
Storia del codice della strada

A cura di Lucia Vecere e Andrea Guerci

Premessa: ai tempi dell'antica Roma (cenni storici e curiosità sulla nascita della regolamentazione della circolazione)

Già dai tempi dell'antica Roma, con la costruzione delle vie di congiungimento dei territori conquistati all'Urbe, emerse la necessità di disciplinare alcuni aspetti della circolazione dei veicoli allora in uso, i carri trainati d animali.

Nel 45 a.C. Giulio Cesare promulgò la Lex Iulia Municipalis, un insieme di regole per disciplinare l'accesso e la conduzione dei carri in città, vietando il transito ai carri pesanti dall'alba sino al pomeriggio inoltrato, ne erano esentati i carri adibiti alla pulizia dell'Urbe, quelli utilizzati per i materiali da costruzione di edifici pubblici o di culto e i carri che trasportavano sacerdoti e sacerdotesse durante le cerimonie.

Di fatto Giulio Cesare riuscì a trasformare Roma in una immensa area pedonale diurna, creando quella che oggi è la zona a traffico limitato (ZTL).

Guida a sinistra

Quando nel Medioevo papa Bonifacio VIII (1230 ca. - 1303) ribadì che “tutte le strade portano a Roma”, invitò i pellegrini a tenersi sul lato sinistro della strada, rafforzando un'abitudine già diffusa tra i viandanti e i cavalieri allo scopo di utilizzare più agevolmente la spada in caso di attacchi improvvisi.

I ritrovamenti archeologici dimostrano infatti che nell'antichità le grandi civiltà (Egizi, Antichi Greci, Romani) usavano tenere la sinistra. Questa consuetudine si è mantenuta anche in Europa fino alla fine del Settecento.

La ragione risiede nel fatto che la maggioranza delle persone era destrimano e tenendo la sinistra era più facile sguainare la spada per difendersi, salire a cavallo o camminarci accanto.

Durante la rivoluzione francese, Robespierre ordinò ai cittadini di circolare a destra, in segno di sfida alla Chiesa cattolica. Alcuni anni dopo Napoleone (che tra

Regolamentazione della Circolazione dall'Unità d'Italia

La LEGGE 20 marzo 1865, n. 2248 “Per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia” contiene tra gli altri l'allegato F, relativo ai lavori pubblici. Il Titolo II si occupa delle strade ordinarie e classifica le strade in nazionali, provinciali, comunali e vicinali fissando, tra l'altro, i criteri generali per la costruzione e manutenzione e chi debba assumersi l'onere delle spese.

Nel Capo IV, della Polizia delle strade, intesa come pulizia, sono fissati i corretti comportamenti da tenere per mantenere l'usufruità della strada. La maggior parte degli articoli riguarda le strade di maggiore importanza, ossia nazionali e provinciali.

Accanto a norme quasi ovvie come quella dell'art. 55 che vieta opere o depositi anche temporanei sulle strade, di alterarne la forma od invaderne il suolo, di recare danno alla strada e alle opere relative, ce ne sono altre che sono ancora attuali e presenti, sebbene con altre forme e linguaggio, anche nelle regole di oggi. Per esempio, gli articoli che si occupano della gestione delle acque (la necessità di lasciare il libero deflusso delle acque, l'obbligo della manutenzione delle ripe laterali, il divieto di scarico) o del bestiame (divieto di condurre al pascolo lungo i cigli, le scarpe ed i fossi stradali, divieto di condurre il bestiame ad abbeverarsi in fossi o canali laterali).

Si stabiliscono poi le distanze minime per fabbricati e altre opere fuori dei centri abitati, per alberi e siepi e gli obblighi dei proprietari dei fondi adiacenti alle strade per quanto riguarda la manutenzione di siepi, muri.

Vengono fissate norme anche per la circolazione dei veicoli, con rimando a un regolamento per “guarentire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio”. I proprietari dei veicoli sono tenuti a riparare i danni eventualmente causati. È interessante notare come l'interesse principale del legislatore sia rivolto non alle regole di circolazione, che vengono appunto demandate ai regolamenti, bensì alla tutela dello stato delle strade, che viene ritenuta un interesse primario. Soprattutto per quanto riguarda la gestione delle acque: si trattava infatti ovviamente di strade sterrate, soggette agli effetti del clima e facilmente pronte a riempirsi di fango.

Infine sono dettate regole specifiche per le strade comunali e vicinali, laddove non si applichino quelle previste per le strade principali.

II REGIO DECRETO 15 novembre 1868, n. 4697 “Che approva il Regolamento di polizia stradale, e per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio” emana appunto dalla L. 2248/1865 e uniforma le norme nel territorio nazionale, provvedendo all'abrogazione dei vari regolamenti provinciali in materia.

La prima parte del provvedimento riprende e approfondisce le regole sulla manutenzione delle strade per quanto riguarda le acque, i muri, le siepi ecc., fissando i doveri dei possessori dei fondi adiacenti. Il Titolo II entra nel merito della circolazione. Viene istituita una sorta di divieto di fermata, che viene proibita ogni volta che la fermata di veicoli a ruote, cavalli e altri animali non lasci libera al passaggio almeno la metà della larghezza stradale.

Il Capo II del Titolo regola uniformemente e dettagliatamente per la prima volta a livello nazionale dopo l'Unità i veicoli. Vengono fissati limiti dimensionali per gli assi, regole per i cerchioni, la necessità di avere una lastra metallica di riconoscimento, antenata della targa. E ancora, l'obbligo di freno e di lumi accesi in caso di circolazione notturna per i carri (per le vetture, un fanale o una lanterna).

Si fissano regole per l'ingombro dei carichi e anche il numero massimo di animali trainanti e non manca la previsione di trasporti eccezionali (“grandi massi di pietra o di altro qualsiasi oggetto indivisibile di straordinario peso”).

Per quanto riguarda i conducenti, se ne regola il numero a seconda di quanti siano gli animali trainanti e i comportamenti da tenere alla guida. Sempre improntata alla sicurezza è la norma che impone, per le vetture pubbliche, di verificarne le condizioni in modo da assicurare che “ si trovi sotto ogni rapporto in condizione da potere intraprendere o seguire il viaggio con piena sicurezza dei viaggiatori”.

Si specificano i comportamenti da tenere agli incroci e si proibisce di lanciare gli animali a velocità eccessive, prescrivendo di rallentarne la corsa o fermarla in caso di incroci difficoltosi o presenza di pedoni. Particolari accorgimenti sono prescritti anche per il passaggio sui ponti.

Nelle strade comunali potranno essere varate norme specifiche dai regolamenti di polizia locale.

Particolarmente interessante è il fatto che venga dedicato un intero Capo, il terzo, alle regole speciali per “ la circolazione di locomotive mosse dal vapore o da altra forza fisica”, che sembrano da intendersi come treni circolanti sulle strade invece che sui binari. Da notare la previsione dell'art. 63, comma 2: “Durante la notte, il treno porterà sul davanti un fuoco rosso, e dietro un fuoco verde. Questi fuochi dovranno essere accesi al più tardi una mezz'ora dopo il tramonto del sole, e non potranno essere estinti fino ad una mezz'ora avanti la sua levata”. Illuminazione obbligatoria da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima del suo sorgere, esattamente come nel Codice della Strada attualmente in vigore.

Non mancano infine le norme relative alle contravvenzioni e alle relative procedure di accertamento e di ricorso.

Il REGIO DECRETO 10 marzo 1881, n. 124 “Che riforma il regolamento per la polizia stradale” riprende in gran parte il regolamento del 1868, con alcune modifiche. Molto limitate quelle relative a trasporto del carico e cerchioni delle ruote, la differenza sostanziale con il provvedimento precedente riguarda la mancanza delle norme sulle locomotive mosse dal vapore o da altra forza fisica, per le quali viene previsto un regolamento speciale.

Il REGIO DECRETO 16 dicembre 1897, n. 540 “che approva il Regolamento sui velocipedi” testimonia l'aumento della diffusione delle biciclette. Di qui la necessità di fissare alcune regole, innanzitutto sull'equipaggiamento del veicolo, che deve essere munito di freno, avvisatore acustico e fanale anteriore. Le biciclette dell'epoca, inoltre, a differenza di oggi, dovevano essere munite di una lastra metallica di riconoscimento, con un numero distintivo.

La circolazione dei velocipedi poteva essere limitata temporaneamente o del tutto vietata in determinate strade e vigeva il divieto di circolazione sui marciapiedi e nei viali riservati ai pedoni od ai cavalli da sella nei parchi o giardini pubblici. La velocità doveva essere moderata, le corse proibite se non autorizzate con concessione;

vengono inoltre precisati i casi in cui occorre condurre il veicolo a mano. I velocipedi potevano procedere affiancati solo in due al massimo e solo dove la larghezza della strada lo permetta (ma ciò valeva solo nei centri abitati) e vengono fissati limiti per il trasporto di persone e oggetti.

Di particolare interesse, in questo provvedimento, tanto che ne occupa più di metà dell'articolo, è la fissazione delle norme per l'applicazione di una tassa. La tassa di circolazione annuale sui velocipedi era già stata introdotta alcuni mesi prima dalla LEGGE 22 luglio 1897, n. 318, che ne fissava presupposto, entità, modalità di pagamento, esenzioni e destinazione degli introiti, abolendo e vietando al contempo le eventuali tasse della stessa natura che i Comuni avessero già introdotto. Il mancato pagamento della tassa esponeva al sequestro del mezzo in garanzia del pagamento. Se non altro, in caso di trasferimento in un altro Comune, la tassa pagata era comunque valevole per tutto l'anno solare.

Tra le esenzioni, ne era prevista una per i velocipedi “usati come mezzi indispensabili di locomozione per infermi che comprovino la loro povertà”; per usufruirne, occorreva naturalmente munirsi di un certificato medico e di un certificato di povertà.

Nel 1901 si decise di regolamentare con norme specifiche la circolazione delle automobili, che seppur ancora molto rare cominciavano a costituire una componente non trascurabile del traffico. Non era più sufficiente infatti riferirsi alle norme sulle locomotive mosse dal vapore o da altra forza fisica presenti nei provvedimenti precedenti. Con il **REGIO DECRETO 10 gennaio 1901, n. 28** “Contenente il Regolamento per la circolazione degli automobili sulle strade ordinarie” si tentò una prima legiferazione. Tuttavia, anche per le varie critiche e osservazioni, il regolamento, sebbene formalmente approvato, non venne mai effettivamente applicato e fu abrogato e rimpiazzato dal REGIO DECRETO 28 luglio 1901, n. 416 “Che approva il Regolamento per la circolazione degli automobili sulle strade ordinarie”.

Si noti innanzitutto l'uso dell'articolo maschile: il genere di questi nuovi veicoli fu dibattuto per lungo tempo, e anche i testi di legge hanno continuato a oscillare tra un

genere e l'altro. Sulla questione intervenne anche D'Annunzio, che si espresse per il genere femminile, ma la questione andò avanti ancora per anni.

Tale regolamento innanzitutto definisce gli automobili “tutti i veicoli semoventi senza guida di rotaie”, stabilendo la necessità di opportune visite e prove per poter circolare e il rilascio di un libretto all'esito delle prove (che tra l'altro occorreva ripetere ogni quattro anni o in caso di modifiche del veicolo, con modernissima analogia con le regole attuali). Seguono le prescrizioni in merito all'equipaggiamento e alla sicurezza: motore, freni, fanali. Interessante la possibilità di rimorchiare più vetture (ma solo una nei centri abitati) e la fissazione del limite di carico sugli assi.

Viene formalmente introdotta la patente: la licenza per condurre ancora non prevede un esame teorico, bensì una prova pratica che “consiste in corse di esperimento ed in manovre degli apparecchi”. Ovviamente la richiesta di licenza è soggetta a marca da bollo. Sulla licenza era previsto uno spazio per l'annotazione delle contravvenzioni. Come oggi, occorreva avere sempre con sé il documento ed esibirlo su richiesta delle forze di polizia.

Vengono fissati limiti di velocità precisi: 25 km/h fuori dei centri abitati e 15 km/h di notte. Nei centri abitati il limite è la velocità di un cavallo al trotto serrato (circa 15 chilometri all'ora). Cambia leggermente l'orario per l'accensione dei fanali: dal tramonto all'alba, e anche di giorno in caso di forte nebbia. Per le gare di velocità occorre l'autorizzazione delle autorità prefettizie.

Sono dettate norme specifiche per il servizio pubblico, tra cui l'obbligo di un meccanismo di retromarcia per i veicoli di peso eccedente i 400 kg e di una targa, non espressamente prevista invece per i veicoli privati ma forse comunque necessaria per i rimandi alle precedenti normative. Sono molti gli articoli dedicati al servizio pubblico, probabilmente perché più diffuso rispetto all'uso privato delle poche auto allora in circolazione. È da notare, per esempio, la prudenza richiesta nel fare rifornimento, per cui il conduttore del veicolo doveva far scendere i passeggeri prima di procedere.

Tra le contravvenzioni, è prevista anche la sospensione o revoca della licenza in particolari casi di accumulo di contravvenzioni con ammende pecuniarie.

Si avverte poi la necessità di raggruppare in un unico atto queste norme specifiche per le automobili con le precedenti relative alle strade e agli altri veicoli (ma non le biciclette). Viene così emanato il **REGIO DECRETO 8 gennaio 1905, n. 24** “Che approva e contiene il regolamento di polizia stradale e per garantire la libertà' della circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche”.

Nella prima parte si riprendono le disposizioni del 1881 sulla polizia delle strade (distanze, gestione delle acque, bestiame, doveri dei proprietari dei fondi adiacenti ecc.). Sono poi ribadite le regole per i veicoli non a motore e quelle speciali per le automobili (qui già cambia il genere, ma, come detto, la cosa non è definitiva). Dal punto di vista della sicurezza, si specifica che devono essere presenti almeno due freni di diverso sistema e “uno speciale segnale d'avviso costituito da una tromba a forte suono”.

Viene espressamente prevista una targa per tutte le automobili e ne vengono fissate le caratteristiche e anche l'illuminazione, ma è già prevista la possibilità di circolazione di prova, senza necessità di targa ma con una semplice autorizzazione prefettizia.

Variano ancora le regole sull'illuminazione, obbligatoria stavolta a partire da un'ora dopo il tramonto.

Il certificato d'idoneità alla guida abilita a condurre automobili d'ogni tipo, purché mossi dallo stesso genere di energia (qui ritorna il genere maschile, forse per una svista del redattore).

La velocità massima ammessa viene innalzata a 40 km/h fuori dei centri abitati, ma abbassata a 12 all'interno. Un articolo specifico è dedicato alle automobili provenienti dall'estero, ma soprattutto vengono istituiti in ogni Prefettura i registri d'immatricolazione delle automobili, nel quale verranno iscritti i numeri delle licenze di circolazione e notati i passaggi di proprietà.

Viene introdotto uno speciale certificato d'idoneità per chi intende condurre automobili per uso pubblico.

Sono espressamente citati i motocicli, pur non venendone data una definizione.

Per quanto riguarda le contravvenzioni, si noti l'introduzione di una norma che stabilisce che, per accertare contravvenzioni a carico di conducenti di veicoli o di animali, gli agenti debbono intimare ai conduttori stessi di fermarsi.

Infine, si segnala l'Art. 104:

“Deve essere, senz'altro, ritirato il certificato d'idoneità a quei conduttori che, per negligenza, avessero cagionata la morte o gravi lesioni alle persone.

È sospesa per sei mesi l'autorizzazione a condurre veicoli a motore meccanico a chi, nel corso di un anno, abbia dato luogo a tre investimenti, anche senza danno a persone.

Il regolamento del 1905 viene ben presto aggiornato e sostituito dal **REGIO DECRETO 29 luglio 1909, n. 710** “Che approva l'annesso regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie”. Molte modifiche sono marginali, come il limite di velocità nei centri abitati riportati a 15 km/h.

Una cosa molto interessante da notare riguarda la mano da tenere durante la circolazione. Generalmente, per i veicoli a trazione meccanica viene prescritto di tenere costantemente la propria destra, ma viene anche data facoltà alle città più grandi di prescrivere che nell'interno della città si tenga la sinistra, apponendo all'ingresso della città stessa una scritta ben visibile ed illuminata di notte. Questa possibilità sarà adottata da molte città e la confusione sulla mano da tenere si protrarrà ancora fino al 1923.

Curiosa la norma che prescrive per gli avvisatori acustici un suono grave per gli automobili (si cambia ancora...) e acuto per i motocicli. Vengono regolamentati più nel dettaglio i dispositivi di illuminazione, con ennesimo cambio di orario, e vengono menzionati i fari abbaglianti, per vietarne l'uso nelle città. È previsto l'uso di dispositivi silenziatori e per evitare “esalazioni moleste”, mentre viene vietato il rimorchio di altri veicoli, salvo avarie. I “treni automobili” devono essere autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici.

Viene introdotta l'omologazione per tipo di automobile e le scuole di conducenti per ottenere il certificato d'idoneità alla guida, nonché la targa di prova, la targa per il Corpo Diplomatico e la targa provvisoria per veicoli provenienti dall'estero. In base al principio di reciprocità di trattamento, vengono riconosciute le licenze di guida estere.

Nel provvedimento vengono citate anche le automobili a vapore, evidentemente ancora diffuse all'epoca.

Sono previsti sussidi e sovvenzioni per gli esercenti di servizi pubblici.

È interessante notare, relativamente alle contravvenzioni, che, per accertare le stesse, gli agenti non debbono più intimare ai conducenti di fermarsi, bensì possono.

La facoltà di ritirare il certificato d'idoneità' e la licenza di circolazione viene allargata alle circostanze di sopraggiunta incapacità' del conducente o di veicoli che presentino più' le condizioni prescritte per la sicurezza della circolazione, una regola talmente moderna da essere valida ancora oggi.

La successiva **LEGGE 30 giugno 1912, n. 739** "Concernente la circolazione degli automobili" non contiene in realtà novità rispetto al regolamento del 1909, mentre con il REGIO DECRETO 2 luglio 1914, n. 811 "Col quale viene approvato l'annesso regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie" si legifera in modo più articolato, a partire dalla definizione del campo d'applicazione del provvedimento.

Tra le curiosità, scompare la differenziazione del suono dell'avvisatore acustico tra motocicli e automobili (qui ancora declinati al maschile), mentre per l'ennesima volta viene variato il periodo di accensione dei fari (stavolta da un'ora dopo il calare ad un'ora prima del sorgere del sole). L'obbligo del meccanismo di retromarcia è esteso a tutti i veicoli a più di tre ruote e il carico ammesso per ciascun asse è aumentato a 30 quintali, contro i precedenti 25. viene ulteriormente aumentato il limite di velocità, a 50 km/h, segno probabilmente del progresso tecnologico dei motori e dei freni.

Il servizio di piazza è destinato alla regolamentazione comunale e sono introdotti i cartelli indicatori delle limitazioni di transito, con obbligo di retroilluminazione. I registri di immatricolazione da tenersi nelle Prefetture diventano due, uno per le auto e uno per i motocicli.

Sono anche introdotti la targa provvisoria e il foglio di via per i veicoli destinati all'esportazione, in modo analogo a quanto avviene ancora oggi, nonché l'obbligo di fotografia legalizzata da apporre sul certificato d'idoneità alla guida.

Sono regolamentate le scuole conducenti ma viene anche prevista la facoltà di tentare l'esame da c.d. Privatista. L'esame non è più soltanto pratico, ma prevede anche la dimostrazione della conoscenza di leggi e regolamenti sulla circolazione.

Continuano a essere presenti norme specifiche per automobili a vapore.

Da evidenziare la regolamentazione delle esercitazioni alla guida da parte degli allievi conducenti, con a fianco un conducente abilitato e con la previsione per i motocicli di effettuare le prove in luoghi chiusi.

È da notare anche, tra le fattispecie per il ritiro della licenza di guida, l'esplicita menzione del conducente notoriamente dedito all'ubriachezza.

Viene menzionata la Convenzione di Parigi del 1909, la prima Conferenza internazionale relativa alla circolazione delle automobili, il cui principale risultato fu l'emanazione del principio in base al quale i veicoli, per poter essere ammessi alla circolazione nel territorio dei diversi Stati, necessitano di un esame svolto da un'apposita autorità competente. I conducenti e i veicoli degli Stati firmatari ricevono un trattamento di favore rispetto a quelli di altri Paesi. Compare poi una prima versione della patente internazionale, qui chiamato certificato internazionale di via.

Cambia ancora l'accertamento delle contravvenzioni: gli agenti “devono intimare in modo evidente

ai conducenti di fermarsi ed agitare in alto le braccia, a meno che non osti materiale impossibilità”.

Nel 1923 si arriva finalmente a un testo che viene spesso definito come il primo codice della strada, anche se questa denominazione non verrà mai utilizzata fino al 1992. Si tratta di un testo organico, articolato in titoli, che abrogava i precedenti provvedimenti e riuniva le norme per la circolazione di tutti i tipi di veicoli (e animali).

II REGIO DECRETO 12 dicembre 1923, n. 3043 “Norme disciplinanti la circolazione sulle strade ed aree pubbliche” stabilisce innanzitutto che la circolazione sulle strade è libera (anche da pedaggi, salvo eccezioni) e menziona la categoria delle autostrade.

L'autorizzazione dei trasporti eccezionali viene demandata all'ente responsabile della manutenzione della strada.

La norma forse più importante è però quella che stabilisce definitivamente che la mano da tenere è la destra; le città in cui ancora si teneva la sinistra dovranno adattarsi entro i termini stabiliti dal provvedimento.

Un'altra novità riguarda la regolamentazione dei passaggi a livello; vengono anche modificati i limiti di sagoma e peso dei veicoli. L'orario di accensione dei dispositivi d'illuminazione varia tra periodo estivo e invernale. È introdotto anche un articolo relativo agli obblighi dei conducenti nei confronti degli agenti, del tutto analogo a quello in vigore oggi, un articolo sull'incauto affidamento del veicolo e uno sull'omissione di soccorso e morte o lesioni della persona investita.

Compare la categoria degli autoveicoli (tra i quali sono compresi i motocicli e i mezzi a tre ruote). È interessante la menzione di particolari veicoli: velocipedi muniti di motore ausiliario applicato e pattini a motore con conducenti in piedi.

Viene esplicitato l'obbligo di parafanghi e di specifica individuazione dei rimorchi e per i veicoli pesanti (oltre i 40 q) si impone un limite di velocità di 40 km/h. Non manca ancora nel 1923 una norma per i veicoli a vapore.

La licenza di guida viene per la prima volta chiamata patente e tra i requisiti per ottenere il certificato d'idoneità sono esplicitati quelli visivi e auditivi. Per le esercitazioni sui motocicli, i luoghi chiusi sono sostituiti dai luoghi poco frequentati. Molto importante l'introduzione della revisione delle patenti, da effettuare almeno ogni dieci anni.

È introdotta la possibilità della conciliazione delle contravvenzioni, pagando direttamente in determinati casi una cifra stabilita agli agenti accertatori.

Ai Comuni è concessa la facoltà di emanare regolamenti per la circolazione nel centro abitato, purché non in contrasto con le norme del decreto.

Dopo pochi anni, nel 1928, si decide di unificare le norme per la tutela delle strade con quelle per le regole della circolazione, un formato rimasto poi sempre adottato fino a oggi, che ha fatto meritare al provvedimento la definizione di secondo codice della strada.

IL REGIO DECRETO-LEGGE 2 dicembre 1928, n. 3179 “Norme per la tutela delle strade e per la circolazione” non contiene particolari novità per quanto riguarda la tutela delle strade, e anche le regole di circolazione subiscono poche modifiche (scompare per esempio la distinzione tra periodo estivo e invernale per quanto riguarda i dispositivi d'illuminazione e vengono regolati più nel dettaglio i veicoli a trazione animale).

La novità più importante è che viene dedicato un articolo ai pedoni, dettandone il comportamento secondo regole che sono valide ancora oggi. Manca però ogni accenno agli attraversamenti pedonali: “Per traversare, i pedoni dovranno scegliere la via più breve e usare la più diligente cautela”.

Viene introdotto il divieto di usare i segnalatori acustici all'interno dei centri abitati se non in caso di necessità. Per quanto riguarda la velocità, anche in questo decreto non vengono fissati limiti precisi, se non ribadito quello di 40 km/h per i mezzi pesanti; la velocità deve essere regolata in modo che sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e qualsiasi disordine od intralcio per la circolazione.

È da evidenziare poi che i registri tenuti presso le Prefetture sono stati affiancati nel 1927 dal Pubblico Registro Automobilistico istituito presso ogni sede provinciale dell'ACI, sul quale sono annotati, tra l'altro, i trasferimenti di proprietà e i vincoli di privilegio costituiti sull'autoveicolo. E a proposito di Province, sulle targhe non saranno più indicate da un numero, come era avvenuto fino a qui, bensì da una sigla, quella con cui siamo tutti familiari.

Tra le curiosità, si trova l'istituzione di Stato per la fabbricazione, la distribuzione e la vendita delle targhe per mezzo dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra alla quale vengono devoluti i relativi utili. Viene anche regolato il caso di smarrimento della targa.

Le patenti di guida vengono distinte in gradi: la patente di primo grado abilita alla guida colui che non esercita la professione di conducente, quella di secondo grado abilita alla guida colui che esercita la professione di conducente in servizio privato, la patente di terzo grado abilita alla guida colui che esercita la professione di conducente, in servizio pubblico da piazza, in servizio pubblico da noleggio da rimessa od in servizio pubblico su linee. In pratica, gli antenati della carta di qualificazione del conducente.

Altra grande novità è la distinzione tra esame teorico ed esame pratico (quest'ultimo, per il quale è raccomandata la severità, prevede tre prove distinte: su strade d'intenso traffico, su strade di campagna e su strade di speciali difficoltà). Per chi ha frequentato corsi presso apposite scuole, sono richieste almeno dodici ore di lezioni teoriche e almeno dodici ore di esercizio alla guida. Per le esercitazioni con i motocicli, bisogna

recarsi fuori dei centri abitati. Viene introdotto il ritiro della patente anche per conducenti dediti all'uso di sostanze stupefacenti. È molto interessante la norma, per certi versi modernissima, che consente al Ministro per le comunicazioni di rilasciare patenti di primo grado anche a chi presenta mutilazioni o altre invalidità fisiche a determinate condizioni, tra cui l'uso di un veicolo opportunamente adattato.

Altra curiosità è rappresentata dall'art. 121, che specificava la destinazione a vari Enti dei proventi di conciliazioni, oblazioni e condanne.

Dopo pochi anni viene emanato il **REGIO DECRETO 8 dicembre 1933, n. 1740** “Testo unico di norme per la tutela delle strade e per la circolazione” che ricalca in gran parte il provvedimento del 1928. È il c.d. terzo codice della strada, che subirà negli oltre venti anni in cui resterà in vigore numerose e sostanziali modifiche, necessarie per l'adattamento all'evolversi dei tempi, alla nascita della Repubblica e alla crescita degli autoveicoli circolanti con gli anni dell'inizio del boom economico del dopoguerra.

La versione originaria non presenta particolari diversità dal precedente provvedimento, anche se è interessante notare come venga utilizzata la formulazione come testo unico. Vengono espressamente nominati i motori Diesel e permangono le norme relative agli automobili a vapore.

Per le biciclette, viene introdotto il fanale posteriore a luce rossa, mentre in precedenza era sufficiente un apparecchio a superficie riflettente, sempre di colore rosso.

Vengono aggiornati i riferimenti alle convenzioni internazionali, nello specifico quella di Parigi del 1926 mentre spariscono i riferimenti diretti alle ore minime di lezioni teoriche ed esercitazioni pratiche per ottenere la patente: sarà un decreto ministeriale a stabilire dotazioni, programma e durata dei corsi delle scuole per conducenti. Più in generale, nel provvedimento si fa ampio ricorso a rimandare alla normazione di secondo livello.

Infine, si sottolinea la norma dell'art. 130 che estende alle Colonie prevede l'emanazione di un decreto per l'estensione alle Colonie delle disposizioni “sui veicoli a trazione meccanica e relativi conducenti”, con le modifiche che saranno ritenute necessarie in relazione agli ordinamenti vigenti in quei territori.

Dalla Regolamentazione al Codice della Strada

Il primo provvedimento organico repubblicano, anch'esso denominato testo unico è il DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 15 giugno 1959, n. 393. Non comprende tuttavia le norme per la tutela delle strade, come era stato fino al 1928. Queste continueranno dunque a seguire le vecchie regole fino al codice del 1992. È interessante il processo legislativo adottato: Legge delega, DPR, regolamento d'esecuzione (DPR 420/59). Accompagna il Paese durante la motorizzazione di massa e sarà, come il precedente, più volte modificato per tenere conto del progresso tecnico e dell'evoluzione sociale.

Il provvedimento, molto diverso non solo nei contenuti ma anche nella forma rispetto a quelli che lo hanno preceduto, fornisce innanzitutto una serie di definizioni utile a precisare i concetti per l'applicazione delle norme. Vengono definiti i poteri dei Prefetti, dei Sindaci e degli enti proprietari delle strade in merito alla fissazione di obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione e regolata la pubblicità sulle strade.

La novità più importante riguarda i segnali stradali, di cui in precedenza si accennava appena a pochi casi particolari. Adesso è loro dedicato un intero Titolo, con la classificazione in categorie e le regole per la segnaletica verticale e orizzontale. Sono molto più dettagliate anche le norme sui passaggi a livello e le segnalazioni manuali degli agenti e vengono citati i semafori, cosa non avvenuta nei precedenti testi vista la loro non esistenza prima e la scarsa diffusione poi.

La classificazione dei veicoli è molto più dettagliata ed è sostanzialmente quella con cui siamo familiari.

Viene aggiornata ed ampliata la lista di tutti i dispositivi di cui devono essere dotati sia i veicoli a motore sia quelli senza motore, con particolare attenzione ai freni. Interessante la prescrizione sul campo di visibilità del conducente e l'espreso obbligo di specchietto retrovisore e tergicristallo. Curiosa, ma già presente in precedenza tramite legislazioni speciali, la regola che impone il posto di guida a destra per i veicoli pesanti.

La revisione dei veicoli era una facoltà messa in capo al Ministero per i trasporti, ma per alcune categorie di veicoli costituiva un obbligo.

Viene introdotta la targa ripetitrice per i rimorchi e sono dettate regole specifiche per la circolazione di macchine agricole e operatrici.

Sono fissati i limiti d'età per poter guidare e varie categorie di veicoli e le patenti vengono differenziate per categoria e non più per grado.

Viene formalizzato il c.d. foglio rosa per le esercitazioni alla guida e curiosamente per la patente A non era richiesto l'esame pratico. La durata della validità della patente viene differenziata per età e categoria, mentre vengono notevolmente ampliate le fattispecie che portano alla sospensione o revoca.

I limiti di velocità sono stabiliti per i centri abitati e per i mezzi pesanti; al di fuori degli abitati la loro fissazione è demandata agli enti proprietari.

È introdotto il diritto di precedenza per chi proviene da destra e la nozione di distanza di sicurezza.

La fermata e la sosta, e i relativi divieti, sono regolamentate molto più nel dettaglio che in precedenza e viene prescritto l'obbligo del segnale mobile di pericolo, c.d. triangolo. Specifici articoli sono dedicati al trasporto e alla sistemazione del carico.

Per la guida di autobus, autotreni, autosnodati e autoarticolati è prevista la presenza di due conducenti che possano avvicinarsi.

Viene dedicato un articolo alla circolazione sulle autostrade e vengono menzionati gli attraversamenti pedonali.

Infine, come detto, il testo unico è accompagnato da un regolamento d'esecuzione (DPR 420/1959) molto tecnico e dettagliato e che contiene tra l'altro l'elenco e le figure della segnaletica stradale.

Con il **Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 viene promulgato il Nuovo Codice della Strada italiano** (denominazione quanto mai curiosa, visto che non esiste un “vecchio” codice della strada, dato che nessuno dei tanti provvedimenti precedenti, come abbiamo visto, ha mai utilizzato questa espressione), che è in realtà il primo codice in senso tecnico.

La prima cosa da notare è che le norme tecniche sulla tutela delle strade tornano ad unirsi alle regole della circolazione, com'era stato fino al 1959.

Il Codice della strada ha subito negli anni, e fin da subito dopo la sua entrata in vigore il 1 gennaio 1993, numerosissime modifiche e integrazioni spesso incoerenti e non organiche che lo rendono spesso disomogeneo e di non immediata e facile lettura. Inoltre, il succedersi di varie normative comunitarie costringe spesso a non fare riferimento alle regole del codice, bensì a quelle del diritto comunitario, che non sempre vengono inglobate nel testo del provvedimento.

Un'altra particolarità è rappresentata dalle moltissime fasce di sanzioni amministrative, incredibilmente circa ottanta. Alcune di queste fasce differiscono poi tra loro di pochissimo, uno, due o tre euro, o sono addirittura uguali nell'importo minimo e diverse solo nell'importo massimo. Molte di esse poi compaiono nel Codice solo una o due volte, applicandosi in un singolo articolo o in un singolo comma. Inutile sottolineare come questa moltitudine di sanzioni, alcune così poco differenti tra loro, non abbia alcun senso e appesantisca il codice e il lavoro di chi lo deve far rispettare.

Il codice amplia le definizioni stradali e di traffico e ha accolto e normato nel tempo novità quali ad es. le ZTL, le zone di parcheggio a pagamento, i mezzi automatici per l'accertamento delle violazioni come i c.d. autovelox, il fenomeno della telefonia cellulare.

Particolare attenzione è stata dedicata alla tutela degli utenti più vulnerabili, quali ciclisti, pedoni, persone con disabilità.

Per quanto riguarda le norme sulla costruzione e tutela delle strade, non sono poi così diverse da quelle anteriori, salvo per il necessario adattamento al progresso tecnologico. Tra le novità più interessanti, la previsione dei piani urbani del traffico.

Per quanto riguarda i veicoli, viene introdotto il riconoscimento dei veicoli d'epoca e di particolare interesse storico e collezionistico, mentre viene regolata molto più nel dettaglio la massa limite ammessa per le varie categorie e resa obbligatoria e periodica la revisione.

L'obbligo di assicurazione per responsabilità civile verso terzi, introdotto nel 1969, viene espressamente citato nel nuovo codice.

Altre peculiarità riguardano la previsione di limitazioni particolari nei comportamenti alla guida per i neopatentati e la previsione di limiti di velocità molto variegati per le differenti categorie di veicoli.

Importantissima l'introduzione dell'obbligo di indossare il casco per motociclisti e, in un successivo momento, per i ciclomotoristi, delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per bambini.

Molto più articolata e severa rispetto a prima è la regolamentazione dei casi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti.

È infine da segnalare la misura più impattante introdotta negli anni successivi all'entrata in vigore del codice: la patente a punti nel 2003.

L'esperienza europea

L'unico esempio europeo precedente al codice della strada italiano è rappresentato dal codice belga del 1975. Dopo il 2000, anche altri Paesi come la Francia e il Regno Unito si sono voluti dotare di un vero e proprio codice della strada come complesso normativo disciplinante i diversi aspetti della materia.

L'ACI è stato tra i promotori della promulgazione di un codice della strada europeo, un testo breve contenente le principali regole della circolazione armonizzante la disciplina vigente nei diversi Paesi, proposta rappresentata per l'ultima volta in occasione dei lavori della Conferenza del Traffico e dei trasporti tenutasi a Riva del Garda nel 2009.

Tuttavia le Istituzioni di Bruxelles, non ottenendo il consenso necessario per poter perseguire una regolamentazione comune generale, hanno seguito la linea dell'armonizzazione settoriale progressiva avviata negli ultimi dieci anni.

Ad oggi la regolamentazione più importante è quella rappresentata dalla Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2015 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU UE L 68 del 13.03.2015). Tale direttiva si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale: eccesso di velocità, mancato uso della cintura di sicurezza, mancato arresto a semaforo rosso, guida in stato di ebbrezza, guida sotto l'effetto di droghe, mancato uso del casco protettivo, uso di una corsia vietata e utilizzo illegale di un dispositivo di comunicazione mobile.

Attualmente è in corso un processo di revisione della direttiva stessa finalizzato ad ampliare le casistiche considerate.

La Regolamentazione della Circolazione negli altri Paesi (USA)

Alla fine del XIX secolo la città di New York, costituita allora quasi esclusivamente da Manhattan, fu accorpata con la città indipendente di Brooklyn ed altre aree esterne, esattamente nel 1898, e proprio in quella data si tenne la prima conferenza mondiale degli urbanisti per dibattere di un serissimo problema derivante dalla forma di mobilità allora più diffusa, quella che avveniva tramite i cavalli, e dallo smaltimento del letame lasciato da questi ultimi e delle loro carcasse. Con oltre 150.000 cavalli che assicuravano il trasporto ogni giorno il problema diveniva sempre più critico e per altro le previsioni già qualche anno prima pubblicate sul Times erano tragiche: in meno di 50 anni ci sarebbe stata una situazione al collasso.

La Conferenza si chiuse senza soluzioni effettive né progettuali né regolamentari, ma la situazione si risolse con l'invenzione e lo sviluppo dell'automobile che avvenne proprio a partire dagli anni successivi.

Il problema che si pose successivamente fu perciò di natura diversa ed esattamente quello legato alla convivenza sulla strada. Oltre ai problemi ambientali, infatti, lo sviluppo della mobilità urbana portò ad evidenziare anche problemi di sicurezza per persone e mezzi che si muovevano sulla strada, in relazione soprattutto alla circolazione dei nuovi veicoli, che proprio in America ebbero lo sviluppo più portentoso.

L'americano William Phelps Eno (1858-1945), un uomo d'affari vissuto proprio in quegli anni diede un notevole contributo alla sicurezza stradale tanto da essere successivamente considerato "padre della sicurezza stradale".

Laureatosi a Yale nel 1882, fu in principio un imprenditore. Aprì numerose fabbriche negli Stati Uniti e solo in età matura si pose il problema delle auto, sempre più diffuse. Nel 1903 scrisse le prime regole al mondo di sicurezza stradale. Contenevano i principi di regolamentazione del traffico e della convivenza delle auto e dei carri, trainati dai cavalli; questi ultimi in particolare erano sempre diffusi e frequentemente erano un problema per la circolazione stradale. Tra le sue principali innovazioni si annoverano i

semafori, gli attraversamenti pedonali, la rotonda e le isole spartitraffico. Inoltre egli ipotizzò l'obbligo della segnalazione di svolta, le fermate e corsie speciali per i taxi.

Tali principi furono così alla base dei moderni codici della strada. Furono dunque modelli per il codice della strada inglese o quello francese, tanto che in quest'ultimo stato è chiamato comunemente "Le Systeme Eno", in suo omaggio.

Nel 1921 Eno inaugurò la Eno Foundation for Highway Traffic Control, ossia la fondazione per il controllo stradale. Essa, senza scopo di lucro, aveva, allora come oggi, lo scopo di studiare e promuovere la sicurezza stradale, attiva in alcuni stati americani tutt'oggi.

Nonostante Eno si fosse dedicato alla sicurezza stradale e alla gestione del traffico delle auto, egli non guidò mai poiché non nutriva un grande fiducia nei confronti delle macchine che considerava poco sicure nel loro assetto.

Tuttavia un vero e proprio codice della strada comune a tutti gli Stati USA non è mai stato emanato ed ancora oggi la regolamentazione ha carattere statale e non federale.