

Si terrà il 6 ottobre a Cascina organizzato dal PCI

Il problema dei trasporti al centro di un convegno

I lavori preparati dalle Federazioni di Livorno e Pisa - Il tema inserito nella programmazione democratica del territorio - Squilibri tra città e campagne - Documento preparatorio al convegno

La questione dei servizi pubblici deve divenire componente essenziale di una proposta complessiva delle forze politiche, delle istituzioni, delle organizzazioni sindacali sui problemi del territorio e della programmazione democratica.

È questo il parere dei comunisti delle federazioni di Pisa e di Livorno che in questi giorni hanno preso in esame i problemi economici e sociali aperti nel territorio interessato al consorzio ACIT.

Altre centrali di una programmazione del trasporto, deve essere il riequilibrio e l'integrazione tra i vari settori, a ritagliare che tenga conto anche della circolazione automobilistica e dei mezzi privati di trasporto. Occorre inoltre una regolamentazione del traffico attraverso piani precisi. I comunisti livornesi e pisani sono convinti della centralità che il problema dei trasporti assume, ma anche delle difficoltà presenti in questo campo, soprattutto in aziende di grandi dimensioni come l'ACIT.

PERCHÉ L'AZIENDA UNICA

I comunisti livornesi e pisani, spesso in accordo con le altre forze politiche, ed in particolare con i compagni socialisti, hanno lavorato in questi anni per la costruzione del Consorzio ACIT. L'intento è stato quello di affrontare l'esigenza complessiva del trasporto persone nelle due province attraverso uno strumento nuovo (azienda unica), in grado di programmare l'insieme dei nuovi e pressanti bisogni delle popolazioni quali gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, per impedire e superare situazioni di spreco e di inefficienza.

Il Consorzio è stato una scelta importante; nonostante limiti e ritardi sta già dando alcuni frutti, che però saranno sempre insufficienti se, oltre all'impegno delle forze democratiche, e in primo luogo del PCI e del PSI nella gestione dell'Azienda, non verranno rimossi gli orientamenti e gli indirizzi economici e sociali che fino ad oggi hanno ispirato i governi a direzione democristiana.

Tutti questi problemi tendono oggi ad aggravarsi ulteriormente per la crisi energetica che rischia tra l'altro di produrre nel nostro paese una nuova caduta inflazionistica.

Questa situazione pesa anche sul Consorzio ACIT. La crisi energetica ha infatti determinato per l'Azienda di trasporto un aumento di costi del gasolio di oltre il 44%, e rischia di portare l'Azienda verso la completa paralisi.

Anche per questi motivi il PCI ritiene urgente il Piano Nazionale per l'energia che affronti finalmente una strategia di risparmio ed uso razionale delle risorse energetiche che punti alla eliminazione degli sprechi, al recupero delle energie perse, alla razionalizzazione dei consumi.

Riteniamo perciò puramente strumentali le polemiche alimentate anche di recente dalla DC e da altre forze, nei confronti del ruolo della Regione e degli Enti locali sui problemi del pubblico trasporto.

I comunisti considerano invece decisivo il ruolo delle istituzioni nel campo del trasporto pubblico, ed è con questa visione che hanno fatto scaturire la linea unitaria.

Queste scelte, realizzate in pieno accordo con i compagni socialisti e condivise da altre forze politiche, hanno rappresentato un risultato estremamente positivo.

Condizione essenziale per raggiungere questo obiettivo è quella di delegare all'Azienda ed al Consorzio una funzione che è propria degli Enti locali, in particolare del Comune, questa funzione deve esprimersi nella valutazione delle situazioni locali, sovracomuni e comprensoriali.

In questo contesto particolare rilievo assumono i problemi della viabilità e della realizzazione contestuale delle opere viarie e infrastrutturali predisposte dagli Enti locali di Livorno e di Pisa quali i tratti terminali della superstrada Firenze-Livorno e lo snodo con la via Aurea.

Da qui un richiamo ad un impegno degli Enti locali nel campo del trasporto pubblico su gomma, per la realizzazione dei servizi dei centri urbani e per un riequilibrio del rapporto tra servizi su gomma e su rotaia, in modo da realizzare una saldatura tra i diversi servizi.

Il piano di sviluppo regionale ed i suoi contenuti possono e debbono essere punti sui quali collegare le iniziative e le scelte nel campo del trasporto.

LE BASI DEL PROSSIMO BILANCIO DELL'ACIT

Il bilancio dell'ACIT 1980 dovrà non solo essere il risultato di una larga e preventiva consultazione con le popolazioni interessate, ma anche un contributo che da queste realtà locali viene offerto alla Regione Toscana.

In questo senso il bilancio '80 richiederà una costante verifica da parte degli Enti locali.

Da qui la necessità di un decentramento e di una più funzionale organizzazione a livello di bacini di traffico e di utenza e, soprattutto, di un rapporto sempre più stretto e costante con le popolazioni.

quadro del Piano regionale dei trasporti;

b) intensificazione dei rapporti ad ogni livello con gli Enti locali e con le popolazioni interessate, realizzando al tempo stesso gli strumenti unitari necessari;

c) sviluppo di un'ampia consultazione sul Bilancio ACIT '80 allo scopo di far posto alle esigenze reali delle popolazioni e dei territori interessati.

PER INDIRIZZI UNITARI DI DIREZIONE E DI GESTIONE

L'ACIT è una azienda che eroga servizi di trasporto di forte utilità pubblica e, come tale, deve essere gestita da una organizzazione produttiva democratica al completo servizio del comprensorio di trasporto sul quale opera. Una efficiente e razionale gestione aziendale deve consentire l'unità di indirizzi tecnico-amministrativi nei vari bacini di traffico del comprensorio.

Per avere così una struttura di trasporto su gomma di maggiore efficienza i comunisti ritengono decisivi:

1) una unità e collegialità nella gestione della struttura politico-amministrativa e tecnico-operativa;

2) una direzione politica, amministrativa e tecnica centralizzata per quanto riguarda i momenti decisionali e di indirizzo ed un decentramento per quanto riguarda le attività operative dei nuclei periferici;

3) un vertice direzionale che si muova su una linea di efficiente funzionalità e collegialità, ed un gruppo di dirigente intermedio omogeneo,

capace e attivo;

4) dipendenti con un alto grado di professionalità ed un equilibrato senso di responsabilità verso l'azienda.

Un modello così fatto, che prevede un funzionamento dell'Azienda, accentrato nella programmazione e decentrato nella gestione, ha una generale necessità di veder concretizzati in tempi ravvicinati i due obiettivi che il Piano tecnico-finanziario già prevede. Cioè:

a) organizzazione di nuclei operativi periferici coincidenti con i 5 bacini di traffico in cui è diviso il comprensorio. All'interno di questi nuclei occorre procedere alla unificazione e ristrutturazione dei servizi urbani con quelli extraurbani, realizzando anche una più moderna ed efficiente organizzazione del lavoro di manutenzione e di rimessaggio. (Nella ricerca del meglio nella organizzazione aziendale si deve avere presente la maturazione di nuove situazioni in cui possono anche consigliare fasi transitorie);

b) urgente necessità di avere una sede direzionale unica senza la quale si possono creare le condizioni per una grave crisi di funzionalità nell'apparato centrale. Si tratta in sostanza di riconoscere la necessità di riunire funzionalmente tutti gli uffici che compongono la direzione centrale in ambiente non separato.

A questo proposito le Federazioni di Pisa e Livorno ritengono che la sede centrale debba essere individuata nel territorio del comune di Pisa, per questo sono im-

gnate a lavorare in tempi rapidi ipotesi di soluzioni funzionali all'azienda.

FUNZIONI DISTINTE TRA CONSORZIO E AZIENDA

Questi organismi però hanno ruoli e prerogative diverse tra loro che derivano dalla legislazione attuale e dallo Statuto del Consorzio. Infatti, il Consorzio deve assolvere a compiti di programmazione di indirizzi delle politiche che vuole perseguire, di controllo sugli atti amministrativi che l'Azienda debba: invece, l'Azienda deve assolvere a compiti di istituto previsti dalla legislazione e alla gestione dei servizi in ragione degli indirizzi ricevuti dal Consorzio. Ne consegue che il ruolo dell'Azienda è prevalentemente gestionale. E' perciò necessario giungere ad un chiarimento con le altre forze politiche presenti nella commissione amministrativa (PSDI, PRI) e in particolare con la DC sul ruolo che intendono svolgere nella conduzione aziendale.

I comunisti livornesi e pisani nel riconfermare questa distinzione di compiti, ritengono importante che tutta l'organizzazione consorziale abbia una articolazione operativa decentrata che tenga conto delle necessità di garantire una efficienza dei servizi ed un rapporto diretto, e non frammentario, con gli organismi del decentramento locale.

Partendo da quanto è già previsto nel bilancio 1979 si impone per l'Azienda una po-

litica di investimenti programmata e concordata con gli Enti locali per:

— adeguare le strutture e le attrezzature operative di nucleo;

— mantenere ed estendere il parco rotabile dei mezzi urbani ed extraurbani;

— definire sede centrale di Pisa e della officina centralizzata di Livorno.

LA POLITICA TARIFFARIA

Si impone inoltre un attento esame della politica tariffaria partendo dalla continua lievitazione dei costi del petrolio, delle materie prime, del personale, nonché delle condizioni pesanti di bilancio già esistenti.

A questo proposito una politica di aumento e razionalizzazione delle tariffe che vada oltre i lievi e impercettibili aggiustamenti, potrà essere possibile a condizione che si definisca ed operi il fondo nazionale trasporti e che il governo mantenga gli impegni da anni presi nel campo della riforma del trasporto.

Sul terreno delle politiche tariffarie i comunisti comu-

Convegno-Seminario sui Trasporti

Sabato 6 ottobre 1979 - Ore 9 - Scuola regionale del PCI «E. Sereni» di Cascina.

Ore 9,15: Relazione «La politica dei comunisti nel settore dei trasporti».

Relatore il compagno Ardizzone Felloni della Segreteria della Federazione del PCI di Pisa.

Ore 10: Comunicazioni sul tema: «Prospettive dei trasporti pubblici in Toscana».

Relatore il compagno Bino Raugi, assessore regionale ai trasporti.

«Il ruolo degli Enti locali nel campo dei trasporti».

Relatore il compagno Mario Rocchi, capogruppo al Consorzio ACIT.

«Il piano di riorganizzazione e di sviluppo del Consorzio ACIT».

Relatore il compagno Ing. Marco Pacini, dirigente ACIT.

Ore 11,30: Dibattito.

Ore 15: Ripresa del dibattito.

Ore 18,30: Conclusioni.



A colloquio con il presidente dell'ACIT pisana Virgilio Bendinelli

«Siamo una grande azienda ma anche con tanti problemi»

Il problema del riorganizzazione del settore - Per il prossimo anno previsto un aumento dei mezzi pubblici urbani ed extra - Cinquecento milioni per riparazioni

PISA — Non sono stati anni facili quelli che Virgilio Bendinelli, comunista, ha trascorso ultimamente sulla poltrona di presidente dell'azienda ACIT pisana, e polemiche non sono mancate, anzi si sono fatte sentire sempre più intense e cattive». Continua a dipanare il groviglio di problemi in questa situazione, senza mai perdere il filo conduttore di una strategia generale di riorganizzazione del servizio, è stata un'impresa svenante. Ora siamo ad una svolta, l'azienda ACIT ha raggiunto le dimensioni necessarie per organizzare un servizio razionale che copra tutto il territorio delle due provincie. Con la fine del 1979 il trasporto pubblico su gomma ha «ingranato» una marcia in più.

«Ora — afferma Virgilio Bendinelli — siamo diretti a una grande azienda, con circa 1500 dipendenti. I problemi non mancano: di tutte le fusioni che abbiamo realizzato, l'unica struttura efficiente è quella di Livorno. Questa situazione, è chiara, porta disagi ma era necessaria arrivare velocemente alla formazione di un'unica azienda per ristrutturare l'intero servizio secondo le esigenze del territorio».

Quali sono le prospettive? «L'apparato amministrativo — risponde Bendinelli — è sempre in fase di costituzione. Il Piano tecnico finanziario prevede la formazione di cinque nuclei operativi con una officina centrale per le grandi riparazioni, quella livornese.

Il bilancio prevede a questo fine investimenti per 3 miliardi e settecentocinquanta milioni.

Una parte delle polemiche scoppiate negli ultimi tempi riguardava lo stato del parco macchine. Gli autobus sono efficienti?

«Il bilancio '79 prevede altri 500 milioni per interventi di riparazione e manutenzione; per il prossimo anno ci saranno ulteriori investimenti per rinnovare il parco macchine urbano ed extraurbano. Comunque la situazione già non è così drammatica come alcuni hanno voluto far credere. A Pisa ci sono una

quindicina di mezzi vecchi una parte dei quali saranno revisionati mentre prevediamo l'acquisto di un'altra quindicina di autobus. Per quanto riguarda il trasporto extraurbano è stata rimessa a nuova carrozzeria di una trentina di veicoli».

La città di Pisa si è espansa in questi anni. Come si è adattato il collegamento urbano alle nuove esigenze della popolazione?

«La struttura della rete urbana è quella di 20 anni fa, con una quantità notevole di mezzi costretti a transitare nell'«imbuto» Corso Italia-Borgo. Man mano che la città si è espansa si sono allungate le corse ma la organizzazione del servizio è rimasta, nella sua struttura fondamentale, quella vecchia.

Questo comporta irrazionalità nel servizio e disagi per gli utenti. L'obiettivo di una generale revisione della struttura dovrà essere raggiunto nella conferenza sul traffico cittadino che si terrà in autunno. A questo fine c'è già un gruppo di studio al lavoro. Certo io credo che bisognerà rivedere la questione delle isole pedonali che ora sono insufficienti ed inadatte».

Per il trasporto extraurbano? «Anche qui la materia dovrà essere ristudiata radicalmente, e linee parallele alla ferrovia dovranno avere una funzione di integrazione al trasporto su rotaia così come si dovrà istituire un rapporto più organico tra nodi ferroviari e servizio su strada. Abbiamo intenzione di raggiungere questi obiettivi discutendo assemblee nelle frazioni in modo da ascoltare le esigenze di chi ogni giorno deve pagare il biglietto per salire sui nostri mezzi».

Hai accennato al «pagare il biglietto»; eppure molti dicono che con le «macchinette», con la distribuzione automatica dei tagliandi, l'evazione sia aumentata molto.

«L'evazione che indubbiamente esiste non è però nelle dimensioni su cui si è strutturalmente pubblicizzato negli ultimi tempi. Molte volte la gente ha l'impressione che chi sale sull'autobus non paghi perché non vede infilare le cento lire nel distributore. Però non si considera le migliaia di abbonati all'ACIT. L'evazione verrà combattuta riorganizzando il servizio controllori in modo scientifico.

Passiamo ad un altro punto dolente: il bilancio. Il deficit denunciato dall'azienda è assai pesante, come lo spieghi?

«Quando abbiamo reso pubblico il bilancio con 17 miliardi di disavanzo su un giro di affari di 26 miliardi c'è stato un certo clamore. Indubbiamente è un «buco» grosso che grava sulle casse degli Enti locali e quindi su tutta la collettività. Ma bisogna dire che il deficit dell'ACIT è in media con quello delle aziende di trasporto pubblico italiane.

Qual'è la ragione? «E' semplice: l'azienda si trova dai biglietti e dagli abbonamenti circa un terzo della spesa.

Una delle cause e ricorrenti che vengono formulate è quella che dice che all'ACIT c'è troppo personale.

C'è un problema di recupero della produttività ed in questa direzione ci stiamo muovendo creando strutture dove si possa lavorare meglio e di più. Unificando i servizi e meccanizzando alcune operazioni miglioreremo la nostra attività e forse avremo meno costi. Ma certo questo non risolve il problema del disavanzo».



Intervista a Bruno Polini vicepresidente del CRIPEL

«Rigore e professionalità le linee della politica ACIT»

Un'azienda di grandi dimensioni che deve essere messa nella condizione di soddisfare le esigenze di mobilità del comprensorio - Critiche costruttive e non

LIVORNO — E' da alcuni anni che il compagno Bruno Polini svolge attività nel settore del trasporto pubblico su gomma. E' stato Presidente prima dell'AMPS e poi dell'ATAM, cioè dell'Azienda di trasporto pubblico livornese che è confluita nell'ACIT con il primo gennaio 1979. Attualmente è anche Vice Presidente del CRIPEL, il Comitato Regionale al quale aderiscono le aziende pubbliche municipalizzate della Toscana.

Abbiamo parlato con lui dei problemi dell'ACIT e del trasporto pubblico nel comprensorio Livorno - Pisa.

«Con il 1979 — dice Polini — ci siamo dotati di una Azienda comprensoriale di grandi dimensioni. Questa scelta recepita con un chiaro indirizzo di politica di trasporto su gomma. Ora dobbiamo lavorare, operare affinché questa Azienda sia fatta funzionare nel migliore dei modi per soddisfare le esigenze di mobilità presenti nel comprensorio».

Cosa intendi per lavorare, operare?

«Intendo dire che gli organismi politici — amministrativi e quelli tecnici aziendali devono riuscire a sviluppare e completare la fase di riorganizzazione e di omogeneizzazione dei servizi. Riuscire cioè a raggiungere un buon grado nella produzione dei servizi ed un giusto impiego delle risorse disponibili».

Ti riferisci al Piano Tecnico Finanziario ed alla sua concreta applicazione?

«Certo, mi riferisco proprio a quello anche perché lo considero un punto di riferimento importante sul quale è possibile articolare i contributi operativi».

Vuoi dire in poche parole che cosa è e cosa propone questo Piano?

«Il Piano è stato ideato e studiato per dotare l'ACIT di uno strumento che definisce le linee di un nuovo modello di organizzazione aziendale. In altre parole, anche i lineamenti di una efficiente e razionale gestione aziendale che consenta, contemporaneamente, un'unità degli indirizzi tecnico-amministrativi nei vari bacini di traffico del comprensorio (politica del trasporto — gestione del personale — struttura tariffaria ecc.) e una articolazione operativa e decentrata degli stessi che tenga conto della necessità di garantire una efficienza dei servizi erogati ed un rapporto diretto e non frammentario con gli organismi di decentramento locale e con gli Enti locali».

Secondo te quali sono gli elementi essenziali che devono caratterizzare oggi la politica dell'ACIT?

«Prime vorrei ricordare che in Italia è presente una forte esigenza di rinnovamento. Devono essere superati i guasti provocati dai vari governi nazionali per fare così compiere passi in-

anziati al sistema delle autonomie ed ai servizi pubblici gestiti dalle aziende consorziali o municipalizzate.

Se questo è l'obiettivo politico, allora vedremo quali contributi portare per rafforzare la credibilità ed il carattere democratico delle nostre istituzioni».

La politica dell'ACIT, deve essere caratterizzata da una rigorosa opera gestionale. Inoltre devono essere facilitate una razionale utilizzazione degli impianti, una più elevata professionalità dei dipendenti, la mobilità del personale, un recupero produttivo ed un'adeguata organizzazione del lavoro ai fini dell'economicità e della qualificazione dei servizi.

Deve essere facilitata anche una più confacente trattazione sindacale aziendale per eliminare le eventuali anomalie oggi presenti e favorire così un processo di collaborazione che consenta di affrontare e risolvere i problemi posti dalle aspettative delle popolazioni servite dal trasporto pubblico a carattere comprensoriale.

In conclusione, dobbiamo riuscire di più e presto a trasferire gli elementi ora elencati ed i lineamenti del Piano Tecnico Finanziario, dal piano della programmazione a quello della gestione giornaliera. Se tutti lavoriamo per questo presto avremo una azienda che darà tante soddisfazioni».

Qualche giudizio dai sulle

critiche all'ACIT che alcune forze politiche hanno reso pubbliche?

«In più, con le loro posizioni pubbliche, senz'altro intendono dare un contributo per raggiungere l'obiettivo di una migliore gestione aziendale, sempre più alta insomma a soddisfare le necessità del trasporto pubblico nel comprensorio Livorno - Pisa. Dico i più, in quanto in alcune posizioni lette sembra siano presenti, interessi politici contrari e perfino disistole pure in questi partiti. Il 1980 con le sue elezioni amministrative è ormai vicino».

Ma le critiche vengono anche da parte sindacale o da alcuni lavoratori?

«Certo. Alcune di queste critiche sono collegate a problemi che marciano con un certo ritardo, oppure ad altre. Cioè, nei rapporti tra Azienda ed organizzazioni sindacali rappresentative del personale deve prevalere il confronto e la collaborazione. Forse è opportuno conoscere meglio ogni programma ed i termini dei contributi che ognuno intende portare. Per questo è necessario che prevalga la lealtà dell'analisi e l'equilibrio politico e sindacale nelle decisioni, non la rissospersione delle posizioni».



Unità vacanze

ROMA
Via dei Taurini 19
Tel. 49.50.141

PROPOSTE PER VACANZE E TURISMO