

della Viabilità Statale, o dall'Ingegnere Capo della Provincia (per strade statali o provinciali), dall'Ingegnere Capo del Comune stesso, dal locale rappresentante Sindacato Ingegneri (con solo voto consultivo) presiedute dal Vice Prefetto, aventi lo scopo:

a) di determinare i tracciati;

b) di stabilire le pavimentazioni;

c) di determinare il carico preventivo delle spese di nuovo impianto, o di rinnovamento di pavimentazione, nonché, almeno ogni 2 anni, l'onere manutentivo della traversa e la ripartizione relativa fra i vari Enti.

5° Le modalità per assicurare la corresponsione del contributo da parte dei Comuni interessati, modalità consistenti nel versamento anticipato agli Enti, Stato o Provincia, delle quote determinate dalla Commissione di cui al precedente capoverso, dopo che abbiano riportato le prescritte approvazioni di legge.

6° La emanazione di disposizioni legislative, atte ad imporre ai Comuni l'adozione di speciali norme edilizie e di polizia urbana, tendenti alla più completa disponibilità della traversa in favore del traffico di transito, facilitandolo anche con opportuna attrezzatura segnaletica, nonché a mantenere alla traversa il dovuto decoro urbano ».

**TEMA IV. — La circolazione velocipedistica: Provvidenze tecniche e regolamentari per agevolarla e per disciplinarla.** — Relatori: *prof. ing. Vandone, ing. Virgilio Coltro.*

La Conferenza fa voti perchè:

« 1° Venga estesa, in quanto possibile, alla circolazione ciclistica lungo le strade esterne agli abitati, la disciplina stabilita pel ciclismo dal Regolamento-tipo per la circolazione urbana.

2° Venga assegnata ovunque possibile alla circolazione ciclistica una sede separata dalla carreggiata, e la quale risponda alle seguenti condizioni:

a) che la superficie assegnata al ciclismo sia liscia, soda, a pronto scolo, ed altrettanto comoda a percorrersi dal ciclista quanto la contigua carreggiata;

b) che tranne i casi nei quali si possa assegnare al ciclismo una larga sede del tutto indipendente dalla sede della strada per gli altri veicoli, la zona assegnata al ciclismo risulti a raso con la carreggiata e da questa separata mediante una linea semplicemente segnata sulla superficie stradale, in modo da non impedire, ove occorra, il passaggio momentaneo dei cicli sulla carreggiata ed eventualmente anche d'una ruota sulla sede ciclistica ».

In ordine all'oggetto del Tema IV, l'Assemblea approva inoltre il seguente ordine del giorno:

« La Conferenza, considerato che fino ad ora non si è potuto addivenire ad una applicazione generale del fanalino rosso, informata, che sono in corso da parte del Circolo Ferroviario d'Ispezione di Milano degli studi per ottenere una maggiore efficacia degli apparecchi catarifrangenti, fa voti perchè vengano intensificati detti studi, così da poter ottenere al più presto,

sufficienti condizioni di visibilità delle biciclette da parte degli automobilisti, anche sotto l'azione dei fanali antiabbaglianti.

Che venga quindi esaminata la possibilità della sostituzione del fanalino rosso con apparecchi catarifrangenti.

Che in via transitoria siano legalmente autorizzate le biciclette non ancora provviste di fanalino rosso, a circolare purchè munite quanto meno di gemme catarifrangenti ».

**TEMA V. — Usi delle aree stradali, delle adiacenze e dei prospetti per fini e con mezzi estranei o pregiudizievoli alla circolazione.** — Relatori: *prof. ing. Cesare Albertini, arc. Giuseppe De Miceli, arc. Carlo Pexati.*

« A conclusione della relazione, pur apprezzando quanto sull'argomento è contenuto nello schema tipo di regolamento di circolazione comunale, si fanno voti:

1° Che le principali norme di carattere generale contenute nel detto schema di regolamento tipo concernenti le occupazioni del pubblico suolo trovino sede nel codice stradale e siano quindi obbligatorie in tutti e per tutti i Comuni del Regno.

2° Che nei principali centri cittadini (capoluoghi di regioni o di provincie) i rispettivi Comuni siano tenuti obbligatoriamente a costituire in forma organica un Ufficio di Viabilità, con funzionari idoneamente attrezzati, in cui siano concentrate tutte le competenze relative alla materia della disciplina, regolamentazione e sistemazione della circolazione, cui sia quindi affidata prevalente o totalitaria ingerenza sulle occupazioni di suolo pubblico e nelle concessioni di qualsiasi genere che possano arrecare pregiudizio alla circolazione. Particolare riguardo dovrà aversi a provvedimenti relativi alla sistemazione di stazioni per servizi automobilistici o filoviari, con preferenza per stazioni espressamente costruite ed attrezzate.

3° Per quanto riguarda i centri minori e i piccoli Comuni sia fatto noto agli stessi, che essi possono valersi del consiglio che in merito potrà essere dato dall'Ufficio Viabilità costituito — come si è detto nel voto precedente — nel capoluogo di regione o di provincia.

3° bis. Che potestà di revoca o di modificazione di ufficio di concessioni pregiudizievoli alla circolazione sia attribuita anche ad organi governativi.

4° Per quanto riguarda le concessioni di suolo pubblico si addivenga in ciascun Comune ad una organizzazione del territorio distinguendo località di maggior importanza in cui dovrebbero valere criteri più restrittivi e che inoltre i criteri nell'autorizzare occupazioni del suolo pubblico discendano non già dalla valutazione pura e semplice della singola occupazione bensì da tale valutazione compresa in un piano organico di regolamentazione della materia.

5° Che le operazioni di carico e scarico delle cose sul suolo pubblico costituiscano la eccezione in con-