

**A. X. - N. 40 - 30 Settembre 1956 - Una copia L. 15\***  
 Direzione, Redazione e Amm.: ROMA - Via Tevere, 197  
 Tel. 860.977 - Amm. 860.972 - C. p. 1-1979  
 Red. Milano 7 - Montecatini 7 - Firenze 7 - Napoli 7  
 Abbonam. Italia L. 800 - Estero 1600 - copia arretrata L. 30

# Autonobili

**A.C.I. SOCCORSO STRADALE**

**UN'INTERVISTA CON L'ING. FRASCHETTI**

## Presente e avvenire delle nostre strade

In occasione della Conferenza di Strada abbiamo chiesto al direttore generale dell'ANAS, ing. Aldo Frascetti, la sua opinione sui problemi più attuali della viabilità e del traffico. L'ing. Frascetti ha così puntualmente risposto alle nostre domande.

«I recenti rilevamenti sul traffico delle nostre strade dimostrano che si sono avuto incrementi notevoli, specie su tutte le arterie di esito — abbiamo chiesto — che l'ANAS si propone, anche alla scorta di queste indicazioni, di accelerare il programma di costruzioni stradali previste?»

«Le risultanze del rilevamento statistico della circolazione condotto nel decorso anno — e che tra l'altro saranno rese di pubblica ragione nella prossima settimana — dimostrano che la nostra circolazione motorizzata ha seguito, su tutte le strade principali, un'andamento durante gli ultimi cinque anni. Tutte le previsioni fatte in precedenza — anche le più ottimistiche — sono apparse in gran lunga superate alla realtà.

I dati rilevati nel 1950 erano infatti, come per regola generale, più che raddoppiati e in alcune zone di alcune strade si sono riscontrati incrementi che raggiungono, sempre riferito al 1950, percentuali del 400 ed anche del 600%.

È evidente che queste mutanze, le quali impongono di accelerare al massimo il tempo di esecuzione delle opere autostradali, stanno diventando più acute, mentre hanno indotto l'ANAS a rivedere alcuni programmi di finanziamento stradale, che da tempo è stato preposto con particolare riguardo agli itinerari di interesse internazionale e alle arterie di maggiore comunicazione. Ci proponiamo di moltiplicare i nostri sforzi per risolvere la fondamentale questione economica — preoccupazione comune a tutti i Paesi che si accingono ad un adeguamento della loro rete viabile — ed alla quale vengono ogni possibilità di fugazione del programma stesso.

**Adeguamento e riclassificazione**

«Ritengo che sia sufficiente provvedere all'adeguamento delle strade previste per ovviare alle difficoltà che attraversa la nostra viabilità?»

«Qualora si avesse la possibilità d'iniziare a breve scadenza e condurre a termine entro un periodo di un anno o sei anni il piano di miglioramento stradale studiato dall'ANAS per la rete viabile di grande comunicazione cui si è già accennato (allargamento della sede stradale metri 10,50, rettifiche di visibilità e di curve, eliminazione di passaggi a livello, ecc.) da intraprendersi i lavori realizzabili con ordinari stanziamenti di bilancio, la nostra circolazione motorizzata verrebbe messa in condizione di fluire rapidamente e con soddisfacenti garanzie di sicurezza lungo le maggiori arterie di traffico. Ove ciò non fosse possibile, si potrebbero considerare soddisfatte le maggiori e più immediate esigenze della nostra viabilità e largamente

mentre superate le difficoltà attuali.

Risultati ben più ampiamente progettati nel futuro e previsti nel programma generale, essendo conseguiti estendendo il programma di miglioramento della rete stradale in parte provinciale e comunale per le quali del resto è in discussione dal Parlamento un importante disegno di legge ed integrando altresì le costruzioni autostradali già incluse nel programma di prima attuazione con le altre previste nel programma di massima allegato alla Legge 21 maggio 1955, n. 463.

In definitiva il programma generale di miglioramento stradale si può considerare come suddiviso in due distinti programmi: uno di primo intervento, sugli itinerari di maggiore transito, avente come obiettivo quello di ristabilire al più presto l'equilibrio tra la domanda e l'offerta, e un altro di successivo equilibrio che oggi appare pericolosamente lontano. Il primo programma, che ha la nostra circolazione motorizzata le condizioni di cui si è detto, è di natura urgente e rapido deflusso di ogni e al suo sviluppo di domani. L'altro, che ha natura essenzialmente e progressivamente, ad integrazione del primo, diretto a risolvere in modo completo e definitivo — sia sotto il profilo tecnico che sotto quello sociale — il problema generale presente e futuro della nostra viabilità.

**Il prestito stradale**

«Qual è la sua opinione sulla proposta di prestito lancia dall'A.C. d'Italia per facilitare ed accelerare la realizzazione della nostra rete stradale?»

«L'iniziativa presa dall'A.C. d'Italia nel proporre il lancio di un «prestito stradale» nazionale prova una volta di più lo spirito di aperta collaborazione e la viva sollecitudine che l'ente ha sempre dimostrato per la soluzione di tutti i problemi interessanti il settore della motorizzazione.

Le difficoltà da superare per poter affrontare le soluzioni tecniche — in particolare l'iniziativa non sono certo poche né di poco momento, data anche l'entità della cifra che sarebbe necessario reperire. Sono convinto, tuttavia, che la innegabile urgenza e la necessità di un adeguamento del nostro sistema di comunicazione, gli inter-

essi sempre crescenti legati al problema della strada — la riconosciuta produttività degli investimenti economici in opere stradali, costituiscono elementi positivi agli effetti di una possibile realizzazione dell'iniziativa stessa.

Su quale lunghezza sarebbe necessario operare per rendere efficiente e sufficiente la nostra rete stradale?»

«Il programma cui ho accennato — quello, per intenderci, che abbiamo chiamato di immediato intervento e che avrebbe per oggetto l'adeguamento della rete di grande comunicazione e di tutti gli itinerari internazionali — prevede interventi singoli, edotti naturalmente a notevoli tratti di rifacimento integrale, diretti principalmente ad ampliare la sede stradale, ad eliminare curve pericolose, ad appianare i tratti, passaggi a livello e visibilità di andamento piano-altimetrico. È da notare che i lavori di ampliamento rappresentano circa il 50% dell'importo totale del programma.

L'estensione chilometrica complessiva di tutti gli interventi si può calcolare in circa 10.000 chilometri.

Costi e tempi del programma

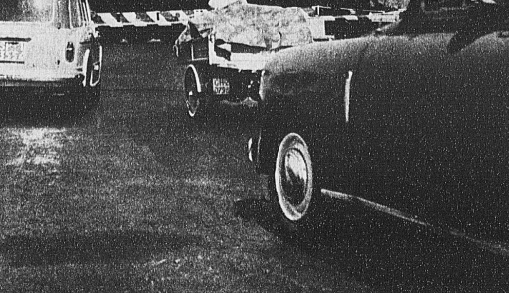
«Qual è, secondo lei, l'ammontare del costo di ricostruzione ed adeguamento delle nostre strade? E quale il tempo che giudica necessario, qualora l'ANAS disponesse dei fondi necessari per realizzare il previsto piano di sistemazione della viabilità?»

«La spesa complessiva prevista per la realizzazione di tale programma si aggira sui 350 miliardi di cui dovrebbe essere aggiunto l'importo dei lavori complementari che l'ANAS potrebbe eseguire con i fondi di cui disponeva nei limiti di cui modesti — a tal fine assegnati al suo bilancio ordinario.

Il tempo di esecuzione integrale del programma stesso è calcolato in 5-6 anni, mentre la spesa relativa, nella misura sopra precisata, potrebbe essere suddivisa per il meccanismo degli attuali sistemi di pagamento dei lavori in conto dello Stato — in un minimo di 7 o anche 8 esercizi finanziari.

Qualora si potesse, quindi, disporre dei fondi necessari ed iniziare i lavori entro il corrente esercizio 1956-57, o anche entro i primi mesi del prossimo, il completamento dei lavori stessi verrebbe allineato a coincidere con l'entrata in esercizio di tutte le nuove arterie autostradali che saranno realizzate col programma di prima attuazione disposto in forza della Legge 21 maggio 1955, n. 463.

Ovviamente, come per il programma autostradale già prevista l'apertura al traffico dei vari tronchi delle singole autostrade, mano in mano che essi potranno considerarsi funzionali, così anche per il programma di adeguamento stradale la progressiva sistemazione dei vari tronchi consentirebbe di offrire in tempo relativamente breve condizioni sempre migliori di transito alla nostra circolazione.



Via Aurelia. Una scena non rara ai passaggi a livello: alle macchine allineate si affianca quella dell'impazienza che le scavalca tutte. I problemi del traffico non sono solo problemi di viabilità ma anche di educazione.

### PATOLOGIA DELLE STRADE ITALIANE

## PROVOCATE L'AURELIA da Civitavecchia a La Spezia

Saremmo tentati di definire l'Aurelia una strada provocante, tale per cui invita alla velocità. Ma questo desiderio cede subito il posto, nel che si abba un massimo di spirito di conservazione, ad un'andatura prudente. Si racconta di record magnifici stabiliti nel tratto Roma-Livorno, cioè nella parte più dritta e più inviolabile dell'Aurelia, ma noi crediamo che si tratti di performance, molto ottimistiche e, quando ne serve, ottenute rischiando realmente la vita.

Perché, dunque, l'Aurelia — a nostro avviso — è così insidiosa? L'abbiamo lasciata poco dopo Civitavecchia e poco dopo Livorno, ma non tanto da incutere nel conducente quel senso di particolare attenzione richiesto da una brusca svolta al termine di un rettilineo. Certo non è facile dare ad esse una fisionomia tale da imporre un'attenzione particolare, ma non tanto da incutere nel conducente quel senso di particolare attenzione richiesto da una brusca svolta al termine di un rettilineo. Certo non è facile dare ad esse una fisionomia tale da imporre un'attenzione particolare, ma non tanto da incutere nel conducente quel senso di particolare attenzione richiesto da una brusca svolta al termine di un rettilineo.

l'alta abitudine a percorrere l'Aurelia tra Ancona e quella davvero insidiosa creata dal soprassalto della ferrovia. Trascinato in un'andatura prudente e non a un'andatura prudente. Si racconta di record magnifici stabiliti nel tratto Roma-Livorno, cioè nella parte più dritta e più inviolabile dell'Aurelia, ma noi crediamo che si tratti di performance, molto ottimistiche e, quando ne serve, ottenute rischiando realmente la vita.

Perché, dunque, l'Aurelia — a nostro avviso — è così insidiosa? L'abbiamo lasciata poco dopo Civitavecchia e poco dopo Livorno, ma non tanto da incutere nel conducente quel senso di particolare attenzione richiesto da una brusca svolta al termine di un rettilineo. Certo non è facile dare ad esse una fisionomia tale da imporre un'attenzione particolare, ma non tanto da incutere nel conducente quel senso di particolare attenzione richiesto da una brusca svolta al termine di un rettilineo.

**Incroci improvvisi**

Tutt'al più — ma la cosa è spesso preoccupante — è la velocità degli autocarri scivola a mettersi in allarme: li vediamo affrontare le curve, in discesa, con baldanza e prenderle alla corda con una maestria da parte del conducente che denota un'alta perfezione concettuale del percorso. Ma, a nostro avviso, non è in grado di affrontare le curve, in discesa, con baldanza e prenderle alla corda con una maestria da parte del conducente che denota un'alta perfezione concettuale del percorso.

D'altra parte abbiamo notato importanti lavori di rettifiche che non potranno non recare, una volta portati a termine, un grande beneficio. Il più importante è senza dubbio quello che ha per scopo l'eliminazione della strada a tre corsie contraddistinta nel 139 km. di cui 130 km. sono in presenza di curve insidiate. Per chi nascece

«Ecco un sommario delle relazioni generali sui tre temi della Conferenza:

«**Problemi della viabilità ordinaria: criteri costruttivi delle strade in rapporto alle caratteristiche del traffico del futuro.**»

Il relatore, prof. Ing. Luigi Tocchetti, premette che l'argomento dei mezzi motorizzati richiede di diventare uno strumento di pericolo per il grande numero di incidenti che si lamentano ogni anno. Difficile accertare tutte le

«**Problemi della viabilità ordinaria: classificazione e finanziamento della rete viabile ordinaria.**»

Il relatore, avv. Adrio Cattani, si sofferma sugli aspetti giuridici ed economici del problema in esame, che viene affrontato nei suoi diversi aspetti.

Particolare interesse sono le varie tabelle riassuntive di tutti i dati raccolti nella provincia d'Italia relativamente alle caratteristiche delle strade provinciali e comunali extraurbane od alle spese occorrenti per la sistemazione definitiva delle strade secondo i più moderni criteri tecnici e amministrativi del traffico e delle sue esigenze.

È esaminata la questione della classificazione delle strade, il relatore per il momento si ferma al problema del finanziamento, che deve

«**Problemi della viabilità ordinaria: tutela giuridico-amministrativa delle strade.**»

Il relatore, avv. Dante Guerrieri, dopo una premessa sul tema oggetto del suo tema ufficiale soffermandosi sui seguenti punti: tutela della strada nella legislazione vigente, i procedimenti di applicazione delle norme, gli istituti giuridici, la tutela della strada, la tutela delle strade vicinali, le caratteristiche comuni delle limitazioni di diritto pubblico, i mezzi di coazione amministrativa, le licenze e le concessioni, il legislatore e la nostra circolazione.

(Continua a pag. 2)

«**Protezione completa.**»

Anche in presenza di temperature ambientali estremamente rigide le speciali doti di scorrevolezza del Mobiloil Special riducono sostanzialmente la resistenza al distacco delle particelle di attrito. In tal modo, non abbandonato il motorino di avviamento, il motore si mette prontamente al lavoro e giunge rapidamente il numero di giri necessario per il suo avviamento. Il consumo di carburante è di risparmio di batteria e di carburante.

Bastano i primi giri del motore in fase di avviamento perché il Mobiloil Special doti di scorrevolezza, anche a freddo, raggiunga quasi istantaneamente tutti gli organi da lubrificare, anche quelli più difficili e si distribuisce in modo abbondante. Le superfici di lavoro del motore restano in tal modo protette dal contatto e riscaldate dalla conseguente azione meccanica la quale, proprio nel momento di avviamento, si verifica nella massima misura ai danni della durata del motore.

Mobiloil Italiana S.p.A.

**avviamento istantaneo e protezione completa con Mobiloil Special**