Inaugurato ieri il nuovo capolinea di piazza Enrico Fermi per tutti gli autoservizi della Pontina

«Bus + metrò» all'Eur: i pendolari risparmiano tempo e l'Acotral soldi

Positiva la prima giornata con il nuovo sistema — La innovazioni hanno provocato soltanto un po' di confusione — Si attende una verifica domani mattina quando i pullman scaricheranno migliaia di operai e di edili — In 13 minuti il viaggio fino alla stazione Termini

Da ieri è entrato in funzione il nodo di «interscambio» all'EUR-Fermi. I passeggeri delle corriere provenienti dalla zona pontina usufruiscono del servizio di metropolitana fino a Termini per arrivare in città. E' il secondo nodo di questo tipo istituito per agevolare il traffico dei pendolari. Alla stazione ferroviaria di Zagarolo fanno già capo i mezzi da e per la zona di Palestrina e di Cave, che prima arrivavano fin dentro il centro cittadino.

Nel piazzale dell'EUR-Fermi, che può contenere circa 20 autocorriere, arrivano e partono 70 corse giornaliere, per oltre 5 mila passeggeri il giorno. Le corse della metropolitana sono state potenziate: i passaggi dei treni avvengono alla distanza di sei minuti l'uno dall'altro. Attualmente i convogli possono trasportare circa 750 persone ma è prevista una capacità di trasporto fino a mille passeggeri ogni treno. Il tempo che si risparmia utilizzando il servizio abbinato di autocorriere e metropolitana è di 30-40 minuti a corsa. La riduzione dei costi per l'ACOTRAL è di circa 50 milioni al giorno. Il trasferimento del capolinea da viale Carlo Felice all'EUR consente inoltre di alleggerire il traffico nel centro e di potenziare la frequenza delle corse utilizzando lo stesso numero di mezzi.

L'arrivo dei pendolari al capolinea dell'EUR Fermi ieri mattina

Davanti alla stazione del metrò di piazza Fermi, all'Eur, i pullman cominciano ad allinearsi lungo il marciapiede. Sono da poco passate le sei, il buio è ancora fitto, e stanno per partire le prime corse che collegano la città ai centri del litorale sud, a Pomezia, ad Anzio e Latina. Altri bus sono in arrivo carichi di viaggiatori che ogni giorno fanno un viaggio di 50 o 60 chilometri per raggiungere il luogo di lavoro o la scuola. Per la prima volta ieri i pullman hanno fatto capolinea all'Eur invece di raggiungere, come accadeva prima, gli affollatissimi attestamenti di viale Castro Pretorio e di via Carlo Felice

Si è inaugurata così (senza discorsi ufficiali ma con la presenza dell'assessore regionale ai trasporti Di Segni e del presidente dell'Acotral Maderchi) la nuova formula «bus più metropolitana» per tutte le linee che corrono sulla via Pontina. Quali siano gli obiettivi del servizio e perchè sia stato istituito è cosa abbastanza nota: prima di tutto si evita un attraversamento dell'area centrale della città che dura circa 40 minuti, si risparmiano di conseguenza anche 50 milioni ogni giorno (contando soltanto le economie di carburante), si alleggerisce inoltre il traffico urbano già tanto congestionato.

«*Oggi* — dice un autista che sta per iniziare il lavoro — *è una giornata tranquilla. Sabato le fabbriche e i cantieri sono chiusi, i pendolari sono molti di meno del solito. Abbiamo così il tempo di vedere come funziona il servizio e se ci sono aggiustamenti da fare per i giorni più "caldi". Sarà come fare il rodaggio a una macchina nuova, insomma*». I primi pullman scaricano sul piazzale gruppi di persone, alcuni pendolari, soprattutto impiegati, gruppi di studenti e studentesse. Molti non sanno ancora dell'innovazione e sono un po' sperduti, convinti com'erano di finire il loro viaggio a Castro Pretorio. «*Come arriviamo in centro,* — chiedono —. *Bisogna fare il biglietto del metrò oppure basta quello dell'autobus? E chi ha l'abbonamento cosa deve fare?*». A rispondere sono gli autisti assieme ad altri dipendenti dell'Acotral che spiegano i nuovi orari e tutte le novità. «*Le tessere* — dice un ispettore che si affanna a girare tra un bus e l'altro — *devono essere timbrate e saranno valide anche sulla metropolitana. Il biglietto invece diminuito di 50 lire, giusto il prezzo di una corsa col metro. Gli orari sono gli stessi di prima soltanto anticipati (in arrivo) e posticipati (in partenza) di una trentina di minuti*».

Col passare dei minuti gli arrivi si infittiscono e dagli automezzi i passeggeri scendono sempre più numerosi. Si tratta in gran parte di impiegati dei ministeri dell'Eur che per risparmiare sull'affitto abitano a Pomezia) e studenti delle superiori. I primi sono alla fine del viaggio e salgono rapidamente le scalette che dal piazzale portano proprio davanti all'ingresso del ministero delle Finanze.

Al posto di un viaggio faticoso del traffico il tragitto dall'Eur al centro della città scorre rapidamente sui binari del metro. Un percorso di dodici o tredici minuti in carrozze che, almeno ieri, non erano troppo affollate. «*Per me* — dice Anna, una studentessa di 17 anni, del Margherita di Savoia», — *è chiaro* femminile di via Panisperna — *è sicuramente più comodo. Vengo da Pomezia tutte le mattine. La metropolitana mi lascia al Colosseo e di lì arrivo a scuola a pochi minuti*».

Non tutti però sono contenti della novità. «*È un trasbordo fastidioso* — commenta Mario De Andreis, commerciante di Latina che viene a Roma occasionalmente — *sarà forse perché non ci sono abituato o perché è il primo giorno, ma mi sembra che le cose si siano complicate. Orari nuovi, metro presi di corsa all'ultimo momento*». Qualcun'altro approfitta della presenza dell'assessore ai trasporti e del presidente dell'Acotral per segnalare guasti e disfunzioni del servizio.

Passata l'ora di punta si cerca di fare un primo bilancio. La combinazione «bus più metrò» ha retto sostanzialmente bene. Qualche orario andrà aggiustato, qualche corsa speciale per i pendolari dovrà essere allestita nel prossimo futuro. «*Fermare le autolinee qui all'Eur* — dice Maderchi: — *ci permette di avere più bus a disposizione. I viaggi per i nostri mezzi si accorciano di una quarantina di minuti e questo rende possibile una migliore utilizzazione degli autobus*». Con questa prima esperienza rassicurante alle spalle tutti aspettano con una certa fiducia la prova del fuoco di domani, quando i pullman scaricheranno nel giro di un'ora diverse migliaia di pendolari.

Roberto Roscani

Nel bilancio dell'ATAC previsti altri cento autobus

La commissione amministratrice dell'ATAC ha approvato, ieri a maggioranza, il bilancio di previsione per il '77 dell'azienda dei trasporti. Il documento finanziario prevede una entrata complessiva di circa 30 miliardi ed uscite per 249 miliardi. Il disavanzo sarà quindi di 219 miliardi, 36 in più rispetto allo scorso anno. L'aumento del deficit (circa il 15%) è giustificato dalla svalutazione monetaria e da una sostanziale espansione del servizio offerto alla cittadinanza, ampliatosi anche a causa dell'assorbimento delle linee urbane gestite fino al '76 dalla Stefer.

L'81,4% delle spese è assorbito dal personale. Per cercare di ridurre questa voce delle uscite l'azienda è intenzionata ad estendere le biglietterie automatiche sulle vetture e ad avviare una migliore utilizzazione dei dipendenti.

Il programma contenuto nel bilancio — illustrato dal presidente dell'ATAC Martini — prevede tra l'altro l'estensione della rete di trasporto pubblico con un aumento delle percorrenze delle vetture di oltre 4 milioni di chilometri. E' anche prevista una crescita del parco vetture che, alla fine dell'anno, avrà una disponibilità media di 2 256 mezzi contro i 2.150 di oggi. Il servizio inoltre sarà ristrutturato (in accordo con le circoscrizioni) in diverse zone della città.

L'ATAC ha anche in cantiere il riordino della rete tranviaria (i mezzi di questo tipo alla fine del '77 saranno 166) che prevede il prolungamento della linea «13» fino a piazzale dei Gerani e la deviazione della «19» da piazzale delle Belle Arti fino a piazza Mancini, consentendo in questo modo un collegamento diretto tra gli impianti sportivi (stadio Olimpico, stadio Flaminio, palazzetto dello Sport ecc.) e i popolosi quartieri che sorgono lungo la via Prenestina.

In vigore da ieri le nuove tariffe dei taxi

Prendere un taxi ormai costa più caro. Le nuove tariffe, già approvate nel mese di dicembre dal consiglio comunale, hanno ottenuto il «visto» degli organi di controllo. L'aumento si aggira intorno al 40-50 per cento secondo la lunghezza del percorso. Fino all'aggiornamento dei nuovi tassametri — che sarà realizzato in un tempo massimo di sei mesi — le autopubbliche saranno fornite di una apposita tabella su cui sono riportate le tariffe in vigore da oggi. Vediamo in dettaglio quanto costerà dopo in poi servirsi dei taxi. Lo scatto iniziale sarà di 400 lire (fino a ieri era di 300) e corrisponderà ai primi 300 metri di percorso o al primo minuto di occupazione del mezzo pubblico. Gli scatti successivi corrispondenti anch'essi a 300 metri di strada o ad un minuto di occupazione, saranno da 40 lire a 60.

Anche i supplementi sono aumentati. Per il servizio diurno per l'aeroporto di Fiumicino è previsto una «extra» di 4 500 lire (importo precedente 3 500). Per ogni bagaglio di dimensioni superiori a centimetri 50 per 35 per 25 il supplemento passa da 50 a 100 lire; per la chiamata telefonica, infine, si pagheranno non più 50 ma 100 lire. Sono stati istituiti, inoltre, due nuovi supplementi: da e per Ostia Lido, 4 500 lire; e per il percorso Ostia Lido-Aeroporto di Fiumicino (e viceversa): 2 000 lire.

Martedì mattina nell'assemblea al cinema Colosseo

I quadri sindacali discutono le misure fiscali del governo

La relazione sarà svolta da Picchetti, segretario generale della CdL - Domani sciopero all'ospedale S. Eugenio per l'applicazione del contratto Litton: dopo la cassa integrazione la direzione chiede ore di straordinario

Si riuniscono dopodomani alle 9 al cinema Colosseo, i quadri e la Federazione provinciale CGIL CISL e UIL. I seicento delegati delle strutture di fabbrica e di zona discuteranno lo sviluppo delle iniziative dopo l'accordo sindacato-Confindustria sul contenimento del costo del lavoro e i recenti provvedimenti economici del governo. La relazione sarà svolta da Sandro Picchetti, segretario generale della Camera del Lavoro di Roma.

L'attivo di dopodomani è un primo momento di sintesi dopo le numerose assemblee che si sono tenute nelle fabbriche, in questi ultimi dieci giorni sui decreti del governo. La scorsa settimana comunque, si ricorda, i metalmeccanici avevano scioperato per due ore. Anche i lavoratori del settore tessile si sono astenuti dal lavoro. Nelle assemblee sono stati approvati ordini del giorno contro i provvedimenti che alterano il meccanismo della scala mobile e puntano a svuotare di ogni significato la contrattazione aziendale.

OSPEDALIERI — Scioperano domani i lavoratori dell'ospedale Sant'Eugenio all'Eur. L'astensione dal lavoro durerà 24 ore. Saranno comunque garantiti i servizi di emergenza come il pronto soccorso, il centro di rianimazione e il centro grandi ustioni. L'iniziativa è stata decisa in una assemblea, convocata dal consiglio dei delegati, per sollecitare l'applicazione del contratto di lavoro. La direzione amministrativa del Sant'Eugenio, infatti, non ha realizzato ancora diversi punti dell'intesa raggiunta due anni fa. I compensi per il lavoro straordinario notturno non sono stati mai pagati, manca la regolamentazione delle festività e è demandata agli umori occasionali degli uffici centrali e scritti nero a piattaforma del consiglio dei delegati non esiste. Il clima di rissa esiste e i lavoratori sono costretti, da molti mesi, a pagare di tasca propria i contributi INADEL.

Al centro della piattaforma dei lavoratori del Sant'Eugenio c'è la richiesta di definire la «pianta organica» del personale. L'ospedale — è detto in un comunicato — ha sempre regolato il proprio fabbisogno di personale adattandolo con le esigenze del momento, senza un piano organico.

A fianco dei problemi di organizzazione interna il consiglio dei delegati sollecita la ristrutturazione dei servizi per poter assicurare una migliore assistenza ai ricoverati. In particolare si chiedono interventi immediati per il servizio di pronto soccorso, di radiologia e di ricerca chimica.

LITTON — Dopo aver messo in cassa integrazione 74 operai del settore «elettromeccanico commerciale» la direzione della Litton di Pomezia ha chiesto numerose ore di straordinario, in tutti i reparti. «È chiaro, che il lavoro non manca — dicono gli operai — la manovra della azienda, è di ridurre drasticamente i livelli occupazionali». Lo stesso giudizio ha espresso il consiglio comunale di Pomezia che nei giorni scorsi si è incontrato con il consiglio di fabbrica della Litton. La richiesta di far lavorare 74 operai ad orario ridotto è stata motivata dalla direzione con l'insostenibilità del deficit. In realtà — dicono ancora i lavoratori — si tratta di un bilancio gonfiato: la Litton ha assorbito i deficit di un'altra società la «Litton Business System».

I lavoratori hanno deciso perciò numerose iniziative di lotta nello stabilimento, per respingere l'attacco all'occupazione, che oltretutto scavalca l'accordo con le organizzazioni sindacali raggiunto ad ottobre. L'intesa garantiva il posto di lavoro per tutti gli operai del settore «elettromeccanico commerciale» fino al 1978 e un piano di investimenti di 1700 milioni da realizzarsi entro due anni.

Il consiglio di fabbrica ha respinto il progetto di ristrutturazione preparato dalla direzione e ha proposto di far funzionare la cassa integrazione a turno per tutti i 350 lavoratori dei reparti elettronici ed elettromeccanici. Le organizzazioni sindacali sollecitano anche l'istituzione di corsi di riqualificazione professionale per garantire la riconversione dei settori in crisi.

Il consiglio di fabbrica martedì prossimo si incontrerà con l'Unione Industriali del Lazio per trattare di sbloccare la vertenza.

Lo stato di abbandono degli edifici medievali ha spopolato l'antica zona

IN DIECI ANNI META' DELLA GENTE HA LASCIATO IL CENTRO DI GAETA

Mentre i vecchi palazzi vanno in rovina si allarga lo scempio edilizio nella cintura periferica - Centinaia di «licenze allegre» con un PRG progettato su misura per gli abusi

Una delle prime cose che si vedono arrivando a Gaeta è una specie di grattacielo disteso su un fianco, dipinto di bianco e blu che si stagliа sulla cima di una collina, incombendo sulle vecchie case borboniche della cittadina. «Piperno vende» dice il cartello (da 26 milioni in su). Ma le case rimaste vuote sono una parte delle 2000 abitazioni di lusso sfitte esistenti oggi nell'antica città portuale, assediata da un'orribile cintura di cemento. Il palazzone bicolore, per la gente del posto, è un po' l'emblema dello scempio edilizio. Una piccola curiosità il colore dell'edificio, che non ha nulla di omogeneo con ciò che c'è intorno e che viene considerato un capolavoro dell'orrido, è stato scelto e imposto al costruttore dalla Soprintendenza alle Belle Arti. Anche per questo la costruzione è diventata un simbolo.

Ma non è molto di più che un simbolo, dato che il problema della speculazione edilizia a Gaeta è complesso e sfaccettato. Semplificando al massimo, si può riassumere così: c'è un piano regolatore generale approvato nel '73, con un'amministrazione guidata dalla DC che, anche di fronte ad un esame sommario, appare forzato su misura per legalizzare l'urbanizzazione selvaggia consentita negli anni sessanta con piani di fabbricazione elastici, e per aprire nuovi e più ampi spazi allo scempio edilizio di questi giorni. Il testo di questo piano cozza apertamente con le leggi nazionali urbanistiche promulgate dopo il '68 e con una legge regionale approvata nel '74. In base a queste norme, infatti, per autorizzare qualsiasi tipo di costruzione è necessario che si abbia prima un «piano attuativo». Da anni invece il Comune di Gaeta rilascia licenze (una è quella del palazzone bianco di Piperno) per la costruzione di edifici su un'area circostante il vecchio perimetro urbano, per la quale non è prevista alcuna disciplina urbanistica. Un'area che sul piano regolatore viene definita, eufemisticamente, «zona di completamento». Anche se in molti punti, prima non c'era altro che l'erba.

Le «licenze allegre» consentite da questo strano piano regolatore, nel giro di pochi anni hanno portato ad uno sviluppo della cittadina estremamente squilibrato. Mentre nella cosiddetta «zona di completamento» nascevano come funghi palazzi di lusso di ogni dimensione, la parte storica di Gaeta ha finito di andare in rovina.

Lungo il mare sorge un agglomerato di costruzioni a due-tre piani, tirate su trecento anni fa sotto la dominazione dei Borboni, e in alto c'è la parte più antica, che conserva la struttura urbanistica medievale. Il centro borbonico deve essere ristrutturato per quanto riguarda i servizi, l'abitabilità, l'igiene. Quello medievale ha invece bisogno di una vera e propria opera di restauro, perché sta letteralmente cadendo a pezzi. La regia di Re Ladislao, che risale al 1000 d.C., è da tempo pericolante. Almeno il 70 per cento degli altri edifici ha bisogno di lavori perché non ci si può più abitare. Negli ultimi dieci anni c'è stato, infatti, uno spopolamento a ritmi galoppanti nel dopoguerra gli abitanti del centro medievale erano 6000, ora sono appena 2500. Questo stato di abbandono va a tutto vantaggio di alcune imprese private, che hanno già acquistato un terzo degli edifici antichi per trasformarli in ovattate «residenze della domenica».

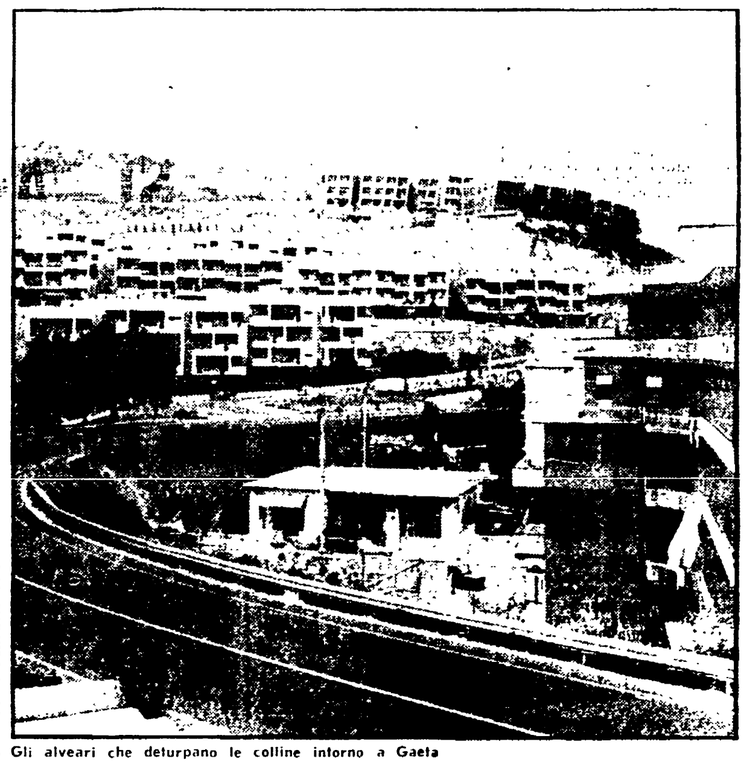
«*Più volte è stato proposto* — dice Gino Valente, consigliere comunale del PCI — *di risanare il centro storico medievale attraverso lo strumento dell'edilizia convenzionata: ovvero concedendo mutui e sovvenzioni ai proprietari che intendono restaurare gli appartamenti e contemporaneamente stabilendo una disciplina delle locazioni per quelle case. Può essere uno dei modi per cambiare questo sviluppo distorto di Gaeta che troppo tempo si costruiscono case su case per i villeggianti mettendo all'ultimo posto il problema dell'edilizia economica per i residenti*».

Ecco dunque un'altra questione cruciale: le case popolari a basso costo. Il piano regolatore prevede solo due zone per questo tipo di costruzioni. E i lavori vanno avanti soltanto in una, giacchè per l'altra, l'amministrazione comunale non è stata in grado di trovare un accordo con i piccoli proprietari dell'area, i quali hanno presentato ricorso al TAR contro l'esproprio. E intanto giacciono inutilizzati svariati miliardi, messi a disposizione dalla Regione che col passare del tempo perdono sempre più valore.

A monte di questa sfilza, come dicevamo, c'è un piano regolatore generale praticamente illegittimo. Vale la pena fare un passo indietro per raccontare la storia di questo strumento urbanistico, che sembra fatto apposta per legalizzare lo scempio urbanistico di Gaeta. Adottato dal Comune nel '78, il PRG porta la firma dell'architetto Condello Cerio. Si scopre tutto di un tratto che la firma nel '64 [illegible] sotto richieste per interessi privati in atti d'ufficio.

Appena il progetto arrivò all'esame della Regione, lì subito si scoprì di essere respinto in blocco. A parte qualche grossolano errore, come [illegible] tra Caio [illegible] che avrebbe dovuto avere i 20 per cento di pendenza [illegible] il piano prevedeva infatti interventi [illegible] dalla linea [illegible] [illegible]. Per esempio [illegible] pianificazione [illegible] di otto chilometri di costa, da Gaeta a Formia, [illegible] di proporzione tra volumi di costruzioni e aree intese [illegible] un rapporto demografico [illegible] di [illegible] quadrati a abitante. Il piano regolatore [illegible] quindi restituito al Comune dopo che la Regione aveva proposto delle modifiche, cancellando le storture più vistose. Ma la sostanza del progetto rimase immutata: si [illegible] ad applicare [illegible] elementari norme urbanistiche [illegible] la scusa di rispetto delle esigenze di rilancio della città, pretestuosamente collegate con l'approvazione di un progetto «fuori legge».

Sergio Criscuoli



Gli alveari che deturpano le colline intorno a Gaeta

Da mercoledì fino all'8 marzo

Per il piano di sviluppo nuova fase di incontri

Si apre mercoledì la seconda fase delle consultazioni sul piano regionale di sviluppo promosse dalla commissione bilancio della Pisana. Il documento approvato nello scorso mese di gennaio dalla giunta e nel quale sono indicate le scelte fondamentali per la ripresa economica e lo sviluppo delle strutture produttive del Lazio — è già stato [illegible] scorsi al vaglio di una titolata serie di interlocutori tra rappresentanti delle categorie e dei collettivi operai e di zona, dei sindacati, degli enti locali, dei movimenti [illegible] e delle donne, delle organizzazioni culturali. Giovedì, mercoledì riprenderanno con [illegible] la [illegible] partecipazione [illegible] rappresentanti dei [illegible] della capitale. Nei [illegible] successivi saranno consultate delegazioni dei Comuni, della provincia romana [illegible] per comprensorio. Per il 28 marzo è prevista la conclusione di questa seconda fase di incontri, e immediatamente dopo la commissione comincerà [illegible] per [illegible] in bilancio delle conclusioni.

Per il 20 febbraio è stato convocato un nuovo incontro con la federazione sindacale unitaria Regione e sindacati, secondo una incontrarsi per un primo scambio di opinioni [illegible] giorni scorsi. A questo proposito è da segnalare una presa di posizione del consiglio generale della Cisl del Lazio, nel quale vengono mosse una serie di critiche al piano di sviluppo, che contrastano con la dichiarazione sottoscritta nei giorni scorsi dalla federazione CGIL, CISL, UIL, che aveva espresso un giudizio apprezzamento per il documento elaborato dalla giunta.

Secondo la CISL, invece, il piano di sviluppo è «indeterminato per la sua indeterminatezza delle scelte programmatiche, per il tempo troppo di definizione dei progetti, per la mancata individuazione delle priorità e dei mezzi necessari da utilizzare per attuarle in pieno». La Cisl, comunque, ribadisce un suo documento la necessità della scelta fondamentale della programmazione [illegible]. Le Sottolinea però l'esigenza di un «processo [illegible] organicamente [illegible] [illegible] piano di sviluppo, da avviare subito, superando [illegible] attualmente.

Da segnalare infine sempre in campo regionale, una dichiarazione della «stanca» dell'assessore al patrimonio Giulio Petroselli sul problema della sede. L'assessore affaccia l'ipotesi di un imminente trasferimento di uffici [illegible] e della giunta, e forse altri dalla Pisana ad un edificio di piazza Dante [illegible] del ministero della pesca [illegible] due piani del quale si sarebbero resi disponibili.

Facile per i «tombaroli» saccheggiare il patrimonio di Veio

Pochi agenti a guardia delle necropoli etrusche

Arrestati la notte scorsa quattro ladri di tombe - Il doppio danno arrecato con i furti e con gli scavi effettuati in maniera rozza

[illegible] per le scorribande notturne dei «tombaroli». In modo particolarmente intenso l'attività clandestina si è svolta nella località di «Vacca Morta», a poca distanza da Veio. E' proprio qui che ieri sono stati sorpresi i quattro.

«È una battaglia continua, che dura da anni: dice il dottor Mandolo dell'ufficio scavi di Veio — *e che purtroppo non sempre ha avuto risultati soddisfacenti. L'area archeologica è sottoposta ad un sistematico saccheggio, di cui fa parte una notevole quantità di alcuni tra i più significativi esemplari della civiltà etrusca*». Sul luogo degli scavi i tecnici e gli esperti della soprintendenza alle antichità per l'Etruria meridionale (che fa capo al Museo di Villa Giulia) si sono recati immediatamente dopo la denuncia dell'ennesima operazione dei «tombaroli».

«*Non si tratta di scavi di grande pregio artistico* — sostiene il dottor Proietti, del museo di Villa Giulia — *tuttavia sono significativi come documentazione sulla cultura generale degli etruschi*». Ciò che soprattutto danneggia la ricerca scientifica su questo mondo scomparso, è la tecnica scriteriata messa in atto dai clandestini nelle loro scorribande notturne. «*Entrano nelle tombe a fossa* — dice il dottor Proietti — *piantando al "pozzo" vicino al monumento sempre più largo della ricettazione. In questo modo gli "scavi" finiscono col distruggere intere strutture di sepolcreti, che costituiscono invece un prezioso punto di riferimento per la conoscenza scientifica e l'approfondimento degli studi*».

Insomma i «tombaroli», oltre ai reati compiuti, si rendono necessariamente responsabili di una ulteriore, postuma, «distruzione» della civiltà etrusca. C'è da osservare, però, che da parte delle autorità ben poche sono state le misure cautelative prese fino ad oggi per contenere questo tipo di attività illecita, praticata e difficilmente largamente soprattutto nella zona di Veio. Oltre al furto di scavi della soprintendenza un funzionario e due assistenti lavorano, saltuariamente perché mancano della guardia di finanza. «*Più per registrare i fatti compiuti che per prevenire*», commentano alcuni abitanti di Isola Farnese e di Formello.

du. t.