

Rilevante impegno finanziario della comunità montana

Stanziati 330 milioni per i giovani dell'Amiata

I piani di settore al terzo posto nella graduatoria della Regione - Con questo intervento si prevede l'occupazione di circa 100 unità - Il ruolo della cooperativa di Castell'Azzara

GROSSETO — Il concorde impegno e la volontà politica degli enti locali e della Regione per l'attuazione della legge 285 sul preavvicinamento al lavoro, trova una conferma nella situazione specifica dell'Amiata.

I piani di settore, i progetti di occupazione giovanile, predisposti dalla comunità montana per un impegno finanziario di 330 milioni sono stati fatti propri dalla Regione che li ha inseriti al terzo posto della graduatoria. Un fatto particolarmente significativo che mette in luce la sensibilità politica della Regione verso uno dei problemi più disagiati socialmente e di conseguenza più bisognosi di nuovi posti di lavoro, quale elemento essenziale nel determinare una nuova strada di sviluppo per la comunità montana.

Le indicazioni e i settori di intervento delineati dalla comunità montana prevedono occupazione e formazione professionale per circa 700 giovani.

Tra i comparti produttivi individuati di notevole significato sono quelli riguardanti l'agricoltura, la coltivazione ex novo di vivali nonché l'attività verso la catalogazione del patrimonio storico, da operare su monumenti chiesi e abbazie, presenti in varie località Amiatine. Altri settori di intervento sono quelli riguardanti i servizi turistici, la conservazione dell'ambiente.

A questo intervento istituzionale, si salda concretamente l'atteggiamento positivo dei giovani e delle ragazze seriamente impegnati a cercare una occupazione stabile. Una risposta positiva, concretizzata in una serie di aggregazioni produttive. La cooperativa agricola, sorta nel comune di Castell'Azzara, composta da oltre 100 giovani figli di operai forestali, studenti e impiegati sta seriamente impegnandosi per trasformare 180 ettari di terre incolte in prati da pascolo capaci di dare impulso al settore zootecnico, oltre forme cooperative singole e associative, composte da 250 giovani, stanno prendendo corpo allo specifico scopo di intraprendere la loro attività verso il settore del turismo.

E con questo retroscena che le nuove generazioni della Maremma si presentano alla seconda fase di aggiornamento delle liste.

Paolo Ziviani



Lo svolgimento di una visita medica in una scuola di Pistoia

Il programma per l'anno scolastico '77-78

Visite mediche per 6000 alunni del consorzio 31

PISTOIA — Il consorzio socio-sanitario n. 31 relativo alla zona (Quarrata, Agliana Montale) ha preparato il programma di medicina scolastica per il 1977-1978. La popolazione interessata è di 118 alunni delle scuole materne, 3210 delle scuole elementari e 1820 alunni delle scuole medie per un totale complessivo di 6148 alunni. Il personale è costituito da due medici e cinque ostetriche. Nei prossimi mesi il programma prevede una serie di interventi quali la visita medica degli alunni delle scuole materne, delle scuole elementari (prima, e terza). Gli alunni della seconda e quarta elementare saranno sottoposti a controllo della acutezza visiva e delle misure antropometriche.

Sono anche previsti il depi-

stage audiometrico agli alunni della prima classe elementare, la profilassi della carie dentaria, una indagine tubercolotica per la profilassi della tubercolosi, il tamponamento per la ricerca della streptococco patogeno (questi ultimi controlli solo in alcune classi). Verranno inoltre effettuati interventi di educazione sanitaria (alcuni già in corso) riguardanti alcuni argomenti come: pediculosi, affezioni dell'apparato osteoarticolare, alimentazione. Pur restando fermo l'impegno di approfondire e realizzare il collegamento prevenzione-cura-riabilitazione, si curerà particolarmente l'aspetto preventivo.

E' stato anche raggiunto un accordo col provveditorato agli studi che permette finalmente al consorzio di inter-

venire nelle scuole medie ed elementari, nel campo dell'assistenza agli handicappati, in un modo più organico ed efficiente. Il consorzio socio-sanitario n. 31 intende anche instaurare una proficua collaborazione tecnica con l'AIAS affinché vi sia unità di intenti e di interventi nell'esclusivo interesse degli assistiti. L'equipe psico-pedagogica che opererà in questo servizio fin dal gennaio '78 è composta da due medici igienisti, un psicologo, un sociologo, un pedagogista e un neuropsichiatra infantile. Questo gruppo seguirà anche i problemi di ecologia, della medicina del lavoro e dei consulti familiari insieme all'ufficio sanitario, un igienologo, un altro psicologo, due assistenti sociali ed un perito chimico.

A colloquio col presidente dell'azienda di trasporti

I senesi hanno percorso nel '77 oltre 6 milioni di chilometri col Tra-in

Una azienda con 130 automezzi e 350 dipendenti — Perché aumenta il disavanzo — Necessario intervenire razionalizzando ed adeguando le tariffe, non oltre un certo «tetto politico»

SIENA — Il bilancio preventivo per il 1978 del Tra-in, l'azienda trasporti di Siena, ha un deficit di oltre quattro miliardi, con un leggero incremento, cioè rispetto al bilancio dell'anno in corso. Dell'azienda consorzile del Tra-in fanno parte 23 comuni e l'amministrazione Provinciale di Siena; dispone di circa 130 automezzi per il trasporto delle persone, ha 350 dipendenti e i suoi bus hanno percorso la bellezza di sei milioni e mezzo di chilometri in un anno. Nel 1977 si fa fronte alle esigenze di questi problemi ed ha parlato il presidente della azienda di trasporti, Aldo Samperi.

Quali, al momento attuale, la situazione finanziaria del Tra-in? La situazione finanziaria del Tra-in, in quanto azienda di trasporto pubblico è pesante allo stesso modo di tutte le altre aziende dello stesso tipo in Italia.

Da cosa nasce questa pesantezza finanziaria? Nasce da molti fattori. Innanzitutto dal disavanzo che nelle aziende di trasporto pubblico scaturisce dal rapporto costi-ricavi. I ricavi sono dati dalle entrate da traffico. La copertura del disavanzo è una copertura «pubblica» che viene dagli enti consorziati, ma negli ultimi anni il disavanzo è cresciuto.

Si tratta quindi di cercare di ridurre... In questo senso il Tra-in ha lavorato e sta lavorando. Le vie da perseguire sono comunque due. La prima è quella di un adeguamento tariffario, fermo restando che non si può andare oltre un certo tetto che rientra nei limiti di un «tetto politico» delle tariffe; in secondo luogo si tratta di procedere ad una serie di organiche ristrutturazioni che devono avere l'obiettivo di una migliore produttività aziendale, di una maggiore efficienza eco-

nomica dell'azienda. Si tratta insomma di perseguire il duplice obiettivo di una migliore produttività sociale e di una maggiore redditività economica.

Negli ultimi tempi il Tra-in ha compiuto alcune ristrutturazioni dei propri servizi, come quella del gennaio scorso in concomitanza con l'entrata in vigore dei provvedimenti per il traffico nel centro storico. Tutta questa serie di ristrutturazioni quali vantaggi hanno portato?

Attraverso la ristrutturazione dei servizi (ma anche attraverso un adeguamento tariffario) si è giunti ad alcuni risultati vantaggiosi in termini di costi e di efficienza generale dell'azienda. Si pensi alla ristrutturazione in occasione dei provvedimenti per il traffico. Sono state realizzate economie dirette e indirette. Dirette per quello che riguarda i consumi dei mezzi dell'azienda per il traffico in un centro storico come quello di Siena; indirette perché viene diminuita l'usura delle pavimentazioni, del patrimonio artistico e culturale; viene sempre meno contaminata l'aria. Non si tratta insomma di vedere soltanto in azienda, ma di vederla anche in rapporto alle risorse, al territorio, a tutti i problemi dell'organizzazione del traffico. L'errore in cui spesso cadono alcuni è quello di voler estrapolare il costo e i problemi dell'azienda, dai problemi e la gestione del territorio che sono propri della finanza pubblica.

C'è stata, una successiva fase della ristrutturazione? Sì, nel giugno del 1977 ed ha interessato l'area urbana soltanto producendo una riduzione del 15 per cento del chilometraggio complessivo degli automezzi del Tra-in, impiegati nell'area urbana. Anche qui il vantaggio è calcolabile in milioni di lire. Eppoi non abbiamo assolutamente ridotto i servizi ma li abbiamo ristrutturati. Una terza ristrutturazione è avvenuta più recentemente, con l'inizio dell'anno scolastico. Ci ha permesso di realizzare ulteriori e consistenti economie, oltre a verificare se tutte le linee erano socialmente utili e se esistevano

anche delle «assurdità» fra quelle di alcuni servizi a «sportello chiuso», cioè servizi esclusivamente destinati ai trasporti di studenti o di determinate categorie di lavoratori.

D'accordo anche con le aziende gli studenti e i lavoratori abbiamo «aperto» queste linee anche ad altri utenti: questo sistema ci ha permesso di poter conseguire risultati economicamente molto vantaggiosi. Si tratta però di individuare un meccanismo che adegui costantemente le tariffe, una sorta di «scala mobile delle tariffe» di modo che una volta stabilito il tetto massimo in termini politici non ci si debba più ritrovare a dover, dopo un certo periodo di tempo, raddoppiare o addirittura triplicare le tariffe. Si tratta insomma, di stabilire un nuovo rapporto tra le tariffe e i costi dell'azienda, fermo restando un «tetto politico» perché non esistendo questo, il trasporto pubblico non sarebbe più concorrenziale e valido socialmente.

Le ristrutturazioni fin qui realizzate hanno dunque portato notevoli vantaggi economici, ma questi vantaggi come possono essere misurati? Nel 1974 prima che il Tra-in subentrasse all'Amas, la situazione non era migliore, anzi. Benché oggi siano cresciuti i costi dell'azienda di trasporto, il rapporto costi-ricavi era senz'altro peggiore di quello che non è adesso; allora era calcolabile e intorno al 20 per cento, mentre il dato certo del 1976 dà oltre il 20 per cento; il preventivo del 1977 è un tantino oltre il 26 per cento, ma sicuramente riusciremo a portarlo intorno al 30 per cento; ancora più avanti dovremmo andare nel 1978.

Sandro Rossi

Ricordi

Ad alcuni giorni dalla scomparsa della compagna Lina Paniceci, in Del Lucchese, di Livorno, la famiglia affranta dal dolore la ricorda a quanti la amarono e stimarono, sottoscrivendo lire 30 mila per la stampa comunitaria.

In memoria del compagno Giuseppe Bottini di Livorno la moglie compagna Rina, offre lire diecimila per l'Unità.

La spesa è di un miliardo e 600 milioni

Approvato a Cecina il progetto per la rete fognante

I lavori inizieranno in primavera - Servirà anche per la lotta contro l'inquinamento

Provocazione contro i lavoratori della Forest

PISA — Atti vandalici lunedì notte contro la tenda in piazza degli operai della Forest. Ignoti teppisti hanno dato fuoco ad alcuni striscioni appesi alle transenne intorno alla tenda ed alla mostra di disegni e manifesti esposta in baracche.

I danni sono minimi, e già lunedì mattina le lavoratrici avevano sostituito le parti della mostra bruciata con nuovi cartelli. Il gesto assume invece particolare gravità ed appare come una provocazione attuata contro i lavoratori illeciti e tutta la città di Pisa che in questi giorni ha più volte manifestato in segno di solidarietà con la lotta degli operai, ieri mattina il consiglio di fabbrica della Forest ha diffuso un volantino per protestare contro il nuovo rinvio della Conel che ha già fatto sapere che non sarà presente all'incontro fissato al ministero del Lavoro per oggi.

CECINA — Il consiglio comunale di Cecina ha approvato il progetto per eliminare tutti gli scarichi delle fognature dal capoluogo e dalle frazioni di Cecina Marina e San Piero in Palazzi. La spesa ammonta a 1.000.000.000. I lavori avranno inizio nella prossima primavera. Il progetto è stato elaborato dall'ufficio regionale del genio civile che oltre a bonificare gli scarichi della città che attualmente si riversano nel fiume Cecina, convoglierà tutte le fogne dei centri abitati verso il punto in cui sarà costruito l'impianto di depurazione delle acque. L'appalto dei lavori della rete fognante è di 800 milioni al cui finanziamento è stato provveduto con un contributo in conto capitale di 441 milioni erogato dalla Regione Toscana. La restante somma è coperta da un mutuo.

Al momento attuale si sta completando l'appalto concernente l'esecuzione di un primo stralcio di 500 milioni per la costruzione del depuratore, la cui copertura finanziaria è già stata assicurata attraverso un mutuo. L'opera è importante perché doterà Cecina di una moderna struttura, che contribuirà alla lotta contro l'inquinamento.

I cinema in Toscana

- PISA**
ARISTON: Guerre stellari
ASTRA: I nuovi mostri di Blanka e Bernie
MIGNON: Troppo nude per vivere (VM 18)
- LIVORNO**
GRANDE: Guerre stellari
MODERNO: La tigre è ancora viva: Sandokan alla riscossa
METROPOLITAN: I nuovi mostri
LAZZER: Appassionata (VM 18)
- MASSA**
ASTOR: (oggi riposo)
- CARRARA**
MARCONI: (oggi riposo)
GARIBOLDI: Il gigante del Kung Fu
- MONTECATINI**
KUSALA: Il ...bel paese
EXCELSIOR: La tigre è ancora viva: Sandokan alla riscossa
ADRIANO: Guerre stellari
- PRATO**
GARIBOLDI: Molti seccommosi di una minorenne (VM 18)
ODEON: La solidità alla visita militare
CENTRALE: Rotte a tutte le esperienze
- ASTRA (Mazzana):** riposo
CALIPSO: (riposo)
PARADISO: (riposo)
NUOVOCINEMA (Galciana): riposo
ARISTON: (riposo)
MODERNO (Mercato di Verrina): riposo
S. BARTOLOMEO: (riposo)
MODERNO (Jolo): riposo
- SIENA**
ODEON: Il bel paese
MODERNO: Sandokan la tigre delle Maldive
CINEMA RISORTI (Buonconvento): 1.007 dalla Russia in amore
POLITEAMA: (oggi riposo)
- COLE VAL D'ELSA**
TEATRO DEL POPOLO: (nuovo programma)
- VOLTERRA**
PERSEO FLOCCO: L'uomo che pugil dal futuro
- EMPOLI**
CRISTALLO: Guerre stellari
LA PERLA: I nuovi mostri
- ROSGNANO**
TEATRO SOLVAY: Cineforum
CASTIGLIONCELLO
CASTIGLIONCELLO: Una finezza sul cielo

Tosco ORAFRA

TOSCO ORAFRA
significa:

prezzo/risparmio
 assortimento/qualità/garanzia
 vendita diretta dalla produzione
 un nuovo modo organizzato di vendita

tosco orafa · livorno · via grande, 2123
tel. 0586 · 23208

argenteria oreficeria gioielleria perle corallo articoli regalo