

Speciale della rivista del Campidoglio

Ma quale Europa costruire e per quale Roma?

Come affrontare in una dimensione diversa i problemi delle grandi città e capitali

Roma Europa: con uno «speciale» (e con una testata modificata) il periodico del Campidoglio affronta il problema europeo alla vigilia del voto del 10 giugno e dell'apertura del primo parlamento plurinazionale eletto a suffragio universale. Lo «speciale» (curato da Antonio Mattina) si propone di fare il punto e di raccogliere opinioni diverse e spesso lontane, sui tanti problemi imposti dai nuovi processi di integrazione europea. Accanto ad un articolo del sindaco Argan (di cui qui accanto pubblichiamo ampi stralci) appaiono interventi del ministro Spadolini sulla scuola, del rettore Ruberti sull'università, di Ernesto Quagliariello sulla ricerca scientifica. Sotto il titolo «Questa Europa è anche degli operai» la rivista raccoglie poi interventi di Benvenuto, Carini e Millette. Tra gli altri servizi un colloquio con la scrittrice Dacia Maraini, una tavola rotonda di studenti, un articolo sull'emigrazione e le interviste ai direttori di due giornali romani, Gianni Letta e Aniello Coppola.

C'è già chi si è affrettato ad ammonire che l'elezione diretta dei rappresentanti dei Paesi membri nel Parlamento europeo non dovrà in nessun modo cambiare le strutture e le procedure preesistenti della CEE. Se ciò dovesse segretamente accadere, il voto europeo non realizzerebbe il suo scopo, che è precisamente di trasferire il dibattito dei partiti politici dal piano nazionale all'interazionale e di ritrovare su di esso quell'autonomia politica che nessun paese è più in grado di garantire in proprio.

La ristrutturazione dell'attuale Comunità Europea dovrà essere radicale, ed anzitutto ridurre il prepotere dei paesi economicamente più forti nei confronti dei più deboli. Si dovrà inoltre decidere se istituzionalizzare l'attuale spartizione o cercare di restituire all'Europa attuale quella che è stata, fino all'ultima guerra, la sua figura storica. Se poi la spartizione dovesse rivelarsi irreversibile, non dovrà a priori escludersi che diversi sistemi sociali ed economici possano coesistere e collaborare anche senza richiamarsi a quella che fu una tradizione culturale comune. Si tratterà di trovare insieme modi di comportamento al di sopra di ogni intolleranza o discriminazione.

C'è insomma da sperare che i deputati dei vari Paesi e dei vari partiti non vadano al Parlamento europeo per fare dell'europeismo astratto ma per affrontare insieme una costellazione di problemi comuni. L'accordo è certamente possibile anche senza una *koïnè* spirituale: vi infatti tutta una serie di problemi oggettivi ed emergenti che, a volerli impostare con un minimo di rigore metodologico, non possono più essere contenuti in ambiti nazionali.

Finora la Comunità Europea non ha preso iniziative né fatto grandi programmi culturali, neppure nel campo specifico dell'economia. In alcuni casi, anzi, ha agito contro gli interessi culturali degli Stati membri, per esempio quando ha imposto all'Italia di abolire la tassa sull'exportazione delle opere d'arte antica col manifesto proposito di favorire il mercato antiquario internazionale. Questo caso non soltanto di indifferenza, ma addirittura di volontaria svalutazione del bene culturale al rango di una qualsiasi merce, non sarebbe potuto accadere se la questione fosse stata portata in discussione in un'assemblea politica.

Un altro settore di cui dovrebbe occuparsi il Parlamento europeo, è quello di generale interesse, e quello della condizione ecologica sempre più minacciata per la salute individuale e collettiva, fisica e mentale della gente. Le cause maggiori, come tutti sanno, sono i rifiuti solidi, liquidi e gassosi che le industrie scaricano copiosamente in terra, in acqua e in aria. Poiché nella maggior parte dei paesi della Europa occidentale i proprietari delle grandi industrie sono gli stessi che detengono o controlla-

no il potere, si spiega abbastanza facilmente perché le norme di protezione dell'ambiente siano in proporzione inversa all'influenza del grande capitalismo sul potere politico.

Lo stesso discorso può farsi per il problema urbanistico. La città, specialmente la grande città, è in crisi. La crisi è anche economica perché le città sono smisuratamente cresciute, tendono a crescere sempre di più, mentre è noto che il costo dei servizi urbani è in progressione geometrica rispetto al numero degli abitanti.

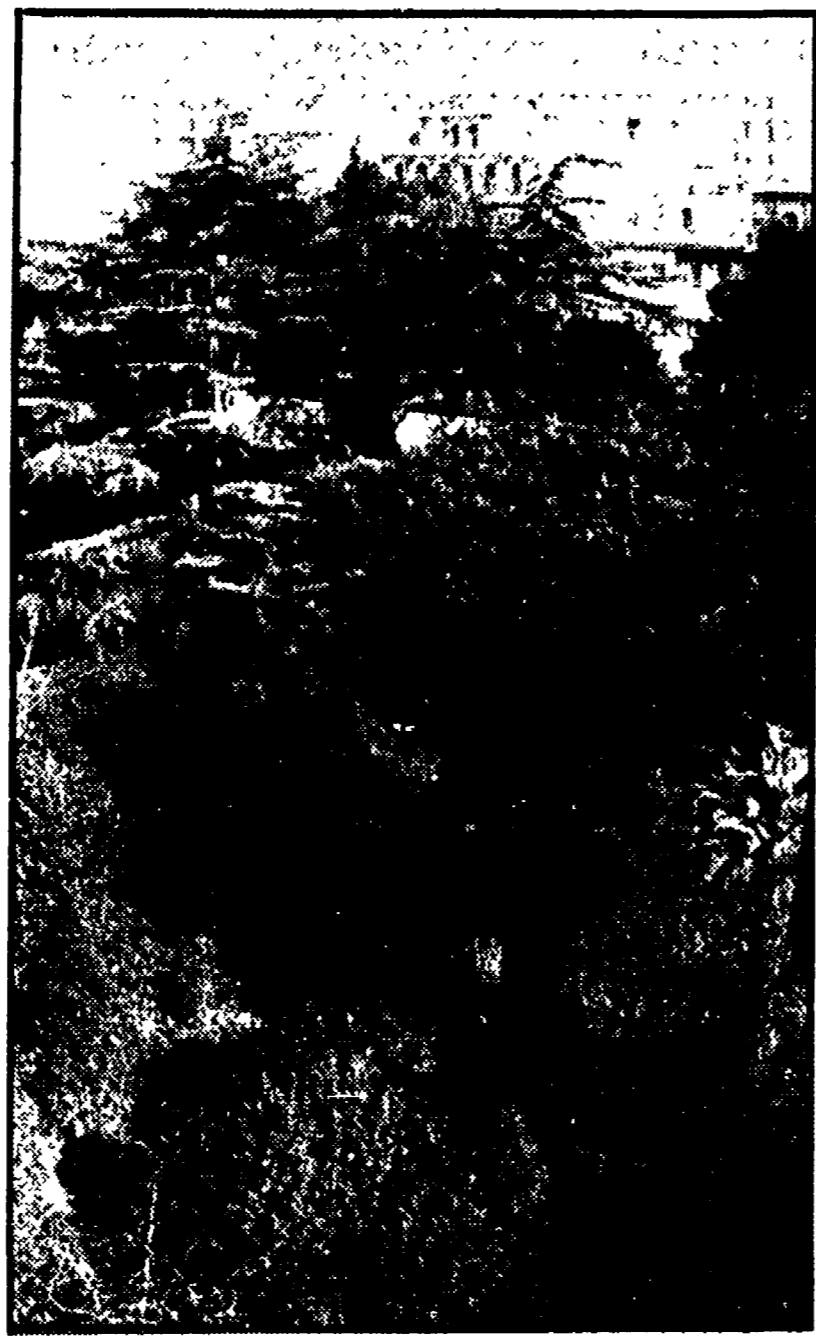
Nella sindrome patologica delle città moderne lo sfruttamento speculativo è soltanto un fattore: ve ne sono altri, per esempio l'evoluzionismo demografico, la sperequazione tra lavoratori e posti di lavoro, la mancanza di case economiche, l'insufficienza della assistenza sanitaria e degli anziani, la droga, la violenza, il teppismo, il terrorismo ecc. Tutti questi guai dipendono dal cattivo rapporto tra gli individui e il gruppo, i gruppi e l'ambiente.

Tra le città che hanno titolo a dirsi europee Roma non è delle ultime, e non certo perché sia la culla dell'europeismo, ma perché ha sempre interessato gli europei. Indubbiamente vi ha contribuito, e non per un contributo minore, il fatto che a Roma c'è la cupola di Michelangiolo con dentro il papa e c'è il Campidoglio, anch'esso di Michelangiolo, con davanti la statua di bronzo dorato di Marco Aurelio. Purtroppo a Roma, città europea, piace comportarsi da città levantina. La città sarà anche dei suoi amministratori, fino a tre anni fa clericali o quasi, e della sua borghesia di impiegati. Sta di fatto però che il capitale culturale di Roma è altissimo, il suo reddito è peggio che nullo, deficiente.

Roma forse può ancora tornare ad essere europea, e non per le chiacchiere dei suoi europei, ma perché, come una volta, sarà considerata europea dagli europei. Per riuscire dovrà, primo, non scendere e amministrare meglio il fondo culturale d'interesse mondiale, di cui è depositaria; secondo, fabbricare una cultura moderna, anzi d'avanguardia cominciando col provvedere (o indurre lo Stato a provvedere, dato che infine è sempre la capitale) delle strutture necessarie, a cominciare da un modernissimo sistema universitario; terzo, e limitare una per una le cause della neurosi urbana che l'affligge.

L'economia romana (e forse nazionale) potrà risanarsi anche senza produrci molto di più, ma consumando molto meno. E' comunque indispensabile impedire alla speculazione immobiliare, e non alle immobilizzazioni, di seguitare a sfruttare come fosse una cava o una miniera (una cava a rovescio, per altro, in cui invece lo si accumulava a montane).

Giulio Carlo Argan



Villa Mercedes apre per l'estate

Villa Mercedes, almeno durante l'estate, sarà di tutti. In base a un contratto di comodato con il Banco di S. Spirito che è proprietario del vasto giardino, la villa sarà utilizzata come centro estivo per i bambini, ma sarà anche un piccolo angolo ombroso per tutti gli abitanti di San Lorenzo, che di verde ne hanno ben poco. L'apertura temporanea della villa prelude alla definitiva acquisizione da parte del Comune di questo eccezionale spazio aperto in un quartiere tanto congestionato. E' in via di perfezionamento, infatti, l'accordo che dovrebbe sancire il passaggio della villa al Comune. Al Banco di Santo Spirito verrà offerta, in cambio, un'altra area sulla quale sarà realizzato il centro sportivo aziendale.

Villa Mercedes, due ettari di verde e di alberi ad alto fusto, era di proprietà di un ente religioso che ha anche un piccolo convento nel parco. Tempo fa, l'Istituto decise di vendere tutto al Banco di Santo Spirito il quale acquistò per farvi un centro ricreativo aziendale. Il piano regolatore, infatti, destinava quest'area a verde privato vicinato. Il verde pubblico, nel vecchio PRG era infatti cosa rara. Ora si sta preparando una variante al piano regolatore che destini a uso pubblico l'area, previa la concessione all'Istituto di credito di un altro spazio in diversa zona della città.

Per corsi e centri di riabilitazione

Per gli handicappati un miliardo e 600 milioni dalla Regione

L'handicap, come prevenire, come curarlo, ma soprattutto come aiutare bambini e adulti, colpiti da questo «male», è stato questo il tema di un incontro che si è svolto ieri alla Regione. Tutti i sindaci del Lazio e l'Assessore regionale agli enti locali, la compagna Colarini, hanno tentato un bilancio del lavoro svolto, ma soprattutto hanno individuato una serie di cose da fare subito per superare i tanti ostacoli che ancora impediscono a questi cittadini l'inserimento nella società.

La Regione per l'anno in corso ha stanziato un miliardo e 600 milioni con un incremento rispetto all'anno scorso di 250 milioni. I fondi sono ancora inadeguati perché immenso è il voto di strutture e di personale che si si è trovati a riempire. Un vuoto di strutture direttamente proporzionale alla mentalità che per tanti anni ha considerato gli handicappati cittadini di «serie B», da emarginare, da far sopravvivere senza alcuna speranza di poter contare nella società.

Da qualche anno non è più così. Cadute le «barriere» ideologiche ed istituzionali i Comuni e la Regione hanno affrontato con coraggio e coerenza questo problema. Oltre 1.270 bambini hanno, infatti, frequentato le scuole normali, grazie allo sforzo congiunto delle amministrazioni loca-

li, di presidi e insegnanti, anche se molte sono ancora le classi «speciali».

Per l'anno prossimo la Regione in programma l'istituzione di corsi professionali per 600 handicappati fisici e psichici, 60 mutilati e invalidi del lavoro, 120 non vedenti. Più interessante ancora è il progetto con quale si vogliono reperire 160 posti in comunità alloggi e case famiglia per handicappati molto gravi: inoltre sarà potenziata la rete dei «centri territoriali di riabilitazione» che nel Lazio sono oltre quaranta.

Problemi ce ne sono ancora molti, ma l'anno appena trascorso ha dimostrato che coraggio e impegno consentono di superarli. Le difficoltà nelle quali ci si è trovati, per il preperimento di fondi, per il personale qualificato assente, per la stessa carenza di locali adatti, o tali da dover essere ristrutturati con un impegno finanziario superiore alle possibilità, sono state infinite.

Prevenire: questa la parola d'ordine che, secondo la compagna Colarini, deve guidare l'intervento degli enti locali. Una prevenzione degli handicap che potrà essere attuata attraverso l'utilizzazione massiccia di tutti i servizi sanitari territoriali: consultori, centri di igiene mentale, ospedali, e un impegno costante di Comuni e Regione.

Acotral, Consorzio e Regione impegnati ad assicurare un servizio migliore

Metrò e 564 nuovi autobus Anche un contratto serve a imporre la programmazione

Lo sforzo dell'azienda per assicurare una manutenzione efficiente ai mezzi - Un'eredità pesantissima dal caos trentennale dei trasporti - 70 miliardi di investimenti

564 nuovi bus dell'Acotral in circolazione entro l'anno; entrata in funzione, prevista per ottobre della linea «A» del metrò romano; questa in fatto di trasporti le novità di rilievo per il Lazio. Due bocche di ossigeno di cui il servizio aveva bisogno da tempo. Degli effetti, contemporanei e positivi, sulla qualità del trasporto si è già detto molto. Ma, ovviamente, non c'è solo questo: metrò e nuovi bus sono solo le due novità «apparenti». Dietro c'è un lavoro (svolto in condizioni disastrose) dell'azienda, del consorzio della Regione che sta dando altri frutti non meno importanti. Ad esempio per gli impianti e le officine Acotral, per le ferrovie in concessione per la manutenzione di materiale rotabile e mezzi.

Sembra un lavoro «ovvio» ma chi conosce l'eredità che l'Acotral, si trovata a raccogliere capisce che non lo è davvero. Qualche dato per ricordare «cosa c'era», prima della costituzione dell'Acotral, in questo campo. Per quanto riguarda i mezzi, è noto: dalla miriade di aziende private, e dalla ex Stefer, sono arrivati all'Acotral veri «bidoni», spesso vecchi e in pessime condizioni, qualche volta inutilizzabili dopo pochi chilometri. E' successo che fino all'anno scorso, nonostante la enorme sforzo dell'azienda, un trenta per cento dei mezzi era completamente fermo. Erano fermi anche i bus nuovi che faticosamente (dottando contro le restrizioni dei bilanci e i boicottaggi di Vitale) erano stati acquistati. Officine e impianti, infatti, erano a zero. Nei pochi giorni di lavoro mancavano gli strumenti. Una eredità forse superiore a quella dei pessimi bus di Zoppi.

«Era il risultato — ricorda Mario Sala dirigente della azienda — di una politica trentennale del trasporto: ferrovie e materiale rotabile sono stati abbandonati e lasciati a marcire alla intemperie e gli investimenti dei privati nel campo del trasporto su gomma hanno evitato accuratamente impianti e officine perché poco remunerativi. Per riparazioni e ammodernamenti si è sempre preferito ricorrere ad appalti privati.

In pratica Acotral e consorzio si sono ritrovati ferrovie fatiscenti bus «bidoni» e pochissime officine degne di questo nome. Lavoratori e dirigenti, consorzio e Regione si sono dovuti rimboccare le maniche per evitare il tracollo: bisogna ricordare, infatti, che nel frattempo la utenza era già aumentata in maniera vertiginosa.

«Gli interventi sono andati in due direzioni: risanamento dell'esistente e costruzione, nei limiti di cassa, di nuovi impianti. Si è messo ordine negli impianti più importanti e, ad esempio nel '78 sono stati stanziati quasi 4 miliardi per gli impianti di Frosinone, Poggio Mirteto, Velletri, e Colle-

PRECISAZIONE

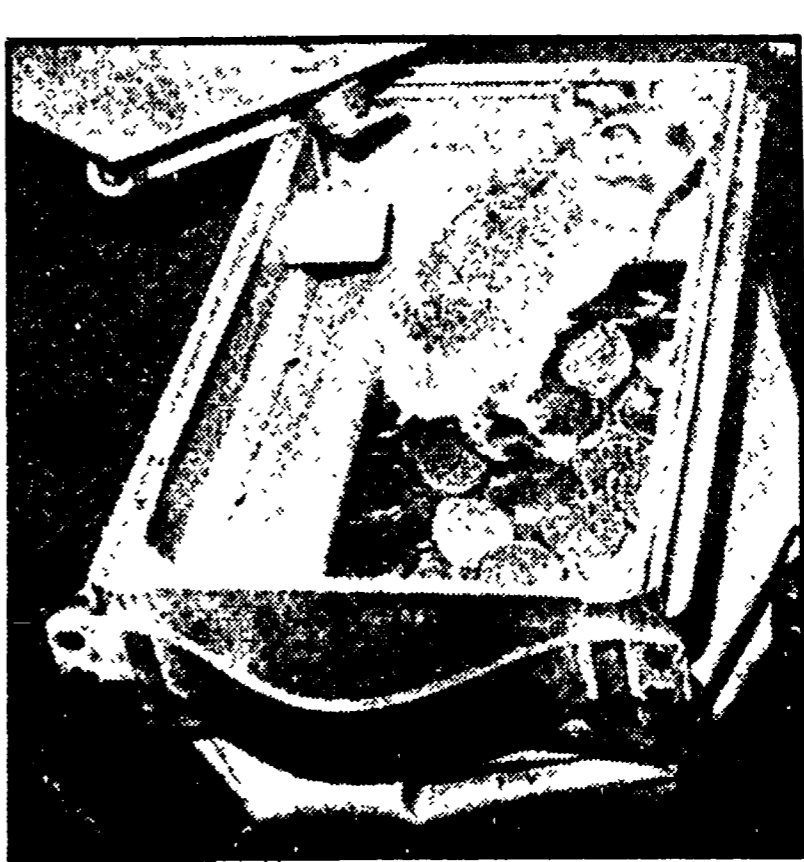
Precisiamo che l'appello di voto al PCI apparso ieri sulle nostre pagine, sotto il titolo «Dal comitato di quartiere Appio» non è stato deciso e sottoscritto dal CdQ Appio Tuscolano come tale, dato che un organismo unitario non può evidentemente pronunciarsi per un solo partito. La dichiarazione di voto, invece, è stata fatta da alcuni cittadini che per anni hanno creduto in un impegno di impegno politico nel quartiere e nel comitato.

giovie. Per il triennio '79-'81, oltre ai venti miliardi annui previsti dal bilancio pluriennale della Regione, la giunta sta decidendo di programmare una spesa ulteriore di 70 miliardi, anche con l'accensione di un mutuo. Il resto è sforzo che va per il risanamento delle ferrovie e del materiale rotabile.

All'interno degli impianti e delle officine ci si dà una nuova organizzazione del lavoro. Si scopre così, con un taglio immediato per gli utenti, che impianti e officine, pur tra tremende difficoltà, iniziano a funzionare. I risultati si vedranno presto. Il metrò, nuovi bus e un servizio di manutenzione funzionale. Il disservizio, e l'emergenza dovrebbero essere un ricordo.

Unosforzo duro, quello dell'ACOTRAL, per superare le difficoltà di partenza e le restrizioni di bilancio: uno sforzo assecondato e stimolato dalla stessa lotta dei lavoratori del settore. Il contratto integrativo per i dipendenti ATAC e ACOTRAL, siglato a febbraio di quest'anno, parla chiaro: le richieste sono state concentrate sulla normativa e sui gli investimenti, in funzione della razionalizzazione e del miglioramento del servizio e delle condizioni di lavoro. Contenu? te al minimo, invece le richieste salariali. Si tratta di scelte importanti, coerenti alla linea dell'EUR, che puntano al risanamento e alla programmazione nel settore. In questo campo le lotte dei lavoratori hanno conquistato 230 miliardi di investimenti nei tre anni di durata del contratto.

Ma c'è un altro aspetto importante dell'iniziativa dei lavoratori: è quello dei risparmi energetici. La scelta della ferrovia, rispetto al trasporto individuale o collettivo su gomma è una scelta di risparmio e di pulizia. Si tratta di scelte che hanno avuto finora soltanto alcuni interlocutori: Regione e aziende dei trasporti nel Lazio, altre regioni, enti locali. In ritardo preoccupante appare invece, ancora una volta il governo. Manca un quadro di riferimento definito serio, manca il fondo nazionale dei trasporti che pure era stato uno degli obiettivi del recente convegno nazionale del settore. Il risultato è incertezza per gli operatori e lentezza nell'attuazione delle programmazioni regionali.



Mistero: un criceto nella gettoniera del bus

Una bella sorpresa per l'impiegato dell'Atac che ha aperto ieri mattina la cassetta del distributore automatico di un autobus: insieme alle tante monete da 100 lire c'era anche un criceto. L'animale, era affamato, in un primo momento sembrava quasi morto. Appena si è ripreso, però, ha subito cercato di placare la fame mordendo l'impiegato che lo ritrovò, Filippo Lazzari. Quello che rimane un mistero è di stabilire come abbia fatto ad entrare nel contenitore delle monete visto che, asserriscono i dipendenti dell'Atac, in teoria nessuno potrebbe averlo messo. NELLA FOTO: il criceto nella gettoniera.

Ecco l'occasione che sognavi per avere la tua FORD

Pronta consegna

FIESTA	£. 800.000
ESCORT	" 900.000
TAUNUS	" 1.200.000
GRANADA	" 1.600.000
TRANSIT	" 1.500.000

+ nostro finanziamento

Internazional Auto

di Eligio Jazoni

approfittane presso i nostri centri vendita

DIREZIONE GENERALE: ROMA - VIA PINEROLO, 34 - TEL. 75.73.741

- VIA TUSCOLANA, 717-719 - TEL. 76.63.320
- VIA PALMIRO Togliatti, 651-657 - TEL. 28.19.441-2
- VIA ACCADEMIA DEI QUADRATI, 65-67 - TEL. 54.20.841
- VIALE AVENINO, 62 - TEL. 57.08.05
- VIA CRISTOFORO COLOMBO, 10 - TEL. 51.15.657
- PIAZZA PORTA S. PAOLO, 11 - TEL. 57.88.52

Editori Riuniti

Mario Lunetta
Mano di fragola

«I David», pp. 208, L. 3.000
Un incantevole romanzo sul terrorismo. Un'opera che segna la piena maturità dello scrittore, nella sua costante tensione tra scrittura e politica.

Gigliola Lo Cascio
Occupate e casalinghe

«La questione femminile», pp. 220, L. 3.200
Indagine condotta tra donne di diversa estrazione sociale per verificare come il lavoro extradomestico modifica la condizione femminile e incide sui modelli culturali imposti dalla società.

Enrico Ghidetti
Verga. Guida storica-critica

«Universale», pp. 364, Lire 5.200
Il «caso» Verga attraverso un secolo di storia della cultura italiana.

AUTOBERARDI, LA NUOVA CONCESSIONARIA

SIMCA/CHRYSLER, ARRICCHISCE LE FAVOLOSE 1307/1308 CON:

IMPIANTO A GAS, AUTORADIO ESTRAIBILE, ANTIFURTO ELETTRONICO

Concessionario Simca, Chrysler, Sunbeam, Matra

AUTOBERARDI

ESPOSIZIONE E VENDITA - Roma - Via Collatina 69/m - Tel. 25.85.975
ASSISTENZA E RICAMBI - Roma - Via Collatina 69/n
NUOVO PUNTO VENDITA (prossima apertura) Via Tiburtina, 463/465

Al prezzo speciale di lire **5.475.000** IVA e trasporto compresi Mod. 1307 GLS.