

LA MILIZIA DELLA STRADA

nella relazione del console Leonardi al Capo del Governo

L'opera della Milizia della Strada è così intimamente connessa alla vasta azione intrapresa dal Regime per la ricostituzione del nostro patrimonio stradale, che non è possibile abbracciare in uno sguardo d'insieme tutto l'immenso cammino compiuto, non è possibile fare un bilancio delle realizzazioni conseguite, senza tenere precioso conto della silenziosa, disciplinata, quotidiana fatica della Milizia, tutta tesa in uno sforzo di volontà, di passione, di entusiasmo.

Già nel 1929 il Comando della Milizia, infaticabilmente retto dal console Ugo Leonardi, bella figura di combattente e di fascista, sottopose alla approvazione del Duce la relazione del lavoro compiuto nel primo anno di vita; e i risultati furono assai lusinghieri, malgrado le difficoltà incontrate nel primo periodo di assetto.

Al finire del secondo anno, la organizzazione della Milizia si è andata perfezionando in una esperienza di lavoro duro e talvolta tormentoso; e l'approvazione del Capo del Governo ha anche quest'anno coronato la fatica, e riconosciuto le alte benemerite della provvida organizzazione, alla quale è affidato il vasto e difficoltoso compito di provvedere alla tutela e difesa del patrimonio stradale, alla disciplina della circolazione, alla sorveglianza delle segnalazioni stradali, alle informazioni stradali, al soccorso automobilistico.

Come abbiamo già pubblicato, il console Ugo Leonardi è stato ricevuto dal Capo del Governo, al quale ha fatto un'ampia e dettagliata relazione sulla attività svolta dalla Milizia nel 1930. E il Capo del Governo si è compiaciuto con il console Leonardi.

L'alto e ambito compiacimento del Duce trova la sua meditata ragione quando si considerino i seguenti dati e le seguenti cifre.

La Milizia della Strada, così come oggi è costituita, comprende un Comando Centrale che riunisce cinque uffici: segreteria, personale, amministrazione, medico-legale e tecnico-statistica.

Alla periferia funzionano cinque ispettori di zona: il primo per la Liguria, il Piemonte e la Lombardia con una rete stradale di 3040 chilometri; il secondo per la Venezia Tridentina, il Veneto, la Venezia Giulia, l'Emilia e la Romagna con una rete stradale di 4384 chilometri; il terzo per la Toscana, le Marche, gli Abruzzi e il Molise, l'Umbria e la Sabina con una rete stradale di 3526 chilometri; il quarto per il Lazio, la Campania e il Molise, la Sardegna, con una rete stradale di 3928 chilometri; il quinto per le Puglie, la Basilicata, la Calabria, la Sicilia orientale, la Sicilia occidentale con una rete stradale di 5778 chilometri.

Le contravvenzioni conciliate ammontano complessivamente a 140.579 per un importo globale di L. 1.817.440. Esse sono così classificate: ad autoveicoli, 28.188 per 704.700 lire; a veicoli, 110.157 per 1.101.570 lire; a pedoni, 2.234 per 11.170 lire.

Le contravvenzioni verbalmente ammontano complessivamente a 46.863, di cui 15.592 ad autoveicoli, 31.071 a veicoli, 200 a pedoni. Calcolando, prudenzialmente, in lire 50 il rendimento medio dei verbali, si ha un complessivo beneficio per l'Eraio di lire 2.243.150 dalle contravvenzioni verbalizzate. In totale, fra conciliate e verbalizzate si raggiunge la somma di 4.160.590 lire.

Per raggiungere questo alto rendimento gli effettivi della Milizia della Strada hanno percorso, nel 1930, in auto ed in motocicletta, ben 3.936.818 chilometri, consumando 409.086 litri di benzina con una media percorrenza di 9.600 chilometri per litro, 19.506 chilogrammi di olii e grassi. La spesa per il funzionamento degli autoservizi è stata di 954.055 lire. Con le spese per riparazioni, parti di ricambio, ecc., si sale a 1.638.547 lire.

Se si considera che gli effettivi della Milizia della Strada ammontano a 31 ufficiali e 379 sottufficiali e uomini di truppa, bisogna riconoscere che il rendimento supera le più ottimistiche previsioni. Ma c'è di più. La media del rendimento fiscale è pari a 10.150 lire per ciascun uomo, e questa somma è superiore alla media degli assegni percepiti.

Senonché, come ha dichiarato il Console Leonardi al Capo del Governo, più del rendimento materiale che è da considerarsi contingente e che è augurabile diminuirsi progressivamente, interessa senza dubbio il rendimento morale. E da questo punto di vista l'attivo della Milizia della Strada è anche più lusinghiero. Nessuno, infatti, di quanti per ragioni di lavoro o per diporto, italiani e stranieri, circola nella vasta rete delle strade statali ignora ormai l'opera della Milizia della Strada, la signorilità con cui applica inflessibilmente la legge, l'abnegazione con cui si presta in ogni

contingenza. Nelle gare sportive su strada, in occasione dei terremoti del Vulture e delle Marche, ovunque essa è stata presente ovviando alla scarsità dei mezzi e alla insufficienza degli effettivi con una moltiplicata attività.

In due anni di vita la Milizia della Strada ha avuto un morto e diciotto feriti in seguito a incidenti avvenuti in servizio ed a causa del servizio.

La estensione del trattamento giuridico della milizia forestale a quella della strada

E' stato distribuito alla Camera il disegno di legge per la estensione, alla Milizia della Strada, del trattamento giuridico stabilito per la Milizia Nazionale forestale.

La relazione del Ministro dei Lavori Pubblici così illustra il provvedimento:

« La Milizia della Strada è attualmente l'u-

Un ingente complesso di lavori dell'A.A.S.S.

Il programma di lavori che l'A.A.S.S. eseguirà nel 1931-1932 prevede il riassetto di tronchi stradali per un totale di 1300 chilometri, ed una spesa approssimativa di oltre 200 milioni.

Nel Lazio e nell'Umbria della via Cassia sarà sistemato il tronco che va da S. Lorenzo Nuovo a Ponte Elvella (km. 17), della via Salaria, il tronco Rieti-Antrodoco (km. 37), della via Appia, il tronco da Terracina fino alla prog. 136 (km. 37). Spesa approssimativa 11 milioni e 550 mila lire.

In Toscana la strada della Futa sarà sistemata da Passo Vaglia al Passo Raticosa (km. 40), la Cassia dal ponte Elvella a Siena (km. 83). Spesa approssimativa, milioni 18 e 450 mila lire.

In Piemonte ed in Liguria la strada del colle di Sestrières sarà sistemata da Perosa Argentina a Cesana (km. 52), la strada del Monginevro dall'innesto con la SS. 25 (Susa) al confine francese del Monginevro (km. 42); la strada del Moncenisio da S. Ambrogio di Torino al confine francese del Moncenisio (km. 57), la strada della Val di Candia Canavese all'innesto SS. 27 (Aosta, km. 60); la strada dal Gran S. Bernardo dall'innesto SS. 26 (Aosta) al Gran S. Bernardo (km. 32). Spesa approssimativa, 36 milioni e 450 mila lire.

In Lombardia, alla Padana inferiore sarà data sistemazione da Lunetta di Mantova al confine fra le provincie di Mantova e Verona (km. 15). Spesa approssimativa, 2 milioni e 250 mila lire.

Nella Venezia Tridentina, la strada di Alemagna sarà sistemata dal confine provinciale di Treviso e Belluno a Ponte delle Alpi (km. 14). Spesa approssimativa, 2 milioni e 100 mila lire.

Nella Venezia Giulia e nel Friuli la strada Pontebbana sarà sistemata dal ponte sul Meschio all'innesto SS. 54 e dall'innesto SS. 13 al Tarvisio (km. 160); la strada della Venezia Giulia e del Friuli da Trieste (prog. 4000) a Fiume (prog. 73.000 - km. 69). Spesa approssimativa 34 milioni e 350 mila lire.

Nel Veneto, alla strada di Alemagna sarà data sistemazione dal termine di Traversa di Vittorio Veneto al confine provinciale di Treviso e Belluno (km. 11); alla Padana inferiore dal confine fra le provincie di Mantova e Verona fino all'innesto SS. 16 (Monselice - km. 67). Spesa approssimativa, L. 11.700.000.

Nell'Emilia e in Romagna, l'Adriatica sarà sistemata da Galbanella al ponte sul Santerno e dalla fine della Traversa di Cervia all'incrocio con la via Emilia (km. 62). Spesa approssimativa, 9.300.000 lire.

Nelle Marche e negli Abruzzi la strada dell'Appennino Abruzzese ed Appulo (sannitica) sarà sistemata da Antrodoco ad Aquila (km. 35); la Salaria da Ascoli Piceno (all'innesto SS. 16) a Porto d'Ascoli (km. 30); sull'Adriatica saranno costruiti i ponti Aso, Vomano, Piomba e Foro. Spesa approssimativa 5.210.000 lire.

Nella Campania e nel Molise la sistemazione della via Appia dal ponte sul Garigliano per una estensione di 33 km. Spesa approssimativa 4 milioni e 950 mila lire.

Nelle Puglie e nella Basilicata la sistemazione della strada Appia e della strada Barese da Potenza ad Altamura per una estensione di 104 km. e della via Appia da S. Giorgio Ionio a Brindisi per una estensione di 58 km. Spesa approssimativa di lire 24.300.000.

Notevoli saranno le sistemazioni stradali del-

la milizia speciale che non abbia ancora una sistemazione giuridica. Infatti la Milizia nazionale forestale ha già dalla fondazione uno stato giuridico; la Milizia ferroviaria e postelegrafonica — essendo formata esclusivamente da impiegati del ruolo dell'amministrazione delle Ferrovie e delle Poste — fruito del trattamento giuridico dei ruoli civili dai quali il personale stesso proviene; e la Milizia nazionale portuaria aveva già un ordinamento giuridico e lo ha recentemente integrato col decreto ministeriale 27 maggio 1930. Ciò stante, si rende indispensabile, sia dal punto di vista giuridico sia da quello morale, che anche la Milizia della strada, abbia un proprio stato giuridico.

A tale fine è stato predisposto lo schema di disegno di legge col quale si estende alla Milizia della strada il trattamento giuridico della Milizia nazionale forestale. Nell'occasione, per uniformità di denominazione, si è creduto opportuno di sostituire nei gradi di sottufficiale le denominazioni di caposquadra con quelle di brigadiere e di vice brigadiere. Inoltre si stabilisce che i militi arruolati siano sottoposti ad un periodo di prova di due anni, e in relazione a ciò si stabilisce anche che i primi due anni di servizio non saranno computabili agli effetti dell'attribuzione dei premi di rafferma e agli aumenti di paga.

la Sicilia. Saranno sistemati il tronco da Messina a Ponte del Gallo della Settecentrale sicula, per una estensione di 18 km.; il tronco dal Bivio Zia Lisa al bivio Strada di bonifica della orientale sicula, per una estensione di 9 km. Il tronco da Mazzara del Vallo a Castelvetro e dall'innesto SS. 117 al Ponte Dorillo della sud-occidentale sicula, per una estensione rispettivamente di 20 e 17 km. Il tronco dall'innesto 120 al quadrivio Misericordia nella centrale sicula per una estensione di 37 km.; il tronco dell'innesto SS. 101 al prog. 6050; dalla cantoniera Cicio a Corleone e dal ponte Platano al quadrivio Spina Santa, per una estensione di 50 km. Il tronco da Villa Rosa a Santa Caterina della Catanese, per una estensione di 17 km. e il tronco da Caltanissetta alla barriera Noce dell'Agriantina per 16 km., e infine il tronco dall'innesto SS. 117, presso S. Cono a Caltagirone, della Siracusana, per una estensione di km. 15. L'importo complessivo delle sistemazioni stradali della Sicilia è preventivato in lire 29 milioni e 850 mila.

Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma in un giudizio belga

In Italia — scrive l'*Automobile belge*, la bella rivista brussellese, organo ufficiale della Federazione belga degli Automobile Clubs Provinciali, posti sotto il patronato del R.A.C.B. — è aspra la lotta tra il culto del passato e lo spirito di modernità, nel dominio dei trasporti. Recentemente apparve la notizia che era in progetto la sostituzione di canotti a motore alle antiche gondole di Venezia, città che non avrebbe mancato di togliere alla Città delle Lagune il più possente dei suoi incanti.

Fortunatamente il pericolo venne subito allontanato per l'alto intervento del Duce.

Il Duce non ha esitato, tuttavia, a concedere il proprio assenso alla costruzione di un nuovo ponte immediatamente al sud del viadotto della ferrovia attuale, che forma attualmente, l'unica congiunzione tra Venezia e la terraferma.

Il nuovo ponte sarà accessibile ai trams, automobili e pedoni, e realizzerà così una migliore comunicazione tra la città dei Dogi e Mestre. La circolazione vi sarà, tuttavia, sottoposta ad alcune restrizioni. Gli automobilisti dovranno stazionare all'ingresso della città, e l'entrata nell'interno di questa sarà loro preclusa.

A Mestre il ponte si raccorderà direttamente con l'autostrada, attualmente in costruzione, che traverserà tutta l'Italia settentrionale da Genova e Venezia.

« Così Venezia — conclude l'*Automobile Belge* — non tarderà ad arricchirsi di una magnifica via di accesso, che intensificherà ancora il traffico turistico.

La Città delle Lagune potrà così essere raggiunta in brevissimo tempo, da qualsiasi punto dell'Italia Settentrionale ».

La sistemazione della rete stradale nella provincia di Trieste.

Le strade principali alle quali, in questi ultimi quattro anni, la provincia di Trieste ha dedicato studi e mezzi — informa il *Popolo d'Italia* in un particolareggiato e interessantissimo articolo — sono sei, e precisamente, quelle di Muggia, Grado, Redipuglia, del Carso, del Vipacco e del Timavo.

La strada di Muggia, che corre lungo il litorale settentrionale della penisola istriana, non è fra le più conosciute; ma piuttosto fra quelle valorizzate di sana pianta per ragioni turistiche e commerciali che, questa bella strada costiera, trovata quasi distrutta dalle mareggiate, dà accesso fra l'altro, al cantiere navale di S. Rocco, ai sanatori di Val d'Oltra e Ancarano e a diversi stabilimenti balneari. Sono 11 chilometri di strada piana, per i quali sono stati spesi circa 1.200.000 lire per lavori straordinari ormai ultimati; essa passa nella provincia dell'Istria, dove purtroppo lo stato di manutenzione diviene molto meno sicuro, per ricomparire al ponte della Rosandra nella provincia di Trieste, per altri due chilometri anche completamente riattati.

Strada di grande traffico è quella di Redipugna che si stacca dalla nazionale di Monfalcone per entrare, dopo Fogliano, nella provincia di Gorizia. Ad essa è destinato un grande sviluppo dovendo diventare la diretta congiungente di Trieste con Udine. Fra le provincie interessate è stata infatti convenuta la trasformazione della comunale Udine Cormons e del tratto Sagrado-Mariano per il compimento della grande arteria interprovinciale.

La Belvedere-Grado, unica congiungente sulla laguna, per quella importante stazione climatica, è anch'essa in via di generale sistemazione. Nel corrente anno è stato costruito un ponte e per gli anni prossimi è prevista la spesa di L. 1.600.000 per la carreggiata, la banchina, le scarpate e la bitumazione dell'intero tronco. A sua volta, la Provincia di Udine ha deciso il miglioramento del tronco che prosegue.

Fra le strade grandemente importanti bisogna menzionare quella del Vipacco che, partendo da Villa Opicina, attraversa longitudinalmente tutto il Carso fin verso San Daniele percorrendo le località più ricche e popolate dell'altipiano. Oltre alle risorse agricole, eccezionali, data la sterile zona carsica circostante, vi sono le case di Reppel e Monrupino, che danno fra le migliori pietre della regione Giulia, e le cave di marmo nero di Duttogliano. La stessa strada, che verrà interamente sistemata nei prossimi anni, collega Trieste alle prime vallate alpine di Idra e Aidussina, verso le quali è sempre maggiore l'affluenza di italiani e stranieri richiamati dalla bellezza e dalle attrattive dei campi sportivi invernali.

Insufficientemente larga e oltremodo accidentale nel percorso altimetrico e planimetrico si presentava assai poco rispondente alla natura del traffico impostole, sicché iniziati i primi lavori nel 1928 e proseguiti negli anni successivi con la correzione di quelle e di curve fra cui pericolosissima quella di Verco gliano.

Ora la provincia, stanziando lire 1.500.000, ha deciso di affrontare in modo radicale la regolazione di questa arteria correggendo e sistemando con pavimentazione semipermanente il primo tratto fra Opicina e Duttogliano. In senso trasversale corrono invece la strada del Carso — lungo il margine triestino dell'altipiano da Prosecco a Basovizza — e la strada del Timavo che, partendo da Basovizza, per Corgnale e Cave Auremiane raggiunge la nazionale Postumia-Fiume o Ribizza al 28 chilometro. Queste due strade permettono il collegamento di Postumia e Fiume con l'interno, senza bisogno di scendere a Trieste; e la strada del Timavo è l'unica sempre aperta al transito durante l'inverno e che permette di raggiungere da Trieste, Fiume o Postumia.

I lavori sulla strada del Carso verranno iniziati entro l'anno; mentre grandi novità ci sono state sulla strada del Timavo. Nel tratto mediano di questa, fra Corgnale e Cave Auremiane è stata condotta a termine la prima parte di una importante variante con la quale sarà del tutto abbandonato l'antico tracciato, per spostarlo verso Divaccia, ciò che, senza alcun aggravio di spesa, porterà anche ad una riduzione del chilometraggio. Il tronco che da Cave Auremiane volge verso Divaccia è stato già eseguito: ed ora è in corso di approvazione il progetto per la trasformazione della comunale che da Divaccia discende per ricongiungersi a Corenale, con la provinciale. Sensibili correzioni sono state eseguite anche dopo l'abitato di Cave Auremiane — di cui bisognerà ricordare le miniere di carbone — ma negli ultimi chilometri questa strada è destinata ad essere sormontata dai bacini progettati per il grandioso impianto idro-elettrico dell'Alto Timavo.

Thermoid
NASTRO PER FRENI
È INCOMBUSTIBILE

AGENZIA ITALIANA: L. & C. FRATELLI LEVI
TORINO - CORSO RAFFAELLO N. 18