INCHIESTA A CURA DI
ENNIO SIMEONE E DARIO NATOLI

Un morto ogni 53 minuti

CINQUE anni fa sulle nostre strade moriva una persona ogni 73 minuti. Oggi sull'asfalto rimane un morto ogni 53 minuti. Il fenomeno appare inarrestabile. E si spiega: in Italia nel 1952 circolavano effettivamente tre milioni circa di veicoli, mentre quest'anno, nei due mesi estivi di maggior movimento, saranno circa 12 milioni; la rete stradale, che nel 1952 aveva uno sviluppo di 170.000 km. (comprendendovi strade statali, provinciali e comunali), ora è di 194.000 km. Dunque, mentre alla circolazione automobilistica veniva impresso un ritmo di incremento che ha raggiunto il 400 per cento, la rete stradale — pur a prezzo di pesanti sacrifici economici — cresceva solo del 30 per cento.

Ecco a quali profonde contraddizioni ha portato la politica del *boom* automobilistico, in quale trappola ci ha condotto una politica che ha determinato il gonfiamento di consumi imposti dal monopolio dell'automobile, con un parallelo condizionamento dei trasporti pubblici, lasciati peraltro nelle mani dei privati.

La ripartizione per categorie dà più chiaro il quadro della nostra viabilità: strade statali 35.294 km.; strade provinciali 81.784; strade comunali e consortili 77.054. La densità è di 11,7 km. per ogni 100.000 chilometri quadrati di superficie.

«*Non si scopre l'America* — dichiara l'ing. Piero Grassini, capo del servizio viabilità della Cassa per il Mezzogiorno, autore di uno studio sulle "Esigenze nella progettazione di strade» — *rilevando che l'impetuoso* (e anormale, aggiungiamo noi) *sviluppo della circolazione di autoveicoli ha posto in crisi il nostro sistema stradale*». Una crisi — determinata da quelle contraddizioni cui si accennava sopra — che è costata e costa un terribile prezzo di sangue: nel decennio 1952-62 gli incidenti sono saliti da 94.180 a 322.883. Nel 1952 rimasero ferite 72.513 persone; 224.448 nel 1962. I morti sulle strade furono 4.266 dodici anni fa; sono saliti a 10.623 dieci anni dopo e si tratta — si badi bene — solo dei decessi avvenuti al momento dell'incidente o durante il trasporto all'ospedale.

E qui le distinzioni tecniche: è sempre colpa della strada? No, di certo. Addirittura, stando alle rilevazioni dell'ISTAT, il 90% degli incidenti sarebbero provocati dall'uomo, poiché i sinistri verificatisi nel 1962 su tratti rettilinei o in curve aventi visibilità sono 172.337, pari al 53% del totale; e 120.364 (37%) si sono verificati in crocevia (violazione delle norme sulla precedenza).

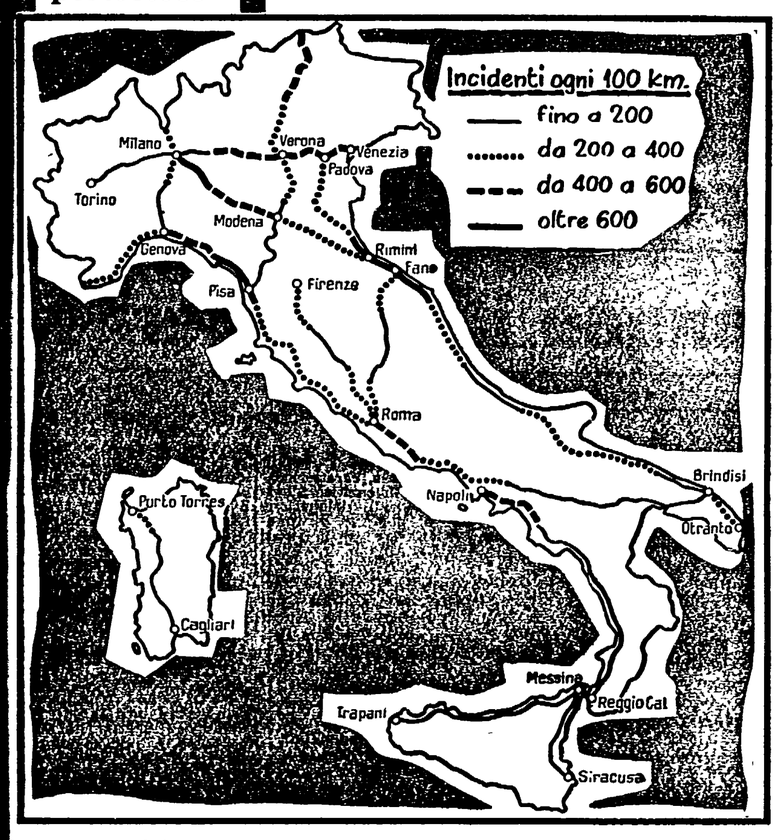
La rilevazione statistica, però, affidata a polizia stradale, carabinieri e vigili, prescinde inevitabilmente da una analisi tecnica dell'incidente, da una indagine sulle condizioni obbiettive in cui l'errore del pedone o del conducente si è verificato e dalle cause che lo hanno provocato. Chi si è invece accinto a condurre una indagine su questi ultimi elementi è giunto a conclusioni ben diverse, sulle colpe della strada. Dal «rapporto sulla razionale prevenzione degli incidenti stradali attraverso l'individuazione delle loro cause mediate», elaborato dall'ing. Alighiero Bottaro per conto dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione civile e presentato alla XX conferenza di Stresa, si ricava infatti che gli incidenti stradali attribuibili esclusivamente all'uomo rappresentano il 66%, quelli attribuibili al veicolo il 4% e quelli da addebitare alla strada costituiscono il 29 per cento!

C'è di che istruire un processo a carico del nostro sistema stradale e cioè di chi ha determinato la rottura di un equilibrio che deve essere basato sul razionale rapporto tra il volume della circolazione e la rete stradale, tenendo conto degli investimenti che potevano essere destinati alle opere pubbliche.

e. s.

Le strade più pericolose

L'Adriatica



Una carta della pericolosità delle strade italiane

una trappola che frena il turismo verso il Centro-Sud

Dal nostro corrispondente

ANCONA, giugno

«LA STATALE Adriatica? E' una trappola»: ci dice un francese, in sosta con moglie e Simca

sullo spiazzale di un motel fra Fano e Pesaro, a fianco appunto della strada-trappola. «Non basta? Una trappola e noi automobilisti i topi. Non dice tutto?»: sorride l'icastico turista francese.

Pochi mesi fa sono venuti a fare le rilevazioni sulla statale Adriatica. Ne è sortito che nei pressi di Ancona la vecchia litoranea sopporta tanto traffico quanto l'Autostrada del Sole. Solo che, tranne per brevi tratti, per occludere la statale Adriatica sono sufficienti due autotreni che si incrociano. Sentiamo che cosa ne pensa il sindaco di Gabicce, Pratelli: «La SS Adriatica è un incubo per chi deve viaggiare. Uno dei tratti più infelici resta quello fra Pesaro e Cattolica. E' senz'altro un freno per la discesa verso sud dei turisti, soprattutto stranieri». *Pratelli soggiunge:* «Ne vuole sapere una? Molti turisti che soggiornano qui a Gabicce, per andare a Pesaro preferiscono fare la "panoramica" e pertanto raddoppiare la distanza. Non tanto perchè la "panoramica" è più bella *(dopo pochi giorni la conoscono palmo per palmo)*, ma per fare prima ed evitare i pericoli della statale. Cosa vuole? L'Adriatica snerva e non invita».

Per andare da Cattolica a Pesaro (poco più di 10 chilometri) l'anno scorso, nel pieno della stagione turistica, molti automobilisti hanno impiegato un'ora ed un quarto! Adesso la parte in salita fra Cattolica e Pesaro è sottoposta a lavori di allargamento: in basso rimane un ponte strettissimo. Ne verrà fuori così un pericoloso imbuto.

La strada-trappola ha una molteplicità di funzioni: è l'unica arteria di grande comunicazione sul versante adriatico, l'unica via di traffico industriale, commerciale e, quindi, pesante fra l'Italia Settentrionale e le regioni rivierasche orientali del Centro e del Sud, è anche una via di scorrimento turistico. Assomma tutte queste funzioni, ma le assolve male. E' superata e decrepita. Ogni tanto «salta» in questo o in quel punto: perfino un ponte è crollato nei pressi di San Benedetto del Tronto. Al suo posto hanno messo una passerella.

Non che lavori di ammodernamento non ne siano stati fatti dal dopoguerra ad oggi. Anzi, ne sono stati fatti moltissimi, tanto è vero che la strada appare eternamente sconvolta dalle opere in corso in questo o quel tratto. Ma a che cosa sono serviti questi rattoppi e le centinaia di milioni spesi? Anche a guardare dall'interno del sistema, quello che ha voluto il «boom» della motorizzazione, la questione della Adriatica tocca vertici di irrazionalità: date le sue grosse funzioni, nelle scelte autostradali avrebbe dovuto aver un posto di primo piano. Invece, per guadagnare un paio di metri di carreggiata sono state abbattute, ad esempio, le maestose file di alberi che costeggiavano la statale.

Ma non per questo l'Adriatica ha abbandonato uno dei suoi più tristi primati: figura nel quintetto di punta fra le strade italiane con più incidenti. Abbiamo cioè una strada calva ed insanguinata. Poteva, invece, essere un magnifico viale litoraneo adatto per lo scorrimento del traffico leggero e turistico.

Ad Ancona il dott. Mariani, direttore di Turismo Marche *e responsabile di altre pubblicazioni turistiche ci dichiara:* «Quello della Statale Adriatica è forse il problema più grosso da risolvere sotto il profilo turistico. Di fatto le zone rivierasche marchigiane sono handicappate dall'enorme traffico che questa ormai superata strada è costretta a sopportare, traffico che crea rallentamenti, ingorghi, ecc., per cui i turisti motorizzati preferiscono dirottare verso altre zone, i cui collegamenti sono più efficienti. O fermarsi sulle spiagge romagnole. E', quindi, auspicabile un rapidissimo inizio dei lavori dell'ormai "famosa" autostrada Bologna-Ancona-Pescara-Canosa».

Una vistosa bionda al volante fra Cattolica e Gabicce. Siamo fortunati. Si ferma ai nostri cenni. E' di Colonia, soggiorna a Cattolica e parla non c'è male l'italiano. Gli diciamo che non siamo autostoppisti, ma che desideriamo il suo parere sulla statale Adriatica. Ci pensa un po'. Forse traduce mentalmente. Poi risponde. «E' sempre sotto i lavori d'estate, ma è sempre più piccola perchè ogni anno che vengo qui il traffico è di molto... come si dice... è di più». *E la bionda di Colonia riparte sorridendo. Non poteva sostare ulteriormente. Sia perchè la sua macchina sulla carreggiata costituiva un serio intralcio al traffico, sia perchè era una donna che «dava sull'occhio». Sta di fatto che l'urlo dei clacson in quell'angolo di SS Adriatica era divenuto assordante.*

Walter Montanari

La via di Gioacchino Murat

Statale 19: la strada «delle Calabrie» realizzata da Gioacchino Murat. E' da credere che da allora ad oggi abbia subito molte modifiche, salvo alcuni recentissimi «tagli» di alcuni tratti eccessivamente densi di curve. E' la strada che unisce Catanzaro a Cosenza.

Curve, da Catanzaro a Tiriolo (18 km.), curve fino a Soveria Mannelli (altri 25 chilometri), curve fino a Rogliano (ancora una trentina di chilometri). Poi l'attraversamento di Cosenza, dove la segnaletica — assolutamente disordinata — obbliga a strani percorsi.

Questo cartello di divieto di transito, sistemato dietro una freccia che indica invece la direzione per andare in città, spinge verso una deviazione che penetra nei dedali di vicoli della città vecchia. Uscirne è un rebus, complicato da una doppia segnalazione, in pieno centro, che offre al turista — che ha bisogno di indicazioni rapide e precise — una contrastante direzione di marcia nel viaggio verso Salerno.

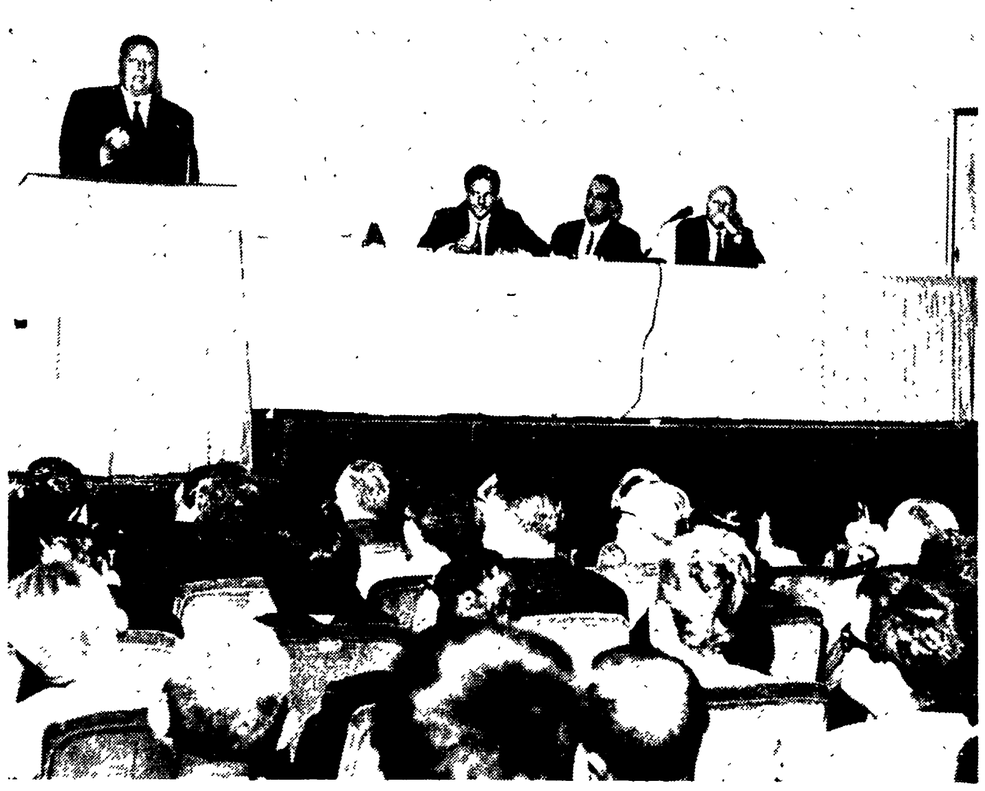
LA PROSSIMA PUNTATA

I PUNTI NERI DELL'AURELIA

Al Ridotto dell'Eliseo

Conferenza di Amendola sul PCI e la Resistenza

Il contributo dei comunisti alla lotta unitaria — La tesi dell'«occasione storica» perduta e la realtà — Continuità della Resistenza



L'on. Giorgio Amendola ha tenuto l'altro ieri al Ridotto dell'Eliseo una conferenza sul tema: «Il Partito comunista e la lotta per l'unità della Resistenza». Erano presenti molti esponenti del PCI che ebbero posti di direzione prima e durante l'insurrezione armata, medaglie d'oro, esponenti della Resistenza romana, numerosi gruppi di giovani.

L'on. Amendola ha illustrato il contributo che il PCI ha dato alla Resistenza «Il maggior contributo — ha detto — il PCI lo ha dato proprio con la sua costante iniziativa unitaria, frutto di una politica diretta a interpretare la necessità storica del Paese; ma frutto anche di una lotta politica perchè l'unità — moto reale imposto dalle circostanze — non fu raggiunta senza contrasti, senza compromessi e una continua tensione per il mantenimento di un equilibrio».

Amendola ha aggiunto che «la celebrazione del ventennale deve dunque prendere le mosse da una analisi critica degli sviluppi di una lotta politica e di classe in cui ogni partito era proteso alla ricerca della propria linea politica e delle proprie forme di organizzazione. Il ripensamento critico deve servire a meglio comprendere un certo processo storico e non andare alla ricerca delle occasioni perdute.

Contro questa concezione il PCI, fin dal 1939-'40, in un momento in cui i gruppi antifascisti e i partiti di sinistra erano in crisi, mentre le forze della tradizionale democrazia erano presenti e occupavano posizioni legali, mentre il Vaticano conduceva una certa linea politica e preparava quadri pronti ad essere adottati nel futuro partito cattolico, anzichè aspettare «l'occasione storica», si è mosso dalla premessa che la caduta del fascismo doveva essere determinata non da un vertice di dirigenti o organismi antifascisti, ma dalla pressione delle masse popolari.

I comunisti sostennero che la presenza subito delle forze popolari avrebbe impedito ai gruppi dirigenti fascisti di svincolarsi da soli e avrebbe fortemente condizionato lo sviluppo della situazione politica dopo la Liberazione».

L'on. Amendola ha così proseguito: «Tra le varie difficoltà, i ritardi, le false pregiudiziali — quella istituzionale e quella anticomunista — le prospettive diverse tra coloro che intendevano mantenere le vecchie strutture e coloro che aspiravano a trasformarle e a muoversi verso soluzioni socialiste, i comunisti compresero che importante era abbandonare ogni concezione strumentale della lotta partigiana, che doveva essere vista come una necessità storica e diventare una grande lotta nazionale partendo anche dalle esigenze immediate, dalla necessità di difesa del popolo italiano dal fascismo e dalla occupazione tedesca».

«Furono questi contrasti, l'attesismo contro cui i comunisti diedero battaglia, i ritardi — i maggiori dei quali vanno ricercati nell'inerzia del periodo clandestino — che, ha concluso l'oratore, condizionarono la situazione dopo la Liberazione. Se noi non abbiamo raggiunto che in parte i nostri obiettivi, è vero però che dalla Liberazione — che è stata un grande movimento unitario — sono sorti un grande movimento unitario e democratico e una situazione che rimane aperta per nuove battaglie».

ALITALIA: le hostesses in sciopero da 6 giorni

Hostesses e stewards, ieri al sesto giorno consecutivo di sciopero, hanno manifestato per molte ore all'aeroporto di Fiumicino malgrado alcuni gravi e arbitrari interventi polizieschi. Ai fattori che stanno inasprendo la lotta degli assistenti di volo si è aggiunta ieri sera una lunga nota (ispirata dall'Alitalia?) nella quale pur di diminuire agli occhi della opinione pubblica le conseguenze dell'intransigenza aziendale, si ricorre ad argomentazioni ridicole ed anche a vere e proprie menzogne.

Centinaia di hostesses e di stewards hanno percorso in corteo i viali antistanti l'aeroporto di Fiumicino fino a quando i questurini hanno impedito lo svolgimento della pacifica manifestazione; i lavoratori allora si sono seduti in terra sulla piazzuola dello scalo internazionale ed hanno esibito ai passeggeri i cartelli che illustravano i motivi dello sciopero. Un ironico applauso era riservato a tutti coloro che si azzardavano a prendere un aereo dell'Alitalia malgrado la assenza degli assistenti di volo.

Hostesses e stewards hanno infatti delicati e importanti compiti in caso di emergenza e si può ben dire che la loro opera, la loro preparazione professionale, possono rivelarsi decisivi alla salvezza dei passeggeri in caso di ammaraggio o di atterraggio di fortuna.

«Fonti competenti» — come afferma l'agenzia Ansa — hanno tentato ieri di trarre in inganno l'opinione pubblica dichiarando che gli assistenti di volo hanno compiti «commerciali» in quanto «contribuiscono con la loro opera al maggior conforto dei passeggeri». La nota si richiama poi al codice della navigazione aerea ma non dice ch'esso entrò in vigore alcuni decenni or sono quando l'aviazione civile era agli albori e non esistevano i jet; le «fonti competenti» fingono inoltre d'ignorare che un manuale dell'Alitalia elenca dettagliatamente le decine e decine di mansioni che gli assistenti di volo devono espletare in caso di emergenza.

La nota è anche piena zeppa di menzogne sugli orari di volo e di servizio di hostesses e stewards e ignora di proposito tutta una serie di rivendicazioni riguardanti le qualifiche, le pensioni, il riconoscimento delle malattie professionali, la istituzione di un consiglio di disciplina con la partecipazione dei lavoratori.

Nella foto: *un momento della manifestazione all'aeroporto di Fiumicino.*