

5° Sui marciapiedi di più intenso transito deve essere lasciata facoltà ai Comuni di imporre l'obbligo della mano sinistra ai pedoni, quando sia richiesto da imperiose esigenze della circolazione, indipendentemente dalla larghezza del marciapiede.

6° Le sistemazioni planimetriche delle piazze debbono essere studiate senza trascurare le esigenze del traffico pedonale.

7° Le zone di attraversamento non debbono avere lunghezza eccessiva e debbono essere ben tenute e delimitate.

8° Deve essere vietato l'attraversamento fuori delle apposite zone a distanza minore di circa metri 50 da esse. Tale distanza può essere ridotta a m. 30 circa nelle strade in cui viga la mano sinistra per i pedoni.

9° Sulla zona di attraversamento i conducenti debbono regolare la velocità del veicolo in modo da permettere al pedone di compiere indisturbato e senza modificare la andatura l'attraversamento da lui già iniziato.

10° Quando sia possibile, non deve essere omessa la costruzione di piattaforme di carico in corrispondenza delle fermate tranviarie.

11° I salvagente spartitraffico debbono avere la parte corrispondente alla zona di attraversamento a raso. È da incoraggiare la adozione di raccordi, invece del gradino, tra le zone di attraversamento ed i marciapiedi.

12° Le piattaforme di carico tranviario ed i salvagente spartitraffico debbono essere illuminati con sistema uniforme.

13° Gli agenti che regolano la circolazione debbono avere dei pedoni la stessa cura che hanno dei veicoli, nel limite del possibile.

14° Nell'impianto di semafori stradali debbono essere tenute presenti le esigenze del pedone e debbono essere esclusi i tipi e le sequenze che non diano al pedone sufficiente garanzia.

15° Nelle costruzioni di nuove strade debbono tenersi presenti, oltre alle necessità del transito, anche quelle della sosta pedonale, in particolare della sosta presso le fermate autotranviarie e presso le testate delle zone di attraversamento.

16° Negli incroci, in cui l'intensità del traffico veicolare renda troppo difficile o pericoloso l'attraversamento pedonale è opportuna la costruzione di sottopassaggi.

17° Le norme che regolano la circolazione pedonale debbono formare oggetto di insegnamento nelle scuole e debbono essere diffuse nel pubblico con tutti mezzi possibili ».

**COMUNICAZIONE 1ª.** — *Le filovie nella circolazione urbana anche in confronto agli altri mezzi di trasporto collettivi.* — Relatori: *prof. ing. Marco Semenza, prof. ing. Ugo Vallecchi.*

Sulla Comunicazione in oggetto l'Assemblea non ha presentato alcun ordine del giorno, pur avendo fatto le osservazioni e raccomandazioni opportune,

secondo quanto detto precedentemente, in relazione alla importanza dell'argomento e alla particolare competenza dei relatori.

**COMUNICAZIONE 2ª.** — *La statistica della circolazione nei centri urbani.* — Relatori: *prof. ing. Ugo Conte, ing. Aldo Di Renzo, ing. Paolo Napoli.*

Viene approvato il seguente ordine del giorno:

« La VI Conferenza per la Circolazione Stradale: *considerato* la importanza che il rilevamento del traffico ha in rapporto alla risoluzione dei problemi urbanistici, e alla scelta delle pavimentazioni specialmente nei centri maggiori; *considerato* che non tutte le Amministrazioni, anche di grandi ed importanti centri cittadini dispongono di organizzazione atta al rilevamento del traffico; *fa voti* che da parte di tutte le principali civiche Amministrazioni sia provveduto a predisporre i mezzi necessari per raccogliere periodicamente dati statistici di traffico e che tali elementi siano tenuti presenti in tutte le sistemazioni urbanistiche che interessano problemi viari e di circolazione ».

**COMUNICAZIONE 3ª.** — *La statistica del traffico sulle strade extra urbane.* — Relatori: *ing. Guido Santini, ing. Cesare Biffi.*

« L'assemblea fa voti che, tenendosi conto della esperienza passata si debba, per l'impianto delle future statistiche del traffico sulle strade extraurbane:

1° Accentrare l'organizzazione delle statistiche, la elaborazione e la pubblicazione dei dati (così per le strade statali come per le strade provinciali) presso un'unica organizzazione permanente.

2° Semplificare i rilevamenti generali riducendo i rilevamenti notturni e le categorie censite, ed istituire stazioni permanenti per le statistiche annuali.

3° Procedere al calcolo e alla pubblicazione dei dati che possono interessare la costruzione e la manutenzione stradale (coefficienti di prestazione e di ingombro).

4° Procedere al calcolo e alla pubblicazione dei dati che hanno attinenza con l'economia dei trasporti (tonnellaggio e natura delle merci trasportate, numero dei viaggiatori, influenza, sull'entità e sulle caratteristiche del traffico, dei provvedimenti fiscali, degli sviluppi industriali, delle vicende dei mercati, dell'apertura di nuove arterie, ecc.).

5° Estendere la statistica del traffico oltre alle strade statali anche a quelle provinciali, comprendendo la spesa per quest'ultima statistica fra le opere di ordinaria manutenzione ».

**COMUNICAZIONE 4ª.** — *Determinazione delle strade di grande circolazione dentro gli abitati agli effetti della precedenza.* — Relatori: *dott. Nicola Guastadisegni, dott. Mario Bedoni, ing. Orlando Orlandini.*

Della importante questione trattata nella Comunicazione 4ª l'Assemblea ha preso la più attenta conoscenza, pur non presentando alcun ordine del giorno.