorevole della amministrazione o dalla scomparsa di una situazione antagonistica tra datore di lavoro e lavoratore - più aderente agli obiettivi sociali della azienda, che escludono il mero profitto anche se non le preoccupazioni di

quadratura del bilancio. La mano pubblica ha pertanto la direzione di un sistema di trasporto che, con centro a Grosseto, congiunge i maggiori centri urbani della costa con quelli della zona collinare e montana e si proietta anche verso la costa livornese e Roma e Firenze. Nasce ora il problema, prioritario, di dare una dimensione ai servizi che si qualificano socialmente: che sia, perciò, coerente con i dichiarati obiettivi di corrispondere puntualmente alle istanze ed alle esigenze delle comunità interessate.

Ristrutturazione ed espansione

Tale impegno presuppone, sin d'ora, uno studio di ristrutturazione ed espansione dei servizi, ponendo particolare attenzione e cura a quei particolari « rami » che toccano da vicino le componenti attive della società, lavoratori e studenti, per i quali si rende necessario un servizio « economico » e, per così dire, specializzato. In altre parole, ove dovesse delinearsi un conflitto tra « costo economico » sopportato dall'azienda e « costo sociale » sopportato dalla comunità o da componenti di questa, la linea di tendenza sarà di individuare una soluzione che favorisca l'eliminazione, in atto od anche in prospettiva, del « costo sociale ».

Tutto ciò, come si è detto, impone un allargamento della « ragione sociale » dell'azienda, sia utilizzando il modello del consorzio pubblico su scala provinciale (già elaborato dalla amministrazione provinciale di Grosseto), sia chiamando direttamente in causa altre amministrazioni pubbliche per una redistribuzione delle 230.804 azioni ora passate in proprietà al comune e alla provincia di Grosseto - su un totale di 252 mila azioni che compongono il pacchetto azionario della società. Sono questi i problemi e gli obiettivi consegnati ai nuovi amministratori pubblici della Spa R.A.M.A., i quali si troveranno nella difficile condizione di conservare inalterato uno strumento modificandone però la portata e le finalità.

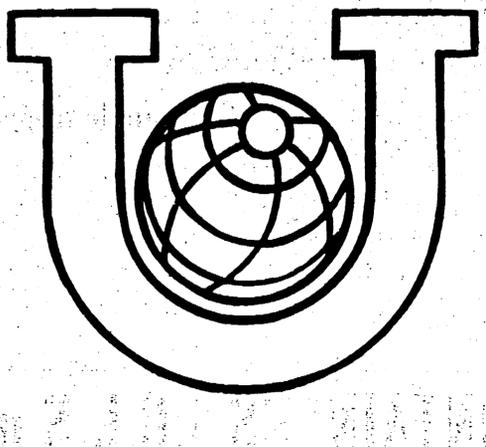
• UNO STRUMENTO MODERNO AL SERVIZIO DEL COMPRESORIO

ENTE PER LO SVILUPPO DELLA ZONA PORTUALE INDUSTRIALE LIVORNO - PISA

(D.P.R. 5 - 1 - 1965, n. 19)

Sede legale e amministrativa
PIAZZA VITTORIO EMANUELE II / N. 2 (Palazzo degli Affari)
TELEFONO 29.534

PISA



UNIPOL assicurazioni

AGENZIE GENERALI IN TOSCANA:

- AREZZO - Benvenuti Silvia - Piazza S. Jacopo, 294 (Palazzo Turchini) - Tel. (0775) 23.889
- CARRARA - Via Aronte, 7 - Tel. (0585) 70.806
- CASCINA - Il Progresso s.r.l. - Via Giuseppe Cei - Tel. (050) 70.391
- CECINA - Nannipieri rag. Gian Carlo - Piazza della Libertà (Palazzo Galleria Bis)
- CERTALDO - Pianigiani Bruno - Viale Matteotti, 20 - Tel. (0571) 65.767
- EMPOLI - Marianelli Sirio - Via Ridolfi, 138 - Tel. (0571) 73.254
- FIRENZE - Soc. Coop. a r.l. C.I.S. - Via Nazionale, 23 - Tel. (055) 262.297
- FOLLONICA - Fusi Torquato - Via Biccocchi, 11/9
- GROSSETO - Fusi sen. Torquato - Via M. d'Azeglio, 21 - Tel. (0564) 22.594
- LIVORNO - Nannipieri rag. Gian Carlo - Via A. Diaz, 7 - Tel. (0586) 22.518
- MASSA - Tusini Turiddo - Piazza Liberazione, 15 - Tel. (0585) 45.139
- MONTECATINI - Dolfi Adina - Piazza Gramsci, 4 - Tel. (0572) 72.165

- MONTEPULCIANO - Marocci Settimio - Piazzale dell'Autostazione, 62 - Tel. (0578) 78.009
- ORBETELLO - Fusi sen. Torquato - Via A. Banti, 4 - Tel. (0564) 867.988
- PIOMBINO - Zucconi Aldo - Via Volta, 9 - Tel. (0565) 30.113
- PISA - Il Progresso s.r.l. - Viale Bonaini, 73 - Tel. (050) 24.586
- PISTOIA - Gabbani Bruno - Via Dante dei Petri, 1 - Tel. (0573) 27.345
- POGGIBONSI - Marocci Settimio - Via Marconi, 92 - Tel. (0577) 98.656
- PONTEREDERA - Mori Vladimiro e Germano - P. Andrea da Pontedera, 9 - Tel. (0587) 52.743
- PRATO - Piazza Mercatale, 89 - Tel. (0574) 31.348
- S. CROCE SULL'ARNO - Il Progresso s.r.l. - Corso Mazzini, 113
- SAN SEPOLCRO - Castellani Giuseppe - Piazza Torre di Berta, 5 - Tel. (0575) 76.901
- VIAREGGIO - Marinari rag. Marco - Via 4 Novembre, 44 - Tel. (0584) 47.329

LAVORATORI SCELGONO L'UNIPOL PERCHÉ L'UNIPOL È DEI LAVORATORI

RAMI ASSICURATIVI ESERCITATI

Aeronautica - Automobili - Cauzioni - Cristalli - Films - Furto - Grandine - Incendio - Infortuni - Responsabilità - civile - Spese legali e peritali
Malattie - Trasporti - Guasti macchine - Rischi - pioggia - Rischi impiego - Vita - Capitalizzazioni - Responsabilità civile auto (RCA)