

Editoriale

Possiamo guardare oltre lo Stretto

VINCENZO FILARDO

Abbiamo scelto di dedicare questo numero ad alcuni temi sulla mobilità nell'area dello Stretto, contribuendo per questa via al confronto necessario ad individuare misure e strumenti d'integrazione e di crescita.

L'argomento non è affatto nuovo; penso ad esempio all'Accordo di programma per la razionalizzazione e ammodernamento degli attraversamenti marittimi tra Ministero dei Trasporti, FFSS, Comuni di Messina, Reggio e Villa tra la metà degli anni '80 e '90, che, fatta eccezione di alcune opere realizzate nelle città di Messina (svincoli autostradali di Annunziata e Giostra) e di Reggio (allungamento pista aeroporto) si esaurì per l'assenza di adeguate iniziative progettuali da parte dei soggetti locali e per una scarsa disponibilità di risorse a livello centrale. Penso all'avvio del Patto territoriale dello Stretto, nella seconda metà degli anni '90, che prevedeva il coinvolgimento anche della città di Messina. Ma non possiamo non rilevare come in tutti questi anni, il miraggio del ponte, ha contribuito non poco a derubricare iniziative e programmi legati all'adeguamento e miglioramento del trasporto locale nell'area. Il drammatico incidente del 15 gennaio scorso con la perdita di quattro vite umane con diverse decine di feriti e le recenti proteste di gruppi di pendolari tra Reggio e Messina, determinate anche dalla diversificazione degli approdi sulla sponda siciliana (apertura al trasporto merci di

Tremestieri) hanno riproposto all'attenzione di tutti almeno tre questioni cruciali: la sicurezza della navigazione, il coordinamento dei diversi vettori, la mobilitazione delle necessarie risorse pubbliche e private.

Ci sono oggi, a differenza del recente passato, alcune precondizioni fondamentali - richiamo almeno quelle scientifiche, ma ce ne sono anche di altre - che consentono di avviare a soluzione le questioni più urgenti accompagnandole questa volta con un progetto complessivo pensato e gestito in sede locale. Così come, a differenza del passato, è possibile cogliere già i segni di un infittirsi di relazioni culturali e produttive con il resto del bacino mediterraneo e dell'Europa; non penso solo a Gioia Tauro ma anche ad alcune nostre "eccellenze" nell'offerta formativa, nei prodotti naturali (bergamotto) nelle risorse storiche ambientali, nel patrimonio umano. E trattando un simile argomento come potevamo fare a meno di non approfittare di quella particolarissima circostanza che vede in questo momento impegnato nella qualità di responsabile delle politiche nazionali di settore, il prof. Alessandro Bianchi, già rettore del nostro ateneo e soprattutto noto studioso di quest'area. Non capita sovente che un modesto notiziario aziendale ospiti il contributo, sia pur sintetico, di un

Ministro della Repubblica e pertanto gli rivolgiamo il nostro sentito ringraziamento. Ma un tema così generale e complesso non può farci perdere di vista gli impegni più diretti e immediati per l'azienda. Ne accennerò alcuni tra i più significativi e attuali.

Abbiamo costituito entro il termine previsto dalla legge regionale n.18/2006 una società consortile con l'azienda di trasporto PPM di Palmi, stabilendo per statuto un regime di cooperazione in settori strategici dell'organizzazione aziendale: manutenzione dei mezzi, forniture, pianificazione, controllo di gestione.

Continuiamo a sostenere il confronto con il Dipartimento regionale ai trasporti, a cui avevamo chiesto di prendere atto della nostra proposta di piano d'esercizio (quella concertata con il Comune e tutte le Circoscrizioni nel 2005) per avvicinare questa città agli standard chilometrici concessi a Cosenza e a Catanzaro e rimaniamo in fiduciosa attesa di una risposta. Abbiamo avviato un rapporto con la dirimpettaia ATM di Messina, consapevoli entrambi di avere la stessa missione produttiva (servire al meglio i nostri utenti) e di poter così contribuire alla costruzione di un'area a dimensioni metropolitane e al suo rafforzamento.

Vorrei concludere rammentando che lo sviluppo positivo di una qualsiasi azione, piccola o grande che sia, non è altro che l'esito di quella chimica assai particolare, anche se al momento rara, fatta di circostanze, condizioni, soggetti e volontà che s'incontrano dando luogo a nuove e più avanzate realtà.

La metropolitana del mare

Domenico Gattuso

pagina 2

La logistica dei trasporti nell'area metropolitana

Pino Bova



La esigenza di inaugurare una nuova stagione nella soluzione dei problemi di mobilità di persone e cose nell'area metropolitana dello Stretto è molto avvertita tra gli attori delle due sponde e tra importanti contesti di mercato che su quello isolano.

La questione di fondo è quella di promuovere l'avvio di scelte politiche mirate e sostenibili che consentano al tratto di mare dello Stretto di essere fattore d'integrazione anziché

di divisione. Al momento, com'è noto, non si tratta di ragionare su una infrastruttura stabile di collegamento tra le due sponde (ponte sullo Stretto), un progetto che, pur avendo suscitato l'interesse di molte grandi imprese e, soprattutto, della popolazione locale, ha dovuto fare i conti con posizioni fortemente ideologizzate e con il basso indice di priorità assegnato dal Governo in carica.

segue a pagina 2

La sicurezza dei trasporti nell'area

Antonino Vitetta

Alcuni degli indicatori che si possono desumere dagli incidenti tra imbarcazioni nello Stretto di Messina negli ultimi 50 anni riguardano: 44 incidenti tra cui sono stati coinvolti 1 sommergibile, 1 portaerei, 6 petroliere; oltre 1000 tonnellate di petrolio in mare; 17 morti; 113 feriti.

I numeri sono impietosi ed evidenziano i problemi legati alla sicurezza nello Stretto di Messina. Stessi problemi di sicurezza sono presenti nel Canale della Manica. Nessun altro specchio di mare ha un costo sociale per incidenti così elevato. Per lo Stretto alle rotte tra le due sponde, con porti non più concentrati solo a Villa San Giovanni e Messina Centro, si sommano le rotte provenienti dal canale di Suez e diretti soprattutto a Genova e Gioia Tauro.

segue a pagina 3

Incontro con... il Ministro Alessandro Bianchi



Quali misure ha in cantiere il Ministero per il trasporto marittimo e la sicurezza nello Stretto?

Abbiamo costituito un comitato per la sicurezza della navigazione nello Stretto che ha avviato la sua attività con l'istituzione di alcuni tavoli tecnici e che perverrà in tempi brevi ad un pacchetto di misure da discutere e approfondire. Nel giro di due mesi contiamo di poter avere una serie di proposte concrete e definitive.

Di certo è necessaria una riorganizzazione generale dei flussi traffico nell'area dello Stretto. Sono già stati avviati i lavori del nuovo approdo di Tremestieri. Occorre ora ridefinire un piano complessivo, in accordo con gli operatori dello Stretto. Valuta possibile l'istituzione di un'Area Metropolitana dello Stretto e quale potrà essere, a questo fine, il contributo di un efficiente sistema di trasporto intermodale a scala locale?

È una questione in ballo da quasi 30 anni, che non ha trovato sino ad oggi una soluzione attuabile, soprattutto a causa delle difficoltà derivanti dai due diversi Statuti regionali, uno ordinario e l'altro speciale. Occorrono nuove e più incisive azioni di carattere coordinato tra le due amministrazioni.

Sono convinto che il lavoro sul sistema di trasporto intermodale potrebbe essere uno dei punti di forza dell'istituzione dell'Area Metropolitana dello Stretto.

Ci può fornire una sintesi delle risorse nazionali già disponibili per uno sviluppo sostenibile del sistema metropolitano?

L'intero piano generale della mobilità, le cui linee guida saranno presentate entro la fine di aprile, mira allo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile. In questa direzione vanno ad esempio tutti gli incentivi, come l'ecobonus, che abbiamo già previsto o che sono allo studio, per spostare il maggior numero di mezzi dalla strada a favore del trasporto su ferro o su nave. Ci sono più di quindici milioni di persone che ogni giorno si spostano dalla propria abitazione, per recarsi a lavoro o per motivi di natura personale, familiare, spesso legati a problemi di salute. Il nostro obiettivo è lavorare per garantire loro il diritto di lasciare a casa la macchina e muoversi grazie ad un sistema di

collegamento pubblico efficiente, puntuale e dignitoso.

La Finanziaria 2007 ha istituito un Fondo per la mobilità pendolare, con la dotazione di 300 milioni di euro nel prossimo triennio, dedicato alla mobilità casa-lavoro da ripartire tra le regioni destinato al potenziamento del materiale rotabile per servizi ferroviari passeggeri locali e regionali e al rinnovo del parco autobus a basso impatto ambientale.

Sempre in Finanziaria abbiamo previsto un ulteriore fondo, presso il ministero dell'Ambiente, che servirà per lo studio e la sperimentazione di soluzioni alternative ed ecosostenibili di mobilità.

Ritiene utile un coinvolgimento delle aziende "ex municipalizzate" di Reggio e di Messina, e di eventuali altri vettori, per l'organizzazione di servizi rivolti a soddisfare il pendolarismo studentesco e lavorativo?

Certamente sì. Per affrontare il problema di un efficiente servizio di collegamento tra le due sponde, che è diretto ovviamente in prevalenza a studenti e lavoratori, credo ci sia la necessità di coinvolgere più soggetti possibili: sicuramente le istituzioni e gli operatori del traghettamento. Il terzo livello è sicuramente quello delle aziende che curano il trasporto pubblico locale a terra, nell'una e l'altra città, che potrebbero chiudere il giro.

Atam e Amministrazione Comunale: fatti e retroscena di un percorso condiviso

Demetrio Arena

Forse non tutti sanno che il nonno del Sindaco Scopelliti è stato, per oltre vent'anni, dipendente della nostra azienda e, certamente, nel corso della sua gioventù il sindaco avrà sentito più volte raccontare aneddoti sulla "mitica" AMA e storie di vita vissuta sull'autobus. Probabilmente è anche per questo motivo che, subito dopo la sua elezione, il sindaco ha voluto visitare la nostra azienda per conoscere l'ambiente in cui aveva lavorato il nonno ma soprattutto per comprendere la realtà del-

l'impresa più radicata nella città che dà lavoro ad oltre trecento famiglie. Ne ebbe l'immagine di un'azienda che operava, in condizioni di grande disagio, in una struttura inadeguata e con un parco mezzi obsoleto, ma, nel contempo, ebbe modo di apprezzare lo spirito di sacrificio delle maestranze e le potenzialità che quelle risorse umane avrebbero potuto esprimere. Al ritorno a Palazzo San Giorgio mi raccontò le sue impressioni e i suoi programmi; in quel momento compresi che anche io rientravo nel progetto di rinnovamento dell'azienda di trasporto

reggina e nel più ambizioso progetto di sviluppo della città in chiave turistica.

segue a pagina 4

D.Lgs. 626/94 e operatori d'esercizio

Antonino Russo

pagina 3

Una governace per una mobilità sicura e veloce La logistica dei trasporti nell' area metropolitana

(segue dalla prima pagina)

Si tratta, invece, di riesaminare la situazione di un territorio che, non avendo registrato nuovi investimenti in termini di infrastrutture e sicurezza, denuncia oggi tutti i suoi limiti, con ricadute pesan-

tissime per quanti vivono relazioni permanenti tra le due sponde. Il problema, com'è noto, è stato recentemente approfondito molto bene da uno studio di "metropolitana del mare", elaborato dal Prof. Domenico Gattuso della Facoltà d'Inge-

gneria di Reggio Calabria, che è già all'attenzione delle Istituzioni locali. L'analisi dei problemi è, tuttavia, molto complessa ed è suscettibile di essere ulteriormente sviluppata sia dal punto di vista della mobilità orizzontale (lungo le

rispettive coste), che tra i due approdi di snodo. I sottosistemi da studiare sia singolarmente che in interdipendenza sono almeno sei: il sistema di localizzazione, che precisa la topografia degli insediamenti, il sistema degli orari, il sistema degli spostamenti costituito da persone e cose, il sistema dei trasporti esistente, il sistema delle pratiche e delle relazioni sociali degli abitanti nell'organizzazione urbana e nel mondo del lavoro, il sistema degli attori sociali. Tutto questo richiede una governance permanente in grado di coordinare i dati relativi alla domanda di mobilità metropolitana e non, e di intervenire con poteri decisionali in materia di adeguamento strutturale e logistico dell'intero comparto.

Aeroporto, Ferrovie, Università, sistemi turistici e culturali (teatri), economie integrate, mercati agroalimentari e industriali, implicano scelte per una mobilità sicura e rapida, frutto di: una programmazione organica

tra le Istituzioni locali ed un conferimento di risorse ordinarie del Paese in un'area fortemente congestionata ma strategica per lo sviluppo; una maggiore concertazione tra le flotte armatoriali che sono chiamate a dare un forte collaborazione ed contributo determinante ad uno studio appropriato degli approdi e ad una maggiore rapidità negli scambi; una forte concertazione tra le due aziende di trasporto locale reggina e messinese per ravvivare quei processi di supporto ed intensificazione dei servizi ad un pendolarismo in forte difficoltà.

La dinamica dei flussi accertati (10.000 veicoli al giorno ed oltre 30.000 passeggeri) non può più essere sopportata senza intermodalità, senza mezzi capaci di velocizzare le relazioni, senza strutture logistiche e attrezzate al superamento dei problemi di congestionamento ed, in particolare, senza autoporti con stazioni di smistamento pubblico e privato di passeggeri e beni.

Noi non possiamo non dire con franchezza che, da molti, anni, su alcune aspettative strutturali e strategiche, registriamo posizioni deboli, frutto di improvvisazioni, che non hanno contribuito né in termini urbanistici, né sotto il profilo organizzativo e infrastrutturale a dare risposte efficienti alla crescente domanda di mobilità di un'area in forte espansione.

Ci auguriamo, quindi, che le operazioni in corso e le risorse del Ponte sullo Stretto destinate a migliorare le prospettive d'infrastrutturazione del territorio, favoriscano il potenziamento ed coinvolgimento di quanti operano nel trasporto pubblico locale con opportune conferenze di servizio.

Va presa coscienza che il sistema dei trasporti nell'Area dello Stretto vive un momento particolarmente pesante e che ogni inazione grava in modo decisivo sui processi di modernizzazione di una larga parte del Paese.

Pino Bova



La metropolitana del mare : cucire le due sponde con un nuovo assetto del sistema

Domenico Gattuso

L'Area dello Stretto rappresenta una singolare realtà territoriale ed insediativa; sui bordi dello Stretto di Messina si affacciano i tre nuclei urbani di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni che, per vicinanza, cultura, rapporti economici, costituiscono nei fatti una città metropolitana di circa 430.000 abitanti, al 7° posto tra le città più popolate d'Italia, situata al centro del Mediterraneo. La particolare conformazione territoriale ostacola tuttavia le comunicazioni e il dispiegarsi delle potenzialità dell'area metropolitana; da una parte il mare separa, dall'altra le montagne, i Monti Peloritani in Sicilia e l'Aspromonte in Calabria, costringono il tessuto urbano lungo strette fasce costiere.

Per far fronte alla dispersione insediativa occorre necessariamente far leva su un assetto diverso del sistema dei trasporti, in grado di esercitare azioni di cucitura tanto lungo costa quanto tra le due sponde dello Stretto. Il mare, da questo punto di vista, può giocare il ruolo di infrastruttura privilegiata e a scarso impegno di investimento; non si tratta di costruire nuove costose infrastrutture, ma di attrezzare meglio le città di approdi portuali, non si tratta di dare ulte-

riore sfogo alla mobilità di veicoli privati, ma di organizzare servizi di trasporto collettivo efficaci ed ambientalmente sostenibili. L'idea di fondo è quella che ormai viene identificata con il termine di "Metropolitana del Mare", intesa come servizio regolare di trasporto collettivo passeggeri, ad elevata frequenza, operativo con mezzi veloci su via d'acqua.

In effetti, è convinzione generalizzata che, così com'è, l'assetto del sistema di trasporto nello Stretto non risponde alle esigenze di mobilità del territorio metropolitano. Fra le molteplici criticità se ne richiamano qui alcune: periodo di operatività limitato, corse poco frequenti, servizi poco affidabili,

stazioni marittime inaccoglienti, assenza di integrazione modale, accesso agli approdi da parte dell'utenza pedonale fortemente disagiato e insicuro.

Per andare incontro alle esigenze dell'utenza, è proponibile un riassetto del trasporto marittimo passeggeri a servizio della conurbazione dello Stretto, con caratteristiche significativamente migliori rispetto a quelle attuali, sull'esempio di altri contesti nazionali (Venezia, Napoli) ed internazionali. L'idea di fondo è di "cucire" meglio le due sponde, con nuovi approdi portuali, nuove rotte e nuovo naviglio, maggiori frequenze di servizio, per rispondere ad un ragguardevole potenziale di scambio a

scala metropolitana (indagini recenti hanno evidenziato una domanda inespressa più che doppia rispetto all'attuale che è attestata sui 15.000 spostamenti/giorno, di cui circa 10.500 senza veicolo).

E' intravista inoltre l'opportunità di collegare quartieri urbani lungo costa, su entrambe le sponde dell'Area dello Stretto, perlomeno con un servizio stagionale. Tale servizio potrebbe consentire un alleggerimento della pressione del traffico veicolare lungo i percorsi stradali litoranei, attualmente sofferenti a causa di fenomeni di congestione.

Circa il naviglio, i mezzi da utilizzare dovrebbero essere veloci (30 nodi), stabili anche in condizioni di mare avverso, confortevoli, con una capacità di carico variabile tra 80 e 250 posti, per adattarsi alle diverse condizioni di rotta e di domanda.

Le stazioni marittime esistenti dovrebbero essere opportunamente ammodernate e altre dovrebbero essere realizzate, tutte attrezzate su standard di qualità (biglietteria, servizi igienici, box informativi, ecc.), dotate di appositi pontili per l'imbarco/sbarco agevole dei passeggeri, anche di utenti con ridotte abilità motorie. Esse dovrebbero poter essere rag-

giunte agevolmente sia attraverso percorsi pedonali sia mediante mezzi pubblici urbani.

La Metropolitana del Mare potrebbe inoltre favorire la mobilità dei turisti, offrendo opportunità culturali come l'accesso a siti di pregio architettonico - ambientale, teatri, musei sulle due sponde dello Stretto. Elemento caratterizzante dovrebbe essere anche l'integrazione dei servizi di trasporto pubblico fra i centri urbani. Essa potrebbe essere resa operativa attraverso un accordo gestionale fra le diverse aziende interessate (ATAM di Reggio, ATM di Messina, imprese di navigazione), puntando ad agevolare l'interscambio, sincronizzando gli orari e unificando la bigliettazione, in modo da offrire all'utente la percezione di un servizio continuo e coordinato. Infine si ritiene debba essere assicurata la presenza di avanzati sistemi di informazione all'utenza.

Da alcune prime analisi finanziarie, si è osservato che un progetto quale quello configurato non richiede ingenti investimenti e, per un volume di utenza doppio rispetto all'attuale, potrebbe risultare conveniente anche per un operatore privato.



Tra incidenti e rischio ambientale

La sicurezza dei trasporti nello Stretto di Messina

(segue dalla prima pagina)

Il problema investe due aspetti rilevanti: la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi delle navi e l'ambiente circostante comprensivo delle persone che sono presenti sulla terraferma.

Qualunque spostamento nel sistema dei trasporti è soggetto a rischio di incidente. Ogni anno tra le due sponde a bordo delle navi si spostano circa 3 milioni di veicoli stradali e 4 milioni di persone. Considerando valide le statisti-

che sugli incidenti stradali, la presenza di un collegamento stabile tra Calabria e Sicilia potrebbe provocare tra 15 e 20 morti in 50 anni e pertanto un numero paragonabile rispetto a quelli che ci sono stati in mare, proprio negli ultimi 50 anni. Quindi il problema non è discutere quali sono i mezzi di trasporto alternativi da usare per far spostare le persone da e per la Sicilia, ma cercare di mettere in sicurezza ed ottimizzare i servizi esistenti. Troppo spesso sullo Stretto è stata sfiorata la catastrofe

ambientale. Basta ricordare tra tutti gli incidenti quello avvenuto il 6 settembre 1999. In tale occasione dove le stive di una delle navi coinvolte, con oltre 23000 tonnellate di gasolio, hanno resistito all'impatto. Il problema diventa con contorni oscuri se l'analisi si estende a navi che trasportano merci pericolose se diffuse nell'ambiente per la vita dell'uomo. Come già riportato in un articolo pubblicato sul numero 1 di questo giornale, la sicurezza si attua con misure di riduzione del rischio ed è doveroso pre-



cisare che non esiste certezza assoluta sull'eliminazione del rischio, bensì si potrà conseguire un forte abbattimento della probabilità che un evento negativo possa verificarsi, così come una limitazione dell'entità del danno che quest'ultimo può provocare. Nello stesso numero è riportato il concetto di sicurezza sotto gli aspetti sia della safety che della security. La soluzione ai problemi non può derivare solo da risposte di natura tecnologica; infatti se oggi si installasse a bordo delle navi dei sistemi automatici anticollisione, cioè in grado di fermare automaticamente le navi potenzialmente in rotta di collisione, il traffico sullo Stretto di Messina in alcuni periodi del giorno, sarebbe quasi bloccato. In specchi di mare ristretti dove il traffico è intenso, come quello

dello Stretto di Messina, pur non annullando il rischio di incidenti, si dovrebbe agire subito al fine di: istituire una autorità per la gestione del traffico nello Stretto con compiti di sorveglianza e controllo della circolazione; utilizzare Sistemi di Informazione Automatica (denominati AIS) e obbligare l'uso di dispositivi automatici anti-collisione, previsti nel terzo pacchetto della sicurezza marittima in discussione in sede europea; utilizzare un ulteriore sistema di controllo specifico per navi che trasportano merci pericolose per ridurre ulteriormente il rischio di incidenti che potrebbero provocare contemporaneamente danni alle persone presenti sulle navi e all'ambiente.

Antonino Vitetta

L'autobus come ambiente di lavoro

D.Lgs. 626/94 e operatori d'esercizio

Antonino Russo

Un recente convegno organizzato dall'Ispesl, avente come tema 'L'autobus come ambiente di lavoro', ha posto in evidenza i rischi emergenti legati allo stress e alle patologie ad esso collegate. Le problematiche, infatti, che da sempre interessano l'attività del conducente di autobus riguardano, tra l'altro, le vibrazioni, il microclima o la disposizione dei quadri di comando.

L'approvazione del decreto legislativo n. 626 del 1994 e delle direttive comunitarie adottate in questi anni, richiedono al datore di lavoro non solo una funzione di monitoraggio, ma piuttosto il compito di effettuare un'attenta analisi della propria azienda per valutare se esistono dei pericoli ai fini della sicurezza e della salute dei lavoratori in essa utilizzati, ed in tal caso di valutarne i rischi per determinare degli adeguati interventi di prevenzione e protezione. In particolare, con l'emanazione della direttiva europea 2002/44/CE sull'esposizione professionale alle vibrazioni meccaniche, e con il successivo recepimento con legge nazionale, i rischi professionali da vibrazioni meccaniche entreranno finalmente a pieno titolo nella legislazione europea e nazionale e si attiverà anche in Italia una politica specifica di prevenzione e di tutela riguardo questo fattore di rischio che costituisce, come abbiamo visto, una delle tecnopatie più diffuse e meno note nel nostro paese e, in generale, in tutti i Paesi occidentali a tecnologia avanzata.

Al momento non è possibile individuare patologie o danni prettamente associabili all'esposizione del corpo a vibrazioni; inoltre, lo stato attuale delle conoscenze sulla rispo-

sta del corpo umano all'esposizione a vibrazioni è ancora alquanto incompleto e lacunoso per poter consentire la formulazione di modelli biomeccanici idonei alla definizione di criteri di valutazione del rischio esaustivi. Molteplici fattori di natura fisica, fisiologica e psicofisica, quali ad esempio intensità, frequenza, direzione delle vibrazioni incidenti, costituzione corporea, postura, suscettibilità individuale, risultano rilevanti in relazione alla salute ed al benessere dei soggetti esposti.

Per esempio, molteplici cause concorrono all'insorgere di patologie della colonna vertebrale, quali una scorretta posizione di guida, una prolungata postura assisa, la scarsa visibilità che costringe il conducente a movimenti di torsione ed estensione, cattive condizioni del sedile, la guida troppo veloce su un fondo stradale dissestato.

In alcuni casi il solo sedile ammortizzato può essere sufficiente a ridurre efficacemente le vibrazioni verticali trasmesse all'operatore, viceversa un sedile non idoneo può amplificare le vibrazioni. Ad ogni modo, l'efficienza del sedile

ammortizzato dipende da un certo numero di condizioni preliminari: il sedile deve essere dotato di dispositivi per la regolazione identificabili e facili da usare, che permettano al conducente di regolare da solo il sedile in base alla sua statura, al suo peso e al suo comfort di guida, secondo le istruzioni del costruttore.

Per regolare il sedile al peso del conducente, bisogna collocare le sospensioni in posizione intermedia.

Questa condizione consente il corretto funzionamento delle sospensioni e l'attenuazione delle vibrazioni verticali.

È importante che il conducente comprenda l'importanza di questa operazione e del suo uso scorretto: per esempio, non dovrebbe utilizzarla per regolare l'altezza dei cuscini del sedile, perché in questo modo rende inefficaci le sospensioni. Le sospensioni pneumatiche dei sedili si regolano automaticamente in posizione media. È inoltre molto importante regolare il sedile in avanti o indietro e l'altezza e l'inclinazione dello schienale: il conducente deve essere in grado di arrivare ai pedali senza sforzo.



CARTA DEI SERVIZI 2007

Atam ha pubblicato l'edizione 2007 della Carta dei Servizi. L'azienda di trasporto pubblico reggina - prima in Calabria nel redigere questo tipo di documento che regola i rapporti con l'utente nell'ottica di potenziare e sviluppare il servizio offerto - di fatto, raggiunge così il traguardo della quarta pubblicazione, ricca di aggiornamenti circa i risultati conseguiti nell'ultimo anno. La Carta dei Servizi è disponibile presso gli uffici siti in via Foro Boario e nelle principali rivenditorie, mentre una versione sintetica verrà affissa su tutti i mezzi aziendali. È possibile, inoltre, consultarla on-line sul sito www.atam-rc.it

Atam e Amministrazione Comunale: fatti e retroscena di un percorso condiviso

(segue dalla prima pagina)

Il Sindaco, pertanto, decise di dotare l'azienda di un organo amministrativo più snello, in grado di realizzare in maniera incisiva il processo di trasformazione che aveva in mente e, alla naturale scadenza del mandato dell'ing. Pangallo, ha chiamato il sottoscritto a ricoprire l'incarico di Amministratore Unico. La mia nomina rappresentava l'ultimo tassello della squadra messa in campo per realizzare il progetto di riassetto del sistema della viabilità cittadina e del potenziamento del trasporto pubblico. Infatti poco tempo prima chiamò a capo dell'Assessorato ai Trasporti il Generale Melandri, un uomo determinato, dotato di grande capacità organizzativa, ma soprattutto un tecnico, svincolato dal consenso elettorale, condizione che gli ha permesso di attuare scelte coraggiose e impopolari. Tra l'Assessorato e l'azienda si è subito creato un rapporto di stretta sinergia, fondato su una forte comunione di intenti, che ha prodotto una serie di provvedimenti destinati ad incidere sulle più radicate abitudini della popolazione ed a contribuire sensibilmente a migliorare la qualità della vita. Il primo grande passo fu quello dell'istituzione dell'isola ambientale, adottata il 12 dicembre 2002. Ricordo che già nelle prime ore del pomeriggio uno sparuto gruppo di commercianti si recò dal sindaco, manifestando vibrante protesta e paventando l'imminente fallimento delle attività commerciali del corso Garibaldi. Fortuna-tamente grazie alla fermezza del sindaco, alla determinazione dell'assessore e, per-

chè no, al sostegno dell'azienda, la sperimentazione è andata avanti e, col passare del tempo, i reggini ne hanno apprezzato l'utilità, i commercianti i riflessi positivi e i nostri autisti si sono liberati dal disagio e dallo stress dell'attraversamento della principale arteria cittadina. Un'altra "battaglia" che l'Amministrazione ha dovuto sostenere è stata certamente quella del senso unico di via Sbarre. Anche questa scelta si è scontrata con l'interesse privato di alcuni abitanti della zona sostenuti da movimenti e partiti politici, determinando una forte contrapposizione rispetto ad un problema che oggettivamente andava risolto. Tuttavia l'Amministrazione ha ritenuto necessario e improcrastinabile intervenire su un'arteria così importante, le cui dimensioni risultavano ridotte rispetto ai volumi di traffico, il tutto aggravato dal doppio senso di circolazione, dal transito degli autobus e dall'incivile abitudine del "parcheggio selvaggio". Ricordo che, nella fase più cruenta della contrapposizione politica, nel corso di una riunione presso la circoscrizione di Sbarre prese la parola l'autista Pasquale Foti, all'epoca responsabile CGIL aziendale, che con grande onestà intellettuale e chiarezza denunciò le gravi difficoltà che i conducenti quotidianamente incontravano su via Sbarre e la conseguente impossibilità a rispettare gli orari delle corse. Ma l'opera dell'Amministrazione Comunale sul fronte della mobilità urbana è proseguita con la creazione dell'"area a rilevanza urbanistica" che ha comportato la concentrazione dei parcheggi a pagamento nel centro storico. All'inizio ci fu un'esplosione di

reazioni a catena: i residenti protestavano, ignorando i benefici che ne avrebbero avuto, i commercianti insorsero chiedendo permessi gratuiti per le proprie autovetture e per quelle delle commesse. Anche qui la tenacia di Melandri e il contributo dell'azienda sono stati determinanti. Oggi i residenti chiedono più strisce blu e i commercianti addirittura parcheggi a pagamento a tempo limitato per facilitare gli acquisti, mentre l'azienda ha potuto stabilizzare i lavoratori precari provenienti dalle cooperative, elevandone il profilo professionale allo status di "ausiliari del traffico". Un grosso impulso in direzione del potenziamento e dell'affidabilità del servizio di TPL è stato ottenuto grazie all'istituzione delle corsie preferenziali e alla realizzazione delle stazioni di Botteghelle e di Ponte della Libertà, oltre che alla creazione di nuovi servizi come i bus-navetta, la linea per Aretina, via Cava e il bus del mare. Occorre evidenziare, in ultimo, che il complesso di interventi realizzati sull'assetto viario e della sosta avrebbe potuto generare effetti positivi ancora più incisivi se l'attività di controllo e vigilanza fosse stata più efficace: la carenza di organico in forza alla Polizia Municipale è stato il punto debole dell'intero sistema sul quale l'Amministrazione Comunale è potuta intervenire solo di recente. È doveroso riconoscere al Sindaco la sensibilità e la grande disponibilità nel valutare le iniziative proposte dall'azienda: ogni richiesta formulata dall'Atam è stata soddisfatta; basti pensare ai 6 milioni di euro destinati al potenziamento e al rinnovamento del parco autobus, oltre alle risorse che sono state investite per migliorare la struttura aziendale (rifacimento piazzale, trasferimento officine etc.). Alla luce dei tangibili risultati raggiunti sento il dovere di augurare personal-

mente al Sindaco Scopelliti di essere riconfermato alla guida della città, ciò in virtù dei rapporti di amicizia che mi legano, ma soprattutto per la stima e la piena condivisione del progetto politico di sviluppo socio-economico della nostra città. Nelle vesti di Amministratore Unico dell'ATAM l'augurio si fonda sugli importanti traguardi raggiunti dall'azienda, sulle opere in corso di esecuzione e soprattutto sui programmi futuri che l'attuale sindaco intende realizzare. A breve, infatti, dovrebbero concludersi i lavori al centro agro-alimentare e sarà possibile il trasferimento nella nuova e funzionale sede di Mortara che ci permetterà di gestire le attività con criteri industriali. Altro traguardo raggiungibile, nel medio periodo, è la realizzazione delle "stazioni di interscambio" di Botteghelle e di Ponte della Libertà, i cui lavori inizieranno nei prossimi mesi e che prevede un investimento complessivo di 3 milioni di euro, finanziati per metà dall'Amministrazione Comunale e per metà dalla Regione. Oltre agli importanti progetti in corso di attuazione l'Atam dovrebbe essere coinvolta nella realizzazione di nuove ed ambiziose opere infrastrutturali. Posso affermare, con un pizzico di orgoglio personale, che la nostra azienda costituisce per il sindaco il principale punto di riferimento nel comparto dei trasporti e della mobilità, tant'è che ha chiesto il nostro coinvolgimento per la risoluzione delle problematiche riguardanti i collegamenti nell'area dello stretto. L'ambizione futura è quella di riuscire a promuovere la costituzione di una società che coinvolga le due Regioni, gli enti locali e le aziende di trasporto e contribuire concretamente a realizzare un sogno: l'Area Metropolitana dello Stretto.

Demetrio Arena

I Volani di marcia

Dopo aver letto nel periodo natalizio l'articolo sugli "angeli gialli" sul notiziario Muovi Città, mi è venuto in mente di esprimere un sentimento coltivato da tempo riguardante i "volani di marcia" - così da me soprannominati - dei quali io orgogliosamente faccio parte. Parlo cioè delle officine e delle sue maestranze e delle persone che molte volte operano nel quasi anonimo, svolgono un ruolo di fondamentale importanza tra mille difficoltà strutturali, contribuendo alla crescita razionale ma vivibile della nostra azienda. Siamo persone che - lavorando d'estate sotto il sole cocente e il caldo torrido e d'inverno esposti alle intemperie, il freddo e la pioggia - danno assistenza immediata ai mezzi di trasporto aziendali rimasti in panne in varie parti della città. Sono soccorsi e portati nelle officine dove vengono riparati in tempi efficacemente rapidi sotto le direttive egregie dell'ing. Antonino Russo, del capo officina e dei vari capoparto. Anche se poco conosciuti dagli utenti siamo sempre convinti e orgogliosi di esistere e facendo tesoro di tutto ciò li ringraziamo a nome di tutta l'azienda che ci dà la possibilità di mandare avanti le nostre famiglie e di crescere i nostri figli.

De Maria Giovanni

Come orientarsi tra Fondi, Azienda e Inps TFR: cosa fare?

Giuseppe Sgarlato

REDAZIONE

Direttore Responsabile
Vincenzo Filardo

Caporedattore
Manuela Foti

Comitato di Redazione

Giuseppe Bova
Viviana Fedele
Domenico Gattuso
Domenico Iannò
Fabrizio Imperatrice
Alfredo Priolo
Antonino Russo
Fausto Napoleone
Stefano Tommasello
Antonino Vitetta
Progetto Grafico
Artphotography
Foto
Antonio Pellicano
Stampa
Tipografia Alfa Gi s.r.l.

Per tutti i dipendenti del settore privato, è scattata l'ora delle scelte: dal 1° gennaio 2007 è stata varata la riforma della previdenza complementare contenuta nel D.L. 252/2005; per cui il lavoratore deve comunicare al datore di lavoro la sua decisione riguardo al

Tfr. Le scelte che è possibile effettuare sono prevalentemente tre: aderire al fondo di categoria della propria Azienda, aderire ad un fondo individuale gestito da una banca o da una compagnia assicurativa, trasferire il proprio Tfr al Fondinps, il fondo speciale dell'INPS per chi vuole "conservare" il proprio TFR in Azienda. Ci sono differenti valutazioni da fare a seconda se si ha un'anzianità contributiva anteriore o posteriore al 28 aprile 1993, ma quello che si consiglia a tutti, è di leggere con attenzione le Schede Informativa che vengono consegnate al momento della scelta e che

contengono tutte le informazioni relative al fondo che si sta prendendo in considerazione. Vogliamo, tuttavia, segnalare alcuni aspetti che vanno ad incidere profondamente sulla scelta che si andrà a fare: le prestazioni da attendersi dai fondi pensione, il trattamento fiscale, e la pensione a cui si avrà diritto alla fine del proprio percorso lavorativo. Per quanto riguarda quest'ultimo punto, infatti, bisogna ricordare che investire il Tfr in un fondo complementare significa scegliere di riavere il 50% dell'importo maturato restituito sotto forma di capitale e il restante 50% sotto forma di rendita vitalizia (con delle eccezioni); rendita vitalizia che andrebbe ad integrare una pensione che, calcolata con le nuove regole, potrebbe essere molto inferiore al livello delle pensioni attuali. Per quanto riguarda le prestazioni, anche i fondi complementari prevedono la possibilità di richiedere anticipazioni; il trattamento fiscale, infine, va decisamente a favore dei fondi pensione, in quanto i contributi volontari sono deducibili dalla dichiarazione dei redditi. In conclusione, consigliamo a tutti, di valutare attentamente la scelta da effettuare, in base alla propria età, anzianità contributiva e alle altre forme di investimento individuale che eventualmente si hanno in corso.



S. MARTINO IN CALABRIA

'Na putigha
canti di nostalgie
di prigionie
di amori e tradimenti.
Il vino è una gassosa
una rosa, un fiore
occhi ridenti
sorrisi gaudenti
sguardi penetranti
che scrutano
indagano:
chi è questo?
diverso fra noi,
è un forestiero?
un conte?
è una spia?
uno straniero?

in terra mia!

(Odralif)



Muovi Città Periodico di informazione di Atam S.p.A.

Via Foro Boario 89100 Reggio Calabria

Autorizzazione Tribunale Di Reggio Calabria n. 6/2006

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