

quanto ancora possibile ed utile, alle Conferenze future ».

TEMA II. — Analisi e utilizzazione delle statistiche degli incidenti stradali ai fini della sicurezza della circolazione. — Relatori: *dott. Eustachio Antonucci, ing. Giuseppe Centola, prof. dott. Lirio Livi, prof. ing. Ferruccio Vezzani.*

La Conferenza approva le seguenti conclusioni:

« 1° La statistica degli incidenti stradali effettuata dal R.A.C.I. per incarico dell'Istituto Centrale di Statistica ha ormai raggiunto una completa unificazione nel piano nazionale ed una notevole perfezione. Data però l'enorme importanza di questa statistica ai fini della sicurezza della circolazione stradale occorre che essa sia attentamente curata, continuamente perfezionata ed eventualmente integrata con tutti quegli elementi che possano contribuire a completarla.

2° È necessario che venga intensificato lo studio delle statistiche degli incidenti stradali e che i risultati di esse vengano largamente utilizzati nella soluzione dei vari problemi della circolazione. Poiché l'indagine delle cause è un elemento essenziale per la utilizzazione delle statistiche ai fini indicati, è necessario che gli agenti addetti alla rivelazione siano quanto mai precisi nell'indicare la causa o le cause cui può essere imputato l'incidente.

3° È necessario che le Amministrazioni che hanno governo di strade sia urbane che extra-urbane tengano nella massima considerazione le statistiche degli incidenti stradali ed eseguano opportuni studi per accertare in quali incroci, in quali curve o in quali tratti di strada gli incidenti si verificano con maggiore frequenza. In detti punti è necessario che siano accertate con la massima accuratezza possibile le cause e le circostanze che hanno agito in senso positivo sul verificarsi degli incidenti, in modo da stabilire gli elementi inerenti alla strada o all'ambiente che tendono a determinare gli incidenti stessi. Tale studio potrà permettere alle Amministrazioni di rimuovere correggere o attenuare taluni inconvenienti in modo da eliminare o comunque diminuire la pericolosità degli incroci, delle curve, o dei tratti di strada per i quali l'indagine è effettuata.

4° È necessario che venga provveduto a perfezionare i dispositivi meccanici degli autoveicoli concernenti la frenatura nonché gli apparecchi di illuminazione e di segnalazione degli autoveicoli stessi, provvedendo, ove occorra ai necessari controlli, in modo da eliminare per quanto possibile gli incidenti stradali dovuti ad imperfezione dei veicoli, ed aumentare la sicurezza della circolazione.

4° bis. È necessario inoltre che le statistiche del traffico vengano estese, oltre che al numero degli autoveicoli e dei veicoli in circolazione, anche alle percorrenze medie effettuate dai veicoli stessi, per modo che possa giungersi alla determinazione, per

quanto possibile approssimata, del numero di incidenti che occorrono ai vari tipi di autoveicoli in relazione al chilometraggio da essi percorso.

5° Nel richiamare le conclusioni del tema 5-b della V Conferenza del traffico, si riconferma la necessità di provvedere con ampia opera di propaganda alla diffusione fra tutti gli utenti della strada, secondo le indicazioni che potranno essere tratte dall'esame dei risultati delle statistiche degli incidenti, delle principali norme della circolazione e di quei concetti di prudenza che l'esperienza dimostra più frequentemente trascurati.

TEMA III. — La circolazione di transito nelle agglomerazioni urbane, ed il Regime tecnico, amministrativo e finanziario delle traverse interne degli abitati. — Relatori: *dott. Arnaldo Battistini, ing. Vittorio Ferrari, ing. Ernesto Martinez.*

I relatori propongono:

« 1° La determinazione, quando necessario, di nuovi tracciati periferici o tangenziali per le traverse interne degli abitati, con la finalità di evitare i centri di vita cittadina, stabilendo altresì le apposite pavimentazioni da adottarsi caso per caso.

2° Nuovi criteri di concorso da parte dello Stato, Province e Comuni nelle spese sia di nuovo impianto, che di rinnovazione e di manutenzione delle traverse interne degli abitati, di strade statali o provinciali, basati sia sull'importanza numerica dei Comuni che sulla capacità contributiva unitaria dei medesimi (indice contributivo) e precisamente:

a) Intero onere statale o provinciale per i Comuni con popolazione inferiore a 20.000 abitanti ed indice contributivo basso;

b) Onere statale e provinciale per 2/3 e comunale per 1/3 per i Comuni di cui sopra ma con indice medio od alto, e per quelli con popolazione compresa fra 20.000 e 50.000 abitanti ed indice contributivo basso;

c) Onere statale o provinciale per 1/3 e comunale per 2/3 per i Comuni con popolazione fra 20.000 e 50.000 con indice medio od alto, e per quelli con qualunque indice fra 50.000 e 100.000 abitanti;

d) Intero onere comunale per Comuni aventi popolazione superiore ai 100.000 abitanti, nonché per tutti i capoluoghi di Provincia ad indice contributivo alto.

3° Gestione dei lavori d'impianto, di rinnovamento e di manutenzione delle traverse interne degli abitati delle strade statali o provinciali da parte dello Stato o delle Province per i Comuni di cui alle prime tre categorie del precedente capoverso, e dei Comuni per l'ultima categoria, con facoltà, per i Comuni delle dette tre prime categorie aventi attrezzatura tecnica di provvedersi direttamente, con l'ausilio finanziario dello Stato o province, previo benessere della Commissione di cui al successivo capoverso, e sempre sotto il controllo dell'Ente contribuente.

4° Costituzione di apposite Commissioni tecnico-amministrative formate dal Capo Compartimento