

CONFRONTO APERTO SU ROMA

Quali basi produttive per la città

di Leo Canullo

NEL dibattito aperto su queste colonne sui problemi di Roma, Giovanni Berlinguer e Franco Ferrarotti hanno sottolineato nel loro intervento, sia pure con ottica diversa, il ruolo di direzione che esercita a Roma la classe operaia malgrado i fenomeni di disgregazione sociale e la fragilità del tessuto produttivo. E' fuori dubbio che in sede di analisi storica e politica ben più attenta e profonda deve essere la riflessione circa il ruolo svolto in tanti anni dagli operai che pur rimangono forza minoritaria e che sono frazionati in una miriade di botteghe artigiane, di cantieri, di piccole e medie aziende.

tura operaia» perché si può prestare ad una interpretazione riduttiva del concetto gramsciano di cultura? Tutto ciò è frutto di scelte politiche, di chiarezza di prospettiva, di diuturno lavoro di dibattito, di partecipazione, di confronto che il partito comunista, in primo luogo, ha stimolato e organizzato. Tutto ciò è frutto di lotte aspre, durate, combattute dai sindacati unitari che negli ultimi anni hanno saputo liberarsi di un certo economicismo affermando vigorosamente una strategia generale di cambiamento della società.

«Questione operaia»

Proprio in ragione del valore che assume la «questione operaia» a Roma c'è da domandarsi se una riflessione autocritica deve esser fatta dalle forze politiche, compreso il nostro partito, circa la elaborazione e l'impegno dedicato all'ampiamiento delle basi produttive nella capitale. Non si può continuare a lanciare grida d'allarme per la mancanza di prospettive, di sbocchi professionali qualificati senza cimentarsi fino in fondo con la precisa questione dello sviluppo produttivo. Sarebbe assai pericoloso ritenere che, tutto sommato, in una città come Roma si riesce comunque a sopravvivere grazie alla valvola di «sicurezza» che offrono i servizi, la pubblica amministrazione, il settore terziario.

A mio giudizio occorre un salto di qualità nell'affrontare tale questione aprendo un grande dibattito tra le forze sociali, politiche e culturali per definire le linee di uno sviluppo diverso. Non si tratta di apportare un correttivo all'attuale situazione ma di definire un progetto generale di profonda riconversione industriale, di sviluppo di settori merceologici correlati ad un modo nuovo di concepire il ruolo di Roma Capitale, alla peculiarità della sua funzione e della sua struttura sociale, ai grandi bisogni collettivi e primari di un mercato come quello dell'area laziale. In sostanza dobbiamo definire un programma che affronti concretamente non solo la questione della agibilità delle aree industriali, ma il ruolo delle partecipazioni statali in funzione dello sviluppo della piccola e media azienda, della revisione dei meccanismi di erogazione del denaro pubblico, delle scelte produttive, delle economie esterne, eccetera. Una grande battaglia per rendere solido il tessuto produttivo, per espandere le forze produttive non è solo un fatto economico ma, specialmente per Roma, diventa un elemento essenziale per rovesciare la tendenza alla disgregazione sociale, per rompere decisamente con il parassitismo, per una qualità della vita diversa da offrire alle giovani generazioni. C'è quindi una «questione operaia» anche a Roma con le sue particolarità che deve essere rilanciata con vigore in relazione al complessivo disegno generale di risanamento della capitale.

Le forze politiche che hanno governato il Campidoglio il Paese, i gruppi dirigenti che fanno capo ad Andreotti e Petrucci hanno mostrato chiaramente una organica incapacità ad avere una visione dello sviluppo di Roma fondata, appunto, su un solido tessuto produttivo. Le loro scelte hanno consolidato i legami corporativi, la formazione di rendite ed hanno consentito lo scempio urbanistico. Nel campo industriale e dello sviluppo economico non sono andati al di là del piccolo cabotaggio, dell'occasionalmente intervento di tipo assistenziale o, peggio, clientelare. Tutte le ipotesi di programmazione sono rimaste lettera morta. Dal «libro dei sogni» di Petrucci ad oggi nulla di sostanziale di nuovo sono stati capaci di fare.

A questa «indifferenza» non sono estranee motivazioni culturali che impediscono a taluni gruppi dirigenti democristiani di comprendere quali sono le forze motrici reali dello sviluppo di una società moderna. Spetta a noi, partito della classe operaia e del popolo, battersi con rigore e continuità per modificare la struttura economica della capitale in un aperto confronto con tutte le forze sociali e politiche per realizzare l'obiettivo di una espansione della base produttiva, di un aumento del peso specifico della classe operaia cardine fondamentale su cui deve poggiare la battaglia per un radicale cambiamento della società romana.

Inefficienza

Questo sistema a lungo andare non ha retto. Quando l'industria e l'economia italiana hanno subito l'urto di una crisi ben più vasta e generale che ha sconvolto il Paese, i meccanismi di una incentivazione protetta e clientelare si sono rivelati inefficienti e impraticabili facendo venire allo scoperto tutta l'arretratezza e la fragilità del tessuto produttivo, la miopia culturale di forze imprenditoriali che solo da qualche tempo stanno riconsiderando il proprio ruolo. La classe operaia ha dovuto battersi in condizioni di estrema difficoltà ed è stata costretta, per anni a lottare su posizioni sostanzialmente difensive per evitare il peggio. Basti pensare alle decine di fabbriche che sono state salvate, sia pure con non sempre felici soluzioni. E' indubbio però che è riuscita ad esprimere una notevole capacità politica a mantenere aperta la strada a processi di trasformazione sociale, a diventare reale punto di riferimento di un vasto arco di forze, scuola di democrazia, affermando un ruolo reale di direzione perché è uscita dai cancelli dell'azienda, dal ghetto del corporativismo, cimentandosi con i grandi problemi dell'economia, dello Stato, dell'urbanistica, delle riforme. Ed ha espresso, esercitando questa funzione nazionale, valori sociali, morali e culturali nuovi (anche se non mi convince l'espressione che ha usato Ferrarotti quando si è riferito alla «cul-

Dodici in più i cittadini del Vaticano

Dodici in più i cittadini del Vaticano, infatti, nello scorso anno, da 356 a 368 unità. Ammontano invece a 370 le persone che risiedono nella Sede pur conservando la propria cittadinanza di origine. Questi dati sono contenuti nel volume «L'attività della Sede nel '75» uscito nei giorni scorsi. Nella stessa pubblicazione si afferma anche che nel corso dell'anno passato si è registrata una «flessione della redditività» del patrimonio del Vaticano, causata «dall'aumento vertiginoso dei costi di gestione e della situazione mondiale del mercato finanziario».



NELLA TRINCEA DI VIALE G. CESARE Il lungo asse viario del quartiere Prati è uno dei tratti più tormentati della «linea A». I lavori sono cominciati con il solito ritardo e sono rimasti subito inceppati da intralci di varia specie, non ultimi quelli derivanti dall'abbattimento di tre villini i cui proprietari non volevano saperne. La via, come è noto, è da tempo chiusa al traffico: i cento metri di galleria, nei pressi di via Paolo Emilio, sono già stati terminali, ma gli «scavi a cielo aperto», invece, sono ancora tali.

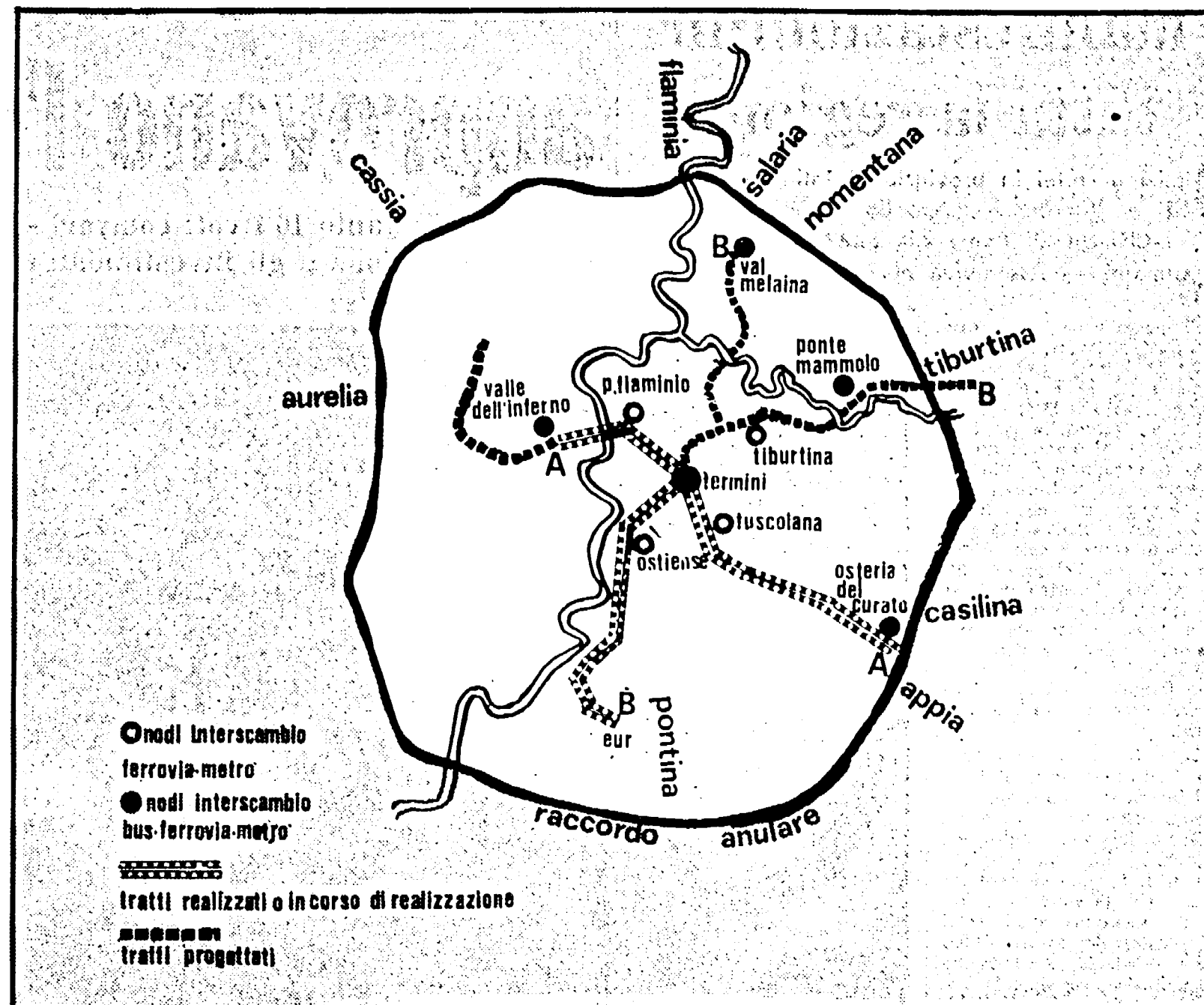
METRÒ: ARRIVERÀ PUNTUALE ALLA SCADENZA DEL '78?

Sul primo tronco della «linea A» si sta lavorando all'attrezzaggio, ma sul secondo si devono ancora completare le opere civili - In diciassette anni nemmeno 15 chilometri - Decisamente poco per una opera che costa 30 miliardi ogni mille metri

Per fare un sopralluogo nei cantieri della metropolitana ci è toccato in sorte un giorno di pioggia. Giù, nei tunnel dell'Esedra o del Flaminio, il lavoro va avanti, tra le pozzanghere e il terreno reso viscido dall'acqua: sopra, sulla strada, le immagini logore degli ingorghi, la immutabile storia del traffico inceppato anche sotto poche gocce. Buona parte delle speranze di evitare il confuso ammasso di lamiere per le strade della capitale era stata affidata — tanti anni fa — alle gallerie buie che ci si aprono dinanzi. Nel corso di 17 anni — tanti ne sono passati da quando nel '59 si decise di por mano alla «linea A», da Osteria del Curato a via Ottaviano, in Prati — quella che doveva essere per i più ottimisti la panacea del traffico è servita invece soltanto ad appesantire, disseminando di cantieri i principali assi di scorrimento. Di anno in anno tecnici e amministratori hanno assicurato che si era lì per finire: siamo alla primavera del '76 e, facendo gli scongiuri, prima della primavera del '78 i trenini che la Breda comincia a fornire se ne staranno fermi nelle rimesse. Ma ci sarà poi da credere alla fatidica data del '78? Il nostro giro nei cantieri è servito proprio a cercare di verificare quanto e come la realtà dei lavori corrisponda alla facile messe di assicurazioni.

Mentre dunque sul primo tronco si lavora all'elettificazione della rete e alla installazione delle infrastrutture, sul secondo — da Termini a Prati — si è ancora nella fase di completamento delle opere civili. La consegna del tratto tra Termini e via Leone IV non è prevista prima del prossimo febbraio mentre dalla stazione a piazzale Flaminio sono state completate solo le «gallerie in profondità». L'armamento della linea è arrivato a piazza della Repubblica. Tra piazzale Flaminio e il Tevere i lavori sono stati eseguiti per il 60 per cento, mentre per i due sottovia sul Lungotevere si è ancora al 40 per cento. Le stazioni dell'Esedra e di piazza Barberini, il cui completamento viene promesso di giorno in giorno da un bel po' di tempo, mancano invece ancora le rifiniture architettoniche (e devono essere terminate le scale). Quanto ai lavori per le stazioni di piazza di Spagna e di piazzale Flaminio, non c'è dubbio che per intralci burocratici o altro vadano a rilente. Per la «linea B» — in funzione da Laurentina a Termini — è stato approntato il progetto di prolungamento sino a Rebibbia: 7 chilometri e mezzo circa che vanno ad aggiungersi ai dieci, e passa in funzione. Per ora, però, c'è solo, purtroppo, il progetto, arrivato con due anni di ritardo. Concludendo, se proprio tutto andrà bene, nel '78 avremo complessivamente 10 chilometri e mezzo di «linea B» — quelli vecchi — più 15 di «linea A»: 25 chilometri di metrò. Un po' poco, soprattutto calcolando che, lira più lira meno, un viaggio di mezz'ora da Osteria del Curato a via Ottaviano sarà costato a ogni italiano qualcosa come 2600 lire. Di faroconico, per la metropolitana di Roma, ci sarà per ora soltanto il costo: 30 miliardi ogni chilometro.

Quando il trenino entrerà in funzione un viaggio da Osteria del Curato a Prati sarà costato a ogni italiano 2.600 lire

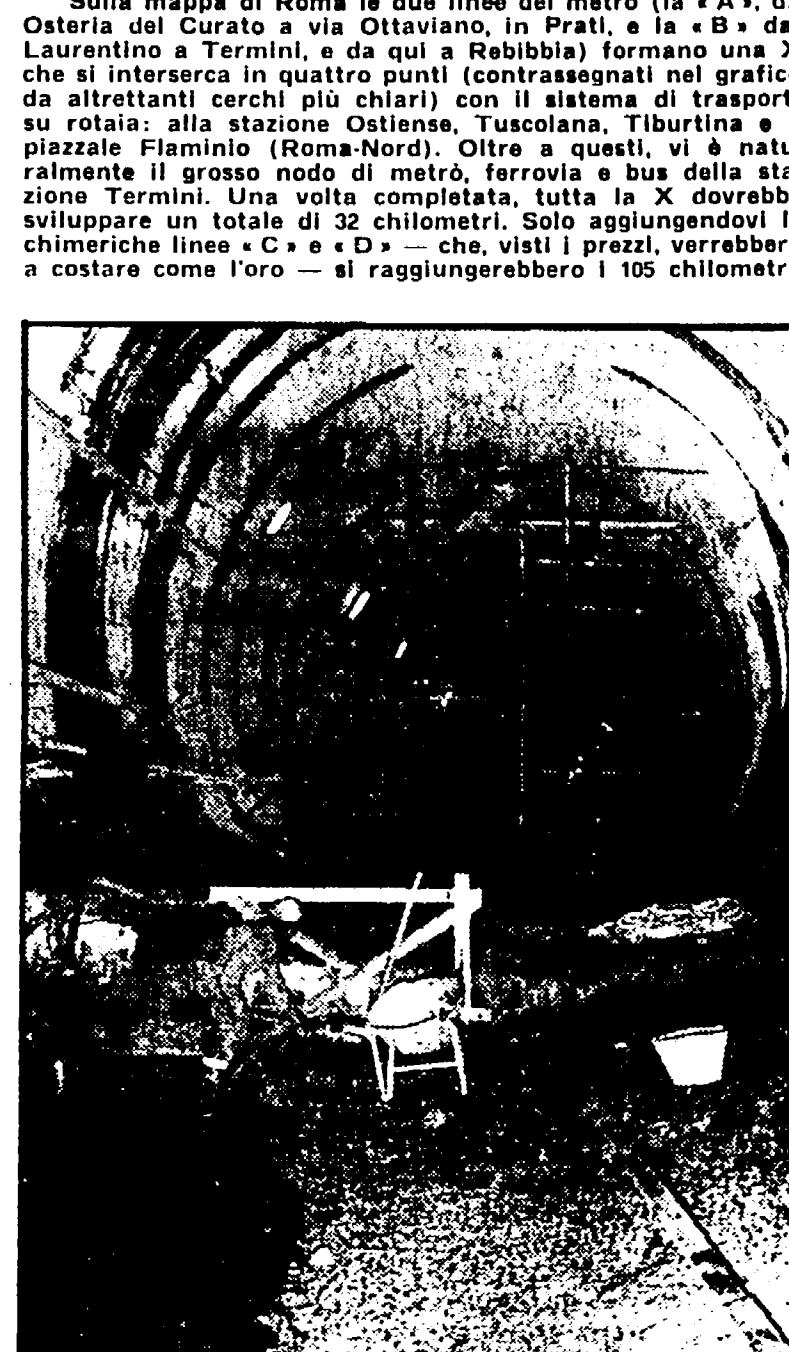


Sulla mappa di Roma le due linee del metrò (la «A», da Osteria del Curato a via Ottaviano, in Prati, e la «B» da Laurentina a Termini, e da qui a Rebibbia) formano una X che si interseca in quattro punti (contrassegnati nel grafico da altrettanti cerchi più chiari) con il sistema di trasporti su rotaia: alla stazione Ostiense, Tuscolana, Tiburtina e a piazzale Flaminio (Roma-Nord). Oltre a questi, vi è naturalmente il grosso nodo di metrò, ferrovia e bus della stazione Termini. Una volta completa, tutta la X dovrebbe sviluppare un totale di 32 chilometri. Solo aggiungendovi le chimeriche linee «C» e «D» — che, visti i prezzi, verrebbero a costare come l'oro — si raggiungerebbero i 105 chilometri.



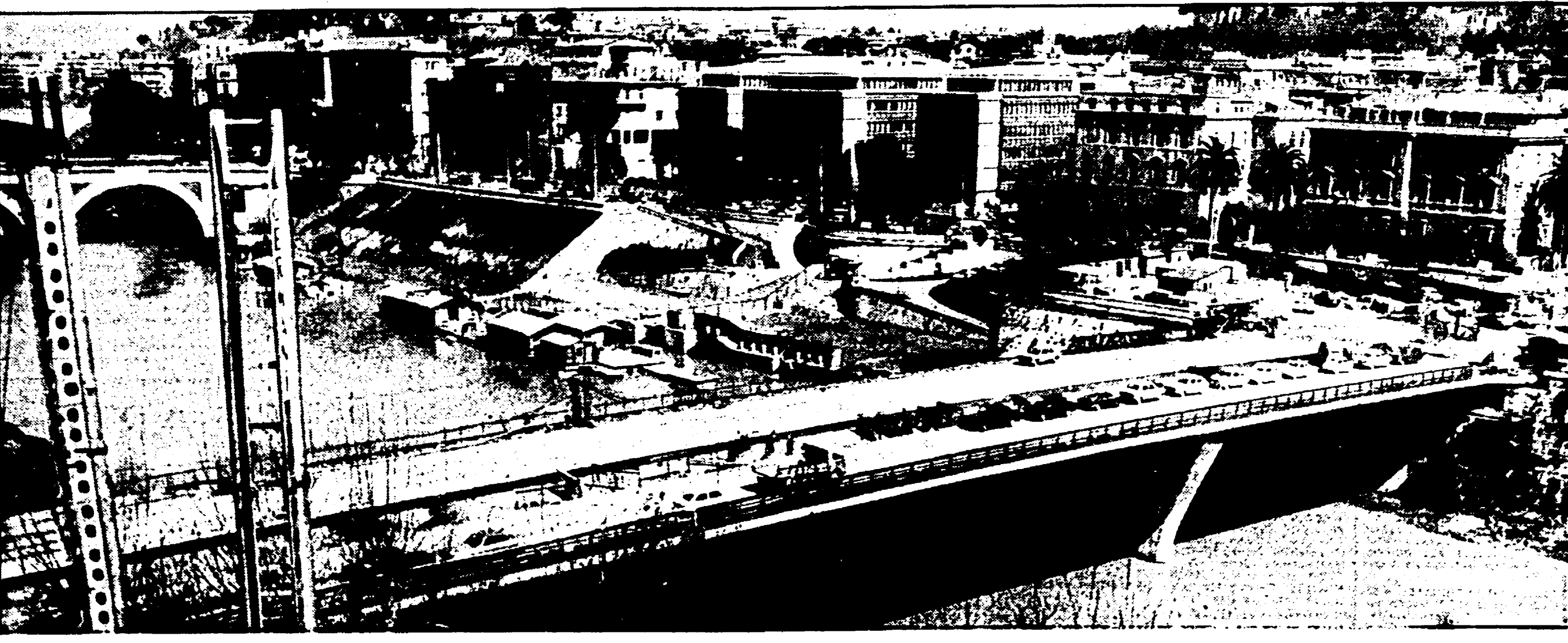
OSTERIA DEL CURATO

Il capolinea, come si vede nella foto, è pressoché ultimato. Il complesso dei manufatti è pronto del resto da un pezzo. Ma anche gli interni, dalle scale mobili alle biglietterie, sono a buon punto. E' noto d'altro canto che i lavori sul primo tronco della «linea A» sono quelli in fase più avanzata, tanto che sono già stati affidati gli appalti per l'attrezzaggio di alcuni tratti. Sempre su questo tronco sono stati anche completati i lavori per quattordici delle sedici stazioni previste



PIAZZA DI SPAGNA

Mentre le gallerie sotto il vecchio cuore di Roma sono andate avanti, pur con le difficoltà a tutti note, sulla stazione di piazza di Spagna (la foto mostra le gallerie che vi passano sotto) — come su quella di piazzale Flaminio — ha pesato e non poco uno degli innumerevoli intralci legati al funzionamento incerto e difettoso della elefantica macchina burocratica. La pratica, in questo modo, è dispersa in qualche cassetto tra il Comune e il ministero dei Trasporti.



SUL PONTE CHE VARCA IL TEVERE ANCHE DUE CARREGGiate PER LE AUTO

Il ponte del metrò corre finalmente sul Tevere. Finalmente, perché la sua realizzazione è stata segnata da molteplici polemiche e contrasti. Come che sia, l'opera è stata terminata, almeno per quanto riguarda il manufatto. Certo, si tratta ancora di attrezzarla, installando le rotaie su cui passerà il metrò e realizzando la carreggia-

ta per le auto. Il trenino della metropolitana correrà infatti al centro del ponte mentre ai due lati fileranno altrettante strade destinate alle autovetture. Uno scoglio, superato solo abbastanza di recente, è stato rappresentato dalla costruzione degli svincoli stradali del ponte: difficilmente saranno pronti prima della fine del '77. Due anni sono

anche previsti per la realizzazione del sottovia su lungotevere Arnaldo da Brescia e Michelangelo, che il metrò imboccherà in trincea poco profonda valicato il fiume sul ponte. Per essere più chiari, venendo ad esempio da via Beccaria in sotterranea, il metrò esce all'aperto all'incrocio con il lungotevere Arnaldo da Brescia. Attraversato il

ponte, ritorna in galleria dopo aver percorso lungotevere Michelangelo allo stesso modo che quello di fronte.

IL SERVIZIO FOTOGRAFICO E' DI RODRIGO PAIS