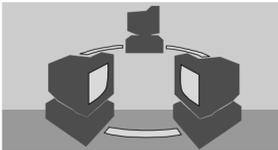


Telelavoro, premi Ue a Napoli e Perugia

Il Comune di Napoli è stato premiato dalla Unione europea con l'European Telework Award 1999 per il progetto Telelavoro e Sviluppo locale. L'Amministrazione partenopea ha battuto in finale la Spagna e la Germania che assieme a Napoli avevano ricevuto la nomination. Anche il Comune di Perugia ha ricevuto l'Italian Telework Award per la migliore esperienza di telelavoro nel settore pubblico.



Intesa Toscana - banche sul credito

Un protocollo d'intesa fra Regione Toscana e sistema bancario per dare «un nuovo impulso allo sviluppo economico della regione e potenziare, attraverso un più agile ed articolato accesso al credito, le tendenze al dinamismo e all'innovazione delle imprese». L'accordo sarà sottoscritto domani, venerdì 12 novembre a Firenze con importanti banche fra cui Bnl, Mps, le Casse di risparmio.

il problema

3

Il punto

Parlano Casero, assessore (al Bilancio) di Milano
Tocci e Paolucci, colleghi (al Traffico) di Roma e Napoli
Città e soluzioni diverse per un problema che tocca tutti

Chi ha paura del pendolare?
Costi e benefici a confronto

LAURA MATTEUCCI

C'è popolazione e popolazione. Le città capoluogo, tutte senza esclusioni, vivono il fenomeno del doppio binario, a seconda che si parli di residenti oppure di utenti. A Milano si tratta addirittura di un quasi-raddoppio. Analogala proporzione a Napoli. Un fenomeno in evoluzione, per quantità e qualità, destinato a seguire soprattutto i cambiamenti del terziario. Di certo c'è il costo, elevatissimo, che questo fenomeno comporta. Incalcolabile, perché troppo articolato e mai disaggregato: è il prezzo dell'impatto ambientale, di strade, verde, monumenti, dei trasporti, dell'organizzazione delle misure di sicurezza. È il prezzo, anche, dell'usura stessa della città, della difficoltà di gestione dei servizi sociali, dell'inquinamento. Sono le entrate, o meglio le modalità delle entrate, invece, ad essere rimaste sempre le stesse. I trasferimen-

ti statali dipendono dal numero dei residenti, gli incentivi per le grandi aree non sembrano sufficienti a coprire neanche la metà dei costi, mentre il federalismo fiscale, e quindi la possibilità per i Comuni di darsi una propria regolamentazione economica anche molto differenziata, è di là da venire. È stato facile per molti, lo è tuttora, stigmatizzare l'immigrazione come costo insopportabile per la comunità residente. In realtà, da questo punto di vista, il pendolare (o city-user, come preferisce definirlo l'assessore al Traffico di Roma, Walter Tocci) alla fine della giornata presenta un prezzo imparagonabilmente più alto. Ovviamente non si tratta di mettere all'indice nemmeno lui. Piuttosto, di capire se e in quale modo sia possibile riequilibrare costi e benefici tra grandi e piccoli centri. Perché tanti, soprattutto al Nord ma certamente non solo, presenta-

no bilanci che non sono poi così in affanno. Sono quelli dove lo Stato paga (i trasferimenti), i residenti pagano (le tasse, i servizi, i trasporti) ma di fatto non ci vivono. Risultato: un surplus di entrate che non è certo un male in sé, ma che può diventare perlomeno oggetto di discussione in relazione a quelle degli altri Comuni e alla solita, incorreggibile «coperta corta». La Finanziaria non accenna all'argomento, anche se il problema è stato più volte fatto presente al governo, che ha iniziato ad elaborare delle possibili vie d'uscita. Tre città a confronto, Milano, Roma, Napoli, attraverso le parole - rispettivamente - dell'assessore al Bilancio Luigi Casero, dell'assessore al Traffico Walter Tocci, dell'assessore al Traffico Massimo Paolucci. Città con problemi diversi, numeri diversi. Come diverse sono anche le proposte di soluzione.



Arrivo dei pendolari alla stazione milanese di Rogoredo. Foto di Mario De Biasi

M I L A N O

«Parte di Iva Irpef e Irpeg resti ai Comuni»

A Milano i numeri sono impressionanti. Novecentomila auto in entrata tutti i giorni, per 1 milione e 200mila persone. È la popolazione letteralmente raddoppiata.

Assessore Casero, su quali costi incide il pendolarismo?
«Soprattutto sull'ambiente, inteso in senso lato: pulizia e manutenzione delle strade e del verde, generale uso - e usura - della città. Sicuramente, poi, sui trasporti e sulla sicurezza. I costi sono altissimi. Perché in alcuni comuni fuori Milano sembra sempre si possa vivere meglio, il verde è ben curato, la gente più tranquilla, le strade sono pulite, i servizi sociali migliori?»

Lodica lei perché?
«Perché Milano si trova a pagare l'organizzazione e la manutenzione di una città "vissuta" in realtà dal doppio dei suoi residenti. C'è da aggiungere che la superficie del comune è molto limitata rispetto all'hinterland. Un problema che Roma, ad esempio, non ha. Dato che i trasferimenti statali vengono ripartiti in base ai residenti, e che la ricchezza prodotta non ha ritorni sull'Ente locale, il Comune si ritrova un surplus di spese cui diventa sempre più difficile riuscire a far fronte».

Non è così lineare: l'indotto dovuto al

pendolarismo crea una ricchezza di cui, pur indirettamente, gode anche il Comune.

«È un discorso complesso. Questo aspetto esiste, ma è imparagonabile rispetto alle spese. Il bilancio si fa comunque sulle entrate. E le entrate sono sproporzionate rispetto ai costi».

Lo Stato però un aiuto lo dà.
«Un premio annuale, sì. Ma è talmente esiguo da risultare quasi inutile».

I trasporti si pagano.

«Si paga il biglietto, che ovviamente non arriva a coprire le spese».

La soluzione, quindi, qual è?

Quella di trattenerne una parte delle tasse pagate sulla ricchezza prodotta: parlo di Irpef, Irpeg, Iva. Trovare un modo diverso, e differenziato tra i Comuni, di ripartire i finanziamenti. In sostanza, si tratterebbe di attuare più incisivamente quel federalismo fiscale che rincorriamo da anni».

Visto che la redistribuzione dei finanziamenti da parte dello Stato è a somma zero, chi ci rimetterebbe, i Comuni più poveri, magari quelli meridionali?

Absolutamente no. Per loro devono continuare ad esistere misure di sostegno, incentivi, finanziamenti. Piuttosto, chi alla fine potrebbe venire penalizzato sono i piccoli comuni ricchi, quelli residenziali. Accanto a questa riorganizzazione della redistribuzione, c'è anche un'altra possibilità».

Quale altra possibilità?
«La nascita delle aree metropolitane, che per Milano ovverebbe anche al problema del perimetro limitato rispetto all'hinterland. Ma al momento mi sembra ancora una prospettiva in fase embrionale».

R O M A

«Nessuno vieta di darsi regole economiche»

Le grandi città sono la vera fabbrica moderna, e richiamano sempre più lavoratori. Non parli di pendolari, piuttosto di city users, prendendo in prestito una definizione di Guido Martinotti. Lo scarto nasce dal fatto che il nostro è rimasto un ordinamento giuridico-finanziario molto piatto, dove i Comuni sono tutti uguali: l'impianto amministrativo è ancora quello vecchio, ottocentesco. Le città e i suoi abitanti, invece, sono completamente cambiati».

Assessore Tocci, qual è l'entità del fenomeno a Roma?

«La nostra è una realtà particolare. Non foss'altro perché il perimetro del Comune di Roma potrebbe contenere interamente le prime dieci città italiane. E infatti, la componente del traffico in entrata da fuori non rappresenta più del 25%. Però dobbiamo far fronte ad una massa spropositata di turisti, così come anche Firenze o Venezia. È indubbio che oggi qualsiasi grande città finisca per dover pagare anche per un'altra popolazione, oltre a quella dei suoi abitanti: quella degli utilizzatori. Tra l'altro, e questo è un dato specificamente romano, il Comune è proprietario anche dell'azienda regionale dei trasporti: il che significa doversi sobbarcare le spese dei

trasporti dell'intera regione Lazio».

Autonomia fiscale: è questa la chiave di volta?

«Di sicuro bisognerebbe andare in questa direzione. Del resto, sono dieci anni che se n'è iniziato a parlare, e in realtà abbiamo guadagnato solo l'Ici, che peraltro è una tassa sugli immobili. Un po' poco».

Allora lei è d'accordo con il suo collega di Milano: una parte di Irpef, Irpeg e Iva restino ai Comuni?

«Calma, così è fin troppo facile, visto che finirebbe per pagare lo Stato. Non credo sia l'unica soluzione perseguibile. In compenso, però, nessuno vieta ai Comuni di darsi delle regole economiche autonome».

Per esempio?

«A Venezia, per chi non è residente, il vaporetto costa dieci volte tanto. In qualche modo, la tassa di soggiorno che esisteva una volta riusciva a supplire ai costi aggiuntivi. Il problema è anche che, appena un sindaco accenna al pagamento di un "biglietto d'ingresso" alla città, subito gli si scatena contro la massa di opinionisti contrari».

Quindi?

«La misura più semplice da adottare riguarda i parcheggi: far pagare in modo differenziato residenti e non. Questo succede già adesso, anche a Roma».

È sufficiente per coprire tutti i costi?
«No, certo. Esiste una specificità dei singoli settori. È chiaro che la possibilità di darsi una regolamentazione economica deve essere ad ampio raggio, per poter raggiungere lo scopo. Comunque, l'intervento dello Stato resta fondamentale».

Che cosa dovrebbe finanziare?
«Le grandi infrastrutture. Lo Stato dovrebbe investire molto di più nelle grandi infrastrutture urbane».

N A P O L I

«È necessario puntare all'area metropolitana»

L'invasione giornaliera napoletana è calcolata in 240mila auto, circa mezzo milione di persone. E non è solo questione di lavoro, né di turismo. Né di cinema e locali il venerdì e sabato sera. Nei 90 comuni della Provincia non esistono università, e praticamente nemmeno ospedali. Tutti i servizi e le funzioni essenziali sono concentrati a Napoli, anzi nel cuore di Napoli.

Assessore Paolucci, quella del federalismo fiscale è una battaglia possibile?

«Per noi è complicata. Soprattutto perché Napoli si trova in una fase di transizione, in cui i finanziamenti servono sia al risanamento, sia ai nuovi investimenti. Già corriamo il rischio, noi come giunta Bassolino, di aver intrapreso dei lavori enormi per la città, i cui risultati però non sono ancora del tutto visibili. Per chiarire, Roma ha a che fare con il Ciubileo, ma anche noi abbiamo ben quattordici cantieri aperti: due nuove stazioni che apriranno l'anno prossimo, e nel 2001 sarà pronta anche quella di piazza Dante. Allora, se federalismo fiscale significa in buona sostanza aumentare le tasse, la trovo una soluzione improbabile. Solo in caso contrario se ne può discutere. Comunque, soprattutto nel Sud, rimettere mano all'esistente sarebbe

già un ottimo traguardo».

Che intende?
«Intendo innanzitutto che occorre una svolta nell'organizzazione delle Regioni, che francamente adesso sono una tragedia. Sono convinto della necessità di approvare rapidamente anche l'elezione diretta del presidente della Regione».

E che altro?
«C'è tutto il capitolo dei finanziamenti europei, che dovremmo utilizzare meglio, con progetti credibili e realistici anche dal punto di vista della tempistica».

L'idea di una sorta di tassa d'ingresso? «La bocerei. Parlo di Napoli, beninteso. Perché da noi esiste il grave problema dei trasporti, che già abbiamo in parte risanato ma rispetto al quale c'è ancora molto da fare. Quando poi la nostra rete di trasporti, sia su gomma sia su ferro, sarà ultimata e davvero adeguata alla città, al numero e alle esigenze dei suoi abitanti, allora potrebbe diventare realistico anche ipotizzare una tassa d'ingresso, per così dire. Ma per il momento non mi sembra il caso. Qui c'è gente che tutte le mattine arriva da lontano per lavorare, magari da zone dove non esistono nemmeno i pullman, e noi lo facciamo pure pagare?». L'unica vera chance resta la costituzione dell'area metropolitana, che permetterebbe la redistribuzione di oneri e funzioni».

E questo l'obiettivo, l'area metropolitana? «Sì, ma mi sembra ancora lontano. Con la legge attuale conquistarla è arduo».

Insomma, nessuna richiesta allo Stato?
«Non proprio. Intanto, vorrei sottolineare che nella Finanziaria i trasferimenti per i trasporti alle città non aumentano. Comunque devo chiarire che noi seguiamo la regola Bassolino: prima lavorare, poi chiedere».

IL CASO

Irpina, un mensile «intercomunale»

I Comuni appartenenti alla Comunità montana «Alta Irpinia», attraverso un patto consortile, editano la rivista «Comunità», periodico mensile d'informazione e dibattito politico-culturale.

La rivista, di cui è direttore responsabile Emilio De Lorenzo, oltre ad avvalersi di una qualificata struttura redazionale, può contare sull'autorevolezza di un comitato scientifico che annovera giornalisti e scrittori irpini del calibro di Raffaele Nigro, Alessandro Di Napoli, Antonio Pandiscia, docenti universitari come Leonardo Saviano, consulente culturale dell'Ambasciata del Principato di Monaco in Italia, e Giuseppe Moricola, Aldo Vella, direttore della rivista «Quaderni Vesuviani», Luigi Di Maio, amministratore delegato Ente Fiera interregionale di Calitri. Del comitato scientifico della rivista fa parte anche il vescovo della Diocesi mons. Salvatore Nunni.

Il periodico, nato come iniziativa

editoriale del Comune di Monteverde, in provincia di Avellino, per promuovere e valorizzare la cultura e la storia locale nonché per favorire rapporti e scambi culturali, è diffusa in tutto il territorio della Comunità montana, Ente che insieme ai Comuni membri costituisce l'editore di riferimento.

Con un potenziale di oltre 50.000 lettori su un'area comprendente 17 Comuni, la pubblicazione si propone anche di rappresentare una «voce autorevole della nostra terra» e che si ponga come strumento di comunicazione con e per il territorio, attraverso una informazione mirata, ma soprattutto in quanto luogo di riflessione e di dibattito a più voci capace di stimolare iniziative concrete e proposte di progetti per la comunità del territorio.

Tra i tanti obiettivi di «Comunità» l'esigenza di stabilire un dialogo serrato con gli enti locali sovramunicipali quali Provincia Regione ma anche con le Istituzioni centrali, Parlamento e

Governo, facendo del tema della promozione e valorizzazione delle zone interne un aspetto fondamentale della propria ragion d'essere. La rivista punta anche all'apertura di un dialogo con le numerose comunità altoirpine presenti all'estero ed in altre regioni del Paese.

Tra le tematiche affrontate, inoltre, svolge un ruolo di tutto rilievo la promozione e la valorizzazione del territorio attraverso la divulgazione del notevole patrimonio storico-culturale di cui dispone l'Alta Irpinia. Il mensile, infine, oltre a presentare rubriche «tecniche» dedicate ai problemi degli Enti locali affidate ad autorevoli esperti del settore, promuove il premio «Irpini nel mondo» e viene inviata anche alle tante comunità di emigranti residenti all'estero.

«Comunità» è stata recensita da varie pubblicazioni specializzate, tra cui «AnciRivista», ricevendo consensi ed apprezzamenti.

Spesso la pubblica amministrazione fa di tutto per complicarti la vita. Ma ci sono anche tanti enti che cambiano e si rinnovano, che rispettano i tempi, semplificano le procedure e fanno funzionare i servizi.



2ª Rassegna dell'innovazione nella pubblica amministrazione toscana
AREZZO - CENTRO AFFARI E CONVEGNI - 24-25-26 NOVEMBRE 1999

La mostra delle migliori pratiche dell'amministrazione locale, i dibattiti, gli incontri, la borsa dell'innovazione, l'oscar per le migliori esperienze. In evidenza le politiche di welfare, la mobilità, i servizi pubblici locali, la formazione, il marketing territoriale, la comunicazione, la semplificazione e tutto quanto fa innovazione.

Per informazioni e programma dei convegni:
www.dir-fare.net
e-mail: info@dir-fare.net
Organizzazione: EDIMEDIA
Tel. 055/340811 - Fax. 055/340814

in collaborazione con

