



RACCOLTA NORME DI LEGGE CHE INTERESSANO IL MONDO DEL CICLISTA

COMUNE DI
VENEZIA



DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
E MOBILITÀ SERVIZIO MOBILITÀ TERRAFERMA

UFFICIO BICICLETTE

Via G. Ulloa n. 1 - 30175 Marghera Venezia

Tel. 041.2749173 - 9174 - Fax 041.2749168

ufficio.biciclette@comune.venezia.it

www.comune.venezia.it/biciclette

Gli articoli del Codice Civile

Da tener presente in caso di ritrovamento di una... bicicletta.

Art. 927. COSE RITROVATE

Chi trova una cosa mobile deve restituirla al proprietario, e, se non lo conosce, deve consegnarla senza ritardo al Sindaco del luogo in cui l'ha trovata, indicando le circostanze del ritrovamento (931; 647, n. 1 c.p.)

Art. 928. PUBBLICAZIONE DEL RITROVAMENTO

Il Sindaco rende nota la consegna per mezzo di pubblicazione nell'albo pretorio del Comune, da farsi per due domeniche successive e da restare affissa per tre giorni ogni volta (931).

Art.929. ACQUISTO DI PROPRIETÀ DELLA COSA RITROVATA

Trascorso un anno dall'ultimo giorno della pubblicazione senza che si presenti il proprietario (931), la cosa oppure il suo prezzo, se le circostanze ne hanno richiesto la vendita, appartiene a chi l'ha trovata. Così il proprietario come il ritrovatore, riprendendo la cosa o ricevendo il prezzo, devono pagare le spese occorse.

Art.930. PREMIO DOVUTO AL RITROVATORE

Il proprietario deve pagare a titolo di premio al ritrovatore, se questi lo richiede. Il decimo della somma o del prezzo della cosa ritrovata. Se tale somma o prezzo eccede le Euro 5,1645, il premio per il sovrappiù è solo del ventesimo. Se la cosa non ha valore commerciale, la misura del premio è fissata dal giudice secondo il suo prudente apprezzamento.

Art. 931. EQUIPARAZIONE DEL POSSESSORE O DETENTORE AL PROPRIETARIO

Agli effetti delle disposizioni contenute negli art. 927 e seguenti, al proprietario sono equiparati, secondo le circostanze, il possessore e il detentore (1140).



DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
E MOBILITÀ SERVIZIO MOBILITÀ TERRAFERMA
UFFICIO BICICLETTE
Via G.Ulloa n. 1 - 30175 Marghera Venezia
Tel. 041.2749173 - 9174 - Fax 041.2749168
ufficio.biciclette@comune.venezia.it
www.comune.venezia.it/biciclette

Progetto a cura dell'Ufficio Biciclette

Antonio Dalla Venezia - Giuseppina Freguglia - Gabriele Vergani

Grafica: Maurizio Ercole [www.genesidesign.com]

Art. 932. TESORO

Tesoro è qualunque cosa mobile di pregio, nascosta o sotterrata, di cui nessuno può provare d'essere proprietario. Il tesoro appartiene al proprietario del fondo in cui si trova (959; 988; 647 c.p.). Se il tesoro è trovato nel fondo altrui, purché sia stato scoperto per solo effetto del caso, spetta per metà al proprietario del fondo e per metà al ritrovatore. La stessa disposizione si applica se il tesoro è scoperto in una cosa mobile altrui. Per il ritrovamento degli oggetti di interesse storico, archeologico, paleontologico, paleontologico e artistico si osservano le disposizioni delle leggi speciali. (L.n.1089 del 1.6.1939 sulla tutela delle cose di interesse artistico storico).

ART.933. RIGETTI DEL MARE E PIANTE SUL LIDO. RELITTI AERONAUTICI

I diritti sopra le cose gettate in mare o sopra quelle che il mare rigetta o sopra le piante e le erbe che crescono lungo le rive del mare sono regolati dalle leggi speciali (510 ss. C.n.). Parimenti si osservano le leggi speciali per il ritrovamento di aeromobili e di relitti di aeromobili (993 ss.c. n.).

Gli articoli del Codice della Strada che interessano i ciclisti

IL CODICE DELLA STRADA

Approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 aggiornato con la Legge n. 214 del 1 agosto 2003 – si compone di n.245 articoli. È accompagnato da un Regolamento di attuazione che comprende n. 408 articoli e n. 19 appendici. Il Codice della Strada è entrato in vigore il 1 gennaio 1993.

NUOVO CODICE DELLA STRADA: D.LGS. 30 APRILE 1992 N. 285 AGGIORNATO CON:

D.Lgs 10 settembre 1993 n. 360
D.P.R. n. 575 del 19 aprile 1994
D.Lgs. n. 143 del 4 giugno 1997
Legge n. 366 de 19 ottobre 1998
D. M. 22 dicembre 1998
D.Lgs n. 9 del 15.1.2002
D.L. n. 121 del 20.6.02
Legge n. 214 del 1 agosto 2003

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1. PRINCIPI GENERALI

2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.
4. Il Governo comunica annualmente al Parlamento l'esito delle indagini periodiche riguardanti i profili sociali, ambientali ed economici della circolazione stradale.
5. Il Ministro dei Lavori Pubblici fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi utilizzando i più moderni sistemi di co-

municazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo.

ART. 2. DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.
2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:
 - a) autostrade;
 - b) strade extraurbane principali;
 - c) strade extraurbane secondarie;
 - d) strade urbane di scorrimento;
 - e) strade urbane di quartiere;
 - f) strade locali.
- f bis) Itinerari ciclopedonali.
4. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:
 - f bis) Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

ART. 3. DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

2. Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissione zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.
In particolare situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.
- 34 bis. Parcheggio scambiatore: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.
39. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

TITOLO II - DELLA COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE CAPO II - ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E SEGNALETICA STRADALE

ART. 40. SEGNALI ORIZZONTALI

1. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili per particolari comportamenti da seguire.
I segnali orizzontali si dividono in:
 - a) strisce longitudinali;
 - b) strisce trasversali;
 - c) attraversamenti pedonali o ciclabili.
11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.

TITOLO II - DELLA COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE CAPO II - ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E SEGNALETICA STRADALE

ART. 41. SEGNALI LUMINOSI

1. I segnali luminosi si suddividono nelle seguenti categorie:
 - a) segnali luminosi di pericolo e di prescrizione;
 - b) segnali luminosi di indicazione;
 - c) lanterne semaforiche veicolari normali;
 - d) lanterne semaforiche veicolari di corsia;
 - e) lanterne semaforiche per i veicoli di trasporto pubblico;
 - f) lanterne semaforiche pedonali;
 - g) lanterne semaforiche per velocipedi;
 - h) lanterne semaforiche veicolari per corsie reversibili;
 - i) lanterna semaforica gialla lampeggiante;
2. Le luci delle lanterne semaforiche veicolari normali sono di forma circolare ed il colore:
 - a) rosso con significato di arresto;
 - b) giallo con significato di preavviso di arresto;
 - c) verde con significato di via libera.
6. Le luci delle lanterne semaforiche per velocipedi sono a forma di bicicletta colorata su fondo nero; i colori sono rosso, giallo e verde; il significato è identico a quello delle luci di cui al

- comma 2, ma limitatamente ai velocipedi provenienti da una pista ciclabile.
9. Durante il periodo di accensione della luce verde, i veicoli possono procedere verso tutte le direzioni consentite dalla segnaletica verticale ed orizzontale; in ogni caso i veicoli non possono impegnare l'area di intersezione se i conducenti non hanno la certezza di poterla sgombrare prima dell'accensione della luce rossa; i conducenti devono dare sempre la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali sia data contemporaneamente via libera; i conducenti in svolta devono, altresì, dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra ed ai veicoli della corrente di traffico nella quale vanno ad immettersi.
 10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possono più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza. In tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.
 11. Durante il periodo di accensione della luce rossa, i veicoli non devono superare la striscia di arresto; in mancanza di tale striscia i veicoli non devono impegnare l'area di intersezione, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni.
 13. Nel caso in cui la lanterna semaforica pedonale o quella per i velocipedi risulti spenta o presenti indicazioni anomale, il pedone o il ciclista ha obbligo di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentano il passaggio ai veicoli che interferiscono con la sua traiettoria di attraversamento.
 14. Durante il periodo di accensione delle luci verde, gialla o rossa a forma di bicicletta, i ciclisti devono tenere lo stesso comportamento dei veicoli nel caso di lanterne semaforiche veicolari normali di cui rispettivamente ai commi 9,10 e 11.
 15. In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.

TITOLO III - DEI VEICOLI

CAPO I - DEI VEICOLI IN GENERALE

ART. 46. NOZIONE DI VEICOLO

1. Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da

motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento.

ART. 47. CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI

1. I veicoli si classificano, ai fini del presente codice, come segue:
 - a) veicoli a braccia;
 - b) veicoli a trazione animale;
 - c) velocipedi;
 ecc. ecc.

ART.50 VELOCIPEDI

1. I velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 Km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.
2. I velocipedi non possono superare 1,30 mt di larghezza, 3 mt di lunghezza e 2,20 mt di altezza.

CAPO II - DEI VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE, SLITTE E VELOCIPEDI

ART. 68. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE E FUNZIONALI E DISPOSITIVI DI EQUIPAGGIAMENTO DEI VELOCIPEDI

1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:
 - a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;
 - b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;
 - c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.
2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art.152 comma 1 - Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli.
3. Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del comma 1 non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive.

4. Con decreto del Ministro dei lavori pubblici sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente.
5. I velocipedi possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite nel regolamento.
6. Chiunque circola con un velocipede senza pneumatici o nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'articolo 69, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 19,95 a euro 81,90.
7. Chiunque circola con un velocipede di cui al comma 4, non omologato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55.
8. Chiunque produce o mette in commercio velocipedi o i relativi dispositivi di equipaggiamento non conformi al tipo omologato, ove ne sia richiesta l'omologazione, è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 343,35 a euro 1.376,55.

ART. 69. CARATTERISTICHE DEI DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE E DI FRENATURA DEI VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE, DELLE SLITTE E DEI VELOCIPEDI

1. Nel regolamento sono stabiliti, per i veicoli di cui agli articoli 49, 50 e 51, il numero, il colore, le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva e le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di frenatura dei veicoli a trazione animale e dei velocipedi, nonché, limitatamente ai velocipedi, le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione acustica.

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

ART. 145. PRECEDENZA.

1. I conducenti, approssimandosi ad una intersezione, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.
8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

ART. 152. SEGNALAZIONE VISIVA E ILLUMINAZIONE DEI VEICOLI

2. Ad eccezione dei velocipedi e dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva è obbligatorio anche durante la fermata o la sosta, a meno che il veicolo sia reso pienamente visibile dall'illuminazione pubblica o venga collocato fuori dalla carreggiata. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza.

L'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli è obbligatoria da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità.

ART. 153. USO DEI DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE VISIVA E DI ILLUMINAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE E DEI RIMORCHI

1. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli a motore e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti.
5. Nei casi indicati dal comma 1, ad eccezione dei velocipedi e dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva è obbligatorio anche durante la fermata o la sosta, a meno che il veicolo sia reso pienamente visibile dall'illuminazione pubblica o venga collocato fuori dalla carreggiata. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza.

ART. 157. ARRESTO, FERMATA E SOSTA DEI VEICOLI

Agli effetti delle presenti norme:

3. Fuori dei centri abitati, i veicoli in sosta infermata devono essere collocati fuori della carreggiata, ma non sulle piste per velocipedi né, salvo sia appositamente segnalato, sulle banchine. In caso di impossibilità, la fermata e la sosta devono essere effettuate il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia.

7. Sulle carreggiate delle strade con precedenza la sosta è vietata. È fatto divieto a chiunque di aprire le porte di un veicolo, di discendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada.
8. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 33,60 a Euro 137,55.

Art. 158. Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

1. La fermata e la sosta sono vietate:
 - g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;
5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 68,25 a Euro 275,10.
7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.

ART.175. CONDIZIONI E LIMITAZIONI DELLA CIRCOLAZIONE SULLE AUTOSTRAD E SULLE STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI

1. Le norme del presente articolo e dell'art. 176 si applicano ai veicoli ammessi a circolare sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e su altre strade, individuate con decreto del Ministro dei lavori pubblici, su proposta dell'ente proprietario, e da indicare con apposita segnaletica d'inizio e fine.
3. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade extraurbane e principali e su altre strade, individuate con decreto del Ministero dei lavori pubblici, e indicate con segnaletica d'inizio e di fine.
 - a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cc se a motore termico.

ART. 182. CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.
2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere

in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.

3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.
4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.
5. È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'articolo 68, comma 5.
6. I velocipedi appositamente costruiti ed omologati per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotti, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo.
7. Sui veicoli di cui al comma 6 non si possono trasportare più di quattro persone adulte compresi i conducenti; è consentito anche il trasporto contemporaneo di due bambini fino a dieci anni di età.
8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.
9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 19 a Euro 78. La sanzione è da Euro 32 a Euro 131 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.

TITOLO VI – DEGLI ILLECITI PREVISTI DAL PRESENTE CODICE E DELLE RELATIVE SANZIONI.

CAP. 1 DEGLI ILLECITI AMMINISTRATIVI E DELLE RELATIVE SANZIONI SEZIONE 1 – DEGLI ILLECITI AMMINISTRATIVI IMPORTANTI SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNARIE ED APPLICAZIONE DI QUESTE ULTIME

ART. 208. PROVENTI DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNARIE

1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tranvie in concessione. I proventi stessi sono devoluti alle regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle

- regioni, delle province e dei comuni.
2. I proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, sono destinati:
 - a) fermo restando quanto previsto dal articolo 32, comma 4, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, nella misura del 80 per cento del totale annuo, definito a norma dell'articolo 2, lettera x), della legge 13 giugno 1991, n. 190, per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, attuata anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS), istituito con legge 30 dicembre 1988, n. 556, per finalità di educazione stradale, sentito, occorrendo, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza e per iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione;
 - b) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, nella misura del 20 per cento del totale annuo sopra richiamato, per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo;
 - c) al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca - Dipartimento per i servizi per il territorio, nella misura del 7,5 per cento del totale annuo, al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori
 3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, determina annualmente le quote dei proventi da destinarsi alle suindicate finalità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad adottare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio, nel rispetto delle quote come annualmente determinate.
 4. I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale

e alla redazione dei piani di cui all'art. 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinarsi alle suindicate finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; per i comuni la comunicazione è dovuta solo da quelli con popolazione superiore a cinquemila abitanti.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a introdurre con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione dell'entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

TITOLO VII - DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

CAPO I - DISPOSIZIONI FINALI

ART. 230. EDUCAZIONE STRADALE

1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'istruzione, dell'università e della ricerca scientifica, di intesa con i Ministri dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio, avvalendosi della collaborazione dell'Automobile club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986 n. 349, di società sportive ciclistiche nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle

- regole di comportamento degli utenti.
2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca scientifica con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai Corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.
- 2 bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti.

Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada

Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (in Suppl. ord. alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303), con le modifiche di cui al d.P.R. 16 settembre 1996, n. 610.

REGOLAMENTO ART. 39 **TITOLO II - COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE** **CAPO II** **3 - LA SEGNALETICA VERTICALE (ART. 39 C.S.)**

- c) Segnali di prescrizione.
- c) Segnali di obbligo.

ART. 122. (ART.39 CODICE DELLA STRADA)

9. I segnali di Circolazione riservata a determinate categorie di utenti il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:
- a) il segnale PERCORSO PEDONALE che deve essere posto all'inizio di un viale, di un itinerario o di un percorso riservato ai soli pedoni (area pedonale urbana);
 - b) il segnale PISTA CICLABILE che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione delle biciclette. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;
 - c) il segnale di PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione delle biciclette e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;
 - d) il segnale percorso riservato ai quadrupedi da soma o da sella che deve essere posto all'inizio di una pista o di un passaggio particolare.
10. La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa.

REGOLAMENTO ART. 40
TITOLO II - COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE
CAPO II
4 - LA SEGNALETICA ORIZZONTALE (ART. 40 C.S.)

ART. 140. - STRISCE DI CORSIA (ART. 40 C.S.)

7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile.

ART. 146. - ATTRAVERSAMENTI CICLABILI (ART. 40 C.S.)

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.
2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso. In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale.
3. Analogamente a quanto previsto dall'articolo 145, comma 4, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei velocipedi che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta.

ART. 148. - ISCRIZIONI E SIMBOLI (ART. 40 C.S.)

11. I simboli possono costituire ripetizione dei segnali verticali, o di simboli in essi contenuti; in particolare, sulle piste e sugli attraversamenti ciclabili può essere tracciato il segnale o il simbolo del segnale di PISTA CICLABILE (fig. II. 442/b); in ogni caso essi devono essere opportunamente deformati in funzione del tipo di strada, al fine di consentirne la corretta percezione.

REGOLAMENTO ART. 41
TITOLO II - COSTRUZIONE E TUTELA DELLE STRADE
CAPO II
5 - SEGNALI LUMINOSI (ART. 41 C.S.)

ART. 163. - LANTERNE SEMAFORICHE PER VELOCIPEDI (ART. 41 C.S.)

1. Le lanterne semaforiche per velocipedi sono destinate esclusivamente alla regolazione degli attraversamenti ciclabili semaforizzati; esse sono a tre luci con i seguenti simboli:
 - a) bicicletta rossa su fondo circolare nero;
 - b) bicicletta gialla su fondo circolare nero;
 - c) bicicletta verde su fondo circolare nero.
2. La disposizione delle luci è verticale: bicicletta rossa in alto, bicicletta gialla al centro e bicicletta verde in basso.
3. La sequenza di accensione delle luci è la seguente:
 - a) bicicletta verde;
 - b) bicicletta gialla;
 - c) bicicletta rossa.
4. Le lanterne semaforiche per velocipedi vanno usate solo in corrispondenza di piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.

REGOLAMENTO ART. 68
TITOLO III - DEI VEICOLI
CAPO II - DEI VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE, SLITTE E VELOCIPEDI

ART. 223. - DISPOSITIVI DI FRENATURA E DI SEGNALAZIONE ACUSTICA DEI VELOCIPEDI (ARTT. 68, 69 C.S.)

1. I dispositivi indipendenti di frenatura, l'uno sulla ruota anteriore e l'altro su quella posteriore, possono agire sia sulla ruota (pneumatico o cerchione) sia sul mozzo, sia, in genere, sugli organi di trasmissione.
2. Il comando del freno può essere tanto a mano quanto a pedale.
3. La trasmissione fra comando e freni, può essere attuata con sistemi di leve rigide a snodo, con cavi flessibili o con sistemi di trasmissione idraulica.
4. I sistemi di cui ai commi 1, 2 e 3 possono essere applicati sia internamente sia esternamente alle strutture del veicolo.
5. Il suono emesso dal campanello deve essere di intensità tale da poter essere percepito ad almeno 30 m di distanza

**ART. 224. - DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE VISIVA DEI VELOCIPEDI
(ARTT. 68, 69 C.S.)**

1. La luce anteriore consiste in un fanale a luce bianca o gialla, ad alimentazione elettrica, posto ad una altezza compresa tra un minimo di 30 cm ed un massimo di 100 cm da terra ed orientato in modo che l'asse ottico incontri il terreno antistante il velocipede a non oltre 20 m.
2. La luce emessa deve dare un illuminamento, misurato su uno schermo verticale posto a 10 m avanti al fanale, maggiore o eguale a 2 lux nel punto corrispondente alla proiezione sullo schermo del centro del fanale e su una linea orizzontale passante per detto punto per una estensione di 1 metro a destra e di 1 metro a sinistra di esso. In nessun punto dello schermo situato a 60 cm al di sopra di detta orizzontale l'illuminamento deve superare 5 lux.
3. La luce di posizione posteriore rossa, ad alimentazione elettrica, deve trovarsi sul piano di simmetria del velocipede, ad altezza da terra non superiore a 1 m, comunque non al di sotto del dispositivo a luce riflessa, ed avere il fascio luminoso diretto verso l'indietro, con l'asse orizzontale contenuto nel suddetto piano di simmetria.
4. La visibilità verso l'indietro deve essere assicurata entro un campo di ± 15 gradi in verticale e di ± 45 gradi in orizzontale.
5. L'intensità della luce emessa non deve essere inferiore a 0,05 candele entro un campo di ± 10 gradi in verticale e di ± 10 gradi in orizzontale.
6. Il dispositivo catadiottrico posteriore a luce riflessa rossa deve essere montato su idoneo supporto con l'asse di riferimento orizzontale e parallelo al piano verticale longitudinale di simmetria del veicolo. Non deve esservi ostacolo alla propagazione della luce tra il dispositivo e l'occhio dell'osservatore situato nello spazio comune a due diedri ortogonali i cui spigoli, uno orizzontale e l'altro verticale, passano per il centro della superficie riflettente con angoli rispettivamente di ± 45 gradi e di ± 15 gradi. Il dispositivo deve essere posto ad una altezza non superiore a 90 cm da terra misurata tra il bordo superiore del dispositivo ed il terreno, e deve essere di forma tale che possa essere inscritto in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non superiore a due. Il dispositivo può essere abbinato alla luce di posizione posteriore, purché le superfici luminose dei due dispositivi restino separate.
7. I dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla, da applicare sui due fianchetti di ciascun pedale e gli analoghi dispositivi da applicare sui due lati di ciascuna ruota, devo-

no essere montati in modo che le superfici utili siano esterne ai pedali ed alle ruote, rispettivamente perpendicolari ai piani dei pedali e paralleli ai piani delle ruote e di forma tale che possano essere iscritti in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non superiore ad otto.

8. I valori minimi di intensità luminosa, in millicandele riflesse per ogni lux di luce bianca incidente sui vari dispositivi, ed in funzione dei diversi angoli d'incidenza e di divergenza devono essere quelli che risultano indicati nell'appendice IV del presente titolo. (Dispositivi di segnalazione visiva dei velocipedi).
9. Le caratteristiche del materiale riflettente dei dispositivi catadiottrici a luce rossa e a luce gialla sono quelle di cui alla suddetta "Appendice" commi 2, 3 e 4.
10. I tipi di dispositivi previsti dalla suddetta "appendice" devono essere omologati dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale e devono portare stampigliati, in posizione visibile, gli elementi di cui all'articolo 192, comma 7, e, qualora agli effetti del montaggio sia prescritta una determinata posizione, la dicitura "alto" od altra simile.

**ART. 225. - CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE ATTREZZATURE
PER IL TRASPORTO DEI BAMBINI SUI VELOCIPEDI
(ARTT. 68, 69 C.S.)**

1. L'attrezzatura idonea, ai sensi dell'articolo 68, comma 5, del codice, al trasporto su un velocipede di un bambino fino ad otto anni di età, è costituita da un apposito seggiolino composto da: sedile con schienale, braccioli, sistema di fissaggio al velocipede e sistema di sicurezza del bambino. I braccioli possono essere omessi nel caso di seggiolini destinati esclusivamente al fissaggio in posizione posteriore al conducente, per il trasporto di bambini di età superiore ai quattro anni.
2. Il seggiolino è realizzato e predisposto per l'installazione in modo che, anche durante il trasporto del bambino, non siano superati i limiti dimensionali fissati per i velocipedi dall'articolo 50 del codice, non sia ostacolata la visuale del conducente e non siano limitate la possibilità e la libertà di manovra da parte dello stesso.
3. Il sistema di sicurezza del bambino è costituito da bretelle o cintura di contenimento e da una struttura di protezione dei piedi del bambino. Tale struttura di protezione può far parte del seggiolino od essere elemento separato dallo stesso, nel qual caso è montata direttamente sul velocipede; in ogni caso deve essere idonea ad impedire il con-

- tatto dei piedi con le parti in movimento.
4. Il sistema di fissaggio previsto deve garantire l'ancoraggio del seggiolino al velocipede impedendone, in ogni caso, lo sganciamento accidentale. Per i seggiolini per i quali si prevede il montaggio in posizione anteriore, tra il manubrio ed il conducente, e che sono idonei al trasporto di bambini la cui massa non è superiore a 15 Kg, sono ammessi sistemi di fissaggio sia al telaio, sia al piantone, sia al manubrio. In quest'ultimo caso, l'interasse tra gli agganci al manubrio non è superiore a 10 cm. Per i seggiolini per i quali si prevede il montaggio in posizione posteriore, sono ammessi sistemi di fissaggio sia al telaio sia ad un accessorio portapacchi. In tal caso, nelle istruzioni per il montaggio ed indicazioni d'uso del seggiolino di cui al comma 5, è evidenziata chiaramente la portata minima del portapacchi, necessaria per garantire il trasporto del bambino in condizioni di sicurezza.
 5. Ciascun seggiolino è munito di istruzioni illustrate per il montaggio e di indicazioni per l'uso atte a garantire il trasporto del bambino in condizioni di sicurezza. Unitamente a tali indicazioni sono riportati gli articoli 68, comma 5, e 182, comma 5, del codice, nonché gli articoli 225 e 377, comma 5. Alle suddette istruzioni ed indicazioni è allegata una dichiarazione che attesti la rispondenza del seggiolino alle caratteristiche fissate dal presente articolo. Tale dichiarazione è sottoscritta, sotto la propria responsabilità, dal produttore oppure da chi provvede alla commercializzazione con proprio marchio, oppure, nel caso di prodotto importato da paesi che non fanno parte della Comunità europea, da chi lo abbia importato nell'esercizio della propria attività commerciale.
 6. Sul seggiolino sono impressi in modo visibile, anche dopo il montaggio dello stesso, l'anno di produzione ed il nome del produttore, ovvero di chi provvede alla sua commercializzazione con proprio marchio, oppure, nel caso di prodotto importato da paesi che non fanno parte della Comunità europea, da chi lo abbia importato nell'esercizio della propria attività commerciale.
 7. Sono consentiti i rimorchi per velocipedi purché la lunghezza del velocipede, compreso il rimorchio, non superi 3 m. La larghezza massima totale del rimorchio non deve essere superiore a 75 cm e l'altezza massima, compreso il carico, non deve essere superiore a 1 m. La massa trasportabile non deve essere superiore a 50 Kg. Per la circolazione notturna il rimorchio è equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore e laterale previsti per i velocipedi all'articolo 224.

REGOLAMENTO ART. 157

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

ARRESTI, SOSTE E FERMATE DEI VEICOLI (ARTT. 157-163 C.S.)

ART. 351. - ARRESTI E SOSTE DEI VEICOLI IN GENERALE (ART. 157 C.S.)

3. Le manovre indicate dall'articolo 157, comma 7, del codice, devono essere, nei casi consentiti dalla stessa norma, sempre eseguite nel tempo strettamente necessario, in relazione alle condizioni del traffico, in modo da assicurare la sicurezza del medesimo.

REGOLAMENTO ART. 182

TITOLO V - NORME DI COMPORTAMENTO

CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI (ART. 182 C.S.)

ART. 377. - CIRCOLAZIONE DEI VELOCIPEDI (ART. 182 C.S.)

1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.
2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.
3. In ogni caso, i ciclisti devono segnalare tempestivamente, con il braccio, la manovra di svolta a sinistra, di svolta a destra e di fermata che intendono effettuare. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i velocipedi sprovvisti o mancanti degli appositi dispositivi di segnalazione visiva, non possono essere utilizzati, ma solamente condotti a mano.
5. Il trasporto di bambini fino ad otto anni di età è effettuato unicamente con le attrezzature di cui all'articolo 68, comma 5, del codice, in maniera tale da non ostacolare la visuale del conducente e da non intralciare la possibilità e la libertà di manovra da parte dello stesso. Le attrezzature suddette sono rispondenti alle caratteristiche indicate all'articolo 225 e sono installate:
 - a) tra il manubrio del velocipede ed il conducente, unicamente per il trasporto di bambini fino a 15 Kg di massa;
 - b) posteriormente al conducente, per il trasporto di bambini di qualunque massa, fino ad otto anni di età.

Prima del montaggio della attrezzatura è necessario procedere ad una verifica della solidità e stabilità delle parti del velocipede interessate al montaggio stesso.

6. Per la circolazione dei velocipedi sulle piste ciclabili, come definite all'articolo 3 del codice, si applicano, ove compatibili, le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli.
7. Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.

Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384

“Regolamento di attuazione dell'art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici.” (Pubblicato in G.U. 22 luglio 1978, n. 204).

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 87 della Costituzione;

Vista la legge 30 marzo 1971, n. 118, recante conversione in legge del decreto-legge 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati e invalidi civili;

Visto l'art. 27 della predetta legge concernente le barriere architettoniche e i trasporti pubblici;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro dell'interno di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, del tesoro, della pubblica istruzione, dei trasporti, della sanità, del turismo e dello spettacolo, del lavoro e della previdenza sociale, delle poste e delle telecomunicazioni e della marina mercantile;

DECRETA:

È approvato l'allegato regolamento per l'esecuzione e l'attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118. “Regolamento concernente norme di attuazione dell'art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, in favore degli invalidi civili in materia di barriere architettoniche e di trasporti pubblici.”

TITOLO I - SCOPI E CAMPO DI APPLICAZIONE

1. Le norme del presente regolamento sono volte ad eliminare gli impedimenti fisici comunemente definiti “barriere architettoniche” che sono di ostacolo alla vita di relazione dei minorati. Le presenti norme si riferiscono alle strutture pubbliche con particolare riguardo a quello di carattere collettivo-sociale. Le norme stesse riguardano le nuove costruzioni e quelle già esistenti nel caso che queste ultime siano sottoposte a ristrutturazioni.

turazione. Agli edifici già esistenti, anche se non ristrutturati, dovranno essere apportate le possibili e conformi varianti. Per edifici pubblici a carattere collettivo e sociale si intendono tutte le costruzioni aventi interesse amministrativo, culturale, giudiziario, economico, sanitario e comunque edifici in cui si svolgono attività comunitarie o nei quali vengono prestati servizi di interesse generale.

2. Gli edifici, i mezzi di trasporto e le strutture costruite, modificate o adattate tenendo conto delle norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche, devono recare in posizione agevolmente visibile, il simbolo di accessibilità secondo il modello di cui all'allegato A al presente regolamento.

TITOLO II - STRUTTURE ESTERNE CONNESSE AGLI EDIFICI

3. Percorsi pedonali. - Al fine di assicurare il collegamento degli accessi principali dell'edificio con la rete viaria esterna, e con le aree di parcheggio ed agevolare l'avvicinamento, i percorsi pedonali devono presentare un andamento quanto più possibile semplice in relazione alle principali direttrici di accesso.

Caratteristiche:

La larghezza minima del percorso pedonale deve essere di mt. 1,50. Il dislivello ottimale fra il piano del percorso pedonale e il piano del terreno, o delle zone carrabili ad esso adiacenti di cm. 2,5; non deve comunque superare i 15 cm. In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre piccole rampe di larghezza pari a quella del percorso pedonale e di pendenza non superiore al 15 per cento.

La pendenza massima del percorso pedonale non deve superare il 5 per cento.

Tale pendenza può essere elevata fino ad un massimo dell'8 per cento solo quando siano previsti:

- a) un ripiano orizzontale, di lunghezza minima di mt. 1,50, ogni 10 metri di sviluppo lineare del percorso pedonale;
- b) un cordolo sopraelevato di 10 cm da entrambi i lati del percorso pedonale;
- c) un corrimano posto ad un'altezza di 0,80 m, e prolungato per 0,50 m nelle zone in piano, lungo un lato del percorso pedonale. La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antiscivolo, preferibilmente segnata da sottili scanalature, atte ad assicurare un efficiente deflusso dell'acqua, e tali comunque da non generare impedimento o fastidio al moto.

I cigli del percorso pedonale, ove previsti, devono essere realizzati con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva ed acustica. Tale materiale deve pertanto presentare una

colorazione diversa da quella della pavimentazione e deve avere caratteristiche sonore, alla percussione con mazzuolo di legno, diversa da quelle della pavimentazione.

4. Parcheggi. - Al fine di agevolare il trasferimento dell'autovettura ai percorsi di avvicinamento relativi agli accessi degli edifici, è necessario prevedere il parcheggio in aderenza ad un percorso pedonale, avente comunicazione non interrotta con gli accessi medesimi. Le zone carrabili e le zone pedonali del parcheggio devono essere o complanari, o su piani diversi con un dislivello massimo di 2,5 cm.

Le due zone comunque, devono essere differenziate mediante una adeguata variazione di colore. La pendenza massima trasversale del parcheggio non deve superare il 5 per cento. In particolare è necessario che lo schema distributivo del parcheggio sia a spina di pesce semplice, con inclinazione massima di 30°.

Lo schema deve comunque consentire sempre uno spazio libero, atto a garantire la completa apertura della portiera destra o sinistra anteriore verso le zone pedonali del parcheggio. In tutti quei casi ove non fosse possibile realizzare il parcheggio, secondo lo schema sopra citato, deve sempre prevedersi un'adeguata percentuale di aree di parcheggio, dimensionate in funzione delle esigenze specifiche delle autovetture di minorati fisici e ad esse riservate.

L'area di parcheggio riservata ad una autovettura adibita al trasporto dei minorati fisici deve avere una larghezza minima di 3,00 m suddivisa in due zone di utilizzazione: la prima, di larghezza di 1,70 m relativa all'ingombro dell'autovettura; la seconda, di larghezza minima di 1,30 m, necessaria al libero movimento del minorato nelle fasi di trasferimento.

La zona relativa all'ingombro dell'autovettura, e la connessa zona di libero movimento del minorato devono essere o complanari, o su piani diversi con un dislivello massimo di 2,5 cm.

La zona relativa all'ingombro dell'autovettura del minorato e la connessa zona di libero movimento devono essere differenziate mediante un'adeguata variazione di colore, ovvero la zona di libero movimento deve essere caratterizzata da strisce trasversali bianche (zebre).

Le zone pedonali del parcheggio devono essere sempre raccordate mediante rampa con i percorsi pedonali adiacenti, quando questi presentino un dislivello superiore ai 2,5 cm con il piano carrabile.

5. Soste e circolazione dei veicoli che trasportano minorati. - Nei centri abitati nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere permanente e generale oppure

sia stata vietata o limitata la sosta, può essere consentito dalle autorità rispettivamente competenti ai minorati fisici con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte, subordinatamente all'osservanza di eventuali prescrizioni stabilite dal sindaco interessato, di circolare e sostare con il veicolo da essi utilizzato. La circolazione e la sosta sono in ogni caso vietate sui percorsi preferenziali riservati ai veicoli destinati al trasporto pubblico collettivo.

Nei parcheggi con custodia dei veicoli dovranno essere riservati gratuitamente ai minorati suddetti almeno due posti per ogni cento disponibili.

6. **Contrassegno speciale.** - Ai minorati fisici con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte è rilasciato dai comuni, a seguito di apposita documentata istanza (anche tramite le associazioni di categoria legalmente riconosciute), uno speciale contrassegno che deve essere apposto sulla parte anteriore del veicolo per poter esercitare la facoltà di cui al precedente articolo. Il prototipo di tale contrassegno, che deve contenere appositi spazi per l'indicazione a caratteri indelebili delle generalità e del domicilio del minorato, sarà predisposto ed approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dei trasporti entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Il contrassegno è valido per tutto il territorio nazionale¹.

¹Il contrassegno è stato approvato con D.M. 8 giugno 1979 (G.U. 15 giugno 1979, n. 163).

TITOLO III - STRUTTURA EDILIZIA IN GENERALE

7. **Accessi.** - Al fine di agevolare l'accesso all'interno della struttura edilizia è necessario prevedere varchi e porte esterne allo stesso livello dei percorsi pedonali o con essi raccordati mediante rampe. Gli accessi devono avere una luce netta minima di 1,50 m. Le zone antistanti e retrostanti l'accesso devono essere in piano e allo stesso livello, ed estendersi rispettivamente per ciascuna zona, per una profondità di 1,50 m. Qualora sia indispensabile prevedere una soglia, il dislivello massimo non deve superare i 2,5 cm. La zona antistante gli accessi deve essere protetta dagli agenti atmosferici per una profondità minima di 2,00 m. Negli accessi provvisti di soglia, questa deve essere arrotondata e realizzata con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva e acustica. Nel caso di porte esterne, gli infissi devono consentire la libera visuale fra interno ed esterno.
8. **Piattaforma di distribuzione.** - Al fine di agevolare lo spostamento all'interno della struttura edilizia, il passaggio dai percor-

si principali orizzontali ai percorsi principali verticali deve essere mediato attraverso piattaforme di distribuzione (che possono identificarsi sia con il vano ingresso, sia con i ripiani in arrivo ai diversi livelli) dalle quali sia possibile accedere ai vari ambienti solo con percorsi, orizzontali.

La superficie minima della piattaforma di distribuzione deve essere di 6,00 mq con il lato minore non inferiore a 2,00 m. Alla piattaforma di distribuzione deve essere possibile accedere direttamente dai percorsi verticali servo-assistiti (ascensori), mentre il vano scala deve essere separato mediante un infisso, o deve essere disposto in modo da evitare la possibilità di essere imboccato involontariamente, uscendo dagli ascensori. Ogni piattaforma di distribuzione deve essere dotata di tabella segnaletica dei percorsi e degli ambienti da essa raggiungibili.

9. **Scale.** - Le scale devono presentare un andamento regolare ed omogeneo per tutto il loro sviluppo.

Ove questo non risulti possibile è necessario mediare ogni variazione nell'andamento delle scale, per mezzo di ripiani di adeguate dimensioni. La pendenza deve essere costante e le rampe di scala devono preferibilmente avere la lunghezza uguale, ovvero contenere lo stesso numero di gradini. Il vano scala deve essere immediatamente individuabile dalle piattaforme di distribuzione. I gradini delle scale devono avere: pedata minima cm 30
alzata massima cm 16
Il profilo del gradino deve presentare preferibilmente un disegno continuo a spigoli arrotondati, con sottogrado inclinato rispetto al grado, e formante con esso un angolo di circa 75°-80°.

In caso di disegno discontinuo l'oggetto del grado rispetto al sottogrado, deve essere compreso fra un minimo di 2 cm e un massimo di 2,5 cm. La pavimentazione delle scale deve essere antisdrucchiabile: essa pertanto deve essere realizzata con materiali idonei o deve essere dotata di adeguati accorgimenti. Le scale devono essere dotate di parapetto e corrimano. Il parapetto che costituisce la difesa verso il vuoto deve avere un'altezza minima di 1,00 m.

Il corrimano deve essere di sezione adeguata atta ad assicurare la prensibilità.

Il corrimano appoggiato al parapetto non deve presentare soluzioni di continuità nel passaggio tra una rampa di scala e la successiva. Deve essere posto ad un'altezza di 0,90 m.

Qualora il traffico predominante sia costituito da bambini è necessario prevedere un secondo corrimano, posto ad una altezza proporzionata all'età minima degli utenti.

Le rampe delle scale di larghezza superiore a m. 1,80 devono essere munite di corrimano da ambedue i lati. Il corrimano

- appoggiato alle pareti deve prolungarsi oltre il primo e l'ultimo gradino di almeno 30 cm.
10. Rampe. - La larghezza minima di una rampa deve essere di 1,50 m. La pendenza massima di una rampa non deve superare l'8 per cento.
Ogni 10 m di sviluppo lineare la rampa deve presentare un ripiano di lunghezza minima di 1,50 m.
La pavimentazione della rampa deve essere eseguita con materiale antisdrucchiolevole. È ammessa l'interruzione della rampa mediante porte purché rispondano ai requisiti di cui all'art. 12 e se precedute e seguite da ripiani di lunghezza minima di 1,50 m ciascuno.
11. Corridoi e passaggi. - Al fine di agevolare la circolazione interna, questa deve svolgersi attraverso corridoi e passaggi aventi andamento quanto più possibile continuo o con ben determinate variazioni di direzione, senza asimmetrie.
Non sono ammessi pilastri, colonne o mobili sporgenti o addossati alle pareti.
La larghezza minima dei corridoi e dei passaggi deve essere di 1,50 m.
I corridoi o i passaggi non devono presentare variazioni di livello. In caso contrario queste devono essere superate possibilmente mediante rampe.
La pavimentazione dei corridoi e dei passaggi deve essere antisdrucchiolevole; essa deve essere pertanto realizzata con materiali idonei o deve essere dotata di adeguati accorgimenti.
12. Porte. - Al fine di rendere agevole l'uso delle porte, queste devono essere di facile manovrabilità anche da parte di persone a ridotte o impedite capacità fisiche.
Le porte, comprese quelle dei gabinetti, devono avere una luce netta minima di m. 0,85 con dimensione media ottimale di 0,90 m.
Nel caso di porte a due o più battenti, deve essere sempre garantito un passaggio con luce netta minima di 0,85 m realizzato con unico battente o con due battenti a manovra unica.
In caso di porte successive deve essere assicurato uno spazio libero intermedio tra le porte stesse, di almeno 1,50 m, oltre quello eventualmente interessato dalle ante in apertura.
I materiali con cui devono essere realizzate le porte e gli stipiti devono essere resistenti all'urto ed all'usura, specialmente per le parti comprese entro un'altezza di 0,40 m dal pavimento. Le porte interamente realizzate con materiali trasparenti devono presentare accorgimenti atti ad assicurare l'immediata percezione.
Devono essere evitati spigoli, riporti, cornici sporgenti e quanto altro atto a recare possibile danno in caso di urto.
L'apertura e la chiusura delle porte deve avvenire mediante una

leggera pressione e preferibilmente essere accompagnata da apparecchiature per il ritardo della chiusura stessa. Le maniglie devono consentire una facile manovra in genere è preferibile l'uso di maniglie a leva. La maniglia deve essere posta ad un'altezza massima di 0,90 m.

- Nel caso di adozione, nelle porte a ventola, di barre o corrimani di apertura orizzontali o verticali, questi devono essere di sezione adeguata, atta ad assicurare la prensibilità.
13. Pavimenti. - I pavimenti all'intero della struttura edilizia, ove necessario, possono contribuire ad una chiara individuazione dei percorsi e ad una eventuale distinzione dei vari ambienti di uso, mediante un'adeguata variazione nel materiale e nel colore.
I pavimenti devono essere antisdrucchiolevoli; essi pertanto devono essere eseguiti con materiali idonei o devono essere dotati di adeguati accorgimenti.
Al fine di evitare possibili incidenti devono essere evitate variazioni anche minime di livello, quali ad esempio quelle dovute a zerbini non incassati, guide in risalto, ecc.
Nei percorsi aventi caratteristiche di continuità, la qualità dei materiali impiegati per i pavimenti deve essere omogenea; questo al fine di evitare possibili ostacoli al moto, dovuti a disuguaglianza di comportamento dei pavimenti stessi. Deve essere assicurata, nel tempo, la perfetta planarità del pavimento, scegliendo materiali che non diano luogo a ritiri, gibbosità, scheggiature, sconnessioni o fessurazioni.
14. Locali igienici. - Al fine di consentire l'utilizzazione dei locali igienici anche da parte di persone a ridotte o impedite capacità motorie, i locali igienici stessi devono essere particolarmente dimensionati e attrezzati.
Alcuni comunque, non meno di uno, dei locali igienici devono essere accessibili mediante un percorso continuo orizzontale o raccordato con rampe.
La porta di accesso deve avere una luce netta minima di 0,85 m e deve essere sempre apribile verso l'esterno. Le dimensioni minime del locale igienico devono essere di 1,80 X 1,80 m.
Il locale igienico deve essere attrezzato con: tazza e accessori, lavabo, specchio, corrimani orizzontali e verticali, campanello elettrico di segnalazione.
La tazza wc deve essere situata nella parete opposta all'accesso. La sua posizione deve garantire dal lato sinistro (per chi entra) uno spazio adeguato per l'avvicinamento e la rotazione di una sedia a rotelle, dall'altro, una distanza tale da consentire a chi usa il WC un agevole appiglio ai corrimani posti sulla parete laterale (destra per chi entra). Pertanto l'asse della tazza WC deve essere posto a una distanza minima di 1,40 m dalla parete laterale sinistra e a una distanza

di 0,40 m dalla parete laterale destra.

La distanza fra il bordo anteriore della tazza WC e la parete posteriore deve essere di almeno 0,80 m. L'altezza del piano superiore della tazza deve essere di 0,50 m dal pavimento. Gli accessori (comando per lavaggio idraulico della tazza WC, porta carta igienica) devono essere sistemati in modo da rendere l'uso agevole ed immediato. Il lavabo deve essere posto preferibilmente nella parete opposta a quella cui è fissata la tazza WC, lateralmente all'accesso. Il piano superiore del lavabo deve essere posto ad un'altezza di 0,80 m dal pavimento.

Deve essere del tipo a mensola in maniera da consentire adeguato avvicinamento con sedia a rotelle. Le tubazioni di adduzione e di scarico devono essere sotto traccia in modo da evitare ogni possibile ingombro sotto il lavabo.

La rubinetteria deve avere preferibilmente il comando a leva. Lo specchio deve essere fissato alla parete superiormente al lavabo, interessando una zona compresa fra 0,90 e 1,70 m di altezza del pavimento.

Il locale igienico deve essere provvisto di un corrimano orizzontale continuo, fissato lungo l'intero perimetro del locale (ad eccezione dello spazio interessato dal lavabo e dalla porta) ad una altezza di 0,80 m dal pavimento e a una distanza di 5 cm dalla parete. Altro corrimano deve essere previsto all'altezza di 0,80 m, fissato nella faccia interna della porta, in modo da consentire l'apertura a spinta verso l'esterno.

È necessario inoltre prevedere due corrimani verticali fissati al pavimento e al soffitto e opportunamente controventati alle pareti. Un corrimano verticale deve essere posto alla sinistra (per chi entra) della tazza WC ad una distanza dell'asse WC di 40 cm e dalla parete posteriore di 15 cm in modo da essere solidamente afferrato con la mano destra da parte di chi usa la tazza WC.

Il secondo corrimano verticale deve essere posto alla destra (per chi entra) della tazza WC, ad una distanza di 30 cm dal bordo anteriore della tazza WC e di 15 cm dalla parete laterale destra in modo da essere solidamente afferrato con la mano sinistra. I corrimano, orizzontali e verticali devono essere realizzati in tubo di acciaio da 1 pollice, rivestito e verniciato con materiale plastico antiusura. Il campanello elettrico deve essere del tipo a cordone, posto in prossimità della tazza WC, con suoneria ubicata in luogo appropriato al fine di consentire l'immediata percezione dell'eventuale richiesta di assistenza.

15. Ascensori. - In tutti gli edifici con più di un piano fuori terra deve essere previsto l'ascensore che, per essere idoneo anche al trasporto degli invalidi su poltrone a rotelle, deve presentare le seguenti caratteristiche:

- avere una cabina di dimensioni minime di 1,50 m di lun-

ghezza e 1,37 m di larghezza;

- avere la porta della cabina di luce libera minima pari a 0,90 m;
- avere una luce libera sul ripiano di fermata, anteriormente alla porta della cabina, di almeno 2,00 m;
- avere l'arresto ai piani dotati di un sistema di autolivellamento del pavimento della cabina con quello del piano di fermata, o in assenza di tale caratteristiche, essere sottoposto, oltre che alla manutenzione di uso, anche ad una frequente correzione dei dislivelli di fermata;
- avere le porte interne ed esterne, a scorrimento laterale automatico. Il sistema di apertura delle porte deve essere dotato di idoneo meccanismo per l'arresto e l'inversione della chiusura delle porte stesse (cellula fotoelettrica, costole mobili, ecc.), in caso di ostruzione del vano porta.

Le porte di un ascensore automatico devono rimanere aperte per almeno 8 secondi e il tempo di chiusura non deve essere inferiore a 4 secondi. Lo stanziamento della cabina ai piani di fermata deve avvenire con porte chiuse.

La bottoniera di comando interna ed esterna deve avere il bottone più alto ad una altezza massima di m. 1,20 dal pavimento. Nell'interno della cabina, oltre il campanello di allarme, deve essere posto un citofono ad un'altezza massima di m 1,20 dal pavimento.

16. Apparecchi elettrici di comando e di segnalazione. - Negli edifici sociali tutti gli apparecchi di comando, interruttori, pannelli di allarme, manovrabili da parte della generalità del pubblico, devono essere posti ad una altezza massima di 0,90 m dal pavimento.

Devono inoltre essere facilmente individuabili e visibili anche in caso di illuminazione nulla (piastre o pulsanti fluorescenti, ecc.), ed azionabili mediante leggera pressione. Gli apparecchi elettrici di segnalazione ottica devono essere posti ad un'altezza compresa fra i 2,50 e 3,00 m dal pavimento.

Tutti gli apparecchi elettrici di segnalazione devono essere posti, nei vari ambienti, in posizione tale da consentire la immediata percezione visiva ed acustica.

TITOLO IV - EDILIZIA ABITATIVA E LUOGHI DI LAVORO

17. Case di abitazione. - Gli alloggi situati nei piani terreni dei caseggiati dell'edilizia economica e popolare dovranno essere assegnati per precedenza agli invalidi che hanno difficoltà di deambulazione, qualora gli assegnatari ne facciano richiesta. Gli alloggi così assegnati dovranno essere apportate le variazioni possibili per adeguarli alle prescrizioni del presente regolamento.
18. Edifici scolastici. - Gli edifici delle istituzioni pre-scolastiche,

scolastiche, comprese le università e delle altre istituzioni di interesse sociale nel settore della scuola dovranno essere tali da assicurare la loro utilizzazione anche da parte di studenti non deambulanti o con difficoltà di deambulazione.

Le strutture interne dovranno avere le caratteristiche di cui agli articoli 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16, le strutture esterne quelle di cui all'art. 4 del presente regolamento. L'arredamento, i sussidi didattici e le attrezzature necessarie per assicurare lo svolgimento delle attività didattiche dovranno avere caratteristiche particolari per ogni caso di invalidità (banchi, sedie, macchine da scrivere, materiale Braille, spogliatoi, ecc.).

Nel caso di edifici scolastici a più piani senza ascensore la classe frequentata da un alunno non deambulante deve essere situata in un'aula al pianterreno e deve essere raggiungibile dall'esterno mediante un percorso continuo orizzontale, o, in alternativa, ad un ingresso con scale, mediante un percorso raccordato con rampe.

TITOLO V - SERVIZI SPECIALI DI PUBBLICA UTILITÀ

19. Tranvie, filovie, autobus, metropolitane. - Sui mezzi di trasporto tranviario, filoviario, automobilistico, devono essere riservati ai minorati non deambulanti almeno tre posti in prossimità della porta di uscita. Al fine di evitare ai minorati di dover attraversare tutta la vettura, dovrà essere consentito l'accesso della porta di uscita. Almeno nelle stazioni principali le metropolitane dovranno agevolare l'accesso o lo stazionamento in carrozzina all'interno delle vetture, anche con l'installazione di idonei ascensori e rampe a seconda dei dislivelli, al fine di consentire alle persone non deambulanti di accedere con la propria carrozzina al piano di transito della vettura della metropolitana.
- Le porte delle vetture dovranno essere sufficientemente larghe per consentire il passaggio della carrozzina; all'interno di almeno una vettura dovrà essere riservata una piattaforma di spazio sufficientemente ampio per permettere lo stazionamento di una carrozzina senza intralciare il passaggio. Tale spazio riservato dovrà inoltre essere dotato di opportuni ancoraggi, collocati in modo idoneo per consentire il bloccaggio della carrozzina.
20. Treni, stazioni, ferrovie. - Le principali stazioni ferroviarie dovranno essere dotate di passerelle, rampe mobili o altri idonei mezzi di elevazione al fine di facilitare l'accesso al treno alle persone con difficoltà di deambulazione.
- Per consentire lo stazionamento dell'invalido in carrozzina all'interno delle carrozze ferroviarie dovrà essere opportunamente modificato ed attrezzato un adeguato numero di car-

rozze da porre in composizione di alcuni treni in circolazione sulle linee principali.

In ogni caso dovrà essere riservato un numero adeguato di posti a sedere per le persone non deambulanti o con difficoltà di deambulazione e dovrà essere consentito il trasporto gratuito delle carrozzelle. Il Ministero dei trasporti stabilirà le modalità ed i criteri di attuazione delle norme di cui al presente articolo.

21. Servizi di navigazione marittima nazionale. - Le aperture dei portelloni di accesso a bordo impiegabili per i minorati trasportati con autovettura o poltrona a rotelle devono avere dimensioni adeguate all'agevole passaggio dell'autovettura o poltrona a rotelle (per quest'ultima è richiesta larghezza non inferiore a m 1,50) e non presentare pertanto soglie o scalini. Le rampe o passerelle di accesso da terra a bordo devono avere pendenza modesta, in generale non superiore all'8 per cento, salvo che non siano adottati speciali accorgimenti per garantirne la sicura agibilità per l'incolumità delle persone. La zona di ponte ove si accede a bordo deve permettere il passaggio fino all'area degli alloggi destinati ai minorati con percorso sullo stesso ponte, ovvero fino all'ascensore od alla rampa, nel caso che gli alloggi siano su altro ponte. In tal caso la zona antistante l'ascensore o la rampa deve avere dimensioni tali da permettere lo sbarco del minorato dall'autovettura, e il trasferimento su poltrona a rotelle, nonché alla manovra di essa. Il percorso predetto dev'essere privo di ostacoli, con eventuali dislivelli di pendenza, in generale non superiore al 5 per cento e di larghezza, nel caso di impiego di poltrone a rotelle, non inferiore ad 1,50 m. Il ponte corrispondente deve essere rivestito con materiale antisdruciolevole. Eventuali soglie e simili devono avere altezza non superiore a cm. 2,5.
- Gli ascensori eventuali per poltrone a rotelle devono avere le caratteristiche rispondenti alle norme dell'art. 15 del presente regolamento. Le rampe sostitutive degli ascensori, non essendo ammesse scale se non di emergenza, devono avere le caratteristiche rispondenti alle norme dell'art. 10 del presente regolamento.
- Ascensori e rampe devono sfociare al chiuso entro l'area degli alloggi.
- L'area degli alloggi, preferibilmente ubicata su un solo ponte, deve avere: corridoi, passaggi e relative porte di larghezza non inferiori a m. 1,50 e privi di ostacoli; porte, comprese quelle di locali igienici, di larghezza non inferiore a m. 0,90 e provviste di agevoli dispositivi di manovra; pavimenti antisdruciolevoli nelle zone di passaggio; apparecchi di segnalazione per chiamata del personale di servizio addetto ai

- minorati; locali igienici riservati ai minorati rispondenti alle norme dell'art. 14 del presente regolamento. Le presenti disposizioni non si applicano agli aliscafi.
22. Servizi di navigazione interna. - Le passerelle e gli accessi alle navi dovranno essere larghi almeno metri uno, essere idonei al passaggio delle poltrone a rotelle ed avere pendenza modesta, in generale non superiore all'8 per cento, salvo che non siano adottati speciali accorgimenti per garantirne la sicura agibilità per l'incolumità delle persone. Sulle navi nelle immediate vicinanze dell'accesso deve essere ricavata una superficie di pavimento opportunamente attrezzata per dislocarvi poltrone a rotelle, salvo gravi difficoltà tecniche.
23. Le disposizioni del presente articolo non si applicano agli aliscafi. Aerostazioni. - Ogni aeroporto deve essere dotato di appositi sistemi per consentire un percorso continuo e senza ostacoli dall'aerostazione all'interno dell'aereo e viceversa. Le strutture esterne connesse agli edifici debbono avere le caratteristiche di cui agli articoli 3, 4 e 5 del presente regolamento; le strutture interne degli edifici aperti al movimento dei passeggeri debbono avere le caratteristiche di cui agli articoli 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 16 del presente regolamento.
24. Servizi per i viaggiatori in transito nelle stazioni ferroviarie, aeroportuali e di metropolitane. - In tutte le stazioni ferroviarie, aeroportuali e di metropolitane i servizi per i viaggiatori in transito dovranno essere resi accessibili agli invalidi (ristoranti, bar, servizi igienici).
25. Impianti telefonici pubblici. - Al fine di consentire l'uso di impianti telefonici pubblici da parte anche di persone a ridotte o impedito capacità motorie sono adottati i seguenti criteri:
- a) nei posti telefonici pubblici dei capoluoghi di provincia di nuova costruzione, o ristrutturati, o ai quali sia possibile apportare le conformi varianti, ai sensi dell'art. 1, deve essere installato in posizione accessibile almeno un apparecchio posto ad una altezza massima di 0,90 m dal pavimento e convenientemente isolato sotto il profilo acustico. In alternativa, negli uffici anzidetti, con un numero di cabine non inferiori a 10, una delle cabine deve essere strutturata e attrezzata come segue:
- il dislivello massimo tra il pavimento interno della speciale cabina telefonica e il pavimento esterno non deve essere superiore a cm. 2,5;
 - la porta di accesso deve avere una luce netta minima di 0,85 m;
 - l'apparecchio telefonico deve essere situato ad un'altezza minima di 0,90 m dal pavimento; sulla parete ove è applicato l'apparecchio deve prevedersi un se-

dile ribaltabile a scomparsa avente piano di appoggio ad una altezza di 0,45 m;

- la mensola porta elenchi deve essere posta ad una altezza di 0,80 m.

Le altre caratteristiche sono stabilite con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni;

- b) in ogni comune, secondo un programma da realizzarsi gradualmente in un quinquennio, deve essere posto a disposizione dell'utenza, preferibilmente nella sede del locale posto telefonico pubblico, almeno un apparecchio telefonico con i requisiti di cui al precedente punto a);
- c) il 5 per cento delle cabine di nuova installazione poste a disposizione del pubblico deve essere rispondente ai requisiti di cui al precedente punto a); il 5 per cento degli apparecchi posti a disposizione del pubblico deve essere installato ad un'altezza non superiore a 0,90 m. I predetti impianti saranno dislocati secondo le esigenze prioritarie che saranno segnalate da parte dei singoli comuni interessati.

26. Sale e luoghi per riunioni e spettacoli - Al fine di consentire la più ampia partecipazione alla vita associativa, ricreativa e culturale, nelle sale per riunioni o spettacoli facenti parte di edifici di interesse sociale, almeno una zona della sala deve essere utilizzabile anche da persone a ridotte o impedito capacità motorie. Tale zona deve avere i seguenti requisiti:
- essere raggiungibile preferibilmente mediante un percorso continuo e raccordato con rampe o mediante ascensore in alternativa ad un percorso con scale;
 - essere dotata di un congruo numero di stalli liberi di facile accesso, ricavati tra le file delle poltrone e riservati alle persone utilizzanti sedie a rotelle.

Per le persone utilizzanti sedie a rotelle gli stalli liberi ad essi riservati devono essere in numero pari ad un posto per ogni quattrocento a frazione di quattrocento posti normali. Lo stallo libero deve avere le seguenti caratteristiche:

- lunghezza 1,20 - 1,40 m;
- larghezza 1,10 m;
- spazio libero, anteriore o posteriore per la manovra di uscita, di larghezza pari a quella dello stallo e di lunghezza minima di 1,00 m;
- il pavimento dello stallo deve essere orizzontale.

ALLEGATO A

Simbolo internazionale dell'accessibilità: simbolo della carrozzina a bordo bianco su fondo azzurro.

Ministero dei Lavori Pubblici

Decreto 30 novembre 1999, n. 557

Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'articolo 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", che prevede l'adozione con decreto ministeriale di un regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;

Visto l'articolo 17, commi 3 e 4 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza dell'11 ottobre 1999;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della predetta legge 23 agosto 1988, n. 400 (nota n. 2816 del 27 ottobre 1999);

Adotta il seguente regolamento:

CAPO I - LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE DEGLI ITINERARI CICLABILI

ART. 1. PREMESSA

1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata

stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

ART. 2. FINALITÀ E CRITERI DI PROGETTAZIONE

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:
 - a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;
 - b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;
 - c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
 - d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

ART. 3. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:
 - a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed

i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

- b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

ART. 4. ULTERIORI ELEMENTI PER LA PROGETTAZIONE

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:
 - a) piste ciclabili in sede propria;
 - b) piste ciclabili su corsia riservata;
 - c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
 - d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.
2. Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.
3. Per la progettazione degli itinerari ciclabili devono essere tenuti inoltre presenti, in particolare, i seguenti elementi:
 - a) nelle opere di piattaforma stradale: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.;
 - b) nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), le strisce (segnaletica orizzontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;

zontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;

- c) nell'illuminazione stradale: gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che devono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;
 - d) nelle attrezzature: le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini, ecc.
4. Nel capo II del presente regolamento sono definite le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina delle presenti norme, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate ai commi 5 e 6.
 5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:
 - a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
 - b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.
 6. I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di in-

sufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

7. Al fine di garantire nel tempo l'accessibilità degli itinerari e la sicurezza della circolazione, le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione.

ART. 5. FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

1. È opportuno, specialmente per finanziamenti e contributi esterni concessi all'ente proprietario dell'itinerario ciclabile, che il relativo progetto sia corredato da analisi di fattibilità tecnico-economica. A tale analisi concorrono, oltre che il rispetto dei criteri e degli standard progettuali indicati negli articoli successivi, con particolare riguardo a quanto prescritto all'articolo 6, comma 6, anche i risultati di specifiche valutazioni della redditività degli interventi previsti.
2. In mancanza di metodi di analisi più approfonditi, si può assumere quale indicatore della redditività dell'investimento il rapporto "lire investite/ciclisti km", riferito almeno ai primi due anni di entrata in esercizio dell'itinerario.
3. Nel computo delle "lire investite" rientrano tutte le spese per la realizzazione e l'arredo delle piste o dei percorsi in progetto, comprese quelle relative agli eventuali rifacimenti di pavimentazioni stradali ed adeguamenti dell'illuminazione pubblica, del verde stradale e del sistema di convogliamento delle acque piovane nella rete fognaria esistente, nonché le spese relative al soddisfacimento della domanda di sosta per i velocipedi. In tale computo sono, inoltre, da includere le spese di esercizio per le opere, attrezzature ed arredi previsti, da riferire alla media annuale dei primi dieci anni di esercizio.
4. Nel computo dei "ciclisti km" può farsi riferimento alla percorrenza annua complessiva nei primi due anni di esercizio dell'itinerario in esame, a partire dalla intensità di traffico ciclistico prevista per l'ora ed il giorno di punta nei periodi lavorativi e scolastici sui vari tronchi in progetto.
L'anzidetta previsione di traffico va documentata con l'esposizione dei flussi ciclistici e veicolari, individuali e collettivi, già in atto sugli attuali percorsi in promiscuo ricadenti nella

fascia di influenza dell'itinerario in progetto, in modo tale da evidenziare - in particolare - la quota di traffico ciclistico in atto e quella prevista come trasferimento dagli altri modi di trasporto.

CAPO II - PRINCIPALI STANDARD PROGETTUALI PER LE PISTE CICLABILI

ART. 6. DEFINIZIONI, TIPOLOGIA E LOCALIZZAZIONE

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
2. La pista ciclabile può essere realizzata:
 - a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
 - b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
 - c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.
3. Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:
 - a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
 - b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore.

Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

4. Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.

5. In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.
6. In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:
 - a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;
 - b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorran - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
 - c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;
 - d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorran - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

ART. 7. LARGHEZZA DELLE CORSIE E DEGLI SPARTITRAFFICO

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.
2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempre che questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.
3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

ART. 8. VELOCITÀ DI PROGETTO E CARATTERISTICHE PLANO-ALTIMETRICHE

1. La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze di visuale libera, deve essere definita per ciascun tronco delle piste ciclabili, tenuto conto che i ciclisti in pianura procedono in genere ad una velocità di 20-25 km/h e che in discesa con pendenza del 5% possono raggiungere velocità anche superiori a 40 km/h.
2. Nella valutazione delle distanze di arresto si deve tenere conto di un tempo di percezione e decisione variabile tra un minimo, pari ad un secondo, per le situazioni urbane, ed un massimo di 2,5 secondi per le situazioni extraurbane, nonché di un coefficiente di aderenza longitudinale da relazionare al tipo di pavimentazione adottata e, comunque, non superiore a 0,35.
3. Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista.
4. I valori di pendenza longitudinale massima (media e puntuale) esposti al comma 3 devono essere utilizzati anche come riferimento sostanziale per l'individuazione dei percorsi di piste ciclabili da realizzare su strade destinate prevalentemente al traffico veicolare o in adiacenza alle stesse, in concomitanza ai criteri progettuali esposti all'articolo 6, comma 6.
5. I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili devono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m, purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa.
6. Il sovrizzo in curva deve essere commisurato alla velocità di progetto ed al raggio di curvatura adottato, tenuto conto sia di un adeguato coefficiente di aderenza trasversale, sia del fatto che per il corretto drenaggio delle acque superficiali è sufficiente una pendenza trasversale pari al 2%, con riferimento a pavimentazioni stradali con strato di usura in conglomerato bituminoso.

7. Ferme restando le limitazioni valide per tutti i veicoli, comprese quelle inerenti a particolari zone di aree urbane (ad esempio zone con limite di velocità di 30 km/h), specifiche limitazioni di velocità, per singoli tronchi di piste ciclabili, dovranno essere adottate in tutti quei casi in cui le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato possono indurre situazioni di pericolo per i ciclisti, specialmente se sia risultato impossibile rispettare i criteri e gli standard progettuali precedentemente indicati (per strettoie, curve a raggio minimo precedute da livellette in discesa, ecc.).

ART. 9. - ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

1. Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).
2. Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.
3. Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.

ART. 10. SEGNALETICA STRADALE

1. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.
2. Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai vei-

coli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

Art. 11. Aree di parcheggio

1. Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedi ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, senza che si abbiano intralci alla circolazione stradale, specialmente dei pedoni. L'individuazione in questione si riferisce, in particolare, sia ai poli attrattori di traffico sia ai nodi di interscambio modale.
2. Nei nuovi parcheggi per autoveicoli ubicati in contiguità alle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta dei velocipedi.

ART. 12. SUPERFICI CICLABILI

1. Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, specialmente con riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti.
2. Sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.

CAPO III - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

ART. 13. AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Le norme di cui al presente regolamento non si applicano per le opere il cui progetto definitivo sia approvato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 30 novembre 1999

Il Ministro dei lavori pubblici Micheli
Ministro dei trasporti e della navigazione Treu
Visto, il Guardasigilli: Fassino

Registrato alla Corte dei conti il 3 gennaio 2000
Registro n. 1 Lavori pubblici, foglio n. 1

NOTE

Avvertenza: Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

NOTE ALLE PREMESSE

Il testo dell'art. 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante: "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 ottobre 1998, n. 248, è il seguente:

Art. 7.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Il testo dell'art. 17, commi 3 e 4, della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante: "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 novembre 1988, n. 214, è il seguente:

3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge.
I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione.
4. I regolamenti di cui al comma 1 ed i regolamenti ministeriali ed interministeriali, che devono recare la denominazione di "regolamento", sono adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale.

Per l'argomento del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, vedasi nelle note all'art. 3.

Per l'argomento del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, vedasi nelle note all'art. 4.

NOTE ALL'ART. 3

Il testo dell'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario n. 114 alla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, è il seguente:

Art. 36. Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana

1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.
2. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero dei lavori pubblici, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
3. Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può provvedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.
4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione, degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.
5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrono le condizioni

di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero dei lavori pubblici per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226, comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3.

6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale fissati dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.
7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrata attuazione di quanto - previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate.
8. È istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorsi biennali per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.
9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.
10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati su segnalazione del prefetto dal Ministero dei lavori pubblici a provvedere, entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano ed alla sua realizzazione.

Il decreto interministeriale recante: "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)" è stato pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995, n. 146.

NOTE ALL'ART. 4

Per la figura n. 92/b si veda negli allegati al Titolo II del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 1992, n. 303.

Per le direttive ministeriali 24 giugno 1995 si veda nelle note all'art. 3.

NOTE ALL'ART. 6

Il testo dell'art. 175, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario n. 114 alla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, è il seguente:

2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:
 - a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 cc se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cc se a motore termico;
 - b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;
 - c) veicoli non muniti di pneumatici;
 - d) macchine agricole e macchine operatrici;
 - e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgendo oltre i limiti consentiti;
 - f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;
 - g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;
 - h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gomma-tura possono costituire pericolo per la circolazione;
 - i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato".

NOTE ALL'ART. 7

Il testo dell'art. 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario n. 114 alla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, è il seguente:

Art. 50.

1. I velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo.
2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza".

NOTE ALL'ART. 10

Il testo dell'art. 122, commi 9 e 10, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 1992, n. 303, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 16 settem-

bre 1996, n. 610, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale 4 dicembre 1996, n. 284, è il seguente:

9. I segnali di circolazione riservata a determinate categorie di utenti il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:
- a) il segnale percorso pedonale (fig. II. 88) che deve essere posto all'inizio di un viale, di un itinerario o di un percorso riservato ai soli pedoni da impiegare solo quando non risulta evidente la destinazione al transito pedonale;
 - b) il segnale pista ciclabile (fig. II. 90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;
 - c) il segnale pista ciclabile contigua al marciapiede (fig. II. 92/a) e percorso pedonale ciclabile (fig. II. 92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;
 - d) il segnale percorso riservato ai quadrupedi da soma o da sella (fig. II. 94) che deve essere posto all'inizio di una pista o di un passaggio particolare.
10. La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa (figure II. 89, II. 91 - II. 93/a - II. 93/b - II. 95").

Legge 19 ottobre 1998, n. 366

Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica
pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 248 del 23 ottobre 1998.

ART. 1.

1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

ART. 2.

1. Alle regioni è affidato il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni provvedono a redigere il piano sulla base dei progetti presentati dai comuni, limitatamente alla viabilità comunale, e dalle province, con riguardo alla viabilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni. I progetti sono predisposti nel quadro di programmi pluriennali elaborati dai predetti enti, che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.
2. Le regioni approvano i piani di cui al comma 1, contestualmente disponendo in merito alla ripartizione tra gli enti locali delle risorse del fondo di cui all'articolo 3.

ART. 3.

1. Presso il Ministero dei trasporti e della navigazione è costituito un fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica.

ART. 4.

1. Ogni anno, entro il 31 marzo, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, acquisito preventivamente il parere della Conferenza permanente

per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentito il Dipartimento per le aree urbane, approva la ripartizione della quota annuale del fondo di cui all'articolo 3 tra le regioni. La ripartizione è effettuata:

- a) sulla base dei piani regionali di riparto per la mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 approvati;
 - b) in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni singola regione per le finalità di cui alla presente legge;
 - c) sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente.
2. Il Ministero dei lavori pubblici ed il Dipartimento per le aree urbane concorrono con proprie risorse al finanziamento del fondo di cui all'articolo 3.

ART. 5.

1. Gli enti locali e le loro associazioni realizzano gli interventi previsti dalla presente legge direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati.

ART. 6.

1. Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:
 - a) realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
 - b) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
 - c) messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
 - d) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
 - e) redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
 - f) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;
 - g) progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio,

del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall'Unione europea;

- h) realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato Spa al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- i) realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

ART. 7.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

ART. 8.

1. L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.
2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.

ART. 9.

1. L'approvazione da parte dei consigli comunali dei progetti di cui all'articolo 2 costituisce, ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni, variante agli strumenti urbanistici vigenti e la procedura si completa in sede comunale.
2. Al fine di acquisire gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per i progetti degli interventi di cui all'articolo 6, può essere convocata un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, cui partecipano tutti gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti stessi.

3. Ove l'attuazione degli interventi richiede l'azione integrata e coordinata dell'Ente nazionale per le strade, delle province, dei comuni e delle Ferrovie dello Stato Spa, può essere promossa la conclusione di appositi accordi di programma, ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

ART. 10.

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:
"4 bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".
2. Dopo il comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:
"2 bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".
3. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: "I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e, (in misura non inferiore al 20 per cento dei proventi stessi,)* alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica".
4. Il comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:
"1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, d'intesa con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche nonché di enti e associazioni di comprova-

ta esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti".

5. I programmi di cui all'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 4 del presente articolo, sono adottati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 11.

1. Per il finanziamento degli interventi previsti dai piani di cui all'articolo 2 sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 6 miliardi per l'anno 1999, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni sono autorizzate ad effettuare nei limiti della quota a ciascuna assegnata.
2. I limiti di impegno di cui al comma 1 costituiscono la dotazione del fondo di cui all'articolo 3.
3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 5 miliardi per il 1998 e a lire 11 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.
4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

* La L. 23/12/98 art.31 – sopprime le parole "in misura non inferiore al 20 per cento dei proventi stessi".

La FIAB riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici "associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale"

Con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici la FIAB onlus è stata inserita nell'elenco degli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale di cui all'art. 1 del decreto ministeriale n. 651 del 10 dicembre 1993.

Ciò significa che la FIAB d'ora in avanti potrà partecipare allo svolgimento dei programmi obbligatori nelle scuole di ogni ordine e grado - le cui modalità di svolgimento sono disciplinate dal Ministero della Pubblica Istruzione - aventi lo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e della sicurezza del traffico e della circolazione.

La FIAB, a seguito di questo riconoscimento ministeriale, ha segnalato all'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici il proprio rappresentante. È Fabio Masotti, Responsabile FIAB di Bimbibici e Settore Scuola/Educazione alla mobilità sostenibile."

Testo del decreto ministeriale del 21.03.01, pubblicato in G.U. il 18.06.01

DECRETO 21 marzo 2001.

Integrazione dell'elenco degli enti ed associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale. (GU n. 139 del 18-6-2001).

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 230, comma 1, del nuovo codice della strada che prevede, entro un anno dalla sua entrata in vigore, la predisposizione da parte dei Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, d'intesa con i Ministri degli interni e dei trasporti e della navigazione, la predisposizione di appositi programmi da svolgere come attività obbligatoria in tutte le scuole di ogni ordine e grado, avvalendosi della collaborazione dell'Automobile club d'Italia, nonché di enti e associazioni di compro-

vata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale, individuati con decreto del Ministero dei lavori pubblici;

Considerato che il detto articolo al comma 2 prevede che il Ministero della pubblica istruzione disciplini "le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole con l'ausilio degli appartenenti ai Corpi di polizia municipale, nonché del personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private";

Visto il decreto ministeriale n. 651 del 10 dicembre 1993 di "individuazione degli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale";

Considerato che lo stesso decreto prevede la possibilità di integrazione, in tempi successivi, dell'elenco di tali enti, qualora in possesso dei requisiti richiesti;

Viste le istanze presentate da associazioni professionali o di categoria;

Considerato che dall'esame degli atti e dei documenti presentati è risultato che tutte le associazioni sono in grado di fornire un rilevante contributo nel campo dell'educazione stradale;

DECRETA:

L'elenco degli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale di cui all'art. 1 del decreto ministeriale n. 651 del 10 dicembre 1993 è integrato da:

1. FIAB onlus - Federazione italiana amici della bicicletta, via Borsieri, 4 - 20159 Milano;
2. Sicurstrada, via Galliera, 26 - 40121 Bologna;
3. Associazione italiana familiari e vittime della strada - onlus, via Lancisi, 25 - 00161 Roma;
4. Centro Alfredo Rampi per la protezione civile - via dei Laterani, 28 - 00184 Roma;
5. Codacons.

Le suddette associazioni dovranno comunicare all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, entro trenta giorni dalla pubblicazione del presente decreto, il nominativo del proprio rappresentante.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 21 marzo 2001

Il Ministro: Nesi

INDICE

- p. 3 Gli articoli del Codice Civile
- 5 Gli articoli della Strada che interessano i ciclisti
- 17 Regolamento di Esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada. Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (in Suppl. ord. alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303), con le modifiche di cui al d.P.R. 16 settembre 1996, n. 610.
- 25 Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384 "Regolamento di attuazione dell'art. 27 della L. 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici." (Pubblicato in G.U. 22 luglio 1978, n. 204).
- 38 Ministero dei Lavori Pubblici
Decreto 30 novembre 1999, n. 557
Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.
- 53 Legge 19 ottobre 1998, n. 366
Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 248 del 23 ottobre 1998.
- 58 La FIAB riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici "associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale"
- 60 Appunti

COMUNE DI
VENEZIA



DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
E MOBILITÀ SERVIZIO MOBILITÀ TERRAFERMA

UFFICIO BICICLETTE

Via G. Ulloa n. 1 - 30175 Marghera Venezia

Tel. 041.2749173 - 9174 - Fax 041.2749168

ufficio.biciclette@comune.venezia.it

www.comune.venezia.it/biciclette

Progetto a cura dell'Ufficio Biciclette

Antonio Dalla Venezia - Giuseppina Freguglia - Gabriele Vergani