A. VIII - N. 38 ★ Domenica 21 Settembre 1952 ★ Una copia L. 15
Direzione, Redazione e Amministrazione: ROMA - Via Po, 14 - Telefoni: 850-851 - Conto corr. postale 1-15984
Red. Milanese: V. Montesanto 7 - Sped. Abb. Post. II gr.
Abbonam. Italia L. 700 - Estero 1500 - copia arretrata L. 30
PUBBLICITÀ: rivolgersi alla concessionaria esclusiva Società per la Pubblicità in Italia «S.P.I.» Roma, Via del Parlamento n. 9 tel. 61372-63964 - Milano, Piazza degli Affari n. 4 tel. 90.24.50/51/52/53/54/55 - Succ. ed agenzie S.P.I. in tutte Italia
TARIFFE: Redazionale Finanziaria ed annunci in prima pagina L. 250 il millimetro, nelle altre L. 200 il millimetro di altezza, larghezza una colonna

l'Automobile

SETTIMANALE DEGLI AUTOMOBILISTI

ALEMAGNA
PANETTONI

UN ARTICOLO DI AGOSTINO GEMELLI

Statistiche e cause degli incidenti

Padre Agostino Gemelli, Rettore magnifico dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, presidente della Pontificia Accademia delle Scienze, presidente della I e III Sezione del Consiglio superiore della pubblica istruzione, ci ha inviato, accompagnandolo con una gentilissima lettera, l'articolo che segue. Siamo lietissimi di pubblicare un così autorevole contributo sullo scottante problema degli incidenti e ne siamo grati all'autore.

L'AUMENTO del traffico stradale e l'aumento degli infortuni stradali ha provocato una intensificazione delle rilevazioni statistiche e ha fatto nascere la proposta di unificarle anche su piano internazionale. Di recente, Giovanni Canestrini, in questo giornale ha affermato giustamente che le attuali statistiche sono incomplete, insufficienti, certamente inservibili ai fini della prevenzione degli infortuni, e ne indica le ragioni. A determinare l'infortunio stradale concorrono varie cause il cui peso è vario nelle varie circostanze nelle quali si verifica l'infortunio. Giustamente, anche per il nostro paese, il Canestrini chiede che si rilevino statistiche che siano più indicative ai fini della prevenzione, ossia che i dati statistici abbiano un significato.

Come si deve procedere affinchè le rilevazioni statistiche abbiano tale significato? Già ho illustrato questo aspetto del problema al Convegno dell'A.C.I. di alcuni anni or sono a Napoli.

Se si osservano le situazioni nelle quali avvengono gli infortuni stradali, si rileva che vi sono situazioni che si ripetono. E' cioè da osservare che, benchè varie siano le cause dell'infortunio che concorrono al risultato, tuttavia il numero delle combinazioni non è così elevato da dar luogo a variazioni infinite di numero; se si esaminano i vari tipi di infortunio si rileva che per ciascuno di essi le variazioni sono di numero limitato in quanto dipendono dal vario peso che hanno le singole cause concorrenti all'esito finale. Questo fatto è importante perchè permette di indicare la linea di condotta nella prevenzione.

Prendiamo a considerare il caso degli infortuni nei quali il fattore principale deve ricercarsi nella situazione stradale, ossia legati ad alcune circostanze date dal modo nel quale sono costruite le strade. Nelle grandi città un numero elevato di infortuni si ha là dove le strade di grande comunicazione interurbane penetrano in città; per esempio, attraverso le strade di circonvallazione. Il conducente del veicolo che proviene dalla campagna arriva per lo più alla intersecazione di queste due strade avendo ancora elevata velocità; pur avendo moderata quella con la quale ha percorso le strade che conducevano alla città, tuttavia il rallentamento non è molte volte sufficiente. Concorrono dunque due fattori, la situazione della strada e il fattore umano. Sono per lo più infortuni assai gravi.

Consideriamo un altro caso in cui il fattore principale è il fattore umano. Il pedone, nell'attraversare la strada, segue, come ho dimostrato con ricerche compiute insieme con il prof. Ponzo, il percorso che richiede da lui il minimo sforzo; ossia attraversa obliquamente. La rilevazione statistica da noi fatta ha dimostrato le enorme frequenza di questo fatto. Non è dovuto ad indisciplina; il fatto si deve a istintivo procedere; ma questo comportamento del pedone può venire a concorrere abbastanza di frequente con situazioni varie per le quali il pedone è vittima di un infortunio.

Dunque mentre nel primo caso il fattore precipuo è la struttura del percorso stradale, in questo caso il fattore precipuo è il fattore umano. Ricordo un terzo tipico caso in cui è più evidente il concorrere dei vari fattori. Vi sono molti soggetti in cui il grado di capacità di concentrare l'attenzione è piccolo, ovvero viene diminuito per svariate cause; interne (preoccupazioni, situazioni personali) ovvero esterne (ad es. motivi che risvegliano l'interesse); per lo più cause temporanee, tal'altre cause permanenti legate alla costituzione personale o alle condizioni famigliari o sociali. Questi soggetti, se si trovano sotto la minaccia di essere investiti, reagiscono bruscamente con le reazioni suggerite dalla carica affettiva; fuga, arresto, movimenti disordinati, perdita di controllo, ecc. Ammettiamo che essi riescano a evitare l'infortunio ad onta del maldestro comportamento; ma poichè la reazione è stata fatta in rapporto alla carica affettiva, per riprendere il riadattamento alle condizioni normali di vita e di attività occorre a costoro un certo tempo che può essere anche abbastanza lungo. Se una seconda causa di infortunio si verifica, ossia se prima di essersi riadattati si trovano di nuovo in una situazione pericolosa, essi, in questo caso, poichè non ancora preparati a reagire in modo sufficiente e non lo sono nemmeno in modo istintivo, non sanno far nulla per sfuggire all'infortunio; anche se questa seconda occasione è molto meno grave della prima e potrebbe essere evitata con un piccolo sforzo delle energie psicofisiche, tuttavia manca a questi soggetti quella che è chiamata la situazione interna per agire bene. Ciò si può dire per pedoni, per ciclisti, per conducenti di veicoli. Questi sono per lo più i casi più gravi e per lo più mortali. In questo caso non solo si è avuto il concorrere di varie cause ma anche il susseguirsi a catena di situazioni pericolose.

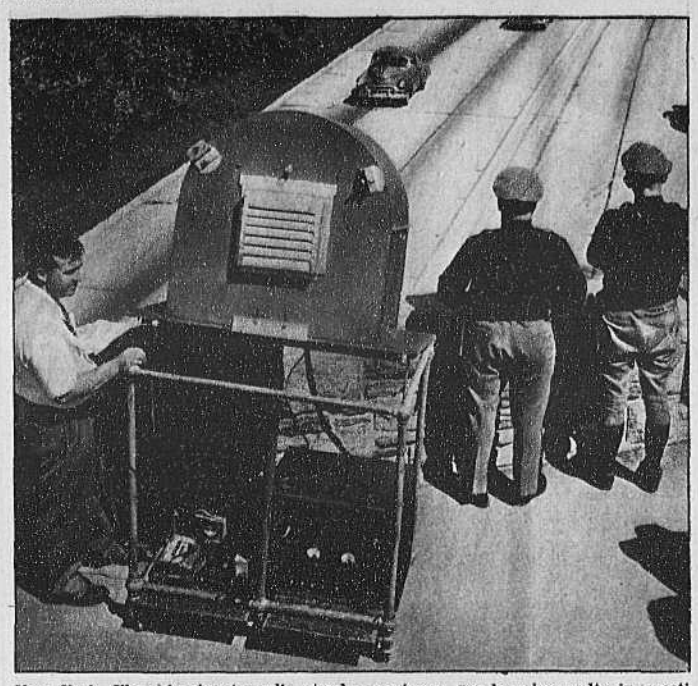
Tutta questa casistica è stata già oggetto di studio da parte degli psicologi, degli psicotecnici, degli psichiatri, specie in occasione di perizie; ma si tratta di studio dei singoli casi; e non esiste ancora uno studio sistematico, metodico, di carattere statistico, che permetta di indicare i mezzi preventivi.

Non basta cioè, in conclusione, di fare la curva statistica dei veicoli e dei pedoni che percorrono una strada in determinate ore della giornata; occorre che chi constata l'infortunio faccia la ricostruzione dell'azione umana (il behavior) e poscia si abbiano a catalogare i vari casi in altrettante specie e sottospecie. Queste non possono, come ho detto, essere numerose; ma sono significative; danno la indicazione dei mezzi da adottarsi per prevenire i più frequenti infortuni.

Che questa sia la via buona, lo dimostra il fatto che da quando in Inghilterre Grennwood ha dimostrato, con l'elaborazione matematica dei dati statistici, che l'infortunio in officina ha per principale causa il fattore umano, si è studiato da una pleiade di ricercatori tale infortunio e si è arrivati a conclusioni positive; tra le altre questa importantissima: vi sono soggetti che hanno la «propensione» all'infortunio, ossia hanno una strutturazione mentale per la quale cadono precisamente nell'infortunio; lo ho illustrato la esistenza di queste «propensioni» in alcune tipiche industrie; mi è accaduto di rilevare in una certa azienda che vi erano soggetti che ogni anno avevano almeno un infortunio. La selezione permette di eliminare da determinati lavori quei soggetti che hanno una particolare «propensione», in una determinata categoria di attività, per l'infortunio.

Per l'uso stradale bisogna fare altrettanto: bisogna eliminare almeno dall'uso dei veicoli veloci quei soggetti che hanno questa «propensione». Ma illustrare quanto si richiede nei conduttori di veicoli veloci per dimostrare l'esistenza di questa «propensione» è discorso troppo lungo, che potrò, eventualmente, fare altre volte. Frattanto è urgente affermare che occorre una elaborazione, con specifici fini, della rilevazione statistica; se no la lotta contro l'infortunio stradale riesce inefficace, mancando la precisa indicazione di ciò che si deve fare.

fr. Agostino Gemelli
francescano



New York. Viene impiegato sulle strade americane, per la prima volta in questi giorni, un apparecchio radar capace di rivelare gli eccessi di velocità. Una cellula fotoelettrica, che entra in funzione quando la vettura supera il limite di velocità consentito, imprime l'immagine della vettura stessa in un film di 16 millimetri.

LA REGOLAMENTAZIONE delle gare di regolarità

Il favore con il quale evidentemente sono accolte le manifestazioni a carattere turistico o di regolarità riporta sul tappeto la questione della regolamentazione di queste gare. Se ne discusse già lungamente parecchi anni fa quando si ebbero i primi sintomi di orientamento verso queste manifestazioni, nelle quali più che al fattore velocità si dà risalto al fattore regolarità o resistenza non perdendo di vista le prescrizioni dei codici della strada dei diversi paesi che, com'è noto, dettano norme particolari quando si organizzano competizioni nelle quali il criterio di classifica si basa sulla pura velocità.

Nelle molte prove, rallies, raduni che ormai si organizzano specialmente in Francia, in Olanda, Belgio, Italia si seguono criteri diversi e si tentano le più disparate formule. In qualche caso si introduce il criterio dell'indice di prestazione (come a Le Mans o alla Mille Miglia) anche nelle prove di regolarità, ma è evidente che difficilmente si può arrivare alla determinazione di un indice di prestazione che faccia astrazione dai massimi di velocità, dalla potenza effettivamente sviluppata dal motore dalla cilindrata effettiva.

La importanza di queste manifestazioni, almeno dal punto di vista propaganda turistica, diffusione dell'automezzo, educazione e addestramento dei guidatori, è evidentissima e tale che sembra superfluo sottolinearla, così come superfluo dovrebbe essere sollecitare gli Automobile Clubs ad orientarsi verso questo tipo di manifestazioni, che oltretutto sono utilissime agli effetti sociali.

Se in qualche caso si rinunciasse a qualche corsa di velocità od a qualche circuito e si optasse per una manifestazione di regolarità con formula razionale, ci sarebbe tutto da guadagnare.

Non bisogna perdere di vista, in queste manifestazioni, di regolarità, che si tratta appunto di prove tendenti a mettere in risalto oltre che le doti pratiche e normali di una macchina, anche le doti dei guidatori che normalmente viaggiano sulle strade con autoveicoli comuni. Ora sia una macchina che un guidatore, tanto più sono apprezzabili sulla strada, nei viaggi usuali, quanto più regolari e più elevate sono le prestazioni che ottengono, in quelle determinate condizioni di strada, di traffico, di ambiente.

L'errore fondamentale, a mio avviso, delle regolamentazioni della maggior parte di queste prove di regolarità sta nel due eccessi opposti tendenti od a trasformarle in vere e proprie corse di velocità, come nel caso di taluni grandi rallies, per le elevate medie che si impongono su tratti più o meno lunghi e spesso ardui; od in vere e proprie marcie funebri a velocità ridicolmente ridotte nelle quali alla fine prevalgono o la abilità del cronometrista o la precisione del suo cronometro.

Una delle formule più semplici e più indovinate, è stata senza dubbio quella della nostra Stella Alpina, verso la quale parecchi organizzatori si sono già orientati o si vanno orientando. Non sempre però si possono avere a disposizione tratti chiusi, che offrano particolari difficoltà, sui quali fare disputare le prove di velocità; nè sempre è conveniente basare la classifica preminentemente su queste prove di velocità pura, che interessano molto specialmente gli appassionati della guida.

C'è il modo anche di regolamentare razionalmente le prove di regolarità, e ci sono le basi sperimentali per farlo, perchè le gare di regolarità non sono nate nè oggi, nè ieri.

Il punto di partenza errato, in queste manifestazioni, di solito, è costituito dal fatto che si vogliono stabilire delle medie eguali per tutte le macchine e per tutti i guidatori; per di più queste medie vengono stabilite arbitrariamente e senza tenere conto che la regolarità ciascun guidatore la tiene come crede ed alla velocità che crede, a seconda dei percorsi. Insomma quando un automobilista si mette in viaggio non si propone una media, e se se la propone la stabilisce a seconda del percorso e sopratutto se conosce il percorso.

Una delle formule più semplici di regolarità questo quindi dovrebbe prima di tutto stabilire: che la media sulla tratta stabilita non deve venire nè preventivamente stabilita, nè preventivamente richiesta ai concorrenti. Essa deve invece essere rilevata e controllata nel corso della gara, che può svolgersi in condizioni diverse da quelle previste (ad esempio sotto l'acqua o sotto la neve, o con forte vento, ecc.).

Basterà quindi stabilire un tratto di percorso che abbia le caratteristiche medie del percorso totale, rilevare su questo percorso tempi e medie di ciascun concorrente (e non c'è nessun bisogno di stabilire controlli segreti) ed infine calcolare gli scarti, ossia le irregolarità di marcia, sul percorso totale, facendo le differenze tra la media totale di ciascun concorrente e la media da lui tenuta, e controllata, lungo il settore prestabilito per la rilevazione cronometrica.

Poichè, in generale è più difficile essere regolari lungo un determinato percorso, viaggiando a velocità elevate, è anche giusto che la formula tenga conto, della velocità media, premiando i concorrenti che hanno realizzato le medie più alte.

Sintetizzando questi concetti, fu alla Coppa delle Tre Venezie che venne felicemente sperimentata una formula che potremmo oggi riproporre e consigliare, anche perchè largamente poi adottata e sperimentata.

La formula è molto semplice e si può mettere sotto la forma:

Velocità media generale al quadrato divisa per la somma dei valori assoluti degli scarti eguale al coefficiente di regolarità (o in simboli $K = \frac{V^2}{S}$). Questa formula generale ha anche il vantaggio di potere venire modificata, a seconda dei percorsi, così da equilibrare maggiormente le possibilità dei diversi concorrenti, senza neppure ricorrere alla distinzione di classi o di categorie di vetture. E ci auguriamo di vederla nuovamente adottata.

Giovanni Canestrini

Una relazione VALLETTA al Congresso sui problemi economici della Federazione Europea

GENOVA, sett.

Al Convegno internazionale sui problemi economici della Federazione europea, svoltosi nei giorni scorsi a Genova, hanno partecipato, in grande numero, autorevoli studiosi e alte personalità del mondo economico ed industriale. In un momento in cui le soluzioni di tipo federalista appaiono sempre più possibili in Europa, a nessuno può sfuggire l'importanza di affrontare i problemi economici che da queste soluzioni derivano o che — in certo senso — di esse sono la premessa concreta. Ad esempio il tema — che è collegato ed una prospettiva di allargamento dei mercati — non può non interessare molto da vicino l'industria automobilistica italiana e gli utenti italiani di automezzi.

Ci sembra quindi interessante rilevare il punto di vista del prof. Vittorio Valletta, presidente della Fiat, sulla Federazione in genere e sui problemi connessi alle «autorità specializzate». Il prof. Valletta è stato appunto relatore, a Genova, sul tema «problemi delle autorità specializzate» e i suoi punti di vista in materia sono sintetizzati in una chiara memoria.

Il prof. Valletta parte dal presupposto «che la Federazione europea si debba fare» e «che qualsiasi tentativo costruttivamente europeo merita il più fattivo appoggio anche a costo di sacrifici».

Su problemi di orientamento concernenti le autorità specializzate, Valletta ha sostenuto che occorre dare priorità a quelle forme specializzate «il cui impatto sulla vita economico-sociale dei paesi europei sia massimo. Sotto questo aspetto, non si può che approvare il piano Schuman, che alla generosità dell'intento politico di portare un contributo possente alle definizione dei secolari attriti franco-germanici, accoppia l'enorme importanza di estendersi a due prodotti basilari — carbone, ferro — che per l'intricata e diffusa rete delle risorse energetiche, delle produzioni chimiche, delle costruzioni edilizie e meccaniche, incide realmente e profondamente su tutta l'impalcatura e sull'apparecchiatura dinamica della vita economica moderna...

Per le stesse ragioni ancora, sembrerebbe doversi dare la priorità ad una comunità europea dei trasporti rispetto ad intese di più limitato interesse».

«Un secondo problema delle Autorità specializzate — ha aggiunto Valletta — sembra risiedere nella necessità che esse siano concepite, attuate e mantenute sul binario della reciproca integrazione».

A proposito della necessità di avvicinare maggiormente i popoli a questi problemi e legarli sostanzialmente alla nuova struttura europea, il prof. Valletta ha avvertito che «sarà utile ed opportuno che ogni Autorità specializzata veda nell'ambito proprio di agevolare i trasferimenti di uomini; sopratutto perchè non riusciremo certo a fare un'Europa senza fare gli Europei. Questi provvedimenti vanno dai problemi relativamente facili dei passaporti alle questioni più ardue degli spostamenti di mano d'opera».

«Per sensibilizzare i popoli ai problemi federalistici, — ha detto ancora Valletta — occorre ancora che le Autorità specializzate, preposte a determinati settori di merci o servizi (carbone, ferro, trasporti, energia elettrica, ecc.) sentano l'esigenza fondamentale di considerare questi loro problemi dal solo punto di vista, che sia degno di produttori moderni: diciamo, dal punto di vista dei consumatori ultimi. Questa esigenza sociale di servire i popoli, per rialzarne il livello di benessere, esprime la sostanza più vera delle aspirazioni federalistiche. Ogni deviazione da questa norma sarebbe egoismo, quindi divisione, quindi azione nettamente antieuropea».

Dopo aver accennato al problema monetario ed alla necessità di uniformare certi concetti fondamentali, di intendersi su alcuni termini, dati e valutazioni, la memoria Valletta così conclude sulla funzione delle autorità specializzate: «Le autorità specializzate saranno investite, ciascuna per il proprio settore, di una parte dei poteri sovrani spettanti a ciascuno Stato. E' questo un punto dolente per molti; ma che meno dolente sarebbe, appena si volesse considerare come, oggi, di fronte a tante e troppe difficoltà il potere sovrano di uno Stato singolo è più nominale che reale. Quando, pertanto, crediamo di cedere una particella della nostra sovranità, in verità non facciamo che scambiare — ed è cambio sommamente proficuo — un'apparenza per una realtà concreta: come sarebbe a dire, da una parte l'incapacità di ciascuno dei nostri Stati a difendersi od a risolvere anche solo il problema di carenza dei dollari; e, dall'altra, le possibilità che ha o può ritrovare mezzi e modi di convivenza degna tra le altre grandi costellazioni umane».

IL V CONVEGNO DELLE COMMISSIONI GIURIDICHE DELL'A.C.I.

INDICATI I CRITERI FONDAMENTALI per la formulazione del nuovo codice della strada

La vasta eco del Congresso ★ Gli importanti e concreti discorsi di apertura del Sindaco di Bari e dei rappresentanti del Governo ★ Le relazioni svolte e le mozioni approvate

BARI, sett. — *Bari, che fra le città del Mezzogiorno è senza dubbio la più attiva, la più dinamica, la più anelante al rinnovamento e al progresso, è stata degna sede del V Convegno delle Commissioni Giuridiche dell'A.C.I.*

Riteniamo che raramente un raduno congressuale abbia avuto tanta eco sia per la importanza dei temi posti in discussione, sia per l'attesa di una parola chiarificatrice, definitiva sui problemi della disciplina del traffico da parte dell'infinito numero degli utenti della strada e, in ispecie, di quelli motorizzati in continuo costante aumento.

A differenza di tanti altri convegni, infatti, quello di Bari presentava un'importanza pratica, immediata, perchè volto non alla costruzione di teorie dottrinali o alla discussioni di argomenti astratti riservati a una ristretta cerchia di studiosi. Possiamo ben dire, insomma, che, per la prima volta, un pubblico dibattito è venuto a indicare al legislatore quali siano i criteri che i giuristi, gli esperti, i pratici dei problemi della circolazione ritengono debbano essere seguiti nella formulazione di una legge in fase conclusiva; quali siano i principi che gli utenti, o almeno la parte più importante di essi, attraverso i loro rappresentanti già qualificati, chiedono siano tradotti al più presto in precetti giuridici.

La seduta inaugurale del Convegno, tenuta la mattina del 13 scorso, nel salone del padiglione della Cassa del Mezzogiorno nel recinto della Fiera, ha assunto anch'essa un carattere tutto particolare, in quanto i vari oratori ufficiali, differmemente dalle parole di circostanza e dalle vacue frasi retoriche che si usano pronunciare in simili occasioni, non hanno potuto esimersi dall'entrare nel vivo degli argomenti posti in discussione, dimostrando così quanto attuali siano le quemente gli scopi e l'importanza del Convegno.

Così, nel porgere il saluto augurale della città, l'avv. Francesco Chieco, nella sua duplice veste di Sindaco e di Presidente dell'A.C. di Bari, non ha mancato di porre in evidenza l'aspettativa dei lavori del Convegno, creata dal generale senso di certezza di essere giunti «in prossimità di un traguardo atteso da tutta la Nazione: il disciplinamente del traffico e delle sue espressioni, in una codificazione che abbia il pregio di una sensibilità e di una strumentalità tutte particolari, concorrendo da un lato ad arginare infrazioni ed arbitri, pervenendo dall'altro canto a definire più adeguatamente e modernamente lo excursus vitale consentito all'attività dell'automobile, elemento principe del lavoro e dell'economia di oggi».

E' seguito l'on. Resta, sottosegretario alla P.I., che, in rappresentanza del governo, ha tenuto a porre in luce come nell'ultimo ventennio la circolazione stradale abbia ricevuto un incremento enorme, cui non ha fatto riscontro un adeguato sviluppo della rete stradale e che esiste oggi, dunque, un problema del riordinamento giuridico della circolazione stradale e se mutati sono i rapporti fra i vari mezzi che percorrono le nostre strade, fra le persone che di esse si servono, occorre trovare nuove norme ai nuovi rapporti, ma più selettive, più perfezionate, meglio adattabili agli eventi.

Uguali accenti hanno avuto le parole pronunciate dal Prof. Tridente, Presidente della Fiera di Bari; dallo Avv. De Filippis, che ha portato il saluto dell'Ordine degli avvocati e procuratori di Bari; del Prof. Mirto-Randazzo, Procuratore Generale della Corte di Appello; dell'Avv. Sinibaldi in rappresentanza del Ministro dei Trasporti; del dott. De Longis, in rappresentanza del Commissario per il Turismo ecc., ai quali ha risposto il Prof. Sotgiu, Presidente della Commissione Giuridica dell'A.C.I., sintetizzando il pensiero di tutti gli oratori ed inquadrando magistralmente gli scopi e l'importanza del Convegno.

Aperti i lavori hanno svolto le relazioni sul primo tema: «fattori determinanti del comportamento degli utenti della strada nella circolazione» il Dott. Prof. Michele Mitolo dell'Università di Bari, che ha illustrato la importanza della psico-tecnica nella determinazione della capacità attitudinale alla guida di autoveicoli quale fattore essenziale per la prevenzione di sinistri stradali; lo Ing. Signorile Bianchi che ha richiamato l'attenzione degli organi competenti sulla importanza della strada e del mezzo meccanico nel fenomeno circolatorio e, quindi, sul dovere della pubblica amministrazione di adeguare la rete viaria ai bisogni dell'aumentato traffico; il prof. Saverio Nisio che ha portato la indagine nel rapporto tra strada e utente e fra utente e utente che non può più essere impostato su una considerazione paritaria dei vari utenti nei confronti della strada.

Sul secondo tema: «necessità e problemi della revisione delle norme regolatrici del comportamento degli utenti della strada» hanno presentato una dotta relazione lo Avv. Spinelli, presidente del Tribunale di Bari, e l'Avv. Gualtiero Luciano Viola; il primo ha affermato che nella prevenzione degli infortuni stradali più che la formulazione della norma dovrebbe preoccupare il modo migliore di farla rispettare; il secondo, invece, ha puntualizzato i criteri che conviene seguire nella formulazione del nuovo codice stradale.

Il terzo tema: «intorno ai criteri per una revisione del sistema delle sanzioni e delle norme processuali del titolo IV del vigente cod. strad.», ha avuto lucido relatore nel Prof. Giuseppe Sotgiu che ha spaziato su tutti i problemi che in tal campo si presentano all'attenzione del legislatore.

Numerosi gli interventi sui vari temi, per i quali hanno presentato memorie e comunicazioni S.E. Tresca di Castellazzo, S.E. Jannitti Piromallo, l'Avv. Carnazzi, il Dott. Ferrari, l'Avv. Gentile, l'Avv. Fornario, il Dott. Icardi, il Dott. Rosso, l'Avv. Marchetti, il Dott. Astori, il Dott. Sammatano.

Particolarmente importanti gli interventi dell'Avv. Farinelli — che è tra gli autori del progetto di codice stradale predisposto dal centro studi del T.C.I. — dello Ing. Marcucci dell'Ispettorato M.C.T.C. che ha espresso il pensiero del Ministero dei Trasporti e dell'Avv. Zanelli — segretario della Commissione Giuridica dell'A.C.I., membro della Commissione per la riforma del codice e regista del Convegno — che non ha mancato di elevare una vibrata protesta contro il provvedimento concernente l'aumento delle sanzioni pecuniarie comminate dal cod. strad., di prossima promulgazione, che è venuto a pregiudicare i lavori della Commissione di riforma e che non trova giustificazioni di sorta, per il fatto stesso che finisce con l'aggravare i problemi del traffico, perpetuando situazioni ingiuste e grottesche causate dalla difettosa formulazione del vigente codice stradale, dalle mutate esigenze della circolazione e dal modo con il quale le sanzioni stesse vengono oggi applicate.

Il Convegno si è chiuso con un intervento del Prof. Sotgiu che ha riassunto le discussioni e con la votazione di numerose mozioni e raccomandazioni sulle varie questioni trattate, che esamineremo nei prossimi numeri.

v. t.

L'avv. Chieco Sindaco di Bari e il prof. Sotgiu, presidente della Commissione Giuridica dell'A.CI., al tavolo della presidenza durante il V Convegno delle Commissioni giuridiche dell'Automobile Club d'Italia.

Un aspetto della Mostra dell'automobile che si svolge nel quadro della Fiera del Levante a Bari. A pagina 2 pubblichiamo un ampio servizio sulla manifestazione.

L'AUTOVOX AUTORADIO
..... ogni tasto un programma!
A SINTONIA AUTOMATICA
STRUTTURA MONOBLOCCO ◆ 5 valvole "MINIATURE" ◆ 3 gamme d'onda ◆ PREZZO L. 60.000 (COMPLETO DI ACCESSORI)
INDUSTRIA RADIOTECNICA ITALIANA - LARGO PONCHIELLI 6 - ROMA
mod. RA 19
IN VENDITA PRESSO LE STAZIONE DI SERVIZIO AUTOVOX ED I MIGLIORI RIVENDITORI