

Riprendono i lavori parlamentari

# La politica estera oggi alla Camera

Bilancio dei LL.PP. al Senato - Pastore prende atto della crisi della maggioranza - Discorsi oltranzisti di Scelba e Pacciardi.

Politica estera alla Camera. I lavori pubblici al Senato: con questi due argomenti all'ordine del giorno riprendono oggi i lavori parlamentari dopo quasi due mesi di sosta. La ripresa autunnale è particolarmente viva per due ragioni: prima di tutto per i temi di politica internazionale che, nel momento in cui si discute il bilancio degli Esteri, sono oggetto di un dibattito drammatico su scala mondiale; per le circostanze singolari in cui il governo Fanfani si ripresenta al giudizio del Parlamento, dopo che due partiti della maggioranza (anche se con un rinvio dei tempi) della crisi da parte del PSDI hanno in effetti dichiarato lo scioglimento del patto della convergenza dal quale il governo prese vita.

Al dibattito di politica estera si tende ad attribuire una speciale importanza anche per i riflessi che esso può avere nella polemica in corso tra i partiti della maggioranza. Si è detto che il bilancio degli Esteri ha assunto un carattere di priorità assoluta non solo per obiettive ragioni di politica internazionale, che richiedono un impegno positivo del governo italiano in direzione del negoziato sui problemi controversi. Il dibattito è stato voluto subito anche in funzione di un gioco politico interno, che vorrebbe bloccare sui temi dell'atlantismo e delle posizioni oltranziste la discussione sulle sorti del governo Fanfani. Non a caso, il PLI è stato tra i partiti che hanno particolarmente insistito perché il chiarimento circa la «maturità democratica del PSI» avvenga sul terreno della politica estera.

E' evidente che in questo modo si vuole deformare il senso del dibattito che la Camera è chiamata ad affrontare. Ma si tratta di tentativi inutili. E' stato rilevato che il governo, la DC e i suoi alleati non possono sfuggire a una giudizio e a un dibattito di fondo. Sono questi i problemi di indirizzo su cui il «chiarimento» politico deve avvenire, a cominciare dal PSDI e dal PRI, oltre che dalla DC. Per il PSI, interverranno nel dibattito i compagni Lombardi e Vecchiotti.

**DISCORSI DOMENICALI** Un discorso che riflette la perfetta padronanza della politica internazionale politica interna e che prende atto della pratica situazione di crisi in cui opera il governo Fanfani, è stato pronunciato ieri a Milano dal ministro Pastore, che rappresenta la DC e nel gabinetto Fanfani la corrente di «Rinno-mento democratico». La DC «egli ha detto» può anche attendere il congresso per pronunciarsi sulle scelte da fare anche per le formule di governo; non si può tuttavia tacere la delicata situazione determinata dall'avvenuta profonda frattura nell'ambito dei partiti convergenti. Dobbiamo chiederci fino a che punto è dignitoso che i partiti interessati proseguano con una situazione così profondamente turbata dalle polemiche tuttora in corso». Dopo aver accennato alla «eventuale presenza di governo», il ministro Pastore ha detto che per raggiungere un tale risultato «si rende necessaria una politica capace di convincere e quindi un tipo di governo che tale politica sia in grado di realizzare».

Da destra, con il suo tipico furore anticomunista, ha risposto con due discorsi a Milano e a Monza il ministro Scelba toccando il tasto delle autonomie comunali e quello della politica estera. Difendendo il suo progetto di legge per la riforma della legge comunale e provinciale, il quale si mantiene fermo l'istituto prefettizio, Scelba ha spiegato che le autonomie comunali «non sono fini a se stesse», ma dipendono evidentemente dai comodi del potere democristiano. Il ministro si è spiegato bene quando ha chiarito che «non si può prescindere dalla presenza attiva del PCI», che insieme ai socialisti amministra 2000 comuni e 17 amministrazioni provinciali. Per la politica estera, riferendosi implicitamente al dibattito che comincia oggi alla Camera, ha ripreso tutti i temi più truci dell'oltranzismo e dell'anticomunismo, affermando che «di fronte al comunismo non si può essere neutrali», ma bisogna invece usare «il linguaggio della forza». Un tono analogo ha usato il repubblicano di minoranza Pacciardi a Forlì accennando anch'egli al «connubio delle forze neutrali», che se avvenisse sarebbe da combattere «con estrema energia».

Il compagno socialista Santi, a Imola, ha criticato il rinvio della crisi deciso dal PSDI e ha sollecitato un governo di centro-sinistra «non a parma», ma fondato su un programma di sviluppo economico, sulla moralizzazione della vita pubblica, la riforma agraria, la soluzione nazionale del problema delle fonti di energia e la riforma scolastica.

## Comizio di Terracini a Frascati

Il compagno sen. Umberto Terracini ha parlato ieri mattina a Frascati davanti a una grande folla che grida: «Viva il cinema Torlonia, viva il cinema Torlonia, viva il cinema Torlonia». Terracini ha parlato nel corso di una manifestazione della stampa comunista. Prendendo lo spunto dalla situazione del Comune, amministrato da un anno da un commissario prefettizio, lo oratore ha dedicato la prima parte del suo discorso a una vivida critica della politica del governo verso gli enti locali. La DC — ha detto Terracini — ha mostrato una crescente simpatia per le gestioni commissariarie: la situazione in cui si trovano i Comuni come quelli di Frascati o di Roma costituisce l'esempio di un indirizzo perseguito tenacemente da lungo tempo. Ma i commissari non bastano, e allora il partito di governo va preparando i mezzi per riuscire a soffocare in sempre maggiore misura la libertà degli organi elettivi che reggono le amministrazioni locali. La nuova legge comunale e provinciale, preparata da Scelba, contrasta con un chiaro preconcetto costituzionale: anziché affilare il controllo degli atti degli enti locali alle Regioni, conferma questo compito ai prefetti, caratterizzando in partenza il provvedimento in senso nettamente antidemocratico.

La linea «podestaria» di Scelba, si esprime anche attraverso un maggiore accentramento di poteri nelle mani dei sindaci e delle Giunte, a scapito dei Consigli comunali, e nella possibilità che verrebbe concessa di approvare i bilanci delle amministrazioni locali anche a maggioranza semplice. Queste sono le leggi che si vogliono varare: le altre, quelle che già esistono, sono vecchie e inadeguate: lo hanno detto gli avvocati nel recente congresso di Genova e lo ha dovuto riconoscere perfino il ministro Gonella.

Il compagno Terracini ha poi affrontato i temi dell'attuale situazione internazionale, sottolineando come le speranze nel processo di distensione abbiano lasciato il posto, negli ultimi tempi, a nuove, fondate preoccupazioni. Sedici anni fa — egli ha proseguito — la Germania venne sconfitta dalla coalizione antifascista; ma, dopo tanto tempo, il problema tedesco non è uscito ancora dal periodo armistiziale. Un trattato di pace che sancisca le frontiere uscite dal secondo conflitto mondiale non è stato ancora firmato, e alle legittime richieste dell'Unione Sovietica si risponde oggi con le minacce.

In Germania — ha proseguito Terracini — in base agli accordi tra le grandi potenze, il nazismo avrebbe dovuto essere completamente sradicato e i potenti monopoli industriali — matrice della politica hitleriana — liquidati. E' accaduto, invece, che nella parte occupata dalle tre potenze occidentali questi accordi sono stati violati e si sono ricostruite le condizioni. A tarda notte è stata invece rintracciata il possessore del biglietto del secondo premio della lotteria di Merano: è il signor Martino Vittorio Rispoli, di 37 anni, conduttore delle Persepolis dello Stato. Il Rispoli è nato a Fragneto L'Abate, in provincia di Benevento; ed abita a Benevento in una palazzina delle ferrovie di via Adua, nei pressi della stazione ferroviaria.

Il biglietto serie P-51438, abbinato al cavallo Taillebourg, che ha fatto vincere

la lotteria di Merano, è stato venduto a Benevento.

Il biglietto serie A-05553, venduto a Benevento, e i 10 milioni del terzo premio al biglietto serie P-51438, venduto a Genova

Per la prima volta col paracadute sul Monte Bianco

Uccide il marito in un accesso d'ira

La polizia indaga fra gli abituali frequentatori del reparto analisi di S. M. Nova

Un uomo di media statura, stempiato, in grigio l'uccisore della suora all'ospedale di Firenze

La deposizione di un'infermiera sottoposta a interrogatorio per molte ore — Solo 58 mila lire scomparse da un cassetto

La cassaforte non è stata toccata — L'omicida doveva essere molto pratico dell'ambiente e un conoscente della monaca

Giornalisti cinesi a Roma

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

## L'incontro Est-Ovest a Roma



Nel 1965 saranno 170 milioni - Le norme non devono solo colpire, ma anche educare e proteggere il cittadino - L'esempio dell'Olanda, dove nelle scuole sono obbligatori i problemi della circolazione

(Dal nostro inviato speciale)

STRESA, 24. La diciottesima conferenza del traffico e della circolazione, che per quattro giorni ha impegnato qui a Stresa 1.400 delegati, ed ha visto la partecipazione di due ministri e di quattro sottosegretari, è finita. Oggi si è svolta la giornata internazionale della educazione e della propaganda, durante la quale cinque oratori — il prof. Enno Becker della polizia stradale della Germania occidentale, il dott. Gerhard Munsch direttore del centro ricerche psichiche e mediche di Monaco, il sig. René Le Grain Elfort presidente della federazione internazionale dell'automobile, il signor Paul Le Vert direttore della divisione dei trasporti per l'Europa presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite e il signor Stoppman ispettore generale del governo olandese — hanno esaminato i vari aspetti della circolazione stradale, in rapporto alla sicurezza del traffico. Il

Sono giunti ieri all'aeroporto di Fiumicino, provenienti da Mosca, alcuni dei componenti della delegazione sovietica che parteciperanno alla tavola rotonda «Est-Ovest» convocata a Roma. Della delegazione fanno parte il redattore capo delle «Izvestia», Alexei Aghej, il segretario del Comitato centrale dei Sindacati sovietici Leonida Salavet, il vice direttore dello Istituto di economia politica e delle relazioni internazionali Nicola Inozemcev. Nella foto Aghej, con l'ambasciatore a Roma Kozirev, subito dopo l'arrivo a Fiumicino

Primo il cavallo «Aegior» abbinato alla serie P-19142

## I 150 milioni di Merano vinti da un biglietto venduto a Trento

I 30 milioni sono stati vinti dal biglietto serie A-05553 venduto a Benevento e i 10 milioni del terzo premio al biglietto serie P-51438, venduto a Genova

MERANO, 24. — Il biglietto della lotteria di Merano Serie P-19142, venduto a Trento ed abbinato al cavallo Aegior, ha vinto i 150 milioni della lotteria nazionale. Il biglietto serie A-05553, venduto a Benevento, abbinato al cavallo Argo III, ha vinto i 30 milioni del secondo premio; mentre il biglietto serie P-51438, venduto a Genova, abbinato al cavallo Taillebourg, vince i 10 milioni spettanti al terzo premio.

L'estrazione dei biglietti della lotteria nazionale, l'abbinamento dei cavalli in gara per il Gran Premio Merano, avvenuta all'ippodromo di Maia, presenziata da funzionari dell'Ente Finanza, aveva dato il seguente risultato:

Biglietto serie A-05553, venduto in provincia di Benevento, abbinato al cavallo Argo III; G-42974, Bologna, Patatec; P-19142, Trento, Aegior; N-90075, Milano, Vian; P-09077, Milano, Dragonetto; P-51438, Genova, Taillebourg; L-30874, Caserta, Spegasso; T-43903, Roma, Fantasio; S-845, Firenze, Impugnetto; O-88471, Roma, Wild Song; F-55741, Alessandria, Lord Tabary; L-57152, Milano, Nina; U-07633, Venezia, Bedford; Q-07529, Bergamo, Marinaga; O-58492, Ascoli Piceno, Colonia; L-44331, Como, Tyler; L-12230, Varese, Alifan.

Non si conosce ancora il nome del vincitore dei 50 milioni. A tarda notte è stata invece rintracciata il possessore del biglietto del secondo premio della lotteria di Merano: è il signor Martino Vittorio Rispoli, di 37 anni, conduttore delle Persepolis dello Stato. Il Rispoli è nato a Fragneto L'Abate, in provincia di Benevento; ed abita a Benevento in una palazzina delle ferrovie di via Adua, nei pressi della stazione ferroviaria.

Il biglietto serie P-51438, abbinato al cavallo Taillebourg, che ha fatto vincere

la lotteria di Merano, è stato venduto a Benevento.

Il biglietto serie A-05553, venduto a Benevento, e i 10 milioni del terzo premio al biglietto serie P-51438, venduto a Genova

Per la prima volta col paracadute sul Monte Bianco

Uccide il marito in un accesso d'ira

La polizia indaga fra gli abituali frequentatori del reparto analisi di S. M. Nova

Un uomo di media statura, stempiato, in grigio l'uccisore della suora all'ospedale di Firenze

La deposizione di un'infermiera sottoposta a interrogatorio per molte ore — Solo 58 mila lire scomparse da un cassetto

La cassaforte non è stata toccata — L'omicida doveva essere molto pratico dell'ambiente e un conoscente della monaca

Giornalisti cinesi a Roma

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

La monaca, molto probabilmente, conoscerà abbastanza bene l'aggressore, se ha aperto una porticina interna dell'ospedale a una donna insolita, per ricevere un visitatore di media statura, stempiato, e che portava addosso una cabbanella di un grigio molto scuro.

A Stresa giornata internazionale dell'educazione stradale

## Trenta milioni le automobili oggi in circolazione nel mondo

Nel 1965 saranno 170 milioni - Le norme non devono solo colpire, ma anche educare e proteggere il cittadino - L'esempio dell'Olanda, dove nelle scuole sono obbligatori i problemi della circolazione

(Dal nostro inviato speciale)

STRESA, 24. La diciottesima conferenza del traffico e della circolazione, che per quattro giorni ha impegnato qui a Stresa 1.400 delegati, ed ha visto la partecipazione di due ministri e di quattro sottosegretari, è finita. Oggi si è svolta la giornata internazionale della educazione e della propaganda, durante la quale cinque oratori — il prof. Enno Becker della polizia stradale della Germania occidentale, il dott. Gerhard Munsch direttore del centro ricerche psichiche e mediche di Monaco, il sig. René Le Grain Elfort presidente della federazione internazionale dell'automobile, il signor Paul Le Vert direttore della divisione dei trasporti per l'Europa presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite e il signor Stoppman ispettore generale del governo olandese — hanno esaminato i vari aspetti della circolazione stradale, in rapporto alla sicurezza del traffico. Il

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

La costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli, sempre in rapporto alla sicurezza, è stato il tema trattato dal signor Le Grain Elfort. Attualmente circolano in tutto il mondo 30 milioni di automobili. Nel 1965 il numero delle vetture a quattro ruote saranno 170 milioni, fra dieci anni saranno 200 milioni. La probabilità di incidente sono destinate quindi ad aumentare. Accanto al fattore uomo e al fattore strada, nella lotta contro l'incidente e le sue conseguenze, occorre considerare anche l'elemento veicolo. L'oratore ha quindi passato in rassegna l'evoluzione tecnica subita dall'automobile, e dal suo apparato ad oggi, soffermandosi sui vari accorgimenti introdotti dai costruttori per aumentare il grado di sicurezza del passeggero in caso di sciagura. Si va dal «comfort» interno, indispensabile per ridurre la fatica muscolare, alla tensione nervosa del conducente, alla posizione dei sedili e agli schienali con le parti superiori in tubi d'acciaio, che non possono essere piegati, al volante di guida concepito in maniera tale che non sia una sorgente aggravante e supplementare di ferite, alla eliminazione di tutti i fregi inutili all'interno delle vetture, all'uso delle cinture di sicurezza.

L'esperienza dell'Olanda, che può dirsi di avanguardia nel campo della educazione e della propaganda, è stata portata alla conferenza dal sig. Stoppman. Dal primo gennaio del 1959, la legge sulle scuole primarie ha reso obbligatorio l'insegnamento del problema della circolazione, che è stato abbinato allo studio della geografia. Giunto nella «sesta classe» l'allievo deve affrontare un esame conclusivo. Oltre che dalle relazioni, anche dal dibattito che è continuato nel pomeriggio, è emersa la necessità di attuare una politica della educazione stradale, che trasferisca sulla strada le norme che regolano la civile convivenza. E' certo che questo compito non può essere affidato al singolo, ma deve essere

prof. Volpicelli ha insistito sulla necessità di una azione educativa capace di creare una «coscienza stradale», partendo dai primi studi scolastici. Rivedere, cioè, la azione educativa della scuola in rapporto ad una concezione più aggiornata della società moderna, inserendo obblighi all'educazione stradale fra le materie di insegnamento, con istruzione specifica e indipendente.

</