

Muovi Città

Notiziario ATAM

Tariffa a Regime libero - POSTE ITALIANE - Spedizione in A.P. 70% DR/CBPA-SUD/RC/59/2006 Valida dal 07/04/2006

Maggio 2006
Anno 1 / Numero 1

Traffico urbano, che fare

Il nostro notiziario aziendale ha superato il suo primo esame.

Giungiamo infatti all'uscita del primo numero dopo aver raccolto il generale apprezzamento sulla pubblicazione del numero zero nel dicembre scorso. È stata condivisa l'idea di istituire un canale di comunicazione dentro l'azienda e tra l'azienda e la città, ora abbiamo il compito di mantenerlo aperto e farlo funzionare.

Ma chi si propone lo sforzo di comunicare qualcosa non può fare a meno di rapportarsi ai destinatari della comunicazione, cogliendone umori, aspettative, spesso preoccupazioni, ma anche conquiste e risultati raggiunti, altrimenti quello sforzo

risulterebbe vano e si risolverebbe in un parlare a se stessi.

Così abbiamo pensato di partire subito da una questione cruciale per l'azienda e per le condizioni di lavoro dei nostri operatori, una questione che s'intreccia fortemente con la qualità del vivere civile della nostra città: lo stato della circolazione e del traffico urbano.

Ogni giorno trasportiamo 35.000 persone, percorriamo 11.000 chilometri impegnando circa 150 uomini sulle strade urbane; possiamo dire quindi di avere una discreta percezione di questo problema e, consapevoli della nostra missione produttiva, che è quella di garantire un

servizio sempre più sicuro, siamo fortemente interessati a costruire soluzioni ragionevoli per superare criticità e migliorare il contesto in cui ci troviamo ad operare. E in questo campo, si sa, i poteri amministrativi e di pianificazione ricadono primariamente sul Comune.

È necessario partire da una corretta ricognizione dello stato dell'arte utilizzando esperienza e competenza degli attori più direttamente investiti. Cominciamo in questo numero mettendo a confronto il parere dell'Assessore alla circolazione e polizia municipale, dott. Melandri, e la testimonianza di alcuni nostri operatori d'esercizio più direttamente impegnati sull'argomento con l'intento di mantenere viva l'attenzione sul tema.

La velocità commerciale dei nostri mezzi in città rimane ancora bassa, 14 km/ora, a fronte di un valore medio nazionale di 22 km/ora; ciò incide negativamente sui

nostri costi di esercizio, sulla salute dei nostri addetti, sull'affidabilità del servizio e sulla qualità ambientale.

Da un recente studio presentato da ISFORT-HERMES ed ASSTRA sull'andamento della mobilità in Italia nel 2005 cresce l'insoddisfazione dell'utenza nei confronti del trasporto pubblico: dal 25,1% nel 2004 al 36,1% nel 2005. Mentre dalla rilevazione effettuata quest'anno (ottobre 2005) per la nostra Carta dei Servizi emerge per Reggio un dato in controtendenza: la nostra utenza insoddisfatta, nonostante tutto, si riduce passando dal 50,5% del 2004 al 33% nel 2005. Si tratta di un risultato di non poco conto che va difeso e sviluppato, ed è anche per questa ragione che l'argomento in questione non può essere abbandonato.

Il Direttore Generale
Vincenzo Filardo

Incontro con... l'Assessore alla viabilità' Graziano Melandri

L'Amministrazione Comunale reggina in questi anni ha adottato delle misure per migliorare la viabilità e lo stato del traffico cittadino. Quali di queste si sono rivelate maggiormente efficaci e quali, invece, andrebbero riviste?

"L'esperienza maturata in questi anni nello specifico settore della circolazione stradale mi ha insegnato, innanzitutto, ad affrontare questo argomento con estrema prudenza ed umiltà. Essendo ormai tutti in possesso di una patente di guida, ci troviamo a discutere di traffico, ognuno convinto di avere la soluzione giusta per i problemi che ci circondano. Ma chi ha un ruolo di responsabilità ha, invece, il dovere di affrontare i problemi in modo serio, professionale e, soprattutto, obiettivo.

Il primo passo di questo impegnativo percorso è stato fatto con l'approvazione, in Giunta Comunale, del Piano Generale del Traffico Urbano e la contemporanea costituzione di un Ufficio Tecnico del Traffico, costituito da tecnici competenti in materia di circolazione stradale. In attesa del definitivo licenziamento da parte del Consiglio Comunale, questa Amministrazione, avvalendosi delle competenze della nuova struttura, ha adottato una serie di interventi-pilota sulla base delle indicazioni contenute nel P.G.T.U.. Ad esempio, la realizzazione del senso unico in via Sbarre Centrali ha avuto un immediato effetto decongestionante per la circolazione e tale circostanza è stata immedia-

tamente percepita dall'utente della strada che percorre questa importante arteria di attraversamento della città. Le stesse valutazioni possono essere riferite all'isola pedonale di corso Garibaldi, dove la gente si riversa in massa ogni giorno, passeggiando tranquillamente. I provvedimenti che saranno, a breve, adottati da questa Amministrazione in materia di circolazione e la contemporanea entrata in funzione del sistema di video controllo costituiranno un ulteriore tassello di questo progetto. Nei prossimi mesi, infatti, intorno all'isola pedonale di Corso Garibaldi si svilupperà, gradualmente, una più ampia Zona a Traffico Limitato che contribuirà ad accrescere ulteriormente la vivibilità del centro storico. Ritengo opportuno ricordare che già nell'ambito di studi elaborati dalla precedente Amministrazione era emerso che, giornalmente, nel centro di Reggio Calabria sostavano, in percentuale, il doppio delle auto mediamente presenti in qualsiasi città europea. Un record di cui non andare estremamente fieri. Eppure, nulla era stato fatto per migliorare tale criticità, ben sapendo che ogni iniziativa in tal senso avrebbe determinato un radicale cambiamento delle attuali abitudini e, quindi, provocato il malumore di molti (troppi) potenziali elettori.

Segue a pagina 3

Il punto di vista dei conducenti di linea

In qualità di conducenti di linea di ATAM esprimiamo preoccupazione e rincrescimento per gli anomali sviluppi del traffico urbano che è divenuto, ormai, fonte di discussione tra i cittadini-utenti dei mezzi pubblici e causa di malumore tra gli stessi operatori d'esercizio. Il problema - che mette a dura prova la pazienza di coloro che sono alla guida e provoca continui disagi all'utenza - è legato, oltre che alla viabilità, alle pessime condizioni del manto stradale delle principali vie interessate dalla modifica dell'itinerario degli autobus (via Monsignor De Lorenzo e via V. Emanuele). Mal ridotte ancor prima delle variazioni alla circolazione, le suddette sedi viarie hanno risentito pesantemente dell'aumento di traffico trasformandosi in veri e propri campi minati dove gli ordigni sono costituiti da smottamenti, avvallamenti anomali e griglie di deflusso per acque reflue.

Malgrado l'istituzione delle corsie preferenziali, la cui importanza è ben nota a tutti, in questi mesi si è registrato un caos veicolare davvero fuori dal comune. Le direttrici sulle quali si svolge il servizio di trasporto pubblico, infatti, sono soggette ad una serie di fattori che vanificano qualunque sforzo del personale di linea per mantenere adeguata ed accettabile l'erogazione del servizio stesso. Ci si è resi conto, anche in virtù delle lamentele degli utenti, che non tutto funziona a dovere: i cantieri di manutenzione stradale, le manifestazioni di vario tipo, la sosta selvaggia ed un insufficiente controllo dei vigili nelle zone di maggiore criticità hanno, di fatto, costretto i conducenti ad operare con grande difficoltà e con ritardi

sui tempi di marcia che determinano la soppressione di numerose corse giornaliere.

Un rimedio a questo male ancora non lo si è trovato, probabilmente perché necessita di essere affrontato con fermezza e soprattutto con la collaborazione di tutti. Il trasporto pubblico, oltre ad essere il nostro lavoro, è un diritto fondamentale per il cittadino - alla stessa stregua dei servizi idrici e della raccolta dei rifiuti - e spesso rappresenta l'unica risorsa che molte persone hanno per muoversi e soddisfare alcune esigenze quotidiane.

In virtù di ciò riteniamo che tutti debbano collaborare concretamente, ciascuno per la propria parte di responsabilità: coloro che si pongono alla guida di un veicolo devono assumere una condotta adeguata che non causi impedimenti, mentre quanti sono costretti ad attendere invano alle fermate devono essere consapevoli che le sedi presso le quali protestare sono quelle delle istituzioni locali (così come avviene quando nei nostri rubinetti non arriva l'acqua corrente).

Come soggetti che operano nel sociale, dunque, esprimiamo il nostro rincrescimento agli utenti per i disservizi arrecati, seppure questi siano indipendenti dalla nostra volontà. Li invitiamo, inoltre, ad avere fiducia ma al tempo stesso ad essere vigili e responsabili e rivendicare insieme alle OO.SS. il diritto, sancito dalla Costituzione, alla mobilità.

Pasquale Foti,
Pasquale Laganà, Antonino Teti

Il rapporto tra Atam e Facoltà d'Ingegneria: lo studio per il Nuovo Piano d'Esercizio

E' in corso, da diversi anni, una collaborazione tra ATAM e il Dipartimento di Informatica, Matematica Elettronica e Trasporti (DIMET) dell'Università Mediterranea degli Studi di Reggio Calabria per lo sviluppo di attività congiunte.

Tra le attività sviluppate rientra lo studio di scenari di progetto per la redazione del piano di esercizio dei servizi di trasporto urbano. Il piano è stato concepito come una riorganizzazione del servizio svolto da attuare nel breve periodo utilizzando al meglio le risorse aziendali esistenti o che prevedibilmente si possono acquisire nel breve periodo.

Lo studio è stato sviluppato utilizzando gli strumenti e le metodologie più avanzate attualmente esistenti nel campo della progettazione dei sistemi di trasporto collettivo. Sono state effettuate a tal proposito più o meno 1800 interviste rispetto ai circa 33.000 utenti/giorno trasportati ed un rilievo di flussi in 26 sezioni.

Obiettivo principale dello studio è ripensare un servizio di alta qualità adattato alle rinnovate esigenze dell'utenza. Gli obiettivi specifici sono, inoltre, l'aumento degli standard di sicurezza, la riduzione dei livelli di inquinamento, l'utilizzo efficiente delle risorse aziendali disponibili ed acquisibili nel breve periodo. Per il raggiungimento degli obiettivi è stato considerato indispensabile caratterizzare il servizio progettato con: regolarità, cadenzamento delle linee, percorsi delle linee ben definiti, orari dipendenti dalle esigenze degli utenti da servire.

Il servizio regolare è possibile realizzarlo se vengono rispettati i tempi previsti di arrivo alle fermate. I tempi possono essere rispettati se i tempi di recupero ai capolinea sono adeguati, se il traffico cittadino è prevedibile e regolare, se l'azienda può utilizzare corsie riservate per la quasi totalità dei percorsi urbani (in molte città la tendenza attuale è quella di prevedere corsie riservate anche nelle zone extraurbane).

Il cadenzamento delle linee consiste nel progettare l'orario delle linee in maniera chiara e facile da ricordare. Il cadenzamento viene garantito se ciascuna linea ha gli stessi minuti di passaggio alla singola fermata e che si ripetono ogni ora.

La struttura delle linee è ben caratterizzata se i capolinea principali sono pochi e localizzati in aree

attrezzate e se le linee seguono corridoi specifici e protetti rispetto al traffico urbano.

Gli orari devono essere progettati in relazione alle esigenze dell'utenza, considerando i luoghi e gli orari di partenza e arrivo, durante i diversi periodi della giornata.

Per il progetto finale sono stati considerati quattro diverse strutture di linee che avevano in comune le seguenti caratteristiche:

- Servizio cadenzato con le tipologie di frequenza riportate e correlate alle caratteristiche dell'utenza da servire: alta frequenza (4 corse/h), media frequenza (1 corsa/h), pendolare (corse per studenti e pendolari), a chiamata (frequenza flessibile) da realizzare nel lungo periodo in via sperimentale;
- Due capolinea dedicati nella zona urbana della città;
- Linea ad anello che copre alcune vie del centro cittadino.

La nuova struttura del servizio consentirà una riduzione di circa il 25% del tempo di percorrenza per gli utenti del sistema e del 35% del tempo di at-

sa alle fermate.

L'attuazione del nuovo piano consentirà di trasformare il servizio aziendale attuale in un servizio progettato secondo le esigenze dell'utenza. L'attuazione del piano richiederà un'alta professionalità da parte di tutte le componenti aziendali, orientando le attività, consolidate da anni, verso il nuovo tipo di servizio. Solo se ognuno svolgerà in modo corretto la sua "parte", il piano avrà i risultati sperati. Si ritiene inoltre che il piano, per avere gli effetti sperati, deve essere attuato nella sua interezza e non parzialmente.

Dopo l'attuazione del piano deve essere prevista un'attività costante di monitoraggio del sistema, utile per ricercare nessi tra causa ed effetto per gli interventi realizzati e conseguenze sulla domanda, sull'offerta e sulla qualità al fine di poter ulteriormente migliorare il servizio svolto o adattare alcune disfunzioni che potrebbero essere presenti.

Antonino Vitetta



Nuova linea per Aretina

L'offerta di trasporto pubblico di Atam si amplia andando incontro alle esigenze di mobilità e crescita civile dell'intera comunità residente nel territorio comunale.

Tappa fondamentale del percorso intrapreso dall'azienda in quest'ottica è l'istituzione di una nuova linea che collega il centro storico della città dello Stretto con la frazione di Aretina, periferia urbana costretta per lungo tempo all'isolamento.

A partire dallo scorso 9 Febbraio, infatti, è stata attivata la Linea 35 A che serve la cittadina pedemontana con quattro coppie di corse feriali che seguono il seguente itinerario:

- Aretina, Saracinello, via Ravagnese Superiore, Piazza Fontana, Ponte S. Agata, via Sbarre Centrali, Ponte S. Pietro, Argine Calopinace, Piazza Garibaldi.

Le partenze da Reggio sono previste alle ore 6.30, 13.40, 15.20, 20.00 e da Aretina alle ore 7.05, 14.20, 15.40, 20.40.

L'espletamento del servizio è reso possibile anche grazie all'acquisto dei nuovi mezzi Urby le cui ridotte dimensioni si sono rivelate particolarmente adatte a percorrere una strada le cui caratteristiche impedivano l'accesso ad autobus più lunghi.

Indagine di soddisfazione del cliente sul servizio di trasporto collettivo

Siamo giunti alla terza edizione dell'indagine di "Customer satisfaction" (Soddisfazione del Cliente) sul servizio di trasporto collettivo.

Tale indagine è uno strumento fondamentale e strategico per le aziende di trasporto collettivo poiché consente di verificare il livello di efficacia del servizio offerto così come percepito dagli utenti del servizio stesso, in un'ottica di riprogettazione e dunque di miglioramento continuo delle proprie performances.

Va precisato che l'indagine di customer satisfaction non è solo una misura dell'adeguatezza del personale e dei servizi a diretto contatto con l'utente, ma della capacità di tutta l'organizzazione di generare valore per il cliente e riguarda tutti gli aspetti del servizio (tecnici, relazionali, ambientali, di immagine, economici, organizzativi, etc).

L'indagine è stata effettuata nei giorni

feriali 25, 26 e 27 ottobre 2005; i clienti intervistati sono stati 600, cioè circa il 3% dei passeggeri trasportati giornalmente. Il questionario sottoposto agli intervistati è costituito da due sezioni: nella prima vi sono domande finalizzate all'individuazione della tipologia di utenza e al tipo di utilizzo del servizio, nella seconda vi sono domande finalizzate alla rilevazione quantitativa dei diversi fattori di qualità. Inoltre, per far sì che il campione intervistato sia il più possibile rappresentativo dell'intero universo servito da ATAM, questo è stato suddiviso per fascia oraria e categoria lavorativa (tale stratificazione è il risultato di una indagine preliminare effettuata nella giornata del 20 ottobre e pianificata in modo da avere un campionamento casuale).

All'interno della nostra utenza prevale nettamente la popolazione di studenti (33%) e lavoratori dipendenti/autonomi

(35%) il cui peso si associa direttamente alle quote degli spostamenti rilevati per motivi di lavoro (34%) e di studio (27%); si registra inoltre la presenza significativa di pensionati (19%), con il 14% oltre i 70 anni di età. Il peso della pendolarità (spostamenti giornalieri) sul complesso dei servizi raggiunge il 65% a conferma dei dati prima riportati riguardanti la composizione dell'utenza.

Va rilevato con particolare interesse il dato relativo alle motivazioni che spingono all'utilizzo del trasporto pubblico: la grande parte degli utenti intervistati, circa il 69%, sceglie in base ad un criterio soggettivo (comodità, convenienza economica, sicurezza) mentre solo il 31% sceglie per mancanza di altre possibilità di spostamento.

Per quanto riguarda invece i risultati ottenuti nella verifica dei fattori di qualità emerge con chiarezza lo sforzo complessivo, in atto da parte di ATAM, per raggiungere e superare il giudizio di sufficienza, che si registra già per alcuni fattori quali l'accesso ai mezzi, la sicurezza del viaggio, l'accesso alle rivendite dei

titoli di viaggio, la sicurezza a bordo. Rimangono critici altri fattori quali ad esempio l'affollamento, con un voto medio di 4,2 (lo scorso anno era 3,8), l'attenzione ai disabili con voto medio 4,1 (lo scorso anno era 2,9) e la pulizia con un voto medio di 4,6 (di poco inferiore allo scorso anno). Il giudizio negativo sull'affollamento dei mezzi conferma il permanere di uno squilibrio strutturale tra la domanda effettiva di trasporto pubblico e l'attuale offerta dei servizi, che si mantiene al di sotto delle reali necessità, sia in termini di frequenza, che di numero di mezzi in dotazione.

Occorre aggiungere tuttavia che, pur rimanendo al di sotto della sufficienza, si registrano miglioramenti, rispetto ai risultati della precedente indagine del 2004, sulla regolarità dei servizi, sulla puntualità e sull'informazione alle fermate.

I piccoli miglioramenti fin qui ottenuti devono costituire uno stimolo per tutti i dipendenti aziendali al fine di proiettare l'azienda verso nuovi e più ambiziosi traguardi.

Viviana Fedele

Incontro con Graziano Melandri

(segue dalla prima pagina)

Un fatto è certo, il centro città è saturo di autovetture. Unico rimedio, non potendo allargare le strade, è ridurre la presenza di auto creando zone di sosta all'esterno della cinta urbana. Da qui l'esigenza di realizzare "Zone a traffico limitato" e "Isole Pedonali", in una parola l'"Isola Ambientale" ove vivere meglio, senza inquinamento atmosferico, acustico e soprattutto senza lo stress da parcheggio selvaggio.

Non tutti gli interventi hanno avuto, però, la stessa immediata efficacia: se consideriamo il sistema della sosta a pagamento, gli effetti sperati ancora non sono stati raggiunti. In una concezione moderna di città vivibile l'occupazione prolungata, in zone particolarmente frequentate, del suolo pubblico è, da scoraggiare assolutamente, privilegiando la sosta breve per il disbrigo di singole incombenze. Ad esempio, l'impiegato che quotidianamente si reca in ufficio alle 8 di mattina per fare ritorno a casa alle 17 del pomeriggio deve comprendere quanto sia più conveniente ed agevole utilizzare il mezzo pubblico piuttosto che l'auto privata, sia in quanto più economico che, soprattutto, perché più comodo. Ciò vale, ovviamente, anche per lo studente o la commessa o chiunque svolga un'attività di routine. Se tali abitudini riuscissero a diffondersi tra i cittadini reggini, avremmo migliaia di parcheggi liberi, a disposizione di chi deve necessariamente muoversi in auto, sia per lavoro che per esigenze personali (anziani, invalidi ecc.), e stazionare in centro per un tempo limitato. Il sistema della sosta a pagamento risponde a questa esigenza e se oggi non ha ancora raggiunto il proprio scopo non vuol dire che sia sbagliato e, quindi, debba essere rivisto, ma piuttosto occorre intervenire con azioni di supporto, quali una vigilanza più attenta, una diversa politica tariffaria e, soprattutto, la creazione di aree di sosta gratuite nelle immediate vicinanze del centro città. Sono certo che la realizzazione dei parcheggi multipiano di Piazza del Popolo, piazza Garibaldi e via Aspromonte e la destinazione a parcheggio dell'area del Tempietto consentiranno di raggiungere anche tale obiettivo."

Da dicembre ad ora sono aumentati i reclami, pervenuti all'ATAM, per ciò che riguarda i ritardi e le soppressioni delle corse. Una situazione determinata dal peggioramento della viabilità

che è stata fatta presente dalle OO.SS. aziendali all'Amministrazione Comunale poiché ritenuta un significativo campanello d'allarme. C'è stato forse un calo di attenzione?

"La domanda che mi viene posta parte da una situazione di fatto in cui la città versa ormai da diversi anni: il caos.

Ciò è stato determinato, in larga parte, dall'assoluto disinteresse dimostrato dalle precedenti Amministrazioni per tale materia, nel timore di adottare provvedimenti impopolari e, quindi, scarsamente remunerativi sotto il profilo elettorale.

Non si giustificerebbero diversamente le licenze di commercio concesse a supermercati senza una adeguata area di parcheggio di supporto alla clientela o, ancora peggio, la realizzazione di Parco Caserta, concepito per accogliere migliaia di persone, in un contesto urbano già gravato dalla presenza di imponenti strutture ospedaliere ed altri uffici pubblici, senza il minimo spazio di parcheggio, ritenendo, forse, che la gran parte di cittadini reggini si muova in bicicletta. L'elenco delle deficienze programmatiche potrebbe prolungarsi ancora per molto, interessando in particolare il trasporto pubblico, relegato, prima dell'insediamento di questa Amministrazione, al ruolo di Cenerentola da una politica volta a favorire e riconoscere esclusivamente l'uso dell'auto privata, neanche fossimo la FIAT. Le criticità del trasporto pubblico riguardavano gli itinerari eccessivamente lunghi, gli interminabili tempi di attesa, la promiscuità con il trasporto privato; in sintesi l'assoluta mancanza di una politica a favore del trasporto pubblico protrattasi per diversi decenni. Un così grave ritardo poteva essere recuperato solo attraverso interventi economici cospicui, radicali modifiche strutturali e innovative scelte programmatiche. Tra i primi possiamo ricordare le ingenti somme destinate al rinnovamento del vetusto parco autobus; il miglioramento della qualità dei mezzi è risultato uno dei fattori più apprezzati dall'utenza. Tra gli interventi strutturali ricordo la realizzazione dei terminal di interscambio, le corsie preferenziali protette da cordoli e, soprattutto, l'ormai prossimo completamento della nuova sede di Mortara. Grandi sforzi sono stati fatti anche in termini di pianificazione: il frutto più importante sarà colto, a breve, con l'entrata in vigore del nuovo piano di esercizio, vera e propria rivoluzione copernicana per il trasporto pubblico a Reggio Calabria. L'insieme di queste iniziative hanno portato il cittadino reggino a guardare l'autobus sotto una luce nuova ed il quintuplicarsi delle tessere di

abbonamento ne sono una chiara testimonianza. Giustamente le OO.SS. aziendali evidenziano le lamentele degli ultimi mesi, dovute a fattori temporanei e contingenti: primo fra tutti la parziale chiusura della tangenziale che ha determinato il quotidiano trasferimento in città di decine di migliaia di autoveicoli. Le conseguenti difficoltà di circolazione cittadine sono state chiaramente avvertite da una utenza che si era ormai abituata ad utilizzare un sistema di trasporto celere ed efficiente. Se le stesse difficoltà fossero sorte tre anni fa, non avremmo avvertito alcuna lagnanza, in quanto mancava un termine di raffronto più favorevole."



Demetrio Arena confermato Amministratore Unico di Atam per il prossimo triennio

Poco prima che questo numero di "Muovi Città" andasse in stampa è giunta la notizia che l'Amministrazione Comunale ha rinnovato il mandato, per altri tre esercizi, all'Amministratore Unico Demetrio Arena. A lui il compito, dunque, di traghettare Atam verso nuove ed impegnative sfide avendo, per altro, già messo in cassaforte una serie di risultati positivi per la crescita e lo sviluppo dell'azienda che in questi anni ha avviato un delicato processo di trasformazione in vista dalla liberalizzazione del mercato del TPL. Facendo un viaggio a ritroso, le principali tappe che hanno caratterizzato il triennio di gestione amministrativa di Arena sono rintracciabili nello svecchiamento del parco autobus, nell'avvio di progetti di riqualificazione e formazione delle risorse umane, nell'implementazione del controllo di gestione, nel conseguimento della Certificazione di Qualità e pubblicazione della Carta dei Servizi, nella prossima adozione del nuovo Piano di Esercizio, nella diversificazione

delle attività produttive (acquisizione Scuola-bus comunale), nell'istituzione di nuovi servizi quali Universibus e Bus del Mare, etc. Traguardi raggiungibili grazie all'impegno della dirigenza, delle maestranze e di una struttura aziendale che, nel suo complesso, si sta sempre più potenziando. Numeri alla mano, un dato certamente confortante per quanto riguarda il miglioramento del servizio offerto all'utenza è relativo al rinnovo del parco autobus in dotazione. Dal 2003 al 2006 l'Amministrazione Comunale reggina ha sostenuto, in favore di Atam, un consistente impegno finanziario stanziando circa 6 milioni di euro per l'acquisto di 60 nuovi veicoli, di cui 19 in arrivo. Tale intervento ha contribuito, di fatto, a dimezzare l'età media dei bus (che è passata dai 12 anni del 2004 ai 6 attuali) e, al contempo, ha prodotto un sensibile innalzamento del numero di mezzi in circolazione: la disponibilità, ad oggi, è di circa 107 autobus mentre nel 2003 ammontava appena a 67.

L'adozione di queste ed altre misure, che incidono in modo concreto sugli standard qualitativi del servizio offerto, ha consentito ad Atam di proporre il trasporto pubblico locale quale valida e appetibile alternativa all'utilizzo del mezzo privato. Nella fattispecie, l'incremento del numero di passeggeri che si sono rivolti all'azienda per i propri spostamenti è una conferma dei passi avanti compiuti su questo terreno. A fronte degli sforzi profusi con successo per favorire lo sviluppo dell'azienda preoccupa, però, l'intricata definizione dei rapporti economici con la Regione Calabria. La mancata corresponsione dei contributi regionali in relazione ai chilometri effettivamente prodotti ha determinato un'empasse che potrebbe avere pesanti ripercussioni sulle attività aziendali e compromettere la regolare erogazione del servizio stesso. Ad oggi l'Assessore ai Trasporti, Pasquale Tripodi, oltre ad offrire disponibilità all'ascolto non ha compiuto alcun atto concreto per risolvere il contenzioso relativo al ripiano del deficit per il decennio che va dal 1987 al 1996 e per il triennio 97-99. Questi, in sintesi, i punti salienti di un percorso gestionale complesso e stimolante che si accosta, adesso, a nuovi scenari e prospettive. Tra le opportunità che l'Atam a breve potrà cogliere vi è, innanzitutto, il trasferimento alla sede di Mortara, un'area di 53mila metri quadrati nella quale sarà possibile operare secondo criteri aziendalistici e imprenditoriali. Inoltre, l'imminente adozione del nuovo Piano di Esercizio e la realizzazione di un progetto mirato alla realizzazione di due autostazioni, site in largo Botteghelle e sul Ponte della Libertà, rappresenteranno un notevole impulso per lo sviluppo del trasporto pubblico locale: oltre a soluzioni tecnologiche e architettoniche che favoriscano la funzionalità di interscambio modale sono previsti, infatti, interventi strutturali per la trasformazione dei piazzali in luoghi di aggregazione sociale che incentivino lo spostamento pedonale da e per la città. Per quanto riguarda la struttura di via Foro Boario, nell'immediato, si procederà alla demolizione dei locali attualmente destinati all'officina che - fin tanto che non avverrà il trasferimento a Mortara - sarà ubicata nel complesso dell'ex mattatoio. Una misura necessaria, questa, che avrà anche ripercussioni positive sulla viabilità cittadina poiché renderà disponibile una porzione di strada attigua al viale Calabria che al momento non è fruibile.



Chi desidera inviare lettere, commenti, idee o suggerimenti alla redazione di Muovi Città può scrivere a: vfedele@atam-rc.it



Atam S.p.A. Sito web www.atam-rc.it



Muovi Città

Aut. Trib. Di Reggio Calabria
n. 6/2006
Periodico di informazione
di Atam S.p.A.
Via Foro Boario
89100 Reggio Calabria
Direttore Responsabile
Vincenzo Filardo
Caporedattore
Manuela Foti
Comitato di Redazione
Giuseppe Bova

Viviana Fedele
Domenico Gattuso
Domenico Iannò
Fabrizio Imperatrice
Alfredo Priolo
Antonino Russo
Antonio Teti
Stefano Tommasello
Antonino Vitetta
Progetto Grafico e foto
Antonio Pellicano
Stampa
Tipografia
Alfa Gi s.r.l.

Parole in corsa: concorso per scrittori inediti

Narrativa e trasporto pubblico locale.

Un binomio possibile grazie al concorso letterario "Parole in corsa" rivolto a scrittori inediti e a quanti vogliono cimentarsi nella produzione di racconti.

L'Atam S.p.A. aderisce all'iniziativa di carattere nazionale, promossa dall'associazione trasporti ASSTRA, avviando la prima edizione locale del concorso.

In palio, per il miglior elaborato, un abbonamento annuale al servizio di trasporto urbano del valore di 206 €, una scheda elettronica per la sosta da 50 € e la possibilità di accedere alla fase nazionale del concorso. Un'apposita giuria, inoltre, sceglierà i migliori racconti che saranno poi pubblicati, a cura dell'Asstra, dalla casa editrice Full Color Sound e distribuiti nelle librerie di tutta Italia.

Gli aspiranti scrittori possono dare sfogo liberamente alla propria fantasia, non essendoci vincoli tematici, ed inviare gli elaborati specificando i propri dati identificativi - in formato Word - con le seguenti modalità: tramite e-mail all'indirizzo info@atam-rc.it, o su floppy disk o su CD da recapitare presso la sede aziendale sita in via Foro Boario (esclusivamente nei giorni lunedì e mercoledì dalle ore 9.30 alle 11.30).

Saranno presi in considerazione solo gli elaborati che perverranno entro il 31 Agosto 2006 e che non superino le 5300 battute, spazi inclusi.

È possibile prendere visione del regolamento integrale consultando il sito www.atam-rc.it

Tutti gli elaborati inviati ad Atam saranno pubblicati sul sito dell'azienda.