

San Lorenzo: la Tiburtina sconvolta dai lavori che dormono da mesi

## UN QUARTIERE TAGLIATO IN DUE

I pedoni devono attraversare su fragili passerelle mentre gli automobilisti devono risolvere il difficile rompicapo dei sensi unici



Un quartiere, San Lorenzo, da mesi spezzato in due e una specie di labirinto, fatto di sensi unici e di segnaletica sbagliata, nel quale gli automobilisti e i pedoni per perdere provano ingorgi, tamponamenti e un aumento (se ne sentiva proprio il bisogno) nel caos del traffico cittadino.

Ed ecco come stanno le cose. Dalla primavera scorsa sono in corso nel tratto compreso fra piazza Tiburtina e il Verano lavori complicati che hanno comportato lavori su uno dei lati della Tiburtina di un fossato che divide in due il quartiere di San Lorenzo. I pedoni lo attraversano avventurandosi su fragili passerelle di legno, mentre gli automobilisti per raggiungere la zona dell'obbligo dell'Università devono risolvere una specie di rompicapo costituito dai sensi unici e dalla segnaletica stradale.

Così, chi dal quartiere di San Lorenzo, in auto, voglia raggiungere la zona compresa fra il Castro Pretorio e l'Università deve passare o dal viale Regina Margherita o da Porta Metronio, mentre chi va tra strade è un'impresa pazza: ci si riesce solamente violando — come fanno i più e come dimostrano alcune delle foto che pubblichiamo — i divieti di transito o i sensi unici, con il rischio di incorrere in pesanti multe dei vigili. E' possibile che dormiamo troppo — accelerare i lavori e intanto portare un po' d'ordine nella zona, magari anche con qualche vigile in più?

NELLE FOTO: in alto, l'imbocco di via Tiburtina Vecchia. Il cartello con il divieto di transito è evidente, ma gli automobilisti passano lo stesso (non ci sono molte altre soluzioni). Sotto: l'angolo fra via dei Manganelli e via dei Virgili.



I risultati del nuovo sondaggio eseguito dalla commissione provinciale dell'artigianato

## Referendum fra i barbieri: vogliono l'orario spezzato

Riconfermata l'esattezza della politica perseguita da anni dall'Unione provinciale romana artigiani (UPRA) - La prefettura fino ad oggi ha difeso gli interessi di poche botteghe: si deciderà adesso a cambiare opinione e venire incontro alle richieste dei barbieri?

I saloni di barbiere osserveranno l'orario spezzato e chiuderanno nell'ora di mezzogiorno, mentre i negozi delle fabbriche, gli uffici? Di questo problema, che interessa da vicino una numerosa categoria di lavoratori artigiani, si parla da almeno sei anni.

La maggioranza dei barbieri

è per l'orario spezzato, giustamente aspira ad una pausa del lavoro. Ma la prefettura, che è l'organismo competente per decidere l'orario di lavoro, ha voluto pronunciare una decisione in tale senso, malgrado l'esito inequivocabile di referendum, le richieste di delegazioni e, a suo tempo, delle giunte comunali e provinciali ed an-

che dell'ente del turismo che tutti si sono pronunciati per la chiusura pomeridiana. Soprattutto l'Unione provinciale romana dell'artigianato (UPRA) da sei anni conduce una battaglia per la pausa giornaliera e per l'unificazione del riposo settimanale dei barbieri, parrucchieri per signore e misti. L'UPRA ha indetto, anche un referendum sulle nuove orarie, da 2.500 negozi, la maggioranza dei quali favorevoli alla pausa di mezzogiorno.

Lo scorso anno, durante una conferenza stampa, l'UPRA invitava la prefettura ad indire direttamente un referendum fra tutti i barbieri e parrucchieri a quindici a decidere di conseguenza.

Il referendum, con tutti i centri dell'artigianato, ora c'è stato. Lo ha indetto la Commissione provinciale dell'artigianato, su richiesta della stessa prefettura. I risultati, favorevoli con una schiaccianiente maggioranza alla chiusura pomeridiana, hanno dimostrato, con chiarezza, la forte influenza e la giustezza della azione sindacale dell'UPRA. Su un totale di 2.467 risposte, ben 1.878 sono state a favore della chiusura pomeridiana fra le 13 e le 15,30 e soltanto 586 sono state contrarie.

Nel dettaglio, il sondaggio ha dato questi risultati: i saloni di barbiere sono stati 880, ed i « no » 207, dei barbiere 770 « si » e 311 « no ». dei mestri 219 « si » e 48 « no ».

L'assessore Crescenzi ha suggerito a questo scopo iniziativa costruttiva di più ampie dimensioni mediante la costituzione di consorzi. L'associazione si è riservata di presentare quanto prima un proprio documento.

### Passo delle cooperative per la « 167 »

Una delegazione dell'Associazione cooperativa di abitazione, aderente alla Federcoop, è stata ricevuta dal prefetto, che anche all'interno della maggioranza governativa si sono gruppi che si sono schierati a favore dell'equo canone e contro lo sblocco dei fitti, ritenuto necessario che si sviluppi un ampio movimento di massa.

L'UNIA ha indicato dal 10 novembre al 15 dicembre il termine del tesseramento e affianca con il rafforzamento dell'organizzazione sia possibile garantire successo alla lotto intrapresa.

Mentre è indetto il « mese del tesseramento »

## L'UNIA contro lo sblocco dei fitti

Il comitato direttivo della Unione nazionale inquilini e assegnatari (UNIA) — che ha eletto nuovo segretario provinciale l'avv. Ubaldo Procopio — ha preso posizione contro lo sblocco dei fitti dei strati minacciati dai gestori, che non esistono le condizioni per un solo parziale blocco dei fitti».

Il provvedimento — dice l'UNIA — avrebbe gravissime ripercussioni su milioni di inquilini non abbienti. Infatti gli enti pubblici cui spetta il capitolo di provvedimenti per i fitti popolari non sono in condizione di realizzare i programmi di costruzioni perché

il Comuni, a causa della loro crisi finanziaria, non mettono a loro disposizione le aree previste con la legge 167. Di conseguenza l'UNIA, pur pretendendo attivazione dei controlli, che anche all'interno della maggioranza governativa si sono gruppi che si sono schierati a favore dell'equo canone e contro lo sblocco dei fitti, ritiene necessario che si sviluppi un ampio movimento di massa.

L'UNIA ha indicato dal 10 novembre al 15 dicembre il termine del tesseramento e affianca con il rafforzamento dell'organizzazione sia possibile garantire successo alla lotto intrapresa.

Riunione in Campidoglio

### Divieti di sosta: oggi si decide?

Questa mattina, in Campidoglio, si svolgeranno due importanti riunioni sui problemi del traffico. Il cosiddetto « Comitato di salute pubblica » nominato dal sindaco con il compito di elaborare drastici provvedimenti nel traffico di automobili, per esempio di arretrare entro brevissimo termine, il divieto assoluto di sosta in una zona pressappoco corrispondente all'attuale « zona-disco » e l'istituzione, in alcune strade, di corsie riservate per i mezzi pubblici e privati di pubblico trasporto.

Secondo le indiscrezioni della relazione proponibile, la relazione proponibile, che provvede a una serie di provvedimenti più a lungo termine e prevista la formalizzazione di itinerari interamente riservati all'ATAC, l'istituzione di parcheggi e parchimetri, lo sfalsamento degli orari. Siamo convinti che questa tesi venga approvata.

Il padre del giovane Mancinelli, Enrico, che assiste il figlio nella causa intrapresa, ha già ricevuto manifestazioni di solidarietà. Fra le quali quella dell'Unione romana dei genitori, che in proposito ha diramato il seguente comunicato:

« L'Unione romana genitori, di fronte ai fatti che quotidianamente vengono riferiti dalla stampa in merito alla ingiusta spesa che le famiglie sono costrette per l'acquisto dei libri di testo, ha deciso di rimborsare a Lire 3.500 per spese e formalità di iscrizione di itinerari interamente riservati all'ATAC, l'istituzione di parcheggi e parchimetri, lo sfalsamento degli orari. Siamo convinti che questa tesi venga approvata.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pretorio che danneggia in modo molto pesante lo scoramento del traffico all'imbocco al termine del nuovo sottovia.

Si parla in rapporto al problema del traffico in Campidoglio e si è stata presentata dai compagni Trombadori e Della Seta e dall'architetto Salzano una interrogazione nella quale si propone di trasferire in altre zone della città presso una delle stazioni del traffico della metropolitana Termini-Eur più ricche di spazio, il capolinea degli autotrasporti privati di viale Castro Pret