



A. M. A. T.

Azienda Municipalizzata Autotrasporti-Taranto

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

OGGETTO

Presa atto stesura del nuovo Piano di Ristrutturazione per il triennio 1981/1983.-

L'anno millenovecentottantuno il giorno 25 (venticinque)
del mese di F e b b r a i o, alle ore 18.00 in TARANTO e nella
sede dell'Azienda;

si è riunita in seduta ordinaria, previo avviso di convocazione, la Commissione Amministratrice
nelle persone dei Signori:

1. Luigi PIGNATELLI PRESIDENTE

MEMBRI EFFETTIVI

2. Fulvio MASTROBUONO	3. Vito Franco FIORE
4. Enrico GRILLI (a.g.)	5. Alberto GALLUZZO
6. Matteo MALANDRINO(a.g.)	7. Giuseppe MESTO

MEMBRI SUPPLENTI

8. Cosimo MICCOLI (con diritto a voto)	9. Francesco RUGGIERI (con diritto a voto)
---	---

Assiste il Direttore dell'Azienda Dott. Ing. Silvano CAVALIERE

Svolge le funzioni di Segretario della Commissione il Sig. FERRANTE Francesco

Il Presidente constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

LA COMMISSIONE AMMINISTRATRICE

- PREMesso che l'Azienda in conformità della legge n.3 dell'8/1/1979 deve approntare i piani di riorganizzazione e di ristrutturazione per il triennio 1981/1983;
- CONSIDERATO che con deliberazione n.30 del 14/1/1981 veniva nominata un'apposita Commissione per lo studio del nuovo Piano di Ristrutturazione dei servizi aziendali;

- TENUTO CONTO che in presenza delle nuove esigenze aziendali veniva dato incarico alla citata Commissione di individuare, partendo dal vecchio piano, gli accorgimenti necessari per operare una ristrutturazione dei servizi finalizzata al riordino economico della gestione, con la concreta indicazione degli obiettivi possibili, delle trasformazioni necessarie e percorribili e delle procedure necessarie contemplate dalla Legge n.843 del 21/12/1978 che richiama l'attenzione delle aziende municipalizzate per la formazione dei bilanci annuali;
- RITENUTO dover prendere atto del documento elaborato dalla suddetta Commissione;
- AVUTO il voto consultivo del Direttore di Esercizio;
- A VOTI unanimi

DELIBERA

- di prendere atto del documento di aggiornamento del Piano di Ristrutturazione elaborato dall'apposita Commissione che allegato al presente documento ne fa parte integrante.

Il Segretario
J. J. J.

Visto :

Il Presidente

[Signature]

Comunicata all'Amministrazione Comunale il 6/marzo/1981

CHIARIMENTI - Giunta Municipale richiesti con decisione
Approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. del **12/marzo/1981**

Resa esecutiva il

Il Funzionario ~~Il Direttore~~
(Francesco FERRANTE)
Ferrante

^^^^

v. del. n. 151 dell'8/4/1981

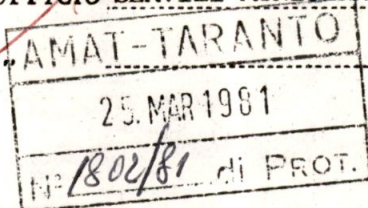


COMUNE DI TARANTO

Segreteria Generale

ALL'UFFICIO DIREZIONE AMAT

e.p.c. ALL'UFFICIO SERVIZI MUNICIPALIZZATI



S E D I

DECISIONE DELLA G.M. RIUNITASI IL 12.3.1981

Oggetto : DELIBERA AMAT N.100 DEL 25.2.1981 - CHIARIMENTI

(Relatore Intelligente)

La G.M. , nella seduta del 12.3.1981 , Osserva che:

la Commissione non può limitarsi a prendere atto di un documento di aggiornamento del P. di R. elaborato dall'apposita commissione nominata con Delibera n.30/81, ma deve far proprio il Piano per proporlo all'Amm.ne Comunale. Pertanto formula richiesta di chiarimenti.

Il Segretario Generale

IL PRESIDENTE DELLA G.M.

Giuseppe Cusato

Taranto li, 14.3.1981

COMUNE DI TARANTO

E' copia conforme all'originale

Taranto li, 16 MAR 1981

IL FUNZIONARIO DELEGATO
(dell'Emilio ROMANDINI)



74100 Taranto, 6/Marzo/81

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI PUBBLICI - TARANTO

VIA C. BATTISTI, 657 - TEL. 334101 (N. 5 LINEE URBANE)

N. di protocollo 456 | 81 Rip.

Risposta a N. del

Allegati N.

RACCOMANDATA

Spett.le REGIONE PUGLIA

Sezione Provinciale Decentrata
di Controllo sugli Atti degli
Enti Locali -

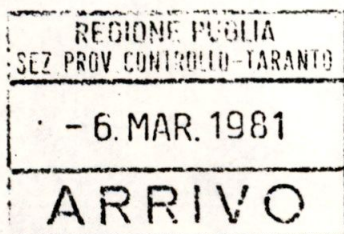
Via De Cesare, 102

T A R A N T O

Trasmettiamo oggetto delle deliberazioni assunte dalla
Commissione Amministratrice di questa Azienda nella seduta
del 25/Febrero/1981:

- Del. N° 99 = Presa atto trasferta agenti vari a Reggio Emilia.
- " N° 100 = Presa atto stesura del nuovo Piano di Ri-strutturazione per il triennio 1981/83.
- " N° 102 = Istanza agente STANISCI Giovanni per anti-cipazione su indennità di buonuscita.
- " N° 103 = Chiarimenti delibera n. 20 del 14/1/1981 - Riassunzione in servizio ex agente SCOPRA NO Carmine.

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)

FF/VM.-

AZIENDA MUNICIPALIZZATA
AUTOTRASPORTI
TARANTO

6/Marzo/81



Al Sig. S I N D A C O
del Comune di Taranto

All'ASSESSORE ALLE MUNICIPALIZZATE
del Comune di Taranto

N. 455/81
di Prot.

T A R A N T O

Compiegate alla presente trasmettiamo, per opportuna conoscenza, n. 2 (due) copie dei provvedimenti adottati dalla Commissione Amministratrice di questa Azienda nella seduta del 25/Febbraio/81:

- Del. N° 99 = Presa atto trasferta agenti vari a Reggio Emilia.
- " N° 100 = Presa atto stesura del nuovo Piano di Ri-strutturazione per il triennio 1981/83.-
- " N° 102 = Istanza agente STANISCI Giovanni per anti_cipazione su indennità di buonuscita.
- " N° 103 = Chiarimenti delibera n. 20 del 14/1/1981 - Riassunzione in servizio ex agente SCORRANO Carmine.

Distinti saluti.

Il Funzionario Superiore
(Francesco FERRANTE)

- 6 MAR. 1981
(Vittorio CIPPONE)

FF/VM.-

P R E M E S S A

La Commissione per la programmazione aziendale, composta dalla Commissione Amministratrice dell'A.M.A.T. e dalle Organizzazioni Sindacali, nel presentare le proposte di potenziamento delle strutture e dei servizi di trasporto pubblico urbano contenute nel presente documento, ritiene opportuno fare alcune considerazioni preliminari.

La programmazione, organizzazione e disciplina su tutto il territorio della città della domanda di mobilità dei cittadini è compito insostituibile dell'organo di Governo democratico locale, il Comune, tramite in particolare la sua azienda municipalizzata.

Tale compito, nella presente situazione, è maggiormente sottolineato dalle esigenze: di far fronte all'accresciuta domanda di trasporto pubblico, poichè la motorizzazione privata, a seguito della crisi petrolifera, pesa con crescenti ed insopportabili oneri sui bilanci delle famiglie; di limitare lo spreco di risorse ed il deterioramento della qualità della vita (caos, inquinamento, stress, ecc.) che un eccessivo ed indiscriminato uso del mezzo privato comporta per la collettività in un momento di acuta crisi economica del Paese; di ovviare alle particolari difficoltà di organizzare la vita sul nostro territorio urbano per la sua specifica struttura determinata sia da elementi oggettivi (la collocazione tra due mari con le strozzature dei due ponti) che da elementi soggettivi (il tipo e la locazione degli insediamenti industriali avutisi).

L'obiettivo di un adeguamento dei servizi di trasporto pubblico alla domanda ed alle esigenze della città è stato, già nel passato con il piano di ristrutturazione dell'A.M.A.T. del 1978, operato dal Comune e dall'Azienda. Buona parte di quel piano è stata portata a compimento ed ha permesso, con la realizzazione di alcune strutture di supporto, una maggiore utilizzazione dei mezzi e degli impianti che ha portato di conseguenza al potenziamento di tutti i servizi; un dato per tutti: per alcune linee nelle ore di punta l'Azienda offre all'utenza un tetto di 37.200.= posti-Km. E tuttavia ciò ancora non basta.

La scelta qualificante di privilegiare il mezzo pubblico su quello privato impone ulteriori potenziamenti e l'adozione di accorgimenti tali da aumentare l'attrattiva, complessiva, del trasporto pubblico rispetto a quello privato.

Gli investimenti necessari per realizzare tale ambizioso obiettivo sono, però, di difficile reperimento. La possibilità di intervento dell'Ente Locale e dell'Azienda si sono ulteriormente ridotte a causa dei concreti indirizzi (restrizione indiscriminata del credito e della spesa pubblica) sin qui seguiti dalla politica economica del Governo.



E' di questi giorni l'approvazione del Decreto Legge 901 che all'art. 18 pone una pesante limitazione consentendo un aumento della perdita di esercizio per il 1981 non superiore al 10% rispetto a quella iscritta nei bilanci di previsione per il 1980 mentre per l'anno 1980 l'aumento delle perdite di esercizio consentito rispetto all'anno precedente è stato del 19 70% e ciò a fronte di un tasso di inflazione ufficiale per il 1980 del 21 5% e di un aumento dei costi per materiali e attrezzature non superiore al 25% e ad un aumento del costo del lavoro riveniente dal C.C.N.L. 1979-81 del 2%.

Pertanto la condizione finanziaria dell'Azienda, allo stato dei fatti, è gravissima e si evidenzia con i seguenti dati per il 1980:

- i ricavi annuali possono essere calcolati in £. 3.200.000.000.=;
- i costi di esercizio sono a Km. £. 2.409,64, contro un introito a Km. di £. 385,55, con un costo annuo di £. 20.000.000.000.= circa ed un deficit annuo da calcolarsi di £. 17.000.000.000.= circa.

Tale situazione, fra l'altro comune alla quasi totalità delle aziende del settore, non è pensabile possa essere superata con il pareggio dei ricavi e dei costi.

L'adeguamento tariffario del 1976 è ormai superato dalle vicende economiche del Paese e il D.L. 7/5/1980, n. 153 impone un nuovo adeguamento così come deliberato dal Consiglio di Amministrazione.

La Commissione, pur ritenendo che la politica tariffaria debba essere esaminata e discussa in modo aperto tra tutte le forze sociali e politiche, deve però affermare con chiarezza che in un'azienda pubblica dei servizi il risanamento finanziario non può affidarsi solo alla politica tariffaria, pena non l'estensione del servizio pubblico che è l'obiettivo di fondo, ma la sua drastica riduzione con conseguenze negative incalcolabili per l'intera collettività, oltre che per le considerazioni di ordine sociale che devono essere fatte dal momento in cui un livello eccessivo delle tariffe peserebbe su una utenza che in tanta parte è costituita dai lavoratori e dai ceti meno abbienti. Piuttosto il rapporto tra entrate autonome dell'Azienda e spese di esercizio deve essere inteso con una visione economica globale e non aziendalistica che non dimentichi comunque che uno degli obiettivi deve essere il raggiungimento di un più armonico equilibrio fra costi e ricavi.

C'è ancora da aggiungere che la consistenza di personale è notevolmente inferiore alla pianta organica a causa dei noti decreti STAMMATTI e PANDOLFI e ciò obbliga l'Azienda a ricorrere notevolmente e continuamente alla richiesta di prestazioni straordinarie che nel tempo risultano certamente nocive all'economia aziendale se si considera che un agente subisce dal lavoro un'usura maggiore ed è quindi più facilmente soggetto ad inidoneità.



Per la situazione sopradescritta il risanamento dell'Azienda e la capacità di soddisfare la domanda dell'utenza sono tutt'uno e vanno perseguiti con le proposte contenute nel presente documento.

Tale obiettivo deve essere fondato su tre capisaldi:

- la scelta qualificante, operata dall'Amministrazione Comunale e già in atto, di orientare parte considerevole delle scarse risorse disponibili verso un settore, il trasporto urbano, ritenuto tra i prioritari;
- l'impegno unitario dell'Azienda e dei suoi dipendenti - ci sono già concrete attestazioni dell'impegno dei lavoratori dell'A.M.A.T. sia per la condizione di estremo disagio nella quale sono costretti ad operare che per la disponibilità dimostrata su una serie di misure come per esempio il processo di meccanizzazione del servizio di biglietteria - per potenziare tutti i settori dell'Azienda, realizzando al contempo una maggiore efficienza con una riduzione del rapporto tra costi e ricavi;
- l'istituzione del Fondo Nazionale dei Trasporti, il quale modifica il rapporto finanziario tra autonomie locali e potere centrale nel senso, non già di una copertura indiscriminata dei deficit aziendali, ma piuttosto della copertura della differenza tra una necessaria politica decisa con criteri uniformi per tutto il territorio nazionale ed una tariffa economica effettiva.

Nel momento in cui, nella situazione estremamente critica sopradetta, si indicano le condizioni generali per la realizzazione delle scelte contenute nel piano, occorre tenere presente che tali condizioni si realizzano nella misura in cui con precisi tempi politici ed operativi l'Amministrazione Comunale e l'Azienda opereranno per attuare le varie parti del piano stesso, con interventi i quali necessariamente, anche sulla base della passata esperienza, devono essere unitari per le singole strutture aziendali. Inoltre il piano, pur essendo definito compiutamente nelle proposte del presente documento, resta tuttavia aperta a future esigenze che dovessero determinarsi, sempre nel rispetto delle scelte operate e delle finalità perseguite.

La Commissione, infine, deve fare doverosamente un'altra considerazione per la questione degli oneri impropri. Premesso che è compito dell'Ente Locale e dell'Azienda assicurare la mobilità ordinaria dei cittadini su tutto il territorio urbano, va rilevato che, a seguito di alcuni insediamenti industriali e per le loro autonome scelte, si è costretti a garantire un volume di traffico pubblico in eccedenza alla normalità. Tale servizio, calcolato per le corse "bis" ed i prolungamenti delle linee ordinarie in autobus Km.1.041.104.= ed in £.2.503.685.=, costituisce un onere improprio che non può essere sopportato dalla collettività.



Questo problema, oggetto nel passato di un esame congiunto tra le varie parti interessato, deve essere risolto con un impegno unitario dell'Amministrazione Comunale, dell'Azienda e delle Organizzazioni Sindacali per rimuovere le resistenze che, a parte qualche lodevole eccezione, permangono in tutte le imprese.

Nello spirito degli obiettivi che si prefigge il piano di ristrutturazione, pur essendo stato convenuto in un primo momento la meccanizzazione delle sole linee a carattere urbano, le OO.SS. in linea di principio dichiarano la loro disponibilità all'estensione dell'agente unico anche a quelle a carattere extraurbano, purchè la Direzione aziendale al momento di procedere alla meccanizzazione di una linea, concordi con le OO.SS. firmatarie sia la decisione che le condizioni di attuazione nel rispetto scrupoloso delle norme contrattuali, legislative e dei regolamenti vigenti in materia.



Il servizio attuale, anche se offre il massimo nei limiti della sua potenzialità, non è completamente adeguato alle effettive necessità dell'utenza.

Queste necessità sono registrate quotidianamente negli incontri con i rappresentanti dei Consigli di Quartiere, degli Enti Locali, delle Aziende operanti nel territorio comunale, nonché dalle istanze delle rappresentanze sindacali dell'Area Industriale e degli utenti, incontri e istanze che infatti pongono in rilievo, il fenomeno di incremento della utenza.

Le cause principali di tale fenomeno sono da ricercare principalmente nell'adozione dei provvedimenti governativi riguardanti la congiuntura economica sfavorevole in atto, quali ad esempio l'aumento del costo del carburante, l'aumento del costo dell'assicurazione, oltre che l'aumento del costo di acquisto delle vetture, ecc.-, provvedimenti che fanno preferire ulteriormente il mezzo pubblico a quello privato.

Altre cause sono da ricercare nell'incremento della popolazione che ha trovato insediamento nelle zone e nei quartieri periferici, comprese le maestranze dell'Area Industriale (Italsider e imprese minori) che utilizzano i mezzi di trasporto urbano.

Di fronte a tale fenomeno di incremento dell'utenza, che si ritiene a lungo termine, si prende in esame la necessità di adeguare l'offerta di trasporto, ampliando e ristrutturando il servizio attualmente svolto anche con ulteriori collegamenti da e per ogni zona urbanizzata, ogni quartiere, ogni posto di lavoro.

Tale adeguamento, viene illustrato di seguito e compendiato nella tabella delle caratteristiche del servizio di linea.

1) - "Ristrutturazione del servizio"

- centro urbano -

Nel centro urbano è stato registrato un notevole incremento dell'utenza, per i motivi in premessa indicati e per gli interventi sulla viabilità attuati.

Si viene intanto nella determinazione di intensificare il servizio sulle linee 1/2 - 3 e 8, rispettivamente con 2, 2 e 6 vetture oltre che con vetture "bis" nelle ore di punta del traffico scolastico.



- zona Lama - Candoli (Linea 14) -

L'incremento di popolazione di tale zona richiede di portare a 60' la frequenza, rispetto alle attuali 7 corse giornaliere, sul relativo collegamento di linea con il centro urbano e di impiegare conseguentemente un'altra vettura oltre quella già in esercizio.

- zona "Lido Azzurro" (Linea 15)

Si ritiene di assegnare alla linea una frequenza costante di 120', rispetto alle attuali 8 corse giornaliere, con l'impiego continuo di una vettura, migliorando così il collegamento attuale che risulta insufficiente per gli abitanti della zona.

- zona "Porto Mercantile" - (Linea 16)

Le Organizzazioni Sindacali e la Capitaneria di Porto hanno chiesto un servizio di trasporto intorno alla area portuale, tra l'ingresso centrale ed il 3° molo, servizio da prolungare fino al 5° molo quando sarà reso e ritenuto praticabile il relativo itinerario.

Nello stesso tempo le maestranze operanti nell'area interna del Porto Mercantile e gli agenti di Finanza hanno chiesto di deviare per l'ingresso centrale del Porto le linee urbane transitanti in prossimità.

Allo scopo di aderire alle due richieste in argomento, senza variare le frequenze e gli itinerari delle linee per cui è stata richiesta la deviazione, si viene nella determinazione di istituire un collegamento tra l'area interna del Porto e la Ferrovia, con frequenza di 60' e con l'impiego di 2 vetture.



- Quartieri periferici -

b) Per quanto riguarda i collegamenti con i quartieri periferici, la Commissione nel richiamarsi al noto criterio di organizzazione dei trasporti municipali su aree più estese di quella urbana propriamente detta - stabilisce quanto segue:

a) - Statte (Linea 4) -

Le necessità del quartiere richiedono l'impiego di 1 vettura in aggiunta alle 4 vetture in esercizio, oltre che l'effettuazione di un adeguato numero di corse "Bis"; ulteriori potenziamenti del servizio saranno necessari non appena si realizzeranno gli insediamenti abitativi in corso di definizione .

b) - Talsano (Linea 17) -

Le necessità del quartiere richiedono l'istituzione di una nuova linea (Talsano - Viale Jonio - Via D'Aquino) con una frequenza di 30' e l'impiego di 3 vetture. Con tale linea, insieme alle Circolari Rossa e Nera che già transitano per Talsano, si otterrà fra Talsano ed il Centro urbano e viceversa un collegamento ogni 15'.

c) - PAOLO VI (Linea 11) -

Essendosi verificata l'assegnazione di nuovi lotti di case, in tale quartiere la popolazione ha raggiunto le ottomila unità ed è previsto un ulteriore incremento di duemila unità. Attualmente la frequenza del collegamento è di 11'. Il servizio comunque dovrà possibilmente essere ancora potenziato, sfruttando anche il Ponte Punta Penna-Pizzone, in relazione a quelli che saranno gli incrementi di popolazione del quartiere PAOLO VI. Saranno immesse in servizio altre 2 vetture con la riduzione della frequenza a 9'. Si prevede altresì, non appena saranno pronti i necessari collegamenti viari, il prolungamento di alcune corse fino all'Ospedale Nord.



CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO DI LINEA

L I N E A	VETTURE SERV. ATTUALE	VETTURE SERV. RISTRUTTURATO	DIFF. VETT. SERV. RISTRUTT.	PERCORRENZA	FREQUENZA	
					SERV. ATTUALE	SERV. RISTRUTT.
1/2	12	14	+ 2	42'	7'	6'
3	12	14	+ 2	42'	7'	6'
4 (STATTE)	4	5	+ 1	40'	20'	16'
6	2	2		60'	60'	60'
7		4	+ 4	36'		18'
8	13	18	+ 5	40'	6' ÷ 7'	4' ÷ 5'
9	1	1		-		-
10	1	1	-	60'	-	120'
11 (PAOLO VI°)	8	10	+ 2	45'	11'	9'
13 (APPIA)	1	1	-	35'	-	70'
14 (GANDOLI)	1	2	+ 1	60'	-	60'
15 (LIDO AZZURRO)	1	1		60'	-	120'
16 (PORTO)	-	2	+ 2	30'	-	30'
17 (TALSANO)	-	3	+ 3	45'	-	30'
18 (OSPED. NORD)	1	1	-	-		-
C/N.	4	4		120'	30'	30'
C/R.	4	4		120'	30'	30'
C/D.	5	5		60'	13'	12'
C/S.	5	5		60'	13'	12'
TOTALE	75	97	22			



VETTURE OCCORRENTI

	servizio attuale	servizio ristrutturato
vetture di linea	75	97
vetture di "bis"	<u>53</u>	<u>50</u>
totale vetture circolanti	128	147
riserva tecnica	<u>18</u>	<u>21</u>
totale vetture	146	168



3) Lavoro straordinario

I turni di lavoro composti conservano per motivi tecnici (tempi di raggiungimento dei capilinea, cambio del personale dopo le ore 6.30 per completamento corsa, tempo di rientro) alcune eccedenze valutabili intorno ai 15 - 20 minuti per turno.

A queste eccedenze si devono aggiungere alcune corse non comprese nei turni perchè non sempre effettuate nel corso della settimana e cioè:

- corse operai dell'Area Industriale;
- corse speciali per scioperi, gite scolastiche, manifestazioni cittadine, movimento marinai, servizi scolastici, altri servizi.



SERVIZIO ATTUALE

PERSONALE DI GUIDA

Tenendo conto che i turni feriali sono N° 299 e che i turni festivi sono N° 240 si ha il seguente montante annuo:

<u>TURNI FERALI</u>	299 X gg. 303 = 90.597
<u>TURNI FESTIVI</u>	240 X gg. 62 = <u>14.880</u>

TOTALE TURNI ANNUI..... 105.477

Le giornate lavorate nell'anno da parte di ciascun agente sono N° 266, ccme evidenziato di seguito:

365 - (54 riposi + 10 festività + 35 ferie) = gg. 266

Ne deriva che gli agenti occorrenti sono:

$$\frac{\text{Turni annui}}{\text{Giornate lavorative annue singolo agente}} = \frac{105.477}{266} = 396$$

Aggiungendo una media del 12% per le assenze dovute a malattia, infortunio, disposizioni sindacali ecc., il fabbisogno di autisti è di 443 unità (396 + 47).



SERVIZIO RISTRUTTURATO

PERSONALE DI GUIDA

TURNI FERALI 335 X gg. 303 = 101.505

TURNI FESTIVI 270 X gg. 62 = 16.740

TOTALE TURNI ANNUI..... 118.245

Con i criteri già indicati si ha:

Turni annui = $\frac{118.245}{266} = 444$
Giornate lavorative annue singolo agente

Con l'aggiunta della suddetta media del 12% si ottiene un fabbisogno di 497 (444+53) agenti autisti.

La carenza degli autisti rimane determinata in 134 unità (497 - 363 in forza).



PERSONALE DI BIGLIETTERIA

Per il personale di biglietteria non si procede a calcolare il fabbisogno in quanto è in atto la progressiva meccanizzazione di tutto il servizio.

Pertanto per gli agenti attualmente in forza, circa 80, è stata nominata una commissione che provvederà a studiare le forme con le quali i suddetti agenti potranno trovare proficua utilizzazione nell'Azienda.



6) - Problemi della circolazione viaria -

Al problema della "guida ad agente unico" e della regolarità del servizio (in senso del rispetto degli orari di partenza, delle frequenze, della velocità commerciale) sono collegati agli interventi sulla viabilità proposti già dal 1972 e non completamente attuati.

Gli interventi fino ad ora realizzati (strade riservate, corsie preferenziali, sensi unici, ecc.) hanno fatto registrare all'Azienda una economia calcolabile intorno al 15%, per la riduzione dei tempi di percorrenza e per la conseguente possibile intensificazione di corse su quasi tutte le linee urbane (vedi 1/2 - 3 - 8).

Allo stato attuale è necessario completare le proposte contenute nel "piano di ristrutturazione" per raggiungere un miglior stato del servizio.

In particolare si sottolinea l'urgenza delle seguenti istituzioni:

- 1) - strade riservate con doppio senso di marcia ai Bus e un solo senso per le vetture private:

Via Crispi (da Via Di Palma al Viale Virgilio)
Via F. Bruno (da Via Crispi a Via Japigia)

- 2) - Corsie preferenziali:

Corso Italia (nei due sensi da Via Liguria a Via Japigia;

- 3) - Spostamento del Mercato di P.zza Marconi dove potrebbe trovare collocazione il parcheggio per l'ingresso all'Ospedale Civile con l'istituzione di un nuovo ingresso una volta che la Via Bruno (attuale ingresso) sarà riservata alla circolazione dei BUS e alle ambulanze.

Quanto sopra andrà comunque verificato alla luce del piano di circolazione in fase di studio e ultimazione a cura dell'Amministrazione Comunale.



- 4) - Ricerca e attuazione di aree di capolinea più funzio
nali rispetto alle attuali.

ZONA CIMINO per la linea 1/2

ZONA CONCATTEGRALE per la linea 3

ZONA SALINELLA per le linee 6 - 7 - 8

ZONA MONTECATINI per la linea 6

- 5) - Altri interventi occorrono agli incroci direttamente
interessati alla circolazione dei bus.



7) - Impianti fissi su strada -

E' in atto l'installazione di gabbiotti per i capili
nea.

In essi saranno sistemati i necessari servizi igienici,
i collegamenti telefonici o radio - telefonici per le segna
lazioni di ritardi, avarie interventi per incidenti stradali,
deviazioni del traffico ecc.

8) - Problemi di organizzazione -

E'allo studio il rifacimento delle tebelle segnaletiche
stradali più chiare e complete di quelle attuali cioè con la
indicazione oltre che del percorso anche delle frequenze, del
primo e dell'ultimo passaggio.



Dopo la trattazione riguardante il settore Movimento, si rende opportuno esaminare la ristrutturazione del settore Deposito - officina, cioè del settore a cui è affidato principalmente il compito di garantire al servizio - per la parte di colpoten-
zo - un accettabile livello di qualità, tenendo presente che le principali componenti della qualità del trasporto, interessanti questo settore, sono la regolarità e la sicurezza.

Ma regolarità e sicurezza del servizio è sinonimo di organizzazione e quindi di programmazione, essendo la seconda un aspetto fondamentale della prima.

Tenendo presente che alla base di ogni crisi industriale vi è una carenza di organizzazione, ne consegue che nel procedere nell'analisi dei rimedi si debba considerare nel caso specifico, primo fra tutti, quello relativo alla organizzazione dei lavori di Deposito e di Officina, istituendo un programma della manutenzione degli autobus, manutenzione che costituisce l'oggetto dei lavori.

Con riferimento all'istituzione di tale programma, di cui si ravvisa la necessità di applicazione, è bene esaminare i rimedi o gli accorgimenti da apportare agli strumenti di lavoro esso necessari,

- verificando la dotazione degli autobus;
- determinando la dotazione di attrezzatura generica e specifica;
- determinando la dotazione di mano d'opera;
- determinando la dotazione delle aree e degli edifici di servizio.

Nella verifica e nelle determinazioni che si vanno ad illustrare, anche se a volte non coincidenti con i risultati ottimali per motivi di natura contingente, è bene correlarsi al dato segnaletico degli "autobus-km", cioè dei chilometri percorsi da tutti gli autobus in dotazione - in un anno -, in analogia a quanto considerato nella parte precedente riguardante il settore del Movimento.

1) - Verifica della dotazione degli autobus

a) - " servizio attuale "

Gli "autobus-km" annui che il reparto Movimento registra con il "servizio attuale" sono circa 8.300.000 con circa 130 autobus in esercizio.



Tenendo conto di una aliquota per riserva tecnica di circa il quattordici per cento, gli autobus necessari al servizio dovrebbero essere circa 150.

Gli "autobus-km" ottimali per l'esercizio e per la programmazione della manutenzione sono circa 150 al giorno per autobus.

Ne consegue che 150 autobus realizzano in modo nominale in un anno circa 2.300.000 autobus-km. Dunque; il dato nominale e il dato registrato sono coincidenti.

Nel servizio attuale il parco autobus rimane così costituito:

n°	25*	FIAT. 410/A
n°	3	" 411
n°	3	" 418/A
n°	70	" 418/AC
n°	44	" 418/AL
n°	7	" Articolati
n°	10	" INBUS.
n°	162	

&

* Dei 25 FIAT. 410/A n° 9 sono in attesa di ricostruzione per cui la disponibilità totale si riduce a n° 153.

b) - "servizio ristrutturato"

Il settore del Movimento ha previsto 147 autobus in esercizio che aggiunti alle 21 unità di riserva tecnica danno un totale di 168 autobus necessari al servizio ristrutturato.

L'aumento di percorrenza annua indicata dallo stesso settore, rispetto al "servizio attuale", è di circa 1.000.000 di autobus-km, con montante chilometrico annuo complessivo di circa 9.300.000 di autobus-km.

Verificando quest'ultimo dato con il montante chilometrico annuo ottimale per autobus, che è di circa 55.000 autobus-km, si ottengono 9.240.000 autobus-km (55.000 X 168) che giustificano la percorrenza innanzi indicata.



Il parco autobus sarà così costituito:

- n. 25.....FIAT 410
- n. 7.....FIAT AUTOARTICOLATI
- n. 117.....FIAT 418
- n. 3.....FIAT 411
- n. 10.....INBUS
- n. 6.....Autobus nuovi

Totale n.168.

Dovranno essere ricostruiti N° 9 FIAT 410 e si dovranno modificare N° 7 FIAT autoarticolati nel collegamento motrice rimorchio.

2) - Determinazione della dotazione di manodopera

a) - "servizio attuale"

Attualmente la manodopera impiegata per i servizi di officina (escluso il settore deposito ma compreso i turnisti addetti alla M.O. ed il magazzino attrezzi ed il magazzino pezzi di ricambio) ammonta a N° 136 unità compresa la dirigenza di officina.

Poichè si registrano annualmente 8.300.000 Km. e le ore di manodopera annuali ordinarie sono in numero di:

$$6,5 \times 243 \times 136 = 214.812 \text{ h/annue}$$

e per le carenze d'organico si hanno mediamente per il settore officina 36.000 ore di straordinario annue, le ore lavorate annue diventano $214.812 + 36.000 = 250.812$ e quindi le ore per mille Km. diventano:

$$\frac{250.812 \times 1000}{8.300.000} = 30,00 \text{ h/1000 Km.}$$

I servizi vari di deposito impegnano inoltre attualmente N° 37 agenti con un totale di N° 173 agenti.



b) - "Servizio ristrutturato" -

In questa fase si ottiene:

$$\frac{9.300.000}{1.000} \times 30,00 = 279.000 \text{ (ore di manodopera)}$$

$$\frac{279.000}{6,5 \times 243} = 177 \text{ addetti}$$

Un corrispondente per i servizi vari di deposito gli agenti dovranno passare da 37 a 50.

Per cui si avranno:

$$177 + 50 = 227 \text{ addetti}$$

La carenza sarebbe di $227 - 173 = 54$ addetti.

Con la completa copertura dell'organico si potrà inoltre esaminare la possibilità di eliminare l'appalto per la pulizia degli autobus, effettuando il servizio medesimo con personale dell'Azienda.



E' notoria la carenza di strutture per ciò che riguarda soprattutto il settore carrozzeria, il magazzino e alcuni mestieri ausiliari. Sono in previsione l'acquisto di un forno per verniciatura autobus e la costruzione di un capannone metallico per la sistemazione definitiva del reparto carrozzeria e la costruzione di piccoli fabbricati per mestieri ausiliari, la costruzione in sopraelevazione di nuovi locali nell'attuale Sala Movimento.

SETTORE AMMINISTRATIVO

Per quanto concerne, invece, il settore amministrativo si conviene quanto segue:

1) - Completamento organico

Considerato che l'Azienda ha già una pianta organica regolarmente approvata e considerato pure che esiste un nuovo Regolamento per le promozioni e assunzioni del personale, si ritiene ormai indispensabile che si proceda, con tutta l'urgenza che il caso richiede, alla copertura dei posti vacanti in amministrazione con la pubblicazione dei relativi bandi per concorsi interni.

2) - Nuovi locali per gli uffici amministrativi

Ritenuto che l'attuale momento non consente ipotizzare l'acquisto di nuovi locali, ritenuto inoltre che prendere in fitto locali più ampi e rispondenti alle necessità organizzative degli uffici significherebbe sopportare un rilevante onere mensile, in attesa di realizzare la sopraelevazione del secondo piano sull'attuale palazzina uffici si procederà allo spostamento di alcuni uffici nella sede decentrata di C.so Umberto. Ulteriore miglioramento potrà ottenersi quando si realizzerà la sopraelevazione sulla attuale Sala Movimento.

3) - Centro elettrocontabile

Sulla base dell'esperienza acquisita ormai improcrastinabile si rende la necessità di dotare l'Azienda di un proprio Centro con piena autonomia funzionale collegato al Centro del Comune per la qual cosa l'Azienda prevede di indire appalti concorsi per la fornitura di adeguato Hard-ware e per la fornitura del Soft-ware corrispondenti.

