

La «Metropolitana senza fine» sta uccidendo via Tuscolana

Duecento metri in un anno Inaugurazione nel 2015 ?

Di questo passo occorreranno 50 anni per completare il tronco Termini-Osteria del Curato - Non si sa ancora quale tipo di «metrò» correrà nella galleria! - La lotta per l'appalto del tratto per piazza Risorgimento

«Fra tre anni andremo in metrò da Termini all'Osteria del Curato», scrissero alcuni giornali all'indomani del primo colpo di spugna sulla piazza di Cinecittà. E l'anno seguente — annunciarono ancora — il metrò attraverserà il centro per collegare la stazione a piazza Risorgimento. Era il 13 marzo 1964. Tredici mesi sono passati, tredici mesi d'inferno per la popolazione dei quartieri di Cinecittà e Tuscolano, e ora dovremmo essere, in base alle previsioni, almeno ad un terzo dell'opera. Invece, malgrado impegni solenni e mille e mille promesse, la costruzione del tronco «A» della metropolitana è ancora alla fase iniziale. Sono stati realizzati appena duecento metri di galleria ancora scoperta e sono stati effettuati o abbozzati alcuni tratti di trincea: in tutto, meno di mille metri.

Le opere più impegnative, le gallerie in profondità, «a cielo coperto», come dicono i tecnici, non sono state ancora iniziate e neppure progettate.

«Dopo un anno di lavori, la metropolitana ha già un ritardo di tre anni», ha detto un tecnico.

Sembra una sciagura, ma è purtroppo una realtà. Con l'attuale ritmo dei la-

vori la costruzione della metropolitana non finirà nel 1967, come aveva previsto il ministero dei Trasporti, e neanche l'anno dopo. Bene che vada se ne parlerà nel 1970 o giù di lì e sarà un'occasione per festeggiare, con la cerimonia inaugurale, il centenario della presa di Porta Pia.

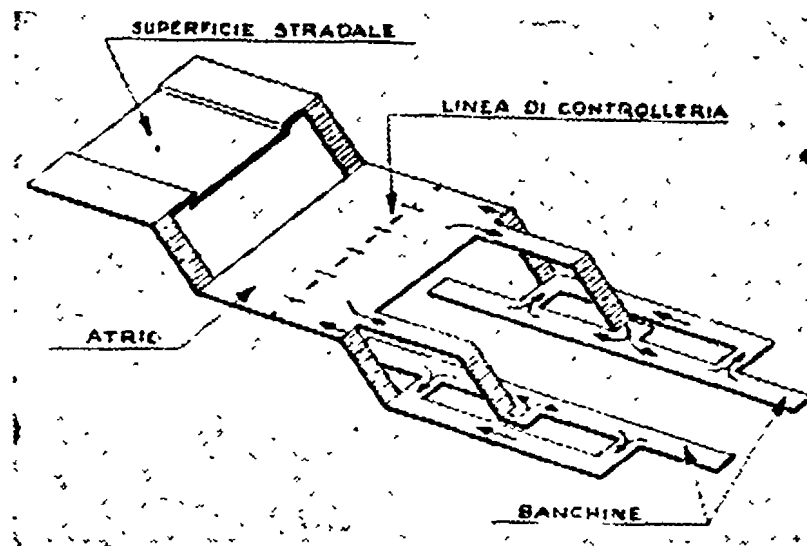
Ma anche questa è una previsione ottimistica. Che si riferisce soltanto al tratto attualmente in costruzione, cioè Termini-Osteria del Curato, per il quale è prevista una spesa di 13 miliardi.

Per l'altro, Termini-piazza Risorgimento, il ministero dei Trasporti e il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, ritardano nel prendere una decisione. Altri 13 miliardi attendono (lo stanziamento dello Stato avvenne nel 1959) ed è un boccone che fa gola a molti.

Stando a voci e al movimento che si nota negli ambienti del sottogoverno d.c. e del centro-sinistra, la decisione dovrebbe avvenire nelle prossime settimane. Chi sarà la preferita? Ancora la SACOP, la società che ha in concessione i lavori attuali, oppure l'impresa Manfredi, che gode notoriamente dell'appoggio del ministro Andreotti e del suo entourage? La lotta è in corso, senza esclusioni di colpi.



Due aspetti dei lavori della Metropolitana. In tredici mesi di attività, sono stati scavati meno di mille metri di trincea. E tra due anni, secondo il capitolato di appalto, tutto dovrebbe essere finito!



Così, in schema, il tipo di stazione A. Tutte le stazioni del tronco Termini-Osteria del Curato sono ricavate sotto la superficie delle strade. Le scale di accesso sboccheranno ai lati, in corrispondenza dei marciapiedi.

Sarà usata la stessa macchina che scava i «metrò» sovietici?

Intanto, guardiamo cosa succede nel tratto che, secondo il ministero dei Trasporti e il Campidoglio oggi, ad un anno dall'inizio dei lavori, dovrebbe essere letteralmente aggredito da macchine e da uomini.

«Entro un anno al massimo — si leggeva nelle note diramate dagli uffici capitolini e da Villa Patrizi — i lavori saranno in corso su tutto il tronco. La costruzione delle opere murarie sarà suddivisa in sei lotti: il primo lotto dalla stazione Termini a piazza Vittorio; il secondo da piazza Vittorio a piazza Re di Roma; il terzo da piazza Re di Roma a via delle Cave; il quarto da via delle Cave a piazza del Quadraro; il quinto da piazza del Quadraro a piazza di Cinecittà; il sesto, da piazza di Cinecittà all'Osteria del Curato.

In realtà, dopo tredici mesi, la SACOP ha dato in appalto i lavori per il quinto e quarto lotto alla COGECO, per il sesto alla SOCORE e, da una decina di giorni appena, per il secondo lotto alla impresa Manovantini di Bologna. Rimangono ancora da appaltare il primo e il terzo lotto, cioè il tratto più vicino al centro e quello lungo la via Appia.

Sembra che la SACOP abbia intenzione di eseguire direttamente i lavori del primo lotto e, inoltre, che abbia allo studio (ma pare ci siano in corso trattative) l'utilizzazione negli scavi in galleria (sotto la ferrovia Roma-Napoli a Porta Furba, Roma-Pisa a

Pontelungo e nel tratto fra piazzale Appio e viale Manzoni), la macchina di fabbricazione sovietica usata per la costruzione della metropolitana di Mosca, che trivella il terreno e, man mano che avanza nel sottosuolo, esegue e predispone anche opere di armamento.

Ma siamo sempre alla fase di studio. Eppure della metropolitana di Roma si iniziò a parlare nel lontano 1900, subito dopo l'entrata in funzione della metropolitana di Londra (1863).

Il tempo per studiare, dunque non è mancato. E neppure l'occasione di mettere a frutto le esperienze di altre nazioni e città.

Ma alla costruzione della metropolitana di Roma si sovraintende un apparato burocratico che va dal ministero dei Trasporti ai vari assessorati del Comune, alle aziende comunali di trasporto, alle aziende dei servizi pubblici. Tutti, uffici ed enti, che invece di operare coordinatamente, marcano ognuno per conto proprio. Si aggiunge poi che la SACOP ha altre imprese, allungando ancora una lunga catena che ad ogni intervallo si spezza, ora in questo, ora in quest'altro anello.

In Campidoglio dicono: «Non abbiamo partecipato alla elaborazione del progetto, non possiamo predisporre i nostri provvedimenti in quattro e quattro».

Tra Campidoglio e Ministero il gioco dello scaricabarile

Al ministero controbattano: «E' il Comune che deve liberare le strade, mettere a disposizione in tempo le aree per i cantieri delle ditte costruttrici».

E le imprese costruttrici, si lamentano di tutto e di tutti: «Andiamo avanti alla giornata, superando intralci dopo intralci, mancano persino i dirigenti dei tralicci degli impianti del sottosuolo, dei cavi dell'elettricità e del telefono. Questi scarichi delle fogne, questo ritmo lento ci è stato imposto dalle cose. Eppoi dobbiamo fare un certo rodaggio».

E intanto è passato un anno e un anno dal ministero sono usciti soltanto due elaborati definitivi, quello per il tratto di galleria di 200 metri quasi ultimato e quello per la stazione di piazza di Cinecittà. Per il resto si procede alla cieca. Per la costruzione della stazione di via Giulio Avanti, lo scavo non va avanti perché il Comune ha in progetto un sottopassaggio pedonale. La profondità dello scavo dipende dunque anche dalla localizzazione dei sottopassaggi.

La galleria sotto la linea ferroviaria per Napoli, a Porta Furba, non può iniziare perché in quel tratto della Tuscolana non esistono strade

che consentano la deviazione del traffico. Il Comune sta ancora studiando il tracciato di una strada di raccordo. Sembra che, fra l'altro si renderà necessario abbattere alcune case.

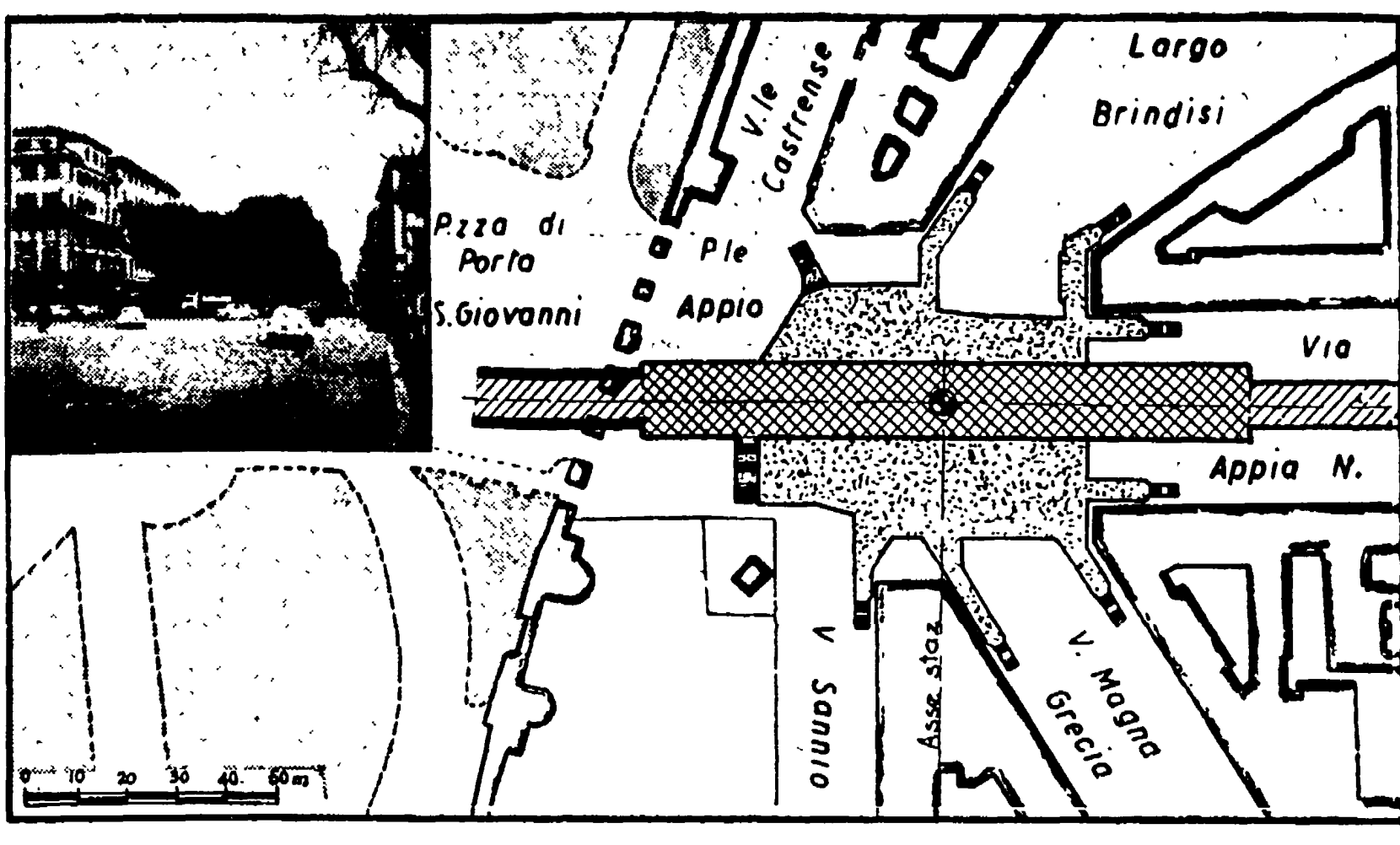
Sono in corso anche gli studi per il materiale fisso e rotabile che dovrà essere collocato nella galleria che sarà lunga 10 chilometri, più cinque da Termini a piazza Risorgimento. E' stato creato un apposito ufficio composto da tecnici del Comune, della Stofen e dell'ATAC. Gli studi sono appena agli inizi. Fra l'altro non si sa ancora chi pagherà le spese di progettazione, nonché quelle degli impianti. Eppure le esperienze dei Paesi stranieri hanno dimostrato che questa progettazione deve precedere la costruzione della linea (perché potrebbe anche succedere che la galleria non risultasse adatta al tipo di «metrò» prescelto).

A questo punto — saremo pessimisti — ma abbiamo i nostri dubbi che per il centenario della breccia di Porta Pia sarà possibile venire in metrò da Cinecittà al centro.

Andando avanti con questo ritmo i lavori finiranno fra cinquant'anni, nel 2015.

Cronistoria di 65 anni

- 1900 — Primi vaghi progetti per la metropolitana. Da 37 anni funziona quella di Londra.
- 1925 — Viene deciso che per la metropolitana di Roma la concessione e il finanziamento spettano al Ministero dei Trasporti.
- 1935 — Primi studi del progetto Termini-EUR. I lavori iniziano prima della guerra.
- 1955 — La linea Termini-EUR viene inaugurata il 10 febbraio.
- 1957 — Viene presentato, in uno schema di piano regolatore, un progetto di rete metropolitana composta di 9 linee circolatorie.
- 1958 — Il Consiglio Superiore dei LL. PP. propone uno schema basato su tre linee diametrali che si intersecano in tre a Termini, al Colosseo, a S. Giovanni.
- 1959 — Con la legge n. 1145 è deciso il finanziamento della Linea Termini-Osteria del Curato e Termini-piazza Risorgimento.
- 1960 — Il Ministero dei Trasporti bandisce il concorso per il tronco Termini-Osteria del Curato. Successivamente per l'altro tronco.
- 1962 — Il Consiglio superiore dei LL. PP. esamina i 12 progetti, ma non prende alcuna decisione. Ministero e Comune sono invitati a elaborare prima tracciato e stazioni.
- 1963 — Il Consiglio Superiore dei LL. PP. aggiudica la costruzione del tronco Osteria del Curato-Termini alla SACOP (progettati Ing. Aldo Longo, arch. Ugo Sommalupo e Ing. Mario Urbinatti).
- 1964 — Il 12 marzo la SACOP inizia i lavori che, secondo la concessione ministeriale, dovrebbero concludersi in tre anni.



Questa è la pianta della più «difficile» stazione del tronco Termini-Osteria del Curato, quella di porta San Giovanni, che sarà scavata sotto piazza Appio. Che cosa accadrà quando i lavori giungeranno in questo punto? (nella foto piccola, piazzale Appio così come appare oggi).

Impossibile vivere e lavorare nel quartiere - dormitorio

Tracciati di guerra (e fallimenti) per 150 mila abitanti

La favola della metropolitana — Polvere al settimo piano — Che cosa chiedono i commercianti

«Zia — diceva ieri una bambina ad una donna in via Tuscolana — me la racconti, ancora una volta, la favola della metropolitana?». Pazientemente, la donna si è messa a narrare di come sarà semplice e facile spostarsi da un punto all'altro della città quando i trenini del metrò viaggeranno sotto terra. Questo dialogo non ce lo siamo inventato: ma tutto fa supporre che andando avanti di questo passo la metropolitana sarà pronta quando la bambina della favola sarà in età da marito.

Gli abitanti di via Tuscolana sono, oltre che preoccupati, vivamente indignati per il modo in cui i lavori del metrò vanno avanti. Una lentezza esasperante che non lascia sperare niente di buono. Inoltre i lavori per il metrò hanno reso ancora più difficile la vita nel quartiere-dormitorio. Se si pensa che solo per attraversare la via Tuscolana, per recarsi in un negozio o in una abitazione, bisogna compiere un percorso di guerra per raggiungere, tra steccati, in mezzo alla polvere o al fango, una passerella strettissima; o si tien conto delle difficoltà di trovare un parcheggio per gli automobilisti, nelle strade laterali, il cui fondo nulla ha da invidiare alla superficie della luna, si può avere un'idea di come sono costretti a vivere i 150 mila abitanti del Tuscolano. Inutile ricercare uno spazzo verde dove portare a giocare i bambini: il verde a Tuscolano non è mai esistito e i 150-200 piovigginati nel viale S. Giovanni Bosco sono stati abbattuti tutti dopo otto mesi per farci passare il tram. Secondo le statistiche di verde al Tuscolano ce n'è 6,70 ettari. Nel piano regolatore se ne prevedono 60 ettari su un fabbisogno standard di 150 ettari.

Quindi niente verde, niente parchi: i bambini passeggiano sui marciapiedi sconsigliati via Tuscolana ridotti ad un mucchio di polvere. «Abito al settimo piano — ci ha detto un giovane — ma nella mia camera, che dà su una traversa di via Tuscolana, al mattino ci sono due dita di polvere. Cosa sarà quest'estate quando, necessariamente, dovremo tenere le finestre aperte?».

La polvere ricopre i ripiani delle vetrine delle botteghe, nonostante che i negozianti si affaccendino a gettare, in questi giorni di bel tempo, secchi d'acqua sui marciapiedi. «Ha comperato un appartamento qui sette anni fa — ci ha detto una signora, madre di un bimbo di tre anni —, abitato nel centro e spero di trovare in periferia, se non il comfort del centro, almeno un po' di pace e di verde. I primi anni sono passati tra i rumori dei palazzi che sorreggono tutti dall'interno; ora che la zona è saturata di costruzioni sono cominciate i lavori, lentissimi, della metropolitana. Non si resiste più. Ho deciso di vendere la casa. Ma nessuno vuol pagare in contanti». Ciononostante la futura metropolitana ha già fatto alzare, e di mol-

to, i fitti degli appartamenti della zona. Venticinquemila lire, un appartamento in una sola stanza e servizi, e 50 mila lire, per un appartamento di tre stanze, sono una richiesta di tutti i giorni. Le conseguenze più gravi della lentezza dei lavori della metropolitana tuttavia le stanno subendo i commercianti.

I più colpiti sono i bar che hanno subito una contrazione degli affari dell'80 per cento. Seguono i generi di abbigliamento, i negozi di calzature, e di generi vari con il 70-60 per cento di diminuzione. Quindi i negozianti di generi alimentari colpiti solo in parte (si deve pur sempre mangiare) e i cui introiti sono diminuiti di un 50 per cento. Danneggiati anche gli artigiani. Un negozio di riparazione di moto e un gommista hanno visto la loro attività ridursi a poco o niente e passano la giornata nell'attesa, spesso inutile, di un cliente. Molti i negozianti che non hanno potuto resistere e sono stati costretti a chiudere i battenti. Quattro o cinque hanno addirittura fallito.

Ci si arrabbia come si può. Facciamo qualche esempio. Mario Martini, un mutilato di guerra che ha un negozio di giocattoli e chincaglieria al numero 1007 di via Tuscolana, non riuscendo a vendere la merce che ha in negozio, ha chiesto al Comune il permesso per la vendita come ambulante (possiede un camioncino) nei paesi e nelle cittadine del Lazio. Ebbene il Comune glielo ha negato perché il mercato è saturo.

E ancora: Bruni ha un bel negozio di articoli fotografici proprio all'angolo di piazza di Cinecittà, e vendeva ogni domenica mattina, agli automobilisti di passaggio che si recavano in gita ai Castelli 40-45 mila lire di merce: soprattutto pellicola fotografica. Ebbene ora vende, si è no, 3 o 4000 lire di merce. Il negozio viene gestito dalla moglie del Bruni, mentre lui è tornato a lavorare con suo padre. Non se la sente d'altra parte di lasciare perdere tutto e buttar via il lavoro di tanti anni.

La situazione dei commercianti è drammatica. Nonostante le richieste, le petizioni, le delegazioni, organizzate dall'associazione dei commercianti di via Tuscolana, i promessi sgravi fiscali non sono arrivati, anzi molti commercianti hanno ricevuto le cartelle dell'ipoteca di famiglia fortemente aumentata. Alcuni commercianti, che hanno in fido locali dell'INAIL, si sono visti arrivare delle lettere in cui li si invita a recarsi negli uffici dell'Istituto per discutere dell'aumento del canone di affitto.

Crisi nella crisi, quindi, quella dei commercianti della Tuscolana. Infatti la lentezza vergognosa e ingiustificata dei lavori del metrò è solo un elemento che si aggiunge alla generale crisi del piccolo commercio che è stato tra i primi a risentire della politica dei redditi governativa.



«Questo è il terremoto»

Italo Marzi si autodefinisce il più disastroso dei commercianti romani. Il suo bar-tabacchi, all'angolo della via Tuscolana con piazza Cinecittà, era un «porto di mare». Il bar «lavorava» ogni giorno cinque chili di caffè. Ora ne «lavora», al massimo, mezzo chilo!

Prelevava ogni settimana due milioni di tabacchi ora arriva a 300-350 mila lire. Il deposito generi di monopolio gli ha chiesto la restituzione di un milione poiché «i suoi prelievi sono andati sistematicamente diminuendo oltre il 30 per cento tollerato».

L'altro giorno è stato costretto a farsi pigliare uno scalfale del negozio perché non è stato in grado di pagare una festa di neppure cinquemila lire.

Italo Marzi è deciso a resistere, ma dice a chiunque lo interpellia: «Esistono delle leggi per gli alluvionati e i terremotati. Fate una legge anche per noi: questo non è il terremoto?».

Commercianti in difficoltà

Protestano i negozianti per il grande magazzino

Domani sera assemblea nella sede della Lega delle Cooperative

Vivo malcontento ha suscitato tra i negozianti della zona di piazza Bologna, l'annunciata apertura di un grande magazzino STANDA al posto di un noto cinema. Domani sera, alle ore 20,30, nella sede della Lega delle Cooperative, in via dei Guattani 9, avrà luogo un'assemblea dei negozianti che si sono messi in contatto con il Sindacato autonomo dei commercianti (SACE). A questo primo incontro faranno seguito altre iniziative nei confronti della prefettura, della Camera di commercio e del Comune «per impedire — afferma un comunicato — che la STANDA annulli con un solo colpo, il sacrificio di decine di piccole e medie aziende commerciali».

La protesta dei negozianti della zona di piazza Bologna si inserisce in una situazione di crescenti difficoltà per la categoria. L'attacco padronale all'occupazione operaia procede di pari passo con la concentrazione capitalistica nella rete distributiva: al danno provocato dalla minore spesa dei lavoratori (il monte salari globale è diminuito di molte decine di miliardi) si aggiunge la sempre più minacciosa concorrenza dei grandi magazzini e dei supermercati. Come rivela lo stesso presidente della Rinascente, Borletti, nel 1964 — mentre si registrava un calo generale dei consumi — gli eccessi e i profitti del grande complesso sono aumentati in misura cospicua.

Tra l'altro la Rinascente STANDA apre nuovi centri di vendita senza neanche assumere nuovo personale: si limitano a spostare quello che già hanno alle dipendenze e, naturalmente, a intensificare i ritmi di lavoro.

Tuttavia il problema della «167» non si esaurisce con Spinaceto e Tor de' Cenci. Il sindaco nella sua relazione di apertura al dibattito sulla occupazione operaia, ha individuato in 250.000 vani il fabbisogno per cui predisporre le aree e ha attribuito oltre il 70 per cento di tale cifra all'intervento della «167». Ma la commissione che deve individuare le aree non è stata ancora nominata; non si conoscono i modi e i tempi di intervento degli enti pubblici e, infine, il problema del finanziamento non pare abbia possibilità, per ora, di trovare una adeguata soluzione. E allora, dove finisce la «167»?

Se continua così, dopo il primo parziale successo di Spinaceto (ammesso che anche qui tutto fili liscio), tutto finirà col restare sulla carta, come tante altre aspirazioni del centro-sinistra per la cui realizzazione è mancata la volontà politica. E qui, l'attacco della destra, potrà avere una sua efficacia. «Rimettere in movimento le convenzioni con i privati», ha detto l'ex sindaco Della Porta in Campidoglio, facendo eco ad E. Greggi, ex liberale di Andrea, e al socialdemocratico Crocco, che in Consiglio ha mantenuto un cauto silenzio, ma ha poi presentato anche lui un'interrogazione raccontando alla Giunta «di evitare nelle realizzazioni le suggestioni di una tipologia di carattere collettivistico delle abitazioni». Insomma, il peso condizionatore della destra grava troppo pesantemente sulla Giunta per non pensare che la polemica su Spinaceto non sia che il primo tentativo per annullare l'unica cosa che il centro-sinistra, con il contributo dell'opposizione comunista, abbia fatto di buono in questi anni: il piano della «167». Ed è un peso di cui ci si libera solo mutando politica e riconstruendo, in termini nuovi, i rapporti con le altre forze democratiche e operaie. Cosa che il centro-sinistra capitolino (il caro tariffes insegna) oggi è molto lontano.

Provate i PIU' MODERNI APPARECCHI ed OCCHIALI ACUSTICI contro la SORDITA' presso il CENTRO ACUSTICO Via XX Settembre, 95 - Roma - Tel. 474.076 LA DITTA PIU' ANTICA DI ROMA Convenzionale con tutti gli Enti Mutualistici

Le destre e la «167»

Spinaceto:

perchè hanno paura

L'azione della destra per ora bloccata in commissione — I progetti presto in Consiglio

La polemica sul quartiere residenziale di Spinaceto è veramente esemplare: scavarsi bene dentro, vi si trovano, tutte le componenti più retrograde della politica capitolina. Non manca l'attacco smaccato, volgare e sciocco della destra fascista, da cui i liberali si distinguono solo per l'abilità bordeggiatrice di chi sa che all'interno del centro-sinistra qualcuno li ascolta; ci sono le incertezze e le contraddizioni del centro-sinistra sul quale la destra interna destra DC preme con azione efficacemente condizionatrice; infine vi è, evidentemente, lo «campino» dei «big» dell'edilizia che, nella attuazione del primo quartiere residenziale costruito secondo il piano della «167», vedono un pericoloso, anche se parzialissimo successo di una politica che, in qualche modo, agisca sul mercato delle aree per bloccare la speculazione.

Ed è in quest'ultima chiave che va interpretata la pioggia di interpellanze e interrogazioni cadute in questi giorni sul Consiglio comunale a proposito dei cosiddetti «quartieri marzisti» (ma il senatore D'Andrea che oggi mette in guardia il sindaco dal permettere che a Spinaceto e a Tor de' Cenci possano «cargare» questi ultimi alloggi in comprensori sani, ricchi di verde e perfettamente attrezzati, ad un costo in cui l'incidenza dell'area a vano risulta meno di un terzo di quella vigente oggi nei casermoni senza aria né luce apprestati dall'iniziativa privata sono più periferiche e derelitte).

Ed è in quest'ultima chiave che si può spiegare il fatto che si scrive Bruno Zevi sull'Espresso «L'impostazione dei piani di zona previsti dalla 167 è inaccettabile da parte dei paladini della speculazione fondiaria. Il progetto di Spinaceto è rivoluzionario per una precisa ragione: dimostra come sia concretamente possibile costruire ottimi alloggi in comprensori sani, ricchi di verde e perfettamente attrezzati, ad un costo in cui l'incidenza dell'area a vano risulta meno di un terzo di quella vigente oggi nei casermoni senza aria né luce apprestati dall'iniziativa privata sono più periferiche e derelitte».

Il problema principale, non vi sono dubbi, è quindi questo: allargare il raggio d'azione della «167» e difenderne l'applicazione dagli attacchi della destra. Ed è qui che l'azione del centro-sinistra si fa incerta, contraddittoria, incapace di porre in primo piano gli interessi pubblici. Dalle ultime notizie sembra che l'attacco della destra liberale e dc ai progetti di Spinaceto sia stato, almeno in parte, bloccato in commissione. L'intera questione sarà comunque discussa in settimana dal Consiglio comunale.

Tuttavia il problema della «167» non si esaurisce con Spinaceto e Tor de' Cenci. Il sindaco nella sua relazione di apertura al dibattito sulla occupazione operaia, ha individuato in 250.000 vani il fabbisogno per cui predisporre le aree e ha attribuito oltre il 70 per cento di tale cifra all'intervento della «167». Ma la commissione che deve individuare le aree non è stata ancora nominata; non si conoscono i modi e i tempi di intervento degli enti pubblici e, infine, il problema del finanziamento non pare abbia possibilità, per ora, di trovare una adeguata soluzione. E allora, dove finisce la «167»?

Se continua così, dopo il primo parziale successo di Spinaceto (ammesso che anche qui tutto fili liscio), tutto finirà col restare sulla carta, come tante altre aspirazioni del centro-sinistra per la cui realizzazione è mancata la volontà politica. E qui, l'attacco della destra, potrà avere una sua efficacia. «Rimettere in movimento le convenzioni con i privati», ha detto l'ex sindaco Della Porta in Campidoglio, facendo eco ad E. Greggi, ex liberale di Andrea, e al socialdemocratico Crocco, che in Consiglio ha mantenuto un cauto silenzio, ma ha poi presentato anche lui un'interrogazione raccontando alla Giunta «di evitare nelle realizzazioni le suggestioni di una tipologia di carattere collettivistico delle abitazioni». Insomma, il peso condizionatore della destra grava troppo pesantemente sulla Giunta per non pensare che la polemica su Spinaceto non sia che il primo tentativo per annullare l'unica cosa che il centro-sinistra, con il contributo dell'opposizione comunista, abbia fatto di buono in questi anni: il piano della «167». Ed è un peso di cui ci si libera solo mutando politica e riconstruendo, in termini nuovi, i rapporti con le altre forze democratiche e operaie. Cosa che il centro-sinistra capitolino (il caro tariffes insegna) oggi è molto lontano.

g. be.