

qui Italia

4

Toscana, chiesta la «Città delle colline»

Aree metropolitane: i sindaci dei 13 comuni del Sud est fiorentino (Bagno a Ripoli, Barberino Val d'Elsa, Figline Valdarno, Greve in Chianti, Impruneta, Incisa Valdarno, Pelago, Pontassieve, Reggello, Rignano sull'Arno, Rufina, San Casciano Val di Pesa e Tavarnelle Val di Pesa) intervengono nel dibattito con alcune proposte la prima delle quali è che il territorio dei Comuni identifichi una «Città delle colline».



Firenze, gli obiettori dimezzeranno

Il numero degli obiettori di coscienza in servizio a Firenze potrebbe dimezzarsi. Lo afferma il capogruppo di Azione per Firenze, Gabriele Toccafondi, che ha presentato un'interrogazione al sindaco. «Il Comune - spiega Toccafondi - ha in servizio circa 80 obiettori inseriti in progetti di aiuto a persone bisognose, ma la Finanziaria prevede solo 120 miliardi per il servizio civile in tutta Italia, contro i 300 necessari».

Trasporto pubblico locale: non solo rosso. Non sono pochissime, infatti, le aziende e, più in generale, le Regioni, nelle quali i bilanci risultano in attivo. Si tratta di realtà nelle quali la tradizionale ma spesso superficiale uguaglianza aziende pubbliche = sprechi e inefficienze, viene smentita dalle cifre. Utili di esercizio vengono realizzati infatti nei bilanci di cinque realtà regionali: Friuli - Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna ed Abruzzo.

Il dato, insieme ad altri meno confortanti, emerge dal dossier di Federtrasporti sulla situazione economica e produttiva delle aziende di trasporto pubblico locale. Ma Enrico Mingardi, presidente di Federtrasporti, non fornisce valutazioni pessimistiche: «La riforma del trasporto pubblico locale sta imprimendo una forte accelerazione al risanamento delle aziende. Non c'è dubbio che resta ancora molto da fare, però l'epoca in cui il trasporto pubblico locale triturava migliaia di miliardi senza limiti di spesa è definitivamente conclusa». È la riforma, aggiunge Mingardi «obbliga le aziende a raggiungere determinati obiettivi economici mentre in tema di qualità, l'avvicinamento della concorrenza sta spingendo le aziende a una maggiore attenzione verso la clientela». Dal dossier Federtrasporti emerge però anche che le regioni con i conti peggiori sono, nella maggior parte dei casi, al Sud. Campania in testa con le aziende di trasporto locale che hanno chiuso nel 1998 con una perdita complessiva di esercizio di circa 100,5 miliardi 88 dei quali «persi» dal solo Ctp di Napoli). Dopo la Campania viene la Puglia, con più di 45 miliardi di perdite (circa 37 miliardi a carico dell'Atm di Bari) e Sicilia, con 37,5 miliardi di passivo.

Nel complesso, in Italia, le perdite di esercizio sono state 217 miliardi nel 1998, con un miglioramento sul 1999, quando si erano persi 635 miliardi. La riduzione del «buco» è dovuta ad una diminuzione dei costi di produzione, scesi da 9.177 miliardi nel 1997 a 8.714 del 1998.

Particolarmente virtuoso, invece, il Piemonte, con un utile globale di 9,2 miliardi, grazie all'Atm torinese che ha realizzato nel 1998 un utile di 10,6 miliardi. In Friuli Venezia Giulia l'utile di esercizio è stato di 2,8 miliardi, 2,4 dei quali prodotti dall'Apt di Gorizia. Buona anche la performance veneta che nel complesso totalizza un utile di 1,6 miliardi. I conti migliori si trovano però in Emilia - Romagna con 17 miliardi di utile di esercizio nel 1998, realizzato grazie soprattutto all'Atm di Forlì, la Tram di Rimini e l'Atc di Bologna. Un piccolo utile per l'Abruzzo: 123 milioni, tutti a carico dell'Arpa di Chieti.

Ma non bastano alcuni dati positivi per fra scomparire ogni preoccupazione sul futuro prossimo: «Tra pochi anni - spiega il pre-

Il dossier

Da una ricerca di Federtrasporti si rilevano utili di esercizio in Emilia-Romagna, Friuli-V.G., Veneto e Abruzzo
Bilanci in rosso, invece, per quasi tutte le aziende del Sud

Trasporto pubblico locale Regioni in ordine sparso verso la sfida del mercato

ELIO SPADA

BILANCI DI ESERCIZIO PER AREE REGIONALI					
Regione	1998	1997	Regione	1998	1997
Piemonte	9.274	5.746	Toscana	-25.505	-32.854
Liguria	-8.222	-11.672	Umbria	1.150	-268
Lombardia	-5.775	-153.923	Lazio	-7.613	-262.371
Trentino A.A.	-2.406	-8.378	Campania	-100.470	-102.189
Friuli V.G.	2.881	238	Abruzzo	123	-9.874
Veneto	1.920	1.670	Puglia	-45.280	-17.650
Emilia R.	17.002	26.997	Calabria	-1.879	2.280
Marche	-839	-4.727	Sicilia	-37.421	-51.858
			Sardegna	-15.005	-16.188

sidente di federtrasporti - i servizi saranno aggiudicati tramite gara. Le aziende che sapranno offrire le migliori condizioni sul piano dell'efficienza e dei costi rimarranno sul mercato. Le altre saranno tagliate fuori. Per questo servono investimenti dello Stato che deve accelerare la realizzazione di nuove tranvie e metropolitane oltre che finanziare il rinnovo del parco autobus che in Italia sono i più vecchi d'Europa. Scelte coraggiose da parte degli amministratori locali, sindaci in testa, che devono affrontare con convinzione i problemi della mobilità urbana».

Rimane, pesantissimo, il problema della differenza tra il costo pagato per ogni viaggiatore dalle aziende e i proventi medi del biglietto. In media infatti in Italia un passeggero nel 1998 è costato alle aziende 2.239 lire, ma dal biglietto le stesse aziende hanno ricevuto in media 657 lire, 13 in meno del 1997.

IN ITALIA

Bus per disabili Appena l'11%

Barriere architettoniche; ostacoli spesso insormontabili per chi, portatore di handicap, non ha modo di superare autonomamente spesso neppure un semplice gradino. Per i disabili, in Italia, almeno in materia di trasporti pubblici, in un passato recente si è fatto troppo poco. E anche il presente si muove con qualche lentezza. Sono infatti 1.119 gli autobus urbani at-

trezzati per il trasporto dei disabili, su un totale di oltre 10 mila mezzi circolanti nel nostro Paese. Ma, rispetto al passato la situazione è in deciso miglioramento visto che ora quasi tutti i nuovi mezzi pubblici sono dotati di sistemi per agevolare l'accesso a chi è in carrozzella. Si pensi che nel 1992, i mezzi di questo tipo messi in circolazione - secondo un'in-

BUS "DIFFICILI" PER I DISABILI				
Tipo di installazione	Totale circolante	Nuovi mezzi		
		1996	1997	1998
Scivolo elettroidraulico	54	6	28	20
Pedana elettrica	13	-	-	-
Pedana	13	10	-	3
Kneeling - scivolo estraibile	41	15	22	4
Kneeling - fissaggio car.	300	158	69	-
Kneeling - cintura	204	-	106	98
Pedana scivolo	93	70	50	30
Posto carr + pedana	30	7	1	22
Scivolo porta centrale	29	2	1	26
Pedana elevatrice	1	-	1	-
Pedana estraibile	4	-	-	-
Pianale ribassato	34	26	8	-
Pianale ribassato+inginoc.	32	25	7	-
Pian. ribas. +inginoc. + pedana	69	-	69	-
Elevatore	8	-	-	8
Elettromeccanico	14	2	-	12
Pedana mobile per posto car.	180	-	-	180
Totale generale	1.119	250	361	403

erano stati solo quattro. Una maggiore attenzione al problema si è verificata a partire dal 1995 quando 101 nuovi mezzi di trasporto con accesso facilitato sono stati messi in circolazione. La progressione è stata continua negli anni successivi: 250 nel 1996, 361 nel 1997 e 403 nel 1998. Corre comunque l'obbligo di sottolineare come il parco mezzi circolante sia ancora decisamente

insufficiente.

Ma quali sono le soluzioni tecniche adottate? Quella più diffusa - che è anche quella più costosa - è il kneeling, l'inginocchiatoio installato in vari tipi, su oltre 600 mezzi. Si tratta, in sostanza, di ammortizzatori particolari che consentono al mezzo di inclinarsi in modo di ridurre l'altezza del gradino tra la strada e la pedana. All'inginocchiatoio

può essere aggiunto uno scivolo estraibile - che comunque presenta qualche difficoltà per il disabile che deve spingere la carrozzella in salita - oppure una pedana che si alza e si abbassa, il mezzo più comodo in assoluto per chi è in carrozzella.

Soluzione piuttosto diffusa è quella del pianale ribassato. È allo studio anche il sistema inverso: le pedane rialzate che consentono comunque di annullare il gradino tra la fermata e il pianale del mezzo.

Tra le aziende più impegnate su questo fronte l'Ataf di Firenze - che nel 1997 aveva già 144 mezzi, su un totale di 505, attrezzati per il trasporto dei disabili - l'Atm di Milano che sempre nel 1997 era a 340 su 1.697 - l'Anm di Napoli con 190 su 1.140.

«Rispetto al passato la situazione è senz'altro migliorata - afferma Carlo Chelini, segretario dell'Associazione paraplegici della Lombardia, che si è occupato del problema organizzando anche un controllo sui mezzi della sua città - e bisogna dare atto alle aziende che si stanno impegnando anche spendendo grandi cifre per cercare di ridurre i disagi». Ma i problemi restano. «Innanzitutto - spiega Chelini - capita spesso che i sistemi ci siano ma non funzionano come nel caso dei ramposcapa della metropolitana». Un capitolo a parte è quello dei non vedenti: «Il problema principale - spiega Carlo Monti, presidente dell'Unione italiana ciechi - è riconoscere il mezzo giusto e la fermata dove scendere». All'estero sono molto diffusi i sistemi a voce registrata o sintetica che dicono il numero dell'autobus per i passeggeri alle fermate e la via in cui il bus si trova per quelli che sono all'interno ma in Italia «siamo ancora alla sperimentazione». A giorni è prevista la partenza di una linea che offrirà questo servizio a Firenze. Discorso diverso per il metrò: «È necessaria una guida tattile nei percorsi che portano dalla superficie al treno. Pavimenti lisci o ruvidi per indicare il percorso e per avvertire della vicinanza dei binari».

È una soluzione poco adottata in Italia» dove la situazione è spesso beffarda: la legge stabilisce che i non vedenti possano far salire i cani guida sui mezzi. «Ma capita spesso che i passeggeri protestino - spiega Monti - senza sapere che si tratta di un nostro diritto».

GARE • BILANCI • ASTE • APPALTI

LA LEGGE È UGUALE PER TUTTI.

(SU L'UNITÀ PERÒ COSTA MENO)

Se la pubblicità è un obbligo per legge, il risparmio è un diritto. Con l'Unità potete acquistare spazi per gare, bilanci, aste ed appalti (legge n°67/87 e D.L.vo n°402 del 20/10/98) ad un prezzo decisamente promozionale, certi di essere letti dalle persone che contano. Il prestigio di una grande visibilità alla portata di tutti gli Enti e Ministeri.

Per informazioni e preventivi telefonare allo 06 • 69996414 o allo 02 • 80232239

Quotidiano di politica, economia e cultura
l'Unità

