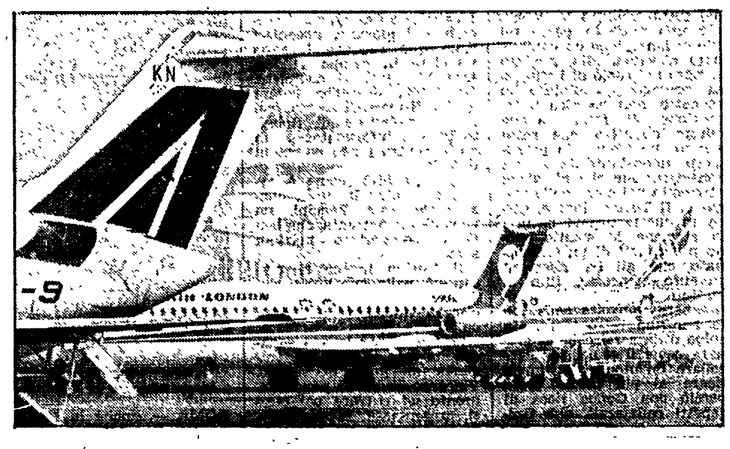
# Torino-Caselle si propone come polo della nuova rete aerea dell'Europa

**Le compagnie spingono alla concentrazione dei voli, per evidenti ragioni di risparmio, mentre le esigenze spingono verso l'attivazione di collegamenti interregionali**



Il futuro assetto degli aeroporti italiani è in definizione, presso la amministrazione dei trasporti, mediante due distinti progetti di piano. L'uno, il piano degli aeroporti, si propone di individuare il ruolo di ciascuno scalo in base ai parametri ritenuti più appropriati; l'altro, il piano a medio termine, ripartisce circa 1700 miliardi di finanziamenti pubblici tra i pochi aeroporti considerati più meritevoli dell'intervento dello Stato. È evidente che è uno solo il piano che conta, quello che assegna, nella attuale versione, circa 800 miliardi all'aeroporto di Fiumicino, circa 700 miliardi a Malpensa e fondi decisamente più limitati a pochi altri aeroporti. Stante la parallela, comprensibile tendenza del vettore nazionale a raggruppare i voli su un numero ben limitato di scali, si ricava che quella della concentrazione del traffico è probabilmente la via attraverso cui l'amministrazione dello Stato accetta che si realizzi il necessario coordinamento tra la politica degli aeroporti e la politica della rete dei servizi aerei.

Per trovare una risposta organica in difesa di realtà come quella torinese e piemontese, che potranno ricevere un ulteriore nocumento dal consolidarsi oltre il ragionevole della tendenza alla concentrazione ora ricordata, occorre rifarsi alle posizioni messe a fuoco in un recente incontro a Verona dei gestori degli aeroporti e dei servizi aeroportuali di Genova, Torino, Verona, Venezia, Trieste, Pisa, Bologna e Rimini. Tali gestori, tutti espressione di Enti pubblici locali, pur non disconoscendo la validità delle argomentazioni a favore della concentrazione del traffico, hanno evidenziato le diverse ragioni che spingono verso un ragionevole assetto policentrico che valorizzi il ruolo di ogni singolo aeroporto dando ampio spazio, per il traffico nazionale ed europeo, ai collegamenti diretti tra le varie città, senza rotture di viaggio a Roma e/o Milano.

Tra queste regioni è citato il fatto che in Italia la domanda di traffico è abbastanza diffusa per cui un assetto decentrato dei servizi consentirebbe di equilibrarne ed incentivarne meglio lo sviluppo. Inoltre, per adeguare gli aeroporti di Roma e Milano al traffico prevedibile per i prossimi dieci-venti anni, occorrerebbero investimenti enormi, molto superiori a quelli che sarebbero necessari se venissero contemporaneamente potenziati gli altri aeroporti già esistenti e funzionanti e che potrebbero trattare una quota non indifferente di traffico nazionale ed europeo, passeggeri e merci. Se è vero poi che la concentrazione dei voli consentirebbe alle compagnie aeree risparmi di gestione, altrettanto non può dirsi per gli utenti che sarebbero costretti ad accollarsi maggiori costi e disagi sicchè, in termini di economia complessiva, un adeguato decentramento del traffico è considerato più vantaggioso. Ricordo ancora, tra gli argomenti trattati, il riferimento agli orientamenti per una relativa liberalizzazione del traffico che stanno maturando in sede di comunità europea, l'auspicio che non trovino preclusione le richieste di concessione di voli da parte delle compagnie aeree straniere ed il richiamo alla necessità di sviluppare finalmente anche in Italia l'aviazione di terzo livello, in modo da servire anche quelle aree geografiche che non sono in grado di esprimere consistenti volumi di traffico, o non attrezzate con aeroporti di grande capacità.

Nell'incontro di Verona ed in quelli che lo hanno preceduto, l'esperienza di Torino-Caselle, formata di grandi speranze per la istituzione di nuovi collegamenti aerei e di frequenti delusioni è risultata molto simile a quella degli altri aeroporti rappresentati. Ciascuno negli anni passati ed anche recentemente si è mosso facendo affidamento sulle proprie forze, ed ha cercato di ottenere eccezioni alla regola generale che come si è visto è quella della concentrazione delle linee. L'aspetto forse più significativo che è emerso, è la presa di coscienza della identità dei problemi per i diversi scali e della impossibilità di trovare per essi una soluzione adeguata al di fuori di uno sforzo comune teso a cambiare alcuni riferimenti attualmente dominanti.

Detto dei programmi futuri, una breve considerazione su quelli in corso. Mi riferisco ai lavori di ammodernamento degli aeroporti finanziati a suo tempo con i fondi della legge n. 825 del 1973 e della 493 del 1975. Si tratta quasi ovunque di lavori molto travagliati con grandi ritardi e con lievitazioni di costi ben immaginabili dati i tassi di inflazione correnti. In molti scali si sono verificate situazioni estremamente difficili, con i cantieri aperti, le opere da finire ed i fondi esauriti. Ai casi più gravi è stato posto un parziale, temporaneo rimedio con l'ulteriore rifinanziamento statale portato dalla legge 299 del 1979. Generalmente tale rifinanziamento non è ritenuto sufficiente ed altri fondi sono stati richiesti per il completamento delle opere a suo tempo previste. L'aeroporto di Torino-Caselle forse perchè si trovava in una situazione relativamente migliore non ha goduto dei rifinanziamenti della 299, ma seppure con un certo ritardo rispetto agli altri, si trova ora anch'esso nella necessità di disporre di nuovi fondi. Le opere in cantiere sono tutte destinate a migliorare l'operatività e la sicurezza dello scalo in riferimento quasi esclusivo al movimento degli aeromobili: prolungamento della pista e della via di circolazione, ampliamento dei piazzali, impianti visuali in 3ª cat. ILS, adeguamento caserma VVF, centrale elettrica, torre di controllo. È essenziale che dette opere vengano completate, mentre si sta pensando ai prossimi adeguamenti per quanto riguarda le aerostazioni passeggeri e merci, i locali operativi degli enti di Stato aeroportuali e della società di gestione e tutte le altre strutture ed impianti necessari per mantenere, anche nel futuro, lo scalo ad un elevato standard di qualità.

**ing. Giovanni Paparo**
direttore SAGAT - Società azionaria gestione aeroporto Torino

**Intervista all'assessore regionale Fabio Semenza sui programmi di investimento**

# Ottocentomila pendolari condizionano le scelte per i trasporti in Lombardia

**Mille, duemila autobus sulle strade di Lombardia portano stampato sulle fiancate il simbolo regionale della «rosa camuna»; il parco vetture è stato quasi completamente rinnovato nel giro di pochissimi anni. In piazzale Cadorna, sul gran fascio di binari che sta dietro la stazione che porta i treni nel cuore di Milano, sono parcheggiate le nuovissime vetture a due piani simbolo delle nuove Nord. Alla Bovisa stanno per iniziare i lavori di quel passante ferroviario, per il quale si è battuta la Regione, e che accelererà in sotterranea — vera e propria quarta linea del metrò — i collegamenti Nord-Sud e Est-Ovest del nostro Paese. A Cremona si discute del futuro dell'idrovia del Po, a Como di nuova dogana, di acquisizione pubblica della funicolare, nel Bergamasco, in Valtellina, all'ordine del giorno sono le proposte e gli infiammati contrasti su quale traforo ferroviario dovrà attraversare le Alpi. La Lombardia e i trasporti. La Regione davanti a vecchi nodi irrisolti, a scelte da compiere, a giganteschi piani di investimento. Fabio Semenza, ingegnere, assessore ai Trasporti della Giunta regionale fa il punto della situazione.**

*— Ingegner Semenza, quale politica dei trasporti nella Lombardia degli anni Ottanta?*

Noi abbiamo impostato una politica che riteniamo adeguata ai tempi e che è nello stesso tempo dovuta alle specifiche caratteristiche della nostra regione e che si riassumono in un'elevata tendenza alla mobilità tanto dei passeggeri che delle merci. Questa necessità alla mobilità nasce dal fatto che la Lombardia non solo è la regione più popolosa d'Italia con i suoi quasi nove milioni di abitanti, ma è anche quella con la maggior produzione di reddito complessivo da lavoro, frutto di una distribuzione equilibrata delle sue diverse componenti, industriale, commerciale, dei servizi, dell'agricoltura e del turismo.

Proprio questa compenetrabilità, questa articolazione delle attività comporta problemi di grosso impegno per i trasporti. A questo si aggiunga poi che più della metà della popolazione lombarda (il 58%) è concentrata nel triangolo Milano-Como-Varese, che rappresenta appena il 18% del territorio regionale (con una densità quindi di 1.200 abitanti per kmq).

Ecco, tutte queste caratteristiche impongono impensabili, giganteschi problemi per i trasporti: l'articolazione delle attività produttive, lo sviluppo dei commerci e dei servizi, la distribuzione delle residenze obbligano a concepire una politica dei trasporti su scala irripetibile nel resto del nostro Paese e che ha riferimenti solo nelle grandi aree metropolitane europee e americane.

Abbiamo qui di fronte l'esigenza primaria di affrontare il rapporto giornaliero di trasporto fra le residenze e i posti di lavoro (il cosiddetto pendolarismo), che in Lombardia impegna non meno di ottocentomila, forse un milione di persone, che si spostano in treno, in auto, con gli autobus, sui battelli, sulle ferrovie private. Abbiamo problemi di trasporto merci che avviene tanto per ferrovia che su strada.

Ecco allora che la situazione dei trasporti non è adeguata a questi bisogni.

L'espansione economica e produttiva regionale, la stessa esplosione demografica dovuta all'immigrazione non hanno visto crescere adeguatamente negli anni le strutture dei trasporti. La soluzione è stata demandata anche troppo facilmente alla sola risposta individuale di trasporto, alla motorizzazione privata, alla macchina, al camion per le merci.

La strada è sembrata l'unica carta vincente.

Ferrovie, pubblico trasporto in genere, potevano al massimo mantenere un livello di efficienza e di qualità corrispondente all'esistente di «prima».

Il nostro sforzo oggi è quello di recuperare la concorrenzialità del trasporto pubblico, soprattutto recuperare la ferrovia per ragione di costi, di risparmio energetico, per comodità, per sicurezza, per tempi sicuramente migliori davanti alla crescente impraticabilità del traffico su strada.

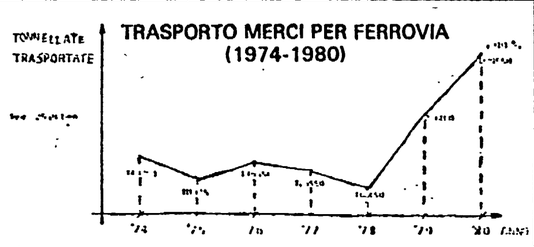
Un'esigenza fondamentale questa, tenendo d'occhio anche il tipo di sviluppo residenziale che si sta facendo in Lombardia: la casa dove si abita è lontana dal posto di lavoro. Ci sono problemi di urbanistica, certo, ci sono scelte forse discutibili sull'uso del territorio, sulla distribuzione delle destinazioni d'uso, ma è un fatto che la congestione urbana attuale spinge anche obiettivamente ad uscire dalla città, a portare fuori la residenza. Di qui, appunto, un nuovo e più accentuato pendolarismo.

La risposta è allora quella di una rete di trasporti efficiente al massimo, rapida e poco costosa; la risposta è il potenziamento della ferrovia.

E allora i nostri progetti, le nostre carte vincenti oggi si chiamano concretamente: la ristrutturazione delle Ferrovie Nord, vera spina dorsale del triangolo Milano-Como-Varese; si chiama l'asse passante fra le stazioni Garibaldi e Vittoria delle FS; si chiamano le aree di interscambio dei passeggeri e delle merci; si chiamano i quadrilateri di scorrimento ferroviario delle merci attorno a Milano per rendere fluido il sistema; si chiama la ristrutturazione dell'intero trasporto pubblico su gomma raccordato alla ferrovia e alle metropolitane.

# Collegamenti privilegiati con l'Europa

La Lombardia non ha solo problemi di trasporto ad uso come dire, «interno». L'ing. Semenza sottolinea come si sia costretti a impostare normalmente la politica dei trasporti regionale in un'ottica nazionale ed europea proprio per il ruolo-cerniera che ha la Lombardia, fra Italia ed Europa, fra Europa e area del Mediterraneo. Oggi nel campo dei trasporti, dice Semenza, esiste un'intensità di rapporti ben maggiore fra gli altri Paesi della CEE che non fra questi stessi Paesi e noi. E questo non tanto per le differenze di reddito, quanto per le strozzature che l'attraversamento del nostro Paese comporta proprio nel campo dei trasporti: scarsa funzionalità delle cosiddette aree intermodali, asfissia dei porti, scarso potenziamento degli aeroporti, assoluta inesistenza di navigazione interna. Il rischio è quello di un progressivo isolamento. La Lombardia ha ora questo compito di trovare il raccordo con l'Europa, per ragioni geografiche, per ragioni storiche ed economiche. Occorre però che il livello, la qualità dei trasporti che si offrono sia appetibile al resto della Comunità europea. Di qui, dice Semenza, alcune riflessioni sono necessarie relativamente ai progetti di cui si parla e che riguardano: le comunicazioni transalpine (il discorso è quello di un traforo ferroviario nuovo e in ballottaggio ci sono il Gottardo, lo Spluga, il Brennero); i percorsi alternativi sul sistema ferroviario italiano (il carico oggi è al solito concentrato sulle linee di Chiasso, Domodossola e ancora Brennero); l'adeguamento delle strutture portuali è necessario avere poi sbocchi facili sul mare, a Genova, in Toscana, sull'Adriatico altrimenti tutte le storture si concentrerebbero semplicemente più «a valle»). Noi, dice Semenza, lavoriamo in quest'ottica, i rapporti con le regioni alpine, con il resto dell'Europa sono stretti e permettono una continua verifica dei progetti, un respiro diverso ai nostri programmi. Certo il discorso è complessivo e riguarda le scelte nazionali in materia di ferrovie, di idrovie, di porti e aeroporti, di autostrade, di dogane e di zone di interscambio. La nostra parte la stiamo facendo: in discussione è il futuro della Lombardia, è vero, ma anche quello del Paese, in discussione c'è l'obiettivo del risparmio energetico, c'è la mobilità dei cittadini e delle merci, c'è, in definitiva, la prospettiva di sviluppo dei prossimi vent'anni.




AZIENDA CONSORZIALE TRASPORTI
(C.P.T.)
REGGIO EMILIA

L'Azienda Consorziale Trasporti è un'azienda speciale del Consorzio Provinciale Trasporti, costituita a retta a norma del T.U. R.D. 15/10 il Consorzio si è istituito nel 1973 fra i 44 Comuni della provincia, il Comune capoluogo e la Provincia di Reggio.

L'A.C.T. è subentrata dall'1/10/1975 al Consorzio Cooperativo Ferrovie Reggiane. L'Azienda opera quindi a livello provinciale fornendo il fondamentale servizio di pubblico trasporto per studenti, lavoratori, cittadini mediante l'esercizio dei tre tronchi ferroviari Ciano-Reggio, Sassuolo-Reggio, Guastalla-Reggio, convergenti sulla stazione centrale ferroviaria F.S. che funziona da stazione comune.

Per quanto riguarda il servizio di autolinee urbane ed extraurbane, l'A.C.T. effettua il valore di 7.500.000 autobus/chilometri di servizio viaggiatori trasportando 31.500.000 passeggeri circa di cui 1.900.000 per ferrovia. Molta importanza assume il servizio di noleggio autobus, che permette un corretto uso del tempo libero da parte di scuole, associazioni culturali, ricreative, sportive, politiche, nel corso del 1980 sono stati effettuati 2.200 autonoleggi, pari a 750.000 chilometri/autobus, e sono stati trasportati 125.000 utenti.

Nei bacini di traffico delle tre ferrovie in gestione esistono importanti attività industriali che generano sia in arrivo che in partenza, imponenti quantità di traffico: si cita, fra tutti, l'area di Scandiano-Sassuolo per la produzione di piastrelle, di dimensioni ed importanza europee. Nel corso del 1980 sulle tre linee sono state trasportate 280.000 tonnellate di merci, 10.600 carri, per un aumento complessivo del 43 per cento rispetto al 1979: 280.000 tonnellate rappresentano circa la portata di 10.000 autotreni delle massime dimensioni ammesse dal nostro codice stradale. L'obiettivo che l'A.C.T. si è prefissata alla sua nascita e che ora è realtà, era quello di dotarsi di un sistema ferroviario funzionale che desse una concreta risposta alle richieste di trasporto sia per passeggeri che per merci ed in questo aspetto va senz'altro inquadrato l'obiettivo di favorire un più massiccio uso delle ferrovie in concessione per il trasporto delle merci verso l'area nordeuropea e mediterranea, con benefici vantaggi diretti verso tutta l'economia provinciale ed in termini di decongestionamento stradale.

Tramite le ferrovie gestite dall'A.C.T. è possibile un rapido instradamento di merci, dalle aree industriali della nostra provincia, verso la CEE ed i porti di Ravenna, La Spezia, Livorno e verso il Brennero.

L'A.C.T. negli ultimi anni ha infatti investito capitali ingenti per favorire, anche con il trasporto merci, l'attività industriale e manifatturiera della provincia, con particolare riguardo alla zona delle ceramiche, fornendo un servizio tempestivo, economico, sicuro. Il piano programma per il triennio 1981-1983 ha stanziato ulteriori 16.900.000.000 per le tre linee ferroviarie A.C.T. e la loro manutenzione: rinnovo dell'armamento sulla linea Sassuolo-Reggio (quello completo della Guastalla-Reggio è stato appena ultimato), revisione di 35 passaggi a livello automatizzati, radicale rinnovamento del parco automotrici (è stato recentemente acquistato un locomotore di 1600 cavalli di potenza da adibire al trasporto merci sulla linea Reggio-Sassuolo), revisione degli impianti del deposito ed officina di S. Croce, allargamento dello scalo di Piazzola.

L'A.C.T. è disposta a collaborare con tutti gli operatori economici, ricordando loro che «il trasporto merci è trasporto su ferrovia».


# I compiti degli anni 80

**Il 23 giugno a Bologna la conferenza di produzione dell'ATC. Interverranno il Sindaco e il Presidente della Provincia**

1) - La Conferenza di produzione dell'A.T.C. viene indetta per iniziativa dell'A.T.C., del Comune, della Provincia e del Consorzio Trasporti. È necessaria questa presenza protagonista delle due maggiori istituzioni in quanto occorre:
Ribadire e sviluppare in termini nuovi la centralità del problema dei trasporti nelle aree urbane e metropolitane.
Affrontare di conseguenza problemi di tale articolazione e complessità e per i quali non vi sono soluzioni semplicemente «aziendalistiche».
Ricercare ed impegnare la più ampia partecipazione (individuando le fasi e le modalità) delle forze sociali ed economiche, dei quartieri e dei comuni, della stessa utenza in modo diretto, dei lavoratori e dei tecnici della stessa azienda.

2) - Tempi di svolgimento della Conferenza; l'obiettivo su cui puntare è duplice:
Avvio in tempi rapidi data l'urgenza delle questioni da affrontare e la gravità della situazione per ciò che riguarda i trasporti pubblici in tutto il Paese.
La Conferenza di produzione deve essere uno strumento teso al superamento di tanti compartimenti stagni e di quei rischi di settorialismo che finora hanno caratterizzato la problematica dei trasporti; essa deve risultare un momento di elaborazione collettiva, di socializzazione di conoscenze anche attraverso il confronto critico fra forze diverse, non può essere una sede decisionale, ma deve costituire un punto di riferimento per il lavoro degli anni futuri.
Si propone pertanto:
Di aprire la conferenza prima dell'estate (massimo entro giugno) con un diretto intervento del Sindaco di Bologna e del Presidente della Provincia; in quella sede vengono presentate una relazione generale di apertura da parte dell'A.T.C e una comunicazione del Consorzio Trasporti per ciò che concerne gli aspetti isituzionali e legislativi (legge quadro, L.R. n. 45, nuovo statuto dei Consorzi e unico organismo di gestione).
Di concludere la conferenza dopo alcuni mesi (nei quali ovviamente si è lavorato come si dirà in seguito) e con proposte finali, sia generali che sui temi specifici. È da valutare in questa fase conclusiva un intervento della Regione, della CISPEL ed un invito ad altre aziende di grandi città.

3) - Tema della Conferenza: Il trasporto pubblico degli anni 80 nell'area metropolitana bolognese e nel bacino di traffico provinciale; le caratteristiche e la trasformazione necessaria dell'A.T.C., cioè la definizione di tutti gli strumenti che l'Azienda intende darsi e le risorse che le debbono essere destinate per rispondere in modo efficace agli obiettivi caratterizzanti il quadro definitivo.

LA CONFERENZA DI PRODUZIONE COME STRUMENTO DI GOVERNO DEL TRASPORTO PUBBLICO

A) Analisi generale del trasporto pubblico in Italia
Trasporto, Territorio, Ambiente
B) Situazione di Bologna e dell'A.T.C.
C) Trasporto, lavoratori del trasporto e organizzazione del lavoro
D) Trasporto, organizzazione della società civile e utenza
E) Progetti ed obiettivi di intervento dell'A.T.C. e degli Enti Locali nel breve e medio periodo.

3 A) - Analisi generale situazione trasporto pubblico in Italia.
Rapida sintesi di analisi con riferimenti particolari a:
Conferenza nazionale dei trasporti
Legge quadro e fondo nazionale
Valutazioni conferenza economica CISPEL 1981
Obiettivi che proponiamo al Governo e al Parlamento:
Piano nazionale dei trasporti
Interventi per infrastrutture ed investimenti nelle aree metropolitane (proposta Formica)
Nuovo codice della strada
Nuova legge per le Aziende degli Enti Locali
Trasporto pubblico come componente decisiva per lo sviluppo oppure il degrado delle aree metropolitane.
Trasporto e nuovo P.R.G.
Trasporto e qualità della vita.
Trasporto, ambiente, inquinamento.
Affrontare con maggiore obiettività il problema dei «costi» del trasporto (fare riferimento alla conferenza economica della CISPEL, 1981) costo del trasporto pubblico e tariffe.
Trasporto pubblico, energia e conto economico nazionale.
Finanza pubblica e trasporto pubblico: Fondo Nazionale dei Trasporti.

3 B) - Situazione di Bologna e dell'A.T.C. Analisi attenta fenomeni e dati ultimi 10 anni in particolare per ciò che riguarda:
Evoluzione della motorizzazione, provvedimenti di traffico e viabilità, produttività generale (velocità commerciale dei mezzi ATC).
Le modificazioni intervenute nel trasporto pubblico: caratteristiche della domanda, caratteristiche dell'offerta, la rete, integrazione in senso metropolitano del servizio, tariffe.
Analisi della struttura dei costi del servizio in relazione ai vari fattori e vincoli che influenzano l'esercizio dei trasporti pubblici nelle aree metropolitane.
Le trasformazioni e la realtà odierna dell'A.T.C. (sviluppo delle considerazioni contenute nella relazione del Bilancio 1981).
Gli strumenti essenziali per una «politica» e non solo una gestione del trasporto pubblico: il Piano regionale, quello di bacino e l'integrazione dei piani di traffico e circolazione nell'area metropolitana.

3 C) - Trasporto, lavoratori del trasporto e organizzazione del lavoro.
Condizioni di lavoro degli addetti alla guida, condizioni normative e retributive rispetto alle altre categorie ed all'interno della stessa categoria.
La trasformazione e il rinnovamento/potenziamento dell'Azienda e quindi del trasporto pubblico: il ruolo di tutti i dipendenti e delle loro Organizzazioni sindacali quali protagonisti di questo processo.
La figura sociale dell'autista nei rapporti con l'Azienda, con la città e con l'utenza.
Conferenze di organizzazione per servizi e per impianti come metodo di partecipazione dei lavoratori al governo dell'Azienda da proporre alle Organizzazioni Sindacali.
Definizione di una metodologia per i rapporti tra Azienda e Organizzazioni Sindacali.
Integrazione dei servizi e normativa unica:
Conciliare l'aumento della produttività aziendale e il miglioramento delle condizioni di lavoro degli autisti.
Le punte del servizio e la loro riduzione.
Il part-time, l'occupazione giovanile e studentesca, la formazione professionale per il conseguimento della patente D pubblica.
I nuovi impianti, le possibilità di una migliore gestione del servizio e del personale, il miglioramento delle attrezzature, delle mense, degli ambienti di lavoro a terra.
Un'Azienda non «autarchica»: i rapporti con gli Enti Locali per ciò che riguarda la gestione dei servizi e attività in comune; i rapporti con le Imprese fornitrici di beni e servizi.

3 D) - Trasporto, organizzazione della società civile e utenza.
La produttività dell'A.T.C. non dipende solo dall'Azienda stessa o dagli Enti Locali.
Diamo un servizio in prevalenza a cittadini che lavorano e studiano; fino ad ora è stata l'A.T.C. ad organizzare il servizio sulla base delle esigenze della collettività.
Proponiamo alla collettività di organizzare le proprie attività tenendo conto del trasporto; conferenze periodiche di carattere cittadino, provinciale (o di sub-bacino) per lo sfalsamento degli orari. Chiediamo un diretto impegno a:
Sindacati
Imprese
Enti pubblici
Autorità scolastiche
Mettere al lavoro un gruppo tecnico misto per elaborare le proposte durante la 1ª e la 2ª fase della Conferenza.

3 E) - Progetti ed obiettivi di intervento dell'A.T.C. e degli Enti Locali nel medio e nel breve periodo.
Una modifica strutturale del trasporto pubblico nell'area metropolitana bolognese negli anni 80; passare da un trasporto pubblico su gomma a un «sistema» integrato.
Studi di fattibilità:
La metropolitana di superficie a carattere urbano/suburbano e il passante ferroviario.
Il metrò leggero in città.
L'integrazione con le FF.SS. e l'utilizzo di tutte le potenzialità.
Nel breve periodo:
Una rielaborazione del piano del traffico e un suo collegamento al piano di trasporti di bacino.
Misure più efficaci di contenimento e dissuasione del traffico privato (anche con un nuovo codice della strada) parcheggi scambiatori.
Ulteriori misure di potenziamento-riorganizzazione e trasformazione degli attuali servizi, verificare le conseguenze della produzione e delle potenzialità aziendali esistenti in relazione alla domanda.
Misure, anche nuove, per rendere sempre più comodo e gradevole l'utilizzo del mezzo pubblico; pensiline.
Un sostegno di mass-media; la vendita del «prodotto» A.T.C.

4) - Programma di lavoro dopo l'apertura della conferenza:
Consultazione diretta dei quartieri e dei Comuni per direttrice o sub-bacino.
Diffusione/raccolta/elaborazione di questionari intervista diffusi direttamente all'utenza sui mezzi.
Nuovi incontri con:
Sindacati provinciali
Consiglio d'Azienda
Organizzazioni di partito aziendali
Italia Nostra, lega ARCI per l'ambiente, AICS e altre organizzazioni.
Nomina di gruppi di lavoro misti (vedere impegno Università) per affrontare i seguenti temi prima della chiusura della Conferenza e presentare in quella proposte operative:
Sfalsamento orari
Part-time, formazione professionale, mercato del lavoro
Rapporti sindacali e conferenze di organizzazione:
I principali problemi organizzativi
Trasporto, Territorio, ambiente ed energia
Potenziamenti e trasformazione del servizio
A.T.C. e utenza - operazione gradevolezza: la formazione dell'immagine dell'Azienda.
Un nuovo incontro tra gli Enti promotori per la stesura della relazione generale di sintesi della fase conclusiva della Conferenza.

CONTJNOX snc
MODENA
Via S. Anna 613 - Tel. (059)310.053 - 310 784

Costruzione cisterne per trasporto prodotti chimici alimentari petroliferi

SPECIALE trasporti