

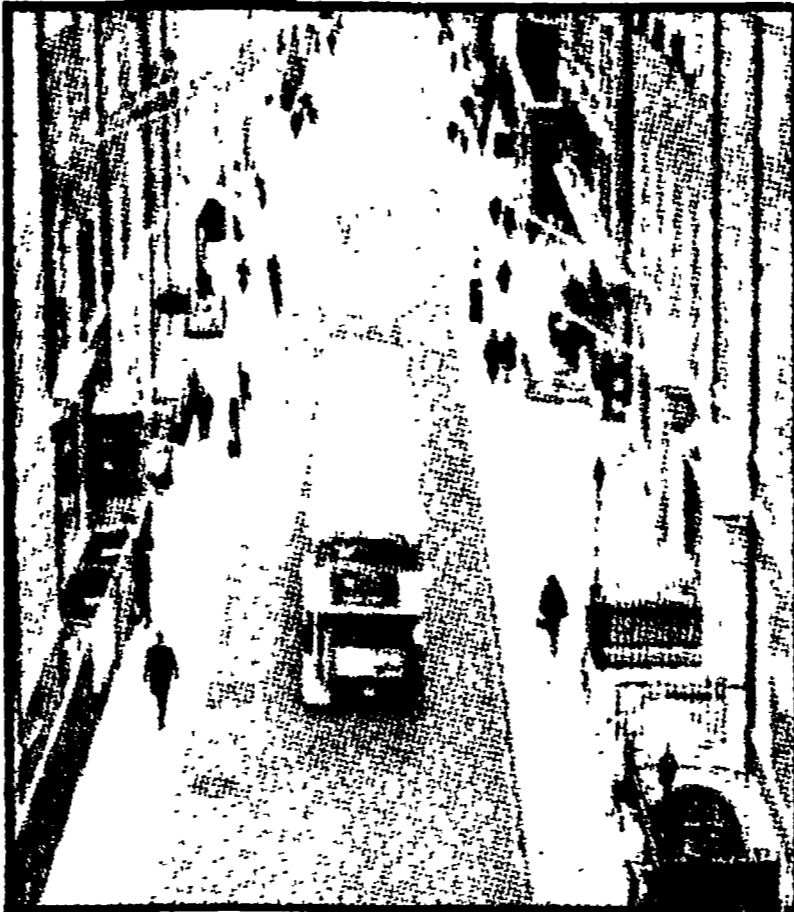
# Ecco il perchè del caos nelle città



Questi veicoli stanno trasportando...



...69 persone che potrebbero tutte...



...essere su questo autobus

## Bilancio dei due giorni di sciopero dei mezzi pubblici

# Le auto non possono trasportarci tutti

E' stato calcolato che in media un autobus porta 28,30 persone e una vettura 1,7 - Per fare posto a tutte le macchine occorrerebbe ricostruire da cima a fondo le città - Ritardo dell'Italia rispetto ad altri paesi nel dare la priorità al mezzo pubblico

La convinzione che la motorizzazione individuale non soltanto danneggia le aziende pubbliche di trasporto (la qualcosa potrebbe interessare soltanto quella parte dei cittadini troppo poveri per acquistare una auto) ma che, per giunta, non può andare al di là di determinati limiti senza sconvolgere le attività economiche e le abitudini dei cittadini comincia a penetrare nelle coscienze. Nei due giorni di sciopero milioni di persone hanno potuto constatare che la minaccia d'una paralisi della circolazione provocata dall'eccessivo numero di auto si fa sempre più reale. Nel frattempo i tecnici del traffico me-

no legati al « lobby dell'auto » moltiplicano le dimostrazioni matematiche dei vantaggi che il mezzo pubblico può fornire in cambio di quello privato. Abbiamo già riferito che le auto occupano 17,18 corsie per trasportare un numero di viaggiatori pari a quello che gli autobus portano ingombrando una sola corsia. Questo è un calcolo teorico, da laboratorio, e quindi prescinde da una serie di fattori che pure, nella realtà della circolazione quotidiana, aggravano ancora di più la situazione. Altre indagini hanno condotto alla conclusione che un autobus trasporta in media 28,30 per-

sone mentre una vettura privata soltanto 1,7: ciò significa che occorrono 16,17 macchine per trasportare i viaggiatori di un solo autobus. Per rendersi conto, fino in fondo, della differenza, bisogna pensare che le 16-17 auto si muovono distanziate l'una dall'altra e, per giunta, guidate da persone più o meno capaci, più o meno rispettose delle norme sulla circolazione. E questo senza calcolare che le vetture private restano parcheggiate per una quantità di tempo di gran lunga superiore all'insieme delle fermate degli autobus.

Non c'è quindi da stupirsi se nelle grandi città di molti paesi in cui la densità automobilistica è anche superiore alla nostra, si tende ad assegnare la priorità al mezzo pubblico. Nelle ore di punta, sui mezzi collettivi, a Chicago avvengono l'82 per cento degli spostamenti, a Londra il 77 per cento, a Parigi il 76%, a Stoccolma il 73 per cento. La non lontana e alquanto recente esperienza della sciopero dei trasporti pubblici di New York ha dimostrato quale insostituibile funzione assolvo le metropolitane e autobus in quella città. Ma negli Stati Uniti ci si sta rendendo conto che bisogna essere ancora più drastiche in materia se si vogliono evitare gravissimi sprechi economici. C'è qui, naturalmente, una contraddizione tra i gruppi capitalistici legati alla auto e alla classe padronale nel suo insieme che ha bisogno di un efficiente trasporto delle merci e della manodopera.

Da noi invece le autorità centrali si limitano a qualche ca- quale intervento sulla viabilità e - vedi la circolare Taviani - a sollecitare le aziende comunali al risparmio. Il Piano Pieraccini prevede la spesa di 150 miliardi in cinque anni, nelle grandi città, per i trasporti: una cifra ridicola se si pensa che soltanto i deficit attuali delle aziende municipalizzate ammontano a complessivi 120 miliardi.

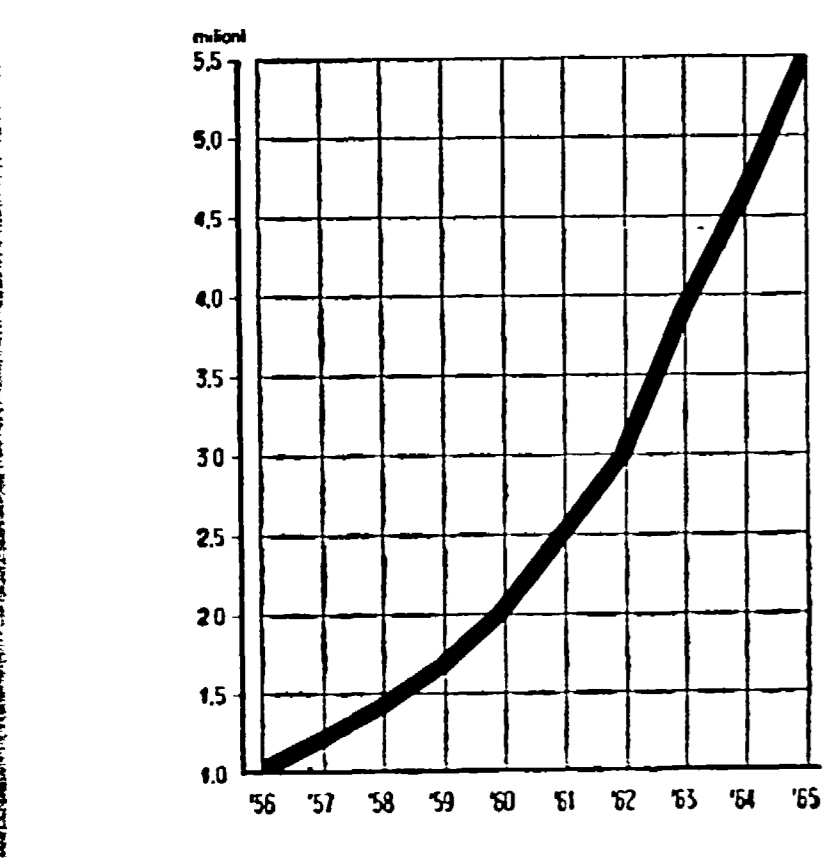
Non si può pensare del resto a spese talmente ampie da assicurare la possibilità di circolazione alle auto oggi esistenti e a quelle che stanno per arrivare. Le autostrade urbane a pagamento, di cui alcuni parlano come di una panacea universale, costano ancora di più di quelle interurbane e, inoltre, non possono essere costruite dappertutto. Ma a tagliare le gambe a questa impostazione, stanno le conclusioni alle quali perveniva l'inchiesta condotta nel 1963 dal ministero dei Trasporti britannico, altrimenti nota come « rapporto Buchanan » per far fronte alle necessità della circolazione occorrerebbe investire nella viabilità le stesse astronomiche cifre che vengono investite nella motorizzazione. In Italia nel 1964 (anno di rallentamento produttivo) sono stati spesi per auto e carburanti ben 1.550 miliardi: è mai possibile pensare ad investimenti nella viabilità urbana di questa entità? E' mai possibile immaginare che le nostre città vengano distrutte e ricostruite da capo soltanto per consentire all'industria automobilistica di continuare a svilupparsi in modo così sproorzionato rispetto agli altri settori dell'economia?

L'ipertrofica espansione del mezzo. Negli ultimi due anni, in seguito all'aggravarsi della crisi delle aziende comunali, lo incremento si è fatto più « into » che nel passato a tutto svanaggio del rinnovo del parco autobus e della sua efficienza. Il nesso esistente tra sviluppo della motorizzazione individuale e crisi delle aziende comunali di trasporto è documentabile cifre alla mano. Dal 1960 ad oggi i deficit delle municipalizzate sono passati da 16 a 120 miliardi di lire: i passeggeri trasportati in 7 grandi città (Roma, Torino, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Na-

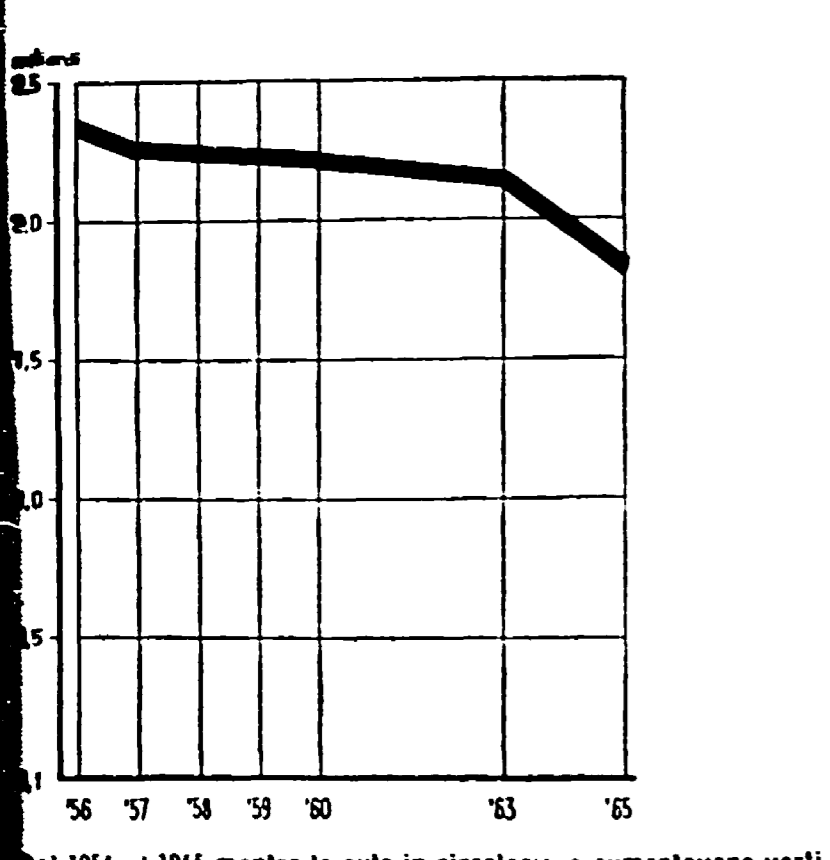
poli) sono calati del 7 per cento nonostante che l'incremento della popolazione avrebbe consentito, in altre condizioni, un aumento del 5 per cento. Negli stessi anni il numero delle auto private è salito del 106 per cento. La impossibile coesistenza di mezzi pubblici e privati ha portato a un generale rallentamento della velocità commerciale: dal 1949 ad oggi, la velocità commerciale degli autobus è scesa da 16 chilometri orari a 10 (e a 6-7 nelle ore di punta). Ma anche le vetture private diminuiscono rapidamente la loro velocità commerciale e le loro possibilità di trovare posto per le soste. A Milano in due anni tale velocità è calata del 25 per cento.

« Nella memoria presentata alla Conferenza di Stresa dal vice direttore dell'ATAN di Napoli, Michelangelo Sorrentino, si dimostra che « il congesto nelle grandi città, sia italiane che estere, non è prodotta, ma è, invece, subito dai trasporti pubblici ». Nel 1963 infatti i 29.631 mezzi pubblici esistenti in Italia hanno trasportato cinque miliardi di passeggeri: lo stesso numero che è stato trasportato da 4 milioni di auto. Vale a dire che lo stesso risultato può essere ottenuto, con i trasporti pubblici, dallo 0,5 per cento dei mezzi privati.

## Auto in circolazione



## Trasporti pubblici



Dal 1956 al 1965 mentre le auto in circolazione aumentavano vertiginosamente, da uno a 5,5 milioni (grafico in alto), i passeggeri delle aziende comunali diminuivano di anno in anno e, con un ritmo particolarmente intenso, dal '63 in poi. Il grafico in basso riguarda l'andamento dei passeggeri delle aziende di Roma, Milano, Bologna e Torino. La tendenza deve essere invertita altrimenti, non soltanto la crisi finanziaria dei comuni si aggraverà, ma gli stessi automobilisti non potranno più circolare per mancanza di spazio

## Appello di Terracini per il Vietnam ai parlamentari di tutto il mondo

Sono in corso a Teheran dal martedì 27 settembre i lavori della Assemblea dell'Unione Interparlamentare, che si concluderanno nella serata di oggi. Della delegazione italiana capeggiata dall'on. Codacci Pisanelli, fanno parte, tra gli altri, il compagno senatore Umberto Terracini e i compagni deputati Laura Diaz e Giuseppe Brigliotti. Il compagno Terracini è intervenuto in sede di dibattito generale, nella giornata di mercoledì 27, centrando il suo discorso sui temi della lotta per la pace nel mondo e per la sicurezza europea. Ponendo in rilievo le minacce che la guerra nel Vietnam fa pesare sull'intera umanità e il carico di sofferenze che essa impone al popolo vietnamita, il compagno Terracini ha rivolto un appassionato appello ai parlamentari di tutto il mondo a intervenire sui rispettivi governi onde indurre gli Stati Uniti ad accettare di porre fine ai bombardamenti sulla Repubblica Democratica del Vietnam e di iniziare trattative per la piena restaurazione degli accordi di Ginevra del 1954, riconoscendo come interlocutore il Fronte di Liberazione del Vietnam del Sud. Il compagno Terracini, richiamando all'attenzione della Assemblea la catena di attentati terroristici nazisti in Alto Adige, ha indicato nella lotta al rinvincimento dell'intangibilità delle frontiere uscite dalla seconda guerra mondiale, le condizioni per avviare l'Europa alla creazione di un sistema di sicurezza collettiva. Il discorso del compagno Terracini, seguito con estrema attenzione dalla Assemblea, ha suscitato vasta eco di interesse e approvazione.

## ALLARMATA DENUNCIA A NAPOLI

# Costretti a lavorare in baracche di legno gli scienziati degli istituti di ricerca

ca ed in cui sono costretti ad operare studiosi di fama internazionale, quali Caianniello, Buzzati Traverso, Liguori. Caianniello ha ricordato ad esempio, come il suo istituto sia costretto a fare largo affidamento, per la sua sopravvivenza, ai « piccoli contratti di ricerca a diecimila dollari l'uno, stipulati con l'aeronautica americana. A queste difficoltà di fondo, connesse alla politica generale che oggi in Italia si porta avanti nei confronti della ricerca, si sono aggiunte qui nella nostra città ulteriori difficoltà che rendono sempre più difficile la permanenza a Napoli di questo complesso di istituti. La conferenza stampa di stasera, convocata dai professori Caianniello, Buzzati Traverso e Liguori (alla quale erano presenti rappresentanti dei vari partiti, dal Pci, al Psi, alla Dc, esponenti del mondo universitario, ecc.) è servita ap-

che possa continuare a dare un senso positivo e fecondo alla presenza a Napoli di attrezzature scientifiche dal valore internazionale. In caso contrario come hanno ripetuto ancora questa sera, messi nella pratica impossibilità di lavorare, studiosi come Graziosi, Caianniello, Buzzati Traverso, si vedranno costretti ad accettare le offerte che lo giungono numerose dall'estero. Arrivare a tanto però, ha detto ancora Graziosi, significa infliggere una dura e definitiva sconfitta alla ricerca scientifica nel Mezzogiorno. Da qui quindi il rinnovato appello di questi scienziati perché si intervenga presto, si decida presto, in quanto ogni ritardo delle forze politiche si gnificerà per loro una risposta negativa che li costringe a verso soluzioni non volute. Rinnovato appello anche perché oggi non solo appare an-

cora lontana la attuazione della famosa area di ricerca, ma perché la Mostra d'Oltremare - quale Ente proprietario dei suoli dove sono installati gli istituti di ricerca - ha preso una posizione nettamente e ostinatamente contraria a che altri suoi suoli vengano utilizzati per installare nuove attrezzature scientifiche. Così il discorso, portato avanti anche dalle associazioni universitarie, di fare della zona che comprende anche la Mostra d'Oltremare un'unica grande area di insediamento di istituti di ricerca - ha preso un corso che non è in discussione dal persistente rifiuto di un ente ormai chiaramente anacronistico nella sua funzione e struttura. L'Ente mostra era arrivato addirittura ad intimare lo sfratto all'istituto di fisica teorica e solo le forti pressioni degli ambienti scientifici hanno bloccato la decisione.

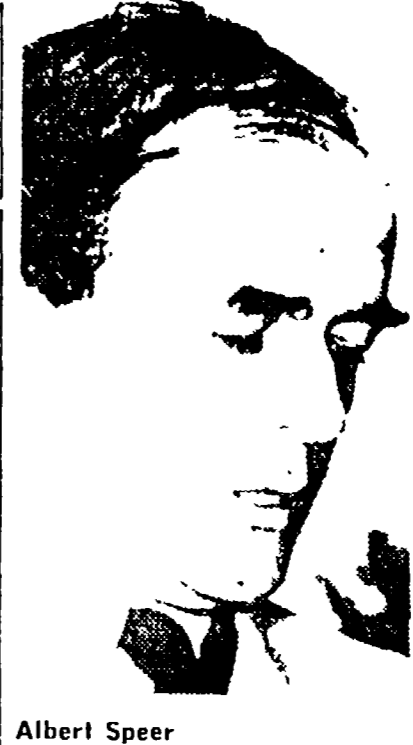
« La disintegrazione dell'atomo permessa di uccidere nei centri di New York, in caso di conflitto mondiale, un milione di persone in pochi secondi, per mezzo di un'arma servita da dieci uomini. La morte, imprevedibile, trasversale l'etero, più rapida del tu. io, e invisibile anche in pieno giorno... ». « Un uomo inquietante questo Albert Speer » dice un giornale francese. Forse c'è a Bonn chi, già studiato il modo di inserire al posto giusto, nella Germania di vent'anni dopo, questo « specialist » sessantenne, questo criminale di guerra che non ama recitare le parti secondarie, e che sembra contare amici e protettori al di qua e al di là dell'Atlantico.

## A vent'anni dalla condanna di Norimberga

# OGGI TORNANO LIBERI DUE DEI MASSIMI GERARCHI DI HITLER

Si tratta di Baldur von Schirach (capo della « Hitlerjugend ») e di Albert Speer, l'inventore dello sfruttamento « totale » dei prigionieri di guerra e dei detenuti nei lager - Nel carcere di Spandau resta ora soltanto Rudolph Hess

Due alti gerarchi hitleriani, condannati per crimini di guerra a Norimberga nel 1946, escono questa sera dalla « Alted Prison Spandau ». Baldur von Schirach e Albert Speer hanno scontato i vent'anni di carcere cui furono condannati dal Tribunale internazionale e nel famoso carcere del sobborgo berlinese di Spandau resta ora soltanto Rudolph Hess, condannato a vita.



Albert Speer



Baldur von Schirach

Un fantasma è certamente Hess, chiuso ormai - a quanto si dice - nel cupo anello della sua follia. Custodito da ben 132 soldati di quattro eserciti diversi nell'ex fortezza prussiana, il protagonista della famosa fuga in Inghilterra del 1941 dispone di una guardia senza dubbio sproporzionata ma paradossalmente proprio nella custodia del secondo del fu di Hitler sopravvive l'ultimo vestigio dell'amministrazione quadripartita che i quattro Grandi instaurarono a Berlino dopo la disfatta del Terzo Reich.

Un fantasma può forse essere considerato anche Baldur von Schirach. Il 27 settembre scorso, l'ex vice procuratore generale al processo di Norimberga Robert Kempner - già funzionario tedesco assile al nazismo, arrestato dalla Gestapo, fuggito dalla Germania e nel '39 stabilitosi negli USA - ha dichiarato che « se le prove e le testimonianze di cui si dispone ora fossero state conosciute allora », le sentenze di Norimberga sarebbero state diverse e von Schirach sarebbe stato condannato a morte.

Prodotto tipico del nazismo, costui fu prima capo della gioventù studentesca, poi Führer della « gioventù hitleriana », infine gauleiter di Vienna: giovane fanatico, di bell'aspetto, di intelligenza mediocre, poeta fallito, ipocrita e vanitoso, quando fu portato davanti ai giudici sfoderò d'istinto un abile gioco istrionico, facendo cadere per un intellettuale romantico ed ingenuo, colpevole di un amore per gli ideali da chi ai suoi occhi che gli ideali incarnava, cioè Hitler: « Un giorno, io che avevo considerato Hitler come una guida ed un capo di Stato per fatto scoprii che mi ero sbagliato. Io formai una gioventù che vedeva Hitler come lo vedeva lo stesso Hitler e io stesso il mio debito è quello di avere allorato la gioventù tedesca per un uomo che ha commesso milioni di assassinii. Io credevo in quell'uomo. E' tutto quello che posso dire... ».

Architetto, nazista ferocissimo fin dalla prima gioventù, questi raggiunse rapida-

mente posizioni elevate e dopo essere stato, architetto ufficiale del regime, diventò nel '42, a soli 37 anni, ministro degli armamenti e come tale dittatore assoluto dell'economia di guerra: fu l'artefice spietato e abilissimo della macchina per lo sfruttamento « totale » di tutte le forze del Reich e in primo luogo dei milioni di prigionieri di guerra e di detenuti nei campi di concentramento. Nel giro di due anni e mezzo, dal 1942 alla metà del 1944 la produzione di forniture belliche tedesche venne triplicata rispetto agli anni precedenti. I risultati da lui ottenuti sorpresero gli alleati.

Questo architetto megalomane che aveva dato corpo le più incredibili costruzioni al debente hitleriano - e glielo ha detto Hitler - non fu mai un prigioniero. Dopo la sua caduta in pieno quando venne chiamato a succedere al capo della famigerata organizzazione Todt, come ministro per gli armamenti.

« Senza di me la guerra sarebbe finita nel 1942-43 », dirà a Norimberga e nessuno può negare che egli fu davvero il possibile per far durare il massacro due o tre anni di più.

Eppure oggi l'autorevole giurista tedesco americano Robert Kempner dichiara che a Norimberga gli fu comminata una pena eccessiva: quindici anni sarebbero bastati, perché dice Kempner, Speer non fu estraneo del tutto alla caduta del 20 luglio e nelle ultime settimane di guerra concepì l'idea di uccidere Hitler. Resta il fatto che alcune migliaia di uomini - fra cui generali, ammiragli, diplomatici, professori, cittadini, soldati - caddero nella feroce, indiscriminata rappresaglia hitleriana per l'attentato del 20 luglio 1944. Ma Speer continuò il suo mestiere fino all'ultimo.

La condotta di costui, in realtà, è quella di un uomo che forte dell'immenso potere che aveva nelle mani, andò avanti per la sua strada ignorando l'attentato del 20 luglio del Führer quando vedeva che potevano turbare il suo lavoro e i suoi piani. E poiché non gli era venuta l'idea di uccidere Hitler, l'astuzia fece il doppio gioco coi congiurati del 20 luglio e infine, quando ormai tutto precipitava nell'abisso, ebbe l'accortezza di parlare a un paio di subordinati d'un certo suo piano per inondare di gas venoso il bunker di Hitler. Il piano non verrà mai in pratica, ma se ne parlerà a Norimberga e per questi motivi Speer verrà a beneficiare da parte di certi ambienti americani e tedeschi occidentali, d'un tasso di omaggio ad una sua presunta « forza di carattere » (perché non fece saltare le industrie tedesche e ancora funzionanti come gli aveva ordinato Hitler) e ad una sua personale integrità che col crimine di guerra non ha niente a che vedere.

« Una guerra - e che guerra! - era appena finita e l'imputato Albert Speer non esitava a prefigurare davanti al tribunale come sarebbe stata la prossima: « Fra cinque o dieci anni la tecnica della guerra offrirà la possibilità di dirigere missili da un continente all'altro con una precisione assoluta. « La disintegrazione dell'atomo permessa di uccidere nei centri di New York, in caso di conflitto mondiale, un milione di persone in pochi secondi, per mezzo di un'arma servita da dieci uomini. La morte, imprevedibile, trasversale l'etero, più rapida del tu. io, e invisibile anche in pieno giorno... ».

« Un uomo inquietante questo Albert Speer » dice un giornale francese. Forse c'è a Bonn chi, già studiato il modo di inserire al posto giusto, nella Germania di vent'anni dopo, questo « specialist » sessantenne, questo criminale di guerra che non ama recitare le parti secondarie, e che sembra contare amici e protettori al di qua e al di là dell'Atlantico.

« Un uomo inquietante questo Albert Speer » dice un giornale francese. Forse c'è a Bonn chi, già studiato il modo di inserire al posto giusto, nella Germania di vent'anni dopo, questo « specialist » sessantenne, questo criminale di guerra che non ama recitare le parti secondarie, e che sembra contare amici e protettori al di qua e al di là dell'Atlantico.

« Un uomo inquietante questo Albert Speer » dice un giornale francese. Forse c'è a Bonn chi, già studiato il modo di inserire al posto giusto, nella Germania di vent'anni dopo, questo « specialist » sessantenne, questo criminale di guerra che non ama recitare le parti secondarie, e che sembra contare amici e protettori al di qua e al di là dell'Atlantico.