



E Umberto Bordi, pioniere delle quattro ruote in Italia, scriveva nel 1915 il primo libro sui veicoli mossi da motore " a esplosione"

(Dal nostro "corrispondente" dal mondo passato Alberto A. Bordi)

Nella sua vita tumultuosa Caio Giulio Cesare dovette occuparsi anche di traffico, in particolare

dell'accesso e della conduzione dei carri all'interno della città. Nella Lex Iulia Municipalis, emanata un anno prima della sua morte, il divo Giulio dettò una serie di disposizioni riguardanti i mezzi pesanti, cui era vietato il transito dall'alba sino al pomeriggio inoltrato. Tale divieto, però, era escluso per i veicoli addetti alla nettezza urbana, per quelli utilizzati per il trasporto di materiali da costruzione di edifici pubblici o di culto e per i carri che trasportavano sacerdoti e sacerdotesse durante le cerimonie.

La prima norma dello Stato italiano unitario in tema di circolazione su strada fu la legge 20 marzo 1865, n. 2248 All. D, che stabiliva alcune regole sulla velocità e sul corretto comportamento per i conducenti dei veicoli a trazione animale. In seguito alla grande diffusione delle biciclette, furono previste le prime targhe veicolari italiane, con il R.D. 16 dicembre 1897, n. 540 che introduceva l'obbligo di dotare i velocipedi di una targa comunale.

Nel 1898 il Comune di Milano promulgò il "Regolamento per la circolazione delle vetture automobili", nel quale si imponeva la fissa apposizione di una targa sulla fiancata sinistra degli automobili, riportante il nome del proprietario e il numero di licenza comunale conseguita.

Tre anni dopo venne emanata la prima normativa nazionale sulle automobili in Italia, promulgata con regio decreto 28 luglio 1901 n. 416 ("Regolamento per la circolazione delle automobili sulle strade ordinarie"). Dal tenore delle previsioni normative, appare chiaro come il legislatore probabilmente vedesse l'automobile come un mezzo riservato ad una elite facoltosa in vena di sport non immaginando neppure lontanamente quanto sarebbe stata rapida la diffusione delle quattro ruote come veicolo ordinario della famiglia del novecento. Quelle del primo anno del nuovo secolo risultavano un insieme di norme ridotte al minimo: pensate che quel Regolamento non prevedeva neppure quale dovesse essere per gli automobilisti la mano da tenere durante la circolazione: ci si affidava agli usi locali, di solito improntati a privilegiare la parte sinistra della carreggiata. L'obbligo di targa riguardava solo le vetture in servizio pubblico; più precise risultavano invece le prescrizioni in materia di illuminazione: ogni automobile doveva disporre di tre fanali, due anteriori ed uno posteriore; i due fari anteriori dovevano avere differente colorazione, sempre verde quello di sinistra. Per il posteriore, obbligatorio il colore rosso! Il limite di velocità per le strade extraurbane era fissato in 25 chilometri orari. Più generica l'indicazione per la velocità in aree urbane: il parametro di marcia era rapportato alla andatura di un "cavallo al trotto serrato", corrispondente a circa 15 chilometri orari. Obbligatoria era la tromba per la segnalazione acustica. Particolare la regolamentazione in tema di dotazione dei freni, che dovevano essere azionati da sistemi differenziati ed indipendenti...a tutela da indesiderati incidenti automobilistici. Insomma alti e bassi sui canoni della sicurezza stradale ma il presupposto era che i destinatari di tutte queste disposizioni, ossia gli automobilisti, sarebbero stati pochi, forse pochissimi. Nel 1905 (R.D. 8 gennaio 1905 n. 24) il primo codice della strada subisce alcune modifiche, prima tra tutte la obbligatorietà di una targa identificativa per tutti i mezzi, pubblici e privati. Intanto, a decorrere dal 1904 cominciano ad

apparire sulle strade italiane i primi cartelli stradali, con particolare riguardo, su iniziativa del Touring Club Italiano, ai percorsi ed alle particolarità delle strade: presto si prende confidenza con i segnali di "cunetta", "strada interrotta", "passaggio a livello", "discesa pericolosa" o di "obbligo di rallentamento". Un altro evento epocale è la commercializzazione della benzina in contenitori sigillati, in modo che l'automobilista non fosse più costretto a testare la purezza del carburante acquistato (dal droghiere o dal farmacista) mediante un densimetro, strumento allora molto in uso, quasi indispensabile. Il costo della benzina si aggirava, a quei tempi, intorno ad una lira per litro. Intanto, nel 1911, il numero dei garage in tutta Italia, raggiunge il significativo numero di ottocento. Durante il ventennio fascista il regio decreto 2 dicembre 1928 n. 3179 introdusse l'attuale sistema di targhe automobilistiche, seguito dal regio decreto 8 dicembre 1933 n. 1740 che raccoglie un organico e importante insieme di normative stradali. Nel secondo dopoguerra italiano - durante l'estate del 1959 - entrò in vigore il «Testo Unico sulla circolazione stradale», approvato con il d.P.R. 15 giugno 1959 n. 393, composto da 147 articoli, più i 607 dell'annesso regolamento, rimasto in vigore sino al 1992 con l'emanazione del nuovo codice col d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, più volte modificato ed aggiornato.

mente aumentata ad una lira il litro!

William Vanderbilt junior sulla pesante Mors con la quale raggiunse

## IERI: il primo codice stradale italiano

Nel nostro ormai consueto sguardo al passato della motorizzazione italiana, il primo regolamento per la circolazione delle automobili in Italia. Promulgato nel 1901, è un documento singolare che sembra dimostrare come allora si mancasse di preveggenza e spirito anticipatore sul probabile diffondersi dell'automobilismo, con il tempo non più inteso come sport per pochi privilegiati, ma mezzo di locomozione per molti.

A partire dal 1910, con il diffondersi dell'industria automobilistica, l'automobile non è più infatti un oggetto strano e costosissimo a disposizione di pochi eccentrici, ma un mezzo di trasporto alla portata di strati relativamente larghi della popolazione.

Ma secondo il primo codice stradale, per esempio, non vi era alcuna prescrizione per quanto riguarda la mano da tenere durante la circolazione. Ogni automobilista doveva regolarsi a seconda delle consuetudini locali. Infatti, in molti luoghi, la mano abitualmente era a sinistra, in molti altri a destra. Soltanto le automobili in servizio pubblico avevano l'obbligo della targa. Più precise le disposizioni a proposito dei fanali e delle segnalazioni luminose. Ogni vettura doveva essere munita di almeno tre fanali, due anteriori ed uno posteriore. Del due anteriori quello di sinistra doveva essere ver-



Umberto Bordi, una delle prime patenti d'Italia, su un'auto «Piatta» del 1915. In un suo libro edito nello stesso anno «Per coloro che si accingono a voler conoscere l'automobile», si legge sulle norme della circolazione che la velocità dei veicoli nell'interno degli abitati non può mai superare i 15 km. all'ora

de, il posteriore rosso.

Già presente, invece, il limite di velocità: sulle strade extraurbane l'automobilista non poteva procedere a più di venticinque chilometri l'ora. In città l'indicazione era più vaga: al massimo si poteva marciare alla velocità di un cavallo al trotto serrato (cioè

circa quindici chilometri l'ora).

Interessante la disposizione riguardo il freno. Le vetture, per poter circolare, dovevano essere munite di almeno due freni di diverso sistema e, naturalmente, indipendenti.

Per la segnalazione acustica era d'obbligo la tromba:

Tale codice fu modificato nel 1905. Fra le novità della nuova regolamentazione, l'obbligo della targa posteriore per tutte le vetture e non soltanto per quelle in servizio pubblico. Nel 1904 incominciarono anche ad apparire, per iniziativa del Touring Club Italiano, i primi cartelli indicatori stradali, sia relativi ai percorsi, sia alle particolarità della strada. Appaiono così i primi segnali di «cunetta», «strada interrotta», «passaggio a livello», «strada accidentata», «svolta pericolosa», «discesa pericolosa», «arresto», «rallentare».

Dopo il 1910 compare la benzina in latte sigillate, così l'automobilista non è più costretto, come nei primi tempi a «provarla» ogni volta, dopo averla acquistata dal droghiere o dal farmacista, con il densimetro per conoscerne la purezza. Il prezzo della benzina risente di un sensibile aumento ma si ferma a poco più di una lira il litro.

In Italia, nel 1911, vi sono già ottocento garage ed un migliaio di officine specializzate per le riparazioni.

Nel 1915, **Umberto Bordi**, una delle prime patenti italiane ed autentico pioniere del mondo delle quattro ruote, capace di assemblare le componenti di una automobile, scrive il libro **"Per coloro che si accingono a voler conoscere l'automobile"**.

A questo punto, sorge spontanea la domanda: ma, a quei tempi, quali e quante vetture circolavano per le nostre strade? Ricordiamo che nel 1899 la FIAT aveva già lanciato la 3 CV e mezzo, destinata all'esportazione, e che nel 1901/1903 vengono realizzate la BIANCHI "Phaeton" e la BIANCHI 8 CV; nel 1905 vede la luce la FLORENTIA 12CV, dotata di particolare stabilità. Il 1907 segna il successo della FIAT 16 CV, costruita in oltre 5000 esemplari e di una vettura da corsa, la GRAND PRIX ITALIA in grado di raggiungere i 130 chilometri all'ora. Dopo l'esordio, nel 1911, di una vettura di grossa cilindrata, la FIAT mod. 4, con i suoi 5699 cmc, esce sul mercato nel 1912 la FIAT modello Zero, talmente apprezzata da rimanere in produzione fino al 1915.

[Leggi la recensione sul libro di Umberto Bordi](#)

*Umberto Bordi guida una "Piatti" del 1915 (Da Il secolo XIX)*