Traffico-caos

Da via Nazionale a via XX Settembre, quasi la metà delle automobili stanno in divieto di sosta. Ecco il risultato di un'indagine sul traffico. Ed ecco anche uno specchio eloquente del caos nel centro della città. Le contravvenzioni sono già molte — 250 mila in un anno! —, ma servono veramente a qualcosa? C'è chi propone di inasprire le sanzioni e chi, invece, chiede provvedimenti nuovi per allentare la stretta sui quartieri

Ogni due auto una multabile

Dove parcheggiare? Ogni ora, ogni minuto è un assillo continuo: roba, a lungo andare, da far scoppiare il fegato a chiunque. C'è chi va a lavorare una ora prima, per poter trovare un posto libero vicino all'ufficio. C'è chi si arrampica sui marciapiedi e chi lascia la macchina di traverso, sfidando il taccuino del vigile e chi — dopo aver girovagato nervosamente per le strade del centro — si decide alla fine, col coraggio della disperazione a fermarsi a fianco di un'altra automobile, in doppia fila. «Divieto di sosta», «intralcio al traffico»: è facile fare le contravvenzioni. Basta avere un po' di tempo, e se ne possono fare tre, quattro, cinque volte quelle attuali. Si scarabocchia il numero di targa, l'articolo del Codice stradale e, «trac», si infila il tagliando sotto il tergicristallo: semplicissimo. Il capitolo delle contravvenzioni per la sosta, infatti, è di gran lunga il più nutrito. Nella seconda metà dello scorso anno, 125 mila contravvenzioni, su un totale di 392 mila, si riferivano appunto a questo unico divieto (senza contare le sanzioni, ben più gravi e pesanti, per «intralcio al traffico»...).

Ma quante macchine vengono lasciate in divieto di sosta senza che i vigili se ne accorgano? Ecco una curiosità che è giusto soddisfare. Un gruppo di tecnici del traffico ha cominciato a raccogliere qualche dato in alcuni «punti neri» della città. I risultati sono stati più sconfortanti di quello che si credeva. Una delle zone asaminate è quella che sta tra via Nazionale e via XX Settembre: una zona piena di uffici e di negozi e attraversata da un mare burrascoso di correnti diverse di automobili, pullman e filobus che si incrociano e si mescolano in modo avventuroso. L'analisi è stata compiuta una mattina del maggio scorso: lungo le strade della zona, sono state trovate circa 1500 automobili ferme. Seicento erano parcheggiate regolarmente, 228 regolarmente e nel pieno rispetto del limite orario della «zona disco», 65 avevano già oltrepassato il limite orario. 634 automobili, invece, erano — per diverse ragioni — in divieto di sosta. Se invece che, sotto l'occhio oggettivo e imparziale dell'operatore dell'indagine statistica, queste automobili fossero cadute sotto quello di un vigile, in perlustrazione, ne sarebbero nate altrettante contravvenzioni. 59 auto sono state trovate inclinate «a pettine» dove ciò non è permesso. 147 erano in doppia fila. 200 non avevano tenuto conto di qualche divieto. E lo elenco, per i «reati minori», potrebbe continuare a lungo, fino a raggiungere il totale, appunto, di 635.

In conclusione, quasi metà degli automobilisti avrebbero potuto trovare, al ritorno, sotto il tergicristallo, il fatidico foglietto bianco con la striscia azzurra.

Allora, a che cosa servono le contravvenzioni? L'interrogativo non è ozioso, in vista dello inizio dell'ultima fase della campagna di educazione stradale. Il prof. Duni — la massima autorità in materia di giurisprudenza del traffico (sono sue centinaia di sentenze che fanno testo sui sorpassi, le questioni di precedenza ecc.) — non ha dubbi: colpire con la massima severità ogni più piccola infrazione.

Malgrado le contravvenzioni, però, gli automobilisti continuano a mettere la macchina in divieto di sosta. Allora? Forse per una settimana o poco più, anche per la sosta le contravvenzioni saranno sospese. La cosa è ancora incerta: tuttavia, se l'esperimento sarà attuato, nei punti più difficili della circolazione saranno schierati plotoni di militari, carabinieri, agenti della Stradale, vigili urbani e «ausiliarie». Non crediamo che accadrà il finimondo (per il semplice fatto che il finimondo, nelle nostre strade, c'è già).

Se sarà facile comunque propagandare la necessità di non mettere nei pasticci il prossimo con l'automobile lasciata di traverso, più gravoso è il compito di intervenire nelle zone più congestionate dal traffico. C'è già chi teorizza che il traffico si eliminerà da sè, perchè — col suo sviluppo abnorme — creerà tanti e tali intralci da scoraggiare anche il più intrepido guidatore. Forse è vero, ma questa è la teoria della paralisi completa: se si resterà ancora fermi ad osservare il caos che aumenta, finiremo per non circolare più, neppure sui filobus dell'ATAC, che già oggi sono costretti ad andare a passo di lumaca.

c. f.

problemi: la 167

Sabotaggio dei dorotei

Venerdì, il Consiglio comunale discuterà l'applicazione della legge 167, che consente alle amministrazioni comunali di acquisire le aree necessarie per l'edilizia economica e popolare. E' certamente questa la battaglia più impegnativa e qualificante sul piano politico e programmatico dopo quella del piano regolatore. Si tratta, come i nostri lettori ben sanno, di avvalersi di uno strumento legislativo che, se rigorosamente applicato, può dare l'avvio, finalmente, a un organico intervento nella politica della casa, colpendo in modo serio la speculazione edilizia. Tutto il movimento popolare e democratico (dai partiti, ai sindacati, alle cooperative) è direttamente interessato e ha già preso netta posizione a favore di una applicazione precisa della legge che consenta di elaborare un piano in base alle esigenze dell'ediliza economica e popolare e del suo prevedibile sviluppo per il prossimo decennio.

Sono mesi che si discute di questo grosso problema e ogni proposito di operare ulteriori rinvii all'approvazione del piano sarà dal PCI fermamente combattuto. Il ritardo è già notevole: altre grandi amministrazioni comunali di diversa colorazione politica, come Torino, Firenze e Bologna, hanno già adottato il piano. A Roma, sono insorte difficoltà politiche che indicano come ci sia da parte della destra democristiana la volontà di limitare al massimo il contenuto del piano, di procrastinarne il più possibile i termini di applicazione e, in ultima analisi, con la tattica dei rinvii, di sabotare l'applicazione della legge. E ciò si spiega facilmente se si riflette alla politica che da 15 anni ha fatto l'attuale gruppo dirigente della Democrazia cristiana romana, alleata da sempre della speculazione fondiaria.

Questa legge, pur con le sue imperfezioni, può agire efficacemente contro il monopolio edilizio, a condizione che ci sia la volontà politica di servirsene per creare le condizioni di massima espansione per l'edilizia economica e popolare.

E per misurare questa volontà politica, c'è un metro di giudizio preciso. Che estensione deve avere il piano? Quanti ettari di terreno, cioè, devono essere vincolati, per un decennio, al prezzo di due anni prima dell'approvazione del piano? La determinazione del fabbisogno di aree necessarie non è solo un fatto tecnico, di calcolo statistico relativo al numero dei baraccati, dell'incremento demografico o della coabitazione. E' un fatto di scelta politica che deve mirare a rovesciare il rapporto stabilitosi finora tra edilizia privata di lusso ed edilizia economica e popolare. Così pure la scelta delle aree è l'altro elemento discriminante tra chi vuole un razionale sviluppo della città e chi vuole invece confinare nuovi agglomerati di case nei terreni più periferici rispetto al piano regolatore.

Su queste posizioni sono noti, anche se non ancora palesi, i contrasti con l'assessore all'urbanistica Petrucci e altri esponenti della Democrazia cristiana. Lo ricordava l'altro ieri l'agenzia «Kronos», portavoce di alcuni ambienti della maggioranza socialista, la quale concludeva sintomaticamente dicendo che su questo argomento *«si rischia addirittura la divisione della maggioranza capitolina»*.

Ma le condizioni per una rapida applicazione della legge esistono. I compagni socialisti hanno pubblicato venerdì scorso, sull'*Avanti!* una nota con la quale, giustamente, chiedono che il Consiglio comunale svolga delle sedute straordinarie — dopo il rinvio dei lavori del Consiglio dovuto alla dolorosa circostanza della morte di Giovanni XXIII — per recuperare il tempo perduto, in modo da arrivare presto a stabilire i criteri di applicazione della legge, «auspicando» che il piano della 167 possa essere presentato per l'approvazione in Consiglio comunale prima delle ferie

Noi comunisti abbiamo sempre affermato che il piano può essere approvato entro la corrente sessione del Consiglio comunale. Ci consentano i compagni socialisti di dire che non si tratta di auspicare che le cose vadano per il meglio, quanto di battersi fermamente affinchè il piano venga varato al più presto. Lo schieramento politico in Consiglio comunale, su questa questione, è tale che si possono benissimo respingere tutti i tentativi della destra d.c. e arrivare a concordare, con rapidità, sui criteri generali di applicazione della legge, senza compromessi, rispettandone lo spirito e la lettera. E proprio perchè può chiaramente manifestarsi una maggioranza che approvi il piano secondo i criteri che abbiamo esposto, riteniamo che si debba respingere ogni tentativo di ulteriore rinvio.

Sappiamo anche che esistono alcune difficoltà di ordine tecnico, che rendono meno celere l'elaborazione del piano: ma crediamo che, al disopra di tutto, quello che conta è la ferma volontà politica di operare per dare finalmente a Roma un piano che corrisponda alle legittime aspettative della collettività e avvii, finalmente, a soluzione il problema della casa.

Leo Canullo

AUTOLINEE

Confessione nei bilanci

Caro-biglietti e disservizio - Una nota del giornale della Confindustria contro i lavoratori - Martedì lo sciopero

Scioperi, proteste dei viaggiatori, aumenti delle tariffe, aggravamento del disservizio, assemblee popolari nei comuni della provincia: la «guerra dei trasporti» non conosce tregue. Troppo stridenti sono gl'interessi dei concessionari di autolinee con quelli della collettività. Un servizio di capitale importanza come quello dei trasporti non può essere abbandonato nelle condizioni attuali, frazionato tra decine e decine di aziende, minacciato dagli appetiti monopolistici di Zeppieri e di pochi altri. Gli episodi più recenti — l'aumento delle tariffe stabilito illegalmente dalla Cruciani e dalla SAPS e l'agitazione dei lavoratori delle autolinee— devono far riflettere su un problema che potrà essere risolto soltanto con una battaglia politica di tutte le forze democratiche per una riforma del settore su scala regionale.

Il giornale confindustriale Il Globo, *che finora non ha dato notizia degli aumenti delle tariffe, è tornato ieri ad attaccare pesantemente i lavoratori, sostenendo che lo sciopero di martedì prossimo e, più in generale, le richieste di miglioramenti economici e normativi, «non hanno alcun fondamento e che è quindi inconcepibile che le aziende concessionarie di autolinee possano ora sobbarcarsi nuovi aggravi, perchè ciò significherebbe il fallimento di un'attività così essenziale per la vita del Paese»*

Siamo alle solite: lo spauracchio della «crisi» e le «benemerenze rese alla Patria» dovrebbero costituire, nelle intenzioni dei redattori del Globo, il coperchio da mettere su una pentola nella quale l'acqua sta bollendo già da un bel po'.

Eppoi, quali sono queste «benemerenze patriottiche», queste «alte prove di civismo», che dovrebbero essere riconosciute agli autotrasportatori? Gli «emigranti «pendolari» hanno qualcosa da dire in proposito: quelli che viaggiano sui pullman della Cruciani potrebbero testimoniare, per esempio, che l'azienda li fa viaggiare su 45 vetture traballanti, vecchie di decine d'anni (alcune cominciarono a circolare quarant'anni fa e potrebbero venir utilizzate per un film sui «ruggenti anni venti»); i pullman della SAPS battono il record della lentezza — un'ora e quarantacinque minuti per percorrere 40 chilometri — con una media di venticinque chilometri orari: vanno più spediti i ciclisti sui «tapponi dolomitici» del Giro d'Italia... Hanno qualcosa da dire anche i passeggeri della Roma-Nord, che viaggiano su vagoni acquistati a peso come rottami di ferro (la Roma-Nord riceve una sovvenzione annua di 234 milioni 899 mila lire). E l'elenco delle denunce potrebbe continuare: forse, quello che si conosce è ancora poco in confronto di quello che i concessionari riescono a tenere celato...

Rimane l'argomento della crisi, delle difficoltà che travaglierebbero il settore. Come prova, viene portato l'aumento dei costi d'esercizio e, in particolare, delle spese per il personale. Non una parola, invece, sui profitti e sui capitali delle aziende che dominano il settore. Non è mai male, in questi casi, dare uno sguardo ai bilanci — queste confessioni sempre reticenti — che le società devono per legge rendere pubblici ogni anno. I bilanci della Zeppieri sono, senza dubbio, i più indicativi, perchè indicano le tappe di un cammino verso la potenza finanziaria percorso mediante i favoritismi governativi, la violazione dei contratti di lavoro e delle leggi, la gestione di servizi pubblici con criteri speculativi.

La Zeppieri, nel 1950, denunciava un capitale investito in automezzi pari a 56 milioni 413.809 lire: appena otto anni dopo, questa «voce» del bilancio saliva a 561 milioni 182.997 lire. Considerando l'ammortamento al venti per cento, il fondo iniziale risulta dunque decuplicato. Nello stesso periodo, la azienda ha aumentato le corse, ha rilevato 30 autolinee, ha acquistato circa 120 pullman.

In realtà, i concessionari di autolinee sono abituati a impinguarsi alle spese della collettività senza badare ai mezzi. La loro è stata e rimane un'attività legata a una concezione irresponsabile e a una politica irrazionale, prima ancora che antidemocratica, dei servizi di pubblico trasporto. Per Zeppieri, è cosa normalissima non pagare due miliardi del fondo pensione all'INPS ed è invece incredibile che i dipendenti rivendichino miglioramenti senza che lo Stato intervenga

La richiesta della revoca delle concessioni ai privati e della costituzione di un'azienda regionale, unica e pubblica, rimane l'obiettivo di fondo di tutte le forze interessate a uno sviluppo democratico della città e del Lazio.

s. c.

Domani

Il convegno sulla stampa

Il compagno Mario Alicata, direttore dell'UNITA', parlerà domani ad un convegno indetto dalla Federazione romana del PCI sulla campagna della stampa comunista.

Il convegno si aprirà alle ore 18 nel teatro di via dei Frentani.

Petizione

Questo manifesto è comparso sui muri di Ostia. Invita i cittadini a dire «Basta con il mare in gabbia»: una petizione per liberalizzare le spiagge e arrestare la speculazione privata è stata lanciata.

Purtroppo tra il dire e il fare...

Una circolare di Macrelli contro il «mare in gabbia»

La nostra campagna contro «il mare in gabbia» ha ottenuto un primo, interessante successo. Il ministro Macrelli si è infatti premurato di rendere nota alla stampa una circolare, nella quale si dispone che siano contenute le concessioni delle aree del demanio marittimo «nell'intento di riservare le zone litoranee al preminente uso della collettività nazionale» e si fissano precisi criteri per la tutela del paesaggio contro l'invasione del cemento.

Il «marcio», dunque, esiste. Lo prova la stessa circolare del ministro che ripete, in gran parte, precedenti disposizioni già impartite dallo stesso ministro nel maggio 1962, cadute, evidentemente, nel vuoto.

Come nel vuoto, del resto, è caduta un'altra circolare emessa nel 1961 dal ministro Jervolino. Tra l'altro questo documento ribadiva l'obbligo di lasciare libera, ogni duecento metri di concessioni balneari, una striscia di arenile di venti metri «per il libero accesso del pubblico al mare» (basta andare a Ostia per vedere come questo obbligo sia stato rispettato...): proibiva la recinzione col filo spinato o con qualsiasi altro mezzo che non lasciasse «libera al massimo la vista del mare» (ma lungo il nostro litorale il panorama marino è un puro sogno...).

Tutte belle cose, dunque, delle quali però, nei fatti (e sono questi che contano) non si è tenuto conto, lasciando via libera alla speculazione privata.

Insomma, il dire e il fare: e questa volta non c'è di mezzo il mare del proverbio, ma il mare vero, quello che bagna le nostre spiagge e che abbiamo definito «mare in gabbia».

Il «dire» sono le circolari ministeriali, le leggi, i regolamenti; il «fare», gli abusi, le speculazioni, il filo spinato, le costruzioni illegittime e la colpevole passività delle autorità cui compete la difesa del demanio marittimo: che, val la pena di notarlo, è demanio pubblico, cioè di tutti.

Del resto, se si volesse fare sul serio, non ci sarebbe assolutamente bisogno di circolari. Le leggi vigenti, pur nei loro limiti, forniscono strumenti sufficienti per bloccare lo scempio delle nostre coste. Basta ricordare l'articolo 1161 del codice della navigazione, che punisce con l'arresto fino a sei mesi coloro che impediscono l'uso pubblico del demanio o vi fanno innovazioni non autorizzate. E questo è solo un articolo. Possibile davvero che le autorità non conoscano le leggi?

Melone in cella

Melone al processo

L'ex vigile è stato arrestato ieri. Doveva pagare 80 mila lire di multa, ma non aveva il denaro. Dovrà scontare sedici giorni a Regina Coeli. Per «sorprenderlo» un maresciallo della Mobile si è tagliato persino la barba...

L'hanno «catturato» promettendo lavoro

Ignazio Melone, il vigile urbano che «osò» multare il questore Marzano, è finito nuovamente a Regina Coeli. Dovrà rimanerci per sedici giorni: uno strascico della condanna subìta dall'ex «tutore del traffico» a Frosinone.

Per arrestarlo, il maresciallo Bucca, della «squadra arresti» della Mobile, ha immolato la barba: una barba crespa, che era il suo orgoglio. Lo faceva assomigliare al celebre Cirano di Bergerac, naso a parte. E come Cirano, il nostro maresciallo, si diletta a recitare versi e tirare di spada in qualche palestra.

Torniamo a Melone. Il vigile più famoso d'Italia, dunque, doveva pagare una multa di ottantamila lire in seguito alla condanna subìta nel processo per sfruttamento che lo vide protagonista, non molto tempo fa, a Frosinone. A questo punto, è necessario un pur breve riepilogo. Melone, dopo la famosa multa, venne preso di mira dal questore Marzano e dai suoi colleghi. Si scavò dunque nella sua vita, lo si pedinò, controllò, non lo si perse di vista per giorni e giorni. Finché lui non cadde in trappola. Aveva dei rapporti con una donna, come si dice, dalla condotta leggera: finì così dentro, con le manette, e venne processato, condannato e anche multato. Appunto.

Scontata la pena detentiva a Regina Coeli, per l'ex vigile rimaneva da pagare la multa. Ma come fare? Non è che, uscito dal carcere, Ignazio Melone abbia trovato tutte le porte spalancate e le offerte di lavoro a ogni angolo. Anzi, attorno a lui è stato creato il vuoto. In poche parole, quelle ottantamila lire — come ha detto ai poliziotti che lo hanno arrestato — non è riuscito a metterle insieme. E proprio, per questo, la Procura della Repubblica aveva convertito la pena pecuniaria in detentiva: 16 giorni di carcere, iniziati ieri.

Questo cruccio del Melone, i poliziotti già lo conoscevano. E chi mai ha perso di vista l'ex vigile? Anzi, lo hanno fatto cadere nella trappola e arrestato facendogli balenare davanti gli occhi proprio il miraggio di un lavoro. Ci spieghiamo.

Appena l'ordine di carcerazione è giunto negli uffici della Mobile, si è deciso subito di agire. Che diamine! Melone è un personaggio importante: e Marzano è pur sempre un questore, anche se in ribasso...

L'incarico, naturalmente, è stato affidato al maresciallo Bucca, il capo della «sezione arresti». Si sono messi in movimento in tre, tutti in abiti borghesi: oltre all'ancora barbuto, un brigadiere e un semplice agente. Una operazione importante, a tal punto che il «responsabile», per timore di essere riconosciuto, ha pensato bene di privarsi dell'onor del mento. E ieri alle 13.30, con l'aria francescana che hanno tutti coloro che si tagliano di un colpo barba e baffi, ha bussato all'appartamento di via delle Isole Curzolane 21, una stradina del Tufello.

Ha aperto la porta la moglie di Melone. «C'è Ignazio in casa? — ha chiesto il maresciallo Bucca, fingendosi amico dell'ex vigile e cercando di dare alla sua voce un timbro d'occasione. La donna ha dato ascolto al suo istinto: «No. Ignazio è uscito stamattina e ancora non è tornato. Che volete da lui?».

A questo punto, il maresciallo ha recitato la commedia, ha gettato l'amo che Melone poteva afferrare. «Peccato. Avevo una bella notizia per lui... Forse era la volta buona...».

«Che notizia?...», ha chiesto allora piena di speranza la signora Melone. «Un lavoro, un lavoro», ha risposto il poliziotto, calcando sulla voce. E poi: «Peccato. Era una occasione d'oro, una paga assicurata tutte le settimane...».

Sentendo ciò, Ignazio Melone, che si era nascosto dietro la porta, è saltato fuori: sorridendo. Ma quando si è trovato faccia a faccia con l'ex barbuto e le sue «spalle» si è accorto d'esser stato giocato.

Poco dopo i tre poliziotti hanno lasciato il Tufello orgogliosi, con la loro preda stretta nelle catenelle.

Tiburtina

Lo scontro sui binari

Un'elettromotrice e una vecchia vaporiera si sono scontrate, ieri, alla stazione Tiburtina, danneggiandosi gravemente. Ancora non sono state accertate le cause che hanno determinato lo spettacolare scontro. Tuttavia, al termine di una prima inchiesta, sembra che le due «macchine» si siano scontrate per il mancato funzionamento di uno scambio.

unafirmaalservizioditutti

Luciani uomo

INGRESSI: VIA DEL TRITONE 62 / VIA DUE MACELLI 13 | TEL. 672.874 - 670.931 / 640.490 - 681.321