

Cispel, uno sportello virtuale in rete

I servizi pubblici entrano a casa degli italiani. Nasce infatti il portale Internet sui servizi pubblici locali, un grande sportello virtuale di tutte le aziende aderenti a Federcaisa e Cispel. Il nuovo portale è stato presentato a Edilbit 2000. Sarà così possibile consultare archivi elettronici, controllare i pagamenti, pagare le bollette con Bancomat o carte di credito, prenotare un taxi collettivo e molto altro ancora.

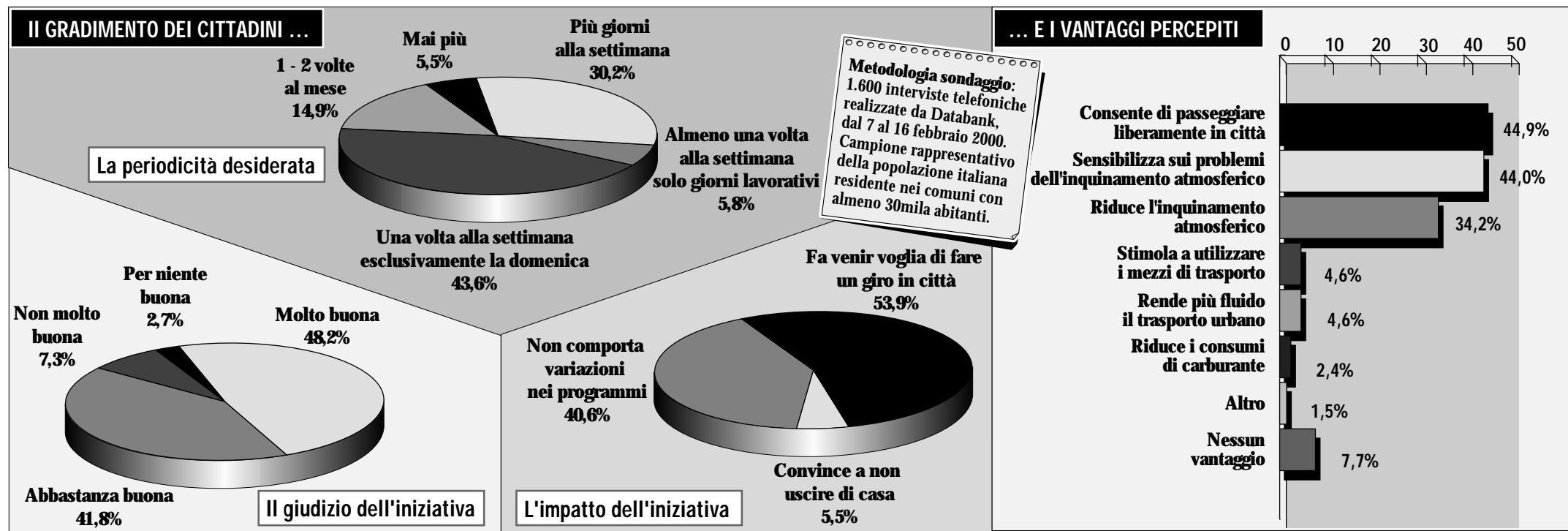


Sicilia, «sfiducia» difficile per i sindaci?

Sfiduciare un sindaco o un presidente di Provincia sarà in Sicilia più difficile. Lo prevede un disegno di legge nel quale è stabilito anche che la mozione di sfiducia debba essere votata da almeno il 75% dei consiglieri, contro l'attuale 60%. La sfiducia, inoltre, può essere proposta anche come censura al sindaco che sia venuto meno al rapporto «pattizio» con i cittadini su uno o più punti del programma.

il territorio

3



NELLE CITTÀ CRITICATA SOPRATTUTTO LA SCARSA REGOLARITÀ DEI MEZZI PUBBLICI. DEL TUTTO BOCCIATA L'IDEA DEL «PEDAGGIO» PER I CENTRI STORICI E DELLA SOSTA A PAGAMENTO NELLE AREE CENTRALI

È senz'altro apprezzabile la franchezza con la quale il sindaco di Fiesole, Alessandro Pesci, due settimane fa ha esposto tutte le sue perplessità sulle «Domeniche Ecologiche» (D.E.) promosse dal ministero dell'Ambiente. Ricordiamo per inciso che le D.E. sono degli «eventi» mensili, basati sul fatto che i Comuni che vi aderiscono si impegnano a chiudere alle auto private una porzione significativa del centro città, organizzando manifestazioni collaterali di educazione ambientale e, soprattutto, un potenziamento del trasporto pubblico, spesso incentivato anche con riduzioni significative del prezzo dei biglietti.

Dice il sindaco Pesci: le D.E. sono inutili, dannose per i cittadini, impopolari per coloro che le promuovono, perché i cittadini «si dissociano e mugugnano» in quanto privati della loro libertà di girare in auto. Si chiede Pesci: possibile che in questa occasione nessuno abbia fatto qualche sondaggio scientifico? Con quali risultati?

Ho chiesto ospitalità ad «Autonomie» proprio per rispondere a questa domanda finale. Per conto di Databank ho infatti seguito un sondaggio nazionale sulle D.E. realizzato per il ministero dell'Ambiente, oltre a diversi altri sondaggi realizzati sullo stesso argomento per singoli Comuni aderenti a questa iniziativa.

Sgombriamo il campo fin dall'inizio da un primo dubbio sulla popolarità delle D.E.: dopo la prima effettuata in febbraio, il 90% dei cittadini giudicava «molto buona» o «abbastanza buona» questa iniziativa e solo il 5% voleva che non si ripetesse «mai più». Al contrario, l'80% voleva che si ripetesse l'iniziativa almeno una volta alla settimana, con preferenza per la domenica (ma tutte le domeniche, non una volta al mese). Questo giudizio positivo, assume un carattere quasi plebiscitario nelle regioni meridionali e insulari (93% di valutazioni positive).

L'indagine

Valutazioni positive sulla chiusura al traffico quasi plebiscitarie al Sud. Il potenziamento dei mezzi pubblici: l'80 per cento non se n'è accorto. Tre intervistati su quattro vorrebbero l'ampliamento delle isole pedonali.

«Domeniche ecologiche»
D'accordo 90 cittadini su 100

DIEGO GIRELLI - Databank

Si è svolta il 4 giugno l'ultima delle «domeniche a piedi» prima della pausa estiva e del «secondo round» autunnale: il 1° ottobre, il 5 novembre e il 3 dicembre, oltre alla manifestazione europea «città senz'auto» del 22 settembre. Intanto le polemiche relative alla loro utilità nella lotta all'inquinamento atmosferico e al congestionamento del traffico urbano continuano a tenere banco. Stabilito che la chiusura dei centri storici un giorno al mese non produce significativi effetti sullo smog, è però abbastanza unanime l'opinione che l'iniziativa serva a instillare l'idea che ci possano essere altri strumenti di mobilità diversi dall'automobile. Tuttavia, già dopo i primi stop al traffico privato le posizioni di primi cittadini e assessori si sono diversificate: c'è chi vorrebbe estendere l'appuntamento a tutte le domeniche e chi invece lo vorrebbe abolire. Sostenendo, questi ultimi, che una risposta definitiva ai due problemi si ha solo potenziando le reti di trasporto pubblico, creando parcheggi di scambio alla periferia delle città, riordinando la viabilità urbana, istituendo isole pedonali, eccetera. È, questa, ad esempio la posizione espresasa «Autonomie» dal sindaco di Fiesole, nettamente contrario alle domeniche a piedi. A lui risponde oggi Databank con le cifre del sondaggio commissionato dal ministero. La polemica tra fautori e detrattori è, dunque, destinata a proseguire.

«L'atteggiamento largamente positivo deriva dal fatto che le D.E. non hanno intralciato assolutamente i cittadini nelle loro abitudini: solo il 5% è stato spinto a non uscire di casa, contro un 54% che è stato invece stimolato a fare un giro in città. I vantaggi percepiti dai cittadini sono stati soprattutto di 3 tipi: possibilità di girare liberamente per almeno una parte del centro cittadino liberato dalle auto; riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico da traffico; sensibilizzazione sui problemi causati dall'eccessivo traffico urbano: solo l'8% non ha percepito «alcun vantaggio», mentre il 52% non ha percepito «alcun svantaggio».

Quasi del tutto soddisfatti dalle D.E. cosa propongono i cittadini per il futuro, quale possibile soluzione all'assedio delle auto? Innanzitutto una migliore qualità del trasporto pubblico, il cui potenziamento in occasione delle D.E. «se c'è stato» è passato del tutto inosservato all'80% dei cittadini.

Solo un terzo dei cittadini sale su un mezzo pubblico almeno una volta alla settimana e quando accade, nella maggior parte dei casi il servizio risulta inferiore alle aspettative (criticata soprattutto la scarsa regolarità del servizio).

Contro l'assedio delle auto private, la soluzione maggiormente preferita dai cittadini è quella dello sviluppo delle isole pedonali vietate al traffico privato: pienamente d'accordo il 75%

dei cittadini. Livelli elevati di consenso anche per la limitazione immediata del traffico nelle aree urbane alle sole auto «catalizzate»: completamente o molto d'accordo il 57% dei cittadini. Del tutto bocciata invece l'idea di consentire l'accesso al centro cittadino con la propria auto pagando un pedaggio (esplicitamente contrari il 73%), così come è largamente rifiutata anche l'idea dell'introduzione su vasta scala della sosta a pagamento anche in centro (quasi il 50% cittadini è del tutto contrario).

Certamente queste indicazioni «in positivo» non vanno prese alla lettera (mai delegare ai sondaggi le scelte politiche e programmatiche per il governo della cosa pubblica), però mostrano una chiara presa di posizione dei cittadini che si può così sintetizzare: piena consapevolezza che il problema della mobilità urbana non si risolve con iniziative simboliche, come erano esplicitamente le D.E., però, in attesa del «piano Marshall» invocato dal sindaco di Fiesole per porre rimedio a tutti i mali, ben vengano anche iniziative minimali come le domeniche ecologiche.

Autonomie

Supplemento settimanale diffuso sul territorio nazionale unitamente al giornale l'Unità. Direttore responsabile Giuseppe Caldarola. Iscrizione al n° 289 del 16/06/1999 registro stampa del Tribunale di Roma. Direzione, Redazione, Amministrazione: 00187 Roma, via Due Macelli 23/13. Tel. 06/699961, fax 06/6783555. 20123 Milano, via Torino 48. Per prendere contatto con AUTONOMIE telefonare al numero 02/802321 o inviare fax al 02/8023225 presso la redazione milanese dell'Unità e-mail: autonomie@unita.it per la pubblicità su queste pagine: P.L.M. Pubblicità Italiana Multimedia S.r.l. - 02/748271. Stampa in fac simile. Se. Be. - Roma, via Carlo Pesenti 130. Satim S.p.A. Paderno Dugnano (MI). S. Statale dei Giovi 137. STS S.p.A. 95030. Catania - Strada 5, 35. Distribuzione: SODIP. 20092 Cinisello B. (MI), via Bettola 18.

TRASPORTI LOCALI

Tram & bus in crisi, l'auto vince su tutta la linea

È crisi profonda per il trasporto pubblico locale italiano, soprattutto al Centro ed al Sud. L'effetto più drammatico della crisi è stato la caduta verticale della domanda, che ha determinato e continua a determinare gravi problemi di mobilità, caratterizzati dall'uso via via crescente dei mezzi privati individuali. Dai 3.963.000.000 passeggeri trasportati nel 1990 si è scesi ai 3.286.000 del 1998. Il calo è stato più netto nel servizio urbano (da 2.926.000 a 2.448.000) rispetto a quello extraurbano (da 1.036.000 a 838.000). Questi i dati contenuti nel Conto nazionale dei trasporti. La domanda di servizio di trasporto collettivo è sempre più condizionata dalla massiccia concorrenza esercitata dall'uso del mezzo di trasporto privato, non solo nei centri urbani, ma anche al di fuori degli stessi per gli spostamenti di media e lunga distanza all'interno delle regioni. Diminuiscono anche i mezzi utilizzati: dai 42.469 autobus del 1990 si è passati ai 40.187 del 1998. «È auspicabile si leggesse sul Conto nazionale dei trasporti la riforma del settore che conferisce alle Regioni ed agli Enti locali le funzioni ed i compiti in materia attraverso nuove

forme organizzative, contrattuali e di gestione, consentita di superare molte delle ragioni della crisi (dissesto economico delle aziende, lentezza dei mezzi, squilibri nell'offerta, ecc.)».

Nel 1996 in Italia risultano operanti 1.205 aziende pubbliche e private. Il 32% delle aziende agisce al Nord, il 16% al Centro ed il restante 52% nel Sud e nelle isole. Le aziende più grandi prevalgono al Nord, dove più del 17% delle imprese dispone di oltre 100 addetti, mentre al Sud e nelle isole, dove prevale la polverizzazione in piccole aziende spesso a conduzione familiare, oltre il 45% delle imprese ha meno di 5 addetti e solo il 7% dispone di più di 100 dipendenti. Quasi tutte le aziende espletano servizio su gomma; la presenza di tramvie e metropolitane è infatti limitata a pochi grandi centri urbani e con una scarsa estensione delle linee. I dati del 1996 indicano che il Lazio è la regione dove circola il maggior numero di mezzi del servizio urbano (2.226), con i passeggeri più numerosi (oltre 700 milioni annui). Seguono la Lombardia (1.932 mezzi e quasi 400 milioni di passeggeri) e la Toscana (1.311 mezzi e 162 milioni di passeggeri).

I NUMERI DEI BUS URBANI (dati 1996)

REGIONI	Bus Utilizzati	Viaggiatori Trasportati
Piemonte	1.039	148.522.429
Lombardia	1.932	398.905.221
Bolzano	111	12.869.940
Trento	120	16.732.056
Veneto	1.022	159.117.748
Friuli Venezia	382	115.072.825
Liguria	1.014	162.404.034
Emilia Romagna	1.229	200.568.767
Toscana	1.311	162.457.775
Umbria	178	12.895.664
Marche	331	43.089.618
Lazio	2.226	705.206.025
Abruzzo	358	28.571.468
Molise	67	5.560.006
Campania	1.289	151.173.876
Puglia	738	59.117.101
Basilicata	105	6.999.333
Calabria	211	30.695.468
Sicilia	1.054	176.049.593
Sardegna	405	35.214.452

