

PER UNA MIGLIORE CONOSCENZA DELLE NORME DI CIRCOLAZIONE

I progressi della scienza e il conseguente accresciuto ritmo della vita e dell'attività umana verificatosi nel secolo scorso hanno radicalmente mutato l'aspetto e le condizioni viabilistiche delle città.

Fattori di una così grande trasformazione furono l'aumento e la concentrazione della popolazione, il tram, l'automobile, la meccanizzazione in genere dei mezzi di trasporto e le accresciute necessità commerciali ed economiche.

Ma se l'aspetto e le condizioni viabilistiche sono radicalmente mutate un'altrettanto corrispettiva trasformazione è ora avvenuta nella nostra stessa concezione delle necessità del traffico e nella legislazione relativa.

Questa trasformazione nella concezione dei rapporti tra uomo e traffico è avvenuta, se pur rapidamente, a gradi, ed a essa trova riscontro la capacità di adattamento dell'elemento umano. Capacità che pur essendo assai forte non ha talvolta la stessa velocità di trasformazione degli elementi meccanici del progresso.

L'uomo che nella sua vita cittadina ha considerato per secoli come velocità massima quella del cavallo lanciato al trotto, non poteva adattarsi nel giro di pochi anni, e senza un notevolissimo sforzo, a considerare come normale una velocità assai superiore a quella, tanto più in quanto il fatto nuovo gli imponeva necessariamente limitazioni, preoccupazioni e pericoli.

Ecco quindi che le prime norme di circolazione, apparse per mettere un po' d'ordine a questa rivoluzione, si orientarono sul comune buon senso di allora che considerava il pedone come il fulcro del sistema viabilistico, intorno ai cui sacri diritti trovavano posto soltanto doveri, obblighi, restrizioni per gli altri veicoli.

Tale concezione ripugna oggi al nostro spirito, ma è logico ammettere che ciò allora così non fosse, e che l'equilibrio non si sarebbe stabilito se non colla generazione nata già sotto il nuovo stato di cose.

Oggi non è ammissibile un concetto diverso da quello che attribuisca a qualsiasi utente della strada uguali diritti ed uguali doveri; non può più esistere una gerarchia di diritti viabilistici ma una parità assoluta. Il fatto che l'abuso anziché l'uso legittimo di tali diritti sia più dannoso e pericoloso per il

civile consorzio se esercitato da una categoria di utente della strada piuttosto che dall'altra può portare ad una graduazione delle relative sanzioni ma non certo ad una minorazione di diritti.

Le generiche restrizioni o limitazioni alla circolazione degli autoveicoli che ieri si ritenevano giustificate appaiono oggi retrograde e dannose quando non siano dettate da speciali esigenze particolari e locali, vagliate con giusti criteri.

Questa rapida evoluzione di concetti chiarisce l'attuale posizione morale dei rapporti tra i diversi utenti della strada, che è la base sulla quale si adegua la tecnica stradale e la legislazione viabilistica odierna.

Attualmente le strade ed il traffico sono uno degli aspetti esteriori più evidenti della civiltà, della disciplina e della capacità di progresso di un popolo.

Il Governo di Mussolini ha assimilato tosto e valorizzato questo postulato ed è con vanto che gli italiani possono ora asserire che le strade extraurbane d'Italia sono le più belle e le più razionali d'Europa e che la legislazione viabilistica italiana, compendiata nel recente Codice della Strada dell'8 dicembre 1933, è una delle più perfette del civile consorzio.

A fianco dell'opera del Governo e con non minore fervore, le amministrazioni locali hanno iniziato e proseguono l'opera per l'adeguamento del traffico urbano alle nuove necessità. Urbanistica e viabilistica hanno nei maggiori centri italiani portato a risanamenti edilizi, costruzioni di nuove arterie, trasformazione del manto stradale, segnalazioni, regolazioni semaforiche, intensificazione d'illuminazione pubblica, aumento di vigilanza stradale, costruzione di metropolitane ed altri provvedimenti intesi tutti direttamente ed indirettamente allo scopo.

Ma se queste opere di trasformazione hanno potuto compiersi in un tempo limitatamente rapido non così può dirsi della educazione stradale.

Le indagini e le rilevazioni analitiche del traffico cittadino hanno determinato che i problemi della sicurezza, della speditezza, e della regolazione della circolazione sono rappresentati per il 50% da un problema di ordine.

Con ciò si vuol dire che, se attraverso una perfetta conoscenza dei propri doveri da parte di tutti gli utenti della strada, si riuscisse ad ottenere dalle varie unità che costituiscono il traffico cittadino una