

## Terme, accordo nazionale per il 2000

È stato firmato ad Abano Terme l'accordo nazionale per l'erogazione delle prestazioni termali per l'anno 2000 tra il Coordinamento interregionale degli assessori alla Sanità, rappresentato da Iles Bragheto, e Federterme, rappresentata dal presidente Costanzo Jannotti Pecci. L'accordo prevede un aumento delle tariffe di circa il 3% e soprattutto un Fondo Federterme per la ricerca scientifica.



## Trentino A. A. 372 miliardi ai Comuni

La Giunta altoatesina ha ripartito i fondi destinati ai Comuni per la normale amministrazione (372 miliardi) e gli investimenti, sulla base del numero di abitanti. Bolzano ha ottenuto quasi 97 miliardi, 33,7 sono andati a Merano, 11,7 a Laives e 14,5 a Bressanone. Per gli investimenti Bolzano ha ottenuto 8,3 miliardi. La giunta inoltre ha finanziato anche l'attività delle Comunità di valle per un totale di 4,15 miliardi.

## l'iniziativa

5

## L'innovazione

«Un esperimento pilota per affrontare il problema del congestionamento degli assi di penetrazione dei grandi centri urbani». Coinvolte Regione Fs e amministrazione provinciale: due anni positivi per 140mila utenti

## Trasporti, rivoluzione a Lecco Servizio integrato ferro più gomma per migliorare la viabilità

ELIO SPADA

IL SISTEMA INTEGRATO COINVOLGE L'USO DI TRATTE FERROVIARIE PER UNA LUNGHEZZA DI CIRCA 30 KM. IL PARCO BUS, INTEGRAMENTE RINNOVATO, PERCORRE 350MILA KM ANNUI

La Regione Lombardia l'ha definito "esperimento pilota per affrontare il problema del congestionamento degli assi di penetrazione dei grandi centri urbani", annunciando la decisione di mettere a disposizione ogni anno 300 milioni "per attivare un sistema di monitoraggio su costi, qualità del servizio e dati di frequentazione. Qualcuno ha addirittura usato il termine "rivoluzione". E, a ben vedere, nel territorio di quella che sarà la futura Area metropolitana di Lecco, è in atto un'esperienza forse unica che coinvolge Ferrovie dello Stato, Regione Lombardia, Amministrazione provinciale e, come soggetti attivi, 30 Comuni grazie alla cui collaborazione un bacino d'utenza complessivo di circa 140mila utenti può, da quasi due anni, godere di un efficiente servizio di trasporto pubblico locale integrato: treno più autobus. «Una struttura - spiega Graziano Morganti, vicepresidente della Provincia di Lecco, uno dei "padri" dell'iniziativa - in grado di alleggerire l'afflusso di traffico che quotidianamente si riversa su Lecco non solo dal territorio provinciale. Un problema che fino a qualche anno fa appariva insolubile e che gravava come un macigno sulla viabilità trasformando spesso non solo l'attraversamento del centro urbano, ma persino l'avvicinamento al capoluogo, un'impresa dagli esiti incerti».

Si tratta, ufficialmente, di un esperimento. Ma dopo due anni di risultati positivi, siamo già oltre ed è possibile parlare di realtà consolidata da un'esperienza che dimostra la grande efficacia dell'impegno collettivo e programmatico tra Autonomie locali, Regioni e ferrovie dello Stato. «Il via - aggiunge Morganti - è stato dato nel marzo 1998 dopo l'attuazione di un accordo con le Fs riguardante l'introduzione di 32 nuove



In primo piano un treno entra nella stazione di Lecco; sullo sfondo, il grande centro commerciale progettato da Renzo Piano e il Resegone

corse di treni metropolitani costati 660 milioni a carico di Provincia e Amministrazioni comunali. Da quella data tutti i servizi automobilistici locali provenienti da aree esterne e dirette a Lecco si fermano alle stazioni ferroviarie di tre grandi Comuni del comprensorio: Calolziocorte, Mandello del Lario e Oggiono, dove i passeggeri, utilizzando sempre lo stesso documento di viaggio, scendono dal bus e per accedere al capoluogo usano il treno. Oggi, dopo la prima fase davvero sperimentale, abbiamo reintrodotti alcune corse di autobus da e per Lecco proprio per non penalizzare i residenti in Comuni nei quali i treni metropoli-

tari non fanno sosta». Complessivamente il sistema di trasporto integrato leccese coinvolge l'uso di tre tratte ferroviarie per una lunghezza complessiva di circa 30 chilometri ed ha ristrutturato l'operatività di un "parco bus" che ogni anno percorre circa 350mila chilometri. «Oggi - sottolinea il vicepresidente della Provincia - grazie al nuovo sistema di trasporto metropolitano si va in qualunque momento e indipendentemente dalle condizioni di percorribilità delle strade, da Lecco a Mandello (10 chilometri) in dieci minuti, da Oggiono a Lecco in 14 minuti e da Calolziocorte a Lecco in 8 mi-

nuti. Non era raro, in passato, che per percorrere quest'ultimo tratto di strada (5 chilometri) in alcune ore della giornata, fosse necessario rimanere al volante per tre quarti d'ora. Mai per meno di 30 minuti». Morganti non nasconde che ottenere risultati del genere non è stato facile. A partire dal dichiarato pessimismo di alcuni e dall'inerzia di altri soggetti che hanno in seguito aderito al progetto. «Fondamentale è stata anche - continua - l'intensificazione, disposta dalle Fs, del servizio su rotaia alla cui origine si trova una trattativa lunga e difficile, partita nel settembre 1995 e intercalata da frequenti incontri con tutti i

Comuni interessati e altri soggetti fra i quali, tanto per citare i principali, figurano le compagnie di trasporto su gomma, le associazioni delle categorie economiche e gli istituti bancari per verificare la possibilità dell'utilizzo del Trasporto integrato da parte dei loro dipendenti. Abbiamo anche incontrato più volte le organizzazioni sindacali per chiedere loro di svolgere un'ampia opera di informazione presso i lavoratori interessati al Sistema. Inoltre i presidi e gli studenti degli istituti superiori presenti sul territorio sono stati informati sulle nuove modalità di trasporto e dei nuovi orari. Sono state, infine, realizzate tre Conferenze di servizio per

## INFO

A Como investimenti per 20 mld

Oltre 20 mld di investimenti: è il piano presentato dalla Spt, società pubblica trasporti, che gestisce il servizio pubblico urbano di Como ed extraurbano per tutta la provincia. Nel prossimo biennio l'Spt acquisterà 70 nuovi automezzi, 3 dei quali elettrici odiesel-elettrici, mentre il 10% funzionerà a gecam, il gasolio ecologico. Il piano prevede oltre 700 milioni per un sistema ad onde corte per l'informazione degli utenti. Sulle paline delle fermate della linea Como-Cantù, infatti, verranno installati apparecchi in grado di fornire in tempo reale informazioni sul traffico.

definire le indispensabili variazioni delle linee di autobus coinvolte nel progetto».

Un ruolo particolarmente significativo, secondo Morganti, l'ha svolto una lunga e complessa trattativa che ha visto coinvolte ben sette sigle sindacali operanti all'interno del settore Fs, nel cui ambito è stato siglato anche un accordo con i macchinisti che hanno accettato di derogare da alcuni vincoli contrattuali come, ad esempio, il limite chilometrico giornaliero pari a 160 chilometri per ogni turno lavorativo.

E attenzione, avverte il vicepresidente della Provincia di Lecco, perché il futuro è già fra noi: «La rivoluzione informatica che ha appena iniziato a intaccare abitudini consolidate del vivere, lascia ormai presagire che nei prossimi due decenni verrà sconvolto il modo di lavorare, di studiare e di vivere in un'area urbanizzata. Essa perderà l'attrattiva e la prerogativa di luogo privilegiato dove "tutto è a portata di mano": questo diverrà possibile praticamente ovunque».

«L'impatto di questa rivoluzione provocherà grandi mutamenti anche sulle necessità e sui modi di spostarsi. Diverranno necessari collegamenti frequenti con località oggi remote o insolite. Perché una volta scomparso il pendolarismo obbligato, esploderà la tendenza già ampiamente manifesta a spostarsi per scelta. Le persone tendono ad impiegare il tempo libero nel 70% dei casi viaggiando. Sarà necessario quindi creare un sistema estremamente flessibile per affrontare esigenze che muteranno rapidamente e saranno molto diversificate tra loro». A questo appuntamento le Autonomie locali non possono presentarsi impreparate pena il collasso definitivo dell'intero sistema dei trasporti, pubblici e privati.

SEQUE DA PAGINA 4

## Impresa pubblica, ma..

definire le quote di partecipazione azionaria tra i partner e, quindi, rendere operativa la Società di Trasporto su Ferro della Lombardia.

In più occasioni ci è stato detto, sia dall'istituzione Regione sia dalle due imprese F.N.M. e F.S. che, tra le varie difficoltà quelle dei due contratti di riferimento per i lavoratori delle queste aziende rappresenta un ostacolo alla costituzione della nuova società.

Oggi quel problema non esiste in quanto nel novembre scorso è stato sottoscritto tra sindacati e parti datoriali, alla presenza del Governo, un accordo che prevede l'istituzione di un nuovo contenitore contrattuale per tutte le attività ferroviarie, nuovo strumento contrattuale nel quale dovranno confluire il contratto aziendale dei lavoratori ferroviari e la parte riferita all'area ferro del contratto della mobilità, importante in quanto agevola il processo di evoluzione dell'assetto della struttura organizzativa delle F.S.

La costituzione della Divisione del Trasporto Locale, con le attività de-

centrate nelle realtà regionali, porta ad affrontare il problema delle società regionali in un quadro completamente mutato e, a nostro avviso, più favorevole.

La legge di riforma, tra le tante novità, richiede che ci sia una netta separazione tra i soggetti preposti alla programmazione e quelli assegnati alla gestione.

Le trasformazioni tra aziende municipalizzate o, speciali, in Società per Azioni, non sempre risolvono questo problema, anzi, lo ripropongono, alla stessa maniera e con la stessa problematicità.

Di questa commistione ne sono un esempio anche le F.N.M. (Ferrovie Nord Milano) come le F.S. Nel rispetto della legge, e per affermare la distinzione dei ruoli, bisogna intervenire con rapidità e capacità innovative.

Non condividiamo l'idea della completa privatizzazione delle imprese di trasporto in quanto, conservando la loro attuale missione devono mantenere una quota maggioritaria pubblica. Questa parte pubblica, dovrà essere di un soggetto diverso da quello che programma la soluzione si può avere attraverso la distribuzione ad altri soggetti istituzionali (Province e Comuni) della quota azionaria dentro l'impresa.

La fase attuale può essere definita di transizione perché anticipa l'appuntamento del 2003, appuntamento nel quale si realizzeranno le gare per l'assegnazione dei servizi alle imprese. Un importante punto della legge di riforma è rappresentato dal superamento della "concessione" del servizio e dall'introduzione di un sistema che favorisce l'apertura del mercato attraverso una salutare competizione tra le aziende.

Nel futuro l'economia dovrà fare i conti con un mercato sempre più globalizzato, la concorrenza e la competizione avverranno sempre di più tra territori e l'efficienza di un territorio sarà misurata anche dalla quantità e qualità dei trasporti esistenti.

La nascita, o la morte, delle imprese dipenderà dall'insieme dei servizi che quel territorio sarà in grado di offrire, quindi lo sviluppo economico di un territorio e la conseguente occupazione dipenderanno anche da come saranno svolti i servizi di trasporto.

Questa delicata e complessa fase ha bisogno di un governo contrattato tra i vari soggetti, in modo da arrivare preparati all'appuntamento del 2003.

La FILT-CGIL della Lombardia, ripete, ormai da parecchio tempo, che il campo della competizione non sarà ri-

stretto ai nostri confini nazionali, ma sarà europeo. Una gara di efficienza e qualità tra imprese italiane e d'europée, dovrà inevitabilmente portare le nostre aziende, e ciò non per una posizione nazionalista, ad organizzarsi in modo diverso dal passato per vincere la competizione con gli agguerriti partner europei.

Per questo bisogna investire rotta rispetto all'idea di costruire imprese di trasporto più piccole di quelle attuali. Forti delle esperienze che stanno maturando in altri campi, d'altre modalità di trasporto, pensiamo soprattutto alle aziende dei vettori del trasporto aereo che hanno conosciuto cosa significa liberalizzazione e competizione, bisogna anche per le aziende del trasporto su ferro sperimentare alleanze e nuovi assetti societari.

Pensiamo sia giunta l'ora di realizzare fattivamente, superando la fase delle enunciazioni, la società di S.F.R., brillante intuizione che la FILT-CGIL della Lombardia ebbe nel lontano 1992. Non è comprensibile una competizione tra F.N.M. e F.S. nel campo del trasporto locale su ferro, in quanto ciò indebolisce e rende difficile la competizione con altre imprese europee.

Aspetto importante per preparare l'appuntamento del 2003 è rappresen-

