

## Traffico: Incontro tra consiglieri comunisti e autotranvieri al salone Brancaccio

Mercoledì alle ore 16,30, nel salone del Brancaccio si svolgerà un incontro tra autoferrovieri e consiglieri comunali comunisti sulla situazione delle aziende del traffico e pubblici servizi. Il convegno, promosso dalle sezioni aziendali dell'Atac e della Stefer, discuterà su questo ordine del giorno: « Potenziamento delle aziende pubbliche e priorità del mezzo collettivo per la soluzione dei problemi del traffico e dei trasporti ».

## L'autobus in città oggi è

# peggio del tram a cavalli

**1917:** quaranta minuti per percorrere la linea Montesacro-Trastevere - **1967:** lo stesso percorso in autobus richiede dai 60 agli 80 minuti. Aumentare di un solo chilometro-orario la velocità commerciale dei mezzi pubblici significherebbe diminuire di un miliardo il deficit dell'ATAC 5000 litri di benzina al giorno consumati dai privati nelle congestioni del traffico

Il nostro è in testa ad un lungo convoglio di autobus: si apre la strada a fatica in mezzo ad una selva di utilitarie, di auto di media cilindrata di cui si distinguono solo i colori dei tetti. Il Muro Torto dall'inizio alla fine è un immenso serpente d'acciaio multicolore che succhia i mezzi da un inesauribile serbatoio, qualche centinaio di metri più in là, a piazzale Flaminio. Nell'autobus c'è un'aria di complice serenità e anche lì si è sperimentato concerto di elocioni delle « 500 » e arriva da lontano. Siamo in autobus da 10 minuti circa e i chilometri percorsi sono sti e non c'è niente. C'è una quantità anni fa, in un tempo simile, un tram a cavalli avrebbe percorso i dodici chilometri della linea Montesacro-Trastevere, passando attraverso via Monte Sacro, Porta Pia, Trastevere, via del Corso, piazza Venezia, piazza Argentina, via Arenula. Oggi quel percorso, in autobus lo si farebbe in ore di punto come questa in un'ora e un quarto, quasi il doppio di tempo.

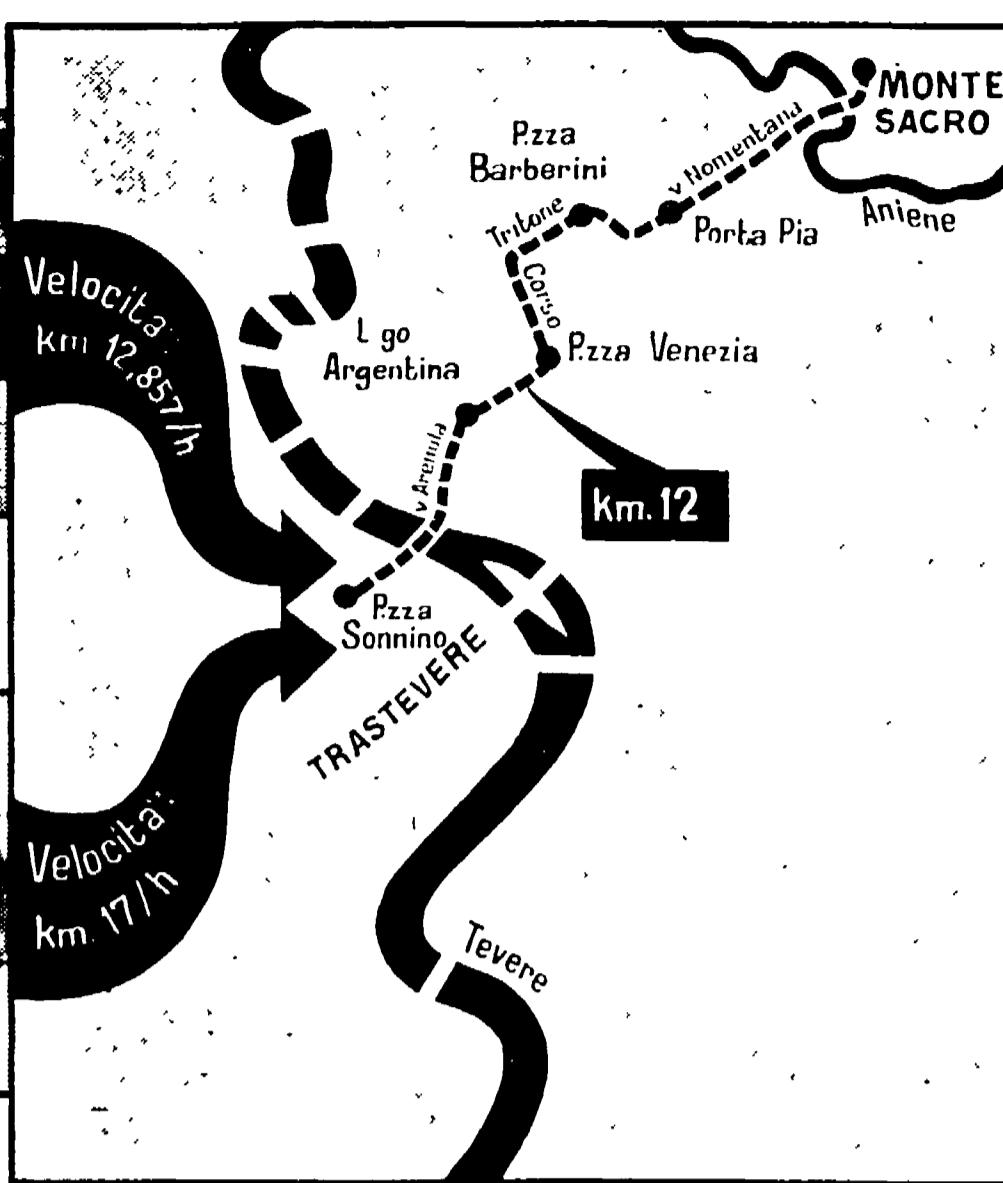
Il proprietario di una « 500 partidaria » blua non riesce a percorrere l'improvviso metro lasciato libero dall'autonoleggista che lo precedeva. Dal finestrino dell'autobus lo vediamo spingere il pedale della frizione: vuole far fare, si è bruciato. Dietro di lui, una lunga fila di auto, anche mezzi di auto, può ancora passare sotto quel metro e mezzo di Muro Torto. L'autobus riesce invece a fare un balzo arancione, mentre il suo veicolo meccanico è di molto inferiore agli 8 chilometri orari che secondo i tecnici rappresentano la catena strutturale commerciale dei mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

### AUTOBUS:

nel 1964 la velocità commerciale dei mezzi pubblici era di circa 14 km/h; nel 1966 è scesa a 12,857. Nel momento di punta tale velocità scende a 7,8 chilometri orari.

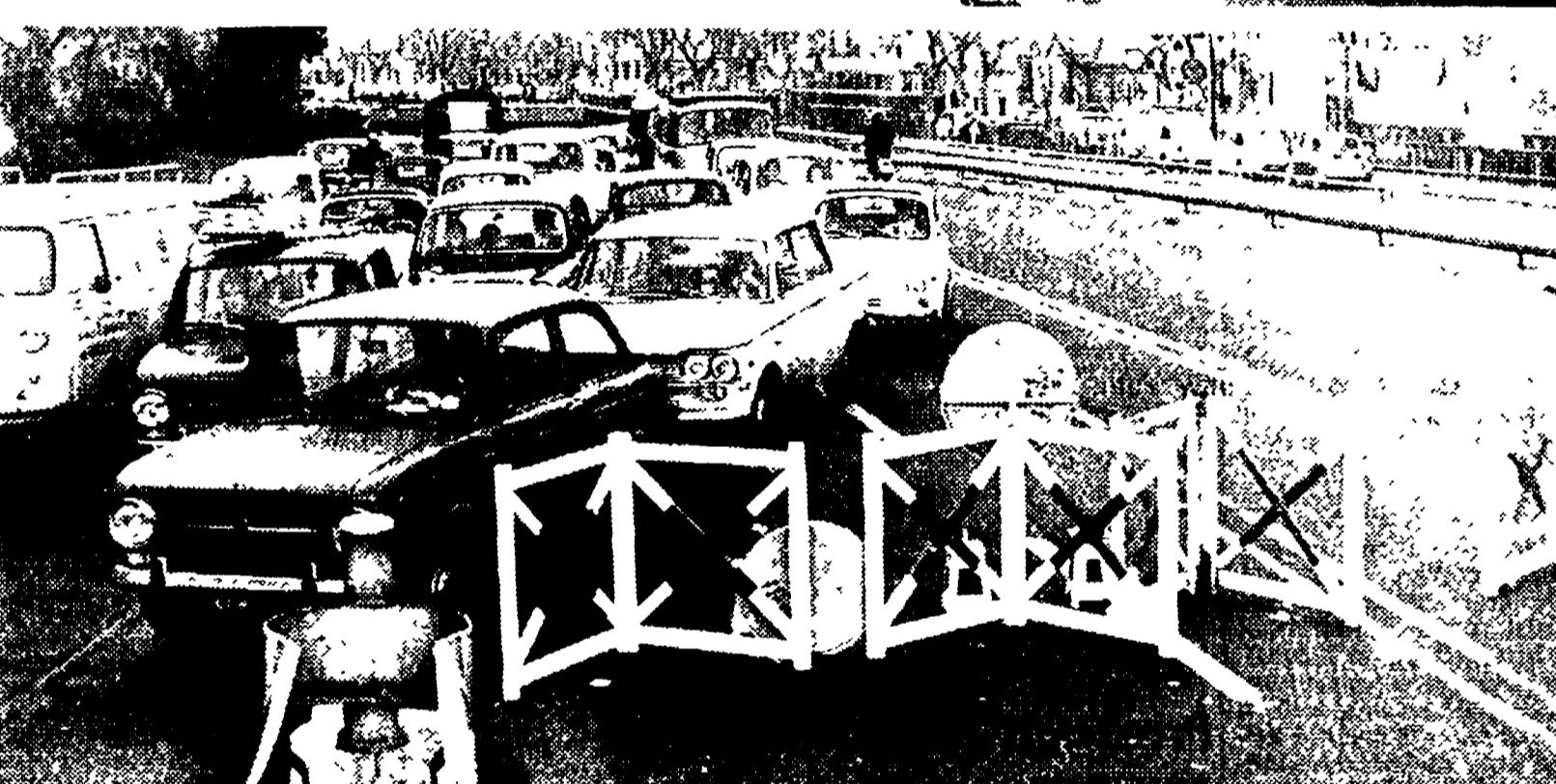
### TRAM A CAVALLI:

nel 1917 raggiungeva una velocità commerciale di 16,17 km/h. Da Montesacro a Trastevere impiegava 40 minuti.



### Riaperto il sottovia

## TRENTASEI ORE PER RIPARARE UN TOMBINO



Via libera a Corsa d'Italia. Il tombino, che aveva neopatologici, ha trovato il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.

Guardando indietro vediamo una lunga corda verde di auto che emergeranno da un sottobosco di automobili, con il portafoglio di fronte. Seguono anche decine di camionisti, per volta Corto, il mezzo pubblico ridotto così serve e non serve: anzi si fa una brutta propaganda: « stipato come un uovo, impossibilitato a procedere ad una velocità più che approssimativa, tan to che resteremo seduti per ore ». Ancora una volta, il termine della lancia, questa sarebbe ineccepibile: solo portarebbe il traffico alla paralisi completa, cronica. Se le immancabili tracce delle auto seguissero il ritmo, in meno di un attimo la targa Roma 7M0000000000000000 entrata entro la fine del 1971 a la festosa festeggiata dai anni del suo centenario di Capitale con congestioni nella circolazione delle penne del migliaio di mezzi pubblici nelle ore di punta. La reflessa commerciale « normale » è invece di 12,857 chilometri orari, uno in meno rispetto al 1961. E dire che se si potesse aumentare di un solo chilometro-orario queste cifre sarebbero ridotte di colpo di un millesimo di lire. Figurarsi poi se un autobus di linea riuscisse a raggiungere le vertiginose velocità del tram a cavalli, di cui sopra, 16,17 chilometri orari. Non che sia impossibile, certo, ma sarebbe purtroppo chi si fossero gli utentri preferiti altri per i mezzi pubblici nelle strade che lo conoscessero o se ci fossero stra-

de riservate esclusivamente ad esso. Un domenica sembra sia nell'intenzione del Comune di farlo tra porta Cavallergi e piazza Esdra sarebbe poco. E poi bisognerebbe disincentivare la motorizzazione privata.