

# Fiori: «Un ticket per le automobili nei centri storici»

Fiori ci prova. Il ministro dei Trasporti arriva buon ultimo a proporre l'istituzione di un ticket per entrare nei centri storici con l'auto. Facendolo decidere e gestire dalle Regioni, mentre il codice stradale già affida tutte le competenze in materia ai Comuni. Ma il progetto del ministro è ben più ambizioso: «federalizzare» tutto il trasporto pubblico locale, che passerebbe completamente in mano alle Regioni. Che peraltro non sono state nemmeno consultate.

## Le reazioni

### Matteoli: «Un inutile balzello»

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Trasporto pubblico «federalizzato»: biglietto d'ingresso per entrare con l'auto nei centri delle città. Il ministro dei Trasporti, Publio Fiori - che finora si è distinto più che altro per aver rispolverato il progetto del ponte sullo stretto di Messina e per la ridicola polemica sulle targhe automobilistiche «provincializzate» - ha partorito, guarda caso in coincidenza con la prima delle tre giornate di sciopero degli autofertranvieri, la sua «rivoluzione» in materia di mobilità, affidata a un disegno di legge già trasmesso alla presidenza del Consiglio ma al quale è fin troppo facile pronosticare un iter parlamentare come minimo travagliato, viste le reazioni che sta già suscitando.

#### Ticket regionale

Il progetto è articolato in una dozzina di punti sulla base dei quali, nelle intenzioni del ministro, dovrebbe delinearsi una nuova struttura del trasporto pubblico in cui ad assumere il ruolo di protagoniste assolute dovrebbero essere le Regioni, cui dovrebbero in pratica spettare tutti i compiti in materia di trasporto locale terrestre e marittimo. E sempre alle Regioni spetterebbe la facoltà di «regolamentare la circolazione nei centri abitati», compresa la possibilità di istituire «tariffe particolari per gli automobilisti». Una norma, questa, che contraddice in modo stridente, pur venendo presentata come «integrazione», il nuovo codice stradale, entrato in vigore giusto un anno fa, il cui articolo 7 riconosce ai Comuni il diritto di «subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma».

I Comuni, insomma, finirebbero per essere di fatto espropriati di un diritto appena acquisito. Non è la prima volta, del resto, che Fiori dimostra di non conoscere il codice stradale: ne diede ampia prova alcune settimane fa quando si lanciò in una crociata contro le nuove targhe automobilistiche, sostenendo che andavano cambiate, reintroducendo in qualche modo l'indicazione della provincia di appartenenza, ma «senza modificare il codice stradale». Che è invece l'unica fonte normativa delle nuove targhe, e che peraltro il governo è già ampiamente delegato a modificare.

L'idea di far pagare un ticket - biglietto d'ingresso, pedaggio o

tassa che sia - non è tra l'altro nuova: non solo il road pricing, come lo definiscono i tecnici, è in uso da tempo, sia pure con modalità e scopi differenti, in città come Singapore, San Francisco e Oslo, ma se ne è già studiata - sulla base sia del nuovo codice stradale sia del decreto antismog dell'allora ministro dell'Ambiente Carlo Ripa di Meana, che lo prevedeva all'interno di un ampio ventaglio di misure antitraffico - l'applicabilità in diverse città italiane (e a Firenze è già stata bocciata). Dal punto di vista tecnico non ci sono grandi problemi. Le difficoltà riguardano semmai la possibilità di venircene il rispetto. E soprattutto occorre chiarezza sugli scopi di un'operazione obiettivamente impopolare, ma che può ben essere finalizzata a reperire risorse per migliorare il trasporto pubblico, e che d'altra parte non farebbe altro che far pagare, a chi vuole a tutti i costi andare in centro con la propria auto una sia pur piccolissima parte dei costi sociali - inquinamento, malattie, occupazione di spazi che dovrebbero essere di tutti - provocati proprio dal traffico privato.

#### Comuni espropriati

Il disegno di legge di Fiori contiene, ovviamente, molto di più della proposta («Folcloristica», commenta l'assessore al traffico del Comune di Bologna, Anna Donati) di ticket per i centri storici. C'è un po' di tutto: dalla pianificazione regionale alla creazione di autorità - ovviamente regionali, espropriando ancora una volta i Comuni e le aree metropolitane - di gestione integrata dei servizi; dall'unificazione al 9% dell'Iva, come previsto dall'Unione europea, all'adozione di tariffe che assicurino «l'equilibrio economico-finanziario» della gestione. Espressione sibillina, che potrebbe nascondere tagli drastici alle reti e contemporanei fortissimi aumenti del prezzo di biglietti e abbonamenti. E ancora, una sorta di antitrust regionale, la riforma delle ferrovie in concessione, esenzioni fiscali e provvidenze per il personale in esubero, piani triennali regionali. Il tutto - fa notare il presidente della Regione Campania, Giovanni Grasso - «senza consultare prima la conferenza dei presidenti delle Regioni. Una scorrettezza che dimostra, una volta di più, come con questo governo non sia possibile un confronto democratico».

ROMA. «Una misura di cui avvertivo il sapore di un balzello medievale». «Una misura che di per sé non risolve i problemi di traffico e inquinamento». Le due stroncature più brucianti, per il ministro dei Trasporti e per la sua proposta di istituire un ticket sull'ingresso nei centri storici con l'auto, vengono da esponenti - e non di scarso rilievo - della stessa maggioranza di cui fa parte: il sindaco leghista di Milano, Marco Formentini, e il ministro missino dell'Ambiente, Altero Matteoli. Ma non è che da altre parti vengano segnali più incoraggianti: salvo pochissime eccezioni, i primi commenti sono tutti di segno negativo. «Una fuga in avanti, il primo passo sono gli interventi per i parcheggi», dice l'assessore ai trasporti del Comune di Tonno, Franco Corsico. «Fiori - incalza la sua collega bolognese al Traffico, Anna Donati - elude la richiesta dei Comuni di gestire in modo integrato il trasporto pubblico locale. E poi, perché le Regioni? È giusto che i costi delle infrastrutture vengano pagati dagli automobilisti, ma solo Comuni e aree metropolitane possono prendere decisioni di questo genere. Quella del ticket non è comunque certo una proposta nuova». Un punto, questo, su cui concorda il vicepresidente della commissione Ambiente della Camera, il progressista Valerio Calzolaio: «Era già previsto dal decreto antismog. E comunque non credo che questa possa essere una soluzione per risolvere i problemi delle città. Penso che l'unica azione che possa portare a dei risultati sia la pedonalizzazione sempre più ampia dei centri storici». Di parere opposto, ovviamente, l'assessore al traffico del Comune di Firenze, Eugenio Gianni, che un mese fa si è visto sommergere da una valanga di «no» - compreso quello del suo sindaco, Giorgio Morales - una proposta analoga: «Nemo propheta in patria», filosofeggia. E vagheggia una Firenze «prima città italiana» ad applicare il ticket. Favorevole alla proposta di Fiori è anche la Fit-Cisl milanese, mentre Felice Cecchi, presidente della Federtrasporti, segnala che nel progetto - che «arriva con molto ritardo e solo dopo la presentazione, da parte di diversi gruppi parlamentari, di proposte di legge in materia» - «manca un capitolo sugli investimenti, che per il settore sono indispensabili».



Il centro di Milano paralizzato dalle automobili per lo sciopero degli autofertranvieri

Campisi/Ansa

## Sciopero trasporti, al Nord città nel caos

### Oggi si replica al Centro. Il ministro: «Suspendete la protesta»

I tramvieri sono decisi: dopo i tre giorni di sciopero articolati per regioni - ieri il Nord, oggi il Centro, domani il Sud e le isole - la prossima settimana potrebbero fermarsi di nuovo, e questa volta per 24 ore consecutive. Il ministro Fiori lancia un appello perché siano sospese le agitazioni, ma i margini sono molto stretti: secondo i sindacati la controparte non vuole veramente arrivare al rinnovo del contratto, scaduto ormai da quasi tre anni.

ROMA. Per gli autofertranvieri è andata benissimo. Per chi doveva muoversi da un punto all'altro della città è stato, inevitabilmente, un disastro. L'adesione allo sciopero che ieri ha completamente paralizzato per otto ore, tra le 9 e le 21, tutti i trasporti pubblici locali - bus, tram, metrò, ferrovie in concessione, corriere, vaporetto e battelli - nelle regioni del Nord (oggi si replica in Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise, mentre domani toccherà a Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna) è stata ovunque altissima, con punte che hanno toccato il 90% tra il personale viaggiante a Torino.

In molti centri è stata di fatto la paralisi. A Bologna - complice anche una manifestazione alla Fiera - il traffico è rimasto a lungo bloccato sulla tangenziale e sui percorsi di entrata in città. Scene simili a Milano, Torino, Genova e negli altri centri principali delle regioni del Nord. Fin troppo facile prevedere per ogni pesantissimo problema per la circolazione oggi a Firenze e a Roma - il precedente sciopero dei bus ha provocato megaingorghi di ore in tutta la capitale, dove ogni mezzo pubblico si fermava dalle 8.30 alle 16.30 - e domani a Napo-

li, Bari, Catania, Messina e Palermo. A costringere le federazioni di categoria di Cgil, Cisl e Uil e la Farsa-Cisal a inasprire, con questo sciopero articolato su tre giorni, la vertenza che le oppone alle organizzazioni datoriali è il mancato rinnovo del contratto di lavoro, scaduto ormai da quasi tre anni. Ieri le trattative sono riprese, ma per i 140.000 lavoratori del settore il traguardo non sembra ancora vicinissimo, anche se non si possono escludere improvvise schiarite. Per il momento, comunque, non solo gli scioperi restano confermati, ma se ne annuncia un altro, di 24 ore, per la prima settimana di ottobre.

Pare insomma destinato a cadere nel vuoto l'appello lanciato ieri ai sindacati dal ministro dei Trasporti, Publio Fiori, perché le agitazioni vengano sospese, anche in vista del «confronto immediato» che lo stesso Fiori ha deciso di avviare da venerdì con gli stessi sindacati, il ministro del Lavoro, quello del Tesoro, la Ragioneria dello Stato e le organizzazioni datoriali «per affrontare e risolvere i proble-

mi legati al rinnovo contrattuale, alla prevenzione degli autofertranvieri e al risanamento delle aziende del settore».

«Manteneremo alta la mobilitazione dei lavoratori autofertranvieri - è l'indiretta risposta al ministro da parte del segretario generale della Cisl milanese, Carlo Stelluti - e inaspriremo le forme di lotta fino ad arrivare a scioperi per l'intera giornata», Stelluti - che ha parlato nel capoluogo lombardo al termine di una manifestazione di più di tremila tramvieri che nella tarda mattinata di ieri hanno dato vita a un corteo che ha raggiunto piazza Fontana - ricorda che da tre anni il contratto nazionale di lavoro è scaduto e non si sono aperte ancora trattative serie per il suo rinnovo nonostante il famoso accordo di luglio tra governo, imprenditori e sindacati impegnasse le parti a osservare le relative scadenze. Anzi, le rappresentanze delle aziende e del governo stanno tenendo atteggiamenti di grande arroganza che richiamano i vecchi comportamenti dei padroni del vapore» di infuata memoria.

## A Gela «guerra» tra parrocchie

### «Ci hai rubato le anime»

### Parroco amato dai fedeli e criticato dai sacerdoti

ROMA. I parroci delle altre chiese lo accusano di avere «rubato» i fedeli dalle loro comunità e lui, per protesta, rassegna le proprie dimissioni al vescovo della diocesi. Protagonista della vicenda è un parroco di Gela, don Vincenzo Romano, di 40 anni, che cura le novemila anime della parrocchia San Rocco, sorta cinque anni fa nei quartieri abusivi alla periferia del paese. In una lettera al vescovo, monsignor Vincenzo Curcio, il sacerdote si dice «stanco e amareggiato per gli attacchi gratuiti subiti, anche durante le omelie domenicali, dagli altri parroci». La «chiesa» di Don Vincenzo è costituita da un garage di 90 metri quadrati ma, nonostante lo spazio angusto, alla messa domenicale partecipano almeno mille fedeli, costretti in maggioranza a rimanere fuori e a seguirne la funzione attraverso gli altopar-

lanti. «Se la gente viene qui - ha detto il parroco rispondendo alle critiche dei «colleghi» - vuol dire che trova quello che cerca». Se a Gela un parroco viene criticato in Calabria un altro subisce un'aggressione. Don Mimmo Caruso, 30 anni, parroco della chiesa di S. Eufemia Vergine e martire, in Aspromonte, ha dovuto lasciare il suo posto per evitare di essere ulteriormente aggredito. Don Mimmo, parroco della chiesa dal 1992, una settimana addietro è stato aggredito in piena notte. E rientrato in canonica dopo aver partecipato ad un banchetto in occasione di un battesimo, quando qualcuno ha bussato alla porta. Lui ha aperto con tutta tranquillità e si è trovato di fronte due individui con il viso incappucciato che lo hanno immobilizzato e pestato violentemente.

## Il premier chiuderà i lavori presentando la sua ricetta

### L'«ambiente» di Berlusconi al summit di «Sorella Natura»

MILANO. Il presidente del Consiglio dà la linea sull'ambiente. Tema: «Grandi opere per l'uomo e la natura». Quando? Sabato a Milano, ad un convegno, presentato ieri e organizzato da una piccola e poco conosciuta associazione ambientalista di ispirazione francescana, «Sorella Natura», nata un anno fa ad Assisi. Impossibile non notare una curiosa concomitanza. Il capo del governo la sua ricetta per lo «sviluppo compatibile» la detterà proprio mentre, in quel di Arcore, il G8 della ecologia italiana e un vasto «chiarimento progressista» manifesteranno, a un tiro di schioppo da Villa San Martino, contro l'aggressione anti-ambiente scatenata dal suo governo. Condono edilizio in testa. Per non parlare del decreto salva-inquinanti, della caccia nei parchi naturali, dell'assalto alle isole sedi di supercarceri. Ma la coincidenza - definita «del tutto casuale» dall'esperto di mala-

cologia Sergio Angeletti - non è solo questa. Se i tre ministri Publio Fiori (Trasporti), Altero Matteoli (Ambiente) e Roberto Radice (Lavori pubblici) compariranno in veste di invitati, il Cavaliere è chiamato a trarre le conclusioni operative, politiche, di governo, in una delle primissime occasioni di intervento ufficiale nella «sua» Milano. Ad aprire il dibattito l'europarlamentare di Forza Italia, Guido Podestà.

Un dibattito che, dalle premesse e dalla scelta dei relatori, appare già ben «impostato». «La partecipazione dell'on. Berlusconi - premettono gli organizzatori - potrà essere l'occasione per una presa di posizione significativa sulle tematiche legate alla realizzazione delle Grandi opere (come i contestati progetti per la Tav, l'alta velocità ferroviaria, ndr) che tanta importanza hanno non solo dal punto di

vista culturale ma anche da quello, immediato e concreto, del rilancio dell'economia e della produzione di nuovi posti di lavoro». Ne parleranno, fra gli altri, Ercole Incalza, l'amministratore delegato della Tav; Luigi Montella, amministratore delegato della Sirti (società di telecomunicazioni) e, dulcis in fundo, l'architetto Giancarlo Piretti, amministratore delegato della Edinord progetti, la società edilizia capostipite dell'impero berlusconiano. Un esempio della «new wave» ecologista? Non si può fare ambientalismo solo con dei non pregiudiziali - ha spiegato Roberto Leoni, presidente di Sorella Natura - occorre passare a dei sì meditati. L'alta velocità va fatta, non c'è dubbio. Come contropartita per gli inevitabili danni ambientali proponiamo la realizzazione ad Assisi di un acquedotto della flora e della fauna delle acque dolci italiane».

## Günter Jacob scrive a Bassolino

### Scoop beffa a Napoli

### Console tedesco si scusa

### «Sono indignato...»

NAPOLI. Rabbia e profondo risentimento. L'episodio dei due fotoreporter che a Napoli hanno commissionato un botteggio ai danni di un ignaro passante per poterlo fotografare e poi vendere il servizio alla rivista tedesca Stern, sta provocando numerose reazioni, compresa quella del rappresentante diplomatico della Germania nella città partenopea. Il console generale tedesco a Napoli, infatti, ha scritto al sindaco di Napoli Antonio Bassolino «Ho appreso con rabbia l'accaduto - scrive Günter Jacob a Bassolino - e sono indignato per l'ineffabile e deplorabile episodio. Non ho parole per esprimere il mio profondo accrescimento. Al pari dei napoletani, il mio impegno è quello di divulgare una immagine obiettiva di questa splendida città ed è anche per questo che mi sono sentito ferito dalla notizia». Della questione è stato informa-

to anche il governo tedesco. Lo annuncia lo stesso console generale nella lettera al primo cittadino partenopeo. «Ho già provveduto a far pervenire al mio governo - conclude il console nella sua missiva - un rapporto nel quale ho tenuto a sottolineare l'indignazione non soltanto di Napoli, ma di tutta l'Italia, per quanto «rifiutato». Il sindaco di Napoli, Antonio Bassolino, ha immediatamente risposto al rappresentante diplomatico tedesco: «La ringrazio molto, a nome di tutta la città della sua lettera. È la migliore testimonianza del giusto rapporto con Napoli che il console, l'ambasciata, il governo e l'opinione pubblica della Germania hanno dimostrato in questi mesi. So bene che anche la stampa tedesca, così come tutta la stampa internazionale, ha seguito, a partire dal vertice del G7, e segue con grande simpatia e rispetto i riconoscimenti l'opera di rinnovamento della città e che stiamo portando avanti».