

PER LA CIRCOLAZIONE STRADALE

DELIBERAZIONI E VOTI DELLA CONFERENZA TORINESE

Il 25 maggio si sono conclusi nella nostra Città i lavori della « VI Conferenza per la Circolazione Stradale » inaugurata da S. E. Host Venturi alla presenza di tutte le autorità politiche, militari ed amministrative e di oltre trecento congressisti convenuti da ogni parte d'Italia.

L'importanza di tale Conferenza e delle cinque precedenti non ha bisogno di particolari illustrazioni. Basti ricordare che esse riuniscono periodicamente i tecnici e gli studiosi dei problemi del traffico stradale, per la trattazione di quella materia, la discussione e la formulazione di quelle conclusioni dalle quali gli organi competenti preposti alla regolamentazione della circolazione o al governo di strade, possono trarre elementi per sempre meglio adeguare le norme e i regolamenti alle necessità del traffico.

D'altra parte tutti siamo elementi attivi della circolazione stradale, poichè ognuno di noi è in primo luogo pedone e in secondo luogo può essere automobilista, ciclista, conducente di autoveicolo, ecc.

La materia delle Conferenze per la circolazione interessa pertanto la totalità delle persone e mira principalmente a rendere più facile ed agevole la conoscenza, da parte dei diversi utenti della strada, di quelle norme di comportamento mediante le quali si ottiene il reciproco rispetto e la disciplina della circolazione.

Come è noto la Conferenza è giunta a Torino dopo cinque importanti tappe compiute dal 1930 al 1935 a Roma, a Milano, a Palermo, a Genova, a Napoli.

Nel giugno 1930 infatti per iniziativa del Reale Automobile Club d'Italia e sotto gli auspici dei Ministeri dell'Interno, dei LL. PP. e delle Comunicazioni si inaugurava la *I Conferenza per la unificazione nazionale delle norme di circolazione urbana*.

Le finalità di tale Conferenza si intuiscono dal titolo sotto il quale essa è stata indetta. Si trattava di dimostrare che pur con l'aumento del traffico e del ritmo della vita, la circolazione nelle grandi città presentava caratteristiche generali uniformi e che pertanto uniformi dovevano essere le norme regolatrici della circolazione, tali cioè da mettere in grado i diversi utenti della strada di avere uguali norme di comportamento ed uguali obblighi da osservare spostandosi da una città all'altra.

Successivamente e cioè nella II Conferenza si cominciarono a discutere anche i problemi della circolazione extra urbana. Si sentì cioè il dovere di studiare i diversi problemi della circolazione non più limitatamente ai grandi centri abitati, ma per tutto quanto si riferisce ai rapporti tra la strada ed il traffico, sia

che si tratti di strade interne agli abitati, sia che si tratti di strade esterne. Tale sviluppo di orizzonti che le Conferenze andarono assumendo appare del resto più che giustificato, poichè, se il traffico urbano presenta punti nevralgici a causa della sua intensità, il traffico extra urbano presenta altrettanti casi di importanza e di pericolosità a causa della sua intensità e della sua velocità.

Nella III Conferenza svoltasi a Palermo nel 1932 venne infatti ampiamente discusso il *coordinamento nazionale delle norme e dei mezzi di regolazione del traffico sulle strade extra urbane*, il coordinamento delle segnalazioni, ecc.

Gli argomenti ed i temi trattati nelle successive Conferenze sono numerosi e si può dire interessano tutti i più vitali ed importanti problemi della circolazione.

Le norme sul comportamento che i veicoli debbono tenere in marcia, nei sorpassamenti ed i croci stradali; le soste ed i parcheggi; le segnalazioni di pericolo, di obblighi da osservare, di orientamento e di direzione; lo smistamento dei diversi utenti della strada in apposite sedi; le occupazioni con ingombri estranei alla circolazione delle sedi stradali; le statistiche del traffico e degli incidenti; i rumori; l'illuminazione, ecc. sono tutti elementi della circolazione, ampiamente trattati e discussi da eminenti studiosi nelle diverse Conferenze, dalle quali sono scaturite conclusioni della massima importanza che hanno servito agli organi competenti come punto di partenza e di riferimento per la enunciazione di nuove norme di circolazione e per l'aggiornamento di quelle esistenti. Il continuo sviluppo dei mezzi meccanici di locomozione e le conseguenti variazioni delle caratteristiche della circolazione col progredire degli usi e col variare dei mezzi, rendono necessario un riesame periodico delle norme e delle conclusioni adottate.

Per tali motivi gli stessi argomenti sono stati trattati più volte nelle Conferenze finora effettuate e numerose conclusioni sono state rielaborate, chiarite o modificate, nell'intento di aggiornarle e renderle adeguate alle necessità contingenti della circolazione.

Sarebbe troppo lungo ricordare tutte le pratiche applicazioni che i voti e le conclusioni delle suddette Conferenze hanno trovato presso le Amministrazioni e presso gli Enti interessati, poichè esse sono numerosissime. Ricorderemo soltanto l'unificazione dei segnali nelle strade urbane ed extra urbane, già trattata come si è detto sopra nella III Conferenza di Palermo nel 1932 ed approvata con Decreto Ministeriale 5 novembre 1936-XV e principalmente quanto,