

Kissinger

una trasposizione del sistema concettuale... Kissinger... l'Unione Sovietica...

Cresce la domanda di trasporti pubblici efficienti, ma la risposta è sempre meno adeguata
Un tram che costa tanto e non arriva mai

Undici milioni di persone ogni giorno salgono in Italia su un mezzo di trasporto urbano o extraurbano: autobus, filobus, tram. Vengono a bordo dal luogo di abitazione a quello di lavoro e di studio; si affollano su mezzi vecchi e spesso sgangherati, lenti e scomodi. Con l'inurbamento e il sovraffollamento delle grandi aree metropolitane, la richie-

sta di mobilità è aumentata, ma le aziende pubbliche non sono state in grado di darle una risposta sufficiente. Mentre la rete dei trasporti pubblici si dimostra inadeguata alle esigenze, impiegati e operai, commesse e studenti hanno cercato di risolvere il problema attraverso l'acquisto di un'auto privata. Dodici milioni di macchine corrono oggi

sulle nostre strade. Ma l'uso individuale del mezzo di trasporto, invece di consentire una maggiore mobilità, ha ottenuto lo scopo contrario, riducendo la capacità di movimento dei singoli e del sistema nel suo insieme. Oggi, nei grandi centri urbani, autobus e macchine private avanzano a una velocità media di cinque-sei chilometri orari.

La difficile convivenza fra mezzi pubblici e privati

TORINO SE' AGRIPPA: ha ufficialmente trasformato il suo sistema di trasporto pubblico in un mezzo di trasporto urbano. In un atto di ingenuità e di insicurezza. La città, ritenuta una delle più moderne d'Italia, ha adottato un sistema di trasporto pubblico che è un po' come un tram che non arriva mai. Il sistema è stato progettato da un ingegnere di nome Agrippa, che ha studiato il sistema di trasporto pubblico di una città americana, e ha applicato il sistema di trasporto pubblico di una città americana a una città italiana. Il sistema è stato progettato da un ingegnere di nome Agrippa, che ha studiato il sistema di trasporto pubblico di una città americana, e ha applicato il sistema di trasporto pubblico di una città americana a una città italiana.

Il deficit delle aziende di trasporto pubblico è oggi di 60 miliardi contro i 74 del 1976. In città il ricavo per ogni passeggero è oggi di 68 lire a viaggio contro un costo di oltre 300 lire; con il 35 lire contro 194 nel 1976. La tendenza ad una ulteriore divergenza fra costi e ricavi sembra inevitabile.

Il deficit delle aziende di trasporto pubblico è oggi di 60 miliardi contro i 74 del 1976. In città il ricavo per ogni passeggero è oggi di 68 lire a viaggio contro un costo di oltre 300 lire; con il 35 lire contro 194 nel 1976. La tendenza ad una ulteriore divergenza fra costi e ricavi sembra inevitabile.

autobus un tram. Nel giro di dieci quindici anni le città si sono ingratte, sono cresciute le esigenze di mobilità, e i mezzi pubblici sono rimasti un problema di gestione di una città.



Un deficit di 600 miliardi

LE AZIENDE MUNICIPALI di trasporto pubblico urbano ed extraurbano sono in Italia 99. Il loro deficit è in costante aumento: è stato, nel 1973, di oltre 412 miliardi, nel 1974 di oltre 600 miliardi e nel 1976, tra tutti gli enti, di oltre 600 miliardi.

Il rapporto tra ricavo e costo è in costante diminuzione. Nel 1973, il ricavo era del 35 per cento del costo; nel 1974 del 30 per cento e nel 1976 del 25 per cento.

Si sono quindi creati un disavanzo pressoché insuperabile. La complessiva inefficienza del sistema, esasperata dall'aumento dei costi dovuto alla crisi energetica ed all'aumento del prezzo del petrolio, impedisce alla ricerca di soluzioni realistiche che assicurino il soddisfacimento delle città e in tal caso, in questa prospettiva, deve prevedersi la graduale sostituzione del mezzo pubblico a quello privato, convergendo così le strutture e gli squilibri dovuti al disordinato sviluppo degli anni precedenti.

Gli ultimi episodi di benevolenza della Cina verso i religiosi cattolici preludono probabilmente a rapporti meno tesi tra Pechino e la Santa Sede

Se il Vaticano va contro Mosca, ai cinesi piacciono anche i missionari

ROMA. La Chiesa cattolica sta forse entrando nel grande gioco anticomunista della Cina? Non pochi pretoli vaticani hanno visto con soddisfazione il viaggio di Amleto Pizzani in Pechino. Per una volta tanto, la Santa Sede e la Repubblica popolare cinese fanno qualcosa di buono, e i loro obiettivi si vedono puntati su Pechino. Il Vaticano punta su Pechino, ma la Chiesa preferisce cambiare bersaglio. L'obiettivo è di assicurare per accogliere le prospettive politiche del partito comunista italiano, ancora troppo legato, secondo Pizzani, all'Unione Sovietica.

Suore e religiosi cinesi il esilio a Hong Kong hanno ricevuto il permesso di visitare i familiari in Cina. A tre gesuiti da tempo condannati ai lavori forzati è stata concessa una licenza di tre settimane

tutto al nostro clima di Pechino nei confronti di Washington. In modo analogo, i nuovi episodi di benevolenza cinese verso i missionari cattolici andrebbero visti nell'ambito di rapporti diplomatici e di finalità politiche più che nel semplice quadro di una tolleranza religiosa. Si sa, del resto, che riaccedere qualche forma di rapporti diplomatici con la Cina è uno degli obiettivi costantemente perseguitati dalla Santa Sede. Questa cura, un'ambasciata preside incaricato nel suo grande viaggio in Estremo Oriente nel 1978. Nel dicembre di quest'anno, da Hong-Kong, avrà mandato un saluto al popolo cinese, ma è noto che nel discorso che terrà a Pechino, non si farà menzione di un lungo braccio diretto alla Cina, che poi venne salutato per le reazioni di vari governi internazionali.

pubblica PAGINA 6