

REPUBBLICA ITALIANA
ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA

IX CENSIMENTO GENERALE DELLA POPOLAZIONE

ISTRUZIONI
PER
L'ORDINAMENTO ECOGRAFICO

2

INDICE

PREMESSA	pag.	5
--------------------	------	---

I. INDIVIDUAZIONE E NUMERAZIONE DEGLI ISOLATI

1. — UNITÀ ECOGRAFICHE SEMPLICI E COMPLESSE.	»	5
2. — INDIVIDUAZIONE DEGLI ISOLATI	»	5
3. — NUMERAZIONE DEGLI ISOLATI	»	6
4. — AGGIORNAMENTO DELLA NUMERAZIONE DEGLI ISOLATI	»	8

II. AREE DI CIRCOLAZIONE

5. — AREE DI CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DEI CENTRI ABITATI DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE	»	8
6. — AREE DI CIRCOLAZIONE ESTERNE AI CENTRI ABITATI DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE.	»	9
A) Area di circolazione per frazione geografica	»	9
B) Area di circolazione per località	»	9
C) Area di circolazione per strada esterna	»	10
7. — OMONIMIA DELLE AREE DI CIRCOLAZIONE	»	14

III. NUMERAZIONE CIVICA E NUMERAZIONE INTERNA

8. — NUMERAZIONE CIVICA	»	14
9. — MODALITÀ DELLA NUMERAZIONE CIVICA DEI CENTRI ABITATI DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE	»	15
10. — MODALITÀ DELLA NUMERAZIONE CIVICA DEI CENTRI ABITATI NON DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE, DEI NUCLEI ABITATI E DELLE CASE SPARSE	»	15
A) Numerazione nell'area di circolazione per frazione geografica	»	16
B) Numerazione nell'area di circolazione per località	»	16
C) Numerazione nell'area di circolazione per strada esterna	»	16
11. — AGGIORNAMENTO DELLA NUMERAZIONE CIVICA.	»	17
12. — CASE SPARSE E NUCLEI CATTURATI DAL CENTRO.	»	18
13. — NUMERAZIONE INTERNA.	»	18

IV. STRADARI E INSULARIO

14. — STRADARIO	pag.	19
15. — COMPILAZIONE DELL'INSULARIO.	»	22
16. — AGGIORNAMENTO DELL'INSULARIO	»	23
17. — STRADARIO COLLEGATO CON L'INSULARIO	»	23
18. — AGGIORNAMENTO DEGLI STRADARI	»	25

GRADUALITÀ DI ESECUZIONE DEGLI ADEMPIMENTI	»	26
--	---	----

APPENDICE

CENTRI ABITATI PER I QUALI DEVE ESSERE ADOTTATA L'UNITÀ « ISOLATO »	»	27
---	---	----

PREMESSA

La determinazione dei contrassegni relativi alle sedi di dimora (abitazioni) e a quelle di lavoro (laboratori, negozi, uffici e simili), nonché agli edifici che le comprendono e alle aree di circolazione (piazze, vie e simili) che le servono, oltre ad essere di importanza basilare per i servizi civici, e segnatamente per l'anagrafe, è pregiudiziale ai fini della riuscita del censimento.

Le istruzioni contenute nel presente fascicolo hanno lo scopo di assicurare la necessaria uniformità di direttive nella determinazione di cui sopra. I relativi adempimenti, per la connessione dell'anagrafe con il censimento, devono essere assolti dai servizi di anagrafe, di censimento e tecnico (ove esista) in stretta colleganza tra loro, analogamente a quanto disposto con le istruzioni per la formazione del piano topografico (fascicolo 1).

I. INDIVIDUAZIONE E NUMERAZIONE DEGLI ISOLATI

1. UNITÀ ECOGRAFICHE SEMPLICI E COMPLESSE. — Come è noto, vi sono vari ordini di unità ecografica. Le unità ecografiche più semplici sono: l'*abitazione*, cioè uno o più vani funzionalmente destinati alla vita delle persone; l'*esercizio*, cioè uno o più vani funzionalmente destinati allo svolgimento di una qualsiasi attività economica; l'*ufficio* e simili.

Tali unità sono, di norma, raggruppate in uno stesso fabbricato comunemente denominato « casa », il cui accesso o i cui accessi esterni sono contraddistinti da numeri civici.

I fabbricati o case, a loro volta, si trovano raggruppati, di norma, in uno stesso edificio, nettamente delimitato, noto sotto il nome di *isolato*. È evidente che l'isolato può identificarsi con una sola casa, costituita, a sua volta, di una sola abitazione.

Poichè, segnatamente nei grandi centri abitati, un complesso di dati e notizie di notevole importanza ai fini amministrativi (in particolare per ragioni di carattere edilizio, igienico-sanitario, elettorale, ecc.) è tenuto presente meglio se riferito a una unità ecografica complessa, quale l'isolato, è opportuno che questo venga adottato nel quadro dello ordinamento ecografico dei centri maggiori. È evidente che l'isolato — poichè con la sua netta delimitazione permette anche di costituire sezioni di censimento razionali ed agevolmente individuabili — si dimostra proficuamente utilizzabile ai fini particolari del censimento.

Le norme contenute in questo primo capitolo dovranno, tuttavia, essere applicate solo per i centri abitati che al censimento 1936 risultavano con popolazione residente superiore a 20.000 abitanti (vedi elenco in appendice). Nulla vieta, tuttavia, che esse possano essere adottate anche per i centri con popolazione non superiore a 20.000 abitanti.

2. INDIVIDUAZIONE DEGLI ISOLATI. — È ora opportuno precisare meglio il concetto di isolato allo scopo di agevolare l'individuazione degli isolati senza incorrere in equivoci. Per isolato deve intendersi il fabbricato o l'insieme di fabbricati contigui (eventual-

mente intervallati da corti, cortili, giardini e simili) circondato da spazi destinati alla viabilità (vie, strade, corsi, viali, vicoli, calli, salite, piazze, piazzali, larghi, campi, campielli e simili) e comprendente sedi di dimora (abitazioni) e sedi di lavoro (laboratori, negozi, uffici e simili).

Prima di passare alla illustrazione di una casistica esemplificativa di isolati, è opportuno sottolineare quanto è detto nella definizione di isolato sopra riportata, circa l'uso cui l'isolato è destinato. Devesi, infatti, rilevare che il riconoscimento dei requisiti dell'isolato prescinde dal diverso uso cui esso è destinato, tra quelli contemplati nella definizione. In altri termini, un edificio, nelle condizioni previste nella definizione anzidetta, è da considerarsi isolato, sia se destinato ad uso di abitazione sia ad uso di esercizio per l'esplicazione di una attività economica (ad esempio uno stabilimento) sia ad uso di ufficio pubblico (ad esempio un ministero, ecc.), sia ad uso promiscuo.

Diamo uno sguardo ora alla varietà dei casi che più frequentemente si presentano nella realtà, così come appare dalle diverse figure riportate a pagina seguente.

Nella fig. 1 si hanno dieci isolati (spazi in nero), di diversa forma e dimensione, stretti in una regolare rete stradale: come è evidente, essi sono riconoscibili e individuabili senza alcun dubbio. E' anche evidente che la fig. 2 non comprende due isolati, bensì un solo isolato (per quanto costituito da due fabbricati e da un giardino ad L), circondato da quattro strade ed una piazza. Anche la fig. 3 comprende un solo isolato (per quanto costituito da un gruppo di villini intervallati da giardini: villini a schiera), circondato da quattro strade. Nella fig. 4 i due fabbricati indicati da spazi neri sono collegati solo dal primo piano in su, mentre al di sotto corre una strada: essi costituiscono, perciò, un solo isolato, circondato da cinque strade.

La fig. 5 contempla un caso che può riscontrarsi normalmente alla periferia dei grossi centri abitati: trattasi, infatti, di uno stabilimento industriale costituito da più corpi di fabbricato separati, ma tutti compresi in uno stesso recinto. Anche qui, dunque, si ha un solo isolato. Tuttavia, anche mancando il recinto, più corpi di fabbricato funzionalmente dipendenti, perchè costituenti uno stesso stabilimento, devono essere considerati come formanti un solo isolato (fig. 5 bis).

I casi analoghi ma non identici a quelli sopra illustrati, che si riscontrassero nella realtà, possono essere ricondotti a quelli qui considerati e perciò facilmente risolti. I casi, infine, che i comuni non sapessero come risolvere, dovranno essere sottoposti allo Istituto centrale di statistica per l'esame e la soluzione.

Tutti gli isolati esistenti entro la delimitazione dei centri abitati anzidetti devono essere individuati col concorso delle planimetrie aggiornate di cui i comuni dispongono, e procedendo ad accertamenti diretti (ricognizioni sul terreno) nei casi dubbi.

3. NUMERAZIONE DEGLI ISOLATI. — Individuati tutti gli isolati, a ciascuno di essi deve essere assegnato un numero, da non apporsi materialmente sugli edifici, bensì da riportare dapprima sulle planimetrie, poi su di uno speciale elenco a registro, come sarà precisato in seguito.

La numerazione degli isolati deve essere unica e progressiva per *ogni* centro abitato oppure, nei centri maggiori, ove lo si ritenga opportuno, per *ogni* rione, quartiere, sestiere e simili. In quest'ultimo caso, i rioni, quartieri, ecc., devono essere contraddistinti da un numero romano o da una lettera maiuscola e quindi il numero di ciascun isolato sarà seguito, diviso da una barra, dal simbolo del rione, quartiere e simili. Nell'ambito del



fig. 1

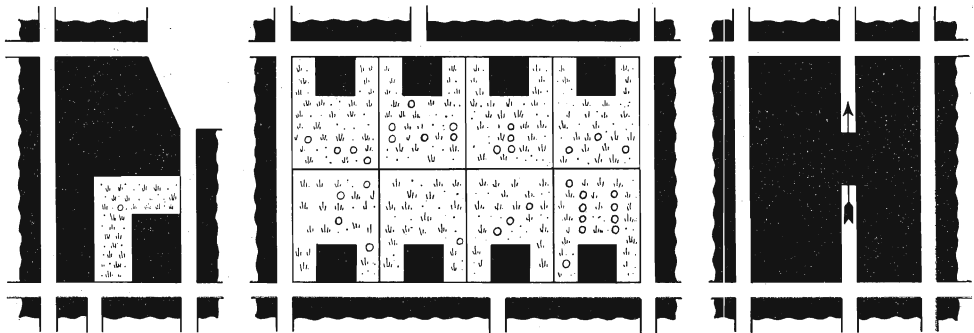


fig. 2

fig. 3

fig. 4

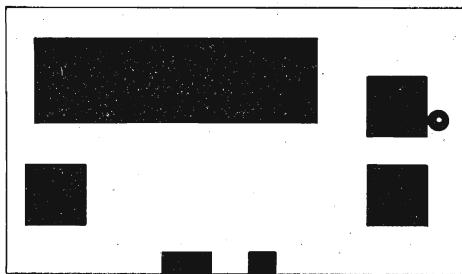


fig. 5

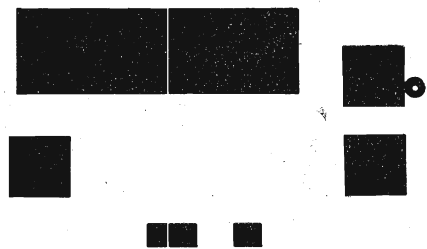


fig. 5 bis

centro, o del rione, ecc., la numerazione deve avere inizio dall'isolato più importante, oppure da uno degli isolati situati nella parte centrale del centro abitato o del rione, ecc., e deve svolgersi possibilmente a spirale, da sinistra verso destra.

4. AGGIORNAMENTO DELLA NUMERAZIONE DEGLI ISOLATI. — La numerazione degli isolati deve esser tenuta continuamente al corrente con le nuove costruzioni e con le demolizioni. In proposito si osserva che agli isolati costruiti successivamente all'impianto della numerazione dovranno essere assegnati i numeri immediatamente successivi all'ultimo numero già assegnato nell'ambito del centro abitato o del rione, ecc. Nel caso, però, in cui un nuovo o nuovi isolati siano edificati sull'area di un isolato distrutto o demolito, ad esso o ad uno di essi dovrà essere assegnato il numero distintivo dell'isolato preesistente; così pure nel caso di costruzione di un unico isolato sull'area dove ne preesistevano più altri, ad esso dovrà essere assegnato il numero distintivo di uno di quelli, mentre gli altri numeri non potranno più essere utilizzati, perchè il numero distintivo di un isolato distrutto o demolito non deve essere assegnato ad un isolato costruito su altra area.

II. AREE DI CIRCOLAZIONE

5. AREE DI CIRCOLAZIONE ALL'INTERNO DEI CENTRI ABITATI DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE. — È necessario stabilire ed illustrare distintamente il concetto di area di circolazione nei centri abitati dotati di regolare rete stradale e quello delle aree di circolazione esterne ai centri stessi, per le differenti caratteristiche che le aree medesime quasi sempre presentano.

In ogni centro abitato dotato di regolare rete stradale *ogni spazio del suolo pubblico o aperto al pubblico, di qualsiasi forma e misura, destinato alla viabilità, costituisce una separata area di circolazione, la quale deve essere distinta da una propria denominazione.* Pertanto, ogni via, strada, corso, viale, vicolo, calle, salita, piazza, piazzale, largo, campo, campiello e simili, situato all'interno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale, comprese anche le strade private purchè aperte al pubblico, costituisce una *distinta* area di circolazione.

Ai fini della esatta individuazione delle aree di circolazione, ogni comune deve provvedere ad una accurata revisione di tutti gli spazi destinati alla viabilità compresi nel territorio di ciascun centro abitato dotato di regolare rete stradale quale risulta delimitato sul piano topografico predisposto per il IX censimento generale della popolazione ed approvato dall'Istituto centrale di statistica.

Poichè, come si è osservato, ogni area di circolazione deve avere una propria distinta denominazione, qualora si riscontrasse che qualche spazio adibito alla viabilità risulti sfornito di un proprio nome, si deve provvedere ad assegnargliene uno, seguendo la procedura prevista dalle vigenti disposizioni in materia. L'assegnazione del nome può essere omessa soltanto nel caso in cui si tratti di strade private chiuse al pubblico.

La denominazione delle aree di circolazione deve essere indicata su targhe di materiale resistente, apposte a cura dell'ufficio comunale competente:

a) per ciascuna via e simili, almeno ai due estremi (a sinistra di chi vi entra), e, per le arterie importanti dei centri con oltre 50.000 abitanti, ad ogni incrocio con altra via o piazza;

b) per ciascuna piazza e simili, a sinistra di chi vi entra dalle principali vie che vi danno accesso.

È superfluo avvertire che le targhe devono essere collocate, di norma, sulla facciata dei fabbricati (o su appositi sostegni, come pilastri, colonne, ecc.), nel posto più idoneo per una agevole individuazione e per una facile lettura.

6. AREE DI CIRCOLAZIONE ESTERNE AI CENTRI ABITATI DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE. — All'esterno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale si possono determinare tre tipi diversi di aree di circolazione e precisamente :

A) area di circolazione unica per il territorio di una intera frazione geografica ;

B) area di circolazione unica per il territorio di ogni località (fornita di una propria denominazione) esistente nel territorio di una frazione geografica ;

C) area di circolazione unica per ogni strada, compresi in questa gli spazi adiacenti su cui sorgano case da essa servite.

Tali tre tipi di aree di circolazione corrispondono alle diverse condizioni di viabilità esistenti, le quali possono variare da comune a comune ed anche da frazione a frazione dello stesso comune, in dipendenza della morfologia del terreno, dello sviluppo degli aggregati edilizi, delle caratteristiche della vita sociale che vi si svolge, ecc..

In considerazione di ciò, i comuni hanno la facoltà di adottare il tipo che ritengono più conveniente, sia per l'intero territorio, sia, eventualmente, per le singole frazioni geografiche.

Ciò premesso, al fine di una esatta interpretazione ed una accurata applicazione delle istruzioni, si illustra qui di seguito, in modo particolareggiato, ciascuno dei tre tipi di area di circolazione sopra citati.

A) Area di circolazione per frazione geografica. — Com'è evidente, l'area in questione comprende l'insieme di tutti gli spazi destinati alla viabilità esistenti nel territorio della frazione quale risulta delimitata sul piano topografico predisposto per il IX censimento generale della popolazione ed approvato dall'Istituto centrale di statistica. S'intende che sono escluse le aree di circolazione del centro o dei centri abitati dotati di regolare rete stradale eventualmente esistenti nella frazione stessa, perchè soggette alle norme di cui al precedente paragrafo 5

L'insieme di tutti gli spazi in questione è costituito, in sostanza, dal complesso delle strade, stradoni, carrarecce, mulattiere, sentieri e simili che quasi sempre collegano il centro o i centri abitati dotati di regolare rete stradale, esistenti nella frazione geografica, con i nuclei e le case sparse su di essi gravitanti. È evidente anche che nel caso in cui la frazione non abbia centri dotati di regolare rete stradale, l'area di circolazione in questione si estende a *tutti* gli spazi destinati alla viabilità esistenti in tutto il territorio della frazione.

Per evidenti ragioni pratiche, la denominazione dell'area di circolazione del tipo in questione deve essere la stessa della rispettiva frazione geografica.

B) Area di circolazione per località. — Trattasi di un tipo di area di circolazione analogo a quello precedente ma, invece che esteso al territorio di una intera frazione geografica, limitato a quello di una singola località. Ogni area di circolazione per località comprende, perciò, l'insieme degli spazi destinati alla viabilità esistenti nel territorio della rispettiva località. Questa può essere o un centro abitato non dotato di

strada maggiore da cui si dipartono, a meno che non abbiano già una propria distinta denominazione, nel qual caso costituiscono aree di circolazione a se stanti.

Ad agevolare la esatta comprensione di quanto sopra, si osservi la fig. 6, prescindendo, per ora, dai numeri a fianco dei segni indicanti le case. In essa si scorge una strada principale che si diparte da un centro abitato dotato di regolare rete stradale, alla quale fanno capo tre strade minori, ad una delle quali (la prima a destra) non fa capo altra strada minore, mentre alla seconda ne fa capo un'altra; la terza (a sinistra della principale), alla quale non fa capo altra strada minore, si prolunga trasformandosi in ordini inferiori (tratti indicati con segno topografico diverso). Si osservino, inoltre, gli spazi adiacenti alla strada principale ed alle altre minori (compresi quelli assimilati) tutti indicati con x. In complesso, cinque distinte aree di circolazione con i rispettivi spazi adiacenti.

Un particolare accenno è opportuno fare in merito alle strade (di solito strade statali o di grande comunicazione) che *attraversano* più centri abitati dotati di regolare rete stradale, ufficialmente o tradizionalmente fornite di nome unico, come, ad esempio, la *Via Aurelia*, che parte da Roma e giunge a Ventimiglia, attraversando molteplici centri abitati dotati di regolare rete stradale, talvolta di notevole importanza, come ad esempio Genova.

I tratti di tali strade, all'*interno* dei centri abitati con regolare rete stradale da esse attraversati, devono essere considerati:

a) come aree di circolazione *distinte* dai tratti esterni, quando i tratti interni si inseriscono nel sistema di viabilità urbana perdendo le caratteristiche e le funzioni specifiche proprie delle strade esterne, come si verifica normalmente nei grandi e medi centri, ove di solito le strade in questione, inserendosi nel sistema di viabilità cittadina, cessano praticamente di esistere come tali, cambiano di nome e presentano una diversa pavimentazione;

b) come parti *integranti* dell'area di circolazione costituita dalla strada esterna, quando il tratto interno conserva le caratteristiche e le funzioni della strada esterna come si verifica normalmente nei piccoli centri, laddove il complesso edilizio ha uno sviluppo lineare lungo i lati della strada, sì che essa non presenta soluzione di continuità e, di solito, conserva il proprio nome ed ha la stessa pavimentazione dei tratti esterni.

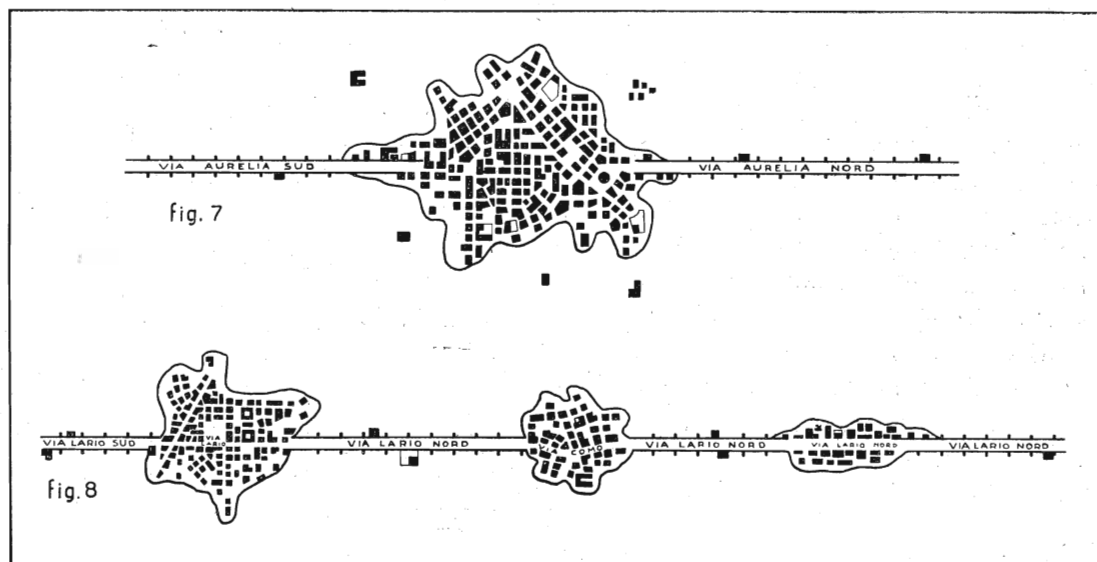
I criteri anzidetti sono già seguiti da quasi tutti i comuni in cui ricorrono i casi in questione, e poichè trattasi di criteri razionali e pratici, anche gli altri comuni interessati sono invitati ad adottarli.

È da tenere bene in evidenza che nel caso di cui alla precedente lettera *a* anche i due tratti *esterni* delle strade ivi considerate costituiscono due distinte aree di circolazione. Ciò è della massima importanza, perchè — ogni area di circolazione dovendo avere una propria denominazione (e, come vedremo tra breve, una propria serie di numerazione civica) — se i due tratti esterni costituissero un'unica area di circolazione, dovrebbero essere denominati con lo stesso nome (ed avere la numerazione civica in un'unica serie), ciò che contrasterebbe con una agevole indicazione delle sedi di dimora.

Nel caso di cui alla lettera *b*, invece, tutta la strada (tratti esterni e tratto interno) costituisce un'unica area di circolazione.

Nel caso infine in cui una strada esterna attraversasse nel territorio di uno stesso comune, non uno solo, ma due o più centri abitati dotati di regolare rete stradale,

quando i tratti interni ai centri costituiscono altrettante distinte aree di circolazione, i tratti esterni di qua e di là dal centro più importante tra i centri attraversati devono costituire due sole distinte aree di circolazione. Una esemplificazione del caso in questione è data nella fig. 8. In essa, come si rileva, i tratti della strada interni al primo e secondo centro costituiscono due distinte aree di circolazione, la prima facente parte della rete stradale del centro più importante tra i due considerati, la seconda facente parte della rete stradale del secondo centro. Il tratto esterno a sinistra del centro abitato più importante, costituisce, invece, un'area di circolazione a se stante, mentre i due tratti esterni a destra del centro abitato stesso, per quanto divisi da una soluzione di continuità (costituita dal secondo centro), costituiscono, *insieme*, una stessa area di circolazione. A tale soluzione (apparentemente diversa, ma in sostanza analoga, se non identica, a quella relativa al caso in cui la strada attraversa un solo centro), induce la necessità di riferimento ad un solo centro abitato, per la determinazione dell'inizio della numerazione civica, come si comprenderà meglio più oltre, leggendo le istruzioni relative all'ordinamento di quest'ultima.



I comuni nel cui territorio si verifichi il caso ora illustrato (strade attraversanti più centri abitati) e che non si fossero già uniformati ai criteri ed alle norme anzidetti, sono invitati ad uniformarvisi, per le ragioni tecniche e pratiche già richiamate a proposito di altri casi.

Per quanto concerne la denominazione vale sempre la stessa norma adottata per le aree di circolazione interne ai centri abitati dotati di regolare rete stradale e perciò anche ogni area di circolazione del tipo in questione (cioè per strada esterna ai centri abitati anzidetti) deve avere una denominazione propria. Onde, nel caso, già considerato, di una strada che attraversa uno o più centri abitati dotati di regolare rete stradale, quando i tratti interni costituiscono aree di circolazione distinte — caso esaminato

a pag. 11, lettera *a* — le due corrispondenti aree di circolazione costituite dai tratti esterni devono avere denominazioni diverse, o parzialmente diverse. Ad esempio, nel caso, rappresentato nella fig. 7, della Via Aurelia che, attraversando un centro abitato perde le caratteristiche di strada esterna (anzi, si fraziona in un complesso di vie) i due tratti esterni possono assumere le denominazioni di Via Aurelia Sud e di Via Aurelia Nord; anche nel caso, rappresentato nella fig. 8, della Via Lario che all'interno del centro principale e di quello vicino perde le caratteristiche di strada esterna, il tratto interno al centro principale ha la denominazione di Via Lario e il tratto interno all'altro centro assume la denominazione di Via Como, mentre i due tratti esterni rispetto al centro principale possono assumere le denominazioni di Via Lario Sud e di Via Lario Nord.

Nel caso, invece, che il tratto interno faccia parte integrante dell'area di circolazione costituita dalla strada esterna — caso esaminato a pag. 11, lettera *b* — questa conserva la propria denominazione sia nei due tratti esterni, sia nel tratto interno. Ad esempio, la Via Lario Nord che attraversa un centro abitato (centro a destra nella fig. 8) mantenendo le caratteristiche di strada esterna, conserva la denominazione di Via Lario Nord anche nel tratto interno al centro in questione.

Per quanto concerne le strade diverse da quelle nazionali o di grande comunicazione, e cioè per le strade provinciali o comunali, l'assegnazione del nome alle aree di circolazione, qualora non ne fossero già fornite, dovrà essere effettuata tenendo conto, per quanto possibile, delle denominazioni localmente già in uso; in mancanza, sarebbe opportuno scegliere nomi che orientassero sull'ubicazione geografica dell'area di circolazione (ad esempio: *Strada settentrionale*, *Strada orientale* e simili), oppure che orientassero in relazione al capoluogo di provincia o centro importante cui conducono (ad esempio, in un comune toscano: *Via Fiorentina*, *Via Volterrana*, *Via Livornese*, ecc.); oppure potrebbe essere scelto il nome della zona o di qualche pubblico servizio ivi esistente (ad esempio: *Via del Convento*, *Via della Sorgente*, *Via della Pineta*, *Via della Stazione*, *Via del Lago*, ecc.).

Alle strade esterne senza nome dalle quali non si dipartono traverse, può essere assegnata una denominazione seguendo un altro criterio qualora i comuni abbiano adottato per la numerazione civica delle strade esterne il sistema metrico (vedi paragrafo 10, pag. 17), secondo il quale un punto qualunque della strada può essere individuato dal numero che esprime la sua distanza da un punto di riferimento prestabilito. Tale criterio consiste nell'assegnare ad una traversa, senza sub-traverse, che si diparte da una strada esterna X, a tot metri dal punto di riferimento prestabilito, la denominazione: «Traversa tot di Via X». Ad es., nella fig. 6 citata, alla traversa che si diparte sulla sinistra della Via Ortensia a 525 metri dal punto di riferimento fissato all'interno del centro abitato di Roccaforte, sarà assegnata la denominazione di «Traversa 525 di Via Ortensia»; nella stessa figura la traversa sulla sinistra della Via Torta assumerà la denominazione di «Traversa 285 di Via Torta» (285, perchè tale è la distanza che intercorre tra il punto da cui si diparte la traversa e il punto di riferimento, cioè il punto di incrocio di Via Torta con Via Ortensia).

La denominazione delle aree di circolazione deve essere indicata su targhe di materiale resistente, le quali devono essere apposte, a cura del comune, sui fabbricati o su appositi sostegni (pali, pilastri, colonne, ecc.):

a) *per ciascuna frazione geografica o località*: nei più importanti punti di accesso alle medesime;

b) *per ciascuna strada esterna ai centri abitati dotati di regolare rete stradale*: ai due estremi, ai principali incroci con altre strade e, in ogni caso, ad intervalli non superiori ad un chilometro.

7. OMONIMIA DELLE AREE DI CIRCOLAZIONE. — Nei precedenti paragrafi 5 e 6 si è detto che ciascuna area di circolazione, sia all'interno sia all'esterno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale, deve essere distinta con una propria denominazione.

Poichè la denominazione serve alla individuazione dell'area di circolazione, è da evitare che una stessa denominazione sia data a più aree di circolazione della stessa specie, anche se esse siano poste in frazioni geografiche diverse. Deve essere cioè evitato che due *vie* oppure due *piazze* oppure due *vicoli*, ecc. abbiano la stessa denominazione, anche se una via, piazza, o vicolo sia nella frazione *A* e l'altra via o piazza o vicolo sia nella frazione *B*.

È ammessa, invece, l'omonimia, quando si tratti di aree di circolazione di specie diversa, anche se poste nella stessa frazione. Così, ad es., possono coesistere *Via Garibaldi* e *Vicolo Garibaldi*, *Via Cavour* e *Piazza Cavour*, *Salita Goldoni* e *Largo Goldoni*, *Via Santo Stefano* e *Località Santo Stefano*, ecc..

I comuni, nell'effettuare la revisione generale della toponomastica sulla base dei criteri esposti nei paragrafi precedenti, devono accertare se sussistano aree di circolazione della stessa specie con identica denominazione (caso che si verifica specialmente nei comuni che hanno avuto aggregazioni di territorio) e provvedere alla sostituzione della denominazione di una delle due aree di circolazione, osservando la procedura prevista dalle disposizioni vigenti relative alla toponomastica.

III. NUMERAZIONE CIVICA E NUMERAZIONE INTERNA

8. NUMERAZIONE CIVICA. — La numerazione civica è costituita dai numeri che contraddistinguono gli accessi *esterni*, cioè quelli che dall'area di circolazione immettono, direttamente o indirettamente, alle unità ecografiche semplici (abitazioni, esercizi, uffici, ecc.): direttamente, quando l'accesso all'unità ecografica semplice si apre sull'area di circolazione; indirettamente, quando si apre, invece, su corti, cortili e scale interne.

Ogni area di circolazione deve avere una propria numerazione civica.

Per tutte le vie, piazze e simili comprese all'interno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale, nonché per le aree di circolazione contemplate alle lettere *A* e *B* del paragrafo 6 del capitolo precedente, la numerazione civica deve essere sempre ordinata secondo la successione naturale dei numeri. Per le strade del restante territorio, cioè per le aree di circolazione contemplate alla lettera *C* del paragrafo anzicitato, la numerazione civica può essere ordinata o secondo la successione naturale dei numeri o secondo il sistema metrico. Quest'ultimo, come è stato accennato a pag. 13, consiste nel contrassegnare gli accessi esterni con un numero che indichi la distanza di ciascuno di essi da un punto di riferimento prestabilito, che varia secondo i casi, come si preciserà in seguito.

La numerazione civica deve essere applicata a tutti gli accessi esterni, anche se secondari, che immettano in abitazioni, esercizi, uffici, ecc., non escluse le grotte, baracche e simili adibite ad abitazione. Sono escluse solo: le porte delle chiese; gli accessi

dei monumenti pubblici che non immettano anche in uffici o abitazioni dei conservatori o degli addetti alla custodia; le porte di ingresso ai fienili, alle legnaie, alle stalle e simili. I comuni possono fare a meno di apporre il numero civico anche ai fabbricati rurali non abitati con continuità, ma soltanto per brevi periodi dell'anno (normalmente inferiori a 20 giorni consecutivi) in occasione dei lavori agricoli.

I numeri civici devono essere indicati su targhe di materiale resistente, eventualmente luminose. Le targhe devono essere apposte, a cura del comune, preferibilmente in alto a destra di ciascuna porta o, in caso di cancello, sul pilastro destro.

Nei centri abitati non dotati di regolare rete stradale, nei nuclei abitati e nelle case sparse per i quali sia stata adottata la numerazione civica per frazione geografica o per località (vedi paragrafo 10 lettere A e B) è consigliabile che sulle targhe sia indicato, oltre al numero civico, la denominazione dell'area di circolazione (nome della frazione geografica o nome della località, secondo i casi).

9. MODALITÀ DELLA NUMERAZIONE CIVICA DEI CENTRI ABITATI DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE. — Nell'interno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale la numerazione civica deve essere effettuata in conformità delle seguenti norme:

a) *in ogni area di circolazione a sviluppo lineare* (via, viale, vicolo, corso, salita, ecc.) la numerazione deve cominciare dall'estremità che fa capo all'area di circolazione ritenuta più importante, avendo cura di assegnare i numeri dispari ad un lato e i pari all'altro, preferibilmente i dispari a sinistra e i pari a destra. Così, ad esempio, per le vie con andamento radiale e per quelle che, comunque, vanno dal centro verso la periferia, la numerazione deve cominciare dall'estremità che fa capo alla zona centrale; per le vie con andamento anulare (strade di circonvallazione e strade con andamento parallelo ad esse), la numerazione deve cominciare dall'incrocio con la via radiale principale o ritenuta tale e proseguire da sinistra verso destra rispetto ad un osservatore situato nella parte più interna del centro abitato;

b) *in ogni area di circolazione a sviluppo poligonale* (piazza, piazzale, largo, ecc.) la numerazione deve essere progressiva e cominciare a sinistra di chi entra nella piazza dalla via principale o ritenuta tale; nel caso in cui questa attraversi la piazza, la numerazione deve cominciare a sinistra di chi vi entra provenendo dal tratto nel quale ha inizio la numerazione della via stessa.

Nelle vie in cui sorgono fabbricati solo da un lato, perchè ancora non ne siano stati costruiti dall'altro, la numerazione deve essere soltanto dispari o soltanto pari, secondo i casi; ove, però, vi sia impossibilità permanente di costruirvene, la numerazione può essere unica e progressiva.

Per gli spazi non coperti da fabbricati ma destinati a nuove costruzioni, siti lungo vie, piazze e simili, devono essere riservati i numeri civici presumibilmente occorrenti per i futuri accessi, allo scopo di non determinare la necessità del rifacimento della numerazione civica.

10. MODALITÀ DELLA NUMERAZIONE CIVICA DEI CENTRI ABITATI NON DOTATI DI REGOLARE RETE STRADALE, DEI NUCLEI ABITATI E DELLE CASE SPARSE. — La numerazione civica delle case all'esterno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale deve essere effettuata secondo le modalità di seguito esposte, relative a ciascuno dei tre tipi di aree di circolazione sopra illustrati.

A) Numerazione nell'area di circolazione per frazione geografica: in tale caso, la numerazione deve cominciare da una delle case prossime al centro abitato dotato di regolare rete stradale e svolgersi, di norma, a spirale da sinistra verso destra (o secondo altro criterio meglio rispondente alla particolare morfologia del terreno o alla particolare disposizione delle case) fino al limite della frazione geografica. Nel caso in cui nella frazione non esista un centro abitato dotato di regolare rete stradale, la numerazione deve cominciare, di norma, da una delle case della località abitata più importante tra quelle della frazione, ad esempio da una delle case poste nella parte più interna del centro senza regolare rete stradale o, in mancanza di esso, da una delle case del nucleo più importante o, nel caso di sole case sparse, da una di quelle poste nella zona più centrale della frazione.

B) Numerazione nell'area di circolazione per località: in tale caso, la numerazione deve avere inizio dalla casa più centrale della località e svolgersi, di norma, a spirale, da sinistra verso destra, sino ad abbracciare tutte le case esistenti nella località stessa.

C) Numerazione nell'area di circolazione per strada esterna: in tale caso, la numerazione deve cominciare dalla estremità più importante e proseguire sino all'altra estremità. Al riguardo, e con riferimento ai principali casi particolari più sopra illustrati trattando di questo tipo di area di circolazione, occorre tener presenti le seguenti norme:

C-1) *strade che si dipartano da un centro abitato* dotato di regolare rete stradale: la numerazione deve cominciare dal limite del centro e proseguire fino al termine della strada o alla sua uscita dal territorio comunale;

C-2) *strade che colleghino due centri abitati:* la numerazione deve iniziare dal limite del centro abitato più importante;

C-3) *strade* (di solito di grande comunicazione) *che attraversino un centro abitato* dotato di regolare rete stradale nel caso in cui il tratto interno costituisce una o più aree di circolazione distinte dai tratti esterni: la numerazione di ciascun tratto esterno deve cominciare dal rispettivo punto di incontro con il limite del centro. Se la strada *attraversa più centri dello stesso comune dotati di regolare rete stradale*, la numerazione dei tratti (pur interrotti da soluzioni di continuità: vedi ultimo capoverso di pag. 11) esterni al centro più importante, deve cominciare dai punti di incontro con il limite di questo centro.

C-4) *strade (traverse e sub-traverse) che si dipartono da altre* di ordine superiore: la numerazione deve cominciare dal punto di incrocio con la strada di ordine superiore;

C-5) *strade che colleghino due strade* di ordine superiore: la numerazione deve iniziare dal punto di incrocio con la strada ritenuta più importante;

C-6) *strade che passino per il territorio comunale senza attraversare alcun centro dotato di regolare rete stradale*, anche se intersecano una strada di ordine superiore o che, pur attraversandolo, mantengono nella propria area di circolazione il tratto interno: la numerazione deve iniziare da uno dei due punti di incrocio col confine comunale.

Come già è stato detto innanzi, la numerazione civica delle aree di circolazione di cui alla lettera C può essere ordinata o secondo la successione naturale dei numeri o secondo il sistema metrico.

Nel caso di numerazione ordinata secondo la successione naturale dei numeri, si deve seguire il criterio di assegnare i numeri dispari a sinistra e i pari a destra; si po-

trà derogare a tale discriminazione ed adottare il criterio della numerazione unica progressiva, quando esso si palesi più conveniente, ad esempio quando le case siano ubicate in prevalenza su un solo lato della strada.

Nel caso di numerazione ordinata secondo il sistema metrico, si indicano qui di seguito alcune norme per la corretta ed uniforme applicazione del sistema stesso. Il punto di riferimento per il calcolo della distanza deve essere :

a) per le strade di cui alle lettere C-1, C-2 e C-3, il punto, possibilmente centrale, più importante (di solito la piazza della chiesa o della casa comunale), esistente nel centro abitato da cui si diparte la strada o nel centro più importante se si tratta di strade che colleghino due centri o attraversino due o più centri ;

b) per le strade di cui alle lettere C-4 e C-5, il punto d'incrocio con la strada di ordine superiore ;

c) per le strade di cui alla lettera C-6, uno dei due punti di incrocio con il confine comunale.

La distanza dovrà essere espressa con un solo numero indicante i metri. Al fine di consentire sempre l'assegnazione dei numeri dispari alle case sulla sinistra e dei numeri pari alle case sulla destra di chi percorre la strada nel senso crescente della numerazione, i numeri indicanti la distanza devono essere ridotti od aumentati di un'unità, quando ne sia il caso.

Le case situate sugli spazi adiacenti alle strade dovranno essere contrassegnate con la stessa distanza della casa situata lungo la strada e ad esse più vicina (vedi, nella citata fig. 6, la casa sulla Via Ortensia contrassegnata con la distanza 840 e le case sullo spazio adiacente contrassegnate con le distanze 840a, 840b, 840c, ecc.) o, in mancanza di quella casa, con la distanza del punto più vicino della strada, che deve essere determinato mediante targa, montata su palo, esprimente la distanza del punto stesso dal punto di riferimento prestabilito (vedi nella figura anzicitata il punto della Via Ortensia contrassegnato con la distanza 1250 e le case sullo spazio adiacente contrassegnate con la distanza 1250a, 1250b, 1250c). Come si rileva dall'esempio, per distinguere tra loro le case medesime, all'indicazione della distanza dovrà essere aggiunta una lettera minuscola in ordine alfabetico progressivo.

II. AGGIORNAMENTO DELLA] NUMERAZIONE CIVICA. — Le norme contenute nei precedenti paragrafi 8, 9 e 10, devono essere integralmente e rigorosamente applicate dai comuni che, avendo la numerazione civica in disordine (o addirittura mancante), in tutto o in parte del territorio comunale, devono necessariamente provvedere ad un totale o parziale rifacimento di essa.

I rimanenti comuni, invece, possono limitarsi ad aggiornare la numerazione civica esistente, secondo le norme qui di seguito enunciate, semprechè essa risponda nel complesso, o possa essere facilmente riportata, ai criteri indicati nei paragrafi anzidetti.

Compiuto il rifacimento o l'aggiornamento di cui trattasi, il comune dovrà aver cura di mantenere costantemente al corrente la numerazione civica.

La necessità dell'aggiornamento può verificarsi per apertura di nuovi accessi nelle costruzioni già esistenti ovvero per nuove costruzioni, qualora, almeno per queste ultime, non siano stati riservati a suo tempo dei numeri civici. In aggiunta alle cause anzicite è evidente, altresì, che la chiusura di accessi o le demolizioni di fabbricati pos-

sano determinare una situazione tale che renda necessario rinnovare la numerazione civica di una via, di un quartiere o addirittura dell'intero comune.

L'aggiornamento ed il rifacimento di cui sopra ricorrono nei centri abitati dotati di regolare rete stradale e all'esterno di essi ove la numerazione sia stata ordinata secondo la successione naturale dei numeri; non possono ricorrere, invece, laddove sia stato adottato il sistema metrico, che, dando esso la misura della distanza di ciascun accesso dal punto di riferimento, prescinde dalla continuità della numerazione civica.

Ciò posto, si precisano qui di seguito le modalità dell'aggiornamento.

A) Aggiornamento per apertura di nuovi accessi. — Quando la causa determinante l'aggiornamento sta nell'apertura di nuovi accessi tra altri già consecutivamente numerati, a ciascun nuovo accesso deve essere assegnato il numero che precede, seguito da lettera maiuscola o minuscola in ordine alfabetico progressivo oppure da bis, ter, ecc.. Tale norma vale in tutti i casi, eccezion fatta, come si è già accennato, nel caso di costruzioni lungo aree di circolazione per strada esterna numerate secondo il sistema metrico.

B) Aggiornamento per nuove costruzioni. — Quando la causa determinante l'aggiornamento sta nel fatto di nuove costruzioni, le modalità variano, come appare qui di seguito, secondo che si tratti di costruzioni:

B-1) all'interno dei centri abitati con regolare rete stradale o lungo aree di circolazione per strada esterna numerata secondo la successione naturale dei numeri: in tali casi deve essere applicata la stessa norma di cui alla predetta lettera A, se non siano stati lasciati, a suo tempo, numeri civici disponibili per le future costruzioni oppure non ne siano resi disponibili per demolizioni nella medesima area della nuova costruzione;

B-2) lungo aree di circolazione distinte per frazione o per località: in tali casi occorre ancora sottodistinguere secondo che si tratti di nuove costruzioni:

a) *che si inseriscono in aggregati di case* (centri non dotati di regolare rete stradale e nuclei abitati): in tali casi ciascun accesso delle nuove costruzioni deve essere contrassegnato col numero civico dell'accesso più vicino, seguito da una lettera minuscola in ordine alfabetico progressivo;

b) *in aperta campagna* (case sparse): in tali casi gli accessi delle nuove costruzioni dovranno essere contrassegnati con lo stesso criterio di cui alla lettera a, oppure, quando a causa di un'eccessiva distanza della nuova costruzione rispetto alle preesistenti non risulti opportuno seguire quel criterio, con numeri immediatamente successivi allo ultimo numero civico assegnato.

12. CASE SPARSE E NUCLEI CATTURATI DAL CENTRO. — Variandosi la delimitazione dei centri abitati dotati di regolare rete stradale a causa della progressiva espansione di essi, è evidente che case già esterne ai centri medesimi vengono da questi catturate. In tali casi, la numerazione civica delle case catturate deve essere sostituita in armonia con quella esistente nel centro e precisamente con quella dell'area interna di circolazione dalla quale le case stesse vengono ad essere servite.

13. NUMERAZIONE INTERNA. — Le unità ecografiche semplici (abitazioni, esercizi, uffici e simili) a cui si acceda direttamente dall'esterno (via, piazza, ecc.) sono di facile individuazione perchè il loro accesso è contraddistinto da un numero civico. Per individuare altrettanto facilmente le unità ecografiche semplici a cui non si acceda

direttamente dall'esterno, è necessario contrassegnare le unità stesse con una propria serie di simboli, e poichè ad esse si può accedere sia da cortili sia da scale interne, è necessario che anche questi abbiano un proprio contrassegno.

L'insieme dei simboli in questione — numeri romani, lettere alfabetiche, numeri arabi — costituisce la *numerazione interna*.

Ciò premesso, gli accessi delle unità ecografiche semplici aperti sopra una stessa scala devono essere contrassegnati con una propria serie di simboli (preferibilmente numeri arabi). Quelli aperti sopra uno stesso cortile devono essere anch'essi contrassegnati con una propria serie di simboli (preferibilmente numeri arabi); a meno che, nel caso di più cortili (evidentemente corrispondenti ad uno stesso accesso esterno unico o principale), non sia ritenuto preferibile contrassegnarli con una numerazione unica.

Negli edifici con più scale, queste devono essere contrassegnate con una propria serie di simboli (preferibilmente lettere maiuscole). Nel caso di scale aperte su più cortili, esse possono essere invece contrassegnate con più serie di simboli, una per ciascun cortile oppure con una serie unica di simboli per tutti i cortili indistintamente.

Negli edifici con più cortili, qualora le scale che vi fanno capo o gli accessi delle unità ecografiche semplici che vi sono aperte siano contrassegnati con una serie unica e indistinta per tutti i cortili, non è necessario che questi ultimi abbiano un proprio contrassegno; diversamente (cioè nel caso di scale o di unità ecografiche semplici contrassegnate da serie di simboli distinte per cortile) i cortili devono essere anche essi contrassegnati con una propria serie di simboli (preferibilmente numeri romani).

La numerazione delle unità ecografiche semplici a cui si acceda dalle scale deve essere ordinata progressivamente dal piano più basso al piano più alto; quella delle unità ecografiche semplici a cui si acceda direttamente dal cortile deve essere ordinata progressivamente da sinistra verso destra, per chi entra nel cortile dall'accesso esterno unico o principale. Disposizione analoga a quest'ultima deve avere la successione letterale relativa alle scale.

IV. STRADARI E INSULARIO

14. STRADARIO. — Tutti i comuni devono tenere uno stradario nel quale dovranno essere elencate le aree di circolazione sia dei centri con popolazione non superiore a 20.000 ab. (quando per questi *non* sia stato adottato l'isolato come unità ecografica complessa) sia quelle del territorio comunale esterno ai centri.

Dello stradario (composto, quando si dimostri preferibile, di fogli mobili) si dà a pagina seguente lo schema del tracciato, limitatamente alle notizie di carattere obbligatorio.

Per la compilazione dello stradario devono essere osservate le seguenti modalità.

Nella prima delle colonne relative all'*area di circolazione* deve essere indicata la specie di ciascuna delle aree di circolazione (via, viale, vicolo, corso, salita, calle, ecc., piazza, piazzale, largo, campo, campiello, ecc., frazione e località) le cui denominazioni devono essere elencate nella seconda colonna in unico ordine alfabetico.

Nelle colonne relative ai *numeri civici* devono essere indicati, per ciascuna area di circolazione con numerazione civica ordinata secondo la successione naturale dei numeri, rispettivamente i numeri civici estremi, i numeri ripetuti (cioè seguiti da lettera o da

AREA DI CIRCOLAZIONE		NUMERI CIVICI			UBICAZIONE DELL'AREA DI CIRCOLAZIONE	SEZIONI DI CENSIMENTO						ANNOTAZIONI		
Specie	Denominazione	Estremi	Ripetuti	Mancanti		Censimenti demografici			Censimenti economici					
						19 J. J.	19	19	19	19	19			
Via	Calabria	1 - 13	7a	-	da Piazza Pepe a Via Napoli									
		2 - 18	-	14		7								
Viale	Carovvè	1 - 95	15 bis	31 - 45	da Via Urbino a Viale Milano	2.1								
		2 - 98	6 bis - 6 ter	70 - 12		2.2								
Via	Celimontana	1 - 73	-	-	da Via Rovigo a Via Rivar	$\frac{2}{1-55}$	$\frac{3}{37-73}$							
		2 - 60	-	-		$\frac{4}{2-20}$	$\frac{5}{22-42}$					$\frac{6}{44-60}$		
Frazione	Cisa	1 - 150	61a - 75a	-	-	$\frac{9}{1-86}$	$\frac{10}{87-150}$							
Sta. est.	Cismon	77-5761	(15)	-	da Porta Romana al Pozzetto	2.7								
		90-5520	(19)	-		$\frac{28(8)}{20-2010}$	$\frac{29(11)}{250-5520}$							

A

B

C

D

E

F

G

H

I

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

U

V

Y

Z

bis, ter, ecc.) e i numeri mancanti, scrivendo nella prima riga quelli relativi al lato con numerazione dispari e nella seconda quelli relativi al lato con numerazione pari. Per ciascuna area di circolazione con numerazione metrica, invece, si devono indicare soltanto i numeri civici estremi, seguiti, tuttavia, dall'indicazione del numero complessivo (indicato tra parentesi) dei numeri civici, compresi quelli relativi agli spazi adiacenti (è evidente che nel numero complessivo devono intendersi compresi i due numeri civici estremi indicati). È evidente che per le aree di circolazione con numerazione civica soltanto da un lato e per le piazze, larghi, ecc., le relative indicazioni saranno poste su di una sola riga.

Nella colonna relativa all'*ubicazione dell'area di circolazione* devono essere indicati gli elementi utili alla individuazione di ciascuna area: per le vie, viali, ecc., si indicheranno le aree di circolazione contigue ai due estremi (ad es. da Piazza Cavour al Corso Garibaldi); per le piazze, larghi, ecc. si indicheranno, tra le vie che vi danno accesso, quelle maggiormente utili alla loro individuazione.

Nelle colonne relative alle *sezioni di censimento* dovranno essere indicati (quando saranno state delimitate le sezioni per ciascun censimento demografico od economico) i numeri che contraddistinguono le sezioni alle quali risultino assegnati gli accessi prospicienti su ciascuna area di circolazione. Lo schema porta tracciate due colonnine per ciascun tipo di censimento che dovranno essere compilate come detto qui di seguito:

a) se *tutta l'area di circolazione* risulti *assegnata ad una sola sezione*, si compilerà soltanto la prima colonnina, indicandovi (in corrispondenza dello spazio esistente tra la riga della numerazione dispari e quella della numerazione pari) il numero della sezione;

b) se *tutto il lato di una via* risulti *assegnato ad una sezione e tutto l'altro lato ad altra sezione*, si compilerà soltanto la prima colonnina, indicandovi, nelle corrispondenti righe, i due numeri delle sezioni;

c) se *i lati di una via* risultino *assegnati a due sezioni* si compileranno le due colonnine, indicandovi, sotto forma di frazione, il numero della sezione a cui appartiene ciascun tratto (come numeratore) e i numeri civici estremi compresi nel tratto stesso (come denominatore); se si tratti di strada esterna con numerazione metrica, al numeratore si dovrà aggiungere, tra parentesi, il numero complessivo dei numeri civici compresi nella sezione;

d) se *i lati di una via* risultino *assegnati a più di due sezioni*, le prime due si indicheranno nelle due colonnine, come detto alla lettera c, e le altre nella colonna delle « annotazioni » sempre sotto forma di frazione.

È evidente che, per ora, nessuna annotazione deve essere indicata nelle colonnine di cui trattasi e questo Istituto impartirà a suo tempo apposite istruzioni.

Allo scopo di rendere agevole la consultazione dello stradario, esso deve essere predisposto a mo' di rubrica (vedi lettere alfabetiche sul margine destro dello schema, che potranno essere completate, se del caso, con le lettere J, K, W, X e Y); pertanto non si dovranno elencare su di uno stesso foglio aree di circolazione che abbiano iniziali diverse.

Nell'elencazione alfabetica delle aree di circolazione devono essere seguiti i seguenti criteri: le aree di circolazione intitolate a persone devono essere elencate in rigoroso ordine alfabetico di cognome: ad es. Via Armando Diaz dovrà essere elencata come Diaz, Via Maresciallo Cadorna dovrà essere elencata come Cadorna. Le aree di cir-

Per la compilazione dell'insulario devono essere osservate le seguenti modalità.

Nella *prima colonna* devono essere elencati progressivamente i numeri distintivi degli isolati, seguiti, nel caso che gli isolati siano numerati separatamente per ciascun rione, quartiere, sestiere, ecc., dal numero romano o dalla lettera maiuscola che contraddistingue il rione, ecc.. È evidente che devono essere elencati prima tutti gli isolati del rione I o A, poi quelli del rione II o B, ecc.. Sarà bene, quando i rioni siano numerosi, che l'insulario sia ordinato a mo' di rubrica per la ricerca più sollecita dei rioni stessi.

Nelle *colonne relative alle aree di circolazione e ai numeri civici dell'isolato*, devono essere indicate le aree di circolazione che delimitano ciascun isolato (di norma, quattro), facendo precedere ognuna di esse dall'indicazione della specie (via, viale, vicolo, corso, salita, calle, ecc., piazza, piazzale, largo, campo, campiello, ecc.); di seguito a ciascuna area di circolazione devono essere indicati i numeri civici estremi degli accessi esterni dell'isolato prospicienti sull'area di circolazione stessa, mentre nella riga sottostante devono essere indicati i numeri civici ripetuti (numeri civici seguiti da lettera o da bis, ter, ecc.) e i numeri mancanti (questi ultimi si fanno precedere, per brevità, dalla lettera M).

Nelle *colonne relative alle sezioni di censimento* dovrà essere indicato, secondo le modalità che saranno precisate a suo tempo, il numero della sezione di censimento nella quale sarà compreso l'isolato nei singoli censimenti demografici ed economici.

16. AGGIORNAMENTO DELL' INSULARIO. — L'insulario deve essere sempre aggiornato di tutte le variazioni che possono verificarsi sia nella numerazione degli isolati, sia nella onomastica delle aree di circolazione e nella numerazione civica. Le registrazioni dei nuovi isolati devono essere fatte, evidentemente, di seguito all'ultima registrazione effettuata, data la progressività della numerazione nell'ambito del centro abitato o del rione, quartiere, ecc.; nel caso, invece, di due o più isolati che, in conseguenza di nuove costruzioni interposte (corpi di fabbricato, cavalcavia, ecc.), vengano a costituire un unico isolato, a questo sarà assegnato il numero distintivo di uno degli isolati persistenti (secondo quanto previsto al paragrafo 4 delle presenti istruzioni) e quindi, sull'insulario, in corrispondenza di quel numero saranno corrette, eventualmente, le aree di circolazione e i relativi numeri civici e dovranno essere cancellati, con una riga sottile ad inchiostro rosso, i numeri distintivi e le notizie relative all'altro o agli altri isolati entrati a far parte del nuovo unico isolato, indicando nella colonna delle annotazioni il motivo della cancellatura. Analogamente, dovranno essere depennate le notizie relative agli isolati demoliti: con inchiostro rosso se i loro numeri distintivi non saranno assegnati a nuovi isolati costruiti sulla stessa area; con matita nera nel caso in cui è presumibile la ricostruzione di un nuovo isolato nella stessa area, oppure nel caso in cui non sia nota ancora la destinazione definitiva di questa.

17. STRADARIO COLLEGATO CON L' INSULARIO. — Tutti i comuni che abbiano compilato l'insulario di cui al paragrafo 15 devono tenere uno stradario collegato con lo insulario stesso, nel quale devono essere elencate tutte le aree di circolazione comprese nei centri per i quali sia stata adottata l'unità ecografica complessa «isolato», con il riferimento ai rispettivi isolati.

Dello stradario in questione (composto, quando si dimostri preferibile, di fogli mobili) si dà a pagina seguente lo schema del tracciato, limitatamente alle notizie di carattere obbligatorio.

AREA DI CIRCOLAZIONE		NUMERI CIVICI			NUMERI DISTINTIVI DEGLI ISOLATI PROSPICIENTI SULL'AREA DI CIRCOLAZIONE E NUMERI CIVICI ESTREMI DI CIASCUN ISOLATO										UBICAZIONE DELL'AREA DI CIRCOLAZIONE	ANNOTAZIONI		
Specie	Denominazione	Estremi	Ripetuti	Mancanti	1/IV	2/IV	3/IV											
	<i>Via Calabria</i>	1-77	7a-7b-7c	73	1-21	23-51	53-77											da Piazza Manin a Via Poccia
		2-62	106a	30-32-34	2-28	36-46	48-62											
	<i>Via Catania</i>	1-171	51a-51b	-	93/IV	94/IV	95/IV	96/IV	99/IV	100/IV	102/IV	87/VII	83/VII	80/VII				da Via Peltica a Via Confalonieri
					62/VI	60/VI												
					143-151	153-171												
		2-160	12a-12b	-	26/IX	27/IX	28/IX	29/IX	31/IX	33/IX	34/IX	40/IX	41/IX	43/IX				
					2-10	12-22	24-34	36-44	46-58	60-78	80-94	96-114	116-134	136-150				
	<i>Piazza Cola di Rienzo</i>	1-90	11a-22b	72	172/XI	174/XI	175/XI	180/XI	182/XI									Via Cassare - Via Modica
					1-20	21-34	35-53	54-71	73-90									

A
B
C
D
E
F
G
H
I
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
Z

Tale schema differisce da quello dell'altro stradario illustrato a pag. 20 perchè comprende le colonne relative agli isolati e manca, invece, delle colonne relative alle sezioni di censimento. È evidente, pertanto, che la compilazione delle varie colonne (escluse quelle degli isolati) deve essere fatta secondo le istruzioni date per l'altro stradario, con l'avvertenza, però, che mentre in quello ciascun lato di area di circolazione occupa una sola riga, nello stradario collegato ne può occupare più di una, in relazione al numero di isolati prospicienti sul lato stesso. Conseguentemente, nello stradario collegato le notizie relative ad ogni area di circolazione devono essere indicate lato per lato, cioè dovranno essere indicate prima le notizie (numeri civici e numeri d'isolato) di un lato e, dopo, le analoghe notizie relative all'altro lato.

Per quanto concerne, invece, le colonne relative agli *isolati*, in esse l'indicazione di questi ultimi deve essere effettuata sotto forma di frazione, mettendo come numeratore il numero distintivo di ciascun isolato (compreso l'eventuale simbolo, in numeri romani o lettere, che contraddistingue il rione, quartiere, ecc.) e come denominatore i numeri civici estremi degli accessi all'isolato prospicienti sulla corrispondente area di circolazione elencata nella seconda colonna.

18. AGGIORNAMENTO DEGLI STRADARI. — L'uno e l'altro stradario devono essere sempre tenuti al corrente di tutte le variazioni che possono verificarsi sia nell'onomastica sia nella numerazione civica e, limitatamente a quello collegato, nei riguardi delle costruzioni e demolizioni di isolati. La registrazione di una nuova area di circolazione deve essere fatta sulla riga successiva all'ultima area già registrata con la medesima iniziale di denominazione, intercalando un nuovo foglio se questa occupa l'ultima riga del foglio; inoltre deve essere fatta un'annotazione di riferimento in margine, nel punto che essa avrebbe dovuto occupare alfabeticamente. Nel caso di soppressione di area di circolazione devono essere cancellate, con una riga sottile ad inchiostro rosso, tutte le notizie ad essa relative, annotandone in margine il motivo; analogamente si procederà sullo stradario collegato, nel caso di demolizione di isolati, mentre per i nuovi isolati costruiti dovranno essere indicate le relative notizie nelle apposite colonne. Per il cambiamento di denominazione dell'area di circolazione, oltre a procedere analogamente al caso della soppressione nei confronti della vecchia denominazione, deve essere registrata la nuova denominazione come è stato sopra detto per una nuova area di circolazione. Nel caso di variazioni nella numerazione civica, dovranno essere apportate le relative correzioni nelle apposite colonne, cancellando i numeri da correggere e scrivendovi, accanto, i nuovi numeri, oppure aggiungendo rispettivamente ai numeri civici ripetuti e mancanti quelli relativi ai nuovi accessi e quelli degli accessi non più esistenti.

GRADUALITÀ DI ESECUZIONE DEGLI ADEMPIMENTI

Per l'assolvimento degli adempimenti prescritti con le presenti istruzioni, l'Istituto centrale di statistica non può fissare termini precisi per ciascuna operazione, potendo variare la situazione da un comune all'altro, sì che l'esecuzione di un adempimento può richiedere un maggiore o minore lasso di tempo, a seconda dello stato di fatto esistente in ciascun comune. È evidente, infatti, che laddove la numerazione civica sia perfettamente ordinata non vi sarà nulla da fare per tale adempimento ed è pure evidente che l'individuazione degli isolati può presentare una maggiore o minore complessità secondo la distribuzione degli edifici e l'ampiezza territoriale del centro abitato.

I competenti uffici comunali dovranno, pertanto, graduare nel tempo l'esecuzione di ogni operazione, predisponendo un piano organico che consenta di ultimare tutti i lavori, *entro il 15 marzo dell'anno 1951.*

Per l'*integrale* applicazione delle presenti istruzioni è necessario che i comuni siano in possesso del *piano topografico* per il IX censimento generale della popolazione debitamente *approvato* da questo Istituto; pertanto:

a) i comuni che *hanno già ricevuto il piano topografico approvato*, possono dare senz'altro corso a tutti i lavori;

b) i comuni che *non hanno ancora ricevuto il piano topografico approvato*, devono intanto dare esecuzione ai lavori preparatori necessari (deliberazioni relative all'onomatica delle aree di circolazione; fornitura delle targhe eventualmente occorrenti per la denominazione delle aree di circolazione e per la numerazione civica; individuazione degli isolati, ecc.) e possono senz'altro provvedere alla sistemazione della numerazione interna, in modo da mettersi anch'essi in condizione di ultimare tutti i lavori entro il 15 marzo dell'anno 1951 (ciò che potrà essere fatto dopo il ricevimento del piano topografico approvato);

c) i pochissimi comuni che *non hanno ancora trasmesso all'Istituto centrale di statistica il piano topografico*, per l'approvazione, dovranno contenersi, sin d'ora, come i comuni di cui al punto b. Essi sono invitati a trasmettere il piano stesso con ogni urgenza.

APPENDICE

CENTRI ABITATI PER I QUALI DEVE ESSERE ADOTTATA L'UNITÀ «ISOLATO»

(Centri abitati che al censimento 1936 risultarono con popolazione residente superiore a 20.000 ab., qui indicati col nome attuale e che devono essere considerati nella loro attuale delimitazione quale risulta dal piano topografico per il IX censimento generale della popolazione approvato dall'Istituto centrale di statistica)

- | | | |
|---------------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1. Adrano | 49. Enna | 98. Pescara |
| 2. Afragola | 50. Faenza | 99. Piacenza |
| 3. Agrigento | 51. Favara | 100. Piazza Armerina |
| 4. Alcamo | 52. Ferrara | 101. Pisa |
| 5. Alessandria | 53. Firenze | 102. Pistoia |
| 6. Altamura | 54. Foggia | 103. Portici |
| 7. Ancona | 55. Forlì | 104. Pozzuoli |
| 8. Andria | 56. Gela | 105. Prato |
| 9. Arezzo | 57. Genova | 106. Ragusa |
| 10. Ascoli Piceno | 58. Gioia del Colle | 107. Ravenna |
| 11. Asti | 59. Gorizia | 108. Reggio di Calabria |
| 12. Avellino | 60. Gravina di Puglia | 109. Reggio nell'Emilia |
| 13. Aversa | 61. Imola | 110. Resina |
| 14. Avola | 62. Imperia | 111. Rimini |
| 15. Bagheria | 63. L'Aquila | 112. Roma |
| 16. Bari | 64. La Spezia | 113. Ruvo di Puglia |
| 17. Barletta | 65. Lecce | 114. Salerno |
| 18. Benevento | 66. Legnano | 115. San Remo |
| 19. Bergamo | 67. Lentini | 116. San Severo |
| 20. Biella | 68. Licata | 117. Santa Maria Capua Ve- |
| 21. Bisceglie | 69. Livorno | tere |
| 22. Bitonto | 70. Lodi | 118. Sassari |
| 23. Bologna | 71. Lucca | 119. Savona |
| 24. Bolzano | 72. Mantova | 120. Sesto San Giovanni |
| 25. Brescia | 73. Marsala | 121. Siena |
| 26. Brindisi | 74. Martina Franca | 122. Siracusa |
| 27. Busto Arsizio | 75. Matera | 123. Taranto |
| 28. Cagliari | 76. Mazara del Vallo | 124. Terlizzi |
| 29. Caltagirone | 77. Merano | 125. Termini Imerese |
| 30. Caltanissetta | 78. Messina | 126. Terni |
| 31. Canicattì | 79. Mestre (Venezia) | 127. Torino |
| 32. Canosa di Puglia | 80. Milano | 128. Torre Annunziata |
| 33. Carrara | 81. Modena | 129. Torre del Greco |
| 34. Casale Monferrato | 82. Modica | 130. Trani |
| 35. Caserta | 83. Molfetta | 131. Trapani |
| 36. Castellammare di Sta- | 84. Monte Sant'Angelo | 132. Trento |
| bia | 85. Monza | 133. Treviso |
| 37. Castelvetro | 86. Napoli | 134. Udine |
| 38. Catania | 87. Nocera Inferiore | 135. Varese |
| 39. Catanzaro | 88. Novara | 136. Velletri |
| 40. Cerignola | 89. Ostuni | 137. Venezia |
| 41. Cesena | 90. Padova | 138. Vercelli |
| 42. Chioggia | 91. Palermo | 139. Verona |
| 43. Civitavecchia | 92. Parma | 140. Viareggio |
| 44. Comiso | 93. Partinico | 141. Vicenza |
| 45. Como | 94. Paternò | 142. Vigevano |
| 46. Corato | 95. Pavia | 143. Viterbo |
| 47. Cosenza | 96. Perugia | 144. Vittoria |
| 48. Cremona | 97. Pesaro | 145. Voghera |

