

Durante lo sciopero generale che bloccherà tutta la regione

Mercoledì cortei e manifestazioni

Si svolgeranno a Roma (con Benvenuto, Picchetti e Antonini), a Civitavecchia (con Scheda), Rieti, Frosinone, Viterbo, Stimigliano, Formia e Aprilia — Gli obiettivi della giornata di lotta

Centinaia di migliaia di lavoratori di ogni categoria scendono in lotta mercoledì in tutta la regione. Nel capoluogo e nei maggiori centri si terranno manifestazioni, cortei e comizi. Con questa ampia mobilitazione (preparata da decine di iniziative) i lavoratori risponderanno all'appello lanciato dalla Federazione regionale CGIL-CISL-UIL. Al centro dello sciopero vi è la richiesta di tutto il movimento sindacale, di un profondo cambiamento delle misure governative, che debbono muoversi nel senso di una maggiore equità, del varo di un preciso piano di riconversione industriale, della difesa e dell'incremento dell'occupazione ai maggiori investimenti nei settori produttivi.

Primi tra tutti quelli della stesura di un piano di sviluppo articolato per progetti settoriali, di un programma per l'occupazione giovanile (che dia sostanza alle misure recentemente messe in cantiere), della rigorosa selezione dei finanziamenti e della definizione di strutture per la gestione della mobilità e la riqualificazione professionale.

Obiettivi seri che trovano ulteriore articolazione e arricchimento nelle vertenze territoriali delle diverse aree: Alto Lazio, area romana e basso Lazio. Vediamo in sintesi di cosa si tratta.

1) La zona di Viterbo e Rieti (caratterizzata da una profonda arretratezza, dalla fragilità e pochezza del tessuto industriale) richiede prima di tutto la creazione di nuovi insediamenti industriali ad elevato assorbimento di manodopera, di aziende collegate all'attività qui ancora prevalente, l'agricoltura. Ciò presuppone anche la creazione di quelle infrastrutture e di quei servizi capaci di dare impulso ad un nuovo sviluppo economico.

2) La fascia meridionale della regione comprende al contrario alcune aree densamente industrializzate delle province di Frosinone e Latina. Il problema primario è qui quello di avviare la riconversione di importanti settori come la chimica, la meccanica, l'industria tessile e quella cartaria puntando soprattutto sull'ammmodernamento tecnologico, sulla difesa degli attuali livelli di occupazione, e su una selezionata creazione di nuovi posti di lavoro in zone non congestionate, costringendo l'intervento della Cassa del mezzogiorno nei confini che saranno tracciati dal piano regionale di sviluppo.

3) Per l'area romana si pone innanzitutto il problema di ricomporre le entità industriali, cresciute dalla pericolosa tendenza ad un decentramento produttivo che significa lavoro nero e superaffollamento dell'edilizia.

COSI' SI FERMANO LE CATEGORIE

- INDUSTRIA, COMMERCIO, AGRICOLTURA E UFFICI PRIVATI: nelle provincie di Roma e Lazio si riprenderanno il lavoro dopo la pausa per il pranzo. A Frosinone, Rieti e Viterbo l'astensione durerà invece per tutta la giornata.
- UFFICI PUBBLICI (parastato, enti locali, personale viaggiante della FS, postelegrafonici, municipi di Stato): lo sciopero durerà 4 ore a Roma e Latina e 8 nelle altre provincie, salvo le esclusioni decise dalle categorie per assicurare i servizi essenziali.
- TRASPORTI URBANI ED EXTRAURBANI: il servizio nell'intera regione sarà sospeso dalle 9 alle 11, salvo particolari aggiustamenti per gli addetti ai servizi interni.
- EDICOLE: chiuderanno, secondo gli accordi di categoria, alle 14.
- GIORNALI: i poligrafici addetti ai quotidiani si asterranno per 6 ore martedì, non usciranno di conseguenza i giornali del giorno 10.

- STATALI E SCUOLA: l'astensione durerà per la intera giornata.
- OSPEDALI: i lavoratori sciopereranno dalle 3 alle 12, con l'esclusione di tutti i personale addetto all'assistenza dei malati (camera operatoria, cucina, specializzati ed ausiliari addetti all'assistenza).
- ACEA, ENEL E GAS: sciopero dalle 8 alle 12: sarà assicurata l'erogazione dell'energia.
- CINEMA E TEATRI: i cinema rimarranno chiusi ovunque durante il primo spettacolo pomeridiano, sospeso in mattinata tutte le prove teatrali. I lavoratori dello spettacolo si asterranno dalle 8 alle 12.
- RAI: allo sciopero parteciperanno anche i lavoratori della Rai, sarà però consentita l'emissione dei programmi nazionali.
- FERROVIARI: il personale viaggiante delle FS non partecipa allo sciopero in quanto è prevista una successiva astensione di carattere nazionale.

L'entrata in funzione dell'Acotral, la nuova azienda regionale dei trasporti, segna un momento importante per la riforma

Sui bus non cambia solo la scritta

L'insediamento del presidente Maderchi e della commissione amministratrice - Decentramento, controllo e partecipazione popolare alle scelte - Il territorio diviso in tre aree per servire meglio le zone - I pesanti problemi finanziari - Cinque miliardi l'anno per l'acquisto di nuovi mezzi

L'Acotral è entrata in funzione. Ieri mattina il presidente Italo Maderchi, e la commissione amministratrice dell'azienda consorziale sono insediati alla presenza del compagno Maderchi e di altri esponenti della giunta. Prima tra tutte le Regioni, il Lazio può contare così su una rete di collegamenti completamente pubblicizzata, gestita e controllata dalla collettività.

L'Acotral gestisce tutti i servizi automobilistici di linea extra-urbani il cui percorso è interamente situato all'interno del territorio della regione. Per concessione del ministero dei trasporti le sono affidati, inoltre, i servizi sulle linee ferroviarie Roma-Fregene-Alatri; Roma-Civitavecchia-Viterbo; Roma-Ostia Lido. Per concessione del Comune di Roma, infine, gestisce la linea B della metropolitana, e, quando sarà completata, anche la linea A.

Attualmente il parco vetture dell'azienda è composto da 1833 pullman. Di questi, però, sono in grado di viaggiare soltanto 1100, data la disastrosa situazione del patrimonio ereditato dalla Stetler (che su volta lavoro ricevuto dalle ditte private). Sconfortante è anche il panorama del parco ferroviario che in buona parte andrebbe rinnovato.

Il personale, che proviene dalla Stetler, dalla Roma-nord e dall'INT, conta poco più di 11 mila lavoratori.



Un'autobus dell'ACOTRAL, la nuova azienda dei trasporti regionale

La possibilità della partecipazione e del controllo popolari — dice il compagno Maderchi — sono ciò che più caratterizza la nuova azienda. L'Acotral, nella sua stessa struttura, è il contratto dell'azienda che siamo abituati a conoscere: accentratrice e "impermeabile" alle richieste degli utenti. Il presidente e la commissione amministratrice hanno, più che un ruolo di direzione, compiti di coordinamento e di controllo delle decisioni, di indirizzo e programmazione, spettano alla assemblea del consorzio nella quale sono rappresentati il Comune di Roma e le 5 Province del Lazio. La concreta gestione dei servizi è affidata ai dirigenti che si trovano sul posto in stretto contatto con la realtà locale.

si alle nuove necessità o alle richieste di variazione che vengono dagli utenti. Il controllo dei cittadini non si esercita soltanto sulla gestione dei servizi. Anche l'amministrazione della nuova azienda — così l'ha voluta il regolamento approvato dal consorzio — è trasparente. Anche in questo campo, cioè, l'Acotral volta pagina rispetto al passato: non più nomine avvenute chissà come, né rapporti di lavoro meno che chiari, tanto meno rapporti di favore per qualche raccomandazione.

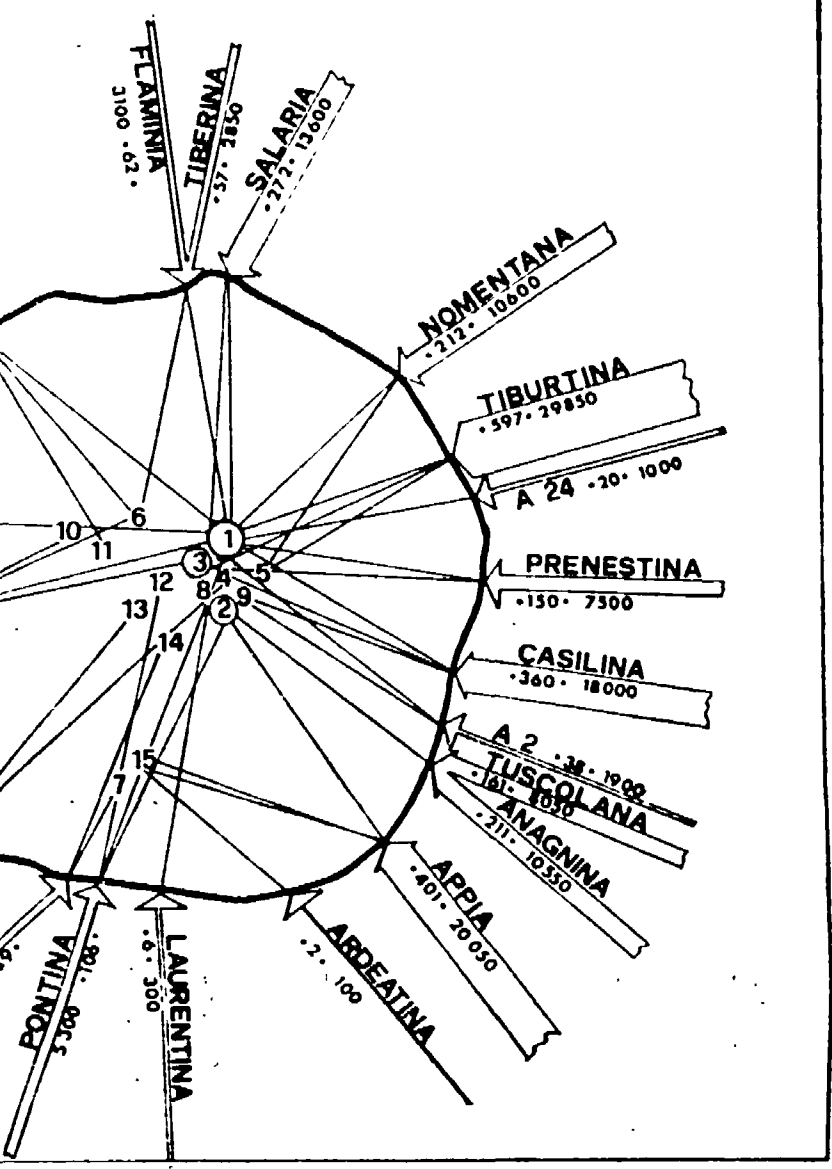
Questa, nelle grandi linee, è la struttura organizzativa dell'Acotral. Il discorso, ora, si deve spostare sul suo funzionamento concreto, sulle prospettive che esistono di modificare realmente, e nella profondità necessaria, la situazione dei trasporti pubblici. «Su questo punto — dice ancora Maderchi — è necessaria la massima chiarezza: la nuova azienda non farà il miracolo di rendere in pochi giorni, o settimane, o mesi, efficiente ed economico una rete di collegamenti che nel Lazio è quella che, per garantire un servizio che risponda alle necessità

occorre modificare la struttura stessa della regione, lo assetto del territorio, gli insediamenti. Non è, evidentemente, un compito di cui può fare carico l'azienda». C'è, qui, il ruolo della Regione, gli investimenti, la programmazione, che, nel suo ambito, il piano dei trasporti, che definisce le linee di prospettiva della riorganizzazione del sistema. «Qualcosa l'A-

cotral può fare, e lo farà: razionalizzare l'esistente, ridurre i costi di gestione e di correttezza, operare alcune scelte (ad esempio l'integrazione gomma-rotaria) che contribuiscono a migliorare la situazione e che costano poco o nulla, e alla lunga rappresentano un risparmio».

Con ciò entriamo nel discorso certamente più delicato riguardante il futuro dell'Acotral: le disponibilità finanziarie. «Nelle settimane scorse — dice Alberto Di Segni, assessore regionale ai trasporti — si è fatto un gran polverone sui costi dell'Acotral. L'azienda, è vero, parte con un bilancio in perdita di 140 miliardi, che digrannerà presto 160-170 con le previste maggiori uscite per il personale. Il bilancio viene ripianato dagli enti locali rappresentati dal consorzio: dal Comune di Roma (che però non è "rimborzato" perché sostiene l'85% del bilancio dell'Acotral mentre prima sosteneva interamente quello della Stetler e della Roma-nord) e dalle Province di tutti i soldi, però, vengono per 2/3 rimborsati dalla Regione. Insomma, è un deficit che si ripropone in ogni comune a tutte le aziende di trasporto, che debbono assicurare un servizio sociale essenziale e di pubblica utilità. Certo, esiste la prospettiva di un adeguamento delle tariffe, che deve essere ovviamente accompagnato dal miglioramento dei servizi, ma bisogna sapere fin d'ora che, comunque, è impensabile l'obiettivo di un pareggio di bilancio».

Esiste, poi, un altro nodo di problemi relativo ai soldi: l'Acotral ha bisogno di investimenti. Ha ricevuto un finanziamento di 2 miliardi in condizioni disastrose, ha bisogno di impianti (almeno 32, hanno calcolato i tecnici, tra rimesse e officine). Se non riceve nulla, potrà migliorare soltanto di poco la situazione. Interverrà, perciò, dal 1977, un stanziamento di 190 miliardi (di cui la metà a carico dello Stato) per l'acquisto di pullman, una continua convalida di ogni anno, inoltre, pagherà gli interessi sul prestito che l'Acotral dovrà contrarre (circa 15 miliardi) per acquistare gli impianti. Infine si sta studiando la possibilità di chiedere al governo una detassazione sul gasolio.



N.B. — Nel grafico è indicato — le cifre «interne» lungo le frecce — il numero dei pullman provenienti dalle località della regione che affluiscono ogni giorno in città. La seconda cifra accanto alla freccia — all'esterno — corrisponde al numero dei passeggeri trasportati. Attualmente esistono 15 capolinea all'interno del raccordo anulare. Sono: 1) Castro Pretorio; 2) v. Carlo Felice; 3) Termini; 4) v. Giolitti; 5) Verano; 6) p. Flaminio; 7) p. dell'Agro; 8) v. C. Alberto; 9) p. Fanti; 10) p. degli Eroi; 11) p. Risorgimento; 12) v. Monte Savello; 13) p. Belli; 14) Ostiense; 15) EUR. Complessivamente le corse giornaliere per Roma sono 3.363; i passeggeri trasportati 168.150.

SEQUESTRATA DAI CC REFURATIVA PER 600 MILIONI

Scoperto «supermarket» di merce rubata

Arrestati sei commercianti e un avvocato — Il traffico avveniva in due depositi al Portuense e al Gianicolense

Avevano organizzato un supermercato clandestino di merce rubata dove si vendeva di tutto: dall'abbigliamento ai generi alimentari, dai gioielli agli articoli sportivi. Sono stati arrestati in sette ed i carabinieri che hanno condotto l'operazione hanno sequestrato 600 milioni di refurtiva. La compagnia di Trastevere stava indagando da tempo su una serie di furti compiuti ai danni di numerosi camionisti, che rastriavano e si fermavano sul Raccordo Anulare nei pressi della via Casilina. La merce spariva insieme agli autocarri e finora non si era riusciti a trovare i carabiniere di ricettazione dove veniva smerciata. Dopo una serie di accertamenti il cerchio delle indagini si è stretto intorno a due depositi, uno in via Portuense 477 e l'altro in via degli Estensi 237. A gestire la particolare «catena» di vendite erano in sette: un avvocato, due macellai e altri quattro commercianti. Ecco i loro nomi: Renato Neroni, 45 anni, via Vittoria 41; Salvatore Camillo, 41 anni, via Luca della Robbia 5; Salvatore Perugini, 34 anni, via Odetti da Gubbio 96; Luigi Sprovieri, 48 anni,

via Amatrice 22; Alfredo Neroni, 46 anni, via Portuense 46; Youssuri Habel Ahde, 28 anni, originario di Alessandria d'Egitto e residente a Roma, e infine Luciano Messina, 3 anni, via Tonelli 10. Il traffico illecito avveniva attraverso il deposito di merce di via Portuense, e il vero e proprio «supermercato», era stato allestito in un seminterrato di via degli Estensi. Gli articoli, divisi per settori, erano ordinatamente allineati in bella vista sugli scaffali. Il pubblico affluiva in gran numero attratto dai prezzi bassissimi e girava tra i banchi con i carrelli a rotelle messi a disposizione dalla «ditta». In via degli Estensi funzionava anche un vero e proprio ufficio amministrativo. I carabinieri della compagnia di Trastevere hanno infatti trovato alcuni registri in cui erano puntualmente annotati i prezzi e la provenienza della merce. Non mancava però una certa ingenuità, che ha tradito i ricettatori. Su uno dei registri di cassa i carabinieri hanno infatti trovato annotato: «Camicie 200, rubate: lire 3.000 l'una».

I dipendenti del Teatro dell'Opera scenderanno in agitazione a partire da domani. Ne dà notizia il consiglio di amministrazione in un suo comunicato, nel quale si afferma che la decisione è scaturita in sede di lavoro del consiglio stesso che «viste irrisolte le annose vertenze in corso e di fronte all'immobilismo in atto, sia da parte del Consiglio di Amministrazione, sia da parte della Sovrintendenza, che non è stata capace (monostante le buone intenzioni comunicate all'assemblea dei lavoratori e alla stampa) di risolvere alcuna situazione», ha deciso l'azione di protesta. Si aggrava così lo stato di precario del teatro dell'Opera. Si fa, perciò, urgente l'impegno di tutte le componenti culturali e amministrative.

Sono entrati in agitazione i dipendenti del Teatro dell'Opera

Domani a Frosinone il consiglio comunale discute le dimissioni della giunta dc

Incontro al Comune per il servizio di rimozione delle auto in sosta

Come sarà riorganizzata la rete dei collegamenti

Più treni e meno pullman per viaggiare nel Lazio

Le linee automobilistiche saranno integrate con quelle ferroviarie e del metrò mediante «nodi di interscambio» - Ciò consentirà notevoli risparmi

Cave, Palestrina, Roate, Bellagera, Rocca Santa Stefano, soprattutto Prenestina. Castelli e Roma-nord, una quantità di centri grandi e piccoli, ad una distanza media di 40-60 chilometri da Roma, vengono a trovarsi in una decina di giorni di percorso dalla piazza principale di ogni comune a tutte le aziende di trasporto, che debbono assicurare un servizio sociale essenziale e di pubblica utilità. Certo, esiste la prospettiva di un adeguamento delle tariffe, che deve essere ovviamente accompagnato dal miglioramento dei servizi, ma bisogna sapere fin d'ora che, comunque, è impensabile l'obiettivo di un pareggio di bilancio».

Questo nodo non è che un aspetto del piano, il quale risponde ad un disegno preciso, che non riguarda solo il funzionamento dei servizi, ma ha un valore di programmazione; riequilibrare l'assetto del territorio, invertendo la tendenza all'accentramento su Roma e sostituendo i collegamenti a raggiera su «poli di sviluppo» con delle direttrici che costituiscono fattori di promozione economica, produttiva e urbanistica soprattutto per le zone periferiche. Il disegno di rete ha, ad esempio, la traversale nord-sud (arteria stradale, già in fase di realizzazione, Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni - Fregene, la Gaeta - Frosinone - Sora, l'Asse Trastevere - Fregene - Velletri) per collegare il nord e il sud della regione evitando Roma e gli interventi previsti sulla rete ferroviaria (utilizzazione per il traffico pendolare del vecchio tronco della Roma - Firenze e della Roma - Cassino; ammodernamento della Roma - Viterbo etc.). Questo disegno trova un preciso riscontro nei programmi dell'Acotral. Uno di questi, forse quello che più caratterizza la nuova azienda è proprio l'integrazione con il sistema su rotte (ferrovia e metropolitana) realizzate con «nodi di interscambio». Quello di Zagarolo è il primo che è stato realizzato, ma altri sono in progettazione e non dovrebbe passare molto tempo prima di vederli in funzione. Il prossimo dovrebbe essere realizzato presso la stazione del metrò EUR - Fermi. Qui si attesteranno 70 corse di bus provenienti dalla via Pontina e altrettante in partenza. Secondo i calcoli effettuati dal tecnico dell'Acotral, ciò permetterà di accorciare di circa 3 quarti d'ora i tempi di percorrenza, di recuperare ad altri servizi un numero cospicuo di bus e di aiutare e di risparmiare qualche miliardo l'anno.

Paolo Soldini