

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 Sceda), Rieti, Frosinone, Viterbo, Stimigliano, Formia e Aprilia — Gli obiettivi della giornata di lotta

COSI' SI FERMANO LE CATEGORIE

- **INDUSTRIA, COMMERCIO, AGRICOLTURA E UFFICI PRIVATI:** nelle provincie di Roma e Lazio, lo sciopero generale avrà inizio martedì 9 novembre alle 12.00. Il primo sciopero generale addebi- tarsi a riprendere 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, me- nopoli di Stato):** lo sciopero durerà 4 ore a Roma e Latina e 8 nelle altre provincie, salvo le esclu- sioni decise dalle categorie per assicurare i ser- vizi essenziali.
- **TRASPORTI URBANI ED EXTRAURBANI:** il servizio nell'intera regione sarà sospeso dalle 9 alle 11, salvo particolari aggiustamenti per gli ad- dati ai servizi interni.
- **EDICOLI:** chiuderanno, secondo gli accordi di ca- tegoria, 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 al- le 12, con l'esclusione di tutti i personale addetto all'assistenza dei malati (camera operatoria, cu- cine, specializzati ed ausiliari addetti all'assi- stenza).
- **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 la- voratori dello spettacolo si asterranno dalle 8 al- le 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.

Centinaia di migliaia di lavoratori di ogni categoria scendono in lotta mercoledì in tut- ta la regione. Nel capoluogo e nei maggiori centri si terranno manifestazioni, cortei e co- mizi. Con questa ampia mobilitazione (pre- parata da decine di iniziative) i lavoratori risponderanno all'appello lanciato dalla Fe- derazione regionale CGIL-CISL-UIL. Al cen- tro dello sciopero vi è la richiesta di tutto il movimento sindacale, di un profondo cam- biamento delle misure governative, che deb- bono muoversi nel senso di una maggiore equità, del varo di un preciso piano di ri- conversione industriale, della difesa e del- l'incremento dell'occupazione ai maggiori in- vestimenti nei settori produttivi.

«Nello sciopero di mercoledì», dice Gio- vanni Bottone, della segreteria della CGIL regionale, «sono anche confluiti gli obiet- tivi fino ad oggi portati avanti dai lavora- tori nella battaglia per la "vertenza Lazio"». Primi tra tutti quelli della stesura di un piano di sviluppo articolato per progetti set- toriali, di un programma per l'occupazione giovanile (che dia sostanza alle misure re- centemente messe in cantiere), della rigua- sa selezione dei finanziamenti e della defi- nizione di strutture per la gestione della mobilità e la riqualificazione professionale.

«Obiettivi seri che trovano ulteriore arti- colazione e arricchimento nelle vertenze ter- ritoriali delle diverse aree: Alto Lazio, area romana e basso Lazio. Vediamo in sintesi di cosa si tratta».

1) La zona di Viterbo e Rieti (caratteriz- zata da una profonda arretratezza, della fragi- lità e pochezza del tessuto industriale) ri- chiede prima di tutto la creazione di nuovi insediamenti industriali ad elevato assorbimen- to di manodopera, di aziende collegate

all'attività qui ancora prevalente, l'agricol- tura. Ciò presuppone anche la creazione di quelle infrastrutture e di quei servizi capaci di dare impulso ad un nuovo sviluppo eco- nomico. Tra queste particolari importanze hanno le linee stradali e ferroviarie che collegano la direttrice Civitavecchia-Viterbo-Orte-Rieti.

2) La fascia meridionale della regione com- prende al contrario alcune aree densamente industrializzate delle provincie di Frosinone e Latina. Il problema primario è qui quello di avviare la riconversione di importanti set- tori come la chimica, la meccanica, l'indu- stria tessile e quella cartaria puntando so- prattutto sull'ammmodernamento tecnologico, sulla difesa degli attuali livelli di occupazio- ne, e su una selezionata creazione di nuovi insediamenti industriali ad elevato assorbimen- to di manodopera, di aziende collegate

zognoro nei confini che saranno tracciati dal piano regionale di sviluppo.

3) Per l'area romana si pone innanzitutto il problema di ricomporre le entità industria- li, erose oggi dalla pericolosa tendenza ad un decentramento produttivo che significa lavoro nero e superaffollamento del centro della riconversione sono, a parere del sinda- cato i settori dell'elettronica e delle telecom- municazioni assieme allo sviluppo della ri- cerca scientifica e del terziario ad alto la- voro. Altro punto centrale è quello dell'edilizia.

«In questo settore», dice Primo Antonini, segretario regionale dell'Autotrasporti, «è necessario mettere insieme tutti i finanzia- menti (che ammontano a circa mille milia- rdi) per investire immediatamente e trasfor- mare la pubblica amministrazione. La gior- nata di lotta di mercoledì avrà infine a

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 presi- dente Italo Maderchi, e la commissione amministratrice dell'azienda consorziata sono insediati alla presenza del compagno Maderchi e di altri esponenti della giunta. Prima tra tutte le Regioni, il Lazio può conta- re così su una rete di colle- gamenti completamente pub- blicizzata, gestita e control- lata dalla collettività.

L'Acotral è il prodotto di un lungo processo, nato dal- le lotte popolari della fine degli anni '60 contro i disser- vizi delle imprese private, dall'impegno unitario delle forze democratiche regionali e dei sindacati. E, anche, del difficile lavoro dei teo- nici e degli urbanisti, che si sono sforzati di crea- re uno strumento efficiente ed economico, estraneo a misure delle necessità dei cittadi- ni e aperto ai loro contri- buti e al loro controllo.

«La possibilità della par- tecipazione e del controllo po- polari», dice il compagno Maderchi «sono ciò che più caratterizza la nuova azien- da. L'Acotral, nella sua stessa struttura, è il contratto dell'azienda che siamo abituati a conoscere: accentra- ta e "impermeabile" alle ri- chieste degli utenti». Il presidente e la commissione amministratrice hanno, più che un ruolo di direzione, compiti di coordinamento e di decisioni, di indirizzo e programmazione, spettano alla assemblea del consorzio nella quale sono rappresentati il Comune di Roma e le 5 Provincie del Lazio. La con- creta gestione dei servizi è affidata ai dirigenti che si trovano sul posto in stretto contatto con la realtà locale.

Proprio a questo scopo il Lazio è stato diviso in 3 zone: l'area nord (le provin- ce di Rieti e Viterbo) e il comprensorio Civitavecchia-Bracciano-Fiano, l'area ro- mana (il resto della provin- cia di Roma), l'area sud (le provincie di Frosinone e La- tina). Non c'è più, dunque, un centro che disegna tutto, l'organizzazione dei servizi e, anzi, «flessibile», pronta cioè a cambiare, adeguando-

L'Acotral gestisce tutti i servizi automobilistici di linea extra-urbani il cui percorso è interamente situato all'interno del terri- torio della regione. Per concessione del ministero dei trasporti le sono affidati, inoltre, i servizi sulle linee ferroviarie Roma-Fluggi-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.

In totale i mezzi dell'Acotral percorreranno 15 milioni di chilometri l'anno sulle linee ferroviarie, 80 milioni di chilometri

sulle strade. E' ancora impossibile, invece, calcolare quanti chilo- metri verranno compiuti annualmente dai convogli del metrò. 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 ereditata dalla Steler (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 Steler, dalla Roma-nord e dal- l'INT, conta poco più di 11 mila lavoratori.



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

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 vo- luto il regolamento approva- to dal consorzio — è «traspa- rente». Anche in questo campo, cioè, l'Acotral paga rispetto al passato:

la profondità necessaria, la situazione dei trasporti pub- blici. «Su questo punto», dice ancora Maderchi «è necessaria la massima chia- rezza: la nuova azienda non farà il miracolo di rendere in pochi giorni, o settimane, o mesi, efficiente e economi- ca una rete di collegamenti che nel Lazio è quella che è. Per garantire un servizio che risponda alle necessità

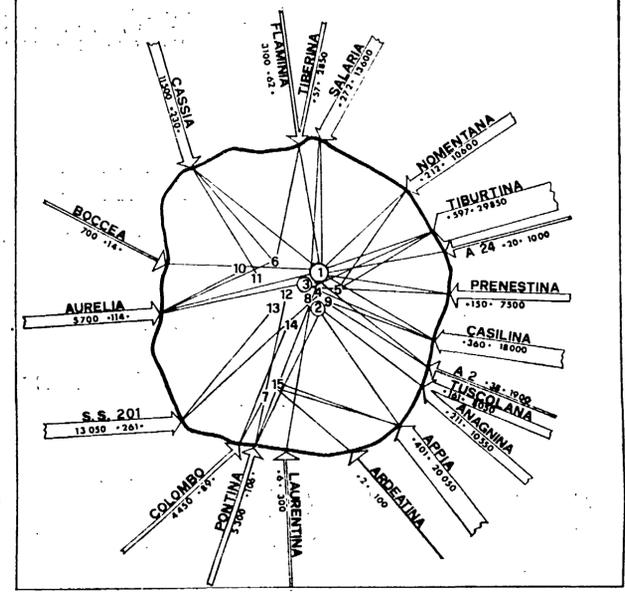
coltal può fare, e lo farà: razionalizzare l'esistente, ridur- re i costi di efficienza e di correttezza, operare alcune scelte (ad esempio l'integra- zione gomma-rotaria) che con- tribuiscono a migliorare la situazione e che costano poco o nulla, e alla lunga rappre- sentano un risparmio».

Con ciò entriamo nel di- scorso certamente più delica- to riguardante il futuro dell'Acotral: le disponibilità finan- ziarie. «Nelle settimane scor- se», dice Alberto Di Segni, assessore regionale ai tras- porti — si è fatto un gran polverone sui costi dell'Acotral. L'azienda, è vero, par- te con un bilancio in rosso di 140 miliardi, che digierranno presto 160-170 con le previste maggiori uscite per il perso- nale e l'acquisto di nuovi ve-icoli. Ma il bilancio viene rima- niato dagli enti locali rappre- sentati dal consorzio: dal Co- mune di Roma (che però non è "rimborzato" per le uscite sostenute '85', del bilancio dell'Acotral mentre prima so- steneva interamente quello della Steler e della Roma-nord) e dalle Provincie, che li soldi, però, vengono per 2/3 rimborsati dalla Regione. Insomma è un deficit che non può essere evitato comune a tutte le aziende di trasporto, che debbono assicurare un servizio sociale efficiente e di qualità. Certo, esiste la prospettiva di un adeguamento delle tariffe, che deve essere ovvia- mente accompagnato dal mi- glioramento 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 sol- di: l'Acotral ha bisogno di investimenti. Ha ricevuto un finanziamento di 5 miliardi e in condizioni disastrose, ha bisogno di impianti (almeno 32, hanno calcolato i tecnici, tra rimesse e officine). Se non riceve nulla, potrà mi- gliorare soltanto di poco la situazione. Interverrà, però, dal 1980 verranno stanziati ogni anno circa 5 miliardi (di cui la metà a carico dello Stato) per l'acquisto di pullman, un centinaio ogni anno. In più, inoltre, pagherà gli inter-essi sul prestito che l'Acotral dovrà contrarre (circa 15 miliardi) per acquistare gli impianti. Infine si sta stu- diando la possibilità di chie- dere al governo una detasca- zione sul gasolio.

«È un impegno non indiffe- rente, tenendo conto delle enormi difficoltà finanziarie degli enti locali. «La giunta e la maggioranza», dice Di Segni, «non hanno un'alternativa: o si impegna a questo obiettivo, che creiamo fissato come prio- ritario quando fu costituita la giunta Ferrara. Gli ultimi mesi abbiamo sostenuto uno sforzo eccezionale, "brucian- do i tempi" per arrivare all'entrata in funzione dell'azienda. Lo stesso ha fatto la nuova giunta capitolina, e anche il ministero dei trasporti si è mosso rapidamen- te».

Sul problema dei finanzia- menti insiste anche il com- pagnone Nicola Lombardi, vicepresidente della commissione trasporti alla Regione. «La questione va posta con intenzionalità sostenuta. Ab- biamo lottato a lungo — ar- riva a questo obiettivo, che creiamo fissato come prio- ritario quando fu costituita la giunta Ferrara. Gli ultimi mesi abbiamo sostenuto uno sforzo eccezionale, "brucian- do i tempi" per arrivare all'entrata in funzione dell'azienda. Lo stesso ha fatto la nuova giunta capitolina, e anche il ministero dei trasporti si è mosso rapidamen- te».



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'Agricoltura; 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.

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, Bellera, Rocca Santa Stefano, soprattutto Prenestina, Ca- stro Pretorio, una quantità di centri grandi e piccoli, ad una distanza media di 40-60 chilometri da Roma, veni- no a trovarsi a una decina di giorni fa- cilitando la vita di ogni cittadino. Sono cittadine e paesi dai quali ogni mat- tina si muovono studenti e di studenti partono per raggiungere la capitale. Fino a che — 29 ottobre — non ha varcato il centro della città il «nodo di interscambio» della sta- zione di Zagarolo (sulla linea ferroviaria Roma-Cassino), ogni giorno, uno, due, tre pullman partivano, col loro carico di pen- satori, dalla piazza principale di ogni be- ne, si accingevano dietro alle macchine e ai mezzi provenienti dalle altre località sul- le affollatissime Casilina o Prenestina, rag- giungevano tutti il centro di Roma. Per fa- re 40-60 chilometri, nelle ore di punta te- nendo operati e studenti si muovono verso Roma e sempre ora di punta) ci voleva un'ora e mezzo, qualche volta di più. Da quando funziona il «nodo», il viaggio verso la città da una qualsiasi di que- ste è abbreviato almeno di 30 minuti.

Che cosa è il «nodo di interscambio»? Vediamo. I pullman che partono dalle diverse località, anziché confluire tutti su Roma, vengono dirottati sulla stazione ferroviaria. Qui i pendolari prendono il treno che li porta a Termini, o a Ostiense o a Tra- stevere.

Non essendo costretti a mollare: tutti- zati verso Roma, i pullman possono essere uti- lizzati per collegare i paesi tra di loro, fa- cilitando gli spostamenti tra centro e cen- tro, che sono destinati (con la prossima en- trata in funzione delle ULSS, dei distretti socialisti, di tutte le strutture previste dal- l'attuazione del decentramento regionale) a intensificarsi sempre più. E non è solo il tempo che si risparmia, ma anche il denaro: ad essere risparmiato. Con i costi attuali del gasolio, la spesa per un mezzo strada- le per recuperare diversi milioni al giorno. Calcoli precisi non sono ancora sta- ti fatti, ma verosimilmente il risparmio an- nuale dovrebbe essere sull'ordine di alcuni miliardi.

L'esempio di Zagarolo rende abbastanza l'idea degli obiettivi che si propone il piano regionale dei trasporti: razionalizzare il si- stema (soprattutto integrando i collegamen- ti su gomma con quelli su rotaia), ridurre i tempi di percorrenza, utilizzare i bus «ri- sparmiatosi» per i collegamenti di centro a centro, alleggerire il traffico nella capitale.

«Questo non è che un aspetto del piano, il quale risponde ad un disegno preciso, che non riguarda solo il funzionamento dei ser- vizi, ma ha un valore di programmazione: riequilibrare l'assetto del territorio, inver- tendo la tendenza all'accentramento su Ro- ma e sostituendo i collegamenti a raggera su «poli di sviluppo» con delle direttrici che costituiscano fattori di promozione eco- nomico, produttiva e urbanistica soprattutto per le zone periferiche. Questo carac- tere hanno, ad esempio, la trasversale nord (arteria stradale, già in fase di realizza- zione, Civitavecchia - Viterbo - Orte - Ter- mini - Fregene, la Gaeta - Frosinone - Sora, l'asse trasversale Fiano - Valtourne per colle- gare il nord e il sud della regione evitando Roma) e gli interventi previsti sulla rete ferroviaria (utilizzazione per il traffico pen- dolare del vecchio tronco della Roma - Fi- renze e della Roma - Cassino; ammoderna- mento 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 si- stema su rotaia (ferrovia e metropolitana) realizzato con i «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 al- l'«intercambio in partenza». Secondo i calcoli fatti dal tecnico dell'Acotral, ciò per- metterà di accorciare di circa 3 quarti d'o- ra i tempi di percorrenza, di recuperare ad altri servizi un numero cospicuo di bus e di ausiliari e di risparmiare qualche miliardo l'anno.

«Altri «nodi» — ma qui purtroppo si af- faccia l'eterno discorso delle scarse dispo- nibilità finanziarie — sono previsti, dal pia- no e dai programmi dell'Acotral, a Prima Porta, per il traffico proveniente dalla Fla- minia, la Cassia e la Tibertina; a Grote Ce- loni (Casilina e Prenestina); nonché in di- verse stazioni ferroviarie sulla Roma - Fi- renze vecchia linea, la Roma - Viterbo, la Roma - Cassino etc.

Anche a considerare soltanto gli effetti che la creazione dei «nodi» potrebbe ave- re sul traffico di Roma (tenendo conto dei da- ti — illustrati nel grafico — sull'affluenza attuale dei pullman provenienti dalla re- gione all'interno della città) si può avere un'idea del risparmio e dei benefici che si ot- terrebbero ottenendo.

SEQUESTRATA DAI CC REFURTIVA 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 su- permercato 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 car- rabini che hanno condotto l'operazione hanno sequestra- to 600 milioni di refurtiva. La compagnia di Trastevere stava indagando da tempo su una serie di furti compiuti ai danni di numerosi camionisti, che trasportavano e si ferma- vano sul Raccordo Anulare nei pressi della via Casilina. La merce spariva insieme agli autocarri e finora non si era riusciti a trovare i car- rabini di ricettazione dove veni- va smerciata. Dopo una serie di accertamenti il cerchio delle indagini si è stretto in- torno a due depositi, uno in via Portuense 477 e l'altro in via degli Estensi 237. A gestire la particolare «cat- ena» di vendite erano in set- te: un avvocato, due macer- cellai e altri quattro commer- cianti. Ecco i loro nomi: Re- nato Neroni, 45 anni, via Vi- tellia 41; Salvatore Camillo, 41 anni, via Luca della Rob- bia 5; Salvatore Perugini, 34 anni, via Odetri da Gubbio 86; Luigi Sprovieri, 48 anni,

Sono entrati in agitazione i dipendenti del Teatro dell'Opera

I dipendenti del Teatro dell'Opera scenderanno in agitazione a partire da do- mani. Ne dà notizia il con- siglio di amministrazione in un suo comunicato, nel qua- le si afferma che la decisio- ne è scaturita in sede di la- voro del consiglio stesso che «viste irrisolte le annose ver- tenze in corso e di fronte all'immobilismo in atto, sia da parte del Consiglio di Am- ministrazione, sia da parte della Sovrintendenza, che non è stata capace (monos- tante le buone intenzioni comunicate all'assemblea dei lavoratori e alla stampa) di risolvere alcuna situazione», ha deciso l'azione di pro- testa. Si aggrava così lo stato già precario, del teatro del- l'Opera. Si fa, perciò, urgente l'impegno di tutte le com- ponenti culturali e amminis- trative.

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

Il consiglio comunale di Frosinone dovrebbe ratifica- re nella seduta di domani se- ra, le dimissioni della giun- ta democristiana. Si dovre- be così finalmente sbloccare uno dei più travagliati peri- odi della vita amministrativa del capoluogo ciociaro, con- dannato al più assoluto im- mobilismo per precise respon- sabilità della DC. Il monico- lore dc è giunto, un mese fa, a ricorrere al voto mis- sineo pur di non dimettersi e rinunciare alle proprie posi- zioni di potere.

Dalla seduta di domani le forze politiche democratiche attendono una chiara indica- zione sulla reale volontà del- la DC di voler riprendere i contatti per il superamento della crisi amministrativa.

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

I lavoratori delle sette ditte che hanno ricevuto in sub- appalto dall'Autotrasporti Club romano il servizio di rimo- zione delle auto in sosta vie- tata sono tutti regolarmente assicurati e ricevono lo stip- endio previsto dai regolari contratti di lavoro. Lo ha di- chiarato il presidente del- l'ACR dott. Del Gaudio nel- l'incontro di ieri con l'asse- ssore alla polizia urbana Pe- tro Alessandrò.

L'Autotrasporti Club si è ino- ltre impegnato a presentare entro breve tempo una pre- cisa documentazione per di- mostrare l'infondatezza delle dichiarazioni fatte nei giorni scorsi da alcuni dipendenti delle sette ditte private. Gli autisti avevano infatti dichia- rato davanti ai microfoni di un'emittente privata l'esisten- za di un vasto giro di tangen- ti ed illeciti.

Paolo Soldini