

Le proposte della commissione

DIVIETO DI SOSTA DALLE 7 ALLE 10 NELLA «ZONA-DISCO»?

Corsie riservate ai mezzi pubblici mediante cordoli o catenelle. Allo studio altre misure - La polizia stradale aiuterà i vigili urbani

Divieto di sosta a tutti i veicoli privati dalle 7 alle 10 all'interno dell'attuale «zona disco» e istituzione, su alcuni percorsi, di corsie riservate ai mezzi pubblici. Questi provvedimenti che la commissione ristretta per il traffico proporrà domani mattina al cosiddetto «Comitato di salute pubblica», come misure da attuarsi immediatamente per porre un argine alla paralisi del traffico. Insieme a questi provvedimenti a breve termine, la commissione ne proporrà altri più di prospettiva, a medio termine. Fra questi l'attuazione di itinerari preferenziali con strade intrinsecamente riservate ai mezzi di trasporto pubblico sulla base di un piano che attualmente è allo studio dell'ufficio di programmazione dell'ATAC: la costruzione di una serie di parcheggi e l'istituzione di parchimetri, l'aumento del numero degli autobus a due piani in dotazione alla ATAC. La commissione proporrà inoltre di studiare a fondo il problema dello sfasamento degli orari, in modo da realizzare in un periodo di tempo ragionevole delle misure che permettano di diminuire la

pressione del traffico pendolare sul centro cittadino.

Queste le notizie che sono trapelate ieri sulla riunione della commissione ristretta svoltasi nella sede della XIV Ripartizione sotto la presidenza dell'assessore al traffico Pala. Erano presenti il prof. Guzzanti, direttore dell'ATAC, l'ingegner Bizzarri della ripartizione traffico, l'ing. Mascia, dell'ufficio speciale del Piano regolatore, l'ing. Mauri dell'ripartizione Lavori Pubblici e il generale Sacchetti, comandante del corpo dei Vigili urbani.

La riunione plenaria della commissione è stata brevissima. Dopo uno scambio di opinioni è stata nominata una sottocommissione con il compito di elaborare un documento da sottoporre domani mattina all'esame del comitato di emergenza.

Per l'attuazione delle corsie riservate ai mezzi pubblici, la commissione raccomanderebbe al Comune di far propria l'esperienza di altre città (come Milano) rinunciando a tracciare i limiti della zona riservata con la striscia gialla (valicabile dagli automobilisti anche se il codice della strada la considera alla stregua di un muro). I confini delle corsie riservate ai mezzi ATAC dovrebbero essere invece costituiti da cordoli di pietra o da un sistema di baletti di ferro congiunti insieme da catenelle.

Non pare che la relazione, che domani mattina il sindaco sottoporrà all'esame del comitato di emergenza, faccia delle proposte molto precise sulla data in cui dovrebbero essere attuate le misure proposte. Anzi sembra che sul problema dei tempi di attuazione e del rapporto fra misure a breve e a medio termine sia emersa una certa perplessità di vedute.

Qualcuno vorrebbe far presto, qualcun'altro invece vorrebbe attendere per far meglio. Il problema - ci pare - è quello di far presto e bene. Comunque un tale dilemma non esisterebbe se ci si fosse mossi in tempo. Se avessimo, per esempio - come insistente mente e in tutte le sedi hanno chiesto da tempo i comunisti - un piano per gli itinerari preferenziali da riservarsi ai mezzi pubblici già elaborato (quello dell'ATAC è ancora in una fase puramente teorica), oggi non ci si troverebbe a discutere senza avere nulla di elaborato in mano.

Un'altra notizia della giornata riguarda il potenziamento della vigilanza sul traffico (una delle condizioni per poter applicare con speranza di successo il divieto di sosta in una vasta zona del centro): la Polizia stradale ha accettato l'intervento del Comune di collaborare con i vigili urbani. Ma il nodo principale (che è quello del potenziamento quantitativo e qualitativo del corpo dei Vigili urbani) resta ancora avviluppato.

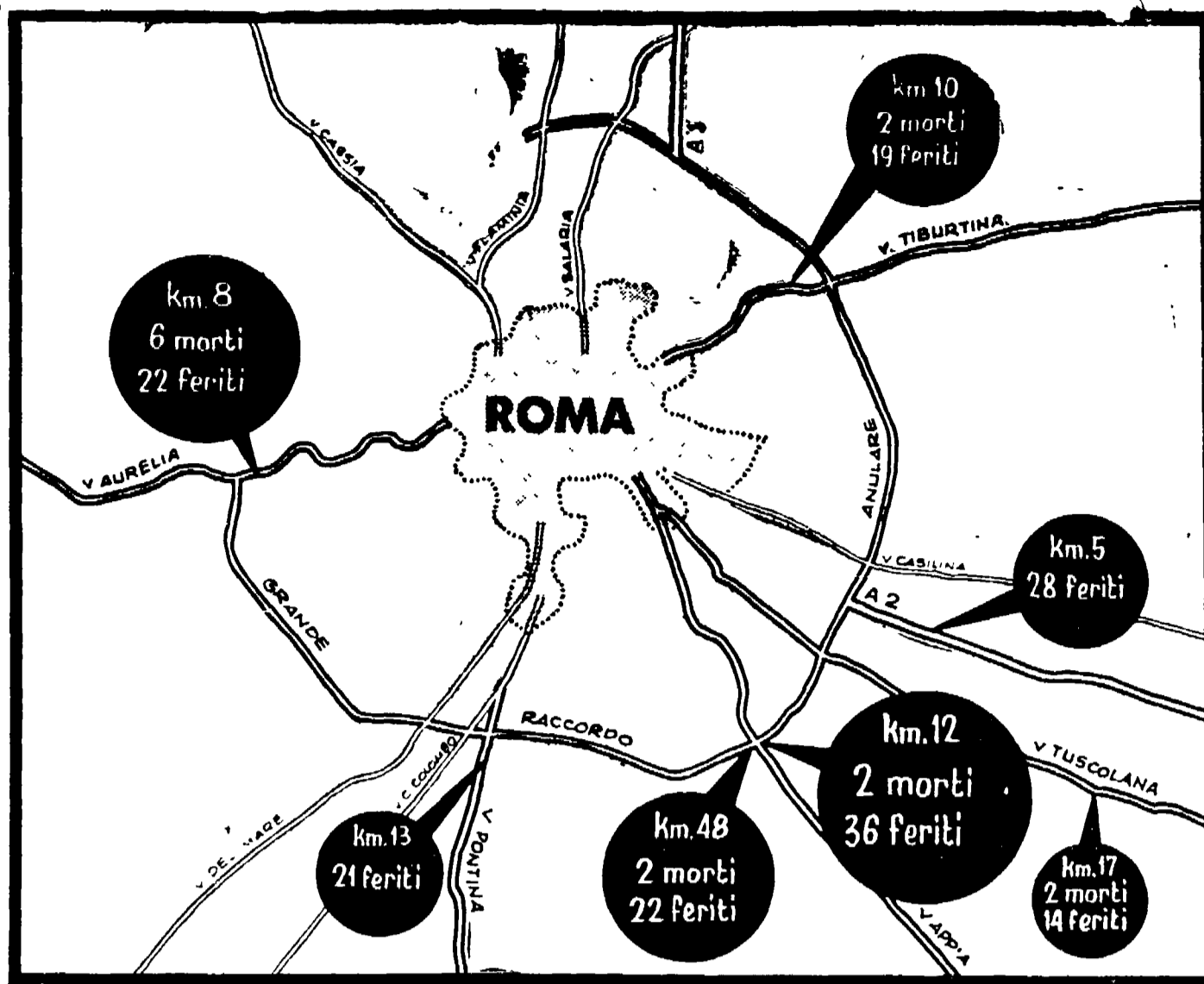
Domani mattina, in Campidoglio, si riuniranno anche i comunisti. Il giorno di Anagnino scrive che i comunisti si accorgono al tentativo di capovolgere la politica capitolina del traffico che, secondo loro, è stata fin ora portata ad esclusivo interesse della motorizzazione privata e quindi spazza una linea in favore di tale politica, osteggiando l'attuazione delle misure proposte dal nostro partito in nome dell'esclusione di migliaia di macchine che sono in circolazione. Che il Tempo assuma tale posizione è comprensibile, ma è significativo il fatto che da ogni sua riga emerge la preoccupazione che l'iniziativa dei comunisti in città sugli orientamenti capitolini, il che dimostra, se non altro, l'incisività, anche politica, delle nostre proposte.

Imbarazzato invece è il Popolo. L'organo della DC parla di una «linea politica scarsa fantasia in fatto di idee nuove» e afferma che le proposte da noi avanzate sono le stesse che il Campidoglio si accingeva ad attuare. Che le idee espresse nel corso della conferenza stampa, almeno nel loro indirizzo generale, non siano del tutto nuove lo ammettono volentieri. Infatti sono anni che i comunisti nel corso ripetuto (e le affermazioni anche quando il Popolo - nel corso della lotta svoltasi in Consiglio comunale sulle tariffe - preferiva ignorarle, accusandoci invece di sabotaggio), purtroppo inascoltati. Se fosse stata imboccata la strada indicata dai comunisti, ora non saremmo nella situazione in cui siamo. L'amministrazione capitolina vuol darci, almeno in parte, ragione? Felicitissimi. Siamo pronti a metterla alla prova e a considerare senza apprensioni i provvedimenti che vorrà studiare. Quel che noi chiediamo è il capovolgimento degli indirizzi: fin qui seguiva un'ultima, occorre registrare quanto scrive L'Avanti! in risposta al Tempo, autore di un pesante attacco all'assessore al traffico Pala. Il quotidiano del PSI afferma che «i tecnici delle commissioni presiedute da Pala» (e quindi, ci pare di capire, il PSI) «propongono tra l'altro, la «rinuncia ai mezzi privati con relativo incremento dei trasporti pubblici» e il «divieto di sosta al centro con relativo incremento dei servizi dei vigili urbani». Anche qui, aspettiamo di vedere i fatti. La scelta (paralisi o no) non può essere equivoca.

gruppo consiliari e i firmatari dei vari ordini del giorno presentati in Consiglio comunale sul «metrò» per elaborare (la proposta, come è noto, partì dal gruppo comunista) un ordine del giorno unitario. La riunione avrebbe dovuto avere luogo nei giorni scorsi, ma fu rinviata (o, pressiamo in seguito ad alcune interessate insattezze pubblicate da qualche giornale) per impegni di consiglieri e in relazione ai congressi del PSI e del PSDI.

g. be.

A cavallo del Raccordo il maggior numero di incidenti



Ecco i chilometri maledetti alle porte di Roma. In ogni caso, la strada è responsabile a meno o quanto gli automobilisti degli incidenti avvenuti, relativi all'anno scorso - indica la statistica - comunque un certo miglioramento della situazione. La via del Mare, che nel 1964 aveva il primato di strada più pericolosa d'Italia, è passata al sesto posto. Più insanguinata di anno in anno, invece, il Raccordo Anulare, in testa alla classifica di pericolosità resta il chilometro 8 dell'Aurelia con 19 incidenti del cui il tre morali, seguito dal 12 del l'Appia con la punta record di 39 incidenti, dal 10 della Tiburtina con 22 e dal 4B del Raccordo con 19 incidenti.

«Chilometri della morte» alle porte della città

Sull'Aurelia più di quattro incidenti ogni chilometro - Va meglio la via del Mare. Basta una siepe a provocare lo scontro

La strada è larga, le carreggiate divise da un paio di metri di terreno; al termine di una discesa - venendo verso Roma - c'è una leggera curva a sinistra, di quelle che non impressionano - neppure i «guardatori della domenica» - oltre la stretta banchina di sosta, ci sono grossi platani; questo il «ritratto» del chilometro 10 della via Aurelia, lì no a pochissimi metri la responsabile di incidenti gravissimi. L'anno scorso, in questi metri di strada, sono avvenuti 29 incidenti stradali, con un morto e 31 feriti. Poco oltre, al chilometro 8, stessa situazione rovesciata: la curva è a sinistra per chi esce dalla città, a anche qui larga, apparentemente senza problemi. Eppure in questo punto, nel 1965 sono morte sei persone, e altre 22 sono rimaste ferite. Anche l'altro ieri, quando siamo arrivati nel tratto più insanguinato delle strade intorno a Roma, era avvenuto un incidente: la legge delle probabilità aveva funzionato.

Si trattava di capire perché certe strade, intorno a Roma, hanno un tragico primato rispetto alle altre. Queste sono le cifre, tratte dal volume sulla Localizzazione degli incidenti stradali nel 1965, redatto dall'Automobile Club su dati dell'Istituto di statistica. Sulla via Aurelia sono avvenuti 4,26

incidenti ogni chilometro. La più lunga strada nazionale è al terzo posto nella classifica delle strade «maledette», dopo la Domiziana e la Statale 14 della Venezia Giulia, e a rincalzare questa tragica media - facendo passare la via del Mare, fino a due anni fa la più pericolosa d'Italia al sesto posto - sono proprio i chilometri alle porte di Roma. Lo stesso vale per le altre strade in testa a questa classifica: la Salaria ha un medio, sull'intero percorso, di 2,12 incidenti per chilometro, ma tra il chilometro 12 e il 14 sono avvenuti 39 incidenti; per la Tiburtina il rapporto chilometri incidenti è 1,92, ma solamente tra il chilometro 9 e il 12 sono morte lo scorso anno 5 persone e altre 56 sono rimaste ferite. Per l'Appia il rapporto è di 1,54 (piuttosto basso, quindi) ma alle porte di Roma, tra il chilometro 5 e il chilometro 13 sono avvenuti 143 incidenti, con 13 morti e quasi duecento feriti. La prova che i chilometri «maledetti» delle strade italiane sono soprattutto intorno alla capitale deriva, poi, dalle cifre relative al Raccordo anulare, che assorbe un traffico intensissimo, soprattutto di mezzi pesanti. Su questa strada nel 1965 sono avvenuti 295 incidenti, con 21 morti e 335 feriti: cifre paurose, se si considera che il CRA è lungo appena 71 chilometri.

Ma perché spetta proprio alle strade romane questo drammatico primato? Abbiamo esaminato, solo alcuni tratti delle strade: quelli che ci sono stati indicati sia dalle cifre, sia dall'esperienza degli agenti della stradale, come i più pericolosi. Ebbene - questa è la conclusione - se questi sempre la responsabilità è dei guidatori, non si può escludere un «concorso di colpa» della strada. La migliore prova è fornita dal chilometro 10 dell'Aurelia, del quale parlavamo all'inizio. Nel 1965 decine di vetture hanno fatto conoscenza, sbarrando su quella curva «ridicola», con i platani al centro della strada. E' bastato sfiorare due enormi frotte che avvertirono i distretti della presenza della curva, installare un guard rail perché le cose migliorassero. Ma per decidere questi poco costosi rimedi, la ANAS ha atteso che in quel punto morissero una decina di persone, che altre passassero con l'inaltitudine un errore non commesso da loro.

Anche il chilometro 12 della via Salaria era considerato pericolosissimo: eliminato finalmente l'incrocio a liello con il Raccordo anulare, allargata la strada, rettificata una curva prima cieca, ecco che questo tratto di strada è diventato, esemplarmente «pulito» da scontri.

Abbiamo parlato di provvedimenti presi: andava fatto. Peccato che, oltre a quelli citati, non ne abbiamo trovati altri. E quanti incidenti avvengono ancora, oltre che per la imperizia o l'imprudenza, perché la segnaletica è scarsa, perché manca un semaforo, perché la visibilità è annullata da un muro o da una siepe, perché la sede stradale è incredibilmente stretta? Nelle foto che pubblichiamo oggi vogliamo indicare solo alcuni esempi: un avvertimento per gli automobilisti nostri lettori, un richiamo all'ANAS, troppo spesso sorda e cieca di fronte a questo genere di stimuli.

p. b.

Idee nuove (e fatti)

Le proposte dei comunisti sul traffico, discusse in una conferenza stampa svoltasi nella sede della Federazione del PCI, hanno suscitato imitazioni senza precedenti: se la cosa cavata con il silenzio (che in genere è l'arma di chi non sa cosa dire), mentre dal terrore sono usciti il Tempo e il Popolo. Il giornale di Anagnino scrive che i comunisti si accorgono al tentativo di capovolgere la politica capitolina del traffico che, secondo loro, è stata fin ora portata ad esclusivo interesse della motorizzazione privata e quindi spazza una linea in favore di tale politica, osteggiando l'attuazione delle misure proposte dal nostro partito in nome dell'esclusione di migliaia di macchine che sono in circolazione. Che il Tempo assuma tale posizione è comprensibile, ma è significativo il fatto che da ogni sua riga emerge la preoccupazione che l'iniziativa dei comunisti in città sugli orientamenti capitolini, il che dimostra, se non altro, l'incisività, anche politica, delle nostre proposte.

Imbarazzato invece è il Popolo. L'organo della DC parla di una «linea politica scarsa fantasia in fatto di idee nuove» e afferma che le proposte da noi avanzate sono le stesse che il Campidoglio si accingeva ad attuare. Che le idee espresse nel corso della conferenza stampa, almeno nel loro indirizzo generale, non siano del tutto nuove lo ammettono volentieri. Infatti sono anni che i comunisti nel corso ripetuto (e le affermazioni anche quando il Popolo - nel corso della lotta svoltasi in Consiglio comunale sulle tariffe - preferiva ignorarle, accusandoci invece di sabotaggio), purtroppo inascoltati. Se fosse stata imboccata la strada indicata dai comunisti, ora non saremmo nella situazione in cui siamo. L'amministrazione capitolina vuol darci, almeno in parte, ragione? Felicitissimi. Siamo pronti a metterla alla prova e a considerare senza apprensioni i provvedimenti che vorrà studiare. Quel che noi chiediamo è il capovolgimento degli indirizzi: fin qui seguiva un'ultima, occorre registrare quanto scrive L'Avanti! in risposta al Tempo, autore di un pesante attacco all'assessore al traffico Pala. Il quotidiano del PSI afferma che «i tecnici delle commissioni presiedute da Pala» (e quindi, ci pare di capire, il PSI) «propongono tra l'altro, la «rinuncia ai mezzi privati con relativo incremento dei trasporti pubblici» e il «divieto di sosta al centro con relativo incremento dei servizi dei vigili urbani». Anche qui, aspettiamo di vedere i fatti. La scelta (paralisi o no) non può essere equivoca.

Quanti giorni di scuola dovrà perdere per il puntiglio del preside?

Margherita Tuccimei aspetta ancora che le dicano se può tornare a studiare il partito

Nuove strane dichiarazioni del professor Felici

Il prof. Felici, preside dell'Istituto «F. De Sanctis» dove Margherita Tuccimei è stata sospesa perché usava il trucco agli occhi, continua a fare strane dichiarazioni ad agenzie di stampa, ma non si è preoccupato minimamente - perfino fino a tarda notte - di informare la giovane alunna delle decisioni prese dal Consiglio dei professori sul suo caso. E così: Margherita Tuccimei non andrà a scuola nemmeno domani (e poi ci

saranno le feste) continuando a perdere ingiustamente ore di lezioni che avrebbe il diritto e il dovere di frequentare. Nelle ultime dichiarazioni il preside precisa veramente il suo atteggiamento: è stato proprio il fatto di aver reso di pubblico dominio la sua assurda sospensione che ha inasprito il signor Felici: «Deploro - ha detto infatti ad una agenzia - che un fatto di natura scolastica sia diventato di dominio pubblico», e prosegue: «...i componenti del Collegio dei professori considerano inopportuno e dannoso le "inserzioni di estranei nel governo della scuola, ovvero che compete agli educatori, sia sotto il profilo giuridico, sia sotto quello morale». Margherita Tuccimei, quindi, che sciolta la punizione era tornata a scuola, con gli occhi discepolatamente puliti, non è stata accettata solo perché aveva fatto sì che il suo caso fosse venuto a conoscenza di tutti: è pensare che, a parte l'aspetto individuale dell'episodio, non vi sono dubbi sulla sua partecipazione all'opinione pubblica ai fatti della scuola e soprattutto su ciò che riguarda certi costumi scolastici.

Il che, è evidente, non significa voler intaccare l'autonomia della scuola, né, tanto meno, voler operare «inserzioni» burocratiche e gerarchiche.

il partito

MANIFESTAZIONI - Aurelia ore 9,20 assemblea pubblica sulla funzione del PCI per l'avanzata operaia e democratica con L. L. Redice; Aurelio Bravetta ore 10 assemblea editi con Trevisio; Monte Mario ore 10 assemblea editi con Freda; Ardea ore 17 assemblea con Cesaroni; Roviano ore 17 assemblea con Freda; Cerveteri ore 10 comizio con Mancini e Mammucari; Casape ore 10 assemblea con Marroni e Turani.

ESQUILINO - Oggi alle ore 10 in via Caltrini 111 si terrà la premiazione del 1. concorso del disegno infantile promosso dal Comitato Italia-RDI ed organizzato dalla Casa del Popolo Di Vittorio. Seguirà uno spettacolo per ragazzi.

OTTAVIA - Domani sera alle ore 19,30 nella sezione di Ottavia C. Cianca ad un incontro con i lavoratori del quartiere. ROSA ROSSI terra - La IV lezione del corso «La letteratura spagnola tra le due guerre». Il tema della lezione è «Ortega y Gasset, la Revista de Occidente, e più in generale, la vita culturale durante il periodo della dittatura di Primo de Rivera».

Caos nella zona del Verano



Il traffico, sulla via Tiburtina, già caotico in ogni ora del giorno, ha fatto impazzire del tutto ieri quanti si sono avventurati nella zona. La tradizionale visita ai defunti ha fatto affluire nella zona del Verano una quantità di vetture superiori al normale, mentre il Comune non ha aumentato neppure di un'unità i vigili urbani in servizio sulla strada. Le conseguenze sono visibili nella foto. E questa situazione è destinata a peggiorare nei prossimi giorni.

HERO GESTANTE · NEONATO · BAMBINI · GIOVANETTA VIA DEL CORSO · PIAZZA COLOMBA · VIA Salaria TRADIZIONALE QUINDICINA DEL CAPPOTTO A PREZZI ECCEZIONALI