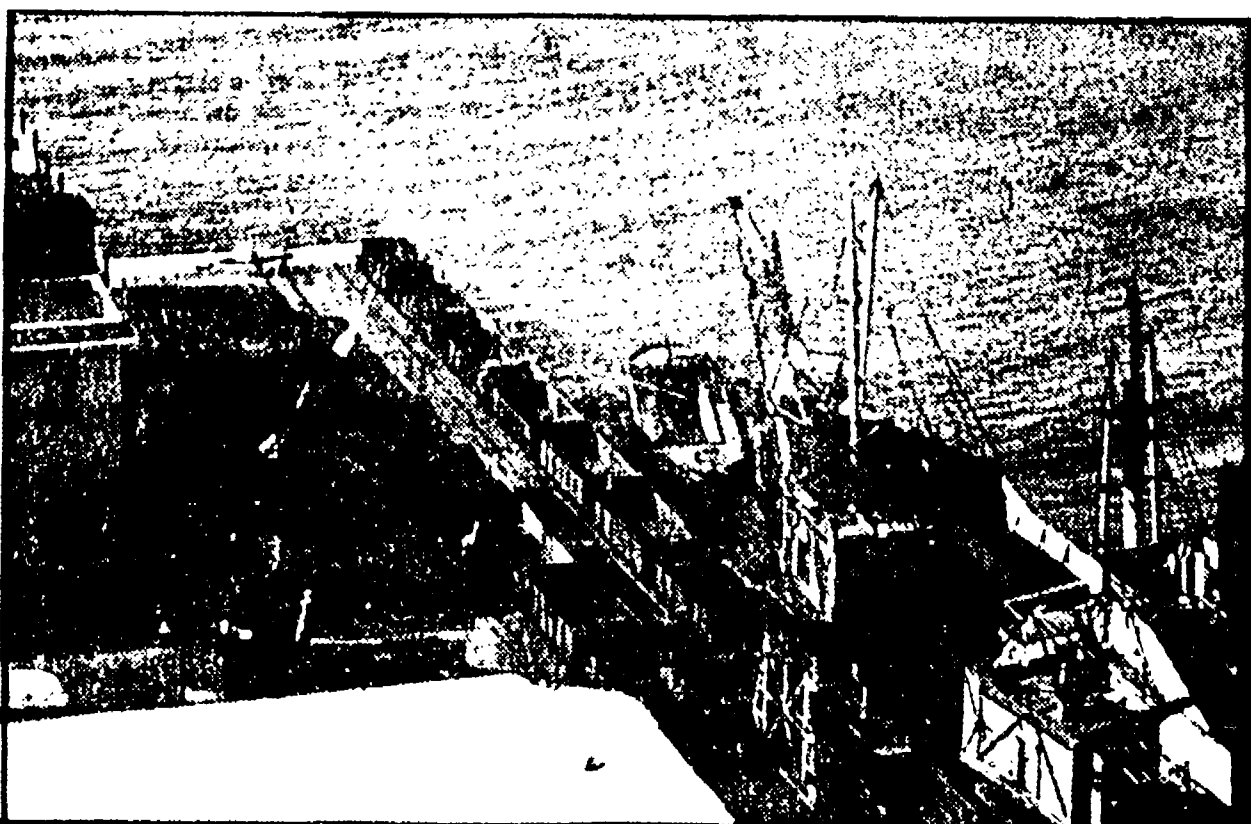


Gli strumenti legislativi, le iniziative, le proposte (e anche gli ostacoli) per lo sviluppo e il riequilibrio del comprensorio territoriale di Civitavecchia

L'area industriale per non vivere (o morire) di solo porto

La nascita del centro attrezzato, la vertenza Enel, la trasversale Nord, il potenziamento dello scalo marittimo: gli obiettivi per lo sviluppo di Civitavecchia e dell'alto Lazio



Un porto, il più grande porto per il traffico passeggeri, tre centrali dell'Enel, la più grande concentrazione termoelettrica d'Europa, Civitavecchia, una città di servizi. L'hanno voluta così, subalterna ai bisogni di Roma; o meglio ai bisogni di chi direzzava Roma. Una dipendenza che è addirittura tangibile: l'autostrada che dalla capitale si ferma alle porte di Civitavecchia (C/Con FA 12, Roma è a un passo), reclamizza una giovane sorveglianza su un cartello pubblicitario, proprio fronte al casello, la ferrovia che funziona solo da e per Termini. Autostrade, non ce ne sono; i camion, per arrivare ad esempio a Viterbo, devono raggiungere Tarquinia, girare sulla statale, per poi entrare sulla Cassia, all'altezza di Vetralla.

Alcuna. Di questa strada si parla dal '61. Oggi dopo nove anni è iniziata la costruzione dei primi tratti. E si è iniziato male. Si stanno edificando alcuni tratti su estesi di strada fra Viterbo e Orte. Si è cominciato in somma da dove era più facile, ma l'opera è ancora una volta in ritardo. In funzione di quelle invece l'arteria è stata ideata. E questo è niente in confronto alle lentezze agli ostacoli che da dieci anni hanno segnato la costruzione, la non costruzione, della trasversale. Resta geniale che nel primo progetto del tracciato, la strada terminava prima di Civitavecchia; per raggiungerla si sarebbe dovuta attraversare la città. Ora le indicazioni del piano comunale di sviluppo (che fanno coincidere l'allargamento al porto con la via di all'Aurelia) sono state accolte dall'Anas.

Abbiamo parlato prima della trasversale e del tratto di ferrovia Civitavecchia-Orte. I due discorsi sono collegati. Questa linea è in ritardo da dieci anni. Sarebbe economica, buona, detta i diretti dell'azienda. Né poteva esserlo. «Il tracciato sembra studiato apposta per saltare i centri abitati», dice Mori, consigliere comunale comunista. «È chiaro che senza traffico passeggeri in auto non poteva essere in attuato. Si potrebbe quasi avanzare il sospetto che tutto questo non sia stato casuale quasi un regalo alle compagnie private di trasporti. I vari Zeppieri, per intenderci. Eppure la linea una sua validità l'aveva era l'immediata via di collegamento fra le Azzorre di Termini e il porto. Ora, invece, l'acciato deve arrivare prima a Roma e poi ripartire per Termini. Ecco perché il Comune, le forze di mercato, i sindacati e i riattivisti l'immediato ripristino.

ENEL. «Abbiamo visto, eppure nelle grandi linee quali sono gli obiettivi dell'amministrazione e di tutte le forze sociali, un nuovo assetto del territorio, lo sviluppo industriale. C'è però un altro versante sul quale il Comune è dovuto intervenire. E questa volta a correggere, a cambiare di indirizzo, le iniziative e interventi che erano stati decisi al di fuori dell'ambito regionale. Ci riferiamo all'Enel. Da poco è iniziata la costruzione di una nuova centrale termoelettrica, a Tor Valdalica. La sua potenza sarà di 2000 megawatt. Poco distante, addirittura entro la città urbana, sono in funzione altri due impianti dell'Enel.

Fra l'Enel e il Comune fin dal '71 è stata firmata una convenzione fra gli impegni dell'ente e quelli di realizzare la costruzione della centrale e la sua gestione con l'assorbimento di manodopera locale. E i posti di lavoro dovevano essere piuttosto numerosi. Ma le cose non sembrano essere partite nel modo che si pensava. Perché settimana fa, i piccoli imprenditori di Civitavecchia hanno dato vita a una clamorosa protesta a Tor Valdalica. Il motivo: erano stati battuti in alcune gare d'appalto. Una sconfitta che però rivela alcuni ritardi di tutta l'impresa di lavoro locale. «Da tempo», dice Mori, «abbiamo indicato alle piccole industrie la possibilità di associarsi. Un discorso di prospettiva non avrebbe certo il passo di piccole guerre intestine, fra gruppi».

Niente alberghi e seconde case Tutto il verde ai contadini

Presentato dalla comunità montana il piano per Tolfa e Allumiere: crescita della zootecnia e salvaguardia dell'ambiente - Si parla anche di un parco naturale su cinquantaseimila ettari

Pochi abitanti concentrati in due centri, Tolfa e Allumiere, un territorio vastissimo, verde e ricco d'acqua, un aspetto più simile alle prealpi lombarde che alla costa tirrenica e, soprattutto, nessun segno di, non-tante per questi anni, sui quei monti pascolano bene mucche e cavalli, e le attività sono rimaste quelle di un tempo, artigianato delle pelli e dei metalli, ceramiche e, naturalmente, allevamento. Il problema di sempre, anzi, per gli abitanti della zona, è stato proprio quello di sfruttare bene e con razionalità le enormi risorse naturali del territorio.

A programmare con la dovuta efficienza e, bisogna dire, con previsioni di spesa molto contenute, ci ha pensato la comunità montana della zona, come previsto dalla legge istitutiva dell'organismo, la comunità di Montagna della Tolfa. Ha presentato in questi giorni il suo piano quinquennale di sviluppo, una serie di progetti già definiti per la zootecnia, il turismo, la selvicoltura, l'artigianato, i servizi sociali da sottoporre all'approvazione del consiglio regionale.

Per varare il piano ci sono voluti anni, la collaborazione di tre università italiane (Roma, Perugia, Napoli), del CNR, della fondazione Olivetti, di tecnici ed esperti vari. Ora si attendono soltanto i risultati: il piano, infatti, ottenuto l'approvazione (non dovrebbero davvero esservi difficoltà) del consiglio regionale diventerà immediatamente operativo. Scopo dei progetti, naturalmente, lo sviluppo produttivo della zona, soprattutto della zootecnia, l'incremento dell'occupazione (300 giovani in tre anni), una nuova organizzazione economica e sociale del territorio. In programma anche se su questo argomento i pareri sono più discordi, è anche la creazione, su un'area di 56

Tutti gli studi condotti, del resto, hanno confermato la possibilità che qui, sui monti della Tolfa, si possa andare a un miglioramento della qualità della carne prodotta.

Intorno al progetto per l'allevamento zootecnico, anche gli altri a carico del piano. A cominciare, ad esempio, da quello del turismo. Apparentemente vacanze e allevamento non hanno molto punti in comune, il nostro tentativo, invece, «per come Tolo» sarà quello di incrementare, in un'area di 56 mila ettari, un parco naturale. Ma su questo dice il presidente Pietro Tolo, consigliere provinciale e assessore al bilancio della comunità montana di Tolfa: «Saranno gli stessi abitanti a decidere, in futuro, ciò che conta, ora è avviare bene e subito il piano. Le attività non sono poche; da parte nostra c'è la convinzione di aver lavorato bene e di aver realizzato compiutamente il concetto di programmazione. Amministrazioni di sinistra, con previsioni di spesa molto contenute, ci ha pensato la comunità montana della zona, come previsto dalla legge istitutiva dell'organismo, la comunità di Montagna della Tolfa. Ha presentato in questi giorni il suo piano quinquennale di sviluppo, una serie di progetti già definiti per la zootecnia, il turismo, la selvicoltura, l'artigianato, i servizi sociali da sottoporre all'approvazione del consiglio regionale.

Per varare il piano ci sono voluti anni, la collaborazione di tre università italiane (Roma, Perugia, Napoli), del CNR, della fondazione Olivetti, di tecnici ed esperti vari. Ora si attendono soltanto i risultati: il piano, infatti, ottenuto l'approvazione (non dovrebbero davvero esservi difficoltà) del consiglio regionale diventerà immediatamente operativo. Scopo dei progetti, naturalmente, lo sviluppo produttivo della zona, soprattutto della zootecnia, l'incremento dell'occupazione (300 giovani in tre anni), una nuova organizzazione economica e sociale del territorio. In programma anche se su questo argomento i pareri sono più discordi, è anche la creazione, su un'area di 56

Il Comune per il rilancio dell'agro

Facilitazioni agli agricoltori per l'ampliamento delle aziende

Dall'amministrazione capitolina una misura a favore dei coltivatori dell'agro romano, sarà più facile d'ora per gli aziende agricole ottenere le opere di edilizia necessarie alla conduzione e all'incremento produttivo dei fondi. L'autorizzazione all'edificazione di abitazioni, stalle, rimesse, serbatoi sarà subordinata soltanto alla presentazione di un programma produttivo dell'azienda approvato dalla Regione. «Si tratta», come ha sottolineato l'assessore capitolino all'agricoltura Olivo Mancini, «di una innovazione significativa che va incontro alle esigenze di un'agricoltura moderna». Da molto tempo infatti, gli obblighi normativi in materia edilizia avevano di fatto impedito l'adeguamento da parte dei coltivatori e delle aziende di tutti quei servizi indispensabili al miglioramento dell'attività produttiva.

L'amministrazione capitolina ha affermato ancora Mancini: «La nuova attuazione di questa misura creerà concretamente le condizioni per il recupero produttivo capotato da tempo dell'agro romano. Potenzialità e capacità produttive nell'agro romano, infatti, non mancano davvero. Si tratta soltanto di garantire una reale e qualificata del lavoro dei campi».

DA DOMANI A ROMA

Advertisement for FALLIMENTO (bankruptcy) sale of clothing. Includes prices for men's suits (VESTITI UOMO), women's clothing (VESTITI DONNA), and children's clothing (VESTITI BAMBINE). Prices range from 20,000 to 39,000 Lira. Location: VIA NAZIONALE, 216.

PORTO - Gira e rigira, lo abbiamo visto, il discorso ripete sempre il porto. Si stanno studiando forme di attività in alternativa allo scalo, soprattutto per evitare che eventuali flessioni nel traffico, abbiano ripercussioni sui livelli d'occupazione, ma il porto con i suoi seicento dipendenti e con le migliaia di lavoratori dell'edilizia resta sempre la fabbrica più importante di Civitavecchia. Una fabbrica che è arrivata a un bivio: o cresce, si sviluppa o è destinata a un

effettuato su una nave della «Tirrenia» creata ad una fabbrica (capo 4 persone, di cui 2 bambini) per una berlina 5600 lire. Con le Ferrovie viene invece a costare poco più della metà.

Questa porta a delle conseguenze abbastanza prevedibili: mentre sulle banchine del FS c'è sempre qualcuno che aspetta l'imbarco successivo, almeno nei periodi di punta dell'estate, le unità della Tirrenia (in questo momento sono in servizio solo le unità più piccole) la casa potrebbe essere anche normale e, in entrambi le linee non fossero pubbliche. Una quindicina delle Ferrovie hanno il ministero di Trasporti e l'azienda Tirrenia, finanziata con capitale IRI, al di là di dette, addette al di là di distinzioni di «cassa» abbastanza macchiosate, esattamente allo stesso servizio sugli stessi percorsi.

La notizia ha costituito il «Punto Verde» della settimana stampata con un presidente del consorzio del porto, dott. Meloro, ha illustrato per le misure adottate nella scorta sempre per rendere il più agevole possibile il collegamento esistente con la Sardegna di cui, servono ogni anno non solo turisti che in gruppo sempre scendono sul vicino scalo spiagge della Isola per trascorrere le vacanze, ma anche le decine di migliaia di lavoratori emigrati.

Il servizio quotidiano è stato riacquisito e stato potenziato, anche rispetto al notevole passo avanti compiuto nella scorsa estate, per quanto riguarda le linee servite dalle navi delle Ferrovie dello Stato che per queste carate dalla compagnia Tirrenia. A ciò va aggiunto per le navi delle FS, l'obbligo della prenotazione, che evita, almeno in gran parte, le congestioni che si verificano in passato.

Manifesazione di protesta e occupazione simbolica Lanuvio: Villa Sforza deve essere un museo, ma ha un «inquilino»

Una villa, due ettari di parco al centro di una delle più interessanti zone archeologiche del Lazio, che fanno? La gente di Lanuvio ha scelto da molto tempo, Villa Sforza deve diventare un museo, deve ospitare una struttura culturale e al tempo stesso deve essere un centro di interesse sociale per tutto il piccolo centro. La scelta è chiarissima e man mano che ancora oggi, parco e edificio sono in mano ad un privato. Per questo, Villa Sforza, è stata occupata da una manifestazione intesa che culminerà con una occupazione simbolica della struttura.

La vicenda di Villa Sforza comincia molti anni fa. Il parco è di proprietà di oggi, più di Donato, che vive in un'abitazione di viale, nella parte di Lanuvio. Il Comune di Lanuvio, qualche anno fa, chiese all'istituto di avere in affitto edificio e giardino e fece un'offerta di 100 mila lire al mese. La proposta sembrava vantaggiosa per tutti e avrebbe permesso di avere una nuova essenziale struttura pubblica. L'istituto di beneficenza però disse di no e - quasi per dispetto - firmò un contratto d'affitto gratuito con un'azienda che all'epoca era ispettore onorario della soprintendenza archeologica. L'inquilino, si sa, per un periodo di tempo, aveva le stanze e le cucine, e le cucine di Lanuvio non hanno ancora un adeguato luogo di espansione.

Oggi, però l'impresa più «Difficile» sembra essere convertire l'edificio in museo. Anche la Soprintendenza ha sofferto il suo esponente onorario. Ma è proprio lo scomodo «inquilino» che ha puntato i piedi e non vuole abbandonare la villa, diventata in pratica di sua proprietà. Una situazione inaccettabile che la gente di Lanuvio ha deciso di cambiare e presto, attraverso la protesta e la mobilitazione unitaria, a cui parteciperanno anche gli amministratori comunali. La giunta di sinistra, infatti, ha da tempo pronto il piano per allestire il museo e per dar vita al centro sociale.

«Piano-traghetti» per la Sardegna Presentata una nuova nave della compagnia «Tirrenia», la «Grazia Deledda» Problema della disparità di prezzo rispetto allo stesso servizio fornito dalle FS

Una nuova nave-traghetto, la «Grazia Deledda», è entrata ieri in servizio sulla linea Tirrenia che collega la Sardegna, Lunzia, appena consentita dai cantieri di Casciellumare di Stabia alla compagnia Tirrenia, ha una stazza di 690 tonnellate e può trasportare 1.000 passeggeri e 300 autovetture.

La notizia ha costituito il «Punto Verde» della settimana stampata con un presidente del consorzio del porto, dott. Meloro, ha illustrato per le misure adottate nella scorta sempre per rendere il più agevole possibile il collegamento esistente con la Sardegna di cui, servono ogni anno non solo turisti che in gruppo sempre scendono sul vicino scalo spiagge della Isola per trascorrere le vacanze, ma anche le decine di migliaia di lavoratori emigrati.

Il servizio quotidiano è stato riacquisito e stato potenziato, anche rispetto al notevole passo avanti compiuto nella scorsa estate, per quanto riguarda le linee servite dalle navi delle Ferrovie dello Stato che per queste carate dalla compagnia Tirrenia. A ciò va aggiunto per le navi delle FS, l'obbligo della prenotazione, che evita, almeno in gran parte, le congestioni che si verificano in passato.

Detto questo - e neanche i dirigenti del porto di Civitavecchia - sono necessari la crescita della questione rimane il problema dei prezzi. Lo stesso tragitto, ad esempio Civitavecchia-Orte, è

La ZONA INDUSTRIALE - I piani pluriennali, varati dalla giunta regionale, localizzano in tre centri (Cassia, Roma) la nascita delle aree attrezzate: a Civitavecchia, Viterbo e Civitavecchia. A Nord del porto, dunque, dovrà sorgere una zona industriale. E il Comune non ha perso tempo. Si è dotato, a esempio, dei necessari strumenti urbanistici: ha quasi completamente concluso il suo iter burocratico il piano particolareggiato per i primi centocinquanta ettari dell'area. Contemporaneamente anche la Regione si sta muovendo: la Filas (la finanziaria regionale) ha praticamente terminato lo studio di fattibilità dell'area e la analisi della «tipologia» degli insediamenti.