



R.A.C.I.



GIORNALE UFFICIALE DEL
REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
ENTE • MORALE

Direzione Amministrazione e Redazione
Via Po N° 17 - ROMA (34) - Telefono 33-721

Anno II N. 26

Settimanale gratis ai Soci ed agli Albergatori e Garages affiliati al R. A. C. I.
ABBONAMENTO ANNUO L. 25 - ESTERO 50
In vendita al pubblico presso le Sedi Provinciali a L. 0. 50.

24 Giugno 1928

Per inserzioni a pagamento e pubblicità rivolgersi alla Amministrazione.

Conto Corrente Postale

I primi compiti della Azienda Autonoma Statale della Strada

Mentre sulle strade della vicina Francia si procede, con l'aprirsi della bella stagione all'incatramatura "à tour de bras" ed i giornali tecnici ed automobilistici osano lamentare questa abbondanza di spargimento di catrame, che va qualche volta a danno delle carrozzerie, da noi si riunisce per la prima volta ed inizia il funzionamento il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Autonoma Statale delle Strade. A questo gruppo di valenti uomini che si radunano sotto l'alta guida di quell'appassionato e fervido lavoratore e suscitatore di energie che è il Ministro Giuriati, si rivolge oggi con piena fiducia lo sguardo di tutti gli automobilisti d'Italia.

Siamo nel mezzo dell'estate. La stagione delle piogge è finita ed all'inconveniente del fango, che rovinava le strade è succeduto quello della polvere. Mentre i nostri colleghi di Francia lamentano le generose inaffiature di "goudron" che qualche volta macchiano le vernici delle loro carrozzerie o si attaccano a formare una crosta durissima sotto i parafranghi, noi vediamo con preoccupazione risorgere in pieno il pericolo e la vergogna della polvere.

Fango e polvere sono entrambi, rispettivamente nell'inverno e nell'estate, il prodotto di una stessa causa, e cioè del logorio della strada sotto l'azione dello sfregamento delle ruote dei veicoli e questo logorio è esso stesso in funzione della durezza dei materiali dei quali è formata la superficie della strada e della velocità e del peso dei veicoli.

La soppressione della polvere

Polvere e fango — possiamo dirlo anche senza essere dei tecnici — richiedono una stessa cura terapeutica e preventiva; dipendendo da una medesima causa, uno stesso rimedio li elimina ed il rimedio in teoria è abbastanza semplice; si tratta di interporre fra la superficie della strada e la causa deteriorante (le ruote) un manto isolante che adempia all'ufficio di un tappeto di linoleum sopra una scala di marmi preziosi.

Il rimedio è dunque conosciuto, ma i mezzi per attuarlo? Compito questo e funzione dell'A.A.S.S.; ma il problema finanziario sarà risolto se si affronterà con la persuasione che esso deve essere risolto, malgrado la non ingente quantità dei crediti assegnati all'Azienda per il compito vastissimo che le è affidato.

Noi sosteniamo che il problema della polvere, — che è poi il problema del fango, ma è di questo assai più grave nelle sue manifestazioni e conseguenze immediate, — è il primo ed il più urgente problema che si

impone per ragioni di sicurezza, di decoro e di igiene e che la sua soluzione accelerata deve essere preposta, spinta innanzi rispetto a tutte le altre opere stradali e particolarmente a preferenza di tutte le pavimentazioni, di tutte le sistemazioni e rettifiche di sedi stradali, di curve, di passaggi, di abitati, di ponti, di pendenze, ecc.

Invero altra volta abbiamo dimostrato su queste colonne, — e non ci ripeteremo —, che la polvere è in Italia la causa massima delle sciagure automobilistiche e la causa degli investimenti; è dessa che fa sì che il carretto, o qualunque altro veicolo più lento non ceda il passo all'automobile che sorraggiunge; è dessa la causa unica delle velocità eccessive tenute sulla strada anche dagli automobilisti più tranquilli, in quanto nessuno vuole seguire o lasciarsi sorpassare da un veicolo che solleva nuvole di polvere. Eliminata la polvere si elimina la maggiore spinta alle improvvide gare di velocità e si elimina la più frequente causa di sinistri.

Le lagnanze e le proteste che si elevano dagli automobilisti italiani e dagli stranieri sullo stato delle nostre strade riguardano in primo luogo la polvere, in secondo luogo la

disciplina della circolazione. Le pavimentazioni permanenti le rettifiche dei tracciati ed i rifacimenti della sede stradale costituiscono un problema di secondo tempo rispetto a quelli della eliminazione della polvere, e della instaurazione della disciplina. Gli automobilisti italiani che ritornavano dalla gita a Stolp durante la quale, inseguendosi a velocità fantastica, avevano attraversato le strade di tre paesi, interrogati sulle condizioni delle strade, stesse, rispondevano: "oltre al Brennero e fino al Brennero al ritorno, avremmo potuto metterci in macchina in frack senza spolverino". Questa l'impressione dominante, la sola per molti, circa le strade percorse nella lunga galoppata attraverso tre paesi; impressione che è agli antipodi con quella che ricevono gli stranieri che percorrono le nostre strade.

Problema di civiltà e di igiene

La polvere non crea solamente un problema di viabilità di sicurezza e di decoro, ma altresì un gravissimo problema di igiene ed è anche a questo titolo che l'eliminazione della polvere deve avere la precedenza assoluta su tutte le altre opere stradali.

Purtroppo l'opinione pubblica da noi si è per così lungo tempo disinteressata delle questioni della viabilità che ancora avviene di trovare qualcuno che di fronte ad una nuova pavimentazione stradale, o ad un nuovo sistema di eliminazione della polvere, lo

considera come un lusso inopportuno, come una spesa voluttuaria imposta e richiesta a favore di una classe di privilegiati: gli automobilisti.

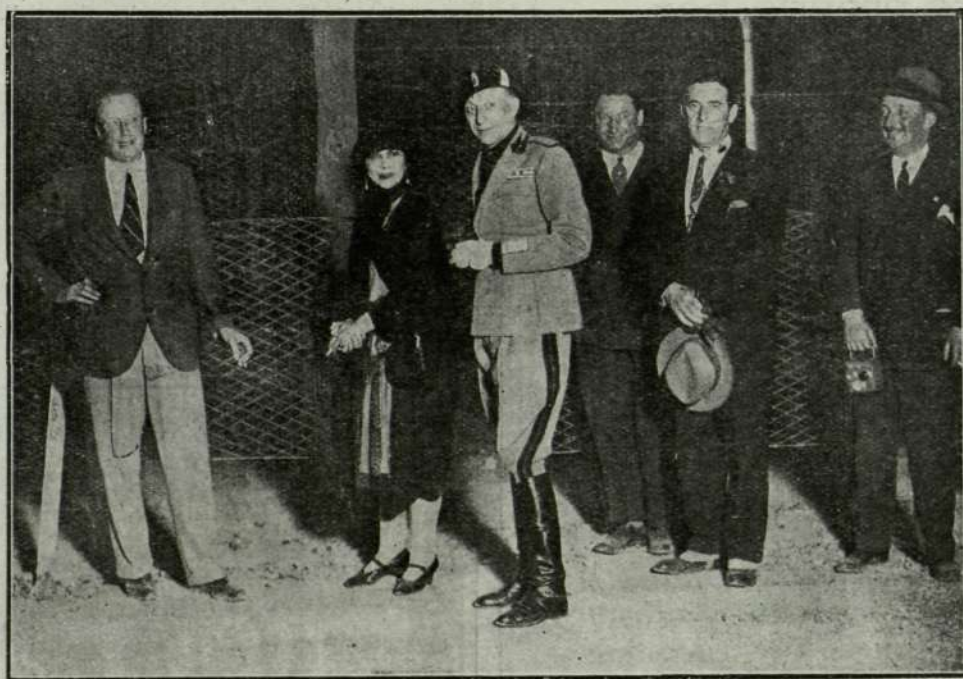
Questa mentalità deve essere superata e sostituita da un concetto nuovo, che non è più discusso nei paesi dove le questioni della viabilità sono da tempo venute in primo piano davanti all'opinione pubblica e cioè che la strada che non è né fangosa, né polverosa è altrettanto utile a coloro che vi circolano quanto a coloro che non vi circolano, perchè essa risolve prima che un problema di circolazione un problema di civiltà e di igiene.

A che cosa serve spendere le somme che si spendono in ospedali, in sanatori, in istituti di prevenzione per la tubercolosi e per cento altri mali, quando si permette e si favorisce la libera diffusione del microbo e del male per mezzo della polvere, che ne è l'agente di trasmissione più sicuro? La parola ai medici e di fronte alle loro argomentazioni passino pure in seconda linea quelle degli automobilisti, perchè siamo sicuri di avere in essi i più autorevoli alleati in appoggio alla nostra tesi per la precedenza che la soluzione del problema della polvere deve avere su tutti gli altri problemi stradali.

Provvedimenti per la visibilità

Vi è poi un altro provvedimento urgente e che, a differenza di quelli per l'eliminazione della polvere, può essere immediatamente e contemporaneamente attuato in tutta Italia, senza aggravio finanziario per l'A.A.S.S. Si tratta del provvedimento più volte invocato per l'eliminazione degli ostacoli alla visibilità nelle curve a piccolo raggio e negli ineroi stradali. La legislazione attuale non dà i mezzi sufficienti per provvedere, ma basterà un brevissimo decreto per investire la A.A.S.S. di tutte le facoltà occorrenti; con questo decreto l'Azienda deve avere autorità di ordinare l'abbattimento di tutti gli ostacoli alla libera visibilità, sia che si tratti di siepi, alberi o muri di cinta; ove il proprietario non adempia nel termine all'ingiunzione della legge, l'Azienda dovrà essere facoltizzata ad abatterli e demolirli a spese del proprietario stesso; siepi e muri di cinta dovranno essere sostituiti, nel caso che il proprietario voglia conservare la chiusura del fondo, da reti metalliche mantenute libere dalla vegetazione, in modo da consentire la piena visibilità. I tecnici dell'Azienda stabiliranno i termini di questa nuova servitù della proprietà fondiaria, che si deve applicare, come si è anzidetto, nelle località di ineroio di strade e laddove il tracciato delle strade stesse forma una curva che non permette un sufficiente raggio di visibilità. La eliminazione dell'ostacolo (siepe, muro, sopraelevazione del terreno, deposito di materiale, ecc.) deve essere completa e fino a rasoterra. In secondo tempo i tecnici dell'Azienda potranno studiare le provvidenze necessarie per quegli ineroi e curve nei quali

La corsa delle 20 ore dell'A. C. di Roma



S. E. l'on. Turati, l'on. Conte Gallenga, la Baronessa Avanzo, il Console Candelori, il Com.te Pagano di Melito ed il Comm. Hensemberger al traguardo prima della partenza.

ARENA DI VERONA

(Dal 28 luglio al 19 agosto)

GRANDE STAGIONE LIRICA ALL'APERTO

Sotto l'alto Patronato di S. E. Benito Mussolini

Riduzioni del 50 % sulle Ferrovie dello Stato