

COOPERAZIONE & SUCCESSO

Qualità dei trasporti, qualità della vita. Così si potrebbe sintetizzare la filosofia/programma della Carrozzeria Autodromo di Modena. Al prossimo Salone internazionale dell'autobus l'azienda presenterà i suoi gioielli: la nuova generazione del Pollicino, a pianale superbassato, Alice Omnibus Th e la ricerca «Costi e benefici di un sistema minibus».

La filosofia di un'azienda più che dalle parole si evince dai fatti. E in 40 anni, di «fatti», la carrozzeria Autodromo, azienda cooperativa modenese, ne ha messi insieme parecchi. Tutti fatti, tutti tesi allo stesso obiettivo: migliorare la qualità della vita.

«La nostra "missione imprenditoriale" sta modificandosi - dice l'ingegnere Mauro Cavaletti, presidente della cooperativa - Progettare e costruire mezzi di trasporto impone una crescente capacità di analizzare i bisogni reali, di ideare soluzioni flessibili (caratterizzate da una elevata compatibilità ambientale), di essere costantemente, dalla parte di chi deve gestire e innovare il servizio pubblico e le diverse implicazioni di mobilità. Il rapporto uomo/servizio esce dal rigido schema della tradizionale assistenza pre e post vendita, per diventare il perno di un nuovo processo di innovazione: l'elaborazione dei piani di sviluppo, la verifica della redditività aziendale ma soprattutto la pratica e la ricerca di un costante apporto di utilità sociale, civile ancora, prima che imprenditoriale. Un'attenzione particolare ai problemi ambientali ed un reale servizio alla collettività, sono quindi i cardini delle "proposte/programmi" della Carrozzeria Autodromo. E non a caso, proprio la leadership italiana nel settore dei veicoli per il trasporto dei disabili. «La linea Pollicino - continua Mauro Cavaletti - soprattutto con l'ultima gamma 030 dotata di piano di accesso ribassato a circa 30 cm da terra, tenta di dare una efficace risposta ai problemi della funzionalità e della tutela dell'ambiente urbano.

Da un lato si va verso il totale abbattimento delle barriere per i disabili, ma anche per bambini e popolazione anziana e, dall'altro, continua la ricerca di soluzioni che riducano l'inquinamento acustico ed atmosferico. Da qui la progettazione di veicoli a benzina verde, dotati di marmitta catalitica, di diesel speciali fino ad arrivare alla trazione elettrica come nel caso di «Eta beta».

C'è quindi una chiara volontà di misurarsi con le problematiche più attuali della società. Ma tutto questo sforzo trova un riscontro in ambito economico? «In cinque anni, da quando cioè la linea Pollicino è stata immessa sul mercato, il fatturato dell'azienda si è quasi duplicato. I nostri veicoli oggi sono presenti sull'intero territorio nazionale, dalla Valle d'Aosta alle isole, ed intere flotte di minibus danno un valido contributo a decongestionare il traffico intenso delle grandi città. Certo è che i tagli sempre più pesanti, operati dal governo al settore dei trasporti pubblici, ci penalizzano molto. Mentre da un lato è in atto una campagna di sensibilizzazione sui problemi del traffico, dell'inquinamento, della salvaguardia dei centri storici e dell'abbattimento delle barriere architettoniche, dall'altro manca la volontà istituzionale di mettere in atto quelle soluzioni funzionali che già possono contribuire ad arginare quei problemi. E' per questo che noi chiediamo al governo e, soprattutto alle forze politiche della sinistra, da sempre le più attente alle questioni sociali, una maggiore presenza sul fronte dei trasporti».

Anche se potrebbe sem-

LE PAGINE CON

la collaborazione dell'azienda citata

Dalla «Autodromo» veicoli per disabili e per una città più amica

La qualità civile del trasporto



Il presidente Cavaletti: «Originalità e attenzione ai bisogni sociali. Ecco come siamo cresciuti»



Nella foto qui sopra il presidente della Carrozzeria Autodromo, ingegnere Mauro Cavaletti. A lato l'ultima versione del Pollicino, il minibus che unisce lo scarso effetto inquinante, un elevato comfort e un pianale d'accesso situato a soli 30 centimetri da terra.

brare paradossale, le analisi e le ricerche condotte dai grandi costruttori nazionali ed europei definiscono gli anni 90 come gli anni della «competitività del trasporto collettivo». Con quali strumenti e progetti Autodromo affronta il decennio appena iniziato? «La nostra azienda ha messo in atto un nuovo modello organizzativo, un sistema a quattro aree di specializzazione e di orientamento del progetto e del processo imprenditoriale. Mobilità collettiva personalizzata (Mcp), Mobilità metropolita-

na (Mme), Mobilità speciale (Ms) e Tecnologie e trends per la mobilità territoriale (Tmt). Una organizzazione collegata direttamente al mercato, con l'obiettivo di «lavorare con la domanda» e non solo per l'affermazione di soluzioni tecniche in grado di garantire la qualità della vita urbana e dell'innovazione dei modelli di mobilità è infatti un interesse oggettivo della società italiana e, per questo, la funzione stessa dell'impresa». La Mcp, rappresenta la linea Pollicino gamma 030, il primo auto-

bus italiano di serie «all'altezza giusta». Un investimento politico e sociale ad alto valore aggiunto per la mobilità collettiva. Con Mme e più precisamente con Alice Omnibus Th, Autodromo si pone concretamente al servizio delle Aziende e delle Amministrazioni pubbliche che si trovano a dover affrontare e risolvere il problema dei mezzi di grande capacità, fruibili anche da quel 20% della popolazione con difficoltà di deambulazione. All'interno del settore Ma invece, l'abilità industriale si sposa con una vera e propria «ar-

te sartoriale» di progettare e realizzare veicoli per applicazioni speciali dalle prestazioni uniche ed originali. Una volta individuato il problema di un soggetto economico o istituzionale, si tratta di progettare la soluzione, comprensiva di variabili di costo e tecnologie. L'esperienza Autodromo in questo campo è assai vasta. Si va dagli autobus turistici degli anni 50, alle emoteche ed ambulanze degli anni 60 e 70, ai veicoli tecnologici degli anni 80, fino ai recenti approdi nei servizi aeroportuali.

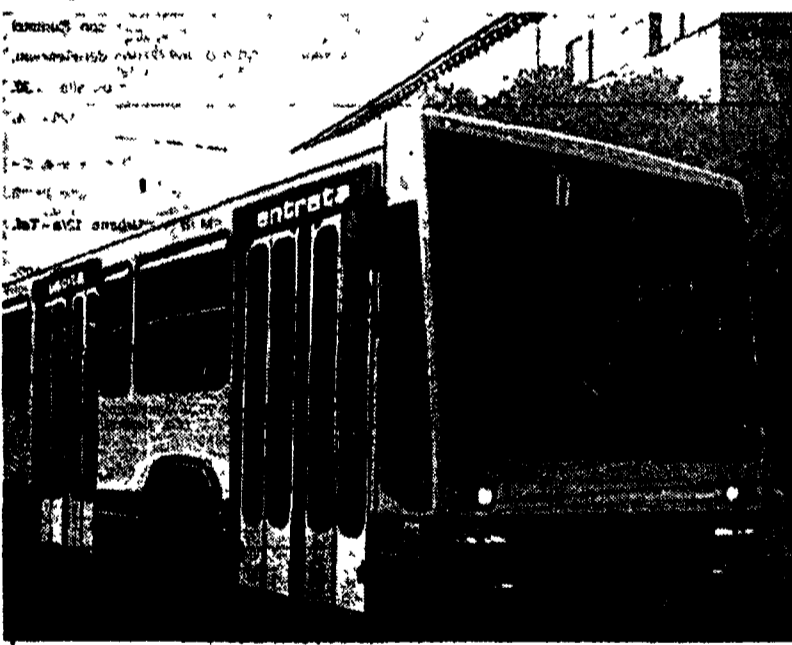
«Un discorso a parte - conclude l'ingegnere Mauro Cavaletti - merita il settore Tecnologie e trends per la mobilità. Un'impresa come la nostra, che si pone l'obiettivo dell'innovazione, produce, sul piano tecnico e sociale, una massa di analisi, di informazioni e di elaborazioni. Questo patrimonio rappresenta un contributo culturale oggettivo che travalica la propria ristretta dimensione. Ecco perché queste conoscenze noi le proponiamo come prodotti o meglio come «plus di servizio» ad ogni

nostro interlocutore». E queste conoscenze si sono tradotte in veri e propri studi. Studio Laris per il trasporto dei disabili, Studio Promark, per la mobilità di città; Pollicino Experience, risultati del sistema minibus; Pollicino utilities, servizi minibus; Alice Public service, servizi autobus e «terza rete», Sistema antinquinamento, catalogo tecnologie, Sistema di sicurezza disabili, catalogo tecnologie; Sistema professional driving, catalogo tecnologie. Ci sono inoltre gli atti del convegno «La città strumentata esiste»

organizzato dalla carrozzeria Autodromo nel febbraio di quest'anno, in collaborazione con l'Union Internationale des transports publics, di Bruxelles; il Centro Collaborazione Città mondo di Milano e il Dipartimento di scienze statistiche dell'Università di Bologna. E proprio questo dipartimento e precisamente il professor Fabio Nuti Giovannetti, ha condotto per Autodromo la ricerca «Costi e benefici sociali di un sistema minibus» che sarà presentata in occasione del Salone Internazionale dell'Autobus di Torino.

Sarà presentata al Salone internazionale di Torino la versione superbassata del fortunato minibus, insieme alla linea «Alice» di mezzi urbani e suburbani

Ora scende in pista il nuovo Pollicino



Un altro dei bus della gamma prodotta dalla Carrozzeria Autodromo. Sulla sinistra uno dei modelli del Pollicino già da tempo utilizzati a Modena.



La «fortuna» della Carrozzeria Autodromo ha un nome che richiama l'infanzia: Pollicino. Un nome evocativo che non potrebbe essere più azzeccato per indicare una serie di minibus lunghi appena cinque metri. Cinque metri per tante versioni, di cui l'ultima, il Pollicino gamma 030 a pianale superbassato, si può a tutti gli effetti considerare il punto d'arrivo di un quinquennio di studi e progettazioni. Il punto d'arrivo ma allo stesso tempo il punto di partenza per nuove ricerche e nuovi traguardi. L'ultimo nato di casa Autodromo, nelle due versioni, «autobus urbano cortissimo» e «minibus urbano destinato al trasporto di

Si chiama Pollicino 030 l'asso nella manica della Carrozzeria Autodromo. Le stesse dimensioni ridotte della linea Pollicino, lo stesso elevato confort e lo stesso scarso potere inquinante, ma con una novità. Il pianale d'accesso e la stessa area di calpestio sono state ribassate a 30 cm da terra. Un altro passo avanti nel superamento delle barriere per i disabili.

La storia del Pollicino ha inizio ufficialmente il 14 aprile dell'87, con il battesimo del due modelli 20p e Th (trasporto disabili). Pollicino, più agile e più economico e al tempo stesso meno inquinante e meno rumoroso degli autobus tradizionali, trova immediato impiego negli antichi centri storici (tra le prime regioni ad adottarlo non a caso ci sono Umbria e Toscana) oltre a servire scopi mirati, quali il trasporto di persone a ridotta capacità motoria. Ma col tempo (solo nel primo anno di commercializzazione sono stati trasportati oltre 8.000.000 passeggeri su percorsi di circa 2.500.000 di km), l'impiego del minibus si fa più differenziato. Pollicino così, da veicolo a misura di centro storico in comuni di piccole dimensioni, si fa partner efficace dei processi di pedonalizzazione e ristrutturazione dei piani del traffico, nelle aree metropolitane. Pollicino si inserisce perfettamente nel progetto «terza rete», pensato per le grandi città. La terza rete si andrebbe ad innestare fra gli autobus di grandi di-

mentazioni (o i metrò) e i taxi, con veicoli appunto di media dimensione (20/35 posti) e con basso livello di inquinamento, come è appunto Pollicino. Ma gli impieghi del minibus non si esauriscono di certo qui: ci sono gli aeroporti, ci sono i collegamenti da e per i parcheggi, ci sono quelle zone non servite dal trasporto pubblico dove può essere attivato un servizio a chiamata.

La lunga marcia di quei licenziati del '49

Dal premio «Rosa d'oro» del 1952, quale miglior produttore d'Italia di autobus di gran turismo al premio europeo «Ello» del 1989, per il superamento delle barriere architettoniche, sono trascorsi quasi quarant'anni.

L'esperienza acquisita in tanti anni di lavoro e la voglia di farcela sono determinanti. L'esordio della Carrozzeria Autodromo nel campo della produzione di autobus moderni si può ricondurre a quel premio «Rosa d'oro» che sancisce a tutti gli effetti l'entrata della piccola azienda sul mercato nazionale. Dal '52 in poi, la parola d'ordine dell'Autodromo è flessibilità: autobus turistici ma anche veicoli speciali (il camion officina per la Ferrari, le cliniche mobili per il ministero degli Affari esteri, i veicoli con spazi estensibili per imprese multinazionali, le redazioni mobili per la Rai Tv e per impor-

problemi di mercato ma soprattutto dai tagli ai finanziamenti statali alle aziende pubbliche di trasporto, partner per antonomasia dell'Autodromo. E così ha inizio una lenta ma feconda fase di riflessione. Si cercano nuovi mercati, si studiano nuovi prodotti. La scelta del marketing come strumento per imporsi sul mercato è vincente. E i numeri parlano chiaro: il fatturato negli ultimi cinque anni è raddoppiato dai 15 miliardi dell'86 ai 32 previsti per questo 1990. Come è incrementata pure del 50% l'occupazione dal 116 addetti dell'86 ai 150 del '90, di cui 120 soci della cooperativa.

In quarant'anni di attività, la Carrozzeria Autodromo si è trasformata da piccola cooperativa di provincia a solido punto di riferimento per la progettualità e l'innovazione dell'intero settore della mobilità urbana. Una crescita che si rispecchia fedelmente sul fatturato, che per il 90 si aggira sui 30 miliardi. E da quel 1949, quando un gruppo di licenziati unì le proprie forze, strada ne è stata fatta tanta.

tanti quotidiani italiani), fino agli autobus per il trasporto urbano ed extraurbano degli anni 70. Un settore dove la concorrenza aveva ed ha tuttora nomi prestigiosi. Si parla di Fiat-Iveco, Breda-Menarini. Con la Fiat tra l'altro la cooperativa intrat-

tene il duplice rapporto di cliente-concorrente. E' la Fiat infatti a fornire all'Autodromo i telai per tutti i veicoli che escono dallo stabilimento modenese.

Arrivano quindi gli anni 80 e con essi la crisi del settore, crisi determinata sia da

servizi di

servizi di

SERVIZI DI MARINA LEONARDI