

# Muovi Città

Notiziario ATAM

## Reggio Calabria

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

### Editoriale

## “L'anno vecchio è finito ormai ma qualcosa ancora qui non va”

VINCENZO FILARDO

A conclusione di un anno di lavoro torna alla mente quella bellissima canzone di Lucio Dalla "L'anno che verrà" che ci ha finora accompagnato in quei pochi momenti che riusciamo a dedicare alla riflessione sul tempo trascorso e su quello che ci aspetta. In quel "l'anno vecchio è finito ormai ma qualcosa ancora qui non va" mi pare si possa efficacemente riassumere la fase di generale incertezza che il mondo del trasporto pubblico sta vivendo.

Le questioni sul tappeto sono tante: problemi di assetto strutturale del settore che vengono da lontano, dalle connotazioni storiche di questo nostro Paese (le municipalità, i localismi, le diversità territoriali) che s'intrecciano da un lato con le sfide di un mercato della mobilità in piena trasformazione (il confronto con l'Europa, le nuove dimensioni urbane) e, dall'altro, con una congiuntura economica (costi energetici, vincoli della spesa pubblica, scarse compensazioni dei servizi resi) che ha finito per appesantire le condizioni finanziarie delle imprese. Se a questi fattori aggiungiamo ancora l'ammasso di inadempimenti, incertezze e ritardi accumulati dai governi nazionali e dalla grande maggioranza delle Regioni sul cammino della riforma, che era stata pensata con il noto D.Lvo n.422/97 (liberalizzazione dei servizi e regole per il mercato), possiamo realisticamente concludere che la situazione si presenta tutt'altro che agevole da affrontare per chiunque voglia accettare la sfida.

In un contesto siffatto, come ha recentemente richiamato Orazio Carabini sul Sole 24 Ore, le aziende pubbliche, anche quelle del TPL, vivono ormai un conflitto permanente tra due differenti missioni, quella commerciale che le

spinge verso processi di qualificazione e innovazione organizzativa e quella della gestione di un servizio sociale che le costringe a sostenere comunque attività, che non potranno mai remunerarsi, dati tra l'altro i vincoli tariffari, e per le quali diventano decisive entità e modalità con cui l'Amministrazione, statale e regionale, è chiamata a corrispondere nel tempo le necessarie remunerazioni; senza considerare un certo carico d'improduttività legato quasi sempre a fattori locali, allorché politica o sindacato si rendono garanti di sacche di dequalificazione ed inefficienza: un antico retaggio di stampo conservativo che si trascina e che appesantisce, non solo in termini di costi diretti, il sistema pubblico.

Certo qualcosa si sta muovendo. Nel panorama nazionale Regioni e Rappresentanze sociali delle imprese, in occasione della manovra finanziaria nazionale, hanno riproposto con forza l'urgenza di risorse strutturali adeguate a compensare gli obblighi di servizio, indicizzandole all'evoluzione dei costi di produzione. Nel panorama regionale, in occasione della recente legge di assestamento del bilancio, si è previsto di procedere alla chiusura dei rapporti economici pregressi con le imprese di trasporto e a fissare gli standard di servizio per ciascun territorio (servizi minimi). Ma lo sappiamo, non basta approvare una norma per cambiare le cose soprattutto dalle nostre parti. C'è bisogno di un concorso di fattori immateriali non sempre a portata di mano, primi fra tutti una buona dose di convergenza sugli obiettivi da perseguire e una qualche sintonia tra soggetti interessati, ma si tratta, com'è noto, di merce non molto diffusa. Infine uno sguardo alla nostra azienda.

segue a pagina 3

## Vulnerabilità della città rispetto all'ammodernamento A3

Antonino Vitetta

*"Per costruire la Salerno-Reggio Calabria ci sono voluti circa undici anni (dal 1963 al 1974) e una somma che oggi corrisponderebbe a 5,6 milioni di euro a chilometro. Per ammodernarla, di anni ne serviranno quattordici (dal 1998 al 2012) e si spenderanno 20,3 milioni al chilometro."*

(fonte [www.corriere.it](http://www.corriere.it))

Un proprietario ha una casa che "funziona" ma non ha tutti i comfort; chiama un tecnico molto esperto per dotarsi di tutti i comfort a lui congeniali. Il tecnico, dopo studi, analisi, valutazioni, ecc., che hanno richiesto anni, propone di demolire parzialmente la casa da ristrutturare (che comunque "funzionava" in modo decente) e di costruire una casa



nuova lateralmente a quella da ristrutturare, sfruttando però alcune aree/strutture già esistenti. Il tecnico si era però dimenticato di avvertire il proprietario che

i lavori avrebbero portato dei condizionamenti: la necessità di dover dormire e mangiare nell'area di cantiere fino dal 1998 al 2012.

A queste condizioni viene un dubbio: poteva esistere un'alternativa migliore spendendo pure di meno?

segue a pagina 2

## Incontro con... l'Assessore alla mobilità Amedeo Canale



**Quale eredità ha trovato nella nuova materia che le è stata affidata e quali sono gli obiettivi che si pone in questa sua nuova esperienza?**

L'amministrazione comunale già nel suo precedente mandato ha imposto un'inversione di marcia nel settore dei trasporti, della mobilità e anche della polizia municipale. Un settore sul quale si sono concentrati una serie di indirizzi politici forti da parte del Sindaco e della giunta nella sua complessità sebbene, nell'ultimo biennio,

non si è registrata una presenza costante del precedente Assessore. Tuttavia non mi sembra si possa dire che gli indirizzi generali della giunta non siano stati rispettati. Nel caso del trasporto pubblico, poi, mi fa piacere rilevare la presenza, all'interno dell'Atam, di una direzione molto attiva e ben affiatata. Questo mi ha sorpreso in positivo, poiché rappresenta un esempio di dirigenza legata all'azienda e votata al bene dell'azienda.

Il servizio di trasporto pubblico è migliorato negli anni. Nel mio precedente mandato, quando ero Assessore alla Pubblica Istruzione, ho contribuito in un certo senso a questa progressiva crescita quando decisi di esternalizzare il servizio scuolabus e di affidarlo proprio all'Atam riuscendo, per altro, a stabilizzare Lsu e Lpu e a rinnovare il parco scuolabus con la collaborazione della Regione (allora guidata da Chiaravalloti).

Tutto il settore ha subito un'inversione di tendenza positiva il che ha consentito anche all'azienda di resistere ad una situazione finanziaria critica determinata dal disimpegno totale e consapevole della Regione in termini di dotazione chilometri-

ca e riconoscimento del deficit. È necessario, comunque, uno sforzo ancora superiore per la crescita del sistema trasporti (TPL, mobilità in generale e polizia municipale) che deve trovare una sintesi diversa che lo coordini. Penso ad una struttura che sovrintenda tutto con una visione globale e che operi con strumenti certi e conosciuti per dare innovazione. Spero di poter concretizzare questa novità in brevissimo tempo per tentare di avvicinare ai problemi di trasporto, di mobilità e di controllo in modo più organico e innovativo. Esperienze analoghe ci sono già in altre parti d'Italia e operano con successo. Proveremo a mettere in piedi una realtà finalizzata ad ottimizzare al massimo anche le potenzialità professionali del territorio, rivolgendosi anche al mondo universitario. Non dobbiamo fare un doppione di strutture comunali esistenti ma qualcosa che riesca ad imprimere sin da subito un cambiamento alla città, magari con l'attuazione del Piano Urbano della Mobilità e del Piano Urbano del Traffico.

Il traffico urbano è da molti avvertito come uno dei problemi principali della vita cittadina. La qualità

**del trasporto pubblico quanto può influire sulla vivibilità della città?**

Partendo dal presupposto che per arrivare alla risoluzione del problema traffico è necessario pervenire ad un elevato grado di maturità del cittadino e del guidatore - una consapevolezza che si raggiunge anche attraverso l'attività di prevenzione repressione messa in campo dai vigili urbani - ritengo che l'efficienza del trasporto pubblico e della metropolitana di superficie possano svolgere un ruolo fondamentale per decongestionare le vie cittadine consentendo a chi viene dalla provincia di utilizzare un mezzo pubblico e abbandonare la macchina.

segue a pagina 3

## ATAM e trasporto urbano in Consiglio Comunale

pagina 3

Workshop

Aziendale

2007

pagina 3

## Problematiche e misure alternative in vista dei lavori nel tratto tra Scilla - Reggio **Vulnerabilità della città rispetto all'ammodernamento A3**

(segue dalla prima pagina)

Invece dei lavori propinati dal tecnico, era possibile costruire una seconda casa a mare o in montagna e mantenersi la vecchia, ma funzionante, casa senza correre così il rischio di una probabile ma non sicura fine dei lavori coincidente con il 2012?

In alcune zone della nostra Regione l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è l'unica infrastruttura stradale che garantisce livelli di servizio elevati per gli spostamenti su strada. Quindi l'esecuzione dei lavori di ammodernamento provocano problematiche, congestione ed emergenze



alla circolazione dei veicoli. La mobilità degli utenti durante lo svolgimento dei lavori solitamente è una problematica non risolta in fase di progettazione. Pertanto la soluzione proposta può non essere efficiente, sicura e sostenibile. Anche nel tratto cittadino durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere chiusi alcuni svincoli e inoltre si dovrà circolare a doppio senso di circolazione per alcuni tratti. I disservizi che ci sono stati durante i lavori della Galleria di Spirito Santo potrebbero essere solo una piccola parte di quelli che si potranno verificare durante i lavori di ammodernamento dell'autostrada.

Durante i lavori nel tratto tra Villa San Giovanni e Reggio Calabria i problemi da risolvere riguarderanno due condizioni: quella ordinaria e quella di emergenza.

In condizioni ordinarie nelle ore di punta per alcuni spostamenti ci saranno tempi di percorrenza che raddoppieranno o triplicheranno rispetto ad oggi. Inevitabilmente il centro città sarà fortemente conge-

stionato. Ma le condizioni ordinarie non sono poi le peggiori. In fondo saremo solamente in fila dentro l'autoveicolo invece di stare a casa e leggere un buon libro. In condizioni di emergenza, invece, vi saranno problemi nel caso di incidenti o nel caso di emergenza esterna in pratica i soccorsi e la fuga della popolazione diventeranno di fatto impossibili.

Quali le soluzioni? Per i lavori nel tratto tra Scilla e Reggio Calabria oggi si possono trovare delle buone soluzioni di compromesso.

Primo passo: mettere gli utenti al centro del progetto. Il progetto può e deve essere concepito tenendo conto delle esigenze dei cittadini e delle imprese; ne deriva che se si comincerà a discutere della gestione dell'area di cantiere e del flusso di veicoli interessati dopo l'inizio dei lavori (vedi tratto Scilla-Bagnara) si brucia questa importante opportunità. Secondo passo: mettere gli utenti al centro del progetto e dare servizi alternativi di trasporto collettivo; l'incremento di servizi di trasporto collettivo



foto ANAS S.p.A.

riduce gli utenti sulla strada. Terzo passo: mettere gli utenti al centro del progetto e fare massiccio uso delle tecnologie. Oggi le tecnologie in alcuni casi possono far aumentare fino al 50% la capacità delle strade e quindi è come se la chiusura di una corsia coincidesse con la chiusura di solo metà corsia. Quarto passo: mettere gli utenti al centro del progetto e... (purtroppo è tardi per la costruzione di una nuova SS 106 al posto dell'ammodernamento della A3).

Troppo spesso si progetta pensando che la realizzazione dell'infrastruttura sia l'obiettivo dei lavori, dimenticandosi che l'unico obiettivo è favorire lo spostamento degli utenti in modo efficiente, sicuro e sostenibile, sia durante l'esecuzione dei lavori che a conclusione degli stessi. Le opere devono essere condivise dalla popolazione. Sono da cambiare le modalità di pianificazione e progettazione!

Antonino Vitetta

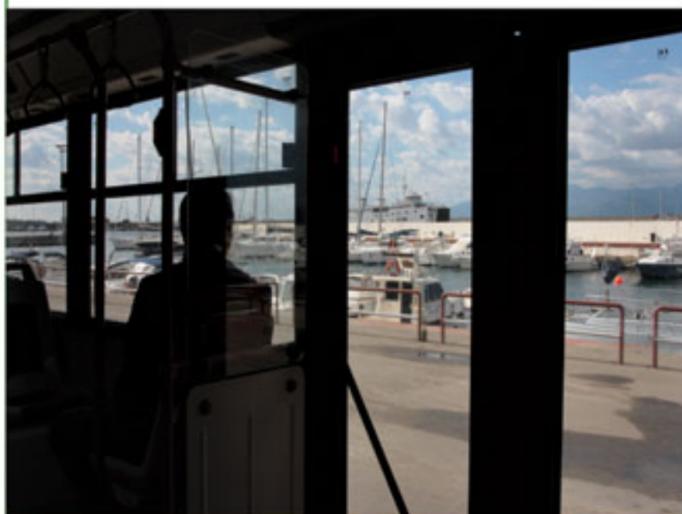
## Protocollo d'intesa tra le aziende di trasporto metropolitano dello Stretto **ATAM di Reggio e ATM di Messina per un servizio integrato**

I processi di crescita dei servizi e delle attività e dei servizi nell'area dello Stretto hanno condotto ad un intensificarsi delle relazioni tra le due sponde ma questo avviene a fronte dell'assenza di un piano organico e di governance del sistema complessivo della mobilità tra Reggio e Messina.

Per colmare questo "gap" le aziende di trasporto metropolitano delle due città dirimpettaie, Atam e Atm, il 31 luglio di quest'anno hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato a realizzare un insieme di iniziative volte alla progettazione e all'implementazione di un servi-

zio di trasporto marittimo di persone a scala locale, integrato con il sistema di mobilità terrestre nelle rispettive aree urbane. Ciò è avvenuto anche in virtù della consapevolezza di condividere la stessa missione produttiva, ovvero servire al meglio i propri utenti, e con il proposito di razionalizzare e coordinare le rispettive risorse (mezzi, organizzazione e servizio).

Atam e Atm rispetto ad un tale scenario si impegnano a procedere ad un'analisi congiunta dei programmi di esercizio con l'obiettivo di migliorare gli scambi con i natanti attraverso un coordinamento degli orari e



un eventuale adeguamento delle frequenze. È in programma di attivare anche uno studio di integrazione tariffaria con l'obiettivo di giungere alla formulazione di titoli di viaggio unitari e di avviare un programma di comunicazione e promozione di servizi integrati nei confronti dell'utenza per favorire l'accesso dei cittadini pendolari e non.

Le tappe che riguardano il protocollo d'intesa sono l'istituzione di un gruppo di lavoro, la progettazione del servizio e la valutazione economica dell'attività (investimento, costi di gestione, ricavi da traffico), la configurazione del soggetto gestore del servizio e l'individuazione del livello istituzionale di riferimento e della disciplina amministrativa

del trasporto marittimo locale. È possibile ipotizzare, inoltre, la formazione di un consorzio misto tra le due aziende di TPL ed eventuali armatori interessati (da individuare in base alle procedure di legge).

## Editoriale

(segue dalla prima pagina)

E' proseguito l'impegno nello svolgimento dei nostri servizi, avendo presente che dietro ogni autobus che si muove ci sono altri servizi e altri addetti che ne garantiscono il funzionamento. Abbiamo confermato la certificazione di qualità, stiamo insistendo sulla qualificazione del personale e sul suo rinnovo, e avendo assunto l'abitudine di sottoporci ogni sei mesi ad una verifica di benchmarking (non so quante altre aziende lo fanno) disponiamo di indici di prestazione e di parametri di costo che sono allineati con aziende similari in regioni significative come quelle dell'area toscano-emiliana.

Ma non possiamo evitare di ribadire anche qui quanto gli organi aziendali stanno dicendo da tempo in tutte le salse peraltro ormai ufficialmente deliberato all'unanimità dal Consiglio Comunale. Non ce la facciamo più a rispondere alle richieste continue di nuovi servizi che pervengono dalla città; Reggio ha una bassissima dotazione chilometrica rispetto agli altri centri della Calabria e la

Regione continua a non decidere. Abbiamo bisogno di fare più chilometri e dobbiamo fare più integrazione, ma non riusciamo a parlare con Trenitalia, pur avendo un programma tariffario in comune.

L'ATAM vive da un pezzo una pesante crisi finanziaria, prossima ad un punto di non ritorno, derivante in larghissima misura dai mancati emolumenti per il ripiano dei deficit degli anni '87-'96 di cui hanno potuto fruire tutte le aziende, crisi che mette continuamente a rischio anche il pagamento degli stipendi e le forniture essenziali.

Si è costituito, con la spinta delle organizzazioni sindacali, un tavolo di trattativa in Prefettura che ha aperto la strada per un riconoscimento da parte della Regione del trattamento così singolare ed iniquo subito ma all'Azienda non possiamo permetterci di abbassare la guardia.

Non ci resta che concludere con le parole di Lucio Dalla: "Ma la televisione ha detto che il nuovo anno porterà una trasformazione e tutti quanti stiamo già aspettando".

Auguri a tutti! Vincenzo Filardo

## Incontro con... Amedeo Canale

(segue dalla prima pagina)

L'obiettivo di rendere efficiente il sistema di trasporti lo raggiungeremo anche attraverso opere infrastrutturali come le autostazioni di Botteghelle e Annunziata. E naturalmente promuovendo la cultura dell'uso del mezzo pubblico mediante una politica tariffaria adeguata e sensibile alle fasce più deboli. Cercheremo con la Regione di recuperare i fondi necessari per il completamento del rinnovo del parco autobus in dotazione all'Atam con l'acquisto di mezzi più snelli e meno inquinanti che permettono di viaggiare più agevolmente nel traffico.

Grandi sforzi ancora, naturalmente vanno profusi nel ridurre gli ingorghi derivanti da sosta selvaggia con la presenza del personale dei vigili urbani. Eliminare la sosta selvaggia equivale a velocizzare tutto.

**Mobilità sostenibile: è questa la filosofia che sta alla base del programma dell'Amministrazione Comunale. Ma cosa si intende con questo concetto e operativamente come**

sarà attuato?

Il concetto di sostenibilità è alla base di tutto. Ci rivolgiamo a mezzi di nuova concezione ma compatibili con la morfologia della città. La legge offre particolari strumenti che uniti alla sensibilità di chi redigerà il Piano Urbano del Traffico e della Mobilità proveranno a decongestionare le zone ad alta densità e con un impatto ambientale rilevante.

**Il Consiglio Comunale ha approvato all'unanimità l'ordine del giorno circa i rapporti tra Atam e Giunta Regionale. Cosa ci dice a riguardo?**

lo ho attaccato la Regione e i rappresentanti reggini in sede regionale. Non mi riferisco naturalmente solo a quelli di oggi ma anche a coloro che li hanno preceduti. Ho fatto interventi duri e relazionati in Consiglio Comunale dal quale è emersa un'unità di intenti della città. L'incontro che c'è stato con l'Assessore Regionale ai trasporti Spaziante (e quello successivo con il Prefetto Musolino) ha offerto un quadro confortante poiché ha fatto registrare rispondenza e disponibilità a comprendere le nostre ragioni e la volon-

tà di lavorare insieme per risolvere la crisi dell'azienda.

Si sono formulate ipotesi per arrivare al progressivo riequilibrio chilometrico e alla trasformazione di 2 tratte da extraurbane ad urbane. Si è parlato anche del ripiano del deficit e sono stati assunti alcuni importanti impegni.

Io ritengo che si arriverà presto ad una soluzione e questo significa che siamo stati incisivi nel primo reale tavolo tecnico-politico che c'è stato e nel quale si è creato un importante momento di ragionamento. Se ciò non accadesse... tutti saprebbero chi è venuto meno agli impegni!



## ATAM e trasporto urbano in Consiglio Comunale



Compattezza e coesione attorno alle vicende dell'Atam. Il consiglio comunale reggino si è espresso all'unanimità approvando l'ordine del giorno che ha riguardato l'azienda di trasporto metropolitano levandoci alta la propria voce nei confronti della classe politica regionale apparsa, negli anni, sorda alle legittime richieste e aspettative di crescita.

Nel corso del civico consesso, riunitosi a fine luglio, consiglieri di maggioranza e opposizione si sono confrontati con l'emergenza in cui versa l'Atam, formulando una richiesta condivisa: da un lato il riconoscimento di pari dignità e trattamento rispetto alle "colleghe" ex municipalizzate consentite e catanzaresi attraverso l'individuazione delle risorse necessarie a dotare la città di Reggio di un livello di servizio adeguato alle esigenze di mobilità del territorio

(così come previsto dal Programma di esercizio presentato) e dall'altro la rideterminazione dei disavanzi d'esercizio riferiti al decennio 1987/96 sulla base del credito vantato dall'azienda nei confronti della Regione.

Un grande senso di responsabilità politica quello emerso in seno alla seduta del Consiglio che ha preso avvio con un intervento dell'assessore comunale ai trasporti e polizia municipale, Amedeo Canale teso a sottolineare l'importanza dell'argomento all'ordine del giorno sul quale si gioca la crescita della città intera: "Alla base del dibattito - afferma Canale - ci deve essere il principio di equità che deve vedere Reggio messa alla pari delle altre città calabresi". Le relazioni dell'Amministratore Unico Arena e del Direttore Generale Filardo sono servite, poi, a illustrare la situazione sotto-

lineando il carattere di tempestività con cui la crisi aziendale deve essere affrontata per quanto attiene il riconoscimento da parte della Giunta regionale dei mezzi finanziari legittimamente spettanti all'Atam: "Siamo di fronte ad un disinteresse in seno alla Regione che si protrae da più di un decennio - ha affermato Arena - e che ha generato nell'azienda una pesante crisi finanziaria che potrà mettere a repentaglio l'erogazione del servizio con gravi ripercussioni sui livelli occupazionali".

Di fatto, l'azienda di trasporto metropolitano reggina - nel panorama locale e nazionale - subisce un trattamento da vera e propria "Cenerentola" poiché le vengono corrisposte risorse ritenute, a ragion veduta, "oltremodo esigue".

L'interesse creatosi sull'argomento da parte dell'Assemblea si fonda sulla necessità di fornire risposte in primis alla cittadinanza - andando ad incidere sulle sempre maggiori esigenze di mobilità dalle quali discende il ruolo sempre più preponderante dei trasporti pubblici - e in considerazione della crescita che l'azienda ha dimostrato sia sotto l'aspetto qualitativo che occupazionale.

Numerosi e qualificati sono stati gli interventi registrati nelle file della maggioranza tra i quali quelli dei consiglieri Paolo Gatto, Paolo Anghelone, Domenico Meduri, Peppe Martorano, Daniele Romeo, Demetrio Delfino, Pasquale Morisani e Antonio

Nicolò. Pronta anche l'opposizione a difendere gli interessi di Reggio con i consiglieri Eduardo Lamberti Castronuovo, Demetrio Martino, Seby Romeo, Antonino Zimbalatti, Nuccio Azzarà, Giovanni Minniti e Nuccio Barillà che hanno dichiarato di essere disponibili a sostenere qualunque documento risulti positivo per la città e hanno sollecitato lo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile che tenga conto di un'efficace integrazione alla linea ferroviaria.

Lo stesso primo cittadino ha tenuto a evidenziare il confronto costruttivo emerso in aula: "Credo che il Consiglio Comunale possa essere da stimolo su diversi fronti per supportare l'azione dell'Esecutivo Municipale, e farsi promotore di progetti capaci di

rendere centrale il nostro territorio alla luce dell'interesse della comunità. L'Atam - ha proseguito Scopelliti - è cresciuta negli ultimi anni, basti pensare al notevole incremento di abbonati, e agli altri dati che supportano un segnale di prospettiva positivo per l'azienda, la quale rappresenta un polmone importante per Reggio Calabria, offrendo alla Città un prodotto notevole. Gli interventi di tutti i gruppi politici, di maggioranza e di opposizione, attestano la volontà di fornire risposte alla cittadinanza, e determinano un segnale di unità d'azione che sarà valutato positivamente da tutti poiché quello trattato non è un problema che appartiene solo a chi governa".



## Mai più senza biglietti!

Il piano antievasione di Trenitalia

Angelo Platania

A partire dal 17 settembre 2007, come ampiamente riportato dai media, dai depliant illustrativi (allegato) e dagli annunci sonori in tutte le stazioni, sono state apportate, delle modifiche all'art. 66 delle "Condizioni e Tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato", che hanno determinato, in caso di irregolarità ed abusi, l'applicazione di nuove sanzioni.

In particolare in Calabria, dove trova applicazione il DPR 753/80, per inesistenza di legislazione regionale in materia, la mancanza di biglietto o l'errata/assenza di convalida del biglietto, assoggettano il viaggiatore al pagamento di una penalità di euro 200,00. Qualora il pagamento venga effettuato entro il 15° giorno dalla data della notifica l'importo viene ridotto a euro 100,00 e se il pagamento avviene in modo immediato al personale del treno o all'arrivo del treno in stazione con biglietteria abilitata, la sanzione è ridotta a euro 50,00. Sempreché non si parta da stazione priva di biglietteria, emettitrici automatiche e di punti vendita terzi ed in tali casi non si avvisi il capo treno prima di salire a bordo.

Così come non si incorre in sanzione se la mancata convalida è dovuta a obliterate inesistenti o non funzionanti, purché si avvisi il capo treno prima di salire a bordo.

Se la biglietteria all'arrivo non è

funzionante, il viaggiatore può effettuare il pagamento di quanto dovuto, entro i tre giorni successivi alla contestazione, presso qualsiasi biglietteria abilitata o utilizzando l'apposito conto corrente.

Il giorno 17 settembre è stata realizzata la "giornata antievasione" presso le stazioni di Reggio Centrale e Reggio Lido, che ha visto massicce squadre

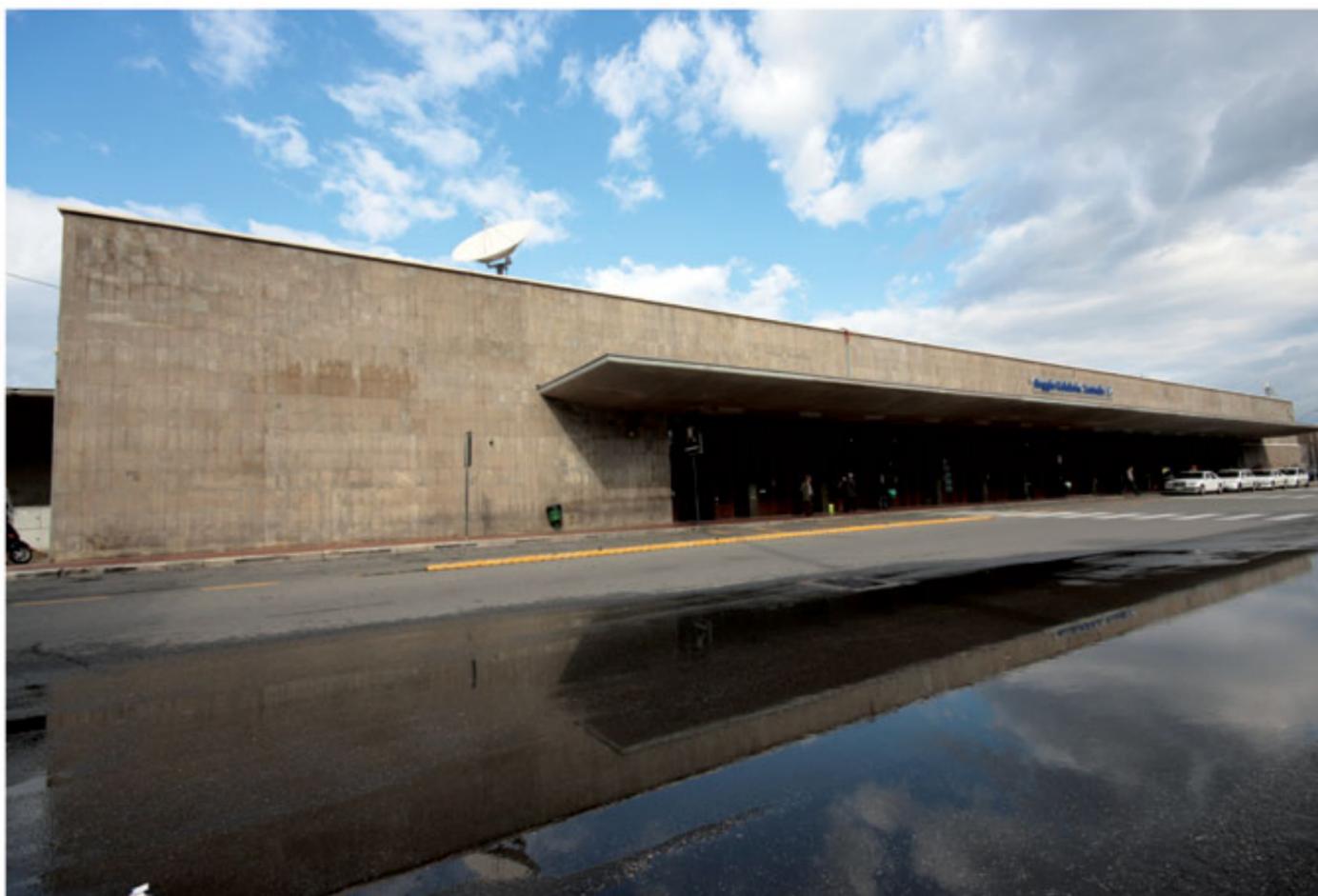
di personale Trenitalia effettuare controlli dei biglietti ai viaggiatori in arrivo presso tali stazioni, per buona parte della giornata.

Tale momento si colloca in continuità con numerosissime operazioni antievasione, effettuate da squadre a bordo e a terra, già a partire dallo scorso 16 gennaio. La lotta all'evasione ha determinato stime che hanno consentito di quantificare il fenomeno, in

Italia, in circa 70 mln di euro, che potrebbero rappresentare investimenti per l'acquisto di circa 20 treni "Minuetto", che andrebbero a migliorare sensibilmente il servizio per tutti i cittadini ed in particolar modo, per chi utilizzando il treno paga regolarmente l'importo del viaggio.

Il resoconto sull'esito delle "giornate antievasione", verrà inviato alla Regione, alle OOS

Regionali, alle Associazioni dei Consumatori e dei Pendolari oltre al Comune ed alla Provincia in cui viene attivata la "giornata antievasione", in modo da sensibilizzare le istituzioni rispetto ad una problematica, che se arginata consentirebbe il recupero di introiti da destinare al miglioramento della mobilità pubblica.



## Atam rinnova il certificato di conformità Iso 9001 Qualità: un sogno o una realtà?

Viviana Fedele

Nei giorni 4 e 5 luglio ATAM è stata sottoposta alle verifiche ispettive per il rinnovo della certificazione di qualità conseguita il 17 luglio 2004 e, grazie all'impegno e alla dedizione di tutti, l'obiettivo è stato raggiunto: il certificato è stato rinnovato per altri tre anni.

Siamo ancora "in qualità", ma qual è il significato di "essere in qualità"? E soprattutto quanti leggendo le prime righe di questo articolo avranno pensato: ma quale qualità! la qualità è solo sulla carta, gli autobus sono sempre in ritardo, sono sporchi, si guastano sempre e chi più ne ha più ne metta?

Orbene quale occasione migliore per chiarire il significato e l'importanza di possedere la certificazione?

Avere la certificazione di qualità vuol dire che un ente certificatore indipendente, TUV Italia srl nel nostro caso, certifica che il nostro sistema di qualità ossia l'insieme delle strutture organizzative, delle regole, delle risorse umane, degli strumenti e dei mezzi, è conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2000. Questa è una norma internazionale, con carattere di volontarietà, che specifica i requisiti che un'azienda deve soddisfare per dimostrare

la sua capacità di fornire prodotti che soddisfino il più possibile i requisiti del cliente.

La certificazione è quindi un esame cui viene sottoposta tutta l'azienda, per il cui superamento tutti i dipendenti svolgono un ruolo determinante e averla raggiunta ci gratifica in quanto attesta che gli sforzi che giornalmente compiamo ci sono stati riconosciuti.

Applichiamo correttamente la norma ISO 9001:2000. Ciò significa che la nostra azienda pianifica ciò che fa, documenta come lo fa, opera come è descritto nel procedure che l'azienda stessa ha scelto di darsi, controlla come ha operato, agisce per il miglioramento dei risultati.

Non bisogna però dimenticare che operiamo all'interno del contesto urbano, con tutte le difficoltà e i disservizi che ne derivano (un territorio morfologicamente "duro", traffico eccessivo, parcheggio selvaggio, chiusura di strade senza preavviso).

Tuttavia abbiamo dimostrato di credere fortemente nel cambiamento, abbiamo abbracciato e condiviso tutti questi progetti, che consentirà alla nostra azienda di raggiungere standard quali-

tativi e di efficienza sempre superiori, il che tradotto in termini di risultati concreti significa: anticipare la concorrenza, arrivare preparati alle prossime gare competitive, rilancio di immagine, maggiore garanzia per l'utenza, assicurare un futuro all'ATAM.

La certificazione va mantenuta, oggi più che mai, l'impegno di ciascuno di noi deve essere rivolto a sostenere il "miglioramento continuo".

Nel corso degli audit condotti dalla TUV su tutte le aree di attività aziendale sono state rilevate "non conformità minori" e sono state sollevate "raccomandazioni" relativamente alla erronea applicazione di alcune procedure sulle seguenti attività:

- pulizia dei mezzi,
- gestione magazzino,
- manutenzioni programmate,
- gestione noleggi,
- gestione dei parcheggi rosa.

Queste criticità saranno sottoposte nuovamente a verifica fra quattro mesi, per cui è necessario adoperarci al fine di risolverle al più presto e mantenere la certificazione.

## Al via i lavori per la realizzazione delle autostazioni

Nel mese di Ottobre è avvenuta la consegna pubblica dei lavori per la realizzazione delle autostazioni di interscambio di Botteghelle e Ponte della Libertà all'impresa appaltatrice, il Consorzio Idroterm - Elettromical SpA, in un incontro con stampa e cittadini.

Presso il Largo Botteghelle alla presenza del Sindaco Giuseppe Scopelliti, dell'Assessore comunale ai Trasporti Amedeo Canale, dell'Amministratore Unico e del Direttore di Atam, Demetrio Arena e Vincenzo Filardo, e del Presidente della 5^ circoscrizione, Antonino Eroi, sono state illustrate le caratteristiche delle importanti opere infrastrutturali per la cui ultimazione saranno necessari circa 18 mesi.

## Processi di rinnovamento e di riorganizzazione del personale Il piano di esodo aziendale

Giuseppe Sgarato

Nel Mese di Luglio di quest'anno è stato stipulato un protocollo d'intesa tra l'ATAM SpA e le rappresentanze sindacali aziendali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASORTI, FAISA/CISAL, UGL, con lo scopo di sostenere i processi di rinnovamento e di riorganizzazione aziendale.

A questo fine l'azienda ha comunicato a tutto il personale, mediante un avviso pubblico, la volontà di fare ricorso al pensionamento anticipato o alle dimissioni volontarie anticipate.

Il lavoratore potrà accettare "l'offerta al pubblico" formulata dall'ATAM SpA per risolvere in maniera irrevocabile il rapporto

di lavoro alla scadenza che verrà comunicato dall'Azienda entro e non oltre la data del 31/12/2007. Ai dipendenti interessati all'esodo, titolari di rapporto di lavoro a tempo indeterminato, sarà erogata un'indennità fissa pari a 6 mensilità della retribuzione lorda spettante e un'indennità aggiuntiva di quattro mensilità moltiplicate per il numero di anni mancanti per maturare il diritto alla pensione, il tutto fino alla durata massima di anni sei. Le indennità spettanti saranno corrisposte in tre o cinque quote di pari importo da erogarsi entro il primo semestre di ciascun anno.

Il dipendente che alla data di cessazione

non possiede l'anzianità minima contributiva prevista dalla legge per essere collocato in quiescenza, può chiedere che l'ATAM SpA, per suo conto, provveda, nei limiti delle quattro mensilità aggiuntive annue, al versamento contributivo per la prosecuzione volontaria, secondo le disposizioni vigenti, presso l'Istituto di previdenza.

In tale contesto, ed in via del tutto eccezionale, è previsto il subentro del figlio/a al genitore dimissionario. Tale possibilità è concessa ai figli dei dipendenti, in possesso dei requisiti previsti per operatori d'esercizio, ovvero, per altre qualifiche, ai figli dei dipendenti facenti parte della graduatoria



del progetto di formazione P.R.U. ATAM 2003-05, e limitatamente ai posti vacanti nella vigente P.O., ai figli di dipendenti con altre qualifiche professionali.

## Workshop aziendale 2007: gli esami non finiscono mai

Luigi Bianco



La gestione di un'azienda è caratterizzata dalla necessità di far fronte continuamente a problemi contingenti: nel caso di un'azienda come ATAM, spesso si presentano situazioni imprevedibili quali ad esempio: variazioni di percorso, incidenti, richieste di organizzazioni esterne (tra cui un peso rilevante è rappresentato da quelle provenienti dagli Enti Pubblici che hanno affidato il servizio ad ATAM), assenze, ecc. A questi eventi si aggiungono i contatti diretti, le telefonate a cui occorre fornire una risposta immediata e numerose altre situazioni che possono disturbare lo svolgimento di una riunione, distogliendo l'attenzione dei partecipanti.

Oltre alla gestione dei problemi quotidiani, in un'azienda occorre anche concentrare l'attenzione sulle tematiche connesse con lo sviluppo a medio-lungo termine: si tratta di un compito assegnato alla Direzione, ma il cui successo dipende soprattutto dalla capacità dei Responsabili di tradurre gli obiettivi in attività operative, per cui il loro coinvolgimento in fase di definizione degli obiettivi può rappresentare uno strumento non solo per facilitarne il conseguimento, ma anche per recepire i suggerimenti di chi tutti i giorni si trova a contatto con i problemi operativi. I risultati che ATAM ha conseguito negli ultimi anni sono

dovuti anche al clima di collaborazione e al coinvolgimento dei Responsabili nei processi decisionali aziendali.

Da alcuni anni, ATAM ha definito una procedura per l'individuazione degli obiettivi strategici e la traduzione in quelli operativi che prevede, la formulazione del Piano Annuale per la Qualità che viene definito dalla Direzione con il supporto di tutti i Responsabili Aziendali.

Anche quest'anno, come negli anni 2004 e 2005, è stato possibile organizzare un momento di riflessione (denominato "Workshop", che si può tradurre come "momento di lavoro") sulle strategie e gli obiettivi aziendali al di fuori dell'azienda, riunendo per tre giorni la Direzione e i Responsabili aziendali al di fuori dall'azienda, con lo scopo di consentire di concentrarsi su questi temi evitando i fattori di disturbo che caratterizzano la vita aziendale di tutti i giorni. Mentre nel 2004 e 2005, il workshop ha rappresentato anche l'occasione per una visita ad altre organizzazioni (Metropolitana di Torino e CTP di Napoli, vincitrice del Premio Qualità Confservizi), i problemi finanziari in cui si trova l'azienda hanno suggerito una scelta di "costo minimo", per cui si è organizzato l'incontro presso un locale non lontano da Reggio, per risparmiare il costo dei pernottamenti e delle cene.

Il workshop si è svolto nei giorni 27, 28 e 29 settembre (la scelta di dedicare un sabato è stata dettata dalla necessità di evitare un'assenza prolungata dall'azienda) ed ha visto la partecipazione di Amministratore Unico, Direttore Generale, Vicedirettore e 8 Quadri aziendali che rappresentano tutti i settori aziendali.

I temi all'ordine del giorno sono stati numerosi, tra cui i principali

sono costituiti da:

- Andamento dei risultati aziendali e loro confronto con altre realtà del settore;

- Esame della situazione aziendale, con particolare riguardo ai problemi economico-finanziari di cui Atam ha sofferto particolarmente in questi mesi;

- Realizzazione delle nuove autostazioni e trasferimento di gran parte delle attività nel nuovo deposito di Mortara e conseguenze sull'organizzazione e sulle modalità di operare dell'azienda;
- Necessità di far evolvere l'organizzazione per adeguarsi ai nuovi scenari in cui ATAM si troverà ad operare.

I tre giorni di lavoro concentrato su queste tematiche hanno consentito di conseguire risultati significativi:

- Efficienza: ATAM non sfigura nel confronto con due aziende dell'Emilia che quest'anno sono state prese a riferimento: si tratta

di un miglioramento significativo rispetto agli anni passati;

- Situazione economico-finanziaria: è stato possibile individuare le aree di criticità, tra cui le principali sono rappresentate da;

- 1) riduzione dei contributi regionali per il servizio di trasporto pubblico urbano, a seguito dei nuovi parametri della L.R. n.18/06, che comportano per Atam minori ricavi per circa 750.000 Euro;

- 2) redditività insufficiente del servizio di parcheggio, malgrado interventi per migliorare l'efficienza e ridurre i costi, dovuta ad un numero elevato di permessi gratuiti (tra cui vanno citati quelli assegnati recentemente ai medici) e alle tariffe ferme da diversi anni e non più confrontabili con quelle di altre città in Italia;

- 3) costi di erogazione del servizio di scuolabus, non completamente coperti dai ricavi;

- 4) contenimento del costo del personale mediante l'applicazione

del piano di esodo concordato con le Organizzazioni Sindacali.

- Nuove Autostazione e nuova Sede di Mortara: queste acquisizioni avranno un impatto rilevante sull'azienda, sia in termini di spazi disponibili (con i relativi maggiori costi di manutenzione), di peggioramento dell'efficienza (i maggiori tempi e costi di trasferimento a vuoto dei mezzi), ma rappresentano anche un'opportunità per fornire nuovi servizi (per esempio: manutenzione per conto terzi, biglietterie, servizi accessori nelle autostazioni).

- Definire una nuova struttura organizzativa: per Atam è giunto il momento di far evolvere la nuova organizzazione per sfruttare le nuove opportunità e allo stesso tempo proseguire sul cammino del miglioramento dell'efficienza e della qualità del servizio che hanno consentito all'azienda di conseguire i risultati che oggi tutti possono osservare.





## ANGOLO DELLA POSTA

Riceviamo e pubblichiamo integralmente

All'Amministratore Unico Atam  
 e all'Ufficio Movimento

Reggio Calabria 14 Sett. 2007

Oggetto : colonia estiva 2007

La nostra gratitudine è per voi tutti, enti e persone in indirizzo (Assessore regionale e comunale ai Trasporti, polizia Municipale, Padre Arnaldo della Parrocchia San Domenico), e per quanti si sono prodigati "dietro le tende degli uffici" alla realizzazione della nostra colonia per bambini poveri che ha avuto sede in Condofuri Marina: dai Padri Marinisti che ci hanno ospitato, al trasporto gratuito giornaliero da Reggio a Condofuri e viceversa, ai volontari che hanno vissuto con noi quest'esperienza. Una gratitudine la nostra che si manifesta soprattutto nella nostra preghiera quotidiana che eleviamo al Signore per tutti voi ed è l'espressione profonda del nostro cuore perché per mezzo di ognuno di voi e con voi abbiamo insieme realizzato qualcosa di bello per questi bambini che altrimenti non avrebbero avuto l'occasione di vivere questa anche se pur breve "vacanza". È un'esperienza che ci dona di anno in anno sempre maggiori soddisfazioni: i bambini nomadi che per natura sono restii ad accettare "l'altro al di fuori del loro cetto" possiamo dire che gradualmente cominciano ad "essere come questo altro". A tutti voi che avete contribuito alla possibilità di ripetere questa esperienza anche quest'anno a Condofuri, e voi giovani volontari che col dono di voi stessi non avete risparmiato veramente nulla per amore di questi bambini va il nostro grazie più sincero e che il signore Gesù possa alimentare nel vostro cuore questa fiamma di carità che è già in voi e che la virtù che ci fa raggiungere le vette alte delle nostre aspirazioni più profonde della nostra realizzazione: l'amore per questo Dio che si è donato a noi e a noi dona il desiderio di donare "qualcosa" ai suoi e nostri "fratelli più piccoli". (MT 25, 40)

Dio vi benedica

Suor M. Marlen M.C.

### Ecco i nuovi arrivi in casa Atam!

Felicitazioni ai dipendenti Maria Giovanna Gerbasi e Saverio Aloï per l'arrivo di Aldo. Ed ancora, auguri al piccolo Luca figlio del dipendente Santo Telo e di Domenica Criaco. Un maschietto, di nome Saverio, anche per Sebastiano De Luca e Francesca Favasuli. Fiocco rosa per la famiglia di Fortunato Cuzzocrea e la moglie Melina Fallanca con la nascita di Michela Pia. Lieto evento al femminile anche per Antonio D'Agostino e la moglie Marina Tripodi genitori della piccola Sara.



Congratulazioni a Davide Cananzi, Giandomenico Cannizzaro, e Antonio Teti, vincitori del concorso interno per addetto all'esercizio.

Sono al sud  
 perché la vita è dura  
 e tu pensi di essere il padrone  
 che alza la voce  
 mette le mani in tasca  
 e si compra anche le vite.

Sono al Sud  
 perché il vento si alza anche da solo  
 e non basta ignorare le ragioni  
 serrare il corso alla memoria  
 per escludere i sogni di riscatto  
 la competizione libera  
 la lotta.

Sono al Sud  
 perché ho la mia storia di eroi  
 e il mare di un dio  
 perché mi dai perduto  
 ed Itaca ritorna col suo re.

( Pino Bova )

### REDAZIONE

Via Foro Boario,  
 89100 Reggio Calabria  
 tel:0965 620121  
**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 Pellicanò  
**Stampa**  
 Tipografia Alfa Gi s.r.l.



WWW. ATAM-RC.IT  
 19928260

NUMERO VERDE  
 800-433310

**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](mailto:vfedele@atam-rc.it)