

fronto alla regola secondo la quale tali operazioni debbano effettuarsi nei cortili o nei passi carrabili degli stabili. Che tali operazioni, se effettuate sul suolo pubblico siano soggette a concessione da parte dell'Autorità comunale, qualora avvengano fuori dei periodi di tempo previsti dai regolamenti locali o superino la durata determinata dai regolamenti stessi.

6° Che lateralmente alle arterie di diversione destinate ad evitare l'attraversamento dell'abitato da parte del traffico di transito ed in genere lateralmente alle arterie destinate al traffico rapido vengano istituite ampie zone di rispetto vincolate a servitù « non edificandi » o almeno a non aprire accessi diretti dalle case verso la zona percorsa dai veicoli del grande traffico ».

In ordine al V Tema è stato approvato anche il seguente ordine del giorno aggiunto:

« La Conferenza, sentita la relazione sul Tema V, approva il criterio informatore della relazione stessa circa l'unificazione degli uffici e degli organi amministrativi che nei maggiori Comuni esplicano funzioni in rapporto alla viabilità e alla circolazione.

Richiamando poi i voti della Conferenza di Roma e tenuto conto dei buoni risultati che sono stati dati dalla collaborazione con le autorità locali, di elementi tecnici e di persone provviste di specifica preparazione nella materia della circolazione, *fa voti* perchè siano opportunamente costituiti nei maggiori Comuni ove manchino e mantenute in quelli ove già esistono le commissioni consultive per la viabilità, usufruendo del concorso dei rappresentanti degli Enti qualificati per la loro competenza nei problemi della disciplina del traffico ».

**TEMA VI. — Il divieto dei segnali acustici in relazione: a) ai casi di immediato pericolo di investimento; b) ai sorpassamenti tra i veicoli ed al rispetto della linea di mezzera stradale. — Relatori: dott. Francesco La Farina, ing. Ico Magnani.**

In ordine al suddetto Tema, l'Assemblea ha votato il seguente ordine del giorno, presentato dal gr. uff. Acustici:

« La VI Conferenza, avendo preso atto della accurata e diligente relazione presentata sul particolare argomento del divieto dei segnali acustici;

notando che la stessa relazione si è intenzionalmente astenuta dal proporre conclusioni precise che abbiano a fare oggetto di apposite deliberazioni;

approvando i concetti informativi della relazione, e pure notando che giungendo a buoni risultati gli studi per la preparazione di uno speciale segnale acustico a bassa tonalità, la sua applicazione sull'autoveicolo per l'utilizzazione nelle località dove è prescritto il silenzio, non sopprimerebbe l'obbligo della applicazione del segnalatistico normale e prescritto dal Codice della strada, il che porterebbe forse ad una complicazione tecnica di funzionamento, *delibera*:

1° Di riportare il particolare argomento come oggetto di studio approfondito per la prossima VII Conferenza, quando i risultati pratici e le rivelazioni stati-

stiche avranno più compiutamente consentito di riconoscere i risultati delle applicazioni fatte nelle diverse città.

2° Si fa voto che sia studiata l'adozione di apparecchi e di accorgimenti tecnici che armonizzino le esigenze di sicurezza con quelle della silenziosità della circolazione, pur tenuto conto che i voti di questa Conferenza circa la segnalazione di mezzera e il carattere imperativo di essa, tendono già a porre in essere, condizioni concrete atte ad eliminare in parte gli inconvenienti attribuiti all'assoluto divieto dei segnali.

3° Di far voto intanto perchè le disposizioni riguardanti la luminazione o la soppressione dei richiami acustici nei centri maggiori, abbiano ad essere estese con criteri della più completa uniformità nei maggiori centri urbani ad intensa circolazione, tenendo presente il doppio criterio:

a) che le necessità di eliminare le occasioni di incidenti, impongono che il conducente e l'autoveicolo abbia nelle zone di più intensa circolazione, quel più assoluto dominio del proprio mezzo, che è dato in primo luogo dalla riduzione opportuna della velocità;

b) che da altra parte la stessa intensità di circolazione vuole che, eliminata la possibilità di incidenti essenzialmente coll'osservanza delle norme disciplinari da parte di tutti gli utenti della strada, la circolazione si svolga con rapidità.

4° Di far voto perchè, anche nei centri dove è stato introdotto il criterio dell'assoluto divieto di segnalazioni acustiche, gli autoveicoli non siano fatti circolare sprovvisti dello strumento di segnalazione acustica, previsto dal Codice della strada.

5° Di far voto, perchè venga disciplinata l'applicazione della sanzione — che non può essere che di carattere pecuniario — per il caso di infrazione al divieto, restando quindi libera al magistrato (od alla Autorità amministrativa che proceda in via di conciliazione) accertare e liberare dalla responsabilità contravvenzionale il conducente che abbia proceduto a segnalazione acustica, ritenendosi nello stato di necessità ».

**TEMA VII. — La circolazione pedonale: mezzi per agevolarla e disciplinarla (marciapiedi, banchine salvagente, zone di attraversamento, segnalazioni, ecc. — Relatori: ing. Mario Tomasini, ing. Erik Sùva.**

1° Nessuna strada, sia urbana che suburbana, deve essere sprovvista di marciapiedi o banchine pedonali, salvo ragioni di assoluta impossibilità.

2° I marciapiedi e le banchine debbono avere una pavimentazione che non sia per il pedone meno gradita di quella della carreggiata.

3° I marciapiedi debbono avere una larghezza sufficiente e debbono essere liberi da ingombri che possano ostacolare la circolazione pedonale.

4° Sui marciapiedi deve essere vietato il transito dei velocipedi condotti a mano.