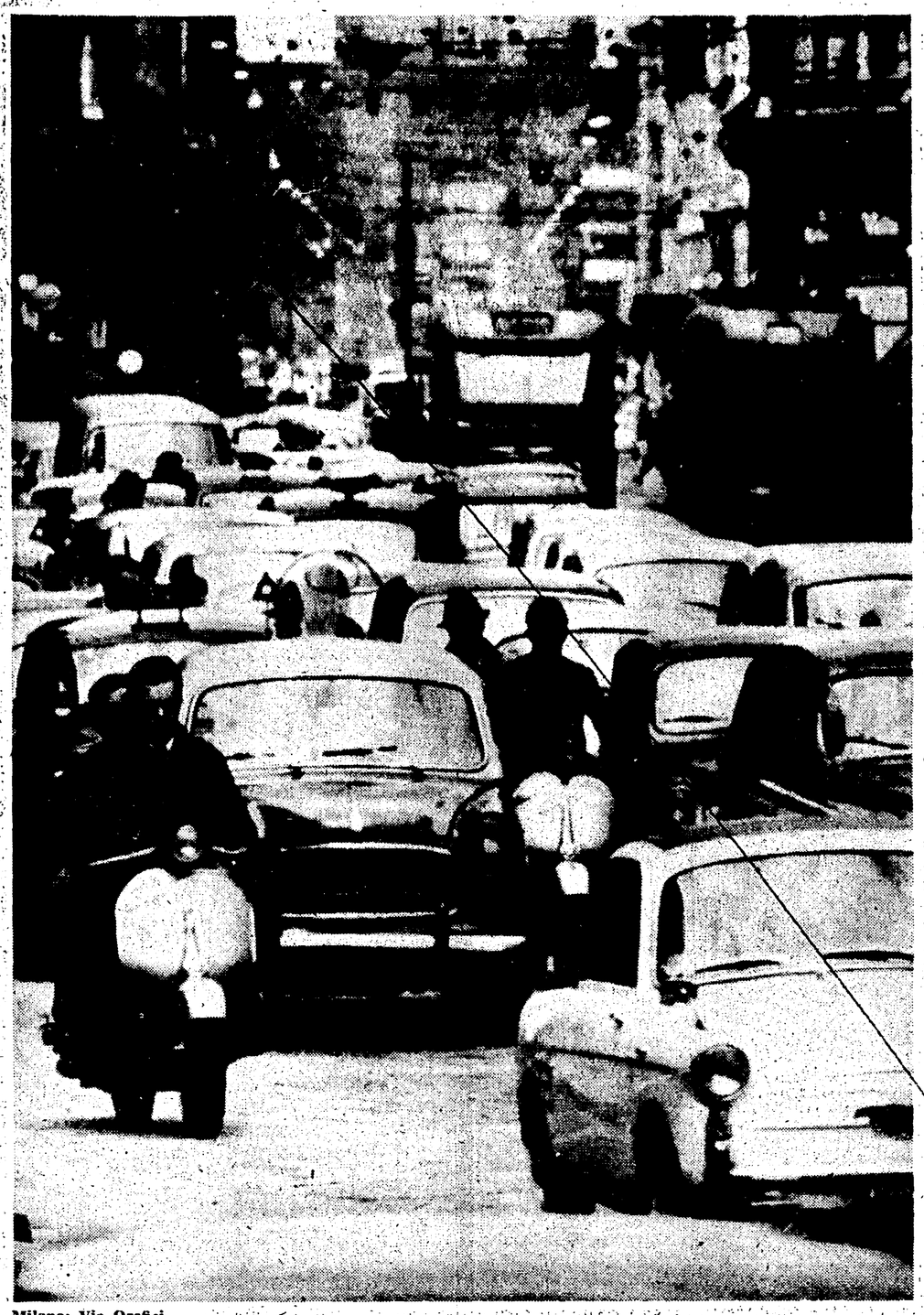

Milano: Via Orefici

Sempre più grave la congestione nella metropoli lombarda

Caos a Milano: non si circola più

Nelle ore di punta un pedone affaticato è tre volte più veloce delle auto - Se non si prendono drastici provvedimenti per potenziare i trasporti pubblici fra dieci anni si avrà una paralisi completa Il vertiginoso aumento degli autoveicoli - Da ieri il tram a 50 lire - Le proposte dei comunisti

Dalla nostra redazione

MILANO, 18.

Nelle ore di punta la velocità media delle automobili nel centro cittadino, secondo uno studio del comune di Milano, va dagli 8,5 agli 11 km. orari. Ma queste sono le medie. In realtà ogni milanese ha avuto modo di epserimentare che in certi punti nevralgici — piazzale Loreto, ad esempio — la velocità può tranquillamente scendere sui 2 km. orari: un terzo della velocità di un pedone affaticato!

Numero un milione

Giunti a questo punto, sarebbe logico attendersi l'ostracismo alle automobili e l'apologia del mezzo di trasporto pubblico o, visto che viviamo in una società individualista, della bicicletta. Invece a Milano si stanno preparando solenni cerimonie per la consegna — ormai non lontana — della targa automobilistica numero un milione mentre la giunta comunale — che nonostante la colorazione di centro sinistra, continua tranquillamente la politica di trasporti della giunta centrista — scoraggia gli utenti del pubblico trasporto, portando a 50 lire il prezzo del biglietto del tram e stanziando miliardi per la costruzione di una strada sopraelevata che consentirà a migliaia di automobilisti di precipitarsi inevitabilmente a 61,2 km. orari da viale Zara — uno dei più larghi e lineari viali di Milano — nella strettoia-trappola di piazzale Lagosta che si trova alla estremità del viale.

Verrebbe fatto di pensare, alla luce di queste decisioni, che la follia abbia colto i pubblici amministratori e che costoro quindi, abbiano diritto a delle attenuanti. In realtà si tratta di scelte lucidissime, prese nonostante in studi ufficiali si affermi che «la crisi del trasporto urbano, considerato in termini globali, deriva da una parte dall'allargamento delle città al di fuori di ogni razionale disegno... dall'altra parte dallo sviluppo della motorizzazione individuale, particolarmente là dove la propensione alla motorizzazione è tale da determinare per essa ritmi di sviluppo più rapidi di quelli del reddito...».

Dove porterà tale propensione è presto detto. Il numero delle automobili circolanti a Milano è raddoppiato nei 14 anni dal 1938 al 1952 ed è quadruplicato nei 9 anni dal 1952 al 1961. L'anno scorso, nella provincia di Milano, avevano pagato la tassa di circolazione 338.568 autovetture. Se si mettessero in movimento una dietro l'altra, formerebbero da sole una fila lunga 1354 km., considerando un ingombro medio per autovettura di 4 metri, tanto per lasciare una spanna di distanza tra un paraurti e l'altro. Quanto verrebbe lunga la fila se si considerasse nel conteggio i 740 mila e 121 veicoli complessivamente circolanti è facile immaginare. Fatto è che questo mare di autoveicoli circola, o almeno dovrebbe circolare, sui 980 km. di strade cittadine o, se si vuol essere generosi, sui 1885 km. di strade comunali di Milano e dei paesi del circondario.

Che cosa ciò significhi è presto spiegato — anche a chi non abbia la ventura, o la sventura, di aver esperimentato la circolazione milanese — se si considera il fatto che, contro una media italiana di 380 km. di strada dei vari tipi per 100.000 abitanti, 100.000 milanesi dispongono di soli 103 km. contro i 120 km. dei romani, i 133 km. dei genovesi, i 268 km. dei torinesi, i 498 dei bolognesi. In Italia, a questo proposito, stanno peggio solo i napoletani i quali dispongono di 67 km. di strade per centomila abitanti. Non essendo però i napoletani stati toccati dal «miracolo economico», pagano la tassa di circolazione per sole 114.404 autovetture, le quali quindi dispongono del doppio di strada di quelle milanesi.

Eppure tempi ancora più duri verranno per i milanesi, se continuerà ad essere incoraggiato il trasporto individuale. Previsioni elaborate per difetto parlano infatti, per il 1975, di 1.035.000 autovetture contro le 338.568 dell'anno scorso. Una previsione che dovrà, quanto meno, portare al rovesciamento della terminologia ufficiale del traffico stradale, la quale definisce la strada come «un'area di uso pubblico aperta alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli». Con una simile mole di autoveicoli — infatti — non potrà più circolare nessuno, a meno che non si adottino provvedimenti drastici e coraggiosi. Primo fra questi, la chiusura al traffico privato del centro cittadino, quel centro che conta 300 tra vie, viuzze, piazze e piazzali, che accoglie oltre 7.000 tra uffici, negozi, cinema e teatri e che non può più sopportare un traffico orario calcolato in 60.000 veicoli dei vari tipi su un'area di 3,5 kmq. Non basta, infatti, limitare l'orario di parcheggio e non è sufficiente l'adozione di tariffe di parcheggio progressive per scoraggiare dall'uso dell'automobile coloro che si recano in centro per lavoro, anche se questo provvedimento può essere bene accetto alle grandi imprese commerciali — lèggi «Rinascente» in primo luogo — che temono una contrazione delle vendite.

Un provvedimento di questo tipo è già stato adottato con successo a Rotterdam, che può essere definita la Milano olandese e d'altra parte già in alcune strade del centro di Milano è stato fatto qualche timido tentativo di limitare il traffico privato, senza danni per le imprese commerciali. E se proprio non si vuole chiudere il centro al traffico privato, occorre almeno vietarlo nelle ore di punta.

Naturalmente per far questo occorre affrontare il problema dei parcheggi periferici, occorre raccordare le arterie di penetrazione, occorre potenziare il trasporto pubblico.

Il piano dell'ATM

Un recente documento del sindacato autoferrotranvieri aderente alla CGIL lamentava che il piano quadriennale dell'ATM prevedesse una spesa di 8 miliardi per l'acquisto di 800 autobus a 2 assi e una spesa di soli 800 milioni per l'ammodernamento del materiale rotabile tranviario. Ora si potrebbe anche ammettere che l'amministrazione milanese ignori quanto si afferma nei congressi internazionali sui trasporti pubblici, nei quali si dice che «va assolutamente esclusa la possibilità di risolvere i problemi della circolazione urbana in altro modo se non con il riservare al mezzo pubblico (qualunque sia il tipo di veicolo adoperato) vie riservate di scorrimento» e si potrebbe anche ammettere l'ignoranza della valutazione secondo cui «l'occupazione delle superfici stradali per autobus è di 10-20 volte più favorevole di quella dell'automobile privata, mentre è addirittura di 22-32 volte più favorevole per il tram». Non si può invece ammettere che ignori il significato delle cifre dei bilanci dell'ATM.

Nel 1938 erano impiegati sulla rete urbana milanese 962 tram, che si erano ridotti, nel 1960 ad 831. Nello stesso lasso di tempo gli autobus erano passati da 87 a 373 e i filobus da 40 a 336. Ora, pur non considerando il vantaggio che il tram consente rispetto ai mezzi su gomma a proposito di occupazione di suolo pubblico e di trasporto di passeggeri, non si può ignorare che nei bilanci dal 1949 al 1962 si registra per il servizio tranviario un attivo di gestione di 5.220 milioni, contro un passivo di 6.443 milioni per il servizio automobilistico e di 4.716 milioni per il servizio filoviario. Ciononostante si punta sul mezzo su gomma, tanto c'è l'utente che godrà di un servizio sempre peggiore ad un prezzo sempre maggiore. E non importa se sono gli stessi dirigenti dell'ATM ad affermare che se la velocità media tranviaria raggiungesse i 16 km. orari, per questo solo fatto si realizzerebbe un risparmio di un miliardo l'anno.

Ritorno al vecchio tram, quindi? Lo sostengono in Europa e in America gli urbanisti più avanzati. D'altra parte a Milano non si è forse «scoperta» la metropolitana con un secolo di ritardo? Non si è forse, già oggi, coscienti che se non si potenzia il trasporto pubblico fra dieci anni e forse prima si arriverà alla paralisi completa, a meno che non si provveda alla costruzione di 200 chilometri di autostrade in zona urbana?

Sono stati fatti, in base a questa previsione, anche i conti di massima e si è calcolato che tra espropri, costruzioni di strade e infrastrutture varie occorrerebbe una spesa di 700 miliardi, ossia una spesa di poco inferiore all'intero bilancio di 10 anni del comune di Milano, col risultato, tuttavia, di ritrovarci tra dieci anni nelle condizioni attuali. Un potenziamento del trasporto pubblico, la costruzione di 110 km. di linee, integrate con le linee tranviarie attuali, con la metropolitana e con le ferrovie vicinali, risolverebbe invece il problema con una spesa di 200 miliardi.

La Giunta, preferisce la soluzione «autostradale» e vara la sopraelevata di viale Zara, senza preoccuparsi del suo raccordo e delle tangenziali e dimostrando una suprema indifferenza per la congestione del traffico nella zona centrale.

Ma tra i risultati dell'incremento della motorizzazione a Milano ve ne sono alcuni che possono anche non balzare subito all'occhio, ma che non sono meno gravi. In un'epoca in cui si fa l'apologia del tempo libero, gli spostamenti nella città per ragioni ricreative dovrebbero essere in aumento; sono invece in diminuzione per la buona ragione che chi, per ragioni di lavoro, ha affrontato l'impresa, con mezzi pubblici o privati due o quattro volte al giorno, rinuncia ad imbarcarsi nel «bailamme» del traffico cittadino per motivi culturali, o più semplicemente di divertimento.

Nel recente, appassionato dibattito provocato al Consiglio comunale dalla decisione di aumentare le tariffe, questi problemi sono stati affrontati dai comunisti nel quadro di una politica tesa a sanare i bilanci dell'ATM ed a sviluppare il trasporto pubblico. Si è chiesto che siano adottati provvedimenti tali da scoraggiare il trasporto privato, si è chiesto che i 3/4 degli investimenti previsti per i lavori pubblici cittadini siano destinati alla realizzazione di sedi proprie di scorrimento per i trasporti pubblici, si è chiesto che le aziende contribuiscano alle spese del pubblico trasporto in considerazione del fatto che ne sono direttamente avvantaggiate.

Ferdinando Strambaci

Per varie ragioni di politica locale

Il clero reazionario ostile all'ecumenismo

Ruffini e tre orientali contro l'apertura verso gli ebrei - Riaffiora l'acredine dei cardinali spagnoli verso i protestanti

Contrariamente alle previsioni di qualcuno, il Concilio ecumenico non ha ancora preso in considerazione il documento dei trecento vescovi che invita il Papa a pronunciarsi con chiarezza sul governo collegiale della Chiesa. Il dibattito, tuttavia, ha ripreso quota affrontando uno schema di grande importanza, quello sull'ecumenismo, che impegna i padri — volenti o nolenti — ad una analisi dei rapporti fra la cattolicità e il mondo esterno.

Il dibattito sul «De Oecumenismo» — a onor del vero — è cominciato malissimo. Su nove oratori, solo tre (l'americano Ritter, il venezuelano Quintero, il giapponese Tatsuo Doi) hanno parlato il linguaggio aperto, sincero, della comprensione, della simpatia umana, della tolleranza; il linguaggio caro a Giovanni XXIII, e dell'unità con gli altri cristiani e del dialogo cordiale e amichevole con i non cristiani. Gli altri sei (il siriano Tappouni, l'italiano Ruffini, gli spagnoli Arriba y Castro e Bueno y Monreal, l'egiziano Stefano I. Sidarous e il melchita libanese Massimo IV Saigh) hanno apertamente disapprovato lo schema, oppure hanno avanzato riserve, critiche, giudizi negativi di ogni genere, pieni di diffidenza, di ostilità, perfino di astio e disprezzo nei confronti dei non cattolici, e si sono spinti fino ad operare sconcertanti discriminazioni nei confronti dei protestanti e degli ebrei.

Ecco alcuni brani di questi interventi che, nell'insieme, costituiscono una vera e propria offensiva reazionaria.

Tappouni (a nome dei vescovi del suo patriarcato di Antiochia): «La trattazione del tema relativo agli ebrei e di quello riguardante la libertà religiosa è fuori posto e inopportuna. Col termine di ecumenismo si intende favorire l'unità dei cristiani e perciò non è il caso di parlare degli ebrei e della libertà religiosa. Diversi sono i motivi che rendono del tutto inopportuno il quarto capitolo sugli ebrei... Esso può riuscire di grave pregiudizio per le minoranze cristiane in numerosi Paesi... Considerata l'odierna situazione politica, che rende inquieti gli animi di molti... è da ritenere che le intenzioni di natura sovrannaturale che hanno suggerito il presente decreto, o non saranno comprese, o verranno interpretate dalle diverse fazioni secondo i propri interessi, con grave danno dei cristiani».

Ruffini: «Se lo schema deve trattare anche degli ebrei, e in forma così onorevole per essi, dovrebbe pure occuparsi, non fosse che con poche righe, di quei fedeli di altre religioni che sono meno avversi al cattolicesimo di quanto non lo siano gli stessi giudei e i protestanti. E perchè non si dovrebbe anche parlare di quei cristiani che sono trascinati all'ateismo dal comunismo, o, più accuratamente parlando, dal marxismo?».

Arriba y Castro: «In alcuni punti dello schema viene consigliato il dialogo con i fratelli separati... anzi viene affermata la liceità e l'opportunità che i cattolici si uniscano nella preghiera con i fratelli separati. Questo atteggiamento non sembra consono alle leggi della Chiesa ed espone i cattolici a gravi pericoli. Bisognerebbe perciò inserire nello schema un invito ai fratelli separati affinchè si astengano da ogni proselitismo fra i cattolici... Il magistero di Cristo è stato affidato soltanto alla Chiesa cattolica, alla quale perciò spetta il diritto e il dovere di predicare il Vangelo in tutto il mondo. Lo schema, così com'è, non lo approvo».

Bueno y Monreal: «L'ecumenismo è lodevole, però occorre molta prudenza, per non esporre i fedeli al pericolo dell'indifferentismo, che colloca sullo stesso piano le diverse confessioni cristiane. Questo pericolo sembra accentuato dallo schema, il quale usa espressioni più che deferenti verso varie confessioni, ed afferma — erroneamente — che anche fuori della Chiesa appare la grazia dello Spirito Santo e si possono incontrare la fede, la speranza, la carità».

Sidarous: «Il capitolo sui giudei è fuori tema in uno schema sull'unità dei cristiani e non è neppure necessario per proclamare la condanna dell'antisemitismo perchè la Chiesa ha sempre condannato le persecuzioni. Trattare la questione degli ebrei è, in questo momento, pericoloso, e non vi è motivo alcuno per farlo».

Saigh: «Il capitolo sugli ebrei è completamente fuori posto. L'ecumenismo è una questione di famiglia, fra cristiani. Che cosa c'entrano gli ebrei? Questa è un'offesa per i fratelli separati. Se si deve parlare dei giudei, se ne parli in un altro schema e si parli anche di altre religioni, per esempio, dell'Islam».

Per amore di verità, dobbiamo aggiungere che il patriarca Saigh si è pronunciato contro l'antisemitismo e il razzismo e che sulla collegialità, si è collocato fra gli innovatori più audaci. Ma, sempre per amore di verità, dobbiamo chiarire: 1) che gli orientali avversano il capitolo sugli ebrei per puro opportunismo nei confronti dei rispettivi governi arabi, e per paura di rapresaglie contro le deboli comunità cristiane; 2) che gli spagnoli sono ostili al dialogo coi protestanti, perchè di recente il dittatore Franco, sia per servilismo verso gli Stati Uniti, sia per ricattare l'inquieto clero iberico, autorizzò il proselitismo protestante in Spagna, provocando un'ondata di panico nelle alte sfere ecclesiastiche.

Arminio Savioli

Palermo

Protesta studentesca all'elezione del Rettore

Dalla nostra redazione

PALERMO, 18.

Al termine di una votazione assai contrastata, il pediatra prof. Michele Gerbasi è stato eletto stamane, con uno strettissimo margine di voti, Rettore dell'Università di Palermo. La seduta del Senato Accademico, protrattasi per alcune ore, è stata caratterizzata dalla muta protesta di centinaia di studenti che, raccoltisi nell'atrio della Centrale, hanno manifestato compostamente per il fatto che l'organismo rappresentativo sia stato ancora una volta escluso da una decisione così impegnativa per l'avvenire dell'Ateneo, almeno per i prossimi tre anni.

Come è noto, le vigenti disposizioni di legge riducono praticamente l'elezione del Rettore ad un fatto di ordinaria amministrazione, dove, spesso, il compromesso che viene realizzato tra i votanti per esprimere una maggioranza si basa sulla ripartizione delle entrate tra i vari istituti universitari, quando non su compromessi più sconcertanti.

Malgrado lo strettissimo riserbo che circonda i risultati delle elezioni, attendibili indiscrezioni danno il prof. Gerbasi (attualmente preside della Facoltà di medicina e chirurgia, direttore dell'ospedale dei bambini e della clinica universitaria pediatrica della città) come eletto con 52 voti su 99; i voti dispersi sarebbero stati parecchi e le schede bianche ben 22.

Il prof. Gerbasi succede al prof. Tommaso Aiello, che ha retto l'Università di Palermo nei due trienni precedenti.

g. f. p.

GGGG