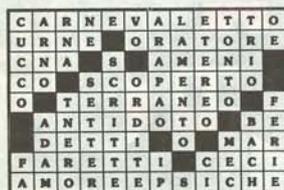


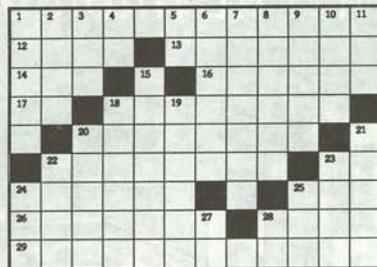
Soluzione del n.6



Soluzione del n.7



il Gruciverba



ORIZZONTALI

- 1 - Un comune marittimo... solo di nome
- 12 - Antiche entrate
- 13 - Gran rumori
- 14 - Il papà del Signor Bonaventura
- 16 - Invenzione del pneumatico
- 17 - Un secondo di prima

- 18 - Abitano una famosa Marina
- 20 - Fare piazza pulita
- 22 - Corre nella lite
- 23 - I contatti con l'esterno
- 24 - Teste coronate
- 25 - Ne fa parte il Presidente del Senato
- 26 - Una cosa semplice
- 28 - Vi si rivolgono gli assistiti
- 29 - Stato dell'Africa nord-occidentale

VERTICALI

- 1 - C'è anche quella da disco
- 2 - E' con loro che prima o poi bisogna fare i conti
- 3 - La guidava don Raffaele Cutolo
- 4 - Stanno sempre in fondo ai partenti
- 5 - Cantava con i Pooh (iniz.)
- 6 - Ha scritto "Màs que nada"
- 7 - Lo è il collo di Schwarzenegger
- 8 - Ogni volta che
- 9 - Nick attore americano
- 10 - La rivoluzione di Rodi
- 11 - Il contrario di pio
- 15 - Librettista di Mozart
- 18 - Regione estremamente orientale
- 19 - Drappo del torero
- 20 - Quelli solari raggiungono la terra
- 21 - Clan primitivo
- 22 - Città della Birmania
- 23 - Taglia l'acqua
- 24 - Una parte del rogitto
- 25 - Nega in francese
- 27 - Fiume russo di 4070 km.
- 28 - Le Schutzstaffeln in sigla



BOTTA E RISPOSTA

UN TRAM ROSELLE-MARINA?

Pubblichiamo volentieri la lettera del circolo ricreativo dei dipendenti RAMA. La proposta non è nuova, ma è sicuramente interessante e consente di discutere con il giusto respiro del nostro sistema di trasporti. Sarebbe sicuramente utile, discutendo di uso del tram o del filobus e di organizzazione generale dei servizi, poter valutare anche i costi di impianto e di esercizio, le potenziali utenze, la compatibilità con il piano nazionale e regionale dei trasporti. GR7 tornerà sull'argomento.

Grosseto, 3/2/89

Il nostro Circolo sta interessandosi, come è naturale per un Circolo di autoferrottranvieri, al problema del trasporto pubblico e alla sua evoluzione tecnologica. Abbiamo appreso, da diverse pubblicazioni specializzate, che attualmente anche città europee medio-piccole stanno orientandosi su sistemi in sede propria su ferro (in alcuni casi anche su gomma): le cosiddette "metropolitane leggere", che altro poi non sono che tranvie in sede protetta. Questa riscoperta del tram, che sta contagiando anche l'Italia, è essenzialmente dovuta al fatto che esso ha, rispetto all'autobus, diversi pregi. E' vero che il suo costo iniziale è superiore a quello dell'autobus, ma è anche altrettanto vero che la sua durata è almeno 5 volte maggiore. Anche l'incidenza del costo per il personale viene ad essere ridotta, per la maggiore capacità di trasporto (senza considerare alcune recenti innovazioni con assenza di personale a bordo). Altro punto a favore è rappresentato dalla riduzione degli elementi inquinanti: nonostante l'introduzione del carburante ecologico, infatti, sostenere che l'autobus inquinava è anche troppo facile, ma solo pochi, tuttavia, - come fa notare un insigne esperto italiano, Giovanni Klaus Koenig - sono a conoscenza dell'esistenza di un altro fattore di inquinamento che non si avverte, ma che è quanto di più cancerogeno esista: ci riferiamo alla notevole quantità di gomma che si volatilizza nelle frenate.

Il tram, al contrario, provoca un inquinamento praticamente inesistente anche dal punto di vista del rumore, tanto che si sta pensando addirittura di produrre un rumore artificiale, in modo da rendere più avvertibile il suo passaggio. Anche il confort di marcia, infine, è nettamente superiore. Oggi, poi, è stato realizzato un veicolo in grado di fungere da tram vero e proprio e da metropolitana leggera, perché può affrontare curve con un raggio minimo (12 m.), ha il piano ribassato (30 cm. da terra, con facile incarrozzamento anche per i portatori di handicap), è bidirezionale e ha prestazioni notevoli per velocità e accelerazione. Per quanto riguarda la panoramica delle innovazioni tecnologiche ci fermiamo qui, poiché non abbiamo, ovviamente, la capacità tecnica di approfondire i dettagli e, inoltre, sviscerare l'argomento dal punto di vista tecnico in questa sede sarebbe inutile. Quello che ci preme portare alla vostra attenzione è il fatto che, a nostro parere, tale sistema di trasporto potrebbe essere preso in considerazione anche nella nostra città; città che si sta ampliando ma che, tuttavia, non ha mai avuto un adeguato servizio di trasporto. C'è pertanto una disaffezione e un'apatia nella potenziale utenza verso l'autobus, tant'è che il traffico, in proporzione alle dimensioni cittadine, non è dei più scorrevoli. Le prospettive di sviluppo di Grosseto sono, a nostro avviso, notevoli; pensiamo, infatti, alle costruende Terme di Roselle - con tutto quello che tale realizzazione porterà - e all'incremento che si vuole dare al turismo balneare: Noi pensiamo che i due poli (terra e mare) possano integrarsi e portare ad una forma di turismo tra le più complete esistenti, per un periodo dell'anno notevolmente lungo, tenuto conto anche del clima della nostra zona. Da queste considerazioni è nata l'idea di una linea tranviaria che unisca Roselle alla costa. Tale linea, considerata nella sua essenzialità, dovrebbe avere uno sviluppo in sede propria (o quasi) fra Roselle e la zona dell'Ospedale, per poi attraversare la città utilizzando, ad esempio, lo spazio accanto al rilevato

ferroviario; quindi, attraverso Gorarella, puntare su Marina, con prolungamenti per Principina a Mare e Castiglione della Pescaia. Sarebbe da studiare poi l'inserimento di tale linea verso il centro storico: la tranvia vi si armonizzerebbe bene, senza danneggiarlo minimamente. Naturalmente, il servizio di trasporto andrebbe poi riorganizzato globalmente, in funzione di questa struttura, aggiungendo altri tronchi di linea tranviaria, o affiancando ad essa dei servizi su gomma, ma a trazione elettrica (filobus). L'impatto ambientale della linea tranviaria sarebbe positivo, molto più di quello di una strada, specie se a 4 corsie, fra la città e il mare; anche l'impatto con l'utenza, viste le esperienze similari, dovrebbe essere di tutto rispetto. Le Amministrazioni locali dovrebbero, secondo noi, scoraggiare quanto più possibile l'uso del mezzo privato: la costruzione di strade non ha altro risultato che creare maggior traffico e, similmente, la creazione di posti-macchina in pieno centro storico provoca un analogo aumento di circolazione, poiché solo il "cercare il posteggio" crea un flusso di traffico non indifferente e, comunque, di norma, superiore alle possibilità dei posti disponibili. In sede locale, a nostro giudizio, una decisione negativa è stata presa nella zona di Orbetello e M.Argentario, rifiutando la possibilità di riavere la ferrovia - che poi altro non sarebbe stata che una metropolitana di superficie - svincolata dal caotico traffico del promontorio. Oggi si richiede il raddoppio della strada attuale, non considerando che Porto S.Stefano rischia di soffocare nel traffico e gli utenti degli autobus, soprattutto nei mesi estivi, rimangono incollati insieme alle auto. Poiché Grosseto è una città ancora non soffocata dal traffico e dal cemento, la costruzione di un servizio di trasporto su ferro sarebbe relativamente facile; molto più facile e molto meno onerosa che se fossimo costretti a pensarci quando le condizioni della città fossero diventate meno vivibili delle attuali. Abbiamo espoto la nostra idea, frutto del convincimento che un buon siste-

ma di trasporto incida positivamente sulla qualità della vita, nonchè - nel nostro caso - sulla qualità del "pacchetto turistico" offerto. Ci auguriamo che l'idea venga presa in seria considerazione; da parte nostra siamo disponibili ad affiancarvi in tutte quelle iniziative che si riterrà opportuno intraprendere. Cordiali saluti

Gianfranco Boncloli
Presidente del Circolo Culturale Ricreativo Sportivo tra i dipendenti RAMA

GR7

SETTIMANALE DELLA
PROVINCIA DI GROSSETO
REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE

VIA M. D'AZEGLIO, 17
TEL. 0564 - 414360

Registrazione Tribunale di Grosseto n.10
del 27/10/1989

Direttore

Beppe Pii

Direttore responsabile

Giampietro Caramassi

Redazione

Mauro Andreini, Maurizio Cavina, Marco Giuliani,

Mario Nanni

Collaboratori

Fabrizio Bokirini, Daniele Badini, Claudio Banchi,

Alessio Brizi, Giancarlo Farnetani, Nivio Fortini,

Giancarlo Lunghini, Giancarlo Mallarini, Marcello

Marrì, Giacomo Maschini, Sara Pedone, Giorgio

Pernisico, Franco Petrucci.

Segretaria di redazione

Giovanna Longo

Segreteria

Raffaella Monaci

Impaginazione

Piero Barro

Proprietà e amministrazioni

PROMOZIONI CULTURALI s.r.l.

Foto

Lio Aprilì, Charlie Bonazza

Stampa

Nuova Cesati Firenze

Chiuso l'8 marzo 1990

Abbonamenti: n. c/c postale 10923589

Pubblicità

PROMOZIONI CULTURALI s.r.l.

Via Massimo D'Azeglio, 17 - GROSSETO

☎ 0564-414360