

Così i trasporti cambieranno la città

Le tensioni dei mesi scorsi hanno insegnato che non basta fare dei progetti - Un terreno d'incontro fra i lavoratori - La risposta ai bisogni di tutta la popolazione

Una prima riflessione emerge spontaneamente dall'osservazione dei fatti. Essa consiste nella constatazione, verificata drammaticamente in negativo negli ultimi mesi, della essenzialità e della insostituibilità del mezzo di trasporto collettivo pubblico nelle aree urbane. Si è avuta la prova che sono sufficienti anche poche ore di interruzione del servizio per provocare la paralisi del traffico cittadino e per determinare il generale rallentamento ed il ridimensionamento sia delle attività economiche, sia anche delle relazioni sociali.

Le grandi città sono diventate sempre più organismi assai complessi e delicati: il massiccio fenomeno dell'inurbamento realizzatosi negli ultimi decenni, l'espansione squallida e a macchia d'olio degli insediamenti abitativi, lo stesso concentrarsi delle funzioni amministrative nei centri storici, hanno fatto sì che il problema del trasporto divenisse centrale. Ma questi stessi elementi hanno contribuito a riversare sui trasporti pubblici una serie di tensioni che si sono tradotte in un grave appesantimento della loro gestione e in una crescente difficoltà di programmare l'ordinato funzionamento.

Anche da ciò trae origine lo stato di malessere che è stato espresso dai lavoratori del settore, dal fatto cioè che tali



Equilibri hanno reso il loro lavoro sempre più oneroso e difficile. Si deve aggiungere che l'insufficienza della politica dei trasporti (soprattutto di quelli urbani) l'incapacità di adeguare le strutture pubbliche di trasporto alle crescenti esigenze della collettività, hanno reso la situazione ancor più disagiata per gli operatori del settore e per i cittadini, amplificando così il peso e la portata degli squilibri di carattere sistemico.

Motivi diversi, quindi, hanno congiurato per rendere la situazione del trasporto pubblico sempre più difficile; motivi che, come si è detto, hanno contribuito a rendere meno agevoli i rapporti sindacali.

Tali valutazioni ci permettono di introdurre alcuni ulte-

riori elementi di riflessione. Innanzitutto, si deve considerare che, se complesse e di diverso ordine sono le cause che hanno condotto all'attuale situazione, non si può pensare di affrontare quest'ultima in modo semplicistico, affidandosi soltanto a norme restrittive, se infatti è vero che l'elemento più drammaticamente eloquente delle difficoltà del settore è costituito dal pesante deficit di esercizio, è altrettanto vero che limitarsi (come si è fatto in questi anni) a contenere per legge la sua crescita equivale a curare gli effetti e non le cause degli squilibri.

La strategia del risanamento è molto più articolata e difficile. Essa deve necessariamente passare sia per interventi di ristrutturazione inter-

nuzione dello stesso della guida per effetto del decongestionamento del traffico, ecc. Il metodo della programmazione in questo settore risulterebbe certamente rafforzato, sia perché ad esso si garantirebbe il necessario consenso di base, sia perché con esso si tenderebbe a ricondurre a unità e a coerenza interventi caratterizzati fino ad oggi da eccessiva episodicità. Le azioni interne di risanamento potrebbero essere collegate e ricondotte a provvedimenti generali sul traffico e sull'uso del territorio; l'impiego di risorse nel settore orientate al reale rafforzamento dell'uso del mezzo di trasporto collettivo.

La conclusione principale è perciò una proposta di programmazione. Praticare subito le procedure che la Cisl ha da tempo prospettato ed ora introdotte legislativamente nell'ultima legge sulla finanza locale.

Definire piani programma poliennali che fissino per ogni azienda ed area urbana le iniziative e le azioni tese a realizzare quelle cosiddette "esternalità" che possono favorire i trasporti pubblici (corsie privilegiate, parcheggi, trasporti necessari e programmabili sulla base del Fondo Nazionale dei trasporti; una politica tariffaria che incrementi l'uso del mezzo pubblico. Inoltre azioni ed iniziative idonee a migliorare la produttività aziendale e quantificarla in termini di previsione economica, a predisporre concrete proposte sulla mobilità del personale non atteso alla guida o ad altre onerose mansioni.

In definitiva a concorrere assieme sindacati ed azienda alla ristrutturazione, al potenziamento e al miglioramento del servizio pubblico più centrale per la vita della collettività. Un concorrente convergente che nulla toglierà alla reciproca autonomia e responsabilità ma che rafforzerà un pubblico servizio, senza il funzionamento del quale tutte le istituzioni pubbliche perdono di credibilità e di consenso.

Armando Serti

L'ATM è una azienda europea perchè

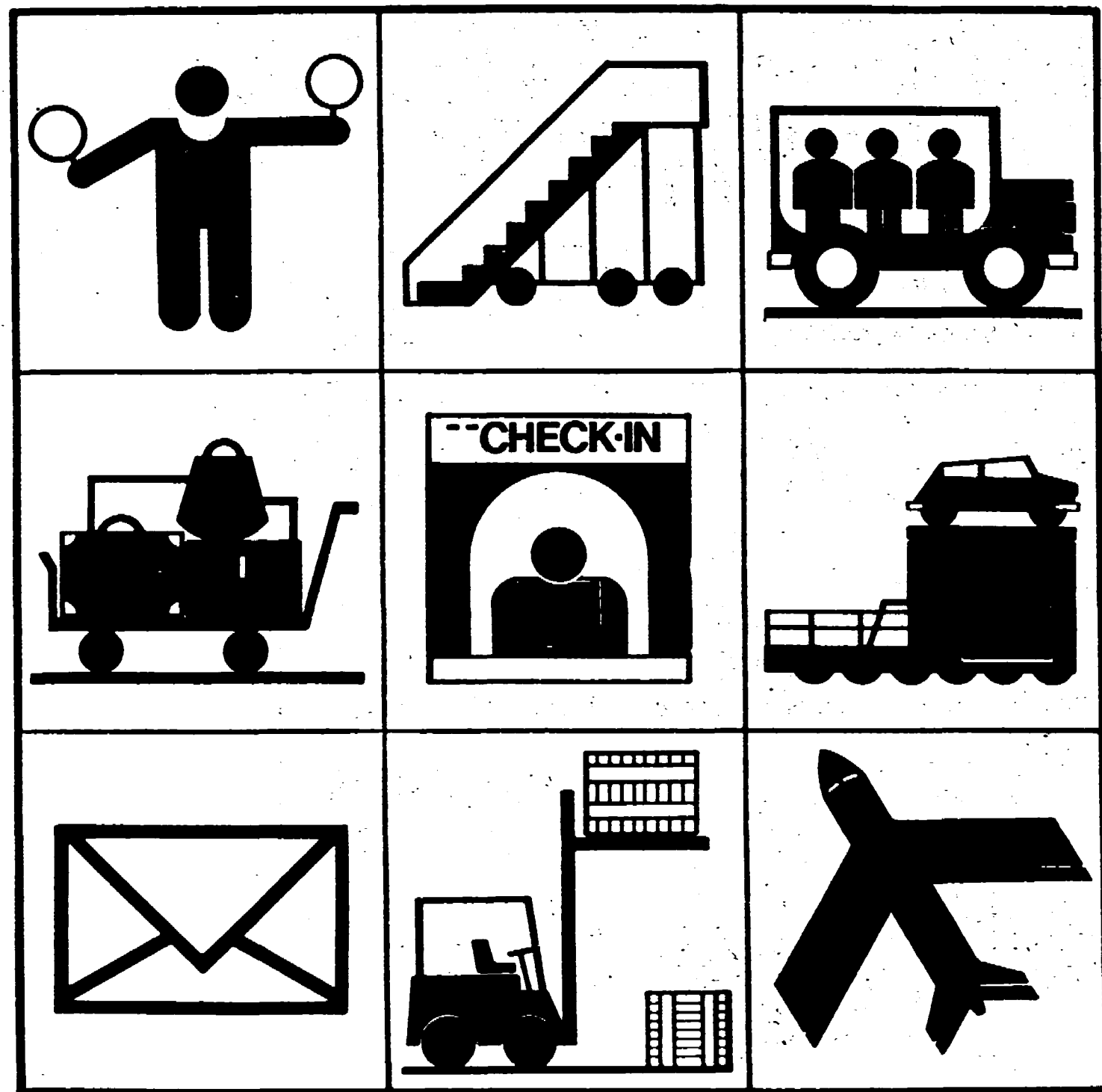
DATI AL 1979							
CITTA	Abitanti	Passeggeri in milioni	Posti/Km offerti in milioni	Costo per passeggeri lire (1)	Ricavo medio per passeggeri lire	RICAVI Costo (2)	Dipend. per produrre 1 milione di posti/Km (3)
PARIGI	8.197.000	2.084	53.326	604	230	0,38	0,67
LONDRA	6.918.000	1.828	59.344	502	332	0,66	1,02
BARCELLONA	1.903.000	512	10.796	368,56	126,36	0,35	0,88
AMBURGO	1.672.000	411	11.079	467,14	297,50	0,64	0,50
STOCCOLMA	1.524.000	445	22.179	947,58	367,27	0,39	0,53
MONACO	1.293.000	338	8.390	526,09	340,53	0,64	0,52
BRUXELLES	1.054.000	207	5.049	819,10	273,03	0,33	1,28
MARSIGLIA	1.004.400	134	2.938	448	276,71	0,61	0,92
MILANO	1.677.100	619	14.218	496	119	0,24	0,93

- 1) Anche se i cambi ufficiali non riflettono esattamente i rapporti tra i costi della vita nei diversi Paesi, la dimensione europea dell'ATM rimane evidente.
- 2) Il costo di produzione ATM è allineato alla media europea. Invece le tariffe sono inferiori, in quanto l'Amministrazione pubblica ritiene di coprire direttamente una maggior quota di costo.
- 3) In alcuni Paesi la manutenzione dei veicoli è affidata all'esterno dell'Azienda; perciò i dipendenti per produrre un milione di posti/Km risultano, per essi, inferiori al reale.

Nelle città europee il trasporto pubblico è il più comodo e il più efficiente (e risparmia energia)



AZIENDA TRASPORTI MUNICIPALI
MILANO

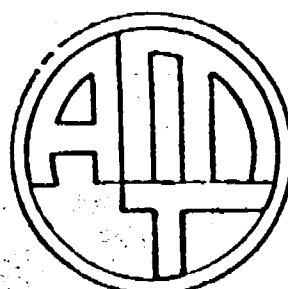


SISTEMA AEROPORTUALE MILANESE
AEROPORTI LINATE MALPENSA

SEA

Società Esercizi
Aeroportuali S.p.A.

PRESIDENZA - DIREZIONE GENERALE: 20080 AEROPORTO LINATE



Azienda Municipalizzata Trasporti = GENOVA PIÙ

Genova più COLLEGAMENTI

600 chilometri di Rete Urbana
980 chilometri di Rete Extraurbana
40 milioni di chilometri percorsi annualmente in città
5 milioni di chilometri per i collegamenti della città con località rivierasche e dell'entroterra, dopo il completamento del programma di pubblicizzazione dei servizi



Genova più METRO

Prossimo rilancio del mezzo di trasporto su rotaia, che ha già un nome: MetroGenova.
Primo tronco in allestimento: linea Certosa - Galleria - Dinegro - Principe, per complessivi 3,800 Km

Genova più RAZIONALIZZAZIONE

Inizia l'indagine «Origine - Destinazione»: un censimento che offrirà, ai 260 milioni di passeggeri annui, viaggi più consoni alle loro necessità di spostamento

Genova più RISPARMIO

L'autobus trasporta 70 persone consumando solo l'11% di quanto consumerebbero le loro auto

Genova più PARCO RINNOVATO

Servizio espletato da 1.000 autobus, 2 funicolari, 11 ascensori, 1 tranvia a dentiera
Autobus extra urbani dotati di ogni comfort
Autobus urbani di grande capienza
La Funicolare S. Anna, realizzata nel 1891, è stata completamente trasformata e rinnovata nel 1980
Altra funicolare progettata; la prima a S. Eusebio