

Provincia di Roma: cifre e programmi per lo sviluppo economico

Un'immensa «azienda» e il suo futuro

La Provincia, ente di programmazione e di erogazione di servizi indispensabili nell'area metropolitana e all'interno della stessa città. Tra questi è di primaria importanza la realizzazione di infrastrutture per i trasporti, indispensabili allo sviluppo economico. Ne parliamo con Benedetto Todini, assessore all'Industria della Provincia.

Assessore, come è cambiato il sistema dei trasporti negli ultimi anni?

A partire dagli anni 70 con la crisi petrolifera c'è stata una profonda trasformazione. L'improvvisa rarefazione del traffico ha stimolato molte imprese ad allargare la propria attività. Un po' tutte le imprese del settore hanno invaso altre competenze, accentrando funzioni e servizi prima ripartiti tra diversi soggetti. Ma la struttura "tre" è difettata di modernizzazione e di autonoma capacità di crescita.

Questa situazione che cosa ha comportato?

È semplice. Ancora oggi 1/3 delle merci viaggia su gomma. Il sistema ferroviario non assorbe quote superiori al 10%, le autostrade non riescono a smaltire gli incrementi di volume di traffico.

In che modo si può intervenire per ovviare a questi problemi?

Bisogna realizzare interventi finalizzati ad una migliore produttività del settore e ad un più razionale sistema distributivo. Una recente ricerca ha rilevato la tendenza ad una antieconomica sovrapposizione di strutture ed una fortissima concentrazione in alcune aree geografiche. Dei 186 centri di movimentazione delle merci solo 21 sono localizzati nel centro Italia. Nel Lazio esistono solo due infrastrutture a Pomezia e a Orte, per cui la nostra regione si trova al dodicesimo posto tra le regioni italiane. È un



Palazzo Valentini, sede della Provincia

quadro piuttosto desolato. Come andrebbero localizzati i nuovi centri?

Le scelte localizzative dovranno corrispondere necessariamente a quattro criteri: esaltare le potenzialità di integrazione tra i diversi mezzi; produrre sviluppo economico ed occupazionale; offrire servizi connessi con il trasporto (si pensi a tutto ciò che va all'estero); decongestionare i volumi di traffico pesante nelle grandi aree metropolitane. Se queste sono le coordinate logiche su cui progettare il futuro, non è pensabile ragionare in termini di concorrenza tra diversi centri, come si sta facendo per il centro di Frosinone e il progettato centro di Valmontone. Bisogna ragionare in termini di sinergie, che saranno tanto più grandi, quanto maggiori saranno i servizi connessi con le infrastrutture.

E Roma come si colloca in questo quadro?

La realtà romana è ormai realtà metropolitana, con un bacino di circa 5 milioni di persone, un mercato di consumo pari a 5 volte la regione Marche, ed è assolutamente impensabile che Roma affronti la sfida degli anni 90 in condizione di "approssimazione" e sottodimensionata in termini di strutture di rete.

Che cosa intende fare a questo proposito la Provincia?

È necessario e urgente collegare le varie istanze politiche, amministrative, imprenditoriali che hanno competenza e che operano nel settore, attraverso una sorta di consultazione mista sulle reti, per analizzare fabbisogni, priorità, ecc.

Come si collega la consultazione con il piano regionale per i centri merci?

Questa istanza non vuole interferire con il progetto piano regionale per i centri merci. Deve avere come scopo principale quello di ammorbidire le tensioni "municipalistiche" e consentire un serio e franco dibattito sugli scenari futuri, proprio per dare all'amministrazione regionale gli input necessari alla redazione del piano.

Quali passi concreti sono stati fatti dall'amministrazione provinciale per potenziare le infrastrutture per i trasporti?

L'amministrazione provinciale ha già stanziato tre miliardi per il potenziamento del nodo portuale di Civitavecchia e per la partecipazione al consorzio per la costruzione di un centro servizi integrato nella Valle del Sacco al servizio dell'area sud di Roma. C'è poi la proposta di un finanziamento di oltre 10 miliardi per la costituzione di un fondo pluriennale per la progettazione e la realizzazione di aree attrezzate per l'auto-

trasporto, fondo che lascia le proprie scelte operative sui risultati di una ricerca sul campo.

Il settore dei trasporti ha una forte incidenza sull'ambiente e sulla qualità della vita. Come avete affrontato questo problema?

Decentrare funzioni "forti" fuori del Comune di Roma significa muoversi oggi in direzione di un miglioramento degli stili di vita di milioni di persone. Spostare, ad esempio, il volume di centinaia di Tir che quotidianamente si riversano nell'area Ostiense, verso il mercato ortofrutticolo, significa salvaguardare i livelli di "respirabilità" dell'aria. Se anche questi fossero gli unici risultati utili di un'operazione di potenziamento delle strutture esterne al Comune, vorrebbe dire che i risultati e gli spazi avrebbero raggiunto obiettivi primari e socialmente riconoscibili.

Metano in ogni casa per salvare l'ambiente



Il metano in ogni casa. Uno slogan che diventa sempre più realtà, anche per «la mano» che la stessa amministrazione provinciale sta dando alla diffusione della metanizzazione. Dodici comuni della provincia di Roma hanno già la rete in esercizio, realizzata con i contributi dell'amministrazione, venti comuni stanno costruendo la rete, finanziati dalla Provincia, mentre trenta amministrazioni comunali sono inserite nel piano programmatico di metanizzazione provinciale. Un grande sforzo che va nel senso dei cittadini e della tutela dell'ambiente.

Il metano, oggi, non è più dunque soltanto uno spot pubblicitario tinto di azzurro. La metanizzazione è diventata una realtà, già consolidata in molte zone, anche nei comuni più piccoli della provincia romana. Tutto ciò contribuisce dunque in maniera essenziale ad un salto di qualità delle economie locali, nel rispetto dell'ambiente proprio per la valenza spiccatamente ecologica degli interventi effettuati e in via di realizzazione. Questo è stato reso possibile dalla volontà della amministrazione provinciale e di altri enti. Impegnati a promuovere e programmare gli interventi per l'utilizzazione dell'energia pu-

«Vogliamo progettare l'area metropolitana»

Quale futuro per la Provincia? Come dovrà modificarsi il suo ruolo? Ne abbiamo parlato con Maria Antonietta Sartori, presidente dell'amministrazione provinciale, da poco più di un anno governata da una giunta di sinistra.

Un primo bilancio su un anno di attività. Quali sono state le difficoltà e le linee-guida su cui avete impostato il vostro lavoro?

La giunta è nata superando una prolungata e grave crisi che rischiava di trasferirsi dall'ambito dei partiti a quello del ruolo e del futuro dell'istituzione Provinciale. Ci siamo assunti, perciò, la responsabilità di restituire e rilanciare su nuove basi l'autorevolezza e l'identità politica e amministrativa della Provincia sui grandi temi che travagliano l'umanità: la pace e la vita, la libertà, la democrazia e la giustizia contro i rischi di morte del nucleare, del disastro ecologico, della fame, dell'aids, della droga. Vogliamo cogliere e se possibile prevedere domande e bisogni della società per indicare soluzioni tempestive.

Quali iniziative sono state prese in questa direzione?

Il copioso incremento degli investimenti rispetto al passato è il dato tangibile di questo nostro sforzo, rivolto a soddisfare da un lato le competenze precupite dell'ente Provincia e dall'altro ad attivare funzioni aggiuntive, compiti nuovi determinati dai processi economici, sociali e ideali. Abbiamo l'ambizione di andare oltre l'azione tradizionale di coordinamento e programmazione, di agenzia finanziaria. Ce lo chiedono i 117 comuni, a torto considerati la «periferia» di un centro che tutto «prevede» e «omologa». Proviamo a guardare la questione dell'area metropolitana con gli occhi della cosiddetta periferia: cambia la centralità dei problemi, ma cambiano soprattutto le soluzioni.

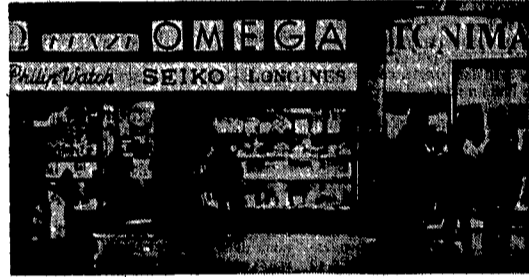
Qual è allora l'elemento centrale, guardando «con gli occhi della periferia»?

L'agroecosistema, cioè quel complesso di aree agricole e zone verdi che costituiscono il polmone vitale di qual si voglia area metropolitana moderna, funzionale ed efficiente. Non è qualcosa da ritagliare e mortificare, bensì la forza del riassetto del territorio, della visibilità, della mobilità. In una parola determina la qualità della vita.

Come si integra l'attenzione per l'agroecosistema con una realtà complessa, che è anche fortemente urbanizzata?

Ecco, i temi dell'area e dell'autorità metropolitana sono il terreno in più, il fronte nuovo dell'azione della Provincia. Non ci muove un senso di rivalità nei confronti del Comune di Roma, ma la consapevolezza di una visione più ampia, più articolata, coinvolgente e sinergica, rispetto a un confronto che rischia di immaginare le grandi città come i «solchi» che illuminano e danno vita. Questa giunta di sinistra ha aperto una scommessa: governare, amministrare al meglio e progettare il nuovo dell'area e dell'autorità metropolitana, insieme ai protagonisti di questa trasformazione, le periferie.

E' in gioco la sorte di 75mila imprese



La Provincia di Roma: un'unica, grande impresa commerciale. Oltre 35.000 imprese nel settore alimentare e nei pubblici esercizi e se si aggiungono i punti vendita ambulanti e le attività non alimentari si arriva a 75.000 imprese, con più di 230.000 addetti ed un fatturato annuo superiore ai venticinquemila miliardi. Un enorme patrimonio economico e produttivo cresciuto fuori da ogni logica di programmazione commerciale e territoriale. La maggior parte dei comuni della Provincia è ancora priva dei piani commerciali previsti dalla legge 426/77.

Secondo dati forniti dalla Camera di Commercio di Roma, negli ultimi anni c'è stata una forte diminuzione dei punti vendita di generi alimentari, accompagnata da un leggero aumento del commercio all'ingrosso (supermercati, ipermercati) ed una notevole crescita degli esercizi commerciali non alimentari, in linea con il nuovo stile di vita e dei meccanismi di consumo, così come registrati dall'Istat.

Ma, nonostante la crescita, il sistema di distribuzione di Roma e della provincia è in netto ritardo rispetto agli standard europei. A Roma esiste un esercizio commerciale ogni 61 abitanti, contro uno ogni 70 di Milano e l'uno ogni 130 della media europea. Ciononostante il numero medio di addetti al commercio nella provincia di Roma è del 20% inferiore a quelli della provincia di Milano.

Dunque una struttura commerciale fragile e priva di programmazione. Il campionato del Mondo di calcio del '90 e la liberalizzazione dei mercati europei nel '92 sono i due appuntamenti fondamentali per il ruolo e l'immagine «europea» di Roma e della sua provincia che, se non vuole trovarsi impreparata, deve assolvere alcuni problemi principali. Programmazione e sviluppo della rete commerciale; formazione di nuovi profili imprenditoriali; immagine e trasparenza della categoria e dei prodotti; tutela dell'ambiente e creazione di nuove strutture di servizio.

Per operare a questi livelli è, però necessario, un coordinamento, oggi inesistente, fra Regione Lazio, Provincia, comuni e Camere di commercio. Oggi, ciascuno ente, opera aleggato dall'altro, senza nemmeno prendere in considerazione gli impatti che le proprie scelte possono avere.

È importante coordinare le scelte e stabilire priorità di intervento, concedendo nuove e più moderne deleghe alla amministrazione provinciale, in modo da facilitare una visione unitaria del problema del commercio.

La Provincia, a volte anche fuori dalle deleghe istituzionali, ha già realizzato progetti ed interventi pilota per la formazione e il sostegno delle piccole e medie imprese. È un ruolo che può svolgere anche per il commercio provinciale, in incontro alle esigenze di programmazione e di razionalizzazione richieste dagli operatori, dalle associazioni e dai consumatori.

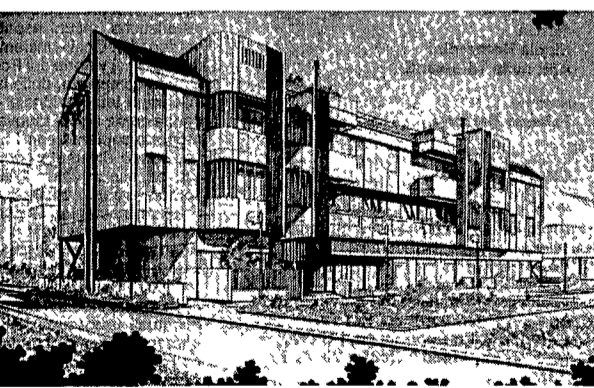
Le botteghe artigiane salveranno i centri storici

Rivitalizzare le botteghe artigiane nei centri storici in funzione del recupero del patrimonio storico urbanistico dei comuni della provincia di Roma, pillole del riassetto del territorio, redigere un programma operativo provinciale e uno «sportello operativo» che curi il censimento dei beni e delle attività nei comuni. Sono queste alcune delle indicazioni fornite dall'assessorato all'Industria, commercio e artigianato della Provincia di Roma, per il recupero e la valorizzazione dei centri storici della Capitale e dei comuni della provincia.

Elemento essenziale dei centri storici sono le attività artigiane e commerciali tradizionali che però vanno via via scomparendo. È proprio dan-

do nuova linfa vitale e più efficaci mezzi a queste attività, che può pensarsi un recupero «moribondo» dei centri. Nella Capitale, invece, questi problemi si amplificano, e bisogna considerare tutto l'assetto urbano dei servizi e delle aree.

Cosa fare? Per prima cosa conoscere il territorio, quindi pensare un piano di sviluppo



Acciaio da costruzione per abitare meglio e sicuri

Dal nudo dei centri storici alle più sofisticate tecnologie edilizie. L'uso dell'acciaio nella costruzione di edifici ad uso socio-abitativo, le sue caratteristiche tecniche e antismischie, sono state al centro di una mostra e di un convegno, organizzati nei mesi scorsi dall'amministrazione provinciale, nell'ambito dei quali è stato presentato anche il progetto per la realizzazione di un edificio sperimentale polifunzionale, da realizzare in un'area di proprietà comunale a Civitavecchia (nella foto).

Pomezia al bivio L'aspetta il libero mercato

Il 1988 sarà un anno decisivo per Pomezia, giunta ad una svolta forzata in vista del 1992 e dell'integrazione dei mercati europei, con l'inevitabile passaggio da un sistema basato sulle agevolazioni e sui contributi al mercato libero. A questa svolta si rischia di arrivare impreparati, mettendo in forse la stessa esistenza di un'area industriale pontina. Pomezia, infatti, ha beneficiato finora di una serie di incentivi della Cassa del Mezzogiorno, nascondendo così e compensando le difficoltà di insediamento di stabilimenti industriali in una zona prettamente agricola. La stessa vicinanza di Roma, che può vantare un'industrializzazione molto recente legata alle nuove tecnologie, ha rappresentato per lungo tempo più un limite che un vantaggio, vista la tradizionale carenza nella capitale di infrastrutture e servizi indispensabili alle imprese.

Ora la sospensione dei contributi, che a norma della commissione Cee sarebbero dovuti cessare già dall'aprile dello scorso anno, rischia di avviare un processo di deindustrializzazione di tutta la zona, impedendo l'aggiornamento tecnologico delle imprese e lo sviluppo della loro capacità di stimolare l'offerta di servizi avanzati, con una progressiva integrazione fra industria e territorio. L'alternativa non può essere che politica e comporta il cambiamento della «cultura industriale» da parte delle amministrazioni pubbliche. Occorre passare, infatti, dal finanziamento alle imprese alla fornitura di servizi, infrastrutturali e di carattere organizzativo e tecnologico, promuovendo nuove forme di collaborazione tra pubblico e privato. In questo quadro si può inserire una diversa normativa per la gestione dei Consorzi Asi o la partecipazione di strutture pubbliche alla creazione di centri per l'innovazione tecnologica ed organizzativa. Ma soprattutto va articolato l'intervento nell'ambiente esterno all'impresa, cioè nel sistema politico, sociale, urbanistico, formativo. In questa prospettiva diviene centrale il ruolo della Provincia, come Ente intermedio, capace di programmare, capace di coordinare gli interventi su tutta l'area che gravita intorno alla capitale, favorendo nel caso specifico una maggiore integrazione tra questa e Pomezia, prima area industriale di Roma.