

Intervista con Ivano Sensini assessore ai trasporti alla Regione Emilia-Romagna

# Nuovi servizi, grosse economie nel piano regionale trasporti

Nel programma poliennale 1979-1981 le soluzioni economiche mirano a dare risposta ad innumerevoli problemi di tempo e di costo

**BOLAGNA** — Da poco meno di un mese la Regione Emilia-Romagna può contare su una normativa organica per i trasporti pubblici. Il progetto della Giunta è stato, infatti, trasformato in legge dal Consiglio con i voti della maggioranza (PCI-PSI); DC, PSDI, PRI e DP si sono astenuti. Più precisamente il nuovo provvedimento legislativo, ora in attesa del «voto» governativo, riguarda «i servizi pubblici di trasporto di interesse regionale».

Entro un biennio dall'entrata in vigore della legge dovrà essere predisposto un piano regionale. Con esso la regione intende indirizzare, coordinare e organizzare i propri interventi e quelli degli enti locali e di ogni altro soggetto pubblico e privato in questo settore. Precederà l'elaborazione del piano una relazione programmatica che la giunta regionale è impegnata a presentare al consiglio entro quattro mesi dall'entrata in vigore della legge. Dopo la presentazione della relazione, saranno le province (e, per la parte di propria competenza, il Circondario di Rimini) a formulare entro un anno la propria parte del piano limitata al corrispondente «bacino di traffico». Alle province, oltre a questo compito,

spettano tutte le funzioni amministrative connesse all'attuazione del piano. Alla Regione resta, invece, la materia tariffaria e la competenza relativa alle linee così dette «interurbane» che possono ricadere anche su più province. Per quanto riguarda le tariffe la legge tende ad una sostanziale semplificazione dei criteri di applicazione, ma, soprattutto, mira ad omogeneizzare gli importi su tutto il territorio regionale. Questo, per quanto riguarda i trasporti extraurbani, dato che per quelli comunali le tariffe restano di competenza dei Comuni ai quali tuttavia la legge impartisce direttive che tendono a rendere anche quelle il più possibile uniformi. Le tariffe, in ogni caso, non possono essere concorrenziali con quelle del sistema ferroviario.

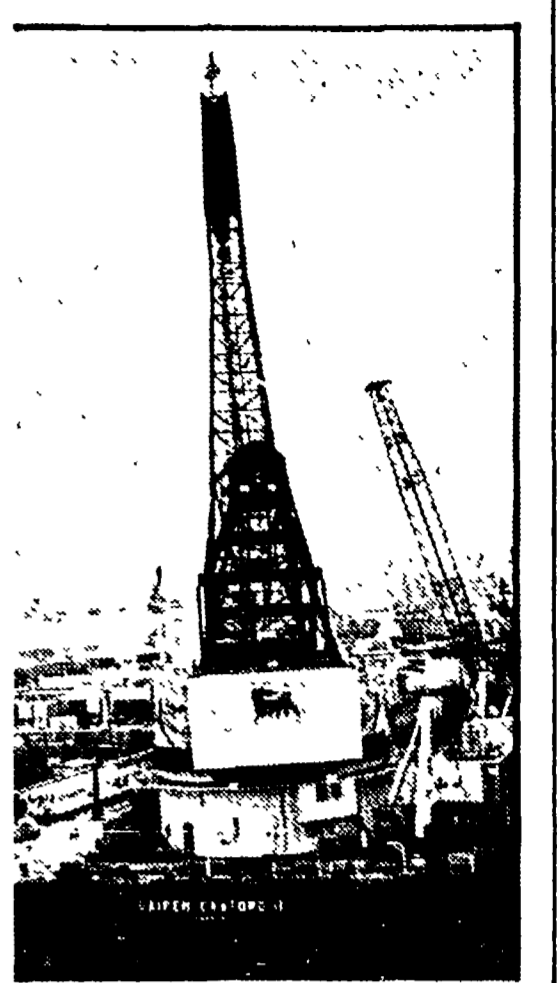
Una parte della legge è dedicata ad obiettivi di organizzazione dei trasporti precisando modalità e criteri in base ai quali i Consorzi di trasporto, destinatari di questa funzione, dovranno prestare il servizio. Il finanziamento regionale a favore del servizio di trasporto sarà effettuato sotto forme diverse. Innanzitutto andrà a coprire la spesa che le province incontreranno esercitando la delega loro affidata. In secondo luogo andrà a fini di

investimento: sono previsti contributi a fondo perduto, fino al 70% della spesa a favore di imprese pubbliche e assegnazioni in locazione di mezzi di trasporto sia ad imprese pubbliche che a private. Un terzo intervento sarà costituito da contributi in conto esercizio, assumendosi la regione la quota a carico della finanza pubblica. L'entità di tale quota sarà calcolata bacino per bacino in modo da favorire in ogni caso la nuova amministrazione dei servizi.

Il provvedimento è giunto in porto dopo due anni di elaborazione e di discussione in commissione, di verifiche con gli enti operatori del settore, con i sindacati, con le Ferrovie dello Stato, con gli enti locali. Dovrebbe provocare, una volta attuato il piano di cui la legge detta le linee, uno snellimento delle procedure e determinare una maggiore uniformità dei livelli di servizio, dei costi di esercizio, oltre che delle stesse tariffe. L'obiettivo è quello di ricondurre ad un'unica gestione servizi oggi svolti in maniera molto differenziata inserendo in un unico piano anche quelli, come nel caso del trasporto scolastico, che non di rado si svolgono in modo disorganico e ripetitivo.

alle esigenze di un porto in costante sviluppo. L'impegno nostro è ora, comunque, di far sì che anche questo limitato stanziamento venga utilizzato al meglio e rapidamente.

Per quanto riguarda invece i porti regionali di Goro, Porto Garibaldi, Cesenatico, Rimini e Cattolica, il nostro bilancio poliennale prevede interventi per circa 9 miliardi riguardanti gestione e interventi tesi alla loro migliore utilizzazione per la pesca e, in modo complementare, per il cabotaggio turistico. Sono previsti interventi anche per i porti comunali (Cervia, Bellaria, Riccione) per circa 1,5 miliardi sotto forma di contributi ai comuni per opere di manutenzione, potenziamento e ammodernamento. Si tratta nel complesso di una serie di investimenti coordinati e produttivi la cui destinazione è stata definita con l'apporto degli Enti e delle comunità locali.



IL PORTO DI RAVENNA

La Regione ha deciso anche una serie di investimenti nel settore della viabilità. Quali saranno le principali scelte per uno sviluppo di questo settore?

Esse sono chiaramente indicate nel piano poliennale degli interventi regionali 1979-81 approvato recentemente dal Consiglio regionale. In sintesi: per la viabilità nazionale; completamento entro un arco di 4/5 anni della strada di grande comunicazione Europa 7 Orte-Ravenna e definizione del suo tracciato a Nord verso l'Austria; immissione progettuale in collaborazione con l'ANAS della Cispadana nel tratto prioritario tra Ferrara e l'autostrada del Brennero e possibilmente attuazione di un primo tratto funzionale; arterie di penetrazione appenninica con particolare riferimento alle fondovalle: Trebbia (Piacenza), Taro (Parma), Secchia (Reggio-Modena), alla Porrettana (Bologna) e alla Tosco-Romagnola (Forlì); interventi di razionalizzazione della viabilità urbana per il traffico in transito nei centri di: Parma, Reggio, Modena, Forlì, Cesena e Rimini; ammodernamento della S.S. 16 (Adriatica) nel tratto Ferrara-Argenta e nel tratto Cesenatico-Rimini. Altri interventi diversi per eliminare punti pericolosi e per assicurare il mantenimento del transito.

Infine, ma non certamente ultimo il ruolo degli aeroporti. In tutto tre, di cui due aperti al movimento internazionale.

La presenza di tre aeroporti abilitati al traffico civile nella nostra regione pone problemi di riordino e coordinamento che sono analoghi a quelli dell'intero sistema aeroportuale italiano. Occorre mettere al centro della nostra azione i problemi della sicurezza del volo, dell'assistenza a terra dei passeggeri, della produttività degli investimenti, della economicità delle gestioni aeroportuali, del collegamento fra gli scali aerei, il territorio e le attività economiche produttive. In questo contesto l'aeroporto di Bologna si configura come l'unica infrastruttura aeroportuale a servizio dell'area regionale e interregionale da inserire definitivamente nel sistema nazionale e internazionale anche con opportuni collegamenti con gli aeroporti intercontinentali della Malpensa e di Fiumicino. L'aeroporto di Forlì sembra opportunamente proporsi come alternativo allo scalo di Bologna durante i periodi di ingiungibilità dello stesso con interessanti prospettive per il trasporto merci particolarmente dei comparti alimentare e zootecnico. L'aeroporto di Rimini è interessato da consistenti quote di traffico stagionale e si pone come idoneo scalo a servizio dell'area turistica romagnola.

GIANNI BUOZZI

A che punto è la elaborazione dei programmi della Regione per il settore dei trasporti?

Sono in una fase molto avanzata di elaborazione e sono il frutto di un intenso lavoro di consultazione che ha avuto l'apporto costruttivo degli Enti locali, delle organizzazioni sociali ed economiche. Il «Piano poliennale degli interventi regionali 1979-81» approvato dal Consiglio regionale l'8 marzo 1979 ne contiene le indicazioni generali. In definitiva — chiediamo per prima cosa all'assessore regionale Ivano Sensini — siamo pronti ad impostare in modo serio e concreto il piano regionale integrato del trasporto e delle vie di comunicazione previsto dalla apposita legge approvata recentemente dal Consiglio regionale.

Quali sono i punti fondamentali della programmazione generale del settore?

Difficile sintetizzarli perché la problematica è ampia e complessa. Si possono comunque indicare i seguenti concetti: il comparto dei trasporti (persone e merci) quale strumento al servizio della programmazione generale per favorire gli obiettivi di sviluppo, riequilibrio e di elevazione

della qualità della vita su tutto il territorio regionale; recupero di produttività dei diversi settori per un migliore servizio a costi compatibili con le risorse del paese; favorire l'integrazione fra i diversi modi di trasporto per la migliore e più economica utilizzazione dei vettori in base alle rispettive peculiarità; privilegiare le esigenze di mobilità per ragioni di studio e di lavoro con il coordinamento di tutti i servizi in dipendenza dalle competenze (ferrovie statali e in concessione, autostrade urbane e extraurbane sia pubbliche che private).

L'Emilia Romagna si trova in una posizione geografica formidabile per i collegamenti ferroviari e autostradali non solo nazionali ma anche europei. Quale sviluppo è previsto per questi ed altri collegamenti? Come si intende realizzare il sistema più e dare contare anche sui trasporti marittimi (Ravenna) e aerei?

Il parere espresso nel luglio 1977 dal Consiglio regionale in modo pressoché unanime sul piano poliennale delle ferrovie faceva perno su queste semplici considerazioni: evitare l'ulteriore potenziamento delle linee

già congestionate e in particolare la dorsale Roma-Firenze-Bologna-Milano; individuare itinerari alternativi oggi sotto-utilizzati per recuperare produttività ad una più grande parte della rete ferroviaria «a», in questo quadro, le due litoree «tirrenica» e «adriatica»; potenziare due attraversamenti appenninici alternativi alla Direttissima Bologna-Firenze e precisamente la Orte-Falconara e la Pontremolese (Spezia-Parma); utilizzare l'itinerario Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna-Rimini per consentire al traffico proveniente dalle litoree di immettersi nella rete ferroviaria padana per le grandi aree industriali e per l'estero evitando ulteriori concentrazioni sul nodo di Bologna ormai al limite della saturazione.

Con questa strategia, succintamente descritta, possono essere conseguiti obiettivi di riequilibrio territoriale interessante aree, ora emarginate, ai grandi traffici nazionali ed internazionali, di snellimento del traffico e di produttività del servizio, un più agevole collegamento diretto dei grandi porti nazionali alla rete ferroviaria con il potenziamento delle litoree. In questo contesto anche il porto di Ravenna trova una collocazione adeguata al suo ruolo in costante sviluppo.

I collegamenti autostradali hanno raggiunto livelli quantitativi e qualitativi molto elevati?

In questo campo non si pone alcun problema di potenziamento; semmai si tratta di utilizzare meglio l'esistente per renderlo funzionale anche alle esigenze del territorio attraverso (spostamento di caselli, liberalizzazione di determinati tratti in alternativa alla costruzione di nuove infrastrutture, ecc.), di collegare meglio gli svincoli autostradali col territorio, perseguendo una gestione molto rigorosa anche in riferimento al deficit pauroso accumulato da diverse società autostradali.

I settori su cui puntare per un loro sviluppo sono principalmente quattro. Per ognuno di essi che cosa si prevede? Cominciamo dal settore ferroviario.

Oltre alle cose già dette per i grandi itinerari nazionali, la Regione sostiene con forza una più adeguata utilizzazione di una serie di linee sia per favorire rapidi collegamenti fra i centri urbani e la periferia anche con l'integrazione con le autostrade, sia per favorire i collegamenti sub-regionali. L'obiettivo è quello di creare una rete integrata dei servizi

per agevolare lo spostamento dei pendolari.

Non mi riferisco tanto e solo al potenziamento degli impianti e delle linee, quanto all'immissione in rete di materiale rotabile più adatto, alla definizione di corse con orari più adeguati, ad una tariffa integrata comprensiva dei diversi percorsi (corriera-treno-bus).

Sintetizzando mi riferisco: al complesso delle linee romagnole, alla «Paentina», alla «Porrettana», alla Bologna-Verona, alla Bologna-Ferrara, alle «concesse» ferraresi, bolognesi, modenesi e reggiane, nonché alla stessa dorsale Rimini-Bologna-Piacenza.

Quale intervento prevede, invece, la Regione nel sistema portuale?

Per quanto riguarda il porto di Ravenna, di competenza dello Stato in quanto porto nazionale, la Regione ha agito, congiuntamente agli Enti locali, alla Camera di Commercio e alle forze sociali ed economiche, per inserire in modo adeguato lo scalo ravennate nel piano degli investimenti statali. Vanno purtroppo registrate incertezze e contraddizioni nell'azione del Governo. 1,30 miliardi assegnati in un primo tempo, sono stati ridotti a 26 e risultano chiaramente insufficienti

## L'interporto di Bologna

# Dove strada e ferrovia si incontrano e producono risparmi e razionalità

La Società Interporto Bologna s.p.a. è costituita dal Comune e dalla Provincia di Bologna, dalla Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, dalla Banca del Monte di Bologna e Ravenna in Bologna, dalla S.p.A. Agip Petroli di Roma e dalle seguenti società che rappresentano le organizzazioni degli operatori del trasporto: Assicoop s.r.l. di Bologna, SICA s.r.l. di Bologna, Unione Provinciale Cooperative s.r.l. di Bologna.

La società, che ha come scopo la realizzazione e successivamente la gestione dell'interporto regionale Bologna-Ferrara e cioè di un insieme di opere ed infrastrutture che consentano, secondo il criterio dell'interporto, la ricezione, manipolazione e smistamento delle merci, ha indirizzato il proprio lavoro nei confronti dei seguenti obiettivi:

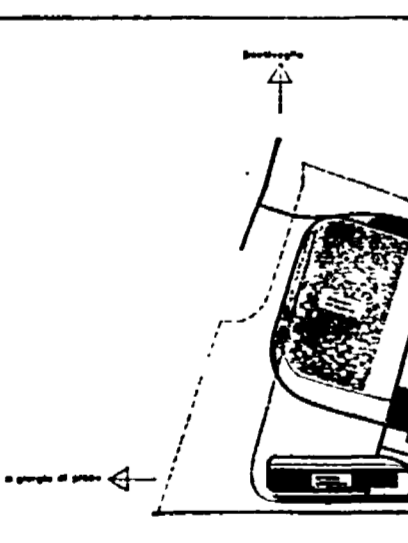
a) razionalizzazione del trasporto merci nel senso di predisporre un «servizio» tale che favorisca lo sviluppo del trasporto combinato e l'uso del sistema ferroviario per il trasporto nazionale e internazionale su lunghe distanze; ciò nel quadro di scelte regionali in ordine ai grandi obiettivi di riequilibrio nazionale tra nord e sud e al ruolo delle Ferrovie dello Stato;

b) inserimento nel contesto più ampio della programmazione comprensoriale, interprovinciale e momento fondamentale del sistema regionale di trasporto;

c) in ordine al primo obiettivo, l'impianto interportuale di Bologna si qualifica come un elemento del necessario riequilibrio fra i settori del trasporto su gomma e su rotaia che tende al superamento dell'attuale situazione di concorrenza fra i due sistemi (ferroviario e su gomma), valorizzando le rispettive caratteristiche funzionali e la reciproca integrazione.

Coerentemente ai criteri che qualificano l'impianto bolognese, la società ha sempre mantenuto aperto il dialogo con l'Amministrazione ferroviaria a livello nazionale e locale.

Recentemente, tenuto conto dell'attività svolta e dei programmi della società stessa, l'Azienda autonoma delle FS ha deciso di entrare direttamente nella società acquisendo una partecipazione azionaria e prevedendo l'avvio realizzativo di una prima fase di opere ferroviarie.



L'altra componente fondamentale dell'impianto interportuale, cioè gli operatori del trasporto su gomma, ha dimostrato grande interesse per l'infrastruttura, sottoscrivendo quote di partecipazione alla Società Interporto Bologna s.p.a. in più volte affermati di ritenere la funzione dell'operatore economico su gomma non in alternativa a quella del trasportatore pubblico su rotaia, ma per quest'ultimo essa ne costituisce il necessario e indispensabile complemento.

In altri termini, la società ritiene che il sistema di trasporto che si va delineando

sia perfettamente compatibile con il trasporto su gomma; anzi, ne promuoverà un migliore inserimento e una più razionale utilizzazione, ne stimolerà al tempo stesso la necessaria aggregazione in forma associativa poiché, evidentemente, il futuro eliminerà le aziende che oggi sopravvivono soltanto sull'appoggio e sul sacrificio personale.

In ordine al secondo obiettivo, la localizzazione dell'interporto lungo l'asta Bologna-Ferrara, i conseguenti collegamenti ferroviari e la possibilità di un'agevole immissione nei circuiti stradali e autostradali hanno attribuito all'impianto un'impor-

nodo bolognese costituisce un punto di riferimento sia stradale che ferroviario per notevole parte del traffico merci da e per l'Italia peninsulare con destinazione od origine in paesi della Comunità Economica Europea.

LA STRUTTURA INTERPORTUALE

L'impianto comprenderà, oltre alle opere ferroviarie alle quali si è fatto riferimento, l'edificio portuale detto — con i vari tipi di ribalte per gli operatori del trasporto su gomma — magazzino generale e fiduciari, coperti e all'aperto, il centro servizi (all'uomo, ai mezzi e servizi amministrativi), il centro doganale e il terminal TIR.

Per rendere idonei i servizi doganali alle dimensioni dell'impianto, la società opererà con la filosofia progettuale della Direzione doganale dall'attuale sede di Bologna all'interno dell'impianto interportuale.

Tale obiettivo è stato sempre riaffermato dalla società nei vari contatti avuti con il Ministero delle Finanze, con la Direzione generale delle Dogane e con la Direzione compartimentale di Bologna, riscontrando un analogo orientamento.

Le verifiche compiute in questi anni, hanno consentito di giungere alla redazione di un progetto di massima

che ha avuto l'approvazione di tutte le componenti dell'impianto. Ferrovie dello Stato, Camera di Commercio, operatori del trasporto, da cui si rileva la previsione delle seguenti strutture su di una superficie territoriale di 127 ettari:

Impianti ferroviari:

- mq 504.000
- terminali per trasporti intermodali, scalo merci terminali, fascio binari riordinato
- Impianti autoportuali: mq 771.000
- ribalte ferro/gomma, gomma/gomma, gomma con magazzino e ribalte doganali e postali
- magazzini per merce pallettizzabile e non
- terminali TIR: piazzale per autotreni
- uffici: interni alle ribalte e magazzini e per servizi generali
- servizi di assistenza ai mezzi e di assistenza all'uomo

Servizi doganali:

- mq 36.000
- uffici doganali di prima categoria, depositi all'aperto e magazzini doganali
- Depositi all'aperto:
- area scoperta custodia mq 405.000

Area completati:

- area custodita per parcheggio e sosta degli automezzi degli autotrasportatori industriali mq 200.000

### GLI INVESTIMENTI

La realizzazione dell'interporto interportuale, secondo la configurazione del progetto di massima, comporterà un investimento, a costi attuali, di circa 100 miliardi di lire.

La costruzione delle opere costituenti l'impianto interportuale strettamente detto comporterà investimenti per circa 60 miliardi.

A 30 miliardi ammonteranno gli oneri per opere infrastrutturali e viarie a carico della Regione Emilia-Romagna, della Provincia di Bologna, della Provincia di Ferrara, del Comune di Bologna e della Società Autostrade.

I residui 10 miliardi rappresentano la valutazione degli investimenti di competenza delle Ferrovie dello Stato per la sola prima fase.

Infinito sono state le difficoltà incontrate dalla società nel cammino che ha dovuto percorrere.

Si può tuttavia sin d'ora dire che il 1979 sarà l'anno nel quale potrà avere inizio la prima fase dell'attuazione dell'interporto interportuale prevista nell'area bolognese.

A tale riguardo la società è da tempo impegnata nella ricerca delle possibili alternative fonti di finanziamento: essa infatti ha svolto e sta svolgendo incontri e colloqui con il Dipartimento Italia della Banca Europea degli Investimenti, con Istituti finanziari bolognesi, nazionali ed internazionali.

Sen. DELIO BONAZZI  
Presidente della Società Interporto Bologna s.p.a.

### CARROZZERIA VEICOLI INDUSTRIALI

**GARBARINI**  
21020 Bodio (Va) - Via Verdi, 7  
Tel. (0332) 947344-5

La Carrozzeria GARBARINI, sorta nel 1959 ad opera dell'ing. P. Garbarini, affiancato da un piccolo ma qualificato gruppo di collaboratori, è diventata in pochi anni un nome che conta.

L'entità dell'azienda, che occupa ora 250 dipendenti, è una prova del successo che la qualità dei suoi prodotti ha riscosso sul mercato.

Aperta alle diverse esigenze della clientela, l'azienda ha risposto accettando la diversificazione del prodotto e costruendo infatti CARROZZERIE per AUTOBUS, dalle versioni di linea a quelle gran turismo, su tutti gli autotelai interurbani Fiat e Mercedes omologati in Italia.

Il risultato è un prodotto altamente qualificato, improntato a caratteristiche di durata, di economicità di esercizio, di confort e di sicurezza.

### Intervista col direttore dell'ATAN

# Le funicolari torneranno a dare un grosso contributo ai trasporti urbani

**NAPOLI** — Una politica per adeguare i trasporti pubblici urbani di Napoli alle esigenze di mobilità degli abitanti dove muoversi tenendo conto che va realizzata su un territorio ad elevata densità di abitanti e con una rete stradale insufficiente.

Nel progetto del Comune, quindi, il potenziamento del settore prevede da una parte un programma coordinato di investimenti, un piano organico di ristrutturazione dell'azienda municipale, l'ATAN, nonché misure collegate riguardanti la viabilità.

Intorno al piano di ristrutturazione dell'ATAN, abbiamo posto alcune domande all'ingegner Sasso, direttore dell'azienda. Ecco i versati tenendo conto che va realizzata su un territorio ad elevata densità di abitanti e con una rete stradale insufficiente.

Nel progetto del Comune, quindi, il potenziamento del settore prevede da una parte un programma coordinato di investimenti, un piano organico di ristrutturazione dell'azienda municipale, l'ATAN, nonché misure collegate riguardanti la viabilità.

Questa piano si inquadra, a sua volta, in quello comprensoriale dei trasporti a suo tempo redatto dall'amministrazione comunale.

Il piano prevede l'ammodernamento ed il potenziamento dei servizi su ferro, in modo da realizzare una struttura efficiente ed articolata che funga da supporto ai servizi su gomma.

«Per entrare più nel particolare, che cosa significherà per i trasporti cittadini la realizzazione di questo programma?»

«E' previsto — per esempio — l'ammodernamento

delle funicolari di Chiaia e Montesanto, e successivamente di quella centrale, secondo una filosofia progettuale che considera dettagliati elementi di un sistema di trasporto rapido di massa incentrato sulla attuale linea passante Pozzuoli-Via Giannone delle F.S. sulla linea tranviaria, sulle ferrovie Cumana e Circumvesuviana, nonché sulla metropolitana urbana in corso di costruzione.

Le nuove funicolari avranno una capacità oraria di trasporto di circa 6000 viaggiatori per ora.

Le stazioni a valle saranno collegate a mezzo di traslatori e scale mobili ad alcuni degli impianti fissi in cantiere.

«E per quanto riguarda la linea tranviaria, che è fondamentale nei trasporti pubblici cittadini, collegando essa gli estremi orientale e occidentale della città, senza troppi attraversamenti e difficoltà varie?»

«Consideriamo, infatti, di fondamentale importanza

l'ammodernamento della linea tranviaria, la quale sostanzialmente corre lungo l'arco costiero dal confine orientale a quello occidentale della città.

Il progetto di ammodernamento prevede di realizzare un impianto con capacità di trasporto di circa 25.000 viaggiatori ora; la costruzione di tronchi sotterranei, uno dei quali connesso attraverso appositi traslatori, alla stazione a valle della funicolare centrale.

L'integrazione di tale sistema su ferro con i servizi su gomma consentirà di realizzare, in tempi brevi, migliori e più agevoli collegamenti tra la zona alta e quella bassa della città, nonché fra la zona orientale e quella occidentale su cui si sviluppano i più intensi flussi di traffico.

Allo stesso modo, l'azienda ha già avviato i suoi programmi prevedendo importanti investimenti, che sono stati recepiti nel bilancio triennale del Comune.

# S.A.P.I.R.

Società a prevalente capitale pubblico per la promozione, programmazione, gestione del PORTO DI RAVENNA

Porto Intermodale di Ravenna - S.p.A.  
Sede in Ravenna - Darsena San Vitale  
Tel. 422191 - 422180

Capitale Sociale Lire 5.000.000.000

46,5 miliardi di interventi nell'area del Porto di Ravenna per il quadriennio 1978-1981