OGGI

«io vi offro...»

Quando abbiamo appreso, l'altra mattina, che le trattative fra i sindacati e la Confindustria per le zone salariali erano state interrotte, essendo risultata impossibile un'intesa, almeno allo stato delle cose, noi non ci siamo meravigliati, come non si saranno meravigliati, supponiamo, quanti avevano assistito, la settimana prima, alla trasmissione televisiva della "Tribuna sindacale" dedicata, appunto, al problema delle zone.

In quella trasmissione il comando delle forze padronali fu assunto, com'era giusto che accadesse, dal presidente della Confindustria Angelo Costa, che è un Gilberto Govi rabbioso, cui la cadenza dialettale genovese, sempre più marcata, conferisce, invece che bonomia, arroganza e superbia. L'uso del dialetto giova, di solito, per accomunare. E', assai spesso, uno strumento di eguaglianza, un mezzo di più cordiale comunicazione. Ma nel dottor Costa no. Egli si fa dialettale quanto più la sua protervia ha bisogno di essere pronta e sicura. E' come uno che in una rissa dice: « Qui ci vuole il mio coltello » e lo brandisce con astiosa prepotenza. Seduto su quella sorta di ridicolo bidè che la televisione ha ideato per i partecipanti a certi dibattiti (rinunciando, chissà perchè, a raccoglierli intorno a un tavolo comune), il dottor Costa si rivolgeva ai rappresentanti sindacali col tono di un padrone. Mentre gli altri dicevano: « Noi chiediamo... », « Noi sosteniamo... », « Noi domanderemo... », il presidente Costa parlava in prima persona: la Confindustria è lui. Dice: « Io vi offro... », « Io vi dò... », « Ma io voglio che... », « Altrimenti non sono disposto... ». Quest'uomo, quando parla, licenzia sempre qualcuno, non dimenticando mai, e pretendendo che lo si ricordi, che il padrone è lui. C'era, fra i convenuti al dibattito, anche il presidente dell'Intersind, che rappresenta le imprese pubbliche: il dottor Costa lo guardava come i vecchi genovesi guardavano gli ufficiali. Li chiamavano « sciabrette » (sciabolette) e li giudicavano degli sfaccendati, che avevano trovato il modo di vivere senza lavorare. Costa diceva: « Io vi dò anche di più delle aziende di Stato... » e guatava Glisenti come un impiegato che a nessun patto avrebbe voluto nel suo « scagno »: « Chi u l'è, quellu lì?... ».

Ma il dottor Costa ha un merito: quello di essere un padrone senza sofisticazioni. Noi speriamo sempre di essere chiamati a tenere delle conferenze, con proiezioni, presso le Università popolari, in provincia Abbiamo già preparato un ciclo di tre lezioni. Prima lezione: « Come sono fatti i padroni »; seconda lezione: « Come sono fatte le famiglie dei padroni »; terza lezione « Come sono fatti i servi dei padroni ». I testi sono pronti o quasi, mentre siamo ancora indietro con le proiezioni; ma la foto del dottor Costa l'abbiamo già e la proietteremo con la dicitura: « Italia. Esemplare di padrone settentrionale allo stato brado ».

Eppure voi fareste male a credere che Angelo Costa sia un caso a sè. Certo, egli è il Colosseo dei padroni, ma appunto come tale li rappresenta degnamente tutti, affratellati dalla stessa mentalità e dal medesimo animo Leggevamo l'altro giorno sul "Corriere della Sera" un articolo di Enzo Storoni, dedicato alle « Incognite e difficoltà dell'impresa economica ». Come mai, si domanda l'Autore « nonostante la comprovata inefficienza della pubblica amministrazione » l'Italia segui-

Angelo Costa

ta a progredire nella produzione, nel reddito e nelle riserve valutarie? Ed ecco, testuale, la risposta: « ...l'Italia continua a progredire sul terreno economico per merito della sua classe imprenditoriale che, nonostante i pesi, le difficoltà e le incognite che frenano la sua azione, mantiene inalterato il suo spirito di iniziativa ». Questo è il quadro: di qua ci sono i Costa, i Pirelli, i Pesenti che lavorano notte e giorno, mantenendo inalterato il loro « spirito di iniziativa » nonostante che i loro avversari gliene facciano di tutte; e di là sono i lavoratori, operai, contadini, impiegati, che muoiono di sonno, fannulloni e scioperati. Il « progresso italiano » si deve esclusivamente al merito della sua « classe imprenditoriale », che poi non pretende nemmeno di guadagnarci. Il presidente della Confindustria ha proprio l'aria di chi disdegna il denaro Se non ricordiamo male, a Genova li chiamano « buscaciti », coloro che non lascerebbero perdere un soldo per nessuna ragione al mondo. Bene: più guardiamo Costa e più ci persuadiamo che se venisse a sapere che uno scialacquatore ha lasciato mille lire sul Monte Bianco, lo scalerebbe di notte per paura di non arrivare in tempo a prenderle.

Quando il presidente della Confindustria parla, non manca mai di lamentarsi del governo. Ma se ne lamenta come uno che brontola in casa, con la gente di famiglia, ed è più il rimprovero rivolto a chi non ti ubbidisce che la strapazzata arretta a chi ti avversa. Le lagnanze degli industriali contro i nostri governanti hanno l'andatura del balletto, fanno parte di una liturgia concordata: loro piagnucolano e il governo fa la faccia feroce. Ma voi non distraetevi, guardateli fissi: vedrete che a un certo punto si fanno l'occhiolino. E del resto Enzo Storoni, quello che esalta i meriti esclusivi della classe imprenditoriale, a un certo punto scrive: « Per la verità, il potere politico non è pregiudizialmente ostile allo imprenditore privato... ». Non è « pregiudizialmente » ostile, e diciamo la verità· addirittura gli piace. Se il ministro dell'industria parla con Agnelli, i giornali riferiscono che il ministro ha parlato con Agnelli, ma se parla con un operaio voi leggerete che il ministro « si è fermato » a parlare con un operaio. Per incontrare i lavoratori, insomma, il centro sinistra deve cambiare marcia, mentre con gli imprenditori (come dicono coloro che credono di essere riguardosi chiamando israeliti gli ebrei) è già, pregiudizialmente, nella velocità dovuta.

E tuttavia verrà forse il giorno in cui rimpiangeremo anche Angelo Costa. E' stata data notizia, infatti, che i giovani industriali hanno organizzato un « Gruppo giovani » che si propone di « approfondire le ragioni di malessere che serpeggiano nella Confindustria ». Ha scritto, al proposito, un giornale della sera che i giovani avvertono e denunciano « una certa difficoltà, da parte della Confindustria, a percepire i fermenti della realtà politica e sociale italiana ». Ora, basta guardare l'attuale presidente della Confindustria per rendersi conto che lui, e quanti gli somigliano, si accontenta di « percepire » una cosa sola: i profitti. Mentre adesso saltano fuori questi giovani industriali ai quali, fermi restando i profitti, fanno gola anche i fermenti, e vogliono « percepire » anche quelli. Speriamo che almeno ci lasceranno la camicia.

Fortebraccio

Il fotografo è riuscito a raggiungere l'assediato la polizia no

Questa foto, pubblicata da « Paris Match », rappresenta una sconvolgente testimonianza del dramma di André Fourquet, l'uomo assediato per 17 giorni che infine si è ammazzato dopo aver ucciso i due figli. L'immagine mostra il folle e i due bambini — Aline e Jean — un'ora prima che la polizia inviasse i suoi « tank » e la tragedia si compisse. Una decisione, quella dei poliziotti, presa dopo 17 giorni di disperata attesa senza che nessun tentativo fosse fatto per evitare l'eccidio. Fourquet non era infatti così inaccostabile come si voleva far credere.

Ma i poliziotti non sono riusciti ad avere la stessa iniziativa e lo stesso coraggio di un fotoreporter, il quale, con tutt'altre maniere, ha saputo convincere l'uomo barricato a lasciarlo entrare in casa ed a farsi fotografare. Perche? si chiedono adesso i francesi angosciati. Attorno alla casa assediata di Cestas, poco lontano da Bordeaux, per 17 giorni c'è stato una sorta di carnevale di curiosi con relativo fiorente commercio di cibi, bevande e souvenir (ricordate il film « L'asso nella manica »?). Poi, d'un tratto, il gioco è finito e i carri blindati della polizia sono partiti all'attacco di un fucile da caccia. « Molte persone dovranno saltare, al ministero dell'Interno » hanno scritto i giornali francesi.

PANORAMICA SUL VIAGGIO DEL PRESIDENTE AMERICANO

I NODI EUROPEI DI NIXON

Le tre ragioni della scelta dell'Europa — La tappa più significativa a Bonn — Cosa dirà Nenni all'ospite americano? — Difficile il ritorno al passato nei rapporti tra l'Europa occidentale e gli USA — Previsioni su quel che sarà il dopo-viaggio — I rapporti con l'Unione sovietica

Perché Nixon ha scelto l'Europa quale mèta del suo primo viaggio all'estero in qualità di presidente degli Stati Uniti? Si possono dare molte e complicate risposte a questo interrogativo e tutte possono essere pertinenti. A noi sembra tuttavia che la più semplice sia anche la più vera. Nixon viene in Europa per tre ragioni. Primo, perché in Europa vi sono i principali alleati degli Stati Uniti; secondo, perché i rapporti tra gli Stati Uniti e i loro alleati europei sono tutt'altro che eccellenti; terzo, infine, perché in Europa vi è anche la massima potenza antagonista dell'America, l'Unione Sovietica. Si tratta di ragioni strettamente collegate l'una all'altra e che giuocano, in certo senso, l'una in funzione dell'altra. Cerchiamo di vedere in rapporto ad esse qual è la situazione.

La prima tappa del viaggio è Bruxelles, dove Nixon giunge stasera. Si può giurare, credo, che la scelta di Bruxelles quale prima capitale europea visitata dal presidente degli Stati Uniti non sia dovuta alla urgenza avvertita da Nixon di incontrare i dirigenti belgi ma al fatto che presso Bruxelles ha sede il comando generale della NATO, espulso da Parigi in seguito al ritiro della Francia dalla organizzazione militare integrata atlantica. E' una scelta simbolica, dunque, giacché nessuno può seriamente sostenere che il presidente degli Stati Uniti abbia davvero bisogno di visitare il Quartier Generale per essere informato dello stato della alleanza. Scelta simbolica che tende, ovviamente, a marcare l'interesse degli Stati Uniti per una alleanza che in vent'anni ha reso servigi di incalcolabile portata alla potenza militare, economica e politica dell'America. Naturalmente a Bruxelles Nixon vedrà e ascolterà anche i dirigenti del governo belga. Ma non si comprende cosa essi potranno dirgli di nuovo, salvo scorinargli una sorta di elenco di doglianze per gli incoppi ripetuti incontrati lungo la strada dallo ambizioso quanto vacuo piano Harmel di revisione della NATO.

Subito dopo Nixon andrà a Londra. E qui il viaggio comincerà a diventare impegnativo. Gli inglesi si sono lanciati in questi ultimi tempi in una serie di iniziative fortunose, di cui nessuna è andata in porto. Fintanto l'interesse americano a migliorare i rapporti con la Francia — e temendo, dunque, di essere relegati definitivamente al secondo posto tra gli alleati europei degli Stati Uniti — i dirigenti britannici hanno mosso una serie di pedine per far trovare il presidente americano davanti al fatto compiuto di una intesa triangolare Londra-Bonn-Roma che avesse ridotto la Francia in una situazione di isolamento. Gli è andata male, ahimè. L'impennata francese e il ripensamento tedesco-occidentale hanno di molto ridotto il valore della carta giuocata da Wilson, sicché Nixon non farà molta fatica a persuadere il leader laburista che, chi è causa del suo mal pianga se stesso.

Il presidente americano — è evidente — non scoraggerà affatto il primo ministro britannico a perseverare nel tentativo di affermare la presenza dell'Inghilterra in Europa. Non gli costerà proprio nulla visto che le chiavi del la porta di ingresso sono in mani francesi e tedesco occidentali. Caso mai Nixon farà osservare a Wilson che, tutto sommato, la « benevola protezione » americana è pur sempre qualcosa per l'Inghilterra, a patto naturalmente che Londra rimanga del tutto fedele alla politica del « grande alleato ».

Da Londra il presidente americano andrà a Bonn. E qui gli toccherà di affrontare il nodo autentico di tutta la politica europea degli Stati Uniti. Tutto ciò che Nixon dirà nella capitale della Repubblica federale avrà valore non soltanto per i suoi governanti ma anche, e forse più ancora, per l'Unione Sovietica. E' chiaro infatti che affrontare il problema delle relazioni tra Stati Uniti e Repubblica federale tedesca vuol dire contemporaneamente affrontare il problema delle relazioni tra Stati Uniti e Unione Sovietica. Il contenzioso — come si dice in gergo diplomatico — è assai carico, e il gesto compiuto dai dirigenti federali di proclamare il diritto ad eleggere a Berlino ovest il presidente della Repubblica lo rende ancora più pesante.

Gli Stati Uniti hanno reagito piuttosto freddamente alla mossa di Bonn che tendeva e tende, ovviamente, a rinsaldare attorno alla politica della Germania occidentale tutta la politica dell'alleanza atlantica. Non riteniamo che la posizione degli Stati Uniti verrà modificata. Ne andrebbero di mezzo i rapporti con l'URSS che il presidente degli Stati Uniti ha invece interesse a distendere. Naturalmente Nixon andrà a Berlino ovest. Ma si tratta di vedere cosa dirà e come lo dirà prima di dare un giudizio preciso su questa tappa del viaggio, certo tutt'altro che opportuna. I colloqui con i dirigenti tedesco occidentali non saranno facili. Bonn non ha fatto nulla per facilitare l'attuazione dei piani relativi ai rapporti URSS-Stati Uniti attribuiti a Nixon. Ha fatto anzi di tutto per frapporre ostacoli ad una intesa distensiva in Europa, dal rifiuto di firmare il trattato anti-H alla pretesa di eleggere il presidente a Berlino ovest, alla ricerca di nuove dislocazioni delle alleanze in Europa occidentale in funzione del mantenimento della sua piattaforma tradizionale di rivendicazioni. Cosa proporrà, adesso, Nixon a Bonn? Ogni previsione è di certo azzardata. Converrà dunque attendere che il presidente degli Stati Uniti arrivi nella capitale federale per poter dire se e in che modo gli Stati Uniti intendono rivedere la loro politica europea.

Da Bonn a Roma. I colloqui con i nostri governanti non presenteranno grandi difficoltà, tenuto conto della straordinaria capacità di adattamento ai voleri di Washington che ha sempre caratterizzato i governi italiani diretti dalla Democrazia cristiana. Pietro Nenni parlerà molto, naturalmente, della sua iniziativa europea in pieno naufragio e Nixon lo ascolterà benevolmente se non ironicamente. Resta da vedere se il ministro degli Esteri, o altri dirigenti del governo, troverà il modo, diciamo così, di significare all'ospite americano la opportunità che l'Italia riconosca la Repubblica democratica del Vietnam visto che la tappa successiva del viaggio del presidente degli Stati Uniti sarà Parigi, dove si tengono, appunto, le trattative a quattro.

Parigi. Il centro dell'interesse degli osservatori sarà senza dubbio concentrato su questa tappa conclusiva del viaggio europeo di Nixon. Molto si è scritto e si è detto sulla intenzione del presidente americano di migliorare i rapporti con la Francia e di qui sono partiti, come si è visto poi dopo, tutti i tentativi di modifica delle alleanze in Europa. Noi non siamo molto persuasi della facoltà di tornare, tra Parigi e Washington, ai rapporti di un tempo: troppe questioni si sono aggrovigliate perchè si possa di un colpo sciogliere tutti i nodi. Ciò vale del resto per il problema generale dei rapporti tra Stati Uniti e Europa occidentale. Anche qui, ad ogni modo, conviene attendere prima di pronunciarsi.

Previsioni su quel che sarà il dopo-viaggio, sui risultati, cioè, della tournée europea del presidente degli Stati Uniti? Una sola e fortemente dubbia che i rapporti possano migliorare davvero tra Washington e l'insieme delle capitali dell'Europa occidentale. L'America, infatti, non ha più in Europa occidentale un solo partner, un solo schieramento di paesi docili alle imperativi della sua strategia globale. L'America, ormai, ha da fare con molti paesi e con molti interessi, con ogni singolo paese e con ogni singolo interesse. E si tratta di interessi che divergono, come si è visto e si vede attraverso le azione vicende europee di questi giorni. Rattoppi, certo, sono sempre possibili. Ma quanto dureranno? E' quel che gli europei dovrebbero ormai comprendere e cominciare a porre mano, con o senza l'accordo degli Stati Uniti, a una politica che abbracci tutto il continente garantendone, come primo passo, la sicurezza sulla base della realtà esistente. Ma questa è una pagina che non è stata ancora aperta. E probabilmente non saranno gli attuali gruppi dirigenti europei ad aprirla.

Alberto Jacoviello

La generazione del Vietnam dirà a Nixon:

La NATO fuori dall'Italia l'Italia fuori dalla NATO

Nixon, nuovo presidente degli Stati Uniti d'America, giunge in questi giorni in Europa.

Porta con sè tutto il carico di violenza e di guerra che la più grande potenza imperialista ha messo in atto contro l'eroica volontà del popolo vietnamita di essere libero. Porta con sè il peso delle sconfitte, militari e politiche, che i combattenti vietnamiti hanno inferto al colosso americano.

Viene in Europa per rafforzare i legami di dipendenza e di subordinazione, militare, economica e politica, dei nostri paesi all'imperialismo americano.

La tutela ed il rafforzamento della NATO sarà al centro dei colloqui del presidente americano con i nostri governanti.

Non abbiamo dubbi che Rumor e Nenni, come hanno sempre fatto i precedenti governi di centro-sinistra, diranno di sì alle richieste americane.

I giovani comunisti italiani chiamano in questa occasione tutta la gioventù italiana, operaia e studentesca, nei suoi diversi orientamenti politici ed ideali, a far sentire a Nixon, con la lotta unitaria e di massa, che in Italia c'è un'altra voce, oltre quella dei governanti democristiani e socialdemocratici.

E' la voce della grande maggioranza dei giovani e del popolo italiano: è la voce della generazione del Vietnam. Questa generazione ha da dire a Nixon che il 1969 sarà l'anno in cui l'Italia dovrà uscire dalla NATO e la NATO dovrà uscire dall'Italia.

La NATO rappresenta in Europa la fonte di tutti i pericoli di guerra, rappresenta lo strumento della subordinazione nazionale alla politica aggressiva dell'imperialismo americano, rappresenta la minaccia costante alle conquiste democratiche ed all'avvenire socialista dei lavoratori e dei giovani italiani.

La Federazione giovanile comunista italiana si rivolge a tutti i giovani italiani perchè il 27 febbraio, giorno dell'arrivo di Nixon in Italia, sia una grande giornata di informazione, di propaganda e di lotta contro la NATO. Facciamo in modo che il 27 febbraio le strade e le piazze, le fabbriche e le scuole del nostro paese, divengano i luoghi di un unico grande plebiscito, democratico e nazionale, della gioventù italiana contro la NATO.

Facciamo in modo che Nixon, tornando in America, sappia che accanto ai partigiani vietnamiti ed ai popoli dell'Asia, dell'Africa e dell'America Latina che si battono per la propria indipendenza, c'è con tutta la sua forza ed unità, la classe operaia e la gioventù rivoluzionaria italiana. La nostra battaglia non comincia oggi: non finirà finchè gli americani non se ne saranno andati dall'Italia.

LA DIREZIONE NAZIONALE DELLA F.G.C.I.

C'è anche un ambulatorio sotterraneo per unire Buda con Pest

IL METRÒ SOTTO IL DANUBIO

Si scava a « foro cieco » per non sconvolgere il traffico in superficie — L'opera sarà pronta nel 1973 ma già il prossimo anno sarà consegnato e in funzione il primo tronco — A colloquio con l'ing. Jànos Kelemen — L'obiettivo eliminazione tram — Il costo del biglietto (un fiorino) nelle stazioni automatiche

Dal nostro corrispondente

BUDAPEST, *febbraio*

La metropolitana sotto il Danubio per unire Buda e Pest; il progetto, studiato da anni, sta divenendo realtà. Squadre specializzate di operai, tecnici ed ingegneri sono già da tempo al lavoro nei tunnels scavati a 22 metri sotto il letto del fiume, proprio di fronte al Parlamento le cui guglie, in stile neogotico, si specchiano nelle acque profonde più di otto metri.

Il panorama è intatto: solo sulle rive di Pest e di Buda si alzano le torrette degli ascensori per il trasporto dei materiali, rivelando così la *presenza* della metropolitana.

Questo l'aspetto più interessante dell'opera. Ma i lavori non si fermano qui. Ci sono piazze sconvolte dalle perforatrici e dalle ruspe. Ci sono intere zone dove si scava a 30 metri sottoterra mentre sopra il traffico si svolge normalmente.

Per Budapest si tratta di un lavoro eccezionale, un piano destinato a dare a tutto il tessuto urbano un volto nuovo, più razionale e rispondente alle esigenze di una capitale che concentra nel suo perimetro una larga parte delle industrie di tutto il Paese. In termini pratici ciò vuol dire che ogni mattina treni, filobus e tram trasportano centinaia di migliaia di operai ed impiegati.

Ne nascono ingorghi, affollamenti, code interminabili come se ci si trovasse di fronte ad una improvvisa esplosione della motorizzazione privata. Invece, no. Le strade sono larghe e le auto non destano preoccupazioni.

Sono i servizi pubblici che devono reggere tutto il traffico delle ore di punta. Ecco perchè la nuova rete della metropolitana verrà a colmare un vuoto che si è andato creando con lo sviluppo dei quartieri e delle industrie.

Budapest ha già una sua metropolitana, di tre chilometri e mezzo, che va dal bosco della città alla piazza Voroshmarty. Fu costruita nel 1896, seconda in Europa dopo quella di Londra. Col passare degli anni la rete originaria si è però rivelata sempre più insufficiente. Così, mentre in altre capitali il problema dello adeguamento dei trasporti urbani veniva affrontato sulla base dell'incremento vertiginoso della motorizzazione privata, a Budapest i lavori si concludevano con i tre chilometri e mezzo anche perchè le condizioni geologiche per gli scavi non erano le migliori.

Dopo la seconda guerra mondiale il problema tornò ad affacciarsi e agli inizi degli anni cinquanta cominciarono i lavori per la nuova linea est-ovest. Ma ancora una volta l'opera fu interrotta in seguito a notevoli difficoltà finanziarie.

Finalmente nel 1963 scattò in pieno l'*operazione metropolitana*. Ce ne parla il dirigente del compartimento costruzioni ing. Janos Kelemen. « Il tronco che ora è in fase di scavo è lungo complessivamente 10 chilometri, parte della via Fener di Pest e raggiunge Buda, attraverso il Danubio, sino alla stazione Süd. Sono previste undici fermate con altrettante uscite nei punti nodali della città ».

Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche dell'opera l'ingegnere fornisce alcuni interessanti chiarimenti. Per gli scavi si è deciso di non aprire un tunnel unico per i due sensi, ma di procedere con gallerie separate, scavate parallelamente, e a 25 metri di distanza.

Si cerca di intralciare il meno possibile il traffico in superficie. Si scava, quindi, in galleria con trivelle e con un sistema a « scudo » di fabbricazione sovietica che permette di montare contemporaneamente le strutture di ferro e di preparare subito le solate di cemento precompresso.

Difficoltà se ne sono avute: il sottosuolo di Budapest è friabile, si incontrano vene di acqua. Ma i pericoli maggiori si sono avuti sotto il Danubio dove, oltre agli imprevisti derivanti dalle particolari condizioni di lavoro, gli operai si sono trovati di fronte a fuoriuscite di gas metano. La sicurezza del lavoro è stata comunque garantita da una serie di controlli effettuati quotidianamente da una *equipe* di medici che hanno organizzato veri e propri ambulatori nel sottosuolo.

« L'inaugurazione della prima linea — prosegue l'ing. Kelemen — avverrà il 4 aprile 1970, in occasione del 25. della Liberazione. Saremo in grado di consegnare il tratto che va dai grandi quartieri residenziali situati ad est di Pest fino al centro della città, cioè sino al Danubio. Saranno 7 chilometri e mezzo che potranno servire a snellire notevolmente il traffico in superficie. Completeremo poi tutto il lavoro entro il 1973 ».

L'obiettivo degli urbanisti interessati alla metropolitana è quello di eliminare i tram in superficie rendendo scorrevole il traffico nelle ore di punta. Per questo motivo i progetti non si fermano al tratto est-ovest. C'è un disegno ben preciso per una nuova linea di 15 chilometri che, partendo dal grande quartiere industriale di Uj Pest, dovrebbe raggiungere viale Vaci, piazza Marx, piazza Calvin, attraversare poi la seconda linea est-ovest e la prima, costruita nel 1896, per andare a terminare nella zona industriale di Ferencvaros.

« Una volta conclusi i lavori di scavo della rete attuale — prosegue l'ingegnere — passeremo alle rifiniture delle undici stazioni che saranno tutte lo stesso stile moderno e razionale. Muri e soffitti saranno coperti: di alluminio, marmo, mosaico e granito; le uscite dotate di scale mobili ».

Le vetture, di produzione sovietica, sono già pronte e in prova da alcuni mesi su un tratto sperimentale. Saranno in grado di raggiungere una media complessiva — compreso il tempo di sosta nelle stazioni — di 33 chilometri orari. Il prezzo di una corsa non differirà da quello dei tram e dell'autobus: un fiorino. Si pagherà direttamente alle biglietterie automatiche e il controllo avverrà attraverso un impianto di cellule fotoelettriche. Secondo i primi calcoli in un'ora la nuova metropolitana sarà in grado di trasportare oltre 60.000 passeggeri.

Carlo Benedetti