Per il caos nel traffico questo è il dilemma che sta di fronte al Comune

UNA SCELTA DECISA A FAVORE DEL MEZZO PUBBLICO O LA PARALISI COMPLETA

La crisi dell'ATAC si è accentuata in questi anni: questo il punto debole - Un comunicato del Comune
Le indiscrezioni sulla seduta di emergenza nell'ufficio di Petrucci - Opinioni diverse nella maggioranza

(Dalla prima)

amministrazione comunale e dell'ATAC fra i quali il professor Guzzanti, l'ing. Samperi, l'architetto Guidi, l'ing. Magri. C'è stata una breve introduzione di Petrucci, che ha parlato della necessità di provvedimenti e quindi un esame delle varie proposte. Per studiare i dettagli dei nuovi provvedimenti è stato nominato un comitato ristretto di tecnici che sarà diretto dall'assessore Pala (presidente) e dal prof. Guzzanti, vice presidente. Tale comitato avrà il compito di proporre alla Giunta, entro lunedì prossimo, uno schema di provvedimento che realizzi la decisione adottata.

Il perimetro entro il quale si sarebbe orientata l'attenzione dei tecnici per realizzare il blocco delle auto comprenderebbe piazza dei Cinquecento, piazza Barberini, via Veneto, piazza di Spagna, piazza del Popolo, piazza Cavour, corso Vittorio Emanuele, piazza Venezia, il Colosseo. Si tratta però solo di un'indicazione di massima, frutto di un primo esame, che non ha trovato conferme ufficiali. Queste le notizie o, meglio, le indiscrezioni, perché sulla riunione il Comune si è limitato a emettere, a tarda sera, un comunicato assai vago e difficilmente decifrabile.

Il comunicato comprende una premessa nella quale si afferma la *« validità dei provvedimenti già adottati e in corso di attuazione per la disciplina immediata della circolazione »* (si tratta della cosiddetta « onda verde » sulla cui inefficacia — e sulla cui pericolosità — sono in pochi a nutrire dubbi), alla quale fa seguito la costatazione, abbastanza ovvia, della *« massiccia intensificazione verificatasi nel traffico cittadino »* alla quale è legata l'esigenza *« di ricorrere a una serie di misure di riordinamento delle forme di utilizzazione degli spazi pubblici cittadini, anche in rapporto a una vasta revisione degli orari e delle modalità di svolgimento delle attività collettive e in relazione alla evidente e imprescindibile necessità di alleggerire l'eccesso della pressione delle autovetture nel centro storico »*. Quindi il comunicato rivolge un appello alla responsabilità comune e dà notizia, senza specificarne i risultati, della riunione svoltasi in Campidoglio e della nomina del comitato ristretto.

Dunque, il Campidoglio sembra si sia accorto delle dimensioni del problema. Diciamo sembra perché, poche ore dopo la riunione presieduta dal sindaco, risapute certe notizie, determinati ambienti politici e economici cittadini hanno già iniziato un'azione di pressione nei confronti del Comune perché faccia marcia indietro, e proprio in questa chiave va giudicata la genericità estrema del comunicato emesso dall'amministrazione comunale la quale, evidentemente, vuole in tal modo tenere aperta la porta ad una eventuale ritirata.

Comunque, il primo elemento che occorre mettere in luce, è il carattere di assoluta emergenza del provvedimento, pensato e deciso nelle sue linee generali in una mattinata, sotto la spinta dell'opinione pubblica che ormai chiede che il problema del traffico venga affrontato e risolto con misure radicali e tempestive, che prevedano una alternativa precisa alla paralisi.

Il secondo elemento che emerge da un primo esame del merito del provvedimento — che, lo ripetiamo, per ora è alla fase della semplice enunciazione — è il fatto che esso non potrà dare degli effettivi risultati, ed è anzi destinato al fallimento, se non sarà accompagnato da altre misure, altrettanto radicali e tempestive, per potenziare e rendere efficiente la rete dei trasporti pubblici cittadini.

La cosa è del tutto evidente. Il blocco parziale del centro fino alle ore 10,30 colpisce soprattutto il cosiddetto « movimento pendolare », cioè il flusso di chi lavora al centro e fa il tragitto casa lavoro in auto.

Poiché si intende scoraggiare tale fenomeno, trasferendo il moto pendolare lavoro casa sul mezzo pubblico, occorre che a coloro ai quali, in pratica, si proibisce l'auto venga fornita una contropartita, la quale non può non essere il mezzo pubblico. In caso contrario, si corre il pericolo che il blocco alle auto faccia la fine della ormai fanomatica « zona-disco », rispettata per qualche mese e poi pian piano corrosa dalla assenza di una politica comunale conseguente.

Occorre, insomma, che la maggioranza che governa in Campidoglio dia prova di quella volontà politica che fino ad oggi le è mancata, realizzando il principio della priorità del mezzo pubblico, enunciato talvolta, ma finora mai tradotto in provvedimenti concreti.

Si parla in questi giorni dell'esistenza di un piano dell'ATAC che prevederebbe strade riservate esclusivamente ai mezzi pubblici e in questo senso si sono fatti perfino i nomi delle strade (via del Tritone, via Aremula, via Solferino via Goito, viale Trastevere, via Piave) che per intero o per metà sarebbero percorse solo dai mezzi dell'ATAC e dai taxi. Ancora, però, non vi è niente di ufficiale. Anzi, nella relazione al bilancio di previsione per il 1967, il presidente La Morgia, pur facendo alcune interessanti affermazioni sulla necessità di potenziare e sviluppare l'efficienza dell'azienda e della rete dei trasporti, non accenna neppure a tale piano.

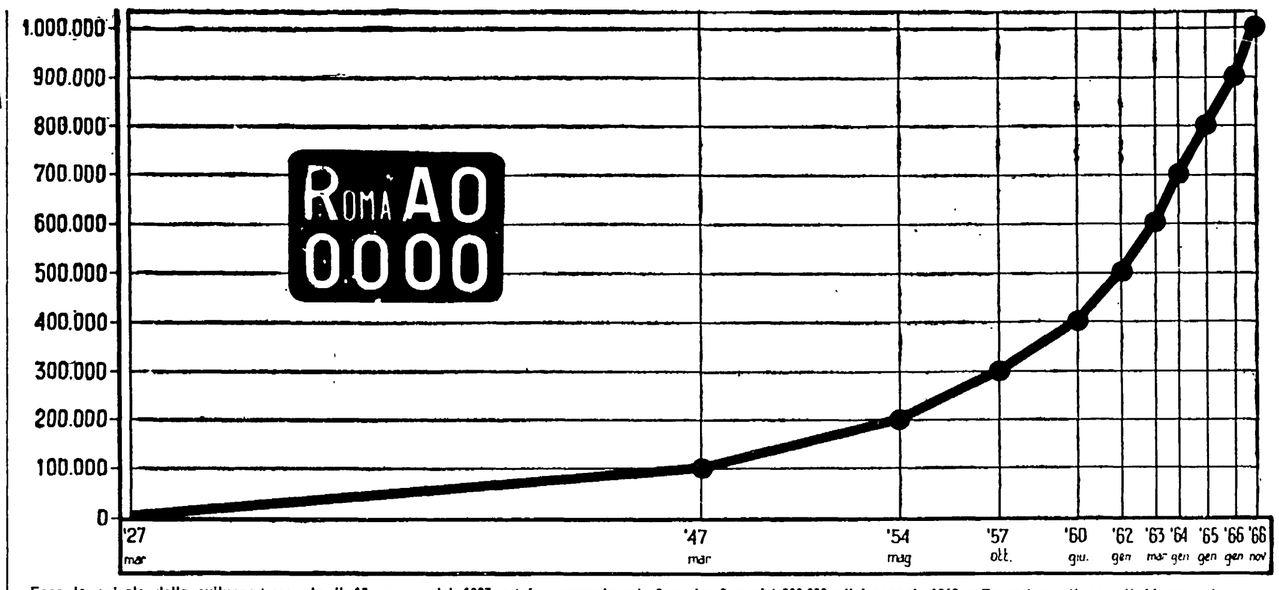
Insomma, allo stato dei fatti, il provvedimento che il Comune ha in animo di adottare è incompleto. Pericolosamente incompleto. E sappiamo come la faciloneria del centro sinistra, fino a oggi, ha in sostanza favorito l'attacco e la manovra della destra. Anche per i problemi del traffico e dei trasporti. Basti pensare alla breve parabola del pur interessante tentativo delle « isole pedonali ». Ma facciamo un esempio, riferendoci a quella vasta parte della zona Tiburtina che attualmente è servita solo da due autobus (il 66 e il 71) e dalla circolare esterna.

Già oggi questi mezzi sono insufficienti.

Cosa accadrà quando coloro che oggi raggiungono il centro in automobile si riverseranno sui mezzi pubblici? Quali garanzie offrono il Comune e l'ATAC che la rete dei trasporti collettivi sarà potenziata?

E' necessario quindi che il comitato ristretto a cui il sindaco ha affidato lo studio del provvedimento di blocco affronti anche quest'altro problema, altrimenti al caos si aggiungerà il caos. Del problema, del resto, ne dovrà discutere il Consiglio comunale.

Non è peraltro escluso che dal fallimento delle misure che il Comune si accingerebbe ad adottare possano giovarsi anche determinate forze politiche che mirano, come ha scritto un giornale della sera, *« a rompere l'equilibrio della maggioranza che regge il Comune »* provocando una ulteriore sterzata a destra.



Ecco la spirale dello sviluppo della motorizzazione privata, come si deduce dalla assegnazione delle targhe dal 1927 ad oggi. La targa « Roma 1 » venne assegnata il 17 marzo del 1927 e dopo vent'anni, il 27 marzo, si arrivò a « Roma 100.000 ». Il 6 maggio 1954 fu la volta di « Roma 200.000 ». La « Roma 300.000 » fu assegnata solo 3 anni e 5 mesi dopo, il 24 ottobre 1957. Trentuno mesi dopo (l'11 giugno 1960) toccò alla « Roma 400.000 ». Poi il crescendo pauroso: « Roma 500.000 » il 4 gennaio 1962, « Roma 600.000 » il 6 marzo 1963, « Roma 700.000 » il 16 gennaio 1964, « Roma 800.000 » il 25 gennaio 1965, « Roma 900.000 » il 7 gennaio di quest'anno. Il 14 novembre prossimo sarà assegnata « Roma A 00000 », la « targa del milione ». L'avvenimento sarà celebrato con un « giro di vite » al traffico?

Dibattito aperto sulle soluzioni per il traffico

Sapremo nei prossimi giorni che cosa intende fare, con precisione, il Comune. Comunque sia, il dibattito sul traffico è aperto nell'opinione pubblica. A partire da oggi, pubblicheremo pareri di amministratori, esperti, urbanisti. Le dichiarazioni che pubblichiamo oggi ci sono state rilasciate da Cesare Fredduzzi, della Commissione amministratrice dell'ATAC; Carlo Melograni, architetto; Pierluigi Sagona, direttore di « Automobile-speciale », e dal consigliere comunale Eduardo Salzano, architetto.

SAGONA
Una politica per il traffico

Nella recente conferenza del traffico e della circolazione svoltasi a Stresa si è parlato naturalmente anche del traffico urbano; in particolare è stata riaffermata la necessità che nella programmazione sia considerata questa voce almeno per quanto riguarda le 5 grandi aree urbanizzate (Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli). Molti interventi alla Conferenza hanno sottolineato l'urgenza di bloccare il processo di deterioramento delle condizioni del traffico urbano attraverso interventi massicci quali non si possono chiedere alle scarse finanze comunali e che quindi debbono essere previsti nel Piano nazionale di investimenti.

In questo senso la Conferenza ha approvato una mozione all'unanimità.

In particolare per Roma si è chiesto che entro il quinquennio siano iniziati i lavori per le linee metropolitane previste dal piano regolatore. Il problema ha fatto certamente dei passi avanti almeno sul piano delle dichiarazioni: va segnalata in proposito l'intervista che il ministro delle Partecipazioni statali sen. Giorgio Bo ha concesso alla rivista da me diretta, intervista che ha avuto un'eco notevole sulla stampa nazionale e alla Conferenza di Stresa. In essa si condivide il punto di vista riguardante la necessità di interventi governativi nel traffico delle grandi città e si dichiara che l'IRI è disponibile come strumento operativo per tali interventi.

Le polemiche che in questi giorni si svolgono a Roma sulle condizioni del traffico dovrebbero convincere il programmatore che ogni sforzo condotto solamente sul piano locale è del tutto insufficiente a risolvere il problema e che invece occorre una politica nazionale del traffico urbano che risolva anche il problema dei deficit e della organizzazione delle aziende municipalizzate, tenendo conto che solo un efficiente servizio pubblico di trasporti può evitare il dramma progressivo della congestione che ha un costo economico grave che si ripercuote su tutti.

SALZANO
E gli accessi al centro?

Nella relazione del Piano regolatore del centro-sinistra romano si esalta una nuova entità: « l'uomo motorizzato ». E' in funzione esclusiva del « uomo motorizzato », dell'entità individuo+automobile, che fino a oggi le Giunte di centro-sinistra hanno visto il problema del traffico a Roma.

Oggi, questo modo di impostare il problema è fallito, agli occhi di tutti, in maniera evidentissima. E la Giunta corre ai ripari. Ma come?

Per esprimere un giudizio occorre, a mio parere, tener presenti alcune considerazioni, che possono sembrare ovvie, ma che tali non devono essere sembrate ai dirigenti capitolini (se, almeno, le notizie che riportano i giornali sono esatte).

1) Non è possibile risolvere il problema del traffico a Roma se non lo si affronta al livello dell'intero organismo urbano. A che serve decongestionare una zona limitata, quando gli accessi al centro, lungo le strade consolari, sono intasati e caotici come sperimenta ogni giorno l'edile, l'impiegato, lo studente?

2) Non è possibile risolvere il problema del traffico a Roma se non si crea, rapidamente, in tutta la città, una rete di trasporti pubblici realmente adeguata alle necessità di spostamento della popolazione.

3) Non è possibile risolvere il problema del traffico a Roma se non si rompe con la linea (subordinatamente fatta propria, nei fatti, dal centro-sinistra) d'incentivazione abnorme dei consumi individuali, e se non si destinano invece le risorse, nella misura più larga possibile, ai consumi pubblici, collettivi, comuni.

4) Di conseguenza, non è possibile risolvere il problema del traffico a Roma se non si cercano alleanze diverse da quelle del centro-sinistra: quest'ultimo, sottoposto com'è ai ricatti della destra esterna e interna, dovrà — in caso contrario — continuare a promettere per poi non mantenere, ad affermare cose parzialmente giuste per poi rimangiarsele, ad accettare posizioni « di sinistra » per poi affogarle nei compromessi

MELOGRANI
Superare la superficialità

Sembra che il Comune di Roma stia per decidere qualche provvedimento non superficiale nella disciplina del traffico. Meglio tardi che mai (ma speriamo che non venga fuori soltanto una ennesima commissione, destinata a lavorare a lunga scadenza).

Una città moderna dovrebbe essere costruita in modo da farvi circolare facilmente anche le automobili private, seppure non nella quantità smodata di cui con incredibile spreco se ne fa spesso uso. Roma però non ha affatto la struttura di una città moderna. Il traffico congestionato e disordinato è effetto di uno sviluppo urbanistico sbagliato. Non a caso la capitale, che è la città italiana dove si è fatta la peggiore politica urbanistica, è quella dove si circola male come *in nessun'altra*.

Abbiamo tante volte denunciato come non si possa pretendere di correggere questa situazione con misure quali i sottovia, l'« onda verde », i parcheggi a orario o la campagna per l'educazione stradale. Si tratta di misure limitate che, se altrove in tutt'altre condizioni hanno avuto qualche efficacia, qui servono a ben poco.

A questo punto non si può fare a meno di limitare decisamente il traffico delle automobili private nell'interesse di tutti. Altrimenti occorrerebbe realizzare opere stradali e parcheggi, impiegando somme di denaro proporzionate a quanto la cittadinanza spende per acquistare e mantenere i veicoli privati. Con le finanze dissestate, con il bisogno più urgente di altri servizi, a cominciare dalle scuole, il Comune di Roma non può certo permetterselo.

Resta l'alternativa di potenziare i trasporti pubblici. E' la via da seguire nello stesso tempo in cui si vuole limitare il traffico privato. La via contraria a quella seguita dalla precedente Giunta di centro-sinistra, la quale tra i suoi provvedimenti più importanti decise proprio l'aumento delle tariffe dell'Atac e della Stefer. Contro di esso noi comunisti ci siamo battuti ad oltranza, fino all'ostruzionismo, convinti che, come poi si è dimostrato, sarebbe stato inefficace per risanare il bilancio delle aziende. Avrebbe dato, invece, ancora una spinta a preferire il mezzo di trasporto privato, ad accrescere per le vie della città quel caos a cui si può rimediare soltanto con un'inversione totale della politica fin qui seguita in questo campo.

FREDDUZZI
Priorità al mezzo pubblico

L'*Unità* ha trattato più di una volta egregiamente i problemi dei trasporti e del traffico della nostra città. Mi permetto, ancora una volta, di ricordare che è stato l'unico giornale che ha indetto un dibattito su questi temi. Ai lettori del nostro giornale, quindi, non sono nuovi questi problemi. Oggi tutti « scoprono » i problemi del traffico e il Sindaco e l'assessore alla XIV ripartizione cercano di correre ai ripari. Ciò è anche il risultato della denuncia e della iniziativa unitaria del nostro partito (convegni di Firenze e del Brancaccio, conferenza di Stresa e congresso dell'ANCI, dove è stata riconfermata, ancora una volta, la priorità del mezzo di trasporto pubblico collettivo).

Nella Commissione amministratrice dell'ATAC e in sede di Comitato direttivo della Fedetram, abbiamo avanzato più di una volta delle proposte che riassumiamo brevemente e su alcune delle quali ora pare che sono d'accordo anche alcuni dirigenti del centro sinistra e certa stampa che chiamava demagogiche le nostre proposte:

1) realizzare un sistema di linee metropolitane con dimensioni regionali considerando la metropolitana non un tram ma una ferrovia sotterranea (nei giorni scorsi si è parlato della realizzazione della metropolitana di Montreal, ma potremmo citare anche l'esempio dei lavori per la estensione di altri 46 km. delle metropolitane di Mosca e Leningrado: lavori che vengono eseguiti a foro cieco con un ritmo di costruzione di 30 metri di galleria al giorno);

2) corsie e strade riservate per i mezzi pubblici di trasporto (ATAC-Stefer taxi autoambulanze-vigili del fuoco);

3) costruzione di strade sotterranee e sopraelevate riservate ai soli trasporti pubblici collettivi;

4) un regime più razionale dei divieti di sosta e l'applicazione, sia pure prudente e limitata, dello sfalsamento degli orari;

5) la compartecipazione a favore dei Comuni e delle provincie dell'imposta erariale sui carburanti, che oggi dà un gettito di 1.000 miliardi l'anno allo Stato, ripartiti, secondo le nostre proposte, nella misura del 12 per cento ai comuni e dell'8 per cento alle province, anche per incrementare il parco rotabile, ristrutturare le linee e ridurre il tempo di sosta nelle fermate.

Una studentessa del «De Sanctis»

Si trucca gli occhi: sospesa

« O vieni con la faccia pulita, o ti sospendo », e poichè ieri mattina la giovane Margherita Tuccimei, è tornata a scuola con il solito e per lei (come per molte sue coetanee) normalissimo trucco agli occhi, è stata sospesa dalle lezioni dal signor preside per due giorni. Motivazione della sospensione: indisciplina.

Questo episodio ci è stato raccontato ieri pomeriggio da una giovane e simpatica studentessa, che frequenta la III media all'istituto statale « Francesco De Sanctis », di vicolo Valdina 3

« *Già da sabato* — ci ha detto Margherita — *l'insegnante di francese, la prof. Siglari mi aveva rimproverato per il trucco, dicendomi di togliermelo, perchè a lei non piaceva. Poi la cosa mi è stata ripetuta dal preside, il quale mi ha ordinato di tornare in classe con la faccia pulita; ma io ormai sono abituata a truccarmi, e poi non capisco che c'entrino i miei gusti personali con il mio rendimento scolastico* ».

In verità nessuna norma di legge proibisce negli istituti statali una certa moda, o limita la libertà del *maquillage* femminile: per questo la decisione del preside, prof. Luigi Felici lascia quanto mai sorpresi: anche perchè appare per lo meno ridicolo, in un mondo pieno di deficienze come quello della scuola romana, correre dietro alle quindicenni che si truccano.

Nella foto: **Margherita Tuccimei**

Discusso ieri al convegno delle sezioni

Vasto programma di azione politica dei comunisti della zona Tiburtina

Piano Regolatore, « 167 », decentramento, servizi sociali al centro della battaglia popolare per un quartiere civile - Le relazioni e il dibattito

Piano regolatore, attuazione della « 167 », decentramento, servizi sociali: questi i temi della battaglia che vedrà impegnati, in prima persona, i comunisti della zona Tiburtina. Ne hanno discusso in un convegno di zona alla presenza dei consiglieri comunali Giuliana Giorgi, Salzano e Javicoli, apertosi con una dettagliata relazione del compagno Procopio. In essa sono stati puntualizzati i problemi, del resto macroscopici, del quartiere e si sono indicati gli strumenti della lotta popolare per avviare a soluzione tali problemi.

Lotta per la casa e per un quartiere civile, innanzitutto; perciò si richiede l'attuazione dei 6 piani di zona della « 167 » e la messa in opera del centro direzione di Pietralata, e queste non sono soltanto occasioni di lavoro, ma costituiscono punti fermi per lo sviluppo civile del quartiere e della città. Altro aspetto della battaglia popolare del prossimo futuro sarà quello del decentramento, ritorno al quale larghissime potranno essere le convergenze delle forze democratiche del quartiere.

E poi i problemi della scuola (particolarmente sentiti in una zona che, fino all'anno scorso, vedeva solo 3 bambini su 4 frequentare la scuola dell'obbligo), e degli altri servizi pubblici per la costituzione dei quali esiste già lo strumento della superdelibera che, per la zona Tiburtina, destina (almeno sulla carta) circa 3 miliardi.

Più precisi si sono fatti, nell'intervento del consigliere Salzano, indipendente eletto nelle liste del Pci, i temi di quella che potrebbe chiamarsi la carta rivendicativa del quartiere.

In primo luogo la zona Tiburtina è interessata, forse come nessun'altra zona della città, all'asse attrezzato e al centro direzionale, la cui funzione è decisiva ai fini di un corretto sviluppo della città.

Anche per quanto concerne la « 167 » la Tiburtina ha un posto particolare: in questa zona si trovano terreni della « 167 » che rappresentano circa un settimo di tutto il piano. Sono sei zone che rientrano nel primo biennio di attuazione e che, invece, non esistono neppure allo stato di progetto. Di qui sorgono — ha detto Salzano — quattro direttrici d'azione politica: di studio e documentazione (già Procopio aveva annunciato la creazione di gruppi di lavoro); di individuazione dei punti nodali dei contenuti della battaglia e su questi esercitare il controllo democratico sulla attuazione dei piani; di iniziativa e di lotta tesa a far sì che i lavori inizino subito; di propaganda e di diffusione dei problemi e dei loro collegamenti con tutti i livelli della vita civile della città.

Sulle due relazioni si è quindi aperto il dibattito che proseguirà lunedì prossimo. Ieri sono intervenuti i compagni Paluzzi di San Basilio e Mars: di Ponte Mammolo.

Compatto sciopero alla « Maccarese »

Gli oltre mille lavoratori dell'azienda agricola « Maccarese » hanno scioperato ieri per tutta la giornata contro la minaccia di 35 licenziamenti. Una delegazione è stata ricevuta dalla direzione che ha manifestato il proposito di continuare le trattative

A Palazzo Valentini

Consigliere del PSI attacca la Giunta

Visibile imbarazzo, anzi vero e proprio scompiglio, ieri sera fra la maggioranza di centro-sinistra a palazzo Valentini: il consigliere socialista Padroni, intervenendo nel dibattito sulla relazione programmatica, ha pronunciato un discorso prevalentemente critico, sino a paventare la possibilità di una sua aperta dissidenza piuttosto che avallare delle scelte conservatrici, sulla scia anche delle recenti giunte di centro-sinistra.

Padroni ha infatti affermato che le amministrazioni presiedute da Ponti e da Signorello sono state caratterizzate dall'immobilismo mascherato da pseudo dinamismo e che esse hanno deluso le aspettative delle popolazioni della provincia. Quindi il consigliere socialista ha mosso una serie di critiche alla relazione programmatica, ad iniziare dalle mancate iniziative per l'Ente Regione e per il funzionamento del « Placido Martini ». In merito al progetto per la zona industriale di Civitavecchia lo ha definito un « palliativo ». Esiste già a Civitavecchia un consorzio per il porto ha ricordato Padroni, definendolo un « carrozzone ». Sulla gestione del consorzio, che è presieduto dal d.c. Albicini, ha annunciato una mozione per chiedere un'inchiesta.

Il consigliere socialista ha giudicato fallimentare la politica agricola delle precedenti amministrazioni, ha affermato che il piano verde n. 2 non risolverà i problemi delle campagne, e che la Giunta si illude se confida nella legge del Centro-Nord per risolvere, sia pure in parte, i problemi economici della provincia.

« Io credo in ogni forma di accordo politico nella misura in cui dietro la facciata ci sia un contenuto di effettivi valori e di concreta volontà di operare nell'interesse delle popolazioni » — ha concluso Padroni — « ma se ciò non avverrà non potrò dimenticare di rappresentare, oltre ad una delle zone più povere della provincia, anche una tradizione di democratiche lotte per l'ascesa degli operai e dei contadini ».

Prima avevano parlato il d.c. Ziantoni e Todini (PSIP), il quale ha criticato il programma della Giunta, specie per quanto riguarda l'agricoltura e le scuole.

A San Paolo alla Regola

Studente si uccide gettandosi dal quarto piano di un istituto

Sofferente per un forte esaurimento nervoso, un ragazzo di 18 anni, ospite di un pensionato religioso in piazza San Paolo alla Regola, si è ucciso, ieri, verso le 13, lanciandosi dalla sua stanza, al quarto piano del l'edificio: è piombato da oltre dodici metri su un'auto in sosta in via del Conservatorio ed è poi rimasto incastrato tra la vettura e il muro. Soccorso ed accompagnato al Fatebenefratelli, è spirato due ore dopo il ricovero. Indagano i carabinieri della zona.

Giuseppe Soldari, questo il nome del ragazzo, era nato e risiedeva ad Attigliano, in provincia di Terni: dall'inizio delle lezioni era venuto a Roma, per studiare, ed aveva preso alloggio nel pensionato. Da alcuni giorni, era sofferente di una grave forma di esaurimento nervoso. E' stata questa la causa, sostengono ora i carabinieri, che l'ha spinto alla terribile decisione.

Un fortissimo, lungo esaurimento nervoso, ha spinto al suicidio anche una donna di 37 anni, madre di tre figli. Eliana Proietti, questo il suo nome, ha atteso ieri mattina di rimanere sola in casa (il marito in ufficio, i figli a scuola), poi ha chiuso la finestra e la porta della cucina ed ha aperto tutti i rubinetti del gas. Era già morta, quando il marito, alle 13, è rincasato. Un medico, chiamato immediatamente, non ha potuto far nulla. Sul posto, per le indagini, la Mobile.

Prima di uccidersi la donna ha scritto un biglietto, nel quale chiede perdono ai figli per il gesto compiuto, ma non spiega i motivi del suicidio.

Il 3 novembre non sarà festa nelle scuole a Roma

Il 3 novembre non sarà vacanza nelle scuole romane. Lo ha disposto il provveditore agli studi, secondo cui non è opportuno fare un « ponte » fra i giorni 1-2 e 4 novembre, proprio all'inizio dell'anno scolastico. Saranno invece prolungate di quattro giorni le vacanze pasquali.