

Anci Sardegna, sì alle nuove Province

Il Comitato esecutivo dell'Anci Sardegna ha invitato il Consiglio regionale a riapprovare la legge istitutiva delle nuove Province. Il presidente dell'Anci Sardegna, Antonangelo Casula ha sollecitato l'attuazione completa della legge costituzionale n. 2/1993 che estende a tutte le Regioni a statuto speciale la potestà legislativa primaria in materia di ordinamento degli Enti locali.



Toscana, premiata la Scuola di governo

Un'innovazione di assoluto rilievo per riformare la macchina amministrativa consentendole di fornire servizi sempre più efficienti e tempestivi ai cittadini e alle imprese. Questo il significato del premio attribuito alla Scuola di governo della Regione Toscana, fra i «Centoprogetti al servizio dei cittadini» premiati al Forum della P.A. La Scuola intende supportare la P.A. nella ricerca di nuovi strumenti di gestione.

qui Italia

3

L'ACCORDO

Interinali: stessi diritti degli altri

Il lavoro temporaneo entra anche nella pubblica amministrazione. Ma non sarà un ulteriore elemento di precarizzazione. Nell'accordo-quadro raggiunto martedì tra Aran e sindacati, infatti, «le norme prevedono modalità di "uso" dei lavoratori interinali là dove e quando effettivamente servono, e non per destrutturare il settore», commenta soddisfatto il segretario generale della Funzione pubblica Cgil, Laimor Armuzzi. L'impianto dell'accordo - che dovrà ora essere approvato dalla Corte dei Conti e successivamente essere recepito nei diversi contratti del pubblico impiego - stabilisce che si possa fare ricorso al lavoro in affitto per una percentuale massima del 7% del totale degli addetti, calcolata su base mensile, e soprattutto che non vi si possa ricorrere per sopprimere in modo stabile e continuativo a carenze di organico. Ma non basta. Il lavoratore interinale viene «dotato di diritti». In particolare, spiega Armuzzi, «nella sanità e negli Enti locali queste persone non possono avere trattamenti sia normativi sia economici inferiori agli altri addetti. Inoltre - continua il leader Cgil - nei contratti dei singoli comparti/settori si potrà intervenire per precisare meglio le varie modalità, ovviamente senza modificare i paletti principali».

Si è chiusa così la prima fase di una trattativa lunga e complicata. Il primo a compiacersi di questo risultato è il ministro della Funzione pubblica, Franco Bassanini, secondo il quale l'intesa «consente alle pubbliche amministrazioni di utilizzare un importante strumento di flessibilità e di lavoro. Favorirà l'efficienza operativa e l'economicità di gestione delle amministrazioni. Ancora una volta la strada della concertazione e della contrattazione si rivela proficua, e consente ulteriori passi sulla strada, ancora lunga, della modernizzazione del nostro sistema amministrativo».

Effetti positivi su efficienza ed economicità vengono sottolineati anche dal segretario confederale della Uil, Antonio Focillo, e dal presidente dell'Aran, Carlo Dell'Aringa: «È un ulteriore passo nel processo di riforma del lavoro pubblico». Dell'Aringa assicura che sarà garantito l'esercizio dei diritti sindacali e che comunque è stato costituito insieme ai sindacati un osservatorio intercompartimentale per la raccolta di dati e informazioni sulle esperienze realizzate.

R.D.



La proposta

La gestione delle coste comporta forti oneri senza contropartita
Le possibili maggiori entrate si riducono all'aumento dell'Ici e poco più
Per un riequilibrio dei conti occorre spingere sul federalismo fiscale

«Il Demanio marittimo deve passare ai Comuni»

GIANFRANCO SIMONCINI - Sindaco di Rosignano Marittimo, Presidente Anci Toscana

L'Italia ha migliaia di chilometri di costa. Un patrimonio ambientale di grandissimo valore, ma anche una risorsa fondamentale per l'occupazione e lo sviluppo del nostro Paese. E grazie alla nostra costa, insieme ai beni storici di cui dispone l'Italia, che milioni di turisti portano ricchezza e determinano lavoro per centinaia di migliaia di operatori.

Tutto ciò comporta per i Comuni turistici grandi oneri. Si tratta nella maggioranza dei casi di dotarsi di infrastrutture che vanno molto al di là delle esigenze che normalmente il Comune ha nei periodi di bassa stagione. Pensiamo agli acquedotti, alla rete fognaria, alla dotazione dei parcheggi, alla viabilità e quant'altro necessario per far fronte al flusso turistico che nei comuni medi porta spesso al raddoppio degli abitanti, e in quelli più piccoli anche a decuplicare la popolazione.

Accanto all'esigenza di investimenti per infrastrutture, c'è l'obbligo di prevedere, almeno da giugno a settembre, un aumento degli organici per far fronte alla gestione dei

servizi, alle maggiori richieste di pulizia, arredo, iniziative culturali e promozionali, alla vigilanza del territorio, ai problemi che l'aumento di popolazione determina.

A fronte di questa situazione, le possibilità di incrementare le entrate sono molto limitate: la differenziazione tra residenti e non su alcune tariffe, una maggiore pressione sull'Ici per la seconda casa e poco altro. Comunque si tratta di entrate del tutto inadeguate a coprire i maggiori oneri che derivano dall'esigenza di maggiori investimenti, di assumere più personale, e ad interventi di manutenzione più frequenti rispetto a centri con lo stesso numero di abitanti ma non turistici.

Tra l'altro i Comuni sono anche chiamati a fornire servizi su una parte del loro territorio: le spiagge sulle quali non hanno nessun potere e dalle quali gli derivano soltanto oneri e responsabilità. A pulire le spiagge libere, le scegliere, ad effettuare il ripascimento degli arenili, con complicazioni burocratiche inenarrabili, debbono provvedere i Comuni senza ricevere alcuna en-

trata in cambio. Tutte le entrate che derivano dalle concessioni demaniali di stabilimenti balneari e quant'altro vanno allo Stato.

Il Demanio marittimo è infatti rimasto finora nella piena titolarità dello Stato. Soltanto per la parte amministrativa la normativa più vecchia, il 616 del 1977 e poi il decreto legislativo 121 del 1998 (Bassanini) hanno previsto il trasferimento della competenza al rilascio delle concessioni alle Regioni, alcune delle quali hanno già deciso il trasferimento della titolarità ai Comuni, mentre in buona parte delle altre siamo tuttora in una fase transitoria, che nei fatti non ha cambiato niente rispetto al passato.

Se allora, anche per i Comuni turistici della costa, si pone il più generale problema che in sede di attuazione del federalismo fiscale si dia la possibilità di interventi legati alle presenze turistiche che in qualche modo risarciscano i Comuni della maggiore spesa che debbono sostenere, si pone anche l'esigenza di una riconsiderazione della stessa titolarità sul Demanio marittimo.

Il trasferimento dei beni del Demanio marittimo dallo Stato al Demanio dei Comuni, con il relativo passaggio dei beni immobili e delle relative entrate, rappresenta un obiettivo che i Comuni possono e debbono rivendicare. Perché, fatti salvi i porti marittimi di interesse

nazionale per i quali si è già dato corso ad autorità autonome e collocate a livello locale, ciò significherebbe un passaggio pienamente coerente ad una moderna idea del federalismo e della sussidiarietà che avvicina al cittadino e alle imprese i luoghi della decisione e del gover-



no. Rivendicare anche perché con questo passaggio si farebbe peraltro giustizia di una situazione del tutto illogica che vede un soggetto istituzionale come il Comune obbligato a fare interventi sul proprio territorio, non avendo però la titolarità di quella parte di territorio e non potendo ricevere nessuna entrata dalle attività che su di essa operano. E che, peraltro, richiedono ai Comuni un continuo intervento a sostegno delle proprie attività.

Inoltre, il passaggio della titolarità del Demanio marittimo ai Comuni non solo farebbe decidere l'ente più vicino al bene, ma permetterebbe, sulla base delle scelte di programmazione territoriale, di valorizzare al meglio il Demanio stesso favorendo il recupero di quei beni immobili che sovente sono abbandonati e inutilizzati. Ciò garantirebbe inoltre di superare tante situazioni nelle quali beni demaniali sono utilizzati con canoni non adeguati al beneficio che ne trae il loro utilizzatore ed al loro reale valore.

Non basta e non è utile, allora, il passaggio della sola incombenza burocratica dallo Stato ai Comuni. Deve transitare la titolarità del bene ed ovviamente la responsabilità piena - invece di quella limitata che oggi i Comuni svolgono - che determinerebbe un sicuro beneficio all'intera comunità.

Ci sono proposte di legge che vanno in questa direzione in Parlamento. L'orientamento della maggioranza non sembra allineato favorevolmente su disse, ritenendo più congrua una discussione generale sull'insieme dei beni demaniali. Ben venga una riconsiderazione generale su questo tema fondamentale, ma guai a far sì che per attendere soluzioni del tutto, ancora una volta le cose rimangano come sono. Non capirebbe nessuno e per primi i sindaci dei Comuni marittimi. Anche perché l'estate viene ogni anno e le spiagge vanno mantenute non solo d'estate.

CONTRO IL DEGRADO

Piccole stazioni, proprietà da cambiare

ALFIERO CIAMPOLINI - Direttore generale Circondario Empolese - Valdelsa

Uno dei pilastri sui quali incentrare lo sviluppo sostenibile è sicuramente rappresentato dal potenziamento della mobilità su ferro: minori costi ambientali e maggiore sicurezza sarebbero, intanto, risultati garantiti. Le condizioni delle infrastrutture ferroviarie versano, però, in uno stato tutt'altro che ideale per assumere questo ruolo di centralità. Non ci riferiamo soltanto alle linee ferroviarie, ma anche allo stato di degrado in cui sono ridotte gran parte delle sedi di accesso al servizio ferroviario: ovvero le stazioni e i servizi connessi.

Un qualche segnale di speranza si è acceso, ad esempio, con il progetto delle grandi stazioni. Ma quale sorte è assegnata a quella miriade di piccole stazioni, (la rete ne dispone di oltre 1.500), in buona parte abbandonate alla decadenza, altre addirittura «impresenziate» o aperte soltanto per alcune ore?

Si tratta di un patrimonio di enorme consistenza, pubblico e di forte interesse pubblico, che nessuno dovrebbe permettersi di consegnare definitivamente alla rovina.

L'argomento riveste ancora maggiore attualità se consideriamo la riforma che stabilisce di affidare la gestione della rete locale direttamente alle Regioni e agli Enti locali. Da qui, l'idea di un progetto per rivitalizzare le piccole stazioni in termini innovativi, anche come «centro pluriservizi», attraverso una diretta intesa tra Comuni e società Ferrovie dello Stato.

Il Circondario dell'Empolese-Valdelsa (attraversato dalle linee ferroviarie Firenze-Empoli-Pisa ed Empoli-Siena), si è preoccupato di orientarsi in questa direzione, con l'intento di soddisfare esigenze reciproche. Recuperare immobili (spesso anche di un certo pregio storico-architettonico) da utilizzare, sia come sede per servizi classici (biglietteria, attesa, eccetera), ma anche come sede per servizi innovativi per il «cliente» di queste strutture: piccola caffetteria, edicola, servizio di informazione turistico-ricettiva.

Soltanto un'operazione sinergica, ci sembra di capire, potrà consentirci non soltanto di riattivare le stazioni dismes-

se per garantire servizi primari, ma di aggiungere, appunto, anche servizi inediti e dunque rendere comodi, decorosi, accoglienti, invitanti quelli che ormai sono diventati, invece, edifici abbandonati alla sorte, in preda alla sporcizia, vandalismi, squallore.

Si è parlato di stazioni, ma altrettanto si può dire per l'enorme patrimonio che sta intorno a tante stazioni: aree spesso abbandonate, che potrebbero essere utilizzate come parcheggi scambiatori, vecchi depositi merci da rifunzionalizzare in termini di servizi per l'incremento del trasporto pubblico.

Insomma, c'è bisogno di uno scatto, dato che, anche senza usare troppa fantasia, ci sembra esistano le condizioni per mettere in piedi un buon progetto d'insieme, unitario e complementare, che possa consentire quella giusta economia di scala, si da garantire una buona gestione anche sul piano finanziario: maggiori servizi, migliore qualità, maggiore clientela.

Bisogna però sia chiaro, a questo punto, che il timone di tutta l'operazio-

ne non potrà che essere assegnato ai Comuni e quindi anche tutto questo patrimonio (peraltro improduttivo e addirittura costoso per le Ferrovie dello Stato) dovrebbe, sotto qualche forma, passare di mano.

E i Comuni sarebbero così legittimati ad assumersi il compito di individuare le più adeguate forme di gestione, ricorrendo anche ad apporti esterni: l'associazionismo, la cooperazione giovanile, forse offrendo addirittura qualche opportunità occupazionale.

Si è riscontrata una naturale disponibilità da parte di molti Comuni ad operare in questa prospettiva; così come altrettanta disponibilità sembra riscontrarsi nella Direzione regionale del trasporto locale delle ferrovie, che ha perfino sottoscritto, a suo tempo, con la Provincia di Firenze un «Accordo quadro per la riqualificazione di aree ed edifici dismessi dalla attività ferroviaria».

E tuttavia il cammino si mostra ancora troppo tortuoso: prevalgono i cavilli, il processo ristagna e tutto questo

patrimonio resta consegnato al proprio irreversibile, degradante destino.

I pendolari protestano, sottoscrivono inascoltate petizioni, sono costretti a sopportare ogni forma di disservizio.

Eppure, si dice, che non siamo più dei semplici «utenti», ma dei veri e propri «clienti».

Chi altri, tratterebbe così malamente i propri «clienti»?

Protestano i pendolari, ma vi restano affezionato, perché continuano a sperare che il quadro possa dipingersi con tinte più allegre.

È una speranza che non va delusa.

Il Circondario tornerà, pertanto, all'attacco, lavorerà per mettere insieme Comuni e Ferrovie, ma c'è bisogno di superare preventivamente, da parte della Società F.S. vecchie impostazioni gestionali, peraltro non troppo edificanti.

Forse, però, c'è bisogno anche di una mano dall'alto, di un segnale di marcia che tocca al Governo indicare e a pretendere che sia rispettato.

