



Nonostante l'assenza di un quadro di riferimento nazionale

# L'Umbria sta ricostruendo la sua rete di trasporti

### Tappa per tappa un lungo lavoro svolto per arrivare ad un piano ed a nuovi criteri di gestione. L'esercizio pubblico ha raddoppiato i percorsi e moltiplicato il numero dei passeggeri

PERUGIA — La elaborazione del piano generale dei trasporti come unico strumento di pianificazione degli interventi nel settore, ha richiesto, in una situazione fluida, una sensibilità operativa ed una diversificazione dei mezzi di trasporto e di approcci e di strumenti.

Il lavoro di elaborazione è stato articolato in fasi che consentissero momenti di verifica tecnica e politica.

Un gruppo di lavoro composto da funzionari della Regione, del Centro regionale di ricerche (CIRURES) e da esperti esterni, ha svolto un lavoro di analisi, di confronto e di studio delle strutture esterne (aziende, enti locali, università) così da realizzare prioritariamente la crescita delle forze intellettuali, operative e direzionali necessarie a gestire le scelte da operare.

In ciascuna fase sono state svolte delle analisi ed indagini di supporto ad indicazioni relative alle competenze ed ai livelli operativi, agli strumenti operativi di controllo, agli interventi di settore.

Non va comunque dimenticato che le operazioni fondamentali di politica regionale sono escluse e si stanno realizzando in assenza di un quadro di riferimento preciso (programmatico e legislativo) alla scala nazionale. La mancanza del Piano nazionale dei trasporti e del Fondo nazionale dei trasporti, significa mancanza di quei riferimenti necessari per il recepimento della programmazione nazionale e regionale, tra apparato produttivo o domanda di produzione proveniente dal settore con peso elevato nella formazione del reddito nazionale.

Pur in assenza di tali riferimenti il « processo di piano », avviato nel 1976, che si è voluto condurre avendo grande attenzione a realizzare in ogni momento la sintonia tra i problemi contingenti del settore, con le soluzioni talvolta urgenti che questi richiedono, e le indicazioni di prospettiva, ha portato alla definizione ed alla soluzione di alcuni punti chiave.

**LEGGE REGIONALE SUI TRASPORTI CONSORZI PER BACINI DI TRAFFICO**

L'elemento di riforma che costituisce il perno centrale della nuova politica regionale dei trasporti è stato l'acquisizione di un corretto rapporto tra il momento politico decisionale e quello operativo, ovvero tra struttura politica amministrativa ed struttura operativa aziendale, come è quanto spendere con riferimento alla globalità delle esigenze e delle risorse della collettività, e la struttura operativa aziendale cui spetta di attuare tali decisioni. In base a questa impostazione è risultata una condizione necessaria la definizione della partecipazione degli enti locali, in relazione: al rapporto tra programmazione e gestione del trasporto, all'individuazione delle unità territoriali proposte a tali compiti, ed alle problematiche del decentramento e delle deleghe.

Il disegno organizzativo della legge nazionale dei trasporti, in particolare, si ispira all'idea di:

- affidare i compiti relativi al settore ad un organismo creato dagli enti locali;
- dare alla nuova struttura una dimensione economicamente efficiente;
- attuare comparti specializzati per funzione sulla base del programma, che giustifica con gli obiettivi che si propone la separazione della funzione trasportistica dalle altre funzioni, svolte a livello regionale, a livello comprensoriale, e livello provinciale e comunale.

In questa strada si è pervenuti all'individuazione, sul territorio regionale, di tre Consorzi per bacini di traffico, intesi come aggregazioni territoriali interne che con il compito di programmazione e controllo funzionale ed economico del trasporto pubblico.

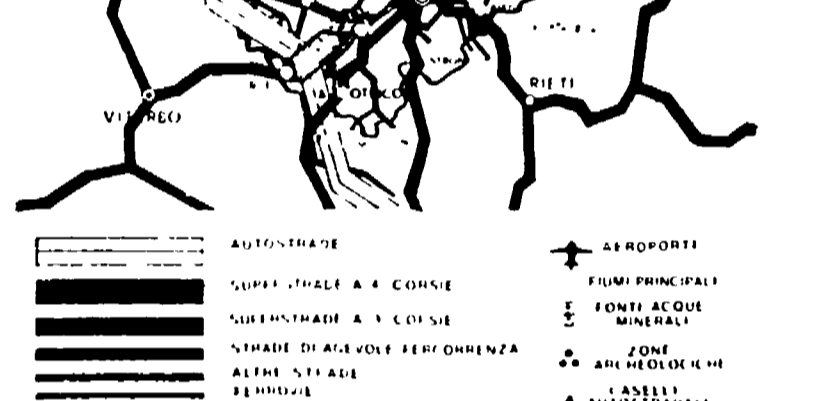
Con questa strutturazione, ognuna delle tre grandi Aziende pubbliche umbre viene ad operare in un ambito territoriale definito, facilitando i rapporti tra momento programmatico e gestionale.

**PROCEDURE DI PROGRAMMAZIONE**

In tale quadro alla Regione è attribuito un compito di programmazione quadro e di coordinamento; ai consorzi un compito di programmazione e indirizzo di secondo grado e di esercizio delle funzioni amministrative statali trasferite o delegate alle Regioni; alle aziende e agli enti di esplicitazione del servizio, spetta la gestione.

Sono previsti una pianificazione regionale e una pianificazione di bacino, con dimensioni diverse, ma contenenti solo parzialmente diversi e in parte, invece, coincidenti. In tal modo, si è risolto il problema del duplice intervento degli Enti rappresentativi nelle procedure di programmazione. In altre parole, si è tentato di conciliare l'esigenza della specializzazione con quella di una duplice rappresentazione degli interessi collettivi di base di cui gli enti politici (Regione ed Enti Locali) sono portatori.

Un salto di qualità è rappresentato dal collegamento tra la pianificazione territoriale consistente nella determinazione degli obiettivi, e la pianificazione di tipo finanziario. Infatti, le somme del Fondo Regionale Trasporti sono indicate nel piano regionale dei trasporti e, d'altra parte, l'erogazione dei contributi regionali è prevista in concomitanza con l'approvazione dei piani di bacino.



**STRUMENTI OPERATIVI DI PROGRAMMAZIONE E CONTROLLO AZIENDALE**

- 1. I risultati pratici che questa fase del lavoro si è proposta sono:
  - consolidare la struttura attuale delle aziende pubbliche;
  - conoscere con sufficiente precisione e continuità la realtà del settore in modo da intervenire con la necessaria tempestività nei suoi dati critici e nei punti nodali;
  - realizzare una funzione di controllo, da parte degli organi predisposti alla programmazione, dell'attività offerta alla collettività;
  - modificare la normativa attuale sull'erogazione dei contributi di esercizio, ancorandola al perseguimento di precisi livelli di efficienza aziendale;
  - rendere possibile la formazione organica di preventivi di esercizio e di altre informazioni strumentali al varo di un piano pluriennale di spesa;
  - favorire la centralizzazione della politica degli acquisti, comprendente sia il sistematico rinnovo del parco veicoli sia la gestione dei rifornimenti dei magazzini e dei ricambi.

Per ottenere tali risultati sono stati individuati i seguenti temi, su cui si è avviata la realizzazione del sistema informativo regionale:

- 1. Formulazione di un bilancio-tipo per tutte le aziende
- 2. Riprendendolo dalla esperienza già compiuta, in sede nazionale, lo scopo che si vuol raggiungere è quello di una uniformità nella redazione e presentazione dei principali documenti economici, il bilancio preventivo e quello consuntivo delle aziende. Con il bilancio-tipo si perseguono così due obiettivi. Innanzitutto, ci si assicura che l'organismo di
- 3. Parametri di efficienza sociale ed economica
- 4. Definizione di piani di investimento pluriennale

configurando un quadro dei fabbisogni dei mezzi per ciascuna area comprensoriale favorendo anche la formazione delle condizioni per una domanda stabile dei mezzi di trasporto pubblico che garantisca condizioni di continuità per la produzione industriale nel settore.

L'applicazione del sistema tariffario unificato è nato da una duplice esigenza: da una parte la volontà di pervenire ad un graduale riequilibrio della forbice costiera, in modo tale che la quota erogata dalle finanze pubbliche sui superi certi livelli incompatibili, in accordo con le indicazioni politiche nazionali; dall'altra introdurre un sistema di tariffe secondo il quale a parità di lunghezza del trasporto il cittadino pagasse un'identica tariffa sia ordinaria che preferenziale in tutto il territorio regionale. Quest'ultimo fatto ha posto ordine in una situazione di vera e propria giungla tariffaria, ha permesso di semplificare le procedure di emissione dei biglietti preconstituendo le condizioni per l'introduzione dell'esazione automatica della tariffa.

La creazione a partire dal 1977, del Fondo Regionale dei Trasporti annuale costituisce un tentativo di definire nell'arco di un anno, un quadro di riferimento sicuro con il quale tutti gli operatori del settore si sono confrontati.

Tale fondo ha assicurato che non vi sia un frazionamento dei fondi in relazione al soggetto che li ha in gestione ma che, almeno al livello consorziale, si sia un quadro unitario, che raggruppi, al di là delle competenze deliberative di ciascuno degli enti, i fondi che tutti questi conferiscono nel settore dei trasporti.

**PIANIFICAZIONE URBANA**

In tale campo si è inteso intervenire con proposte che abbiano un carattere di coordinamento degli interventi nel concreto la politica dei trasporti urbani di concerto con quella di salvaguardia dei centri storici.

La specializzazione in condotti i centri residenziali urbani ad una tipologia esplicitiva su cui operare in via sperimentale per trovare soluzioni applicabili in realtà analoghe.

In particolare ci si propone di:

- stimolare, con un supporto tecnico-metodologico e finanziario, i Comuni più grandi e i centri che rivestono un particolare interesse storico e ambientale ad elaborare il piano comunale dei trasporti;
- costituire l'avvio alla elaborazione dei piani comprensoriali di traffico urbano;
- fornire indicazioni sulla metodologia con la quale dovranno essere redatti tali piani.

**I PROCESSI DI PUBBLICIZZAZIONE**

La diversificazione nel tempo degli insediamenti residenziali ed industriali, la concorrenza della motorizzazione privata che faceva decadere il coefficiente di occupazione dei posti autobus dal 62% del 1950 fino al 36% del 1970; le tariffe ancora ferme ai livelli dell'inizio degli anni '60, la continua lievitazione dei costi, i ritardi con cui lo Stato erogava gli scarsi contributi a favore delle imprese di pubblico trasporto deficiarie, costituiscono i fattori principali della crisi che generò fra molti concessionari privati di soluzioni alternative nel 1970 la tendenza a ridurre drasticamente i programmi di esercizio se non addirittura ad interrompere ogni attività.

E' in questo quadro che l'Amministrazione Provinciale di Perugia nel 1971, e quella di Terni nel 1973, subentrarono nell'esercizio al privato.

Con la gestione pubblica si è realizzato in 7 anni un incremento superiore al 200 per cento dei chilometri percorsi, mentre l'utenza ha avuto un incremento da 1 a 19.

L'aumento del parco autobus, accompagnato alla sostituzione delle componenti deteriorate, ha permesso di raggiungere un'età media di 2,5 anni rispetto ai 4,5 del 1970, con un impegno finanziario pubblico di circa 10 miliardi che ha portato ad un notevole sviluppo della impresa costruita operante nel territorio regionale.

**PIER LUIGI NERI**

## METROPOLITANA MILANESE

- Istituita nel 1955 per « studiare, progettare e costruire linee metropolitane e qualsiasi opera relativa ai trasporti pubblici »
- Concessionaria del Comune di Milano per la costruzione della rete metropolitana

- La M.M. S.p.A. è oggi in grado di offrire servizi di engineering per:
- STUDI E PIANI DEI TRASPORTI
  - PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DI RETI METROPOLITANE
  - TECNOLOGIE ED IMPIANTI FERROVIARI
  - OPERE CIVILI
  - TECNOLOGIE E SERVIZI URBANI
- In particolare gli uffici e l'organizzazione aziendale della M.M. S.p.A. sono attrezzati per le seguenti attività:
- Studi di pianificazione dei sistemi di trasporto in relazione all'assetto ambientale e territoriale.
  - Progettazione esecutiva di opere ed impianti ferroviari e di qualunque infrastruttura per i trasporti e la viabilità.
  - Studi di fattibilità e progettazione preliminare di opere pubbliche.
  - Studi e progettazione di opere ed impianti per i servizi pubblici (acqua, gas, elettricità, fognature, etc.).
  - Studio di procedimenti esecutivi ed organizzazione dei lavori.
  - Programmazione ed attuazione di piani di espropriazione delle proprietà immobiliari interessate alle opere.
  - Elaborazione dei documenti di appalto, ricerche di mercato, contratti e capitolari tecnici delle opere.
  - Direzione dei lavori e contabilizzazione.
  - Documenti per la liquidazione finale.
  - Collaudi.
  - Assistenza per l'esercizio e la manutenzione.

## CORIASCO: 127 FARM



Omologata come vettura e come promiscuo. Portata: 1 persona + 450 kg

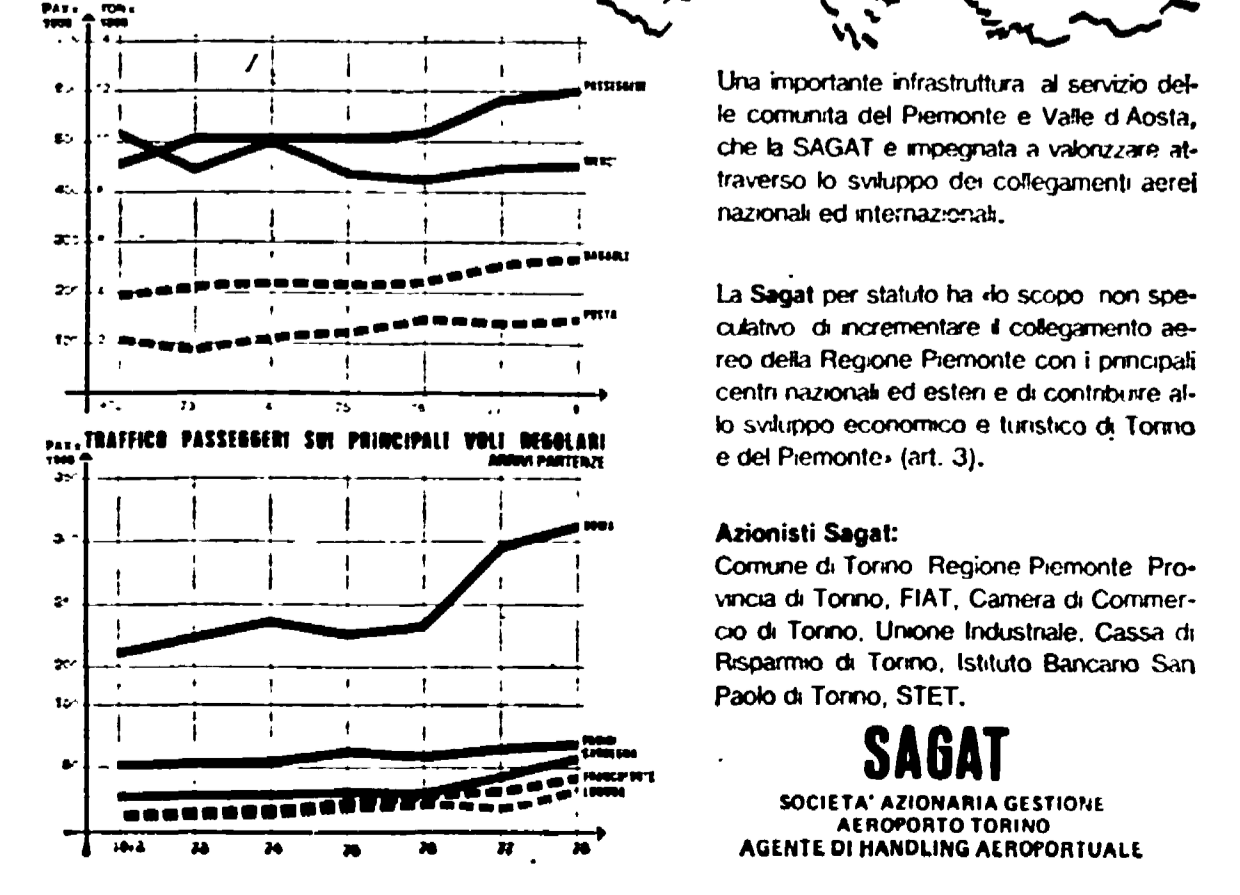
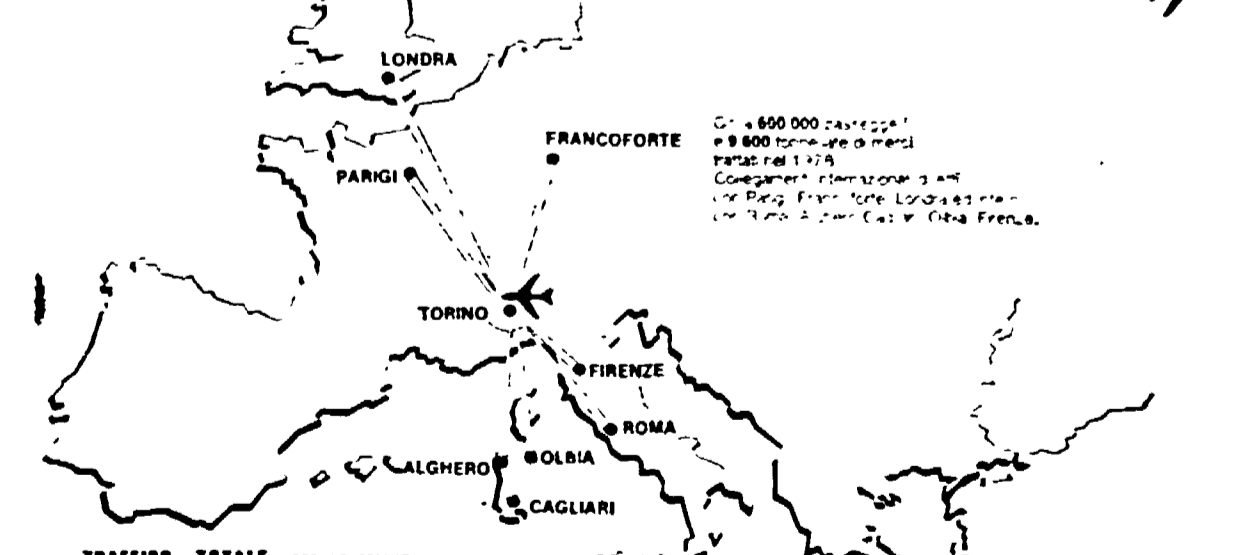
Realizzata su telaio e meccanica del « Super-Torino » il 127 FARM è la vettura diversa, a funzionalità ed impiego totali.

Confortevole, con una eccezionale versatilità di uso: vettura normale, mezzo di lavoro, auto per le vacanze e lo sport, il 127 FARM, con lo sportello posteriore che si apre fino al piano pavimento, offre un vano di carico molto spazioso, totalmente sfruttabile e facilmente accessibile.

Motore cc. 903 e 1050, sospensioni potentissime, ruote rinforzate, rapporti ridotti, fanno della FARM una vettura moderna, economica, affidabile.

Carrozzeria CORIASCO S.p.A. - TORINO - Via Salbertrand, 80 - Tel. 740.559

## AEROPORTO "CITTA' DI TORINO"



Una importante infrastruttura al servizio della comunità del Piemonte e Valle d'Aosta, che la SAGAT è impegnata a sviluppare attraverso lo sviluppo dei collegamenti aerei nazionali ed internazionali.

La Sagat peraltro ha lo scopo non speculativo di incrementare il collegamento aereo della Regione Piemonte con i principali centri nazionali ed esteri e di contribuire allo sviluppo economico e turistico di Torino e del Piemonte (art. 3).

Azionisti Sagat: Comune di Torino, Regione Piemonte, Provincia di Torino, FIAT, Camera di Commercio di Torino, Unione Industriale, Cassa di Risparmio di Torino, Istituto Bancario San Paolo di Torino, STET.

**SAGAT**  
SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO  
AGENTE DI HANDLING AEROPORTUALE

# Il porto di Genova lavora in pieno Il bacino di Voltri diventa urgente

Nel primo dei mesi del 1979 il movimento portuale genovese è aumentato del 20 per cento, corrispondente a 1.600.000 tonnellate, rispetto al primo semestre del 1978. Il traffico complessivo è passato da 7,9 milioni di tonnellate, a 9,5 milioni. Si consiglia quindi la crescita già registrata nel secondo semestre dello scorso anno, che aveva consentito di chiudere il bilancio annuale con un promettonte attivo. La data maggiormente consistente deriva dal fatto che la crescita è stata registrata in tutti i settori merceologici.

Anche nei febbraio di questo anno i container hanno fatto re-

gistrare un tasso di crescita eccezionale, pari al 23 per cento, rispetto alla media annuale del 7 per cento registrata negli ultimi anni.

I container terminali continuano così ad essere sottoposti ad un lavoro eccezionale che da solo, secondo le stime da base biennale, ha necessità del bacino portuale di Voltri da destinare ai traffici specializzati.

« Voltri è la più grande delle carenze nel presente e la più indelebile delle necessità per il futuro, stiamo attendendo alla chiamata di una forma di finanziamento che con l'apporto risultante non rinunciabile, dello Stato,

ci consenta la possibilità di finanziare l'opera nel tempo tecnico occorrenti per la sua esecuzione, con riferimento a un primo stralcio della stessa prima fase dell'opera nell'interesse di contenere le spese nei confini più ristretti, così da rendere più agevole, da una parte, il riserimento del finanziamento, che peraltro è agevole, e soprattutto agevole, dall'altra, la forma di garanzia che lo Stato avrà invitato a prestare. Abbiamo anche dipendibilità d'impresa, di grosso rilievo e prestigio, pronta a concorre la quota nostra iniziale ».

Con queste parole il Presi-

dente del Consorzio del Porto, prof. Giuseppe Deglino, annuncia ufficialmente all'Assemblea del Consorzio dello scorso anno l'avvio dell'operazione che potrebbe portare a reperire nel mercato i finanziamenti necessari per realizzare il nuovo bacino portuale di Genova-Voltri.

Quando si parla che il 90 per cento delle importazioni ed il 65 per cento delle esportazioni italiane passano via mare, si ha chiara l'importanza del ruolo che i porti ricoprono nel contesto dell'economia del paese.

Se poi si considera che oltre il 20 per cento di questi traf-

fici passa attraverso il porto di Genova, si comprende il rilievo dello scalo del capoluogo ligure.

Ma con l'attuale bacino portuale di Voltri?

Basta immaginare per constatare la sua caratteristica fondamentale: per render conto dell'importanza e del perché si parla di porto a servizio aereo porto.

La variante al PRG del porto prevede la realizzazione del bacino in due fasi distinte. La prima — e di questa soltanto parleremo — permetterà la formazione di un primo bacino operativo destinato essenzialmente ai traffici specializzati: containers e traghetti.

La sua importanza va al di là del dato puramente quantitativo, la movimentazione di 6 milioni di tonnellate di merci ricche in un anno.

Significa, infatti, un terminal per traffici specializzati, capace di ricevere contemporaneamente otto aerei traghetti e 3 aerei container, con un milione di metri quadrati di area operativa.

Nella fase immediatamente successiva, e preliminarmente operativa, fondamentale per una corretta politica portuale nazionale, è l'esempio macroscopico della carenza di capacità programmata dallo Stato e dello scarto rilevante che viene dato al problema portuale.

Per questo motivo Consorzio del Porto e Camera di Commercio hanno avviato l'operazione di consulenza ricercata tramite la persona di Deglino, che coinvolge soggetti pubblici e privati, ma che non può far a meno della Stato che dovrà intervenire, non fosse altro nella veste di garante.