

L'iniziativa

4

Lavoro, intesa Regione Marche-Coop

Un altro tassello sulla via dello sviluppo delle aree interne è stato apposto con la firma del protocollo d'intesa tra Regione Marche e le cooperative Lega Coop Marche, Unione nazionale Unici, Confcooperative Cci e l'associazione generale Agci. Il protocollo prevede che all'interno delle aree protette naturali vengano incentivate «iniziative economiche sostenibili ad alta intensità occupazionale».



Siena, una scala mobile nel centro storico

È in funzione a Siena la prima risalita meccanizzata della città. La scala mobile, lunga 120 metri, passa sotto la cinta muraria quattrocentesca ed arriva sul retro della basilica di San Francesco. La struttura, completamente interrata, può portare ogni ora 8.000 persone dal parcheggio di via Baldassarre Peruzzi al centro storico ed è costata circa 4 miliardi. Presto verrà seguita da tre nuove scale meccanizzate.

LA NOVITÀ

A Firenze il bus parla all'utente

Dal 1996 al 1999 l'Azienda ha speso 78 miliardi per l'acquisto di 170 veicoli, ed ha previsto di spendere altri 36 per 86 nuovi mezzi nel biennio 2000-2001. A conclusione di questi interventi il parco autobus sarà composto da 459 mezzi, dei quali 256 acquisiti dopo il 1995 (56%).

Fra il 1996 ed il 1999 l'Azienda ha speso 78 miliardi per l'acquisto di 170 veicoli, ed ha previsto di spendere altri 36 per 86 nuovi mezzi nel biennio 2000-2001. A conclusione di questi interventi il parco autobus sarà composto da 459 mezzi, dei quali 256 acquisiti dopo il 1995 (56%).

Le caratteristiche innovative riguardo all'accessibilità dei nuovi mezzi sono:

1) pianale super-ribassato e sistema di ingnocchiamento (kneeling) con altezza di 32 cm del suolo dal piano di calpestio del veicolo. Gli autobus con queste caratteristiche sono attualmente 163, ai quali vanno aggiunti 9 autobus attrezzati per il servizio disabili porta a porta.

2) Scivolo e spazio a bordo dei bus per una carrozzina con relativo sistema di ancoraggio. Gli autobus con queste caratteristiche sono 137 + 9 attrezzati. Tutti i nuovi 86 mezzi avranno queste caratteristiche.

3) Cartelli indicatori del numero di linea e della direzione luminosi. I nuovi cartelli indicatori luminosi sono stati per la prima volta installati sugli autobus della linea D (Civibus), incontrando la piena soddisfazione, in particolare, del gruppo ipovedenti dell'Unione Italiana Ciechi. L'Azienda ha così deciso di dotare tutti i nuovi mezzi di questo dispositivo.

4) Avvisatore vocale verso l'esterno del bus. È iniziata la sperimentazione, su due autobus, di un nuovo sistema digitale di avviso vocale ai viaggiatori situati all'esterno con altoparlanti in corrispondenza delle porte di salita. Vengono indicati il numero della linea e la direzione. Questo tipo di apparecchiatura potrà essere compreso fra gli standard di qualità previsti per i mezzi.

5) Avviso vocale visivo verso l'interno del bus. L'Azienda, nell'ambito del sistema di tele rilevamento satellitare della flotta degli autobus (già installato su 315 mezzi) ha previsto la funzione di 'Info bus', che comprende l'annuncio a bordo della prossima fermata mediante un display luminoso ed un annuncio vocale. Entro giugno inizierà la sperimentazione operativa del sistema su alcuni bus della linea 7.



TESORO: INVESTIMENTI PER INFRASTRUTTURE

COSÌ NEL DETTAGLIO

METROPOLITANE E TRAM: è stata ultimata la tramvia di Roma per 40 mld; sono in corso interventi per 1.500 mld (1.050 già appaltati per le metropolitane di Milano, Napoli, Genova, Roma).

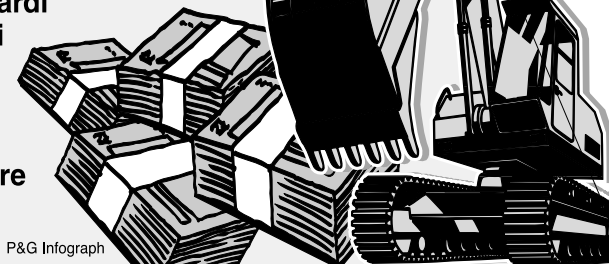
Ristrutturazione nodo Termini: si sta procedendo all'appalto di 300 miliardi, altri 4.000 saranno appaltati nel 2000 e il resto (3.000 mld) nel 2001.

Si realizzeranno: 28 km di metro tradizionali a Napoli, Genova, Milano e Roma; 22,5 km di metro innovative; 120 chilometri di tramvie (Roma, Milano, Bologna). In 3 anni si prevedono 50 km di nuove metro.

BUS: per il rinnovo parco sono stati erogati 23 miliardi per l'acquisto di 4.600 autobus a fronte di altrettanti rottamati. La finanziaria prevede 1.500 mld per il prossimo biennio.

BICICLETTE: per le piste ciclabili c'è un fondo di 11 miliardi l'anno per 15 anni. Si pensa a finanziare anche funivie urbane, scale mobili e ascensori per "scalare" le città.

Metropolitane e tram	8.500 miliardi
Ferrovie urbane	3.500 miliardi
TOTALE	12.000 miliardi



Mobilità

Quasi 13mila miliardi ministeriali per migliorare la qualità dell'aria e potenziare i servizi di trasporto pubblico locale. 4600 bus da rottamare. Un fondo per le piste ciclabili. Le misure strutturali in atto in alcune città

Una valanga di miliardi contro l'Italia dell'ingorgo

ROSSELLA DALLO

L'Italia soffoca in un ingorgo immobile. Da anni ormai, puntualmente, gli istituti di statistica ci dicono quanto urbano: quando va bene, come una lumaca. Eppure all'automobile non si rinuncia. Neppure quando non ce n'è effettivo bisogno. E così anche i mezzi pubblici, per la verità insufficienti per numero e frequenza, impiegano una vita tra una fermata e l'altra. Ma c'è un'alternativa? L'unica, a nostro avviso, è quella «culturale». Quella, cioè, capace di far decidere il cittadino «a quattro ruote» che è più conveniente muovere i piedi sull'asfalto che non sull'acceleratore (quando mai fosse possibile nelle nostre città).

Lasciando perdere la filosofia, per quanto in questo caso sacrosanta, una via d'uscita la devono e possono dare le amministrazioni pubbliche, dello Stato e decentrate sul territorio. Innanzitutto, queste ultime, cercando di gestire meglio ciò che già esiste: i servizi di trasporto locale. Possibilmente colle-

gandoli e integrandoli con quelli nazionali. In secondo luogo, ragionando finalmente a tutto campo sul significato di mobilità. Ovvero, senza discriminare i mezzi privati ma cercando di toglierli, il più possibile, dalla strada. Bisogna creare parcheggi e vie di scorrimento, magari anche interrate, per chi deve solo attraversare i centri storici o certe zone ad alta densità di traffico. Non è per fare dell'americanismo a tutti i costi, ma in pochissime città degli Stati Uniti è consentito costruire case, uffici, centri commerciali o alberghi se nei progetti edilizi non è contemplato anche un parcheggio adeguato (in più di un caso si è adibito allo scopo qualche piano dell'edificio stesso). E per restare in Europa, in diverse città della Germania si è seguita, già da almeno un paio di decenni, la stessa direzione: e dove non si sono potute creare aree di sosta alla luce del sole lo si è fatto sottoterra, con uscite in corrispondenza di stazioni, aeroporti, edifici pubblici, grandi musei e fermate principali dei mezzi pubblici di

superficie. E persino lapalissiano dire che se si tolgono dalle strade le auto in sosta - per fare un esempio ogni giorno a Milano se ne contano 600mila - ne guadagna la velocità di circolazione di tutti i mezzi, pubblici e privati. Ciò non toglie che, in attesa di una rivoluzione del genere, altre misure debbono essere adottate fin d'ora per favorire sia uno sveltimento del traffico, sia l'utilizzo sempre maggiore di autobus, tram e metropolitane. Al primo problema si risponde con un'accurato studio sulla viabilità urbana: sensi unici, corsie preferenziali, zone a traffico limitato, semaforica "intelligente", indicatori stradali capaci di "guidare" residenti e non verso i luoghi topici (quartieri fieristici, grandi musei, comune, stazione, aeroporto, autostrade) anche attraverso percorsi alternativi. La seconda questione non può che essere risolta migliorando e potenziando i servizi.

Sull'uno e sull'altro fronte, qualcosa incomincia a muoversi. Sarà anche in ragione dell'irrespi-



Paese	Mobilità privata	Unità (in milioni)	Mobilità privata/pubblica
1 Usa	202,0		
2 Giappone	49,1		
3 Germania	41,3		
4 ITALIA	33,5		
ITALIA 1970	10,2		11,2
ITALIA 1997	31,0		33,8
Densità veicolare	km strade	Mezzi/km	
ITALIA	308.000	110	
Germania	656.000	67	
Gran Bretagna	399.000	75	
Francia	893.000	35	
Auto pro-capite	Unità/100 abitanti		
1 Usa	79		
2 ITALIA	59		
3 Giappone	55		
4 Germania	54		
5 Francia	53		

P&G Infograph

Fonte: RAPPORTO OCSE 1999

TRA RIFORMA E CONTRORIFORMA

Impresa sempre pubblica, ma diversa

FRANCO GIUFFRIDA - Segretario generale Filt-Cgil Lombardia

Il tema del trasporto ferroviario sui binari dell'autonomia si colloca nel momento più importante e delicato d'attuazione della riforma del trasporto pubblico locale. Importanti e decisivi saranno gli interventi dei prossimi mesi, tali da consentirci di dire che la riforma è riuscita nel suo intento o, viceversa, di registrare una sconfitta di tutte le forze che si sono battute per un radicale cambiamento, sia nella programmazione, sia nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

La riforma sarà vincente solo se saranno evidenti le diversità delle offerte di servizio verso chi usa il mezzo pubblico.

È necessaria una sostanziale inversione di tendenza che traduca in atti concreti i motivi per cui i diversi soggetti hanno prima richiesto, e poi si sono battuti, per la riforma.

Ricordiamo che il motivo principale che ha mosso verso la riforma è stato il nesso contraddittorio: mentre aumentava ed aumentava la domanda di trasporto, diminuiva e continuava a diminuire il numero delle persone che utilizzano il mezzo pubblico (metropolitane, tram, bus, ferrovie). L'effetto disastroso è stato l'aumentato a dismisura del

utilizzo del mezzo privato, con il conseguente risultato di rendere sempre più difficile e problematica la vita nelle grandi aree metropolitane e nelle zone ad intensa conurbazione. L'inquinamento atmosferico ed acustico ha raggiunto livelli insopportabili e bisogna auspicare eventi atmosferici favorevoli per respirare aria pulita.

È evidente che non si può tornare al passato, i ritmi dell'innovazione e della domanda di mobilità saranno sempre in costante aumento. Compito degli enti della programmazione, Regione, Provincia e Comuni deve essere, per effetto della legge «Bassanini», quello di costruire nuovi Piani territoriali dei trasporti per migliorare quantità e qualità dell'offerta di trasporto, di realizzare una vera integrazione modale e di soddisfare le esigenze dei cittadini in materia di mobilità.

Si dovrà quindi costruire una nuova geografia delle relazioni di trasporto, con una logica d'intervento sempre più flessibile, che adegui l'offerta di trasporto agli interventi mutamenti produttivi, sociali, culturali dei territori e delle persone.

Se questi cambiamenti saranno realizzati, potremo finalmente registrare l'affermazione

zione del processo di riforma; altrimenti vinceranno le forze della controriforma con effetto devastante sul sistema complessivo che va dalle imprese ai lavoratori del settore fino ai processi complessivi del territorio.

Il sindacato ha già ampiamente dimostrato di essere per il cambiamento e per le trasformazioni e continuerà a battersi affinché la riforma si affermi e vinca.

La riforma del trasporto pubblico locale (T.P.L.), per contenuti innovativi e di decentramento dei poteri dallo Stato agli enti locali (Regioni, Province, Comuni), rappresenta un tassello importante in direzione della riforma dello Stato in senso federalista.

Nella consapevolezza che non esiste un rapporto automatico e meccanico tra il necessario decentramento dei poteri e la soluzione dei problemi, siamo comunque convinti che il decentramento aiuti a trovare le soluzioni più idonee in quanto avvicina i centri di potere della programmazione ai punti della produzione del servizio. È auspicabile, quindi, che i poteri affidati agli Enti decentrati possano concorrere a realizzare un trasporto più efficace.

Il vantaggio della Lombardia è stato an-

nullato ed oggi, per effetto della «Bassanini», sono le altre regioni quelle che, molto probabilmente, riusciranno a creare tutti i presupposti per un trasporto pubblico riformato. Questo significa che gli strumenti di riforma hanno bisogno di capaci amministratori per utilizzare i contenuti positivi e per realizzare, nei tempi dovuti, il miglioramento del servizio pubblico.

A supporto di questo ragionamento è emblematico il comportamento della Regione Lombardia rispetto all'applicazione della legge di riforma del T.P.L. sulla navigazione dei laghi. La riforma assegna alla Regione un ruolo importante che, oltre a consentire il superamento dell'attuale commissariamento della gestione, assegna pieni poteri nella programmazione e nella soluzione di un nuovo assetto societario e proprietario.

I laghi interessati al processo di riforma sono allocati nelle regioni del Nord. Infatti, i laghi di Garda, Maggiore, Como e Iseo si trovano in Lombardia, in Piemonte ed in Veneto. Queste Regioni professano di volere il federalismo e rivendicano sempre più poteri da decentrare dallo Stato alle istituzioni periferiche. Tuttavia ancora oggi non

si è provveduto all'accordo con il Governo per trasferire le competenze alle Regioni e dare un assetto stabile alla programmazione e alla gestione. Per il sindacato e per i lavoratori questo continuo rimandare produce instabilità, con ricadute negative nel processo produttivo e nel rilancio di un'attività importante per le nostre regioni.

Altro esempio può essere quello riferito all'evoluzione attuativa del Servizio ferroviario regionale (S.F.R.). Nel dicembre del 1997 era stato costituito il Consorzio delle Ferrovie Lombarde, una forma organizzativa temporanea per avviare, in breve tempo, ad un assetto societario unico. Da allora il Passante Ferroviario ha avuto un aumento di capacità ed una maggiore produzione con l'entrata dei treni F.S. sulla linea per Gallarate, ed è stato inaugurato anche il collegamento con Malpensa. Ma della nuova Società Ferroviaria Regionale, in tante occasioni pubbliche annunciate dalla Regione Lombardia, non esiste traccia. La Filt della Lombardia, ribadendo anche in quest'occasione l'importanza strategica del S.F.R., è convinta che oggi esistano tutte le condizioni per accelerare e compiere il processo per

Segue a pagina 5

