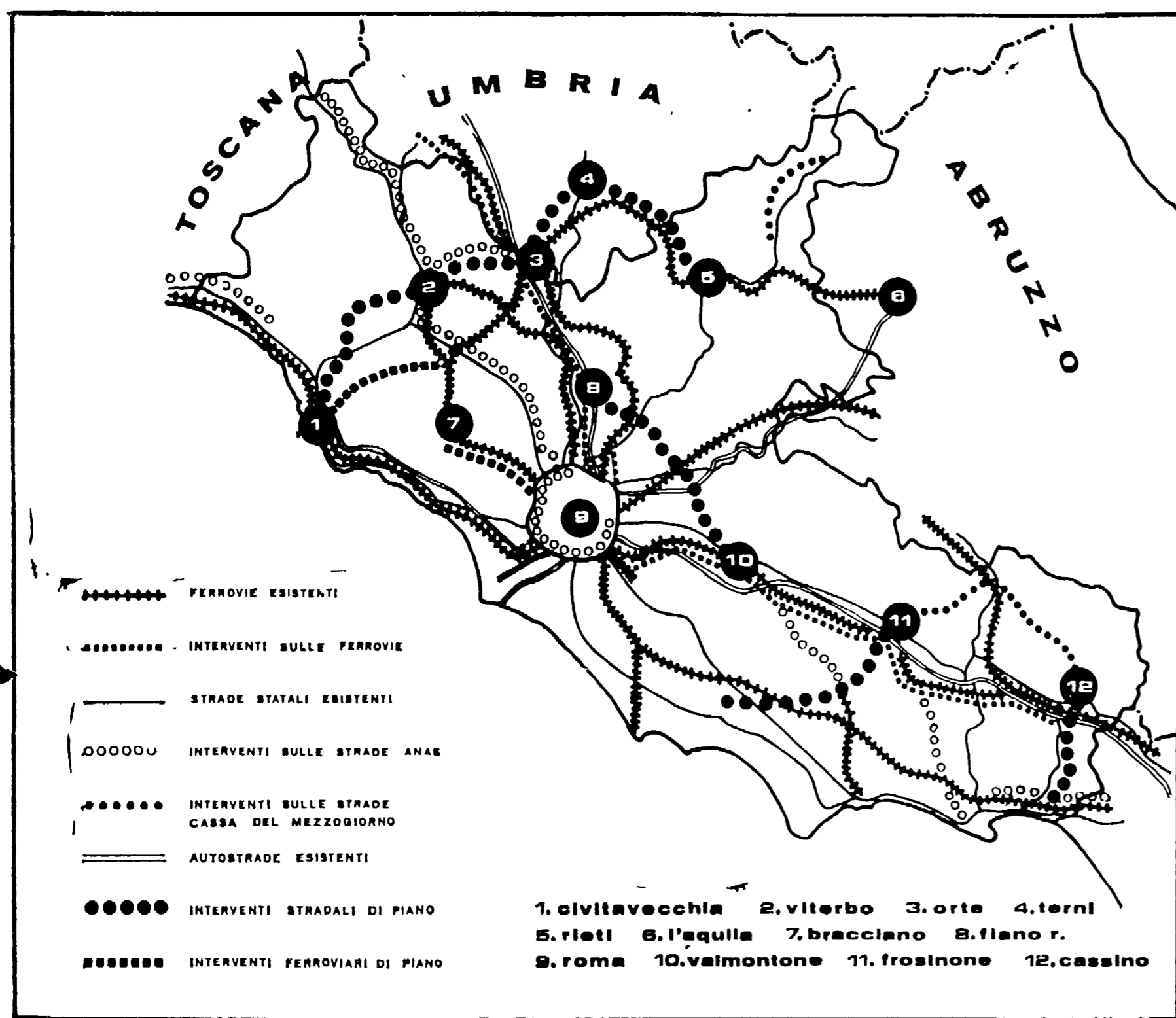


Indicate nella prima fase del piano regionale le grandi linee di sviluppo



- 1. Civitavecchia 2. Viterbo 3. Orte 4. Terni
- 5. Rieti 6. L'Aquila 7. Bracciano 8. Fiano r.
- 9. Roma 10. Valmontone 11. Frosinone 12. Cassino

«Treno + bus» per i trasporti nel Lazio

Le grandi direttrici del traffico saranno costituite dalle linee ferroviarie - Su queste confluiranno i servizi automobilistici - Un sistema di raccordi per evitare l'affluenza dei pullman nel centro della città - La realizzazione di grandi trasversali stradali per decongestionare l'area di Roma e riequilibrare il territorio - Il documento elaborato dal comitato tecnico deve essere approvato dal consiglio entro il 31 marzo

Il decongestionamento dell'area di Roma, la creazione di grandi trasversali finalizzate allo sviluppo delle zone più depresse, la creazione di un sistema integrato tra la rete ferroviaria e quella delle autostrade. Sono queste le grandi linee della prima fase del piano regionale dei trasporti che - terminato ai primi del mese il lavoro del comitato tecnico incaricato di elaborarlo - è in questi giorni all'esame della commissione regionale. Entro il 31 prossimo dovrà essere discusso e approvato dal consiglio.

Ferrovia «cenerentola»

Centocinquanta pagine di relazione, fitte di analisi e di proposte, 28 tavole che «fotografano» la situazione e le linee di intervento nelle varie aree territoriali, la prima fase del piano indica una serie di obiettivi da realizzare o da decidere entro tre anni. Interventi, cioè, che debbono rispondere alla situazione di emergenza che esiste nel settore, ma nello stesso tempo avviare la programmazione generale dei trasporti, suggerendo una linea di sviluppo il più possibile congrua con le grandi linee dell'assetto futuro del territorio della regione.

Un ruolo fondamentale nella riorganizzazione del siste-

ma dei trasporti nel Lazio viene assegnato alle ferrovie, statali e in concessione. Il principio che guida la programmazione è, infatti, quello di privilegiare il trasporto su rotaie rispetto a quello su gomma, invertendo le tendenze del passato. In mancanza di una seria politica di piano da parte delle FF.SS. e sotto la spinta di potenti interessi di gruppo, questi ultimi hanno ridotto le ferrovie al ruolo di «cenerentola» per i trasporti a breve raggio.

Il piano suggerisce, perciò, una serie di interventi sulla rete ferroviaria. Verranno istituite, in tal modo, grandi direttrici di traffico costituite da linee ferroviarie, sulle quali convergeranno, in una serie di nodi, le linee automobilistiche. Facciamo un esempio: coloro che debbono raggiungere Roma da un centro, poniamo, della valle del Tevere, con il pullman, anziché raggiungere direttamente la capitale, verranno condotti alla più vicina stazione sulla ferrovia Roma-Firenze e, con un unico trasbordo bus-treno, arriveranno in città con tempi di percorrenza molto più brevi e con maggiore comodità; quanto al costo del viaggio, il piano prevede l'unificazione delle tariffe e la creazione di biglietti unici.

Si creerà, quindi, un unico sistema integrato bus-treno che avrà i vantaggi della rapidità e della economicità

(con i continui aumenti di carburante, il treno diventa sempre più vantaggioso), senza perdere quello della capillarità dei collegamenti (gli automezzi sottratti alle corse per Roma potranno essere utilizzati molto più razionalmente per raggiungere, con corse più frequenti, tutti i centri e collegarli tra loro e alle rete ferroviaria).

Struttura a raggera

Ciò non significa, comunque, che il comitato tecnico che ha elaborato la prima fase del piano abbia sottovalutato la necessità - drammatica, per certe zone della regione - di potenziare i servizi automobilistici attuali, tanto più che il «sistema integrato» ha bisogno di tempo per essere realizzato. Una serie di proposte esiste già: è stata elaborata nel novembre scorso dalla Regione, dalla STEFER e dai sindacati e prevede l'istituzione di 474 autolinee che si collegheranno con nodi ferroviari (un primo passo verso il «sistema integrato») e di altre 195 che confluiranno a Roma. Inoltre, per eliminare il grave problema rappresentato (in termini di traffico, tempo, inquinamento, ecc.) dall'attraversamento di Roma da parte dei pullman provenienti dalla regione, il documento pre-

vede la creazione di una serie di nodi di interscambio bus-metro-ferrovia alla periferia della città.

Altro grosso argomento affrontato dalla prima fase del piano è quello della viabilità regionale. «Tutte le vie conducono a Roma» dice un antico proverbio, che ancora oggi è valido. Il sistema stradale del Lazio ha, infatti, una struttura a raggera, con tutte le strade che convergono sulla capitale - testimonianza tangibile dello squilibrio territoriale, con la megalopoli che accentra i traffici, l'abbandono del resto della regione e la mancanza di relazioni tra i diversi comprensori. La logica del piano è quella di rompere questo schema, creando un sistema di trasversali (delle quali la più importante è la Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Rieti, fondamentale per lo sviluppo dell'alto Lazio) in funzione non solo della rapidità dei collegamenti, ma anche degli insediamenti produttivi, abitativi, di servizi (aree industriali, centri in espansione, università, ecc.).

Da questi pochi, schematici cenni sulle linee generali della prima fase del piano è facile comprendere che il compito di chi lo ha elaborato non è facile, come non sarà semplice quello degli amministratori che dovranno tradurlo in pratica. Nel campo dei trasporti una coerente politica di programmazione non è pra-

ticamente mai esistita, spesso anzi è stata ostacolata. Ne sono testimonianza tutte le difficoltà e le resistenze (non solo tecniche e burocratiche, ma soprattutto politiche) che il comitato tecnico, istituito con una legge regionale tre anni fa, ha dovuto superare. «La giunta di centro-sinistra che ha governato la Regione nella scorsa legislatura - ricorda il compagno Giulio Benigni, consigliere capitolino del Pci e membro del comitato tecnico - ha di fatto bloccato, per un lungo periodo, il nostro lavoro di analisi e di elaborazione del piano. Ci ha negato il personale, i mezzi tecnici, addirittura i locali in cui lavorare. Oggi la programmazione nasce dal nulla o, peggio, dal caos esistente, creato dalle iniziative private - che hanno operato in base al principio del massimo profitto - e poi dalla STEFER, che ha ereditato la situazione senza aver nulla a fare per cambiarla. Ha anzi riservato in essa criteri di organizzazione e di gestione accentratisti e clientelari».

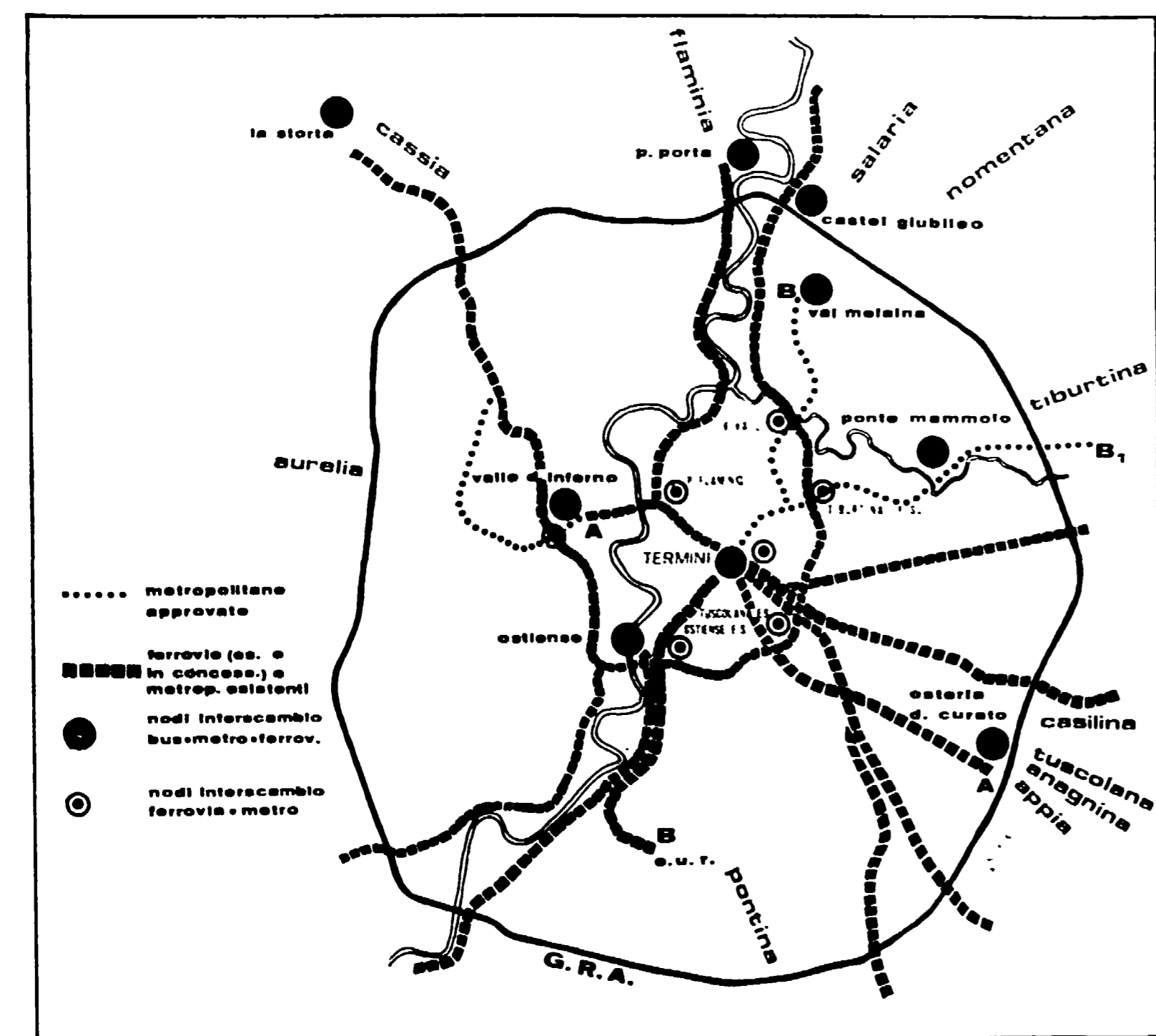
La maggiore difficoltà, comunque, nasce dalla inesistenza di un quadro di programmazione generale, di quel coerente piano di sviluppo regionale elaborato per la mancanza di volontà politica delle amministrazioni dirette dalla Dc nella scorsa legislatura. «In questi termini, il sistema integrato e coerente di trasporti pubblici non può nascere se non tenendo conto, assieme alla realtà attuale, delle previsioni per il futuro degli insediamenti, delle aree di sviluppo, dei prevedibili mutamenti delle vocazioni territoriali, delle realtà demografiche a venire. In una parola insomma, di tutto il complesso dell'assetto del territorio».

Proprio per questo motivo, le reali capacità del piano della prima fase che della redazione definitiva (che richiederà ancora un lungo lavoro di studio per essere elaborata) di incise resistenze sulla realtà sono strettamente legate alle scelte politiche e di programma che verranno compiute dall'amministrazione regionale, superando le inadempienze e i ritardi, che si sono accumulati.

Il consorzio e l'azienda

«Nel programma che hanno presentato in consiglio», afferma il compagno Nicola Lombardi, consigliere regionale e membro della commissione trasporti, «i comunisti, socialisti e socialdemocratici hanno ribadito l'impegno per la riforma del trasporto pubblico nel Lazio su tutti i livelli, quello, compreso quello regionale, di concertazione con il governo e con il Parlamento perché le scelte nazionali riguardino esse le FF.SS., la ANAS, la Cassa per il Mezzogiorno e i programmi delle varie aziende siano coerenti con le esigenze della riforma dei trasporti nel Lazio». La nuova amministrazione può contare ora su una buona base di partenza, rappresentata dalla esistenza di un quadro di programmazione e contemporaneamente di due importanti strumenti di gestione democratica: il consorzio e l'azienda (che ormai è quasi arrivata in porto, dovrebbe essere istituita il 1° aprile), basati sul decentramento e sulla partecipazione popolare.

Paolo Soldini



I «nodi di interscambio» tra autobus, metrò e ferrovia - indicati nel grafico qui sopra - sono sfalsati programmaticamente nella «prima fase» del piano per evitare l'affluenza della capitale da parte dei pullman provenienti dal resto del Lazio. I punti di raccolta previsti sono: La Storta, Prima Porta, Castel Giubileo, Val Melaina, Ponte Mammolo, Valle dell'Interferno, Ostiense, Osteria del Curato, Termine.

AVVISI ECONOMICI

Autonoleggio RIVIERA ROMA

Aeroporto Naz. Tel. 468 3560
Aeroporto Intern. Tel. 691.521
Air Terminal Tel. 47.50.367
Roma: Tel. 420 912.425.624-420.819
Offerta speciale mensile
Valida dal 1° ottobre 1974
(99 30 compresi Km. 1.100 da percorrere)

FIAT 500 F	L. 63.000
FIAT 500 Lusso	L. 77.000
FIAT 500 F Giardin.	L. 78.000
FIAT 850 Speciale	L. 97.000
FIAT 127	L. 135.000
FIAT 127 3 porte	L. 143.000
FIAT 128	L. 145.000

ESCLUSA I.V.A. (Da applicare sul totale lordo)

LETTI D'OTTONE E FERRO BATTUTO VELOCIA

VIA LABICANA, 118-122
VIA TIBURTINA, 512

Trasporti Funerari Internazionali 760.760

Soc. S.I.A.F. s.r.l.

scaffalature metalliche

INTEROFFICE mobili per ufficio

ROMA
VIA CAVOUR, 144
tel. 47.81.49 - 48.64.20

AVVISI SANITARI

ENDOCRINE

Studio e Cura del Medico per la diagnosi e cura de «este» disturbi e di altre patologie endocrine, nervose, psichica, endocrina.

Dr. PIETRO MONACO
Medico del ceto e esclusivamente a «la sessualità (frustrazione e stress), deficienze sessuali endocrine, sterilità, rapidità, emotività, dell'età w.r. e (impotenza) inestetismi in loco»
ROMA - Via Viminata, 38
(Termini, di fronte Teatro dell'Opera)
Consultazioni: ore 8.13 e 11.19
Tel. 47.51.110-47.56.990
(Non al corso venere, più e ecc.)
Per informazioni gratuite scrivere a Com. Rom. 16019 - 22-11-1956

SESSUALI

DISFUNZIONI DEBOLITTE ANOVALE E SESSUALI di ogni origine e natura, serietà, sessua e psico-sociali, serietà, serietà e psico-sociali, serietà, serietà e psico-sociali.

Dott. G. MONACO
Medico Chir. SPECIALISTA Clinica Dermatologica
ROMA - VIA VOLTURNO 19
(Stazione Termini) Piano 1 - Camera 3
Orario: ore 9.20 - 20.20, 8.30 - 19.30
Tel. 47.54.784

EDITORI RIUNITI

BERLINGUER
La ricerca scientifica e tecnologica

Il punto pp. 144 L. 1.000
Scienza economia e cultura in Italia. Le proposte del movimento operaio.

**Buon Anno...
Buon Carnevale...
Buon Ferragosto...
Pensa ora alla tua linea!**

questo è il momento per pensare alla spiaggia

...l'estate è vicina.



GRAN PREMIO 1975/76

Per la qualità, il servizio e il risultato in Europa

È questo il momento per decidere di fare qualcosa per la tua linea!

Grande piscina, vasche minerali, palestre attrezzatissime, massaggi manuali, ad aria, idroterapici, sauna, bagno turco ed esclusivi impianti di dimagrimento. Tutto questo, con un servizio accurato e personalizzato, ci ha meritato il «Premio 1975/1976 per la qualità servizio risultati in Europa».

Vieni a scoprire il tuo club per dimagrire e tornare in forma!

Telefona subito e prenota la nostra offerta.



IL SUPER AUTOMATICO D.C.T. è il rivoluzionario metodo americano (di nostro esclusivo brevetto) con cui potete perdere anche 14 cm. di grasso superfluo in soli 30'. Il tutto senza alcuna fatica e sotto diretto controllo medico.

RISULTATI GARANTITI O RIMBORSO ASSICURATO

Reparti separati per signore e uomini