



Ministero dei Lavori pubblici
Ispettorato Circolazione e Traffico
00161 Roma - Via Nomentana 2 - Tel. (06) 8482

**Direttive inerenti
le facilitazioni
per la circolazione
e la sosta dei veicoli
al servizio
delle persone invalide**

RACCOLTA SISTEMATICA DELLE NORMATIVE
E DEI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI





Ministero dei Lavori pubblici
Ispettorato Circolazione e Traffico
00161 Roma - Via Nomentana 2 - Tel. (06) 8482

**Direttive inerenti
le facilitazioni
per la circolazione
e la sosta dei veicoli
al servizio
delle persone invalide**

RACCOLTA SISTEMATICA DELLE NORMATIVE
E DEI PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI



Il coordinamento tecnico-metodologico e gli schemi grafici sono dell'Arch. Fabrizio Vescovo
Stampa Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - P. V.
Aprile 1985

Questa pubblicazione è diretta:

Alle AMMINISTRAZIONI COMUNALI
LORO SEDI

Ai COMANDI DI POLIZIA URBANA
LORO SEDI

e per conoscenza:

AI MINISTERO DELL'INTERNO
Divisione Frontiere e Trasporti
Piazzale Viminale
00184 - ROMA

Alla DIREZIONE GENERALE ANAS
Via Mozambano, 10
00185 - ROMA

AI MINISTERO DEI TRASPORTI
(D.G.M.C.T.C.)
Piazza della Croce Rossa
00161 - ROMA

Ai PROVVEDITORATI REGIONALI
ALLE OPERE PUBBLICHE
LORO SEDI

AI MINISTERO DEL TURISMO
E DELLO SPETTACOLO
Direzione Generale del Turismo
00184 - ROMA

Alle AMMINISTRAZIONI PROVINCIALI
LORO SEDI

AI MINISTRO DELLA DIFESA
Gabinetto
Via XX Settembre
00187 - ROMA

AI COMANDO GENERALE
DELL'ARMA DEI CARABINIERI
Viale Romania
00196 - ROMA

Alle PREFETTURE
LORO SEDI

AI COMANDO GENERALE
DELLA GUARDIA DI FINANZA
Via Sicilia
00187 - ROMA

AI CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE Piazza Aldo Moro 00185 - ROMA	Agli UFFICI PROVINCIALI DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE LORO SEDI	All'AIAS Via Cipro, 414 ROMA
AI TOURING CLUB ITALIANO Corso d'Italia, 10 20100 - MILANO	All'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEI COMUNI D'ITALIA (A.N.C.I.) Via Sabotino, 46 00195 - ROMA	All'ANIEP Via Campaldino, 18 ROMA
All'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA Via Marsala, 8 00185 - ROMA	All'ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE ASSICURATRICI (ANIA) Piazza S. Babila, 1 20100 - MILANO	All'ANGLAT Via Ernesto Lugaro, 2 ROMA
All'ASSOCIAZIONE ITALIANA SOCIETÀ CONCESSIONARIE AUTOSTRADE E TRAFORI (A.I.S.C.A.T.) Via Sardegna, 40 00187 - ROMA	All'ASSOCIAZIONE NAZIONALE FRA INDUSTRIE AUTOMOBILISTICHE (ANFIA) Corso Galileo Ferraris, 61 10100 - TORINO	All'ASSOCIAZIONE ITALIANA PARAPLEGICI Via Lungo, 3 ROMA
Ai PRESIDENTI DELLE GIUNTE REGIONALI LORO SEDI	Alla CROCE ROSSA Via Toscana, 12 00187 - ROMA	All'ANMIL Via A. Ravà, 124 ROMA
Alla RAI-TV Direzione Generale Viale Mazzini, 14 ROMA	All'UNIONE NAZIONALE AUTOSCUOLE E STUDI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA (UNASCA) Via A. Romano, 7 00196 - ROMA	All'ANMIC Piazza Ragusa, 36 ROMA
Alla CONFEDERAZIONE NAZIONALE STAMPA ITALIANA Corso V. Emanuele, 349 ROMA	All'ANICI Via dei Prefetti, 8 ROMA	

INDICE

Indice per argomenti	Pag. 6
Presentazione	» 7
Testo della Circolare Min. LL.PP. n. 1030 del 13 giugno 1983	» 8
Grafici e schemi orientativi relativi alla circolare n. 1030/1983	» 14
Appendice: ordinanza del sindaco (schema tipo)	» 26
<u>Allegati: provvedimenti legislativi e circolari Ministero LL.PP.</u>	» 28
— Costituzione italiana (stralcio)	» 29
— D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 (stralcio)	» 30
— D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420 (stralcio)	» 32
— Legge 30 marzo 1971, n. 118 (stralcio)	» 33
— D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 (stralcio)	» 34
— Simbolo internazionale dell'accessibilità (Art. 2 D.P.R. 384/78)	» 37
— Decreto Interministeriale 8 giugno 1979, n.1176	» 38
— Circolare Ministero LL.PP. 28 giugno 1979, n. 1270	» 39
— Circolare Ministero LL.PP. 7 marzo 1980, n. 310	» 40
— Modello del contrassegno speciale per i veicoli degli invalidi (Allegato al Decreto n. 1176 dell'8 giugno 1979)	» 42
— Modello del segnale stradale per i parcheggi riservati	» 43
— Schemi orientativi allegati alla circolare n. 310/1980 per l'applicazione pratica delle misure a favore delle persone invalide	» 44
Appendice integrativa	» 53
Bibliografia	» 72

INDICE PER ARGOMENTI

Gli argomenti o le voci, che vengono riportati secondo l'ordine alfabetico, rappresentano quelli che si incontrano più di frequente e che attengono alla problematica della circolazione dei pedoni e dei veicoli con particolare riferimento alle facilitazioni previste per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone con notevoli problemi di deambulazione.

Le cifre a fianco di ogni argomento o voce si riferiscono alle pagine cui si rimanda per la consultazione della legislazione e/o della normativa vigente, ovvero degli schemi grafici esemplificativi con le relative didascalie integrative.

Arredo urbano	53, 55, 63, 65, 67, 71
Capacità di deambulazione sensibilmente ridotta	26, 36, 42
Contrassegno speciale - Modello	12, 13, 38, 42
Contrassegno speciale - Modalità per il rilascio	26, 36, 42
Contrassegno speciale - Facilitazioni concesse	8, 9, 10, 11, 12, 27, 33, 42
Corsia	9, 30, 32
Dissuasori fisici	12, 14, 20, 24, 66, 67, 69
Evidenziatori parcheggi riservati	12, 20, 23, 24
Isole di traffico	30, 32, 57
Isole pedonali	10
Marciapiedi e passi carrabili	10, 12, 14, 15, 16, 59, 61, 67
Mezzi di trasporto pubblico collettivo	8, 9, 33, 42
Obblighi per le Amministrazioni Comunali	8, 9, 12, 27, 40, 41, 51
Ordinanza sindacale - art. 5, D.P.R. n. 384/78 (schema tipo)	26
Parcheggi con custodia	12, 19
Parcheggi riservati - Caratteristiche	11, 18, 19, 20, 22, 25, 48, 49
Parcheggi riservati «personalizzati»	12, 39, 51
Percorsi preferenziali	9, 27
Segnale verticale parcheggi riservati - Modello	39, 43
Simbolo internazionale dell'accessibilità	34, 37
Uguaglianza giuridica tra i cittadini	8, 29
Zone interdette al traffico normale	9, 27



Il Ministro dei Lavori Pubblici

Nelle iniziative di quest'Anno dedicato alla «Sicurezza stradale», ho voluto inserire la presente pubblicazione che raccoglie le norme, ad oggi emanate, per la circolazione e la sosta di veicoli al servizio delle persone invalide.

La disciplina appare nel complesso adeguata alle attuali necessità e ritengo contribuisca in modo notevole all'inserimento degli invalidi nel mondo del lavoro. Essa, anzi, nel contesto europeo ci pone all'avanguardia in questo campo.

La pubblicazione consta, oltre che della ristampa delle circolari 310 del 7 marzo 1980 e 1030 del 13 giugno 1983, della raccolta sistematica dei provvedimenti legislativi e normativi; nonché di una appendice grafica nella quale sono riportati alcuni esempi più significativi per la mobilità negli spazi urbani delle persone con ridotte o impedito capacità motorie e di note esplicative.

Questo complesso di provvedimenti affronta sia le problematiche attinenti alla circolazione negli spazi pedonali, e le connesse sistemazioni ambientali e di arredo urbano, sia quelle relative alle facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio degli invalidi, veicoli che di fatto costituiscono, a tutt'oggi, l'unica possibilità reale di uno spostamento e di integrazione nell'ambito cittadino per le cosiddette categorie svantaggiate.

Questo opuscolo, cui è stata data volutamente la forma di un manuale di consultazione, mi auguro costituisca per le Amministrazioni, Enti e tecnici che operano nel campo un incentivo alla eliminazione delle ancora esistenti barriere architettoniche che sono fuori del dettato costituzionale che vuole i cittadini tutti di pari dignità sociale, senza distinzione alcuna.

1985 «ANNO DELLA SICUREZZA STRADALE»

Il Ministro dei LL. PP.

FRANCO NICOLAZZI

**Circolare Ministero Lavori Pubblici
n. 1030, del 13 giugno 1983**

OGGETTO: Orientamenti relativi alle facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide.

D.P.R. n. 384/1978 - Artt. 3, 4, 5 e 6.

Il D.P.R. n. 384 del 27 aprile 1978 costituisce il Regolamento di attuazione dell'art. 27 della legge n. 118 del 30 marzo 1971, concernente l'eliminazione delle «barriere architettoniche» e delle situazioni emarginanti al fine di «facilitare la vita di relazione» alle persone con problemi di movimento.

In particolare gli artt. 5 e 6 del citato D.P.R. n. 384 riguardano le facilitazioni che tutte le Amministrazioni pubbliche sono tenute a predisporre, mettendo in atto ogni possibile provvedimento ed accorgimento, per consentire e facilitare la circolazione e la sosta dei veicoli privati al servizio di persone con «capacità di deambulazione sensibilmente ridotta», detentrici dello «speciale con-

trassegno», approvato con Decreto n. 1176 dell'8 giugno 1979, valido su tutto il territorio nazionale.

Detto art. 5 consente agli aventi diritto di circolare e sostare con il veicolo da essi utilizzato, anche «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 e limitazioni di carattere permanente o generale, oppure sia stata vietata o limitata la sosta».

Unica eccezione, esplicitata dal 2° comma dell'art. 5 stesso, è quella che vieta la circolazione e la sosta «sui percorsi preferenziali riservati ai veicoli destinati al trasporto pubblico collettivo».

L'auto privata è stata riconosciuta come indispensabile ausilio protesico per le persone con limitate o impedito capacità motorie, detentrici dello «speciale contrassegno».

Esse, infatti, per i loro spostamenti nell'ambito degli spazi cittadini, essenziali per le attività lavorative e di relazione, **non dispongono attualmente di**

nessun'altra reale possibilità alternativa in quanto i mezzi di trasporto collettivo (metropolitana, tram, autobus, ecc.) non sono accessibili alle persone che hanno consistenti limitazioni nella deambulazione.

Le succitate facilitazioni per la circolazione e la sosta, risultano perciò assolutamente conseguenti al principio Costituzionale, sancito dall'art. 3, della eguaglianza tra tutti i cittadini.

Infatti la Corte Costituzionale ha costantemente ritenuto che, al fine di impedire che a danno di alcune categorie di persone, siano disposte discriminazioni arbitrarie, **il Legislatore debba adeguare le norme giuridiche ai vari aspetti della vita sociale, dettando norme diverse per situazioni diverse.**

Pertanto, per quanto attiene all'interpretazione da dare alle norme previste del citato art. 5 del D.P.R. n. 384/78, per la circolazione e la sosta, questo Ministero, considerate le notevoli difficoltà che si riscontrano generalmente nello spostarsi e nel parcheggiare nell'ambito dei centri urbani, ritiene comunque opportuno che, **per i veicoli al servizio di persone invalide, vengano**

accordate tutte le possibili facilitazioni, purché detti veicoli non costituiscano, nei vari specifici casi, grave intralcio al traffico o effettive situazioni di pericolosità (ad es. sosta in zona di preselezione, in spazi di fermata autobus, in corsie riservate ai mezzi di trasporto collettivo).

Con la precedente circolare n. 310 del 7 marzo 1980, sono già stati forniti orientamenti e grafici esemplificativi, riguardo ad alcune problematiche ricorrenti che attengono l'argomento in questione, finalizzati a rendere omogenei i comportamenti e le interpretazioni da parte delle Amministrazioni Comunali, alle quali spetta l'effettiva applicazione delle prescrizioni di legge.

A vari anni dalla emanazione del citato D.P.R. n. 384/78, tenendo anche conto dei quesiti pervenuti, si ritiene opportuno fornire ulteriori elementi e direttive per effettuare sull'argomento, che riveste rilevante interesse sociale, una adeguata opera di informazione in particolare modo nei confronti degli utenti della strada e degli organi di vigilanza responsabili della osservanza di quanto prescritto.

A tal fine va tenuto presente quanto segue:

1. - ZONE INTERDETTE AL TRAFFICO NORMALE.

Nei centri urbani vengono usate da parte delle Amministrazioni Comunali disposizioni che, di norma, operano una «disciplina limitativa del traffico» per alcune vie o piazze e che consentono pertanto l'accesso solo ad alcune categorie di veicoli per l'espletamento di particolari servizi pubblici o di pubblica utilità (mezzi per la nettezza urbana, per servizi postali, bancari, di vigilanza, auto di servizio di Amministrazioni Pubbliche o del Corpo Diplomatico, mezzi per il trasporto di turisti, per operazioni di carico e scarico, taxi, ecc.). Di conseguenza, **nei luoghi in cui è limitata la circolazione e la sosta, ancorché consentita ad una sola delle categorie sopracitate di veicoli, essa deve intendersi estesa, di norma, anche alle auto al servizio di persone invalide, munite del citato «contrassegno speciale».**

Unica eccezione alle facilitazioni succitate, esplicitata dall'art. 5, 2° comma, riguarda i soli «percorsi preferenziali riservati ai veicoli destinati al trasporto pubblico collettivo».

Qualora i «percorsi preferenziali» e/o le corsie preferenziali **vengano riservati oltre che ai «mezzi di trasporto pubblico collettivo» anche ai taxi ovvero ad altre categorie di veicoli di pubblica utilità e non sia agevole mediante percorsi alternativi raggiungere servizi, attrezzature, uffici o residenze che risultino dislocati lungo tali percorsi, la circolazione deve intendersi consentita anche ai veicoli al servizio di persone invalide detentrici dello «speciale contrassegno»**; infatti, in caso contrario esse verrebbero a trovarsi materialmente impedito nello svolgimento di azioni riguardanti la loro vita di relazione o lavorativa.

Va precisato, tra l'altro, che il numero medio di tali auto in circolazione, è comunque irrilevante nei confronti delle altre categorie di veicoli generalmente autorizzati.

Inoltre occorre considerare che **nei luoghi pubblici o aperti al pubblico, di**

notevole estensione, destinati ad attrezzature e servizi quali ad es. zone verdi e parchi, aree ospedaliere, zone cimiteriali, ovvero ove si svolgono manifestazioni o spettacoli, per motivi di pubblica utilità viene consentito, di norma, l'accesso e la sosta a mezzi addetti a particolari servizi (giardinaggio, vigilanza, commercio ambulante, ecc.). In tali casi devono intendersi autorizzati, ai sensi dell'art. 27 della legge n. 118 del 30 marzo 1971, anche i veicoli al servizio di persone invalide, detentrici del «contrassegno speciale», le quali altrimenti non potrebbero usufruire di essenziali strutture urbane, permanenti o temporanee, che interessano tutti i cittadini.

2. - ISOLE PEDONALI.

È utile precisare che le cosiddette «isole pedonali», istituite frequentemente nei centri storici, che tendono per motivi di traffico crescente ad interessare aree sempre più ampie, nella realtà si configurano, quasi sempre, come zone con «disciplina limitativa di traffico» e

non come aree pedonali fisicamente protette.

Tali casi pertanto, devono essere ricondotti a quanto precisato nel precedente punto 1.

Allo stato attuale non esiste alcuna legge o regolamento che fornisca una definizione precisa di «isola pedonale»: tale dizione assume quindi valore e significato solamente in relazione a particolari situazioni di fatto.

Per «isola pedonale» deve pertanto intendersi esclusivamente una porzione di territorio effettivamente interdetto al traffico di qualsiasi tipo di veicolo e nella quale, di conseguenza, da parte del pedone si possa escludere in modo certo ogni contatto con veicoli di qualsiasi categoria.

Solo in tali casi è esclusa la circolazione anche ai veicoli al servizio di persone invalide.

3. - MARCIAPIEDI E PASSI CARRABILI.

L'art. 3 del D.P.R. n. 384/78 riguarda specificamente le caratteristiche tecniche alle quali attenersi in sede di co-

struzione e/o adeguamento dei «percorsi pedonali». Pertanto esse si riferiscono anche ai marciapiedi che, di norma, sono i percorsi pedonali più frequentemente utilizzati nell'ambito dei centri urbani.

Poiché quasi sempre essi non rispondono agli standards di legge, alcune Amministrazioni Comunali stanno gradualmente provvedendo, ove possibile, ad adeguare i marciapiedi, in occasione di lavori di manutenzione o di nuove sistemazioni.

Gli adeguamenti da realizzare con priorità sono quelli riguardanti la eliminazione dei «risalti» mediante la creazione di piccole rampe di raccordo con la carreggiata stradale in corrispondenza degli «attraversamenti pedonali zebraati» ovvero ove esistano «passi carrabili».

Tutto ciò al fine di perseguire, nei tempi medi, l'obiettivo di rendere qualsiasi percorso pedonale percorribile senza eccessive difficoltà da parte di tutti i cittadini, compresi gli anziani, i bambini o chi è costretto ad usare la sedia a ruote. È importante al proposito far presente che ove si creano le ram-

pette di raccordo esse devono avere una pendenza massima del 15 %, così come risulta anche dai grafici allegati. Tale valore massimo va rispettato rigorosamente per evitare gravi inconvenienti quale ad esempio il ribaltamento della sedia a ruote.

Pertanto, allo scopo di perseguire soluzioni corrette ed omogenee nel rispetto dei parametri di legge, può risultare di notevole utilità che le Amministrazioni interessate facciano predisporre alcuni elementi «prefabbricati» che costituiscono la rampetta, usando il materiale più idoneo affinché risultino ben visibili, antisdrucciolevoli e con l'adeguata pendenza.

Inoltre va precisato che il divieto di sosta in corrispondenza di «passi carrabili» (art. 115, 5° comma, lett. b del Codice Stradale), è subordinato a due condizioni: che l'apertura del passo carrabile sia legittima e che detta apertura sia manifesta per le stesse particolari caratteristiche del luogo atte a rendere apparenti le sue funzioni.

Non è all'uopo sufficiente la sola interruzione del marciapiede, potendo questa essere stata operata in corri-

spondenza di un luogo che era destinato all'accesso di veicoli, ma in atto non lo è più, oppure potendo il luogo essere usato per l'accesso di veicoli soltanto eccezionalmente.

4. - PARCHEGGI RISERVATI.

a) Risulta a questo Ministero che un notevole numero di Comuni, di medie e grandi dimensioni, ha provveduto alla individuazione di parcheggi riservati ai detentori del contrassegno, in base all'art. 4 del D.P.R. n. 384/78 e della circolare Ministeriale LL.PP. n. 310 del 7 marzo 1980.

Molto frequentemente, tuttavia, le caratteristiche dimensionali e ubicazionali di tali parcheggi non rispettano le norme di legge e/o quelle graficizzate nella già citata circolare Ministeriale n. 310/1980.

Mentre invece è importante, per la funzionalità di un parcheggio riservato con disposizione a «spina di pesce», che venga rispettata **la larghezza minima utile di m. 3,00** (D.P.R. n. 384, art. 4, 8° comma) al fine di permettere la com-

pleta apertura della portiera e lo spazio sufficiente per consentire alla persona invalida la possibilità di manovra con la sedia a ruote, in entrata o in uscita dalla autovettura (vedi grafici).

Nel caso invece che non possano essere previsti parcheggi a «spina di pesce» che, secondo il citato decreto sono quelli da adottarsi di norma, e sia perciò necessario prevedere **parcheggi riservati con andamento parallelo al marciapiede**, poiché l'operazione di manovra risulta comunque meno agevole rispetto a quella relativa alla ipotesi precedente, **è necessario predisporre una dimensione longitudinale minima di m. 6,00**, così come indicato anche negli allegati schemi grafici.

b) Inoltre al proposito del numero di posti da riservare nell'ambito dei parcheggi con custodia, l'art. 5 del D.P.R. n. 384 prescrive che ci siano «almeno due posti ogni cento disponibili».

È evidente che tale «standard» minimo debba intendersi equivalente ad un posto ogni cinquanta disponibili o frazione di cinquanta, con un minimo assoluto di uno. Infatti se così non fos-

se, poiché nella realtà i posteggi con oltre cento posti non sono frequenti, verrebbe di fatto ad essere vanificato il contenuto della prescrizione di legge, potendosi individuare nei centri urbani solo pochissimi posti riservati.

c) La notevole richiesta di aree per la sosta, in modo particolare nei centri urbani di media e grande dimensione, fa riscontrare il frequente e grave abuso da parte di non aventi diritto, che occupano i posti riservati magari in modo parziale.

Tali situazioni provocano gravi disagi e notevole affaticamento fisico da parte di chi ha problemi di movimento e rendono nulli, di fatto, i contenuti e le finalità specifiche della legge.

Pertanto, allo scopo di contenere questo tipo di inconvenienti, è essenziale che gli Uffici tecnici comunali e gli altri Enti interessati provvedano a predisporre, per i parcheggi riservati, la relativa segnaletica orizzontale e verticale in modo che risulti permanente e sia ben visibile, anche nelle ore non diurne, utilizzando materiali idonei che non necessitino di manutenzione periodica.

È consigliabile perciò che vengano usati per la individuazione orizzontale (strisce gialle, simbolo internazionale, ecc.) laminati plastici autoadesivi o similari, rifrangenti ed antisdruciolevoli.

In tal caso a fronte di una maggiore spesa di installazione vengono ad annullarsi quelle di manutenzione e si dispone, nel tempo, di una segnaletica sempre efficace.

Talvolta, ove opportuno, possono essere anche utilizzati «dissuasori fisici» (quali paletti o tubolari rimovibili, fioriere, ecc.) in modo da far rispettare materialmente le dimensioni minime del parcheggio, in larghezza o lunghezza, prescritte dalla norma, facilitando al contempo la manovra.

Nei parcheggi con custodia (ACI, ecc.) può efficacemente essere previsto anche un «dissuasore» in entrata al posto riservato (paletti e catenelle). Tutto ciò al fine di garantire davvero che tali posti riservati per legge vengano utilizzati da chi detiene il «contrassegno speciale» il cui titolare quasi sempre, necessita di maggiore spazio libero per entrare o uscire dalla vettura e perché, di norma, in corrispondenza viene pre-

disposta la rampetta di raccordo col marciapiede.

Nelle zone urbane ad alta densità di traffico, le Amministrazioni Comunali possono individuare anche parcheggi riservati «personalizzati» (vedi Circolare Ministeriale LL.PP. n. 1270 del 28 giugno 1979) **dietro specifica e motivata richiesta da parte di cittadini in possesso del «contrassegno speciale» ed abilitati alla guida.**

Tali facilitazioni per la sosta, in corrispondenza della abitazione e/o del posto di lavoro della persona con limitate o impedito capacità motorie, risultano determinanti nei confronti delle sue reali attività di relazione o lavorative.

5. - CONTRASSEGNO SPECIALE.

Per quanto riguarda le caratteristiche fisiche del più volte citato contrassegno, esso deve avere dimensioni e colore (arancio) prescritti dal decreto Ministeriale LL.PP. n. 1176 dell'8 giugno 1979.

Tali caratteristiche sono determinanti per un immediato riconoscimento, specie da parte degli agenti addetti alla vigilanza, al fine di poter usufruire delle previste facilitazioni.

Si è riscontrato frequentemente che con il passare del tempo la colorazione arancio tende a scolorire fino ad annullarsi, rendendo più complesse e più lente le operazioni di riconoscimento.

Sembra pertanto opportuno che le Amministrazioni Comunali provvedano a far predisporre detti contrassegni su materiale adatto e di colorazione indelebile.

Inoltre, poiché il contrassegno in questione è valido in tutto il territorio nazionale, a meno di eventuali prescrizioni a livello locale che devono comunque essere motivate e rese esplicite mediante apposita ordinanza sindacale, risulta di notevole utilità riportare a stampa, sul retro del contrassegno stesso, il testo integrale dell'art. 5 del D.P.R. n. 384/78.

Tutto ciò allo scopo di poter sempre agevolmente disporre della norma di legge che consente le facilitazioni per la circolazione e la sosta.

Va tenuto presente ancora, che la validità di detto documento personale è a tempo indeterminato; tuttavia può risultare utile che i Comuni censiscano dopo un certo periodo (es. 5 anni) coloro che risultino in possesso del «contrassegno speciale», verificando la corrispondenza tra il numero delle persone ancora interessate ed il numero dei documenti rilasciati, curando l'eventuale annullamento di quelli non più utilizzabili.

Questo al fine di poter sempre conoscere con una certa esattezza il numero reale dei veicoli autorizzati.

Tutto quanto sopra illustrato può costituire una valida base per predisporre o aggiornare le ordinanze sindacali aventi per oggetto la circolazione e la sosta dei veicoli delle persone invalide.

Infine per migliorare, in tempi medi, l'attuale insoddisfacente situazione, sembra più che mai opportuno che **le Amministrazioni Comunali provvedano ad attuare periodiche campagne informative sull'argomento in questione, rivolte alla cittadinanza ed agli Organi di Vigilanza.**

Congiuntamente è necessaria una costante e rigorosa repressione degli abusi anche mediante la rimozione dei veicoli parcheggiati illegalmente nei posti riservati.

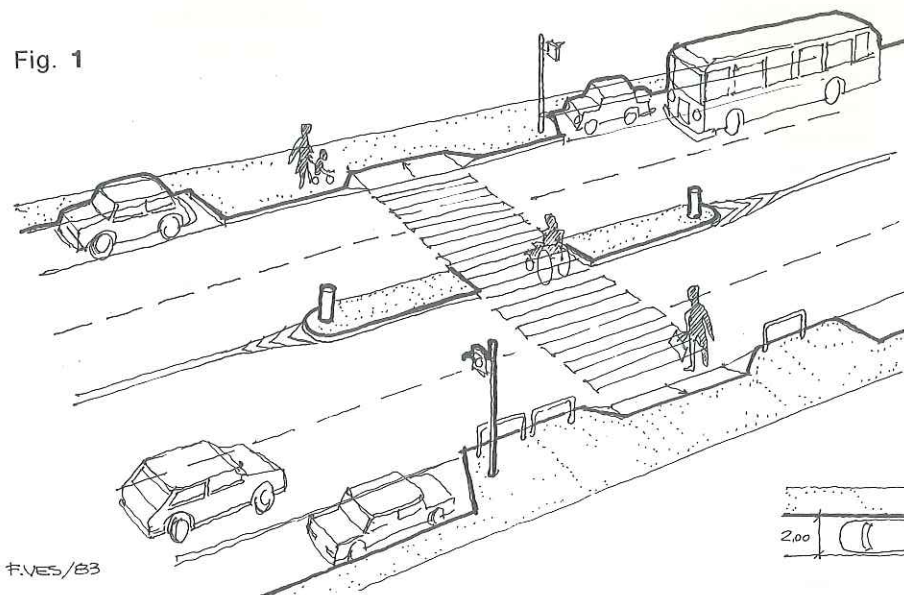
Il Ministro
FRANCO NICOLAZZI

La redazione delle presenti direttive è stata preceduta da uno studio condotto da un gruppo di lavoro di cui hanno fatto parte l'Arch. Fabrizio Vescovo, l'Ing. Pasquale Cialdini ed il Sig. Giacomo Schina, nonché rappresentanti dell'A.N.G.L.A.T. (Associazione Nazionale Guida, Legislazione, Handicappati, Trasporti).

Gli schemi grafici sono stati elaborati dall'Architetto Fabrizio Vescovo.

SCHEMI GRAFICI

Fig. 1



F.VES/B3

Fig. 1 e 2 - Soluzione per attraversamento pedonale attrezzato.

In aree urbane con notevole intensità di traffico risulta di estrema utilità predisporre, in asse con la strada, isole salvagente, di profondità non inferiore a m 1,50. Tali isole devono essere «tagliate» in corrispondenza delle «strisce zebra» per evitare inutili risalti o gradini. I marciapiedi in corrispondenza del passaggio pedonale, possono efficacemente essere ampliati fino a comprendere la larghezza di norma destinata al parcheggio

longitudinale (m 2,00). Tale soluzione a «penisola» consente anche una maggiore visibilità dei veicoli in arrivo da parte di chi deve attraversare e scoraggia al contempo la sosta delle auto in corrispondenza del passaggio stesso. Inoltre, per la maggiore larghezza nei confronti del marciapiede usuale, consente più facilmente di raccordarsi con il livello della carreggiata potendo utilizzare una maggiore profondità per le rampe che non devono comunque superare la pendenza massima del 15%.

Detta soluzione consente anche di usare tubolari e catenelle che convogliano i pedoni esclusivamente sulle strisce zebra; in casi particolari, può essere predisposta una idonea segnalazione luminosa mediante semafori e colonnine.

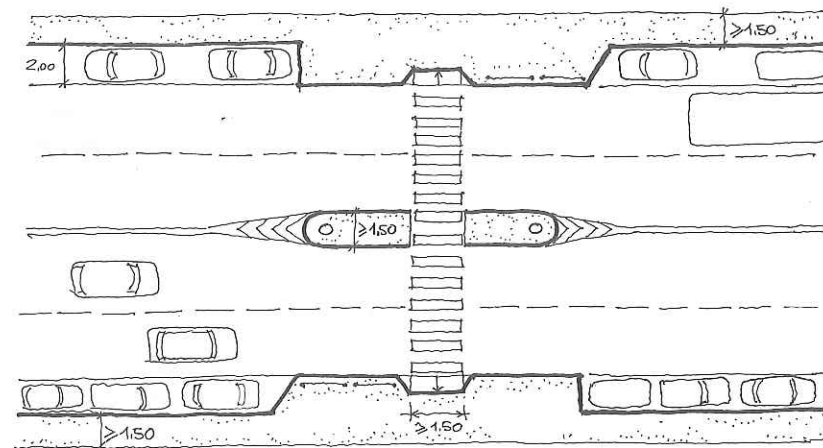


Fig. 2

Fig. 3, 4 e 5 - Soluzioni di raccordo tra marciapiedi e carreggiata.

L'art. 3 del D.P.R. n. 384/78 prescrive le caratteristiche tecniche relative ai percorsi pedonali. Pertanto in sede di costruzione, adeguamento e manutenzione dei marciapiedi esse vanno rigorosamente rispettate in particolar modo per quanto attiene la larghezza minima degli stessi e la pendenza massima delle rampe di raccordo con la carreggiata. A seconda delle caratteristiche del marciapiede vanno pertanto individuate le soluzioni più opportune da adottare. Ad esempio: la soluzione 3 è utilizzabile per un marciapiede di larghezza minima di m 1,50 in quanto viene prevista una aiuola della larghezza pari alla lunghezza della rampetta. Essa risulterà di almeno un metro se il dislivello da superare sarà di 0,15 m. La soluzione 4 può invece essere utilizzata per larghezza di marciapiede inferiore alla precedente in quanto essa viene ad essere ristretta solamente in corrispondenza della rampetta. Risulta particolarmente efficace l'uso di paletti metallici quali «dissuasori» per i veicoli che tendono ad occupare, in sosta, parte del marciapiede. Inoltre i paletti rendono anche al pedone più evidente la posizione della rampetta. La soluzione 5 consente di superare facilmente dislivelli maggiori ai m 0,15 tra percorso pedonale e carreggiata in quanto la lunghezza della rampa non ha particolari vincoli. Anche in questo caso è bene ricorrere all'uso di un paletto per i motivi descritti alla soluzione 4.

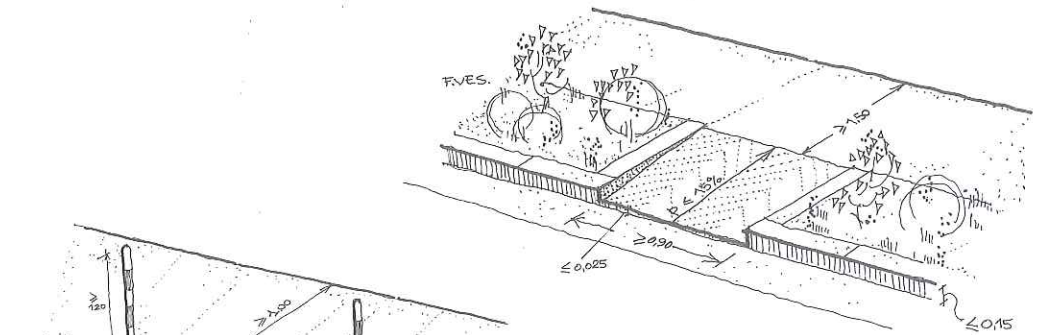


Fig. 3

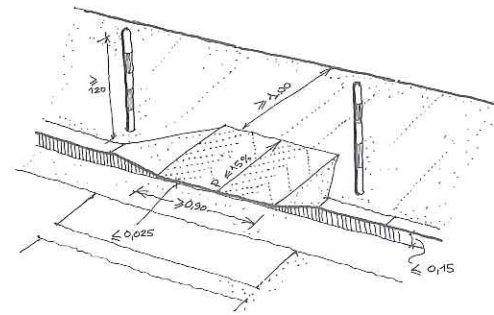
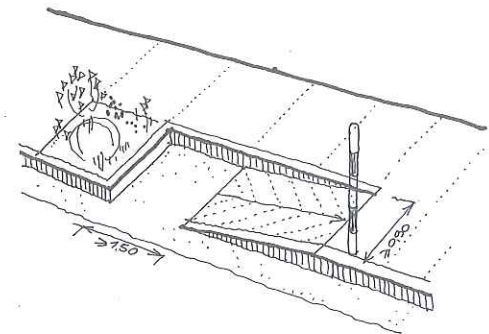


Fig. 4



F.VES./83

Fig. 5

Fig. 6, 7, 8, 9 e 10

Altre soluzioni di raccordo tra marciapiede e carreggiata relative a differenti situazioni di fatto (larghezza del percorso pedonale, differenza di quota, ecc.). Le soluzioni rappresentate nelle figg. 7 e 10 possono essere risolutive in casi di marciapiede con altezze superiori a quelle di cm 15, prescritta dall'art. 3 del D.P.R. n. 384/78, per avere rampette con pendenze accettabili comunque inferiori al 15%.

Fig. 9

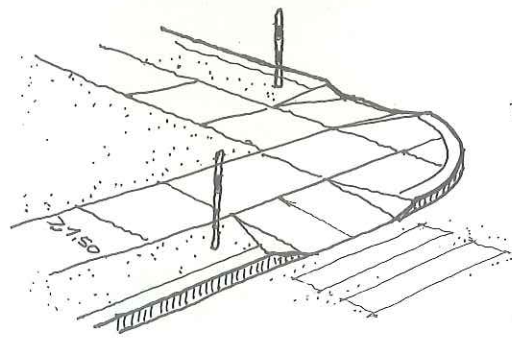


Fig. 8

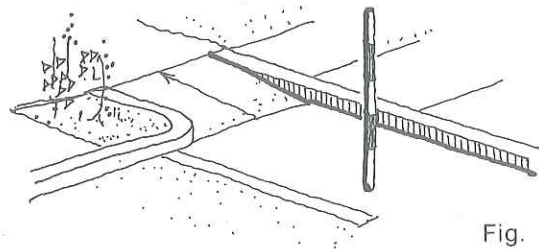
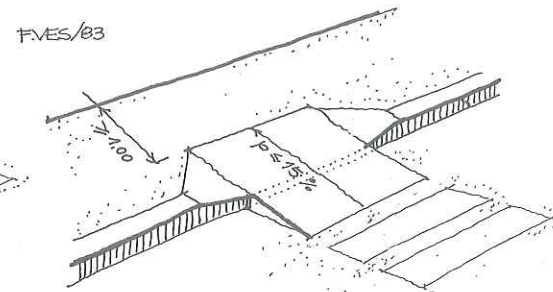


Fig. 6

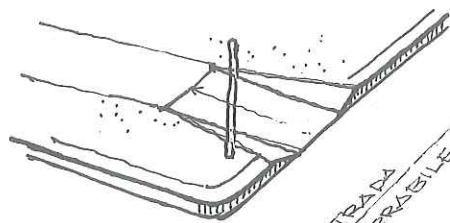


Fig. 7

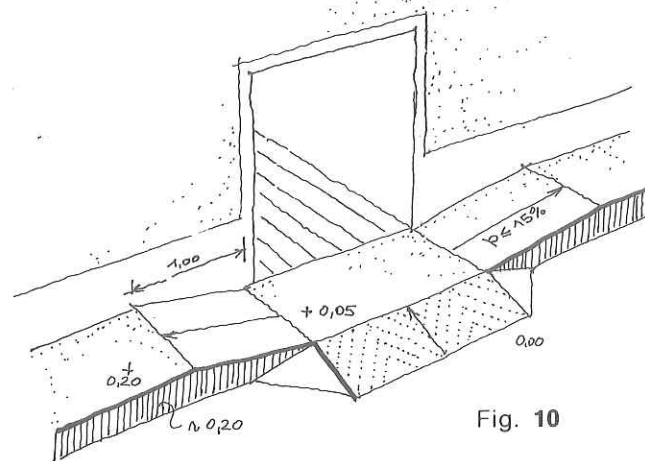
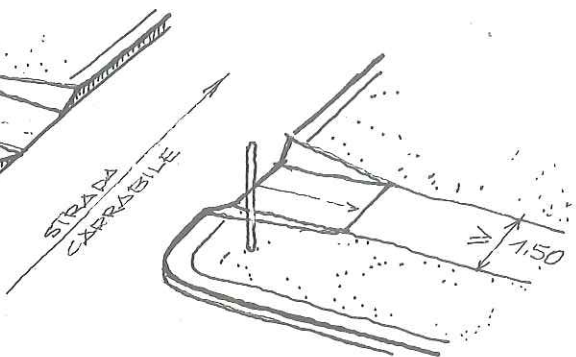


Fig. 10

Fig. 11

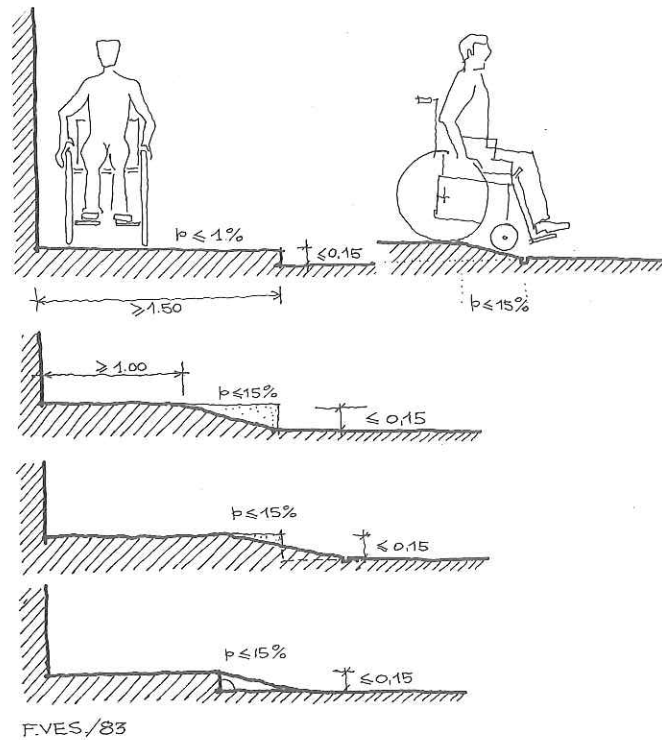


Fig. 12

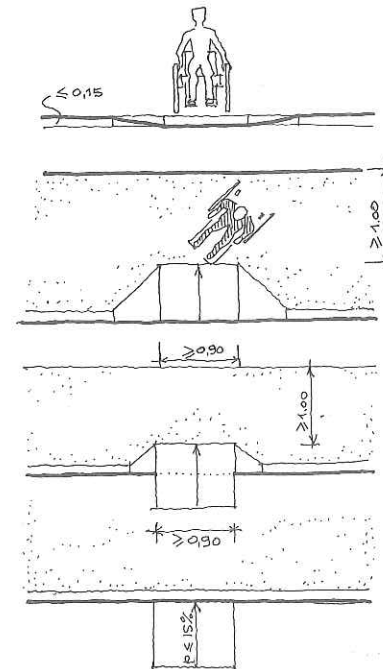


Fig. 11 e 12

I grafici illustrano altre possibili soluzioni di adeguamento con rampe di raccordo tra carreggiata e percorso pedonale (marciapiede) in relazione alle varie larghezze disponibili dello stesso. Tali rampe devono essere sempre realizzate con materiali antisdruciolevoli ed evidenziate con differente colorazione; esse in nessun caso devono superare la pendenza massima del 15%, oltre la quale diventano, per tutti, una fonte di pericolo con inconvenienti per l'equilibrio dei pedoni.

La pendenza sopraindicata e riportata anche nelle figure a lato è quella massima assoluta prescritta dall'art. 3 del D.P.R. n. 384 del 27 aprile 1978. Tuttavia, adottando di volta in volta le più adeguate soluzioni ed accorgimenti tecnici, in funzione delle caratteristiche del percorso pedonale o del marciapiede (profondità, altezza dalla carreggiata, pendenza, ecc.), risulta quasi sempre possibile predisporre le rampe di raccordo con la sede carrabile con una minore pendenza.

Una inclinazione dell'8-10% consente ovviamente una migliore agibilità e risulta quindi più funzionale allo scopo.

Fig. 13

La fig. 13 evidenzia, in particolare, il rischio del ribaltamento della persona che usa la sedia a ruote, per il possibile impuntamento della stessa sulla carreggiata, quando viene superata la succitata pendenza.

Fig. 14

Le caratteristiche dei parcheggi riservati sono, di norma, quelle indicate nell'art. 4 del D.P.R. n. 384/78; in particolare la larghezza minima prescritta è di ml 3,00, di cui ml 1,30 di spazio libero necessario alla completa apertura della portiera (destra o sinistra) anteriore, nonché alla manovra di entrata e di uscita della persona con limitazione di movimenti, nei confronti dell'autovettura.

Il non rispetto di tale caratteristica dimensionale può rendere di fatto inutilizzabile il parcheggio riservato.

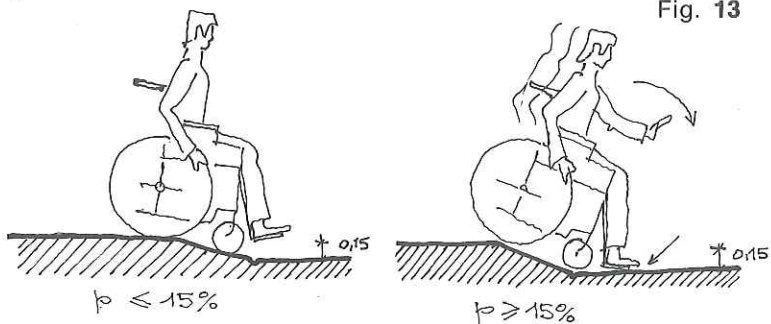


Fig. 13

Fig. 14

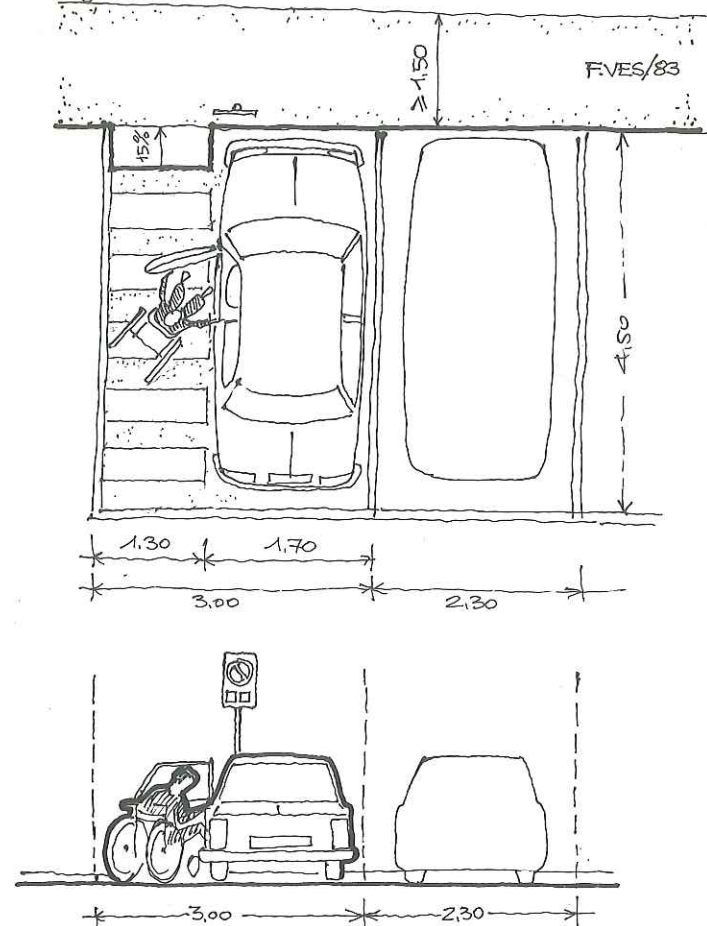


Fig. 15

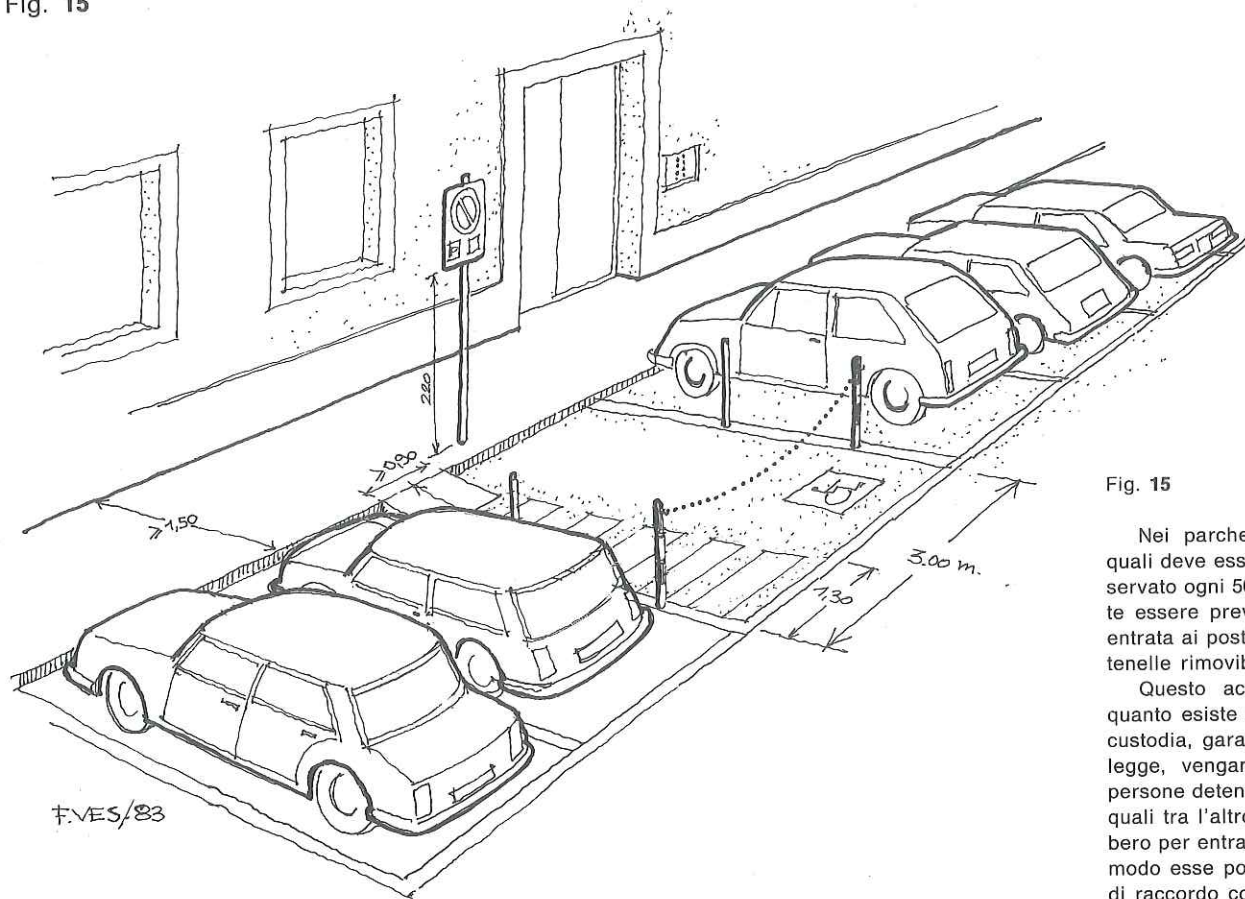


Fig. 15

Nei parcheggi con custodia (ACI, ecc.) nei quali deve essere individuato almeno un posto riservato ogni 50 o frazione di 50, può efficacemente essere previsto l'uso di «dissuasori fisici» in entrata ai posti riservati, quali ad es. paletti e catenelle rimovibili.

Questo accorgimento, possibile peraltro in quanto esiste sul posto il personale addetto alla custodia, garantisce che detti posti, riservati per legge, vengano realmente utilizzati solo dalle persone detentrici del «contrassegno speciale» le quali tra l'altro necessitano di maggior spazio libero per entrare o uscire dall'auto e perché in tal modo esse possono anche utilizzare la rampetta di raccordo col marciapiede.

Fig. 16 e 17

I grafici si riferiscono ai parcheggi riservati con andamento «longitudinale» da individuarsi qualora non risulti possibile la soluzione a «spina di pesce» (ritenuta ottimale dal D.P.R. n. 384, art. 4) che è comunque da preferirsi in quanto facilita tutte le operazioni di manovra.

Viene evidenziato il dimensionamento minimo del posto auto (ml 6,00 x 2,00) ed è esemplificata una efficiente «attrezzatura» che consente la migliore fruizione dello stesso da parte dei detentori del «contrassegno speciale».

La segnaletica verticale ed orizzontale deve essere sempre ben visibile, preferibilmente di tipo permanente (strisce di delimitazione gialle e simbolo internazionale a terra in laminato plastico, ecc.).

Inoltre risulta di notevole utilità l'uso, ove possibile, di paletti rimovibili con effetto di «evidenziatori» della superficie del parcheggio riservato. Infatti se la dimensione longitudinale (ml 6,00) viene occupata, anche solo in modo parziale, da auto di non aventi diritto, la manovra di parcheggio diviene particolarmente difficoltosa se non addirittura impossibile.

Detti «evidenziatori» verticali devono avere una altezza non inferiore a ml 1,30 per poter essere di orientamento specie nelle manovre di accostamento o retromarcia.

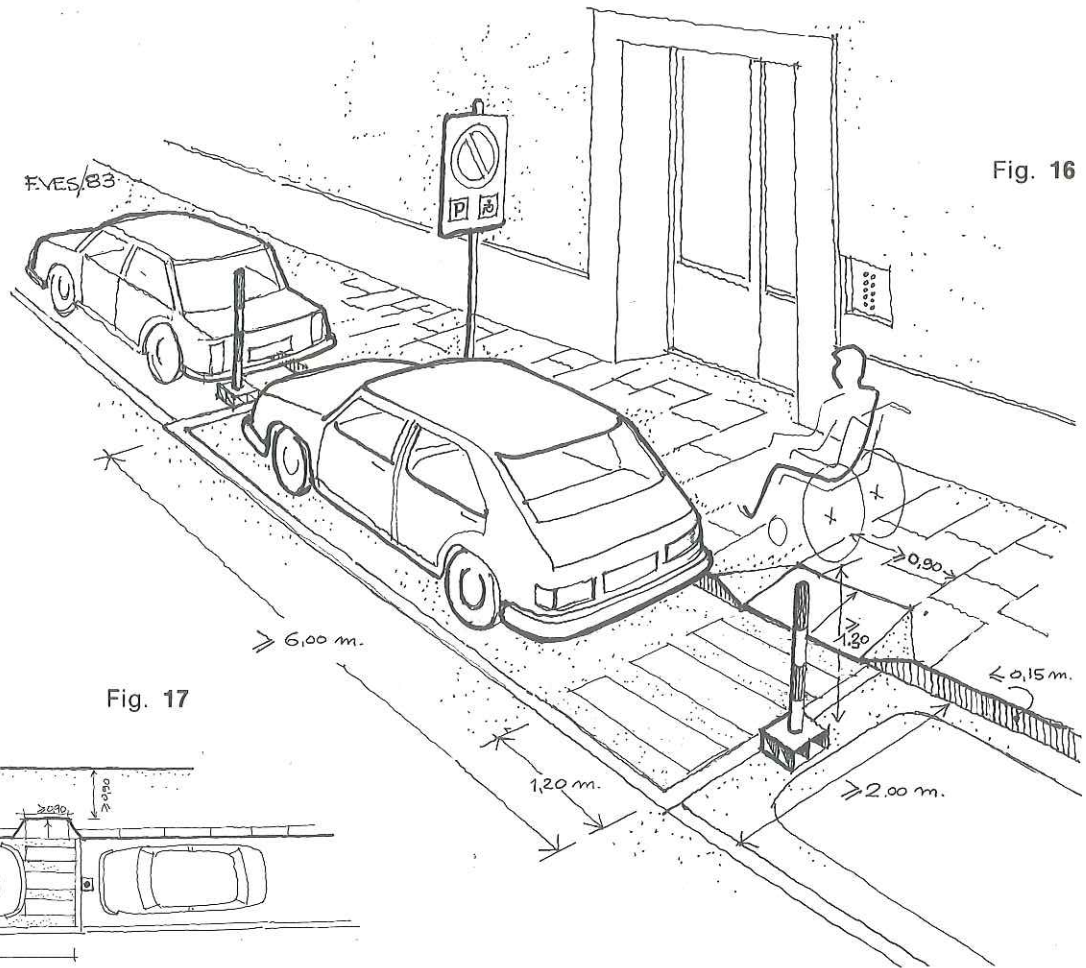


Fig. 16

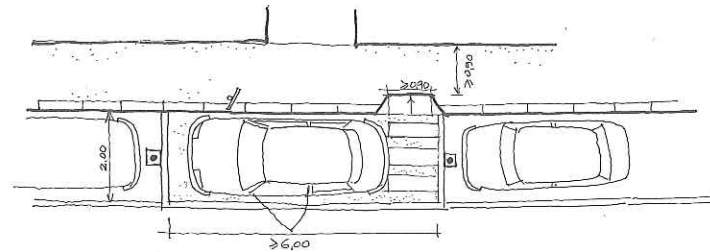


Fig. 17

Fig. 18

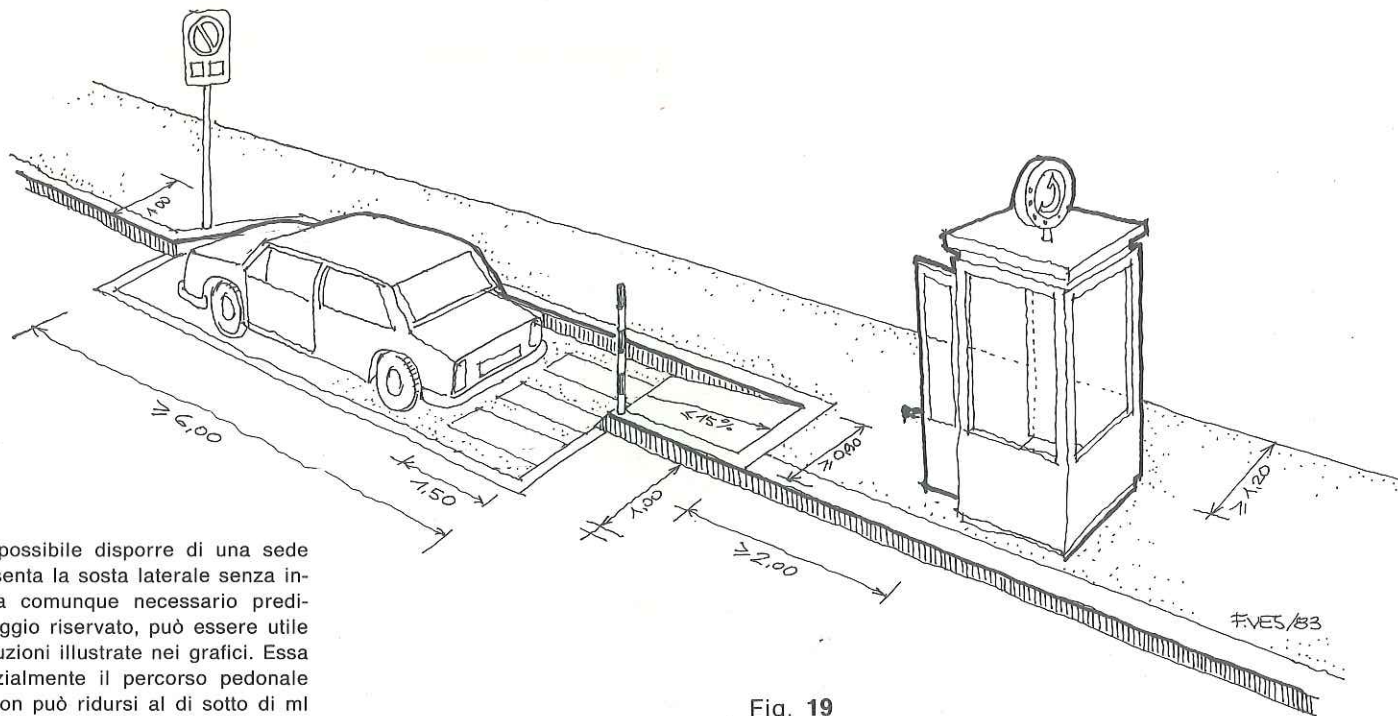


Fig. 18 e 19

Ove non sia possibile disporre di una sede stradale che consenta la sosta laterale senza inconvenienti e sia comunque necessario predisporre un parcheggio riservato, può essere utile ricorrere alle soluzioni illustrate nei grafici. Essa utilizza solo parzialmente il percorso pedonale (che comunque non può ridursi al di sotto di ml 1,20) e consente, mediante la rampetta di raccordo longitudinale rispetto alla strada, di avere per la stessa pendenze modeste e più facilmente superabili.

È opportuno anche in questo caso predisporre il paletto «dissuasore» che semplifica la manovra ed evita che venga impegnata la rampetta. Nel grafico viene illustrata la possibilità di servizi della cabina telefonica anche da parte di persone invalide.

Fig. 19

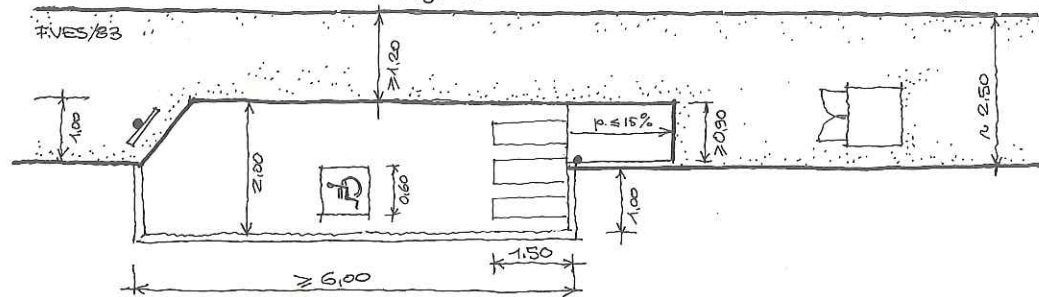


Fig. 20

Sono riportate nello schema grafico due possibili soluzioni che prevedono posti riservati con andamento longitudinale, ove, non sia possibile ricorrere, per le caratteristiche della strada, alla individuazione di posti a «spina di pesce» che sono sempre da preferirsi perché agevolano le manovre ed aumentano la sicurezza nel salire o nello scendere dall'auto.

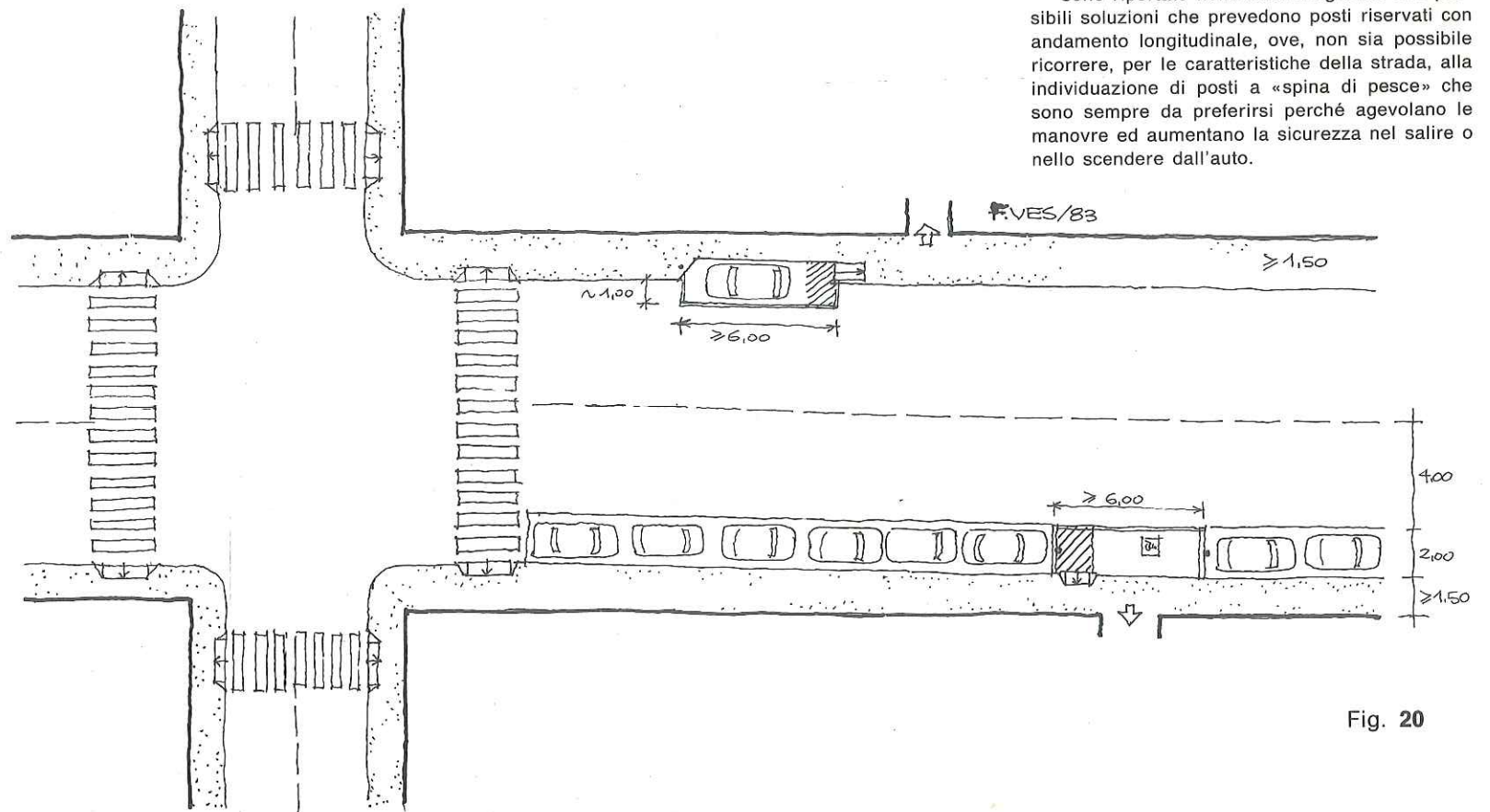


Fig. 20

Fig. 21 e 22

Questa soluzione, da adottarsi quando la larghezza del marciapiede sia compatibile (\geq ml 3,20) prevede l'utilizzazione di una parte del percorso pedonale e consente, solo per il «parcheggio riservato» la posizione inclinata a 30° . In tal modo la manovra di parcheggio risulta molto agevolata e più sicura la salita e la discesa dall'auto della persona invalida, che avviene in «zona protetta». Inoltre, in questo caso, la rampetta di raccordo col marciapiede può disporre di maggiore lunghezza attenuando quindi la pendenza. La soluzione descritta può essere usata in corrispondenza di accessi ad uffici o abitazioni in alternativa a quella, descritta precedentemente, con andamento «longitudinale».

Fig. 22

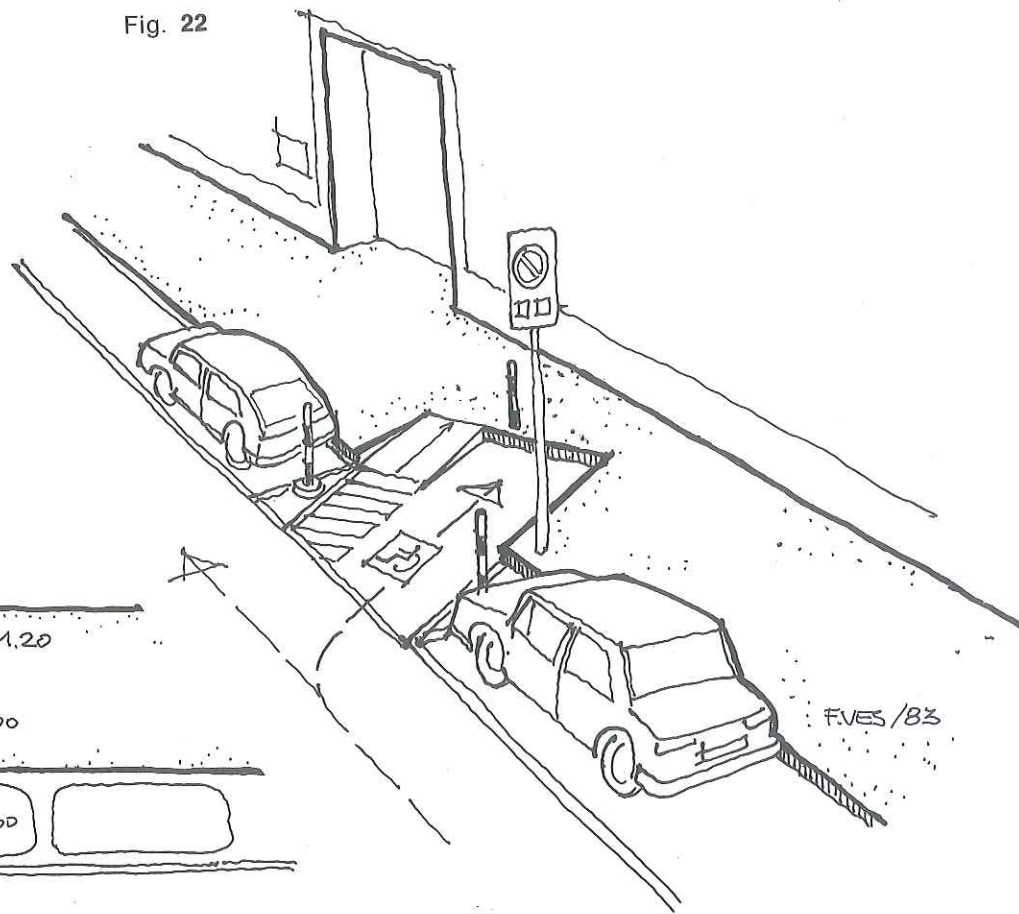
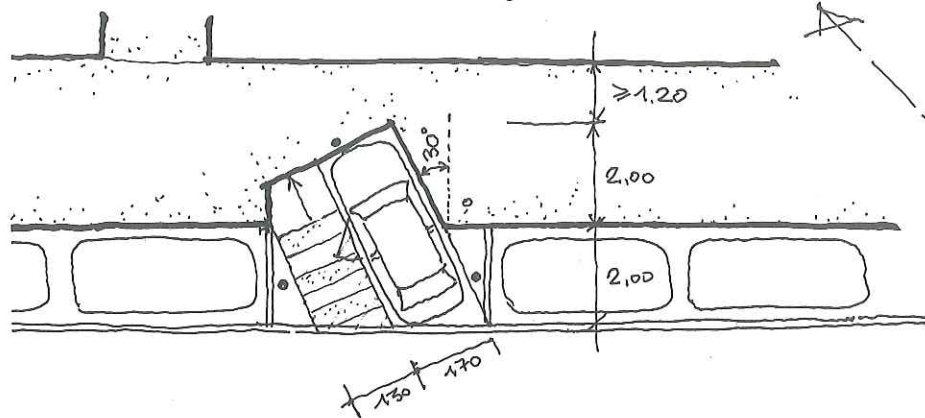


Fig. 21



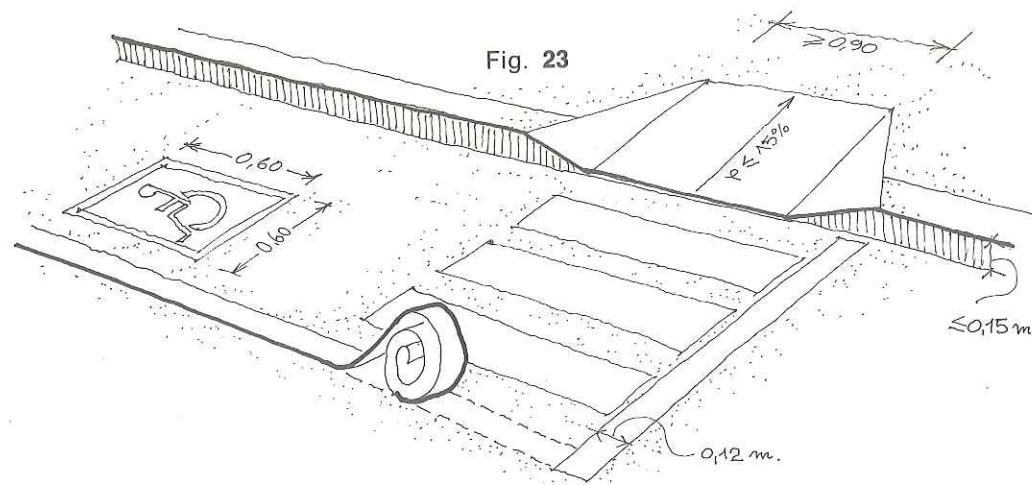


Fig. 23

Fig. 23

Risulta particolarmente importante che i parcheggi riservati dagli Enti proprietari della stada (Comuni, Provincie, Università, Enti ospedalieri, ecc.) siano ubicati in vicinanza degli accessi e risultino chiaramente individuabili.

Deve pertanto essere prevista una efficace e permanente segnaletica verticale e orizzontale, ben visibile anche nelle ore non diurne.

A tale scopo è utile ricorrere a materiali idonei che non necessitino di manutenzione periodica. Per la segnaletica orizzontale (strisce gialle, simbolo internazionale di cm 60 x 60, ecc.) possono, pertanto, essere usati laminati plastici autoadesivi o similari che risultino anche rifrangenti ed antisdrucchiolevoli. Tutto ciò al fine di facilitare l'uso dell'auto alle persone invalide e di contenere il grave fenomeno della sosta abusiva da parte di chi non ha diritto a tale tipo di facilitazione.

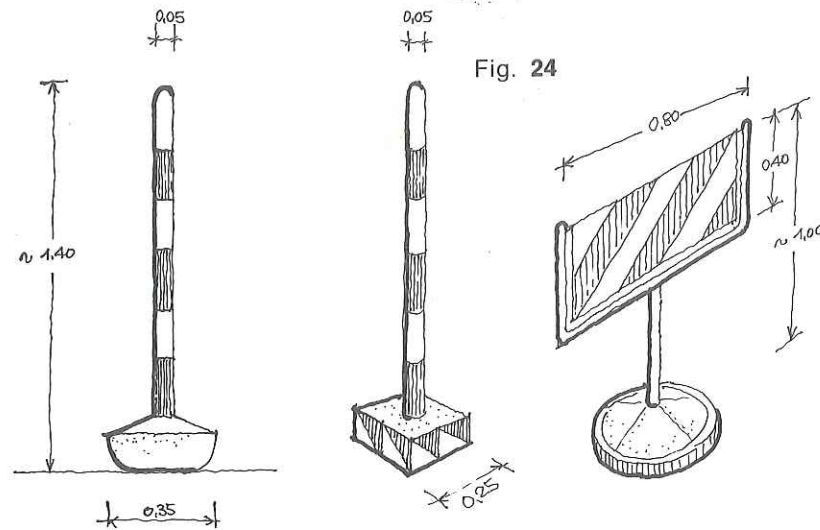


Fig. 24

Fig. 24

Gli elementi «evidenziatori», facilmente rimovibili, sono utilizzabili, ove possibile, per individuare e delineare chiaramente, in senso trasversale o longitudinale, l'area di parcheggio riservato.

Detti «evidenziatori» risultano perciò di estrema efficacia per scoraggiare le soste abusive da parte di non aventi diritto oltre che costituire ben visibili elementi di riferimento nei confronti della delimitazione orizzontale e quindi facilitare le operazioni di manovra dei veicoli, all'interno o all'esterno del posto riservato.

Fig. 25 e 26

In corrispondenza di uffici o attrezzature aperte al pubblico devono essere individuati parcheggi riservati secondo le norme di cui all'art. 4 del D.P.R. n. 384/78. Tali posti auto devono essere ben segnalati, anche mediante cartelli di rimando, e devono essere predisposti nella posizione più vicina all'ingresso.

I parcheggi riservati alle auto delle persone con difficoltà motorie devono essere previsti nella posizione più vicina all'ingresso dell'edificio o della attrezzatura e ben collegati ad esso mediante agevoli percorsi pedonali, con pendenze mai superiori all'8% (vedi art. 3, D.P.R. 384/78). L'eccessiva distanza tra il posto-auto e l'ingresso, specie su percorsi scoperti, costituisce di per sé «barriera architettonica»: è opportuno perciò che non si superino comunque i ml 50.

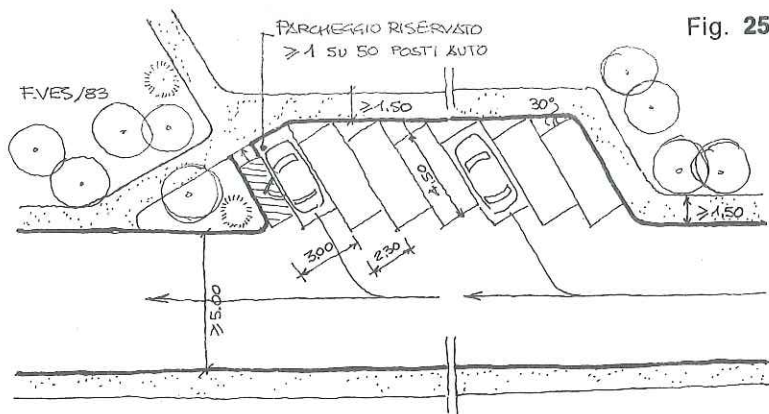


Fig. 25

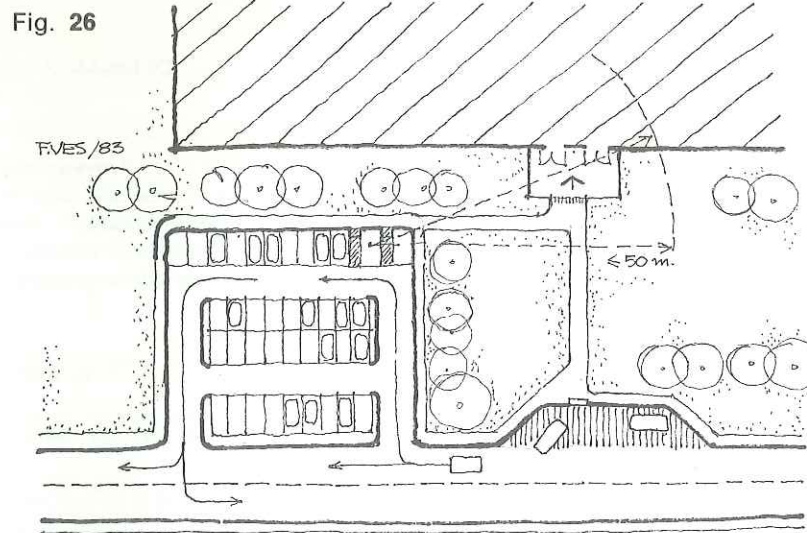


Fig. 26

Per facilitare le manovre dei veicoli lo schema distributivo del parcheggio deve essere previsto a «spina di pesce semplice, con inclinazione massima di 30°», così come indicato nel grafico (vedi art. 4 D.P.R. 384/78). Nel caso di parcheggi con pochi posti-auto (50 o frazioni di 50) il posto riservato è opportuno che venga ubicato all'inizio della fila, con lo spazio libero di manovra per la sedia a rotelle sulla sinistra verso il lato della guida, preferibilmente in corrispondenza del percorso pedonale di primaria importanza.

ORDINANZA DEL SINDACO

(Schema Tipo)

OGGETTO: Provvedimenti a favore delle persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta. Contrassegno speciale di circolazione ed aree di sosta riservata e gratuita.

IL SINDACO

Visto l'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118;

Visto il D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, contenente le norme di attuazione dell'art. 27 della precedente legge, a favore dei mutilati ed invalidi civili, in materia di «barriere architettoniche» e trasporti pubblici;

Visti gli artt. 5 e 6 del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384;

Ritenuto opportuno di provvedere ad attenuare i disagi delle persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte;

Visto il D.M. - LL.PP. - 8 giugno 1979, n. 1176 relativo all'approvazione del contrassegno da rilasciare agli aventi diritto da parte dei comuni, in applicazione alle norme del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384;

Avute presenti le esigenze della circolazione e le caratteristiche strutturali delle strade;

Visti gli artt. 3 e 4 del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 - T.U. delle norme sulla circolazione stradale;

ORDINA

1) Il Contrassegno allegato alla presente ordinanza, il cui prototipo è stato approvato con D.P.R. n. 1176 dell'8 giugno 1979, in applicazione del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, viene rilasciato ai sensi dell'art. 6 del citato D.P.R.:

a) Alle persone, con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte, titolari di patente di abilitazione alla guida di autoveicoli del tipo F4, F5, F4/4, F4/5 e F5/5;

b) Alle persone invalide che non sono in possesso della patente di guida di cui al precedente punto a), a condizione che gli interessati alleghino alla domanda un certificato medico dell'Ufficiale Sanitario del Comune, ovvero della Unità Sanitaria Locale che dichiari espressamente che l'interessato, per la sua limitazione permanente, è impossibilitato a fruire dei mezzi di trasporto pubblico, a causa delle capacità di deambulazione sensibilmente ridotte.

2) Alle persone detentrici del «contrassegno speciale», di cui al precedente punto 1), è consentito di circolare e sostare con il veicolo da essi utilizzato, in tutto il territorio comunale comprese le zone con particolari discipline limitative, subordinatamente all'osservanza di particolare prudenza e cautela. La circolazione e la sosta sono in ogni caso vietate sui «percorsi preferenziali riservati ai veicoli destinati al trasporto pubblico collettivo», nelle zone di preselezione, sugli attraversamenti pedonali e negli spazi di fermata bus. La sosta è inoltre vietata nei luoghi ove essa si configuri come grave intralcio o pericolo per la circolazione.

3) Nei parcheggi con custodia devono essere individuati, secondo le caratteristiche stabilite dal D.P.R. n. 384/78 e relative circolari illustrative del Ministero LL.PP., e riservati gratuitamente ai detentori del «contrassegno speciale» almeno un posto ogni 50 disponibili, o frazione di 50; a ciò devono provvedere entro il termine del i gestori ed i concessionari dei parcheggi stessi; della avvenuta regolarizzazione deve essere informato il competente Assessorato alla Polizia Urbana, che provvederà ad accertare la rispondenza alle norme vigenti.

4) Il «contrassegno speciale» deve essere esposto al parabrezza del veicolo al servizio dell'avente diritto in maniera ben visibile dall'esterno.

5) La utilizzazione non corretta del contrassegno da parte di persone non aventi diritto, qualora il veicolo non risulti al diretto servizio della persona invalida, può comportare la temporanea sospensione del contrassegno stesso.

6) L'ordinanza entra in vigore a partire dal; sono da intendersi revocate le precedenti ordinanze in contrasto con la presente.

7) L'Ufficio Segnaletica comunale è incaricato di rendere pubblica la presente Ordinanza mediante l'apposizione dei necessari segnali.

8) Il Corpo dei VV.UU. e gli altri Agenti della Forza Pubblica sono incaricati di farla osservare e possono direttamente rimuovere i veicoli parcheggiati illegalmente in corrispondenza dei posti riservati, configurandosi nella fattispecie l'ipotesi dell'intralcio e del pericolo.

IL SINDACO

ALLEGATI: PROVVEDIMENTI LEGISLATIVI E CIRCOLARI MINISTERO LL.PP.

La documentazione legislativa e normativa che viene riportata di seguito, già in parte allegata alla precedente circolare Ministero LL.PP. n. 310 del 7 marzo 1980, riguarda le possibilità di movimento e la circolazione pedonale di tutte le categorie di cittadini, nonché in modo specifico le direttive e le facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide, ai sensi dell'art. 27 della legge n. 118 del 30 marzo 1971 e del D.P.R. n. 384 del 27 aprile 1978.

Costituzione della Repubblica italiana
(Gazzetta Ufficiale, 27 dicembre 1947,
n. 298)

(omissis)

Art. 3 (*)

Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.

È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese.

(omissis)

Art. 38

Ogni cittadino inabile al lavoro e sprovvisto di mezzi necessari per vivere ha diritto al mantenimento e all'assistenza sociale.

I lavoratori hanno diritto che siano preveduti ed assicurati mezzi adeguati alle loro esigenze di vita in caso di infortunio, malat-

tia, invalidità e vecchiaia, disoccupazione involontaria.

Gli inabili ed i minorati hanno diritto all'educazione e all'avviamento professionale.

Ai compiti previsti in questo articolo provvedono organi ed istituti predisposti o integrati dallo Stato.

L'assistenza privata è libera.

(omissis)

(*) *Risulta di fondamentale importanza tener conto che, sul principio di eguaglianza di cui all'art. 3, la Corte Costituzionale ha costantemente ritenuto che tale principio, diretto evidentemente ad impedire che a danno dei cittadini siano disposte discriminazioni arbitrarie, non può significare che il legislatore sia obbligato a disporre per tutti una identica disciplina, mentre, al contrario, deve essergli consentito di adeguare le norme giuridiche ai vari aspetti della vita sociale, dettando norme diverse per situazioni diverse: esigenza inderogabile di logica legislativa che qualche Costituzione moderna ha addirittura espressamente dichiarata. Un ordinamento il quale non distingua situazione da situazione e tutte le situazioni consideri allo stesso modo non è nemmeno pensabile, anche perché come è stato osservato, finirebbe in sostanza col non disporre regola alcuna (Sentenza 23-28 novembre 1961, n. 34).*

L'eguaglianza giuridica riguarda il soggetto nella sua individualità e nelle formazioni sociali in cui egli vive.

(La nota a cura di F. Vescovo è presa dalla pubblicazione «Il Tacquino», 1974, del Momento Legislativo).

D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393
Testo unico delle norme sulla circolazione
stradale

TITOLO I
Disposizioni generali

1. Sfera di applicazione delle norme. — La circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli sulle strade è regolata dalle presenti norme e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse.

Salvo diversa disposizione, le presenti norme non si applicano ai veicoli con guida di rotaie; i conducenti di detti veicoli sono tuttavia tenuti alla osservanza delle disposizioni dei titoli I, II e VIII in quanto applicabili.

2. Denominazioni topografiche stradali. — Ai fini delle presenti norme le denominazioni topografiche stradali hanno i seguenti significati:

Centro abitato: insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da apposito segnale;

Strada: area di uso pubblico aperta alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli;

Autostrada: strada riservata alla circolazione di autoveicoli e di motoveicoli, priva

di accessi intermedi nei quali la circolazione non sia regolata;

Sede stradale: piano formato dalla carreggiata, dalle banchine, dai marciapiedi e dalle piste;

Carreggiata: parte della strada normalmente destinata alla circolazione dei veicoli e degli animali;

Corsia: una suddivisione della carreggiata avente larghezza sufficiente per permettere la circolazione di una fila di veicoli;

Pista per cicli: parte della strada riservata alla circolazione dei velocipedi;

Marciapiedi: parte della strada, rialzata o altrimenti delimitata, riservata ai pedoni;

Banchina: parte marginale della strada extraurbana normalmente destinata ai pedoni;

Sede tramviaria: parte rialzata della strada riservata alla circolazione delle tramvie;

Salvagente: piattaforma rialzata situata sulla carreggiata e destinata al riparo o alla sosta dei pedoni che attraversano la strada o ad agevolare la salita e la discesa dei passeggeri dai trams, filobus od autobus;

Spartitraffico o isola: parte della carreggiata dalla quale è escluso il traffico e che delimita la zona destinata alla circolazione

in un dato senso, su una corsia o verso determinate direzioni;

Coppa giratoria: calotta posta sulla carreggiata e destinata a segnare il centro di un crocevia;

Attraversamento pedonale: parte della carreggiata delimitata da appositi segni, per l'attraversamento dei pedoni;

Curva: tratto di strada non rettilineo con limitata visibilità;

Dosso: tratto di strada con variazione di pendenza che limita la visibilità;

Passo carrabile: zona per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali;

Passaggio a livello con barriere: passaggio a livello munito di barriere che sbarrano l'intera carreggiata o la parte di questa destinata alla circolazione nel senso di marcia.

(omissis)

4. Obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione nei centri abitati. — Nei centri abitati i Comuni possono con ordinanza del Sindaco:

a) adottare i provvedimenti indicati nell'articolo 3, commi primo, secondo e terzo;

b) riservare appositi spazi alla sosta di determinati veicoli quando ciò sia necessario per motivi di pubblico interesse;

c) prescrivere orari per il carico e lo scarico di cose;

d) quando l'intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima.

I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore otto alle ventidue, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.

Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati i provvedimenti indicati nell'art. 3, commi primo e secondo, sono di competenza del Prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma terzo, lettera d), sono di competenza dell'ente proprietario della strada.

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 oppure sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele.

I Comuni possono:

a) stabilire con ordinanza del Sindaco aree sulle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;

b) assumere con deliberazione del Consiglio comunale l'esercizio diretto del parcheggio con custodia dei veicoli, su aree destinate a tale scopo;

c) concedere con deliberazione del Consiglio comunale aree destinate al parcheggio con custodia dei veicoli, fissando le relative condizioni.

Le concessioni sono accordate di preferenza, a parità di ogni altra condizione, agli Automobile clubs e per gli autocarri all'Ente autotrasporti merci (E.A.M.).

Le aree indicate nel quinto comma debbono essere ubicate possibilmente fuori della carreggiata e comunque in modo che il parcheggio non ostacoli lo scorrimento del traffico.

Qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia ovvero lo dia in concessione su parte della stessa area o su altra area posta nelle immediate vicinanze deve essere autorizzato un adeguato parcheggio senza custodia.

Alle ordinanze previste dal presente articolo si applicano le disposizioni dell'art. 3, settimo e nono comma.

Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposte ai sensi del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila, salvo che siano stabilite dalle presenti norme sanzioni diverse.

(omissis)

7. Occupazione di suolo stradale. — L'occupazione, anche provvisoria, di spazi sulle strade a mezzo di installazione od ingombri non può essere consentita, salvo casi di necessità o di esigenze eccezionali, quando l'installazione o l'ingombro possa ostacolare la circolazione o diminuire la visibilità.

Le fiere, i mercati ed ogni altra occupazione di suolo stradale con veicoli, baracche, banchi, tende e simili possono essere di regola consentiti soltanto nelle zone nelle quali non vi sia notevole densità di traffico, a condizione che non arrechino ingombro alla circolazione e lascino spazio sufficiente per il transito.

Salvo casi di necessità, l'occupazione di marciapiedi o banchine può essere consentita fino ad un massimo di due terzi della loro larghezza, sempreché rimanga libera una zona sufficiente per la circolazione dei pedoni.

(omissis)

D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420
Approvazione del regolamento per la esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale

Art. 1 (art. 2 T.U.)

(omissis)

Corsia - La suddivisione in corsie della carreggiata deve essere effettuata mediante appositi segni sulla pavimentazione. La larghezza della corsia può variare da un minimo urbano di m. 2,80 ad un massimo extraurbano di m. 4,00, salvo eccezioni imposte da situazioni particolari, quali esigenze di traffico e condizioni geometriche della strada. Quando le corsie non sono delimitate o non sono visibili l'utente è tenuto a comportarsi con le stesse modalità e cautele che regolano la marcia nelle corsie delimitate.

Le corsie si suddividono in:

a) *Corsia di canalizzazione*: destinata all'incanalamento dei veicoli in prossimità delle zone di manovra degli incroci;

b) *Corsie di variazione di velocità*: destinate o al rallentamento dei veicoli in uscita o all'accelerazione dei veicoli in entrata;

c) *Corsia esterna*: prima corsia a destra, nel senso di marcia, di una carreggiata a più corsie;

d) *Corsia interna*: corsia esterna di sinistra, nel senso di marcia, di una carreggiata a più corsie;

e) *Corsia centrale*: corsia mediana di una strada a carreggiata unica a numero dispari di corsie, normalmente da utilizzare nei sorpassi nei due sensi;

f) *Corsia di sosta*: corsia sulla quale è consentita la sosta dei veicoli in fila.

Banchina. - È quella parte della strada compresa tra il bordo della carreggiata e il limite della sede stradale. Normalmente la banchina è preclusa al transito dei veicoli, tuttavia è consentita la sosta di emergenza dei veicoli se la banchina è pavimentata.

Spartitraffico o isole di traffico

Funzione. — Le isole di traffico costruite sulla carreggiata stradale debbono assolvere principalmente alle seguenti funzioni:

1) separare e distanziare punti di conflitto delle correnti veicolari;

2) definire gli angoli di intersezione delle traiettorie veicolari;

3) controllare la velocità, mediante deviazione con curve di raggio determinato od «effetto imbuto»;

4) separare le correnti di verso eguale o contrario;

5) separare le correnti di svolta;

6) direzionare le correnti verso punti determinati per compiere determinate manovre;

7) creare zone di sicurezza ovvero di sosta per pedoni;

8) permettere l'installazione di cartelli o semafori.

(omissis)

Art. 156 (art. 17 T.U.)

Isole permanenti. — Possono essere realizzate mediante getto di calcestruzzo cementizio ovvero mediante cordolatura in calcestruzzo o pietra da taglio ovvero altro materiale e sistemazione interna a prato.

I cigli possono essere del tipo a barriera e del tipo sormontabile. Quando l'isola venga interessata da un attraversamento pedonale e costituisca zona di rifugio, l'isola deve essere interrotta per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale onde permettere ai pedoni l'attraversamento a raso della pavimentazione stradale (figura 128).

(omissis)

Legge 30 marzo 1971, n. 118

Conversione in legge del decreto legge 30 gennaio 1971, n. 5, e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili

(G.U. 2 aprile 1971, n. 82)

(omissis)

Art. 27

Barriere architettoniche e trasporti pubblici. — Per facilitare la vita di relazione dei mutilati e invalidi civili, gli edifici pubblici o aperti al pubblico e le istituzioni scolastiche prescolastiche o di interesse sociale di nuova edificazione dovranno essere costruiti in conformità alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 19 giugno 1968 riguardante la eliminazione delle barriere architettoniche, anche apportando le possibili e conformi varianti agli edifici appaltati o già costruiti all'entrata in vigore della presente legge: i servizi di trasporti pubblici ed in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti; **in nessun luogo pubblico o aperto al pubblico può essere vietato l'accesso ai minorati**; in tutti i luoghi dove si svolgono pubbliche manifestazioni o spettacoli, che saranno in futuro edificati, dovrà es-

sere previsto e riservato uno spazio agli invalidi in carrozzella; 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 ne facciano richiesta.

Le norme di attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo saranno emanate, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri competenti, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

(omissis)

Art. 28

Provvedimenti per la frequenza scolastica. — Ai mutilati ed invalidi civili che non siano autosufficienti che frequentino la scuola dell'obbligo o i corsi di addestramento professionale finanziati dallo Stato vengono assicurati:

a) il trasporto gratuito dalla propria abitazione alla sede della scuola o del corso e viceversa, a carico dei patronati scolastici o dei consorzi dei patronati scolastici o degli enti gestori dei corsi;

b) l'accesso alla scuola mediante aiuti accorgimenti per il superamento e la

eliminazione delle barriere architettoniche che ne impediscono la frequenza;

c) l'assistenza durante gli orari scolastici degli invalidi più gravi.

L'istruzione dell'obbligo deve avvenire nelle classi normali della scuola pubblica, salvi i casi in cui i soggetti siano affetti da gravi deficienze intellettive o da menomazioni fisiche di tale gravità da impedire o rendere molto difficoltoso l'apprendimento o l'inserimento nelle predette classi normali.

Sarà facilitata, inoltre, la frequenza degli invalidi e mutilati civili alle scuole medie superiori ed universitarie.

Le stesse disposizioni valgono per le istituzioni prescolastiche o per i doposcuola.

(omissis)

D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384
Regolamento di attuazione dell'art. 27 della
legge 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei
mutilati e invalidi civili, in materia di barrie-
re architettoniche e trasporti pubblici
(Gazzetta Ufficiale del 22 luglio 1978, n. 204)

TITOLO I

Scopi e campo di applicazione

Art. 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 ristrutturazione.

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.

Art. 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

Art. 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 otti-

male 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 %.

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

Tale pendenza può essere elevata fino ad un massimo dell'8 % 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 antisdrucchiolevole, preferibilmente segnata da sottili scanalature, atte ad assicurare un efficiente deflusso dell'acqua, e tale 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, diverse da quelle della pavimentazione.

Art. 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%.

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 questi 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 dei 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.

Art. 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 ai minorati fisici con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte, subordinatamente all'osservazione 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.

Art. 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 potere 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 nazionale.

(omissis)

TITOLO V

Servizi speciali di pubblica utilità

Art. 19

Tranvie, filovie, autobus, metropolitane. — Sui mezzi di trasporto tranviario, filovario, automobilistico, devono essere riser-

vati 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 dalla porta di uscita.

Almeno nelle stazioni principali le metropolitane dovranno agevolare l'accesso o lo stazionamento in carrozzine 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.

Art. 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'ac-

cesso al treno alle persone con difficoltà di deambulazione.

Per consentire lo stazionamento dell'invalide in carrozzelle all'interno delle carrozze ferroviarie dovrà essere opportunamente modificato ed attrezzato un adeguato numero di carrozze da porre in composizione di alcuni treni in circolazione sulle linee principali.

Il 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.

(omissis)

Art. 23

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 devono 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.



Simbolo di accessibilità (Allegato A all'art. 2 del D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384)

Figura e bordo in colore bianco; fondo azzurro (cm 10 × 11).

Il simbolo di accessibilità, riportato a fianco, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. n. 384/78, deve essere installato, in posizione ben visibile, in tutti gli edifici, attrezzature e spazi, pubblici o aperti al pubblico, che siano stati costruiti (ovvero adeguati) nel rispetto della vigente normativa sulla eliminazione delle barriere architettoniche.

Il simbolo internazionale dell'accessibilità, che è stato adottato fin dal 1972 dai Paesi del Consiglio d'Europa, indica la direzione per raggiungere percorsi o attrezzature con particolari facilitazioni o accorgimenti (ad es. rampe di pendenza adeguate anche all'utilizzatore su sedie a ruote, ascensore con dimensioni compatibili, pedane rampanti, aree riservate alla sosta, ecc.).

Esso deve, pertanto, risultare facilmente percepibile per consentire un immediato orientamento, rispetto all'organismo edilizio o urbanistico, anche ai fruitori non usuali.

È necessario, ad esempio, l'uso di opportuni cartelli di rinvio, al fine di informare le persone interessate dall'esistenza di specifiche aree di sosta, all'interno di strutture edilizie complesse, in prossimità di ascensori accessibili anche ai portatori di handicap motorii.

Il simbolo dell'accessibilità (azzurro) presenta pertanto differenti funzioni rispetto al «contrassegno speciale» (arancione), approvato con Decreto n. 1176 dell'8 giugno 1979, il quale, apposto sui veicoli al servizio delle persone invalide, consente loro di usufruire delle specifiche facilitazioni previste per la circolazione e la sosta.

Inoltre per avere maggior chiarezza nel sistema segnaletico di indicazione, di direzione e di informazione, è opportuno fare riferimento alle direttive emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici, con circolare n. 400 del 9 febbraio 1979, sia per il colore che per la forma dei simboli avendo cura di posporre ad essi quello dell'accessibilità, il quale rappresenta una ulteriore precisazione.

ALLEGATO 7

Decreto n. 1176 dell'8 giugno 1979 del Ministro dei LL.PP. di concerto col Ministro dei Trasporti, che approva il contrassegno (vedi fig. 1) da rilasciare agli invalidi aventi diritto

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI

di concerto con

IL MINISTRO PER I TRASPORTI

Visto l'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici;

Visto il D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, con il quale è stato approvato il regolamento per la esecuzione e l'attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 27 della predetta legge n. 118;

Considerato che l'art. 6 del citato D.P.R. n. 384 prevede che ai minorati fisici con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta venga rilasciato dai Comuni uno speciale contrassegno da apporre sui veicoli da essi utilizzati;

Considerata la necessità di procedere all'approvazione del prototipo di contrassegno in parola nei termini e con le modalità stabilite dal citato art. 6 del ripetuto D.P.R. n. 384;

Decreta:

Art. 1

È approvato il prototipo di contrassegno che dovrà essere rilasciato agli aventi diritto in applicazione delle norme contenute nel D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384, citato nelle premesse.

Art. 2

Il contrassegno deve avere la forma, le caratteristiche, le dimensioni e i colori di cui al modello allegato al presente decreto ed è valido per tutto il territorio nazionale (1).

Art. 3

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Il Ministro dei trasporti
PRETI

Il Ministro dei lavori pubblici
FRANCESCO COMPAGNA

(1) Vedi Fig. 1 a pag. 42.

**Circolare Ministero dei Lavori Pubblici
n. 1270 del 28 giugno 1979**

**OGGETTO: Circolazione e sosta dei veicoli
degli invalidi.**

Il D.P.R. n. 384 del 27 maggio 1978 ha fissato le norme di attuazione della legge 118 (art. 27) del 30 marzo 1971, concernente:

«l'abbattimento delle barriere architettoniche» cioè l'eliminazione e l'attenuazione degli impedimenti strutturali che ostacolano il movimento dei mutilati, degli invalidi o degli handicappati in genere.

Si fa riferimento, in particolare, al titolo II, artt. 3-4-5-6 del suddetto D.P.R. che trattano dei percorsi pedonali, dei parcheggi, della sosta, della circolazione e dello speciale contrassegno da apporre sugli automezzi degli invalidi.

Tutto ciò premesso, si comunica che il **segnale stradale verticale da adottare**, previa regolare ordinanza del sindaco, per contrassegnare le unità di parcheggio, (stalli, box-area, posto-macchina ecc.) eventualmente deliberate a favore di invalidi nei luoghi ove tali esigenze si pongano in essere, è quello riportato nella fig. 2.

Tale segnale si inserisce nella serie dei nuovi «segnali della fermata, sosta e par-

cheggio» di prossima adozione da parte del nuovo codice stradale e ne adotta tipo, dimensioni e simboli.

In casi particolarissimi (strade residenziali o parcheggi presso uffici o posti di lavoro), nella parte inferiore del cartello, tra la cornice e i due simboli quadrati piccoli, potrà essere riportato il numero di targa dell'auto del minorato cui il posto macchina si desidera sia strettamente riservato, ed al quale sia rilasciato dal Comune, ai sensi dell'art. 6 soprariportato, lo speciale contrassegno.

Il segnale ha il seguente significato:

divieto di sosta per tutti, deroga per gli invalidi detentori di una autorizzazione speciale, il cui autoveicolo sia munito del contrassegno di cui alla fig. 1 regolarmente rilasciato dal Sindaco.

Sulla pavimentazione le strisce di delimitazione saranno di colore giallo. Di questo stesso colore dovranno essere le eventuali riproduzioni del simbolo internazionale e del numero di targa dell'autoveicolo autorizzato «ad personam» alla sosta.

Come regola generale non sarebbe opportuno prevedere spazi riservati agli automezzi di invalidi laddove già esiste un divieto di sosta perché trattasi generalmente di luoghi pericolosi. Se appare opportuno, in linea generale, accordare facilitazioni di

sosta agli autoveicoli condotti, od a servizio di invalidi, **non è comunque mai possibile tollerare la sosta in corrispondenza di:**

- corsie riservate;
- zone di preselezione;
- attraversamenti pedonali zebraati;
- spazi di fermata autobus;

perché le facilitazioni accordate agli invalidi non devono compromettere la sicurezza stradale.

Nei confronti, poi, di soste abusive di non aventi diritto, entro posti macchina riservati agli invalidi e regolarmente segnalati, gli organi di vigilanza potranno direttamente rimuovere i veicoli illegalmente parcheggiati configurandosi l'ipotesi dell'intralcio e del pericolo.

Il ministro
FRANCESCO COMPAGNA

**Circolare Ministero Lavori Pubblici
n. 310 del 7 marzo 1980**

OGGETTO: Facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli degli invalidi.

In relazione al dettato degli artt. 3 e 38 della Costituzione italiana, che sanciscono la sostanziale uguaglianza di tutti i cittadini, indipendentemente dalle loro condizioni sociali e personali, il D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 ha regolamentato i contenuti dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, concernente l'abbattimento delle «barriere architettoniche», cioè la eliminazione e la attenuazione degli impedimenti strutturali che ostacolano il movimento delle persone con ridotte o impedito capacità motorie.

In particolare, il titolo 2°, artt. 3, 4, 5, 6 del suddetto D.P.R. n. 384, tratta dei percorsi pedonali, dei parcheggi, della sosta, della circolazione e dello speciale contrassegno da apporre sui veicoli degli invalidi per poter usufruire di particolari facilitazioni.

In merito, è opportuno evidenziare che, in linea generale, le amministrazioni comunali sono tenute a privilegiare nei centri abitati il trasporto pubblico ed a vincolare conseguentemente l'uso dei veicoli privati.

Tuttavia, poiché i veicoli di trasporto collettivo si rivelano di fatto, per le perso-

ne con problemi motori, ed impossibilitati ad usarli, dei sostanziali impedimenti alla mobilità nelle aree urbane, oppure nei luoghi ove si svolgono più intense le attività sociali, culturali e di svago, oltre che lavorative, **le Amministrazioni stesse sono tenute a predisporre ogni possibile provvedimento ed accorgimento al fine di consentire e facilitare l'uso dei veicoli privati ai detentori dello speciale contrassegno**, di cui all'art. 6 del citato decreto, anche sulla base di quanto contenuto nel 4° comma dell'art. 4 del T.U. n. 393 del 15 giugno 1959.

In tali casi, i veicoli privati costituiscono il fondamentale ausilio per la mobilità nell'ambito dello spazio urbano delle suddette categorie svantaggiate e ne favoriscono l'integrazione ed il reinserimento nella vita sociale.

L'art. 6 del citato D.P.R. riguarda specificamente lo speciale contrassegno che deve essere apposto nella parte anteriore del veicolo dell'invalido. Detto contrassegno è quello approvato con decreto interministeriale n. 1176 dell'8 giugno 1979 e riprodotto in allegato (fig. 1).

Esso deve essere rilasciato, a seguito di documentata istanza, dalle amministrazioni comunali alla persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotte, ed è valido per tutto il territorio nazionale.

Con riferimento all'art. 5 del predetto Regolamento n. 384 (sosta e circolazione dei veicoli che trasportano gli invalidi), si precisa che il segnale stradale verticale da adottare, previa regolare ordinanza del Sindaco, per contrassegnare le unità di parcheggio o i posti-macchina predisposti a favore degli invalidi nei luoghi ove tali esigenze si pongano in essere, è quello riprodotto in allegato (fig. 2).

Il cartello in questione si inserisce nella serie dei nuovi «segnali della fermata, sosta e parcheggio» di prossima adozione da parte del nuovo codice stradale, e ne adotta tipo, dimensioni e simboli.

In casi particolari e del tutto limitati (strade residenziali o parcheggi presso uffici o posti di lavoro) nella parte inferiore del cartello, tra la cornice ed i due simboli quadrati piccoli, può essere riportato il numero di targa del veicolo dell'invalido cui sia stato personalmente riservato il posto di parcheggio, ed al quale sia stato rilasciato dal Comune lo speciale contrassegno.

Detto segnale stradale verticale, di cui alla fig. 2, ha il seguente significato:

«Divieto di sosta per tutti i veicoli, con deroga per quelli al servizio di invalidi, purché muniti dello apposito contrassegno».

Sulla pavimentazione, le strisce di delimitazione saranno di colore giallo. Dello

stesso colore sarà la eventuale riproduzione del simbolo riportato nel contrassegno, opportunamente ingrandito.

Nel caso di soste abusive di non aventi diritto entro i posti di parcheggio riservati agli invalidi, e regolarmente segnalati, **gli Organi di vigilanza possono direttamente rimuovere i veicoli illegalmente parcheggiati, configurandosi l'ipotesi dell'intralcio e del pericolo.**

È altresì vietato avvalersi delle suddette facilitazioni con un veicolo, anche se munito dello speciale contrassegno, che non sia condotto o non sia al servizio diretto dell'invalido titolare dello speciale permesso.

Le autorità di vigilanza sono invitate a riconoscere agli invalidi di altre nazionalità le stesse facilitazioni che sono concesse agli invalidi italiani, purché il loro veicolo sia munito dell'apposito contrassegno, con simbolo internazionale, rilasciato dal Paese di origine.

Gli uffici tecnici comunali del traffico e gli altri Enti interessati sono invitati a provvedere con urgenza alla individuazione dei suddetti posti riservati, curandone con priorità la segnalazione verticale ed orizzontale in base alla normativa indicata nella presente circolare, in **corrispondenza di uffici pubblici e/o aperti al pubblico, nonché dei parcheggi pubblici con custodia.**

Le presenti direttive sono emanate nel quadro della propaganda per la sicurezza della circolazione ai sensi dell'art. 139 del vigente C.d.S.

Si coglie l'occasione per riprodurre alcuni schemi esemplificativi che si ritiene possano orientare e facilitare il compito degli uffici ed enti che dovranno studiare soluzioni atte a dare applicazione alle disposizioni di legge suddette.

Il ministro
FRANCO NICOLAZZI

Gli schemi orientativi sono stati forniti dall'Arch. Fabrizio Vescovo.

parcheggio invalidi
concessione n.



nome

indirizzo

comune

il sindaco

FAC-SIMILE

Fig. 1

Fig. 1

Fac-simile del contrassegno da apporre sui veicoli utilizzati da minorati fisici con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta. Formato cm 10x12. Fondo color arancione. Cornice, iscrizioni e simbolo in color nero.

(Allegato al Decreto n. 1176 dell'8 giugno 1979).

Il «contrassegno speciale», previsto dall'art. 6 del D.P.R. n. 384/78, viene rilasciato dalle Amministrazioni Comunali alle persone che presentano sensibili e permanenti limitazioni relative all'apparato locomotorio e che non siano in grado di utilizzare i mezzi di trasporto collettivi (treni e metropolitane, tram, autobus, ecc.).

Il documento in questione è strettamente personale ma non è vincolato ad uno specifico veicolo ed ha valore per tutto il territorio nazionale. Esso viene rilasciato indipendentemente dalla possibilità dell'interessato di essere in possesso della patente di guida (vedi art. 6 D.P.R. 384/78 e Ordinanza tipo riportata nella precedente Appendice).

È evidente, pertanto che le facilitazioni relative alla circolazione ed alla sosta sono consentite esclusivamente qualora il veicolo sia direttamente condotto dall'intestatario, ovvero risulti al servizio specifico della persona con «capacità di deambulazione sensibilmente ridotta».

Fig. 2

Modello del segnale stradale per la individuazione dei posti riservati agli invalidi, titolari del contrassegno di cui alla fig. 1.

Il posto, o i posti, di sosta devono avere le caratteristiche di cui all'art. 4 del D.P.R. n. 384/78 ed essere delimitati da strisce gialle. All'interno di essi può essere riprodotto, in giallo, il simbolo di «invalido». In corrispondenza dell'abitazione o del luogo di lavoro il posto riservato di sosta può essere eccezionalmente personalizzato inserendo nel segnale, in basso, gli estremi di targa dell'autovettura dell'invalido beneficiario.

(Le misure sono espresse in cm).

Il segnale verticale illustrato a fianco, stabilito dal Ministero Lavori Pubblici con circolare n. 1270 del 20/6/1979, si inserisce nella serie dei nuovi «segnali della fermata, sosta e parcheggio» previsti anche dal Nuovo Codice della Strada, in avanzata fase di definizione, e ne adotta tipo, dimensione e simboli.

Allo stato attuale il segnale in questione ha, comunque, la sua piena validità in quanto trattasi di un «segnale composto» nel quale sono presenti esclusivamente simboli e colori in vigore sulla base di precisi provvedimenti di legge.

Infatti il divieto di sosta ed il quadrato con la indicazione del parcheggio fanno parte dei segnali prescritti dal D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420; il simbolo della persona invalida, su fondo color arancione, è lo stesso per forma e colore di quello del «contrassegno speciale», da apporre sui veicoli al servizio degli handicappati, approvato con apposito Decreto Ministeriale dell'8 giugno 1979, n. 1176.



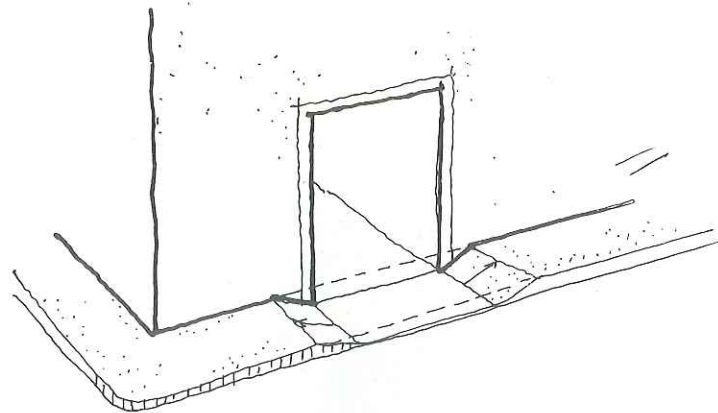


Fig. 3

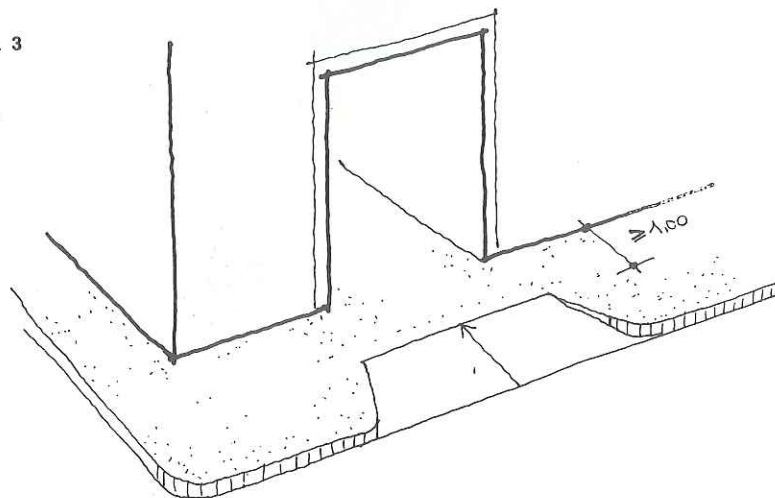


Fig. 3

Schemi orientativi di raccordi per marciapiedi atti a consentire l'agevole sormonto del dislivello anche da parte degli invalidi su sedia a rotelle.

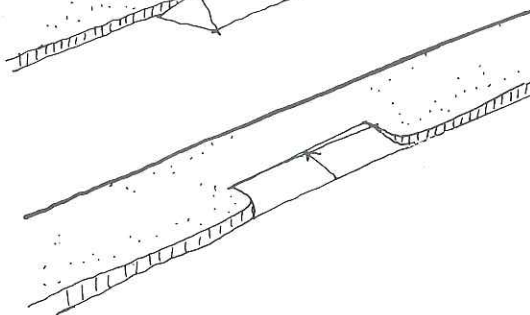
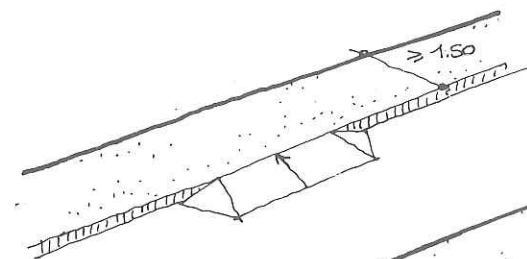
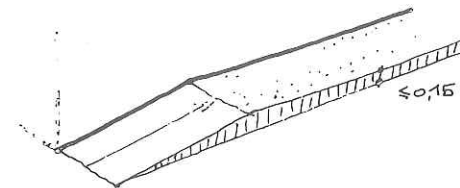


Fig. 4

Esempio di soluzione ottimale per attraversamento pedonale zebra.

Tutte le volte che è possibile, appare sempre utile l'inserimento di salvagente pedonali in mezzo alla carreggiata.

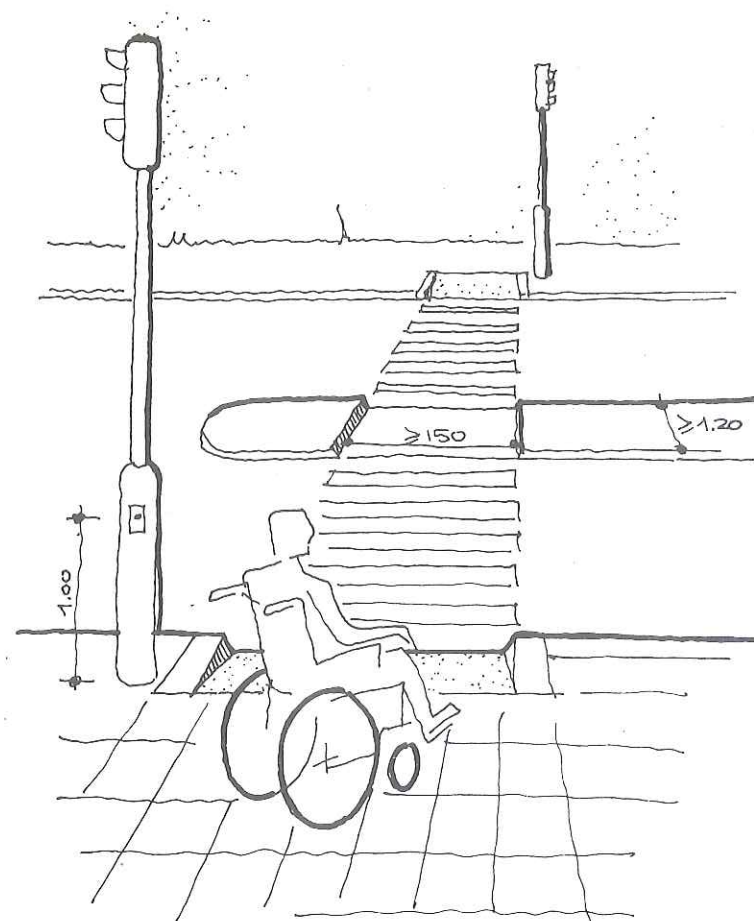


Fig. 4

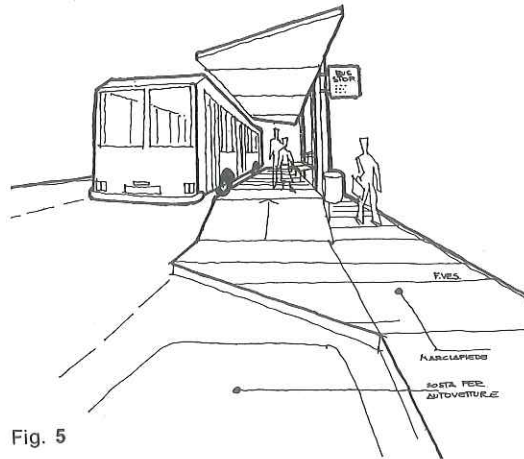


Fig. 5

Fig. 5-6-7

Ipotesi di soluzione per fermata di autobus urbano, nella quale la banchina, rialzata rispetto al normale marciapiede, consente di diminuire il dislivello nei confronti del piano di utilizzazione del veicolo, migliorando quindi la godibilità generale e consentendo l'uso del mezzo pubblico anche a persone affette da invalidità minori. Restano, comunque, sempre valide le soluzioni con spazio di fermata autobus ricavato nell'ambito del marciapiede.

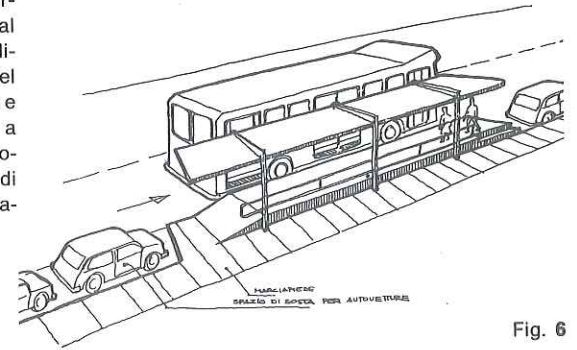


Fig. 6

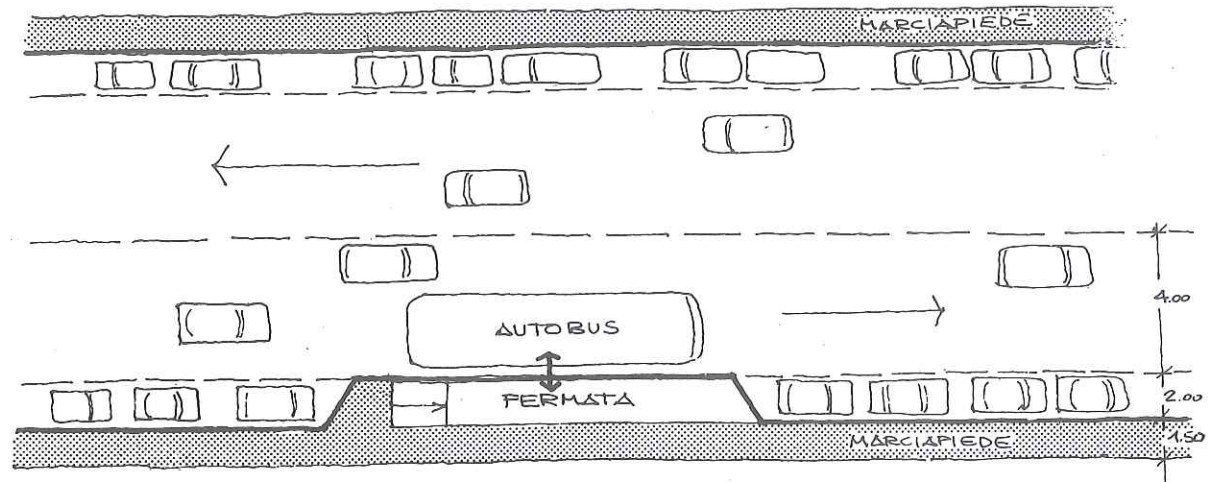


Fig. 7

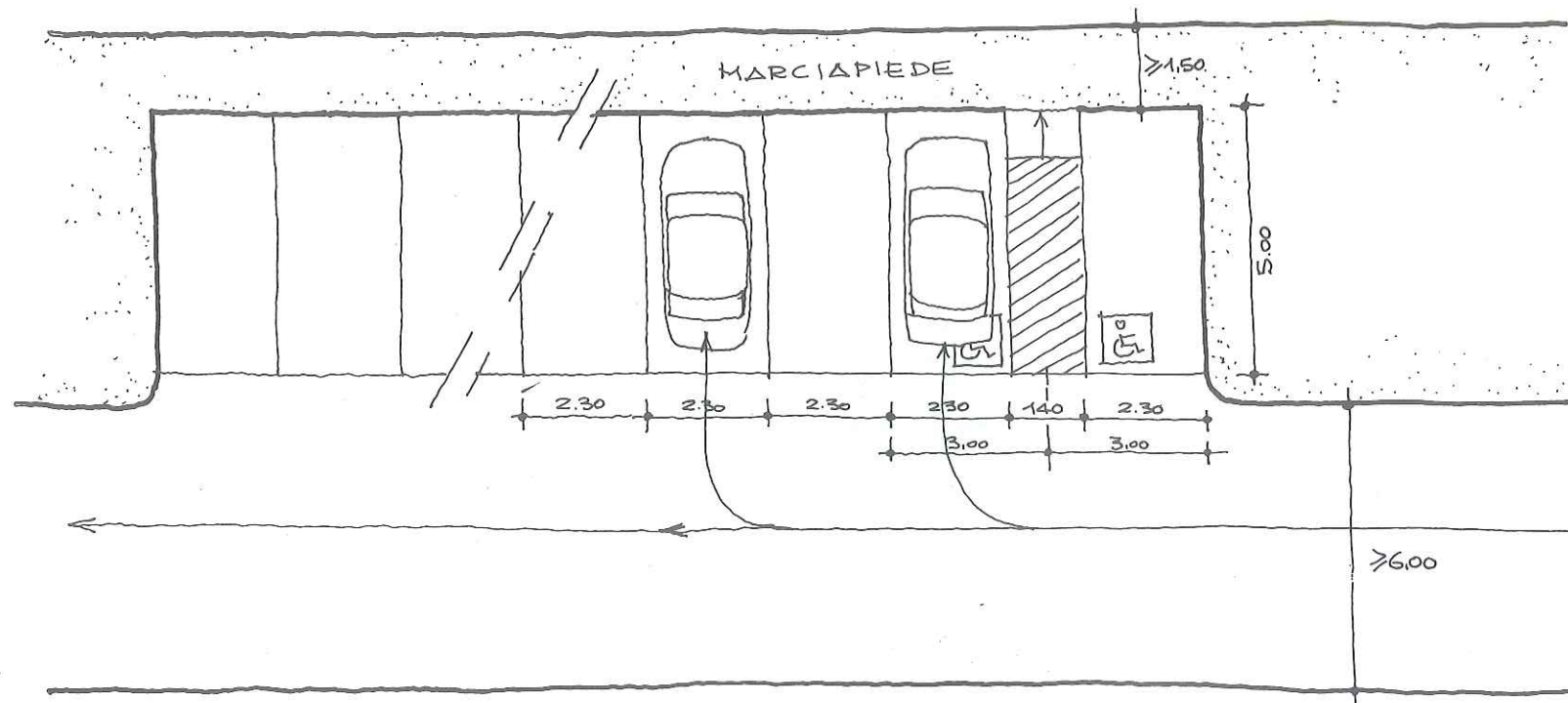


Fig. 8

Fig. 8

Schema indicativo di impianto di parcheggio ortogonale con 2 posti-auto abbinati, riservati ai veicoli degli invalidi muniti di contrassegno.

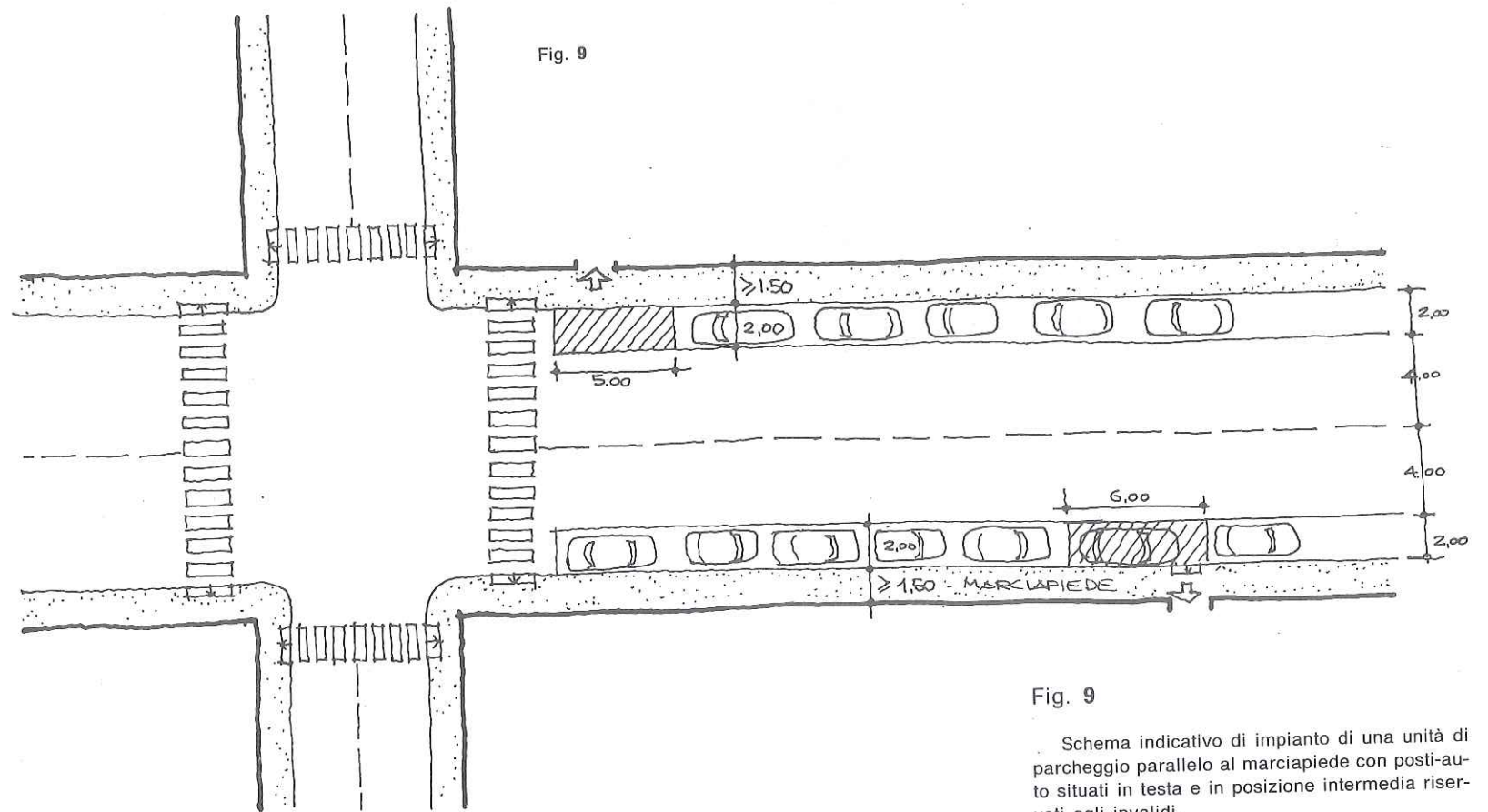


Fig. 10

Schema indicativo di impianto di parcheggio con due posti-macchina abbinati riservati con fascia unica intermedia di manovra, in un parcheggio obliquo.

Come è noto, la disposizione obliqua consente manovre più agevoli per l'accesso e l'uscita dei veicoli. È bene, peraltro, non superare mai angolazioni di 30°.

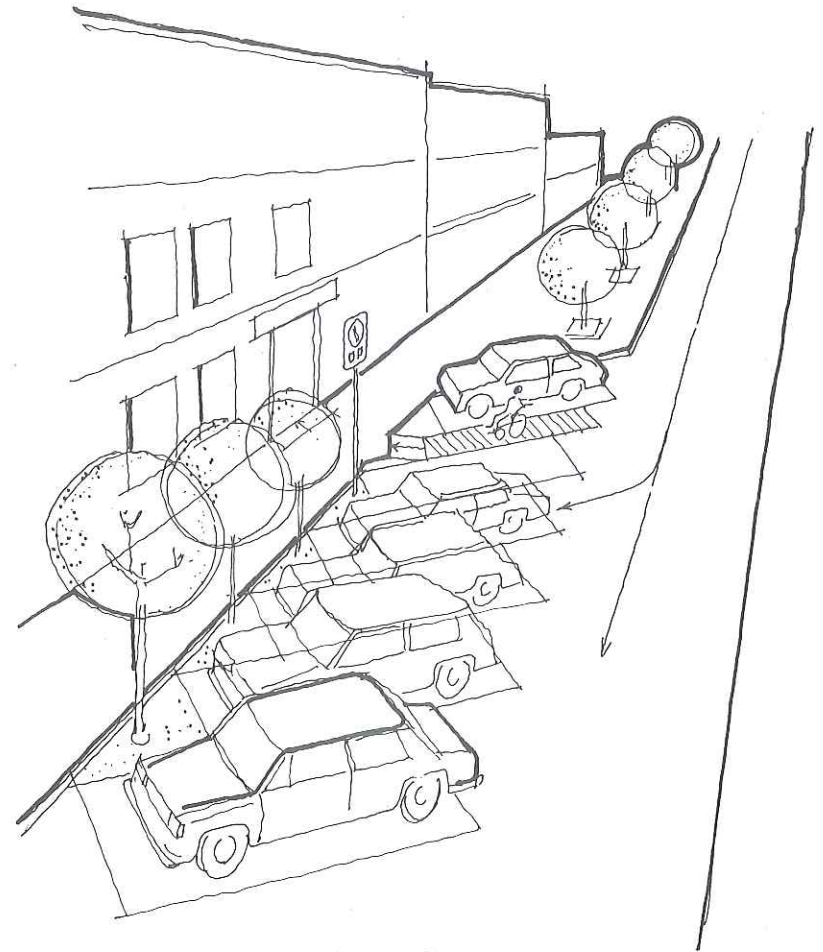


Fig. 10

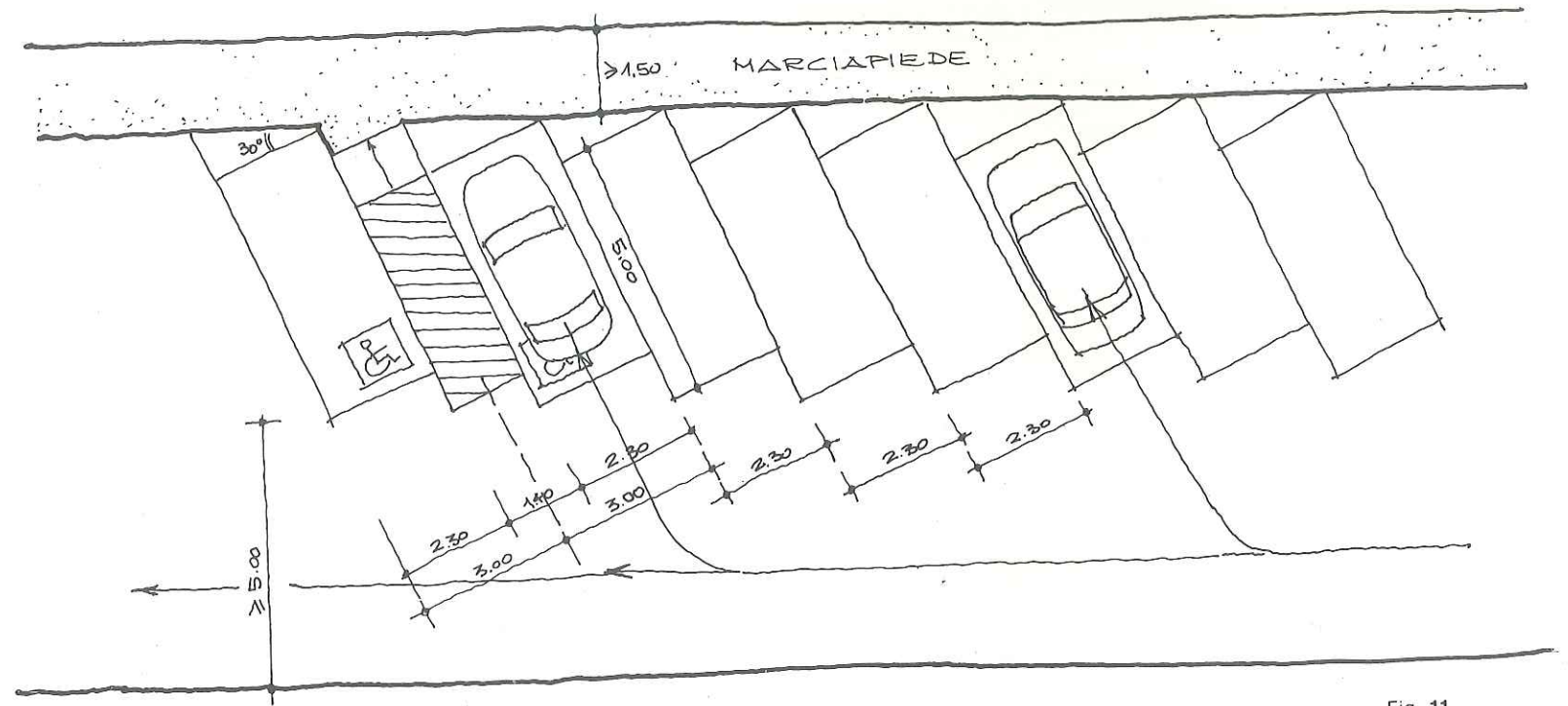


Fig. 11

Fig. 11

Schema planimetrico quotato di inserimento di 2 posti-macchina per invalidi in un parcheggio obliquo.

Fig. 12

Esempio di sistemazione completa di una unità di parcheggio personalizzata, predisposta in corrispondenza di abitazione o di posto-lavoro di un invalido.

L'art. 27 della L. n. 118 del 30 marzo 1971 ed il relativo Regolamento di attuazione approvato con D.P.R. n. 384 del 27 aprile 1978 prescrivono la eliminazione delle «barriere architettoniche e delle situazioni emarginanti» al fine di diminuire i disagi alle persone con difficoltà di movimento e per facilitare loro le attività lavorative e la vita di relazione.

Tutte le Amministrazioni pubbliche sono tenute, pertanto, a predisporre ogni tipo di facilitazione possibile, mediante gli opportuni provvedimenti ed accorgimenti. In questo ambito, poiché l'auto privata viene riconosciuta, per alcune categorie di persone, come indispensabile ausilio protesico, le Amministrazioni Comunali possono anche individuare parcheggi riservati «personalizzati» (vedi Circolari Ministero Lavori Pubblici n. 1270 del 28 giugno 1979 e n. 1030 del 13 giugno 1983).

Tale agevolazione, che per taluni può risultare determinante ai fini dello svolgimento delle attività lavorative consentendo una minore dispersione delle energie fisiche disponibili, può essere concessa nelle zone urbane ad alta densità di traffico, ove esiste sensibile carenza di aree di parcheggio, dietro specifica e motivata richiesta da parte dei cittadini, detentori del «contrassegno speciale». Essi devono, di norma, risultare abilitati alla guida e devono disporre di un autoveicolo.

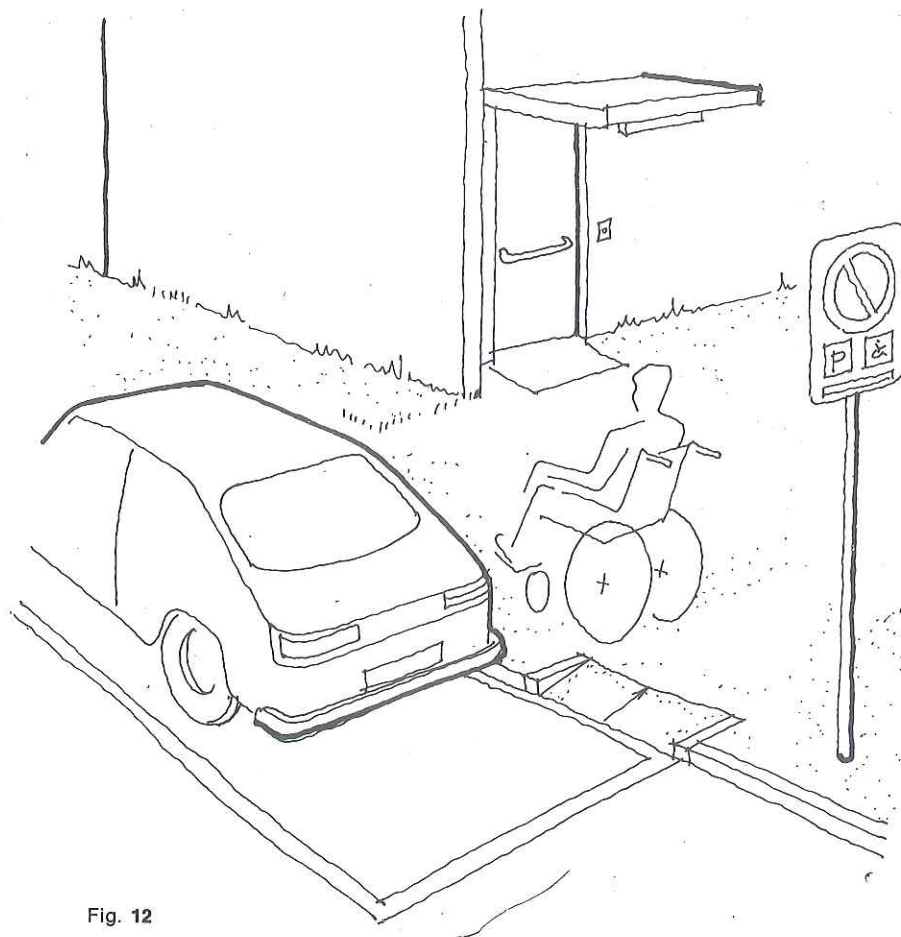
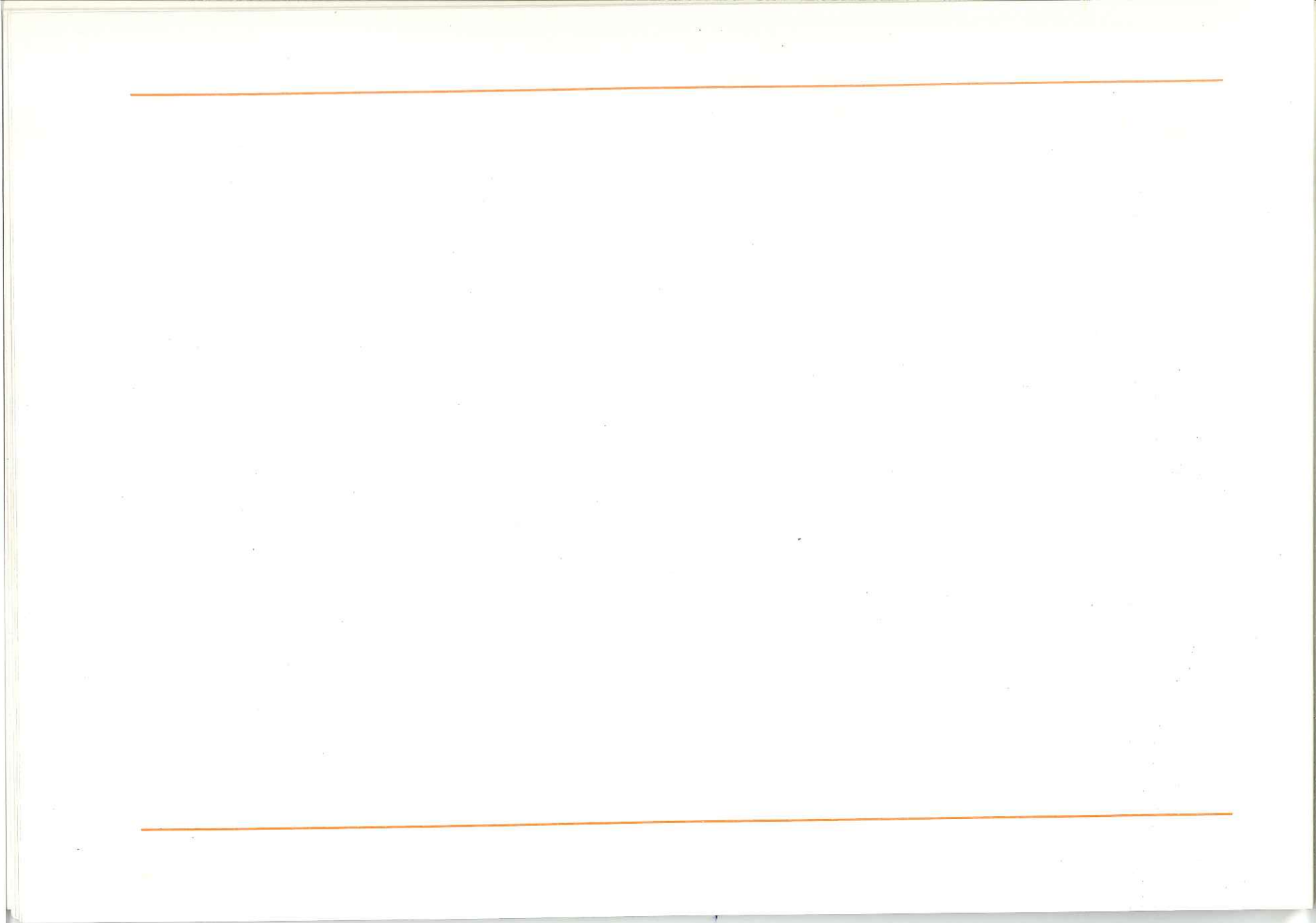


Fig. 12



L'azione progettuale che riguarda gli spazi urbani collettivi (strade, piazze, aree verdi, ecc.) troppo spesso è inadeguata a rispettare le reali esigenze e caratteristiche fisiche della generalità dei cittadini. Pertanto essa, e la conseguente operazione realizzativa, crea inutili e dannosi impedimenti fisici (barriere architettoniche) che costituiscono quasi sempre fonte di pericolo per tutti ed elementi di emarginazione per le cosiddette categorie svantaggiate (anziani, bambini, handicappati, ecc.).

Nella progettazione di qualsiasi manufatto o spazio per l'uomo è necessario tener conto della reale molteplicità delle caratteristiche delle persone in rapporto alle differenti situazioni possibili oltre che delle varie fasi, con le conseguenti «limitazioni», che ciascuno attraversa nell'arco della sua esistenza (bambino, adulto, anziano).

In modo specifico l'ambiente urbano relativo alla circolazione dei pedoni e dei veicoli, oggetto del campo di applicazione del Codice della Strada, costituisce il fondamentale tessuto correttivo della città. È necessario perciò provvedere in modo corretto, sia nei nuovi interventi che negli adeguamenti dell'esistente, al fine di evitare che vengano a crearsi «isole» non comunicanti tra loro in modo particolare per i cittadini con limitate capacità di movimento.

L'uomo «pedone» deve poter accedere ed usare qualsiasi spazio ed ogni porzione della città, qualunque sia la sua condizione fisica particolare, senza incontrare ostacoli insormontabili, nel rispetto della legislazione vigente in materia di «barriere architettoniche» (l. n. 118/71 e D.P.R. n. 384/78).

Infatti la città va intesa come un insieme di funzioni e di servizi (residenze, attività lavorative, attrezzature, trasporti, ecc.) che si svolgono in spazi chiusi o aperti, al servizio dell'uomo come unità autonoma che si sposta, anche attraverso un «nastro di percorrenza» pedonale ideale ed ininterrotto, per passare da una situazione all'altra, da un'attività all'altra. Tale considerazione assume un particolare valore nei confronti del perseguimento degli obiettivi tendenti alla integrazione ed alla partecipazione tra i cittadini mediante un potenziamento dei livelli qualitativi dell'habitat, intendendo nello specifico per qualità il grado di soddisfacimento che le caratteristiche di un progetto o di una realizzazione, presentano nei riguardi dell'accessibilità e dell'uso da parte dell'utilizzatore.

Di seguito viene riportata una serie di grafici esemplificativi, che contengono le stesse soluzioni tecniche già contenute negli schemi grafici delle circolari n. 310/1980 e n. 1030/1983 adattate a situazioni più complesse riscontrabili frequentemente nell'ambito dell'ambiente urbano.

Fig. A

Nel grafico viene esemplificato un attraversamento pedonale «attrezzato» relativo ad una strada di grande traffico, in presenza di un'isola di traffico. Sono previste rampe di raccordo tra carreggiata e marciapiedi con una pendenza dolce (8-10%), resa possibile dalla notevole larghezza degli stessi; in tali situazioni sarebbe assai sconveniente realizzare le rampe con la pendenza del 15%, che è la massima assoluta prescritta dall'art. 3 del D.P.R. n. 384/78, in quanto più scomode per tutti.

Esse sono evidenziate dagli elementi verticali metallici (paletti o similari) i quali assumono anche l'importante funzione di «dissuasori fisici» rispetto alle auto che volessero invadere parte dell'area pedonale.

È chiaramente visibile che il passaggio «zebrato» supera senza modificazioni altimetriche l'isola «permanente», così come prescritto dall'art. 156 del D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420. In tal modo viene consentito un più agevole e sicuro attraversamento anche alle persone con limitate capacità motorie (anziani, bambini, handicappati, ecc.). Sono anche previste rampe per rendere utilizzabili da tutti le attrezzature d'uso pubblico installate sull'area spartitraffico (edicola, telefoni, panchine, ecc.).

È facile riscontrare che gli accorgimenti normativi previsti dalle leggi vigenti, relativi alla circolazione dei pedoni, finalizzati alla godibilità generale degli spazi urbani (attrezzature e servizi), alla eliminazione delle «barriere architettoniche» e delle «fonti di pericolo», devono costituire parametri qualitativi essenziali per qualsiasi operazione di sistemazione ambientale e di arredo urbano.

Fig. A

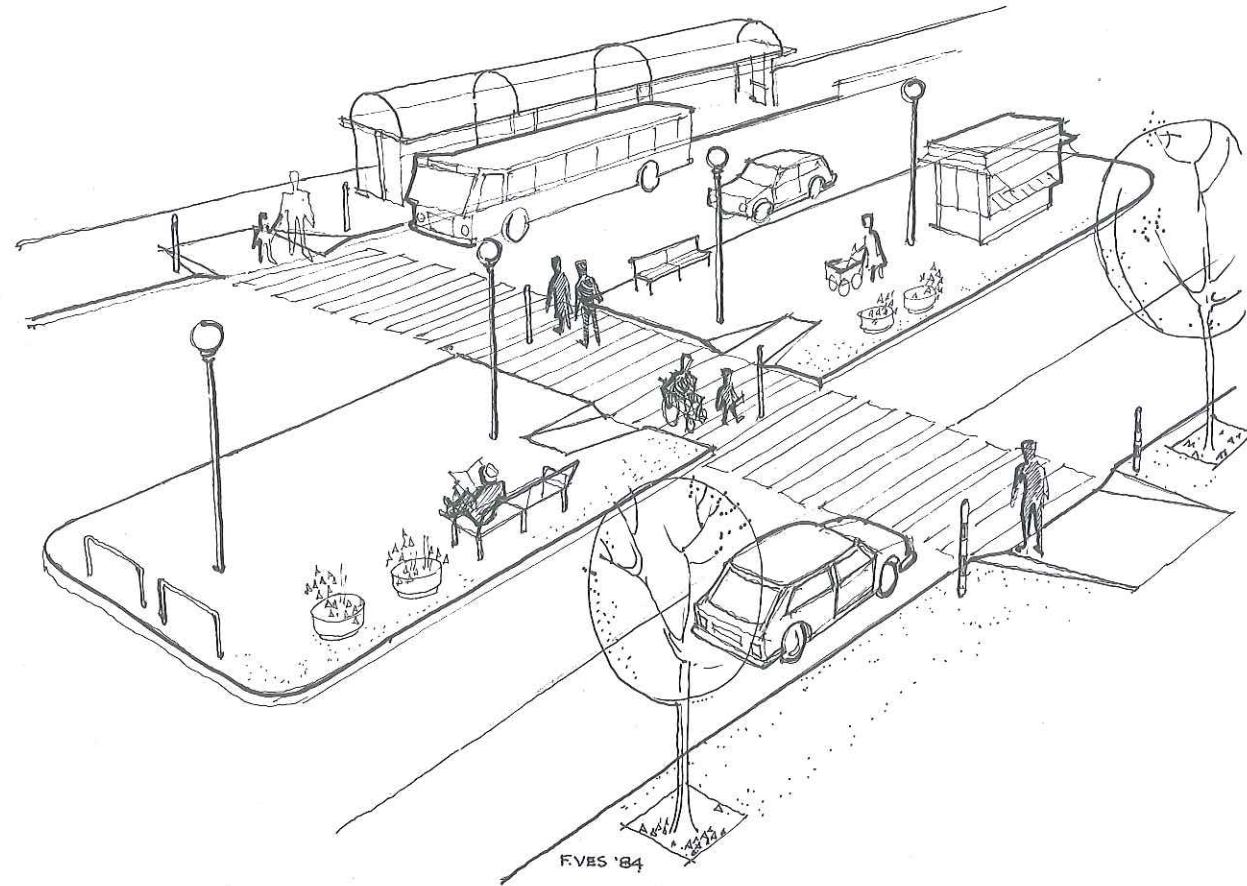


Fig. B

Nel grafico viene esemplificata una intersezione, di norma semaforizzata, tra due arterie urbane a notevole intensità di traffico. Essa è dotata di attraversamenti pedonali «attrezzati» per consentirne un agevole uso anche da parte dei portatori di handicaps motorii e delle categorie svantaggiate (anziani, persone con bimbi piccoli, ecc.). Risulta a tale scopo di fondamentale importanza che detti attraversamenti siano il più possibile omogenei e con il minor numero di variazioni altimetriche.

Le «isole di traffico», utili per la canalizzazione dei flussi veicolari, quando siano del tipo «permanente» ed interessino un attraversamento pedonale costituiscono, di fatto, «zone di rifugio». In tale caso «l'isola deve essere interrotta per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale onde permettere ai pedoni l'attraversamento a raso della pavimentazione stradale» (art. 156, D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420). Le rampette di raccordo con i marciapiedi (h max cm 15) possono utilmente essere delimitate da paletti «evidenziatori» e devono avere, ove le dimensioni del percorso pedonale lo consentono, una pendenza di circa il 10 %, con un massimo assoluto del 15 % (art. 3, D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384).

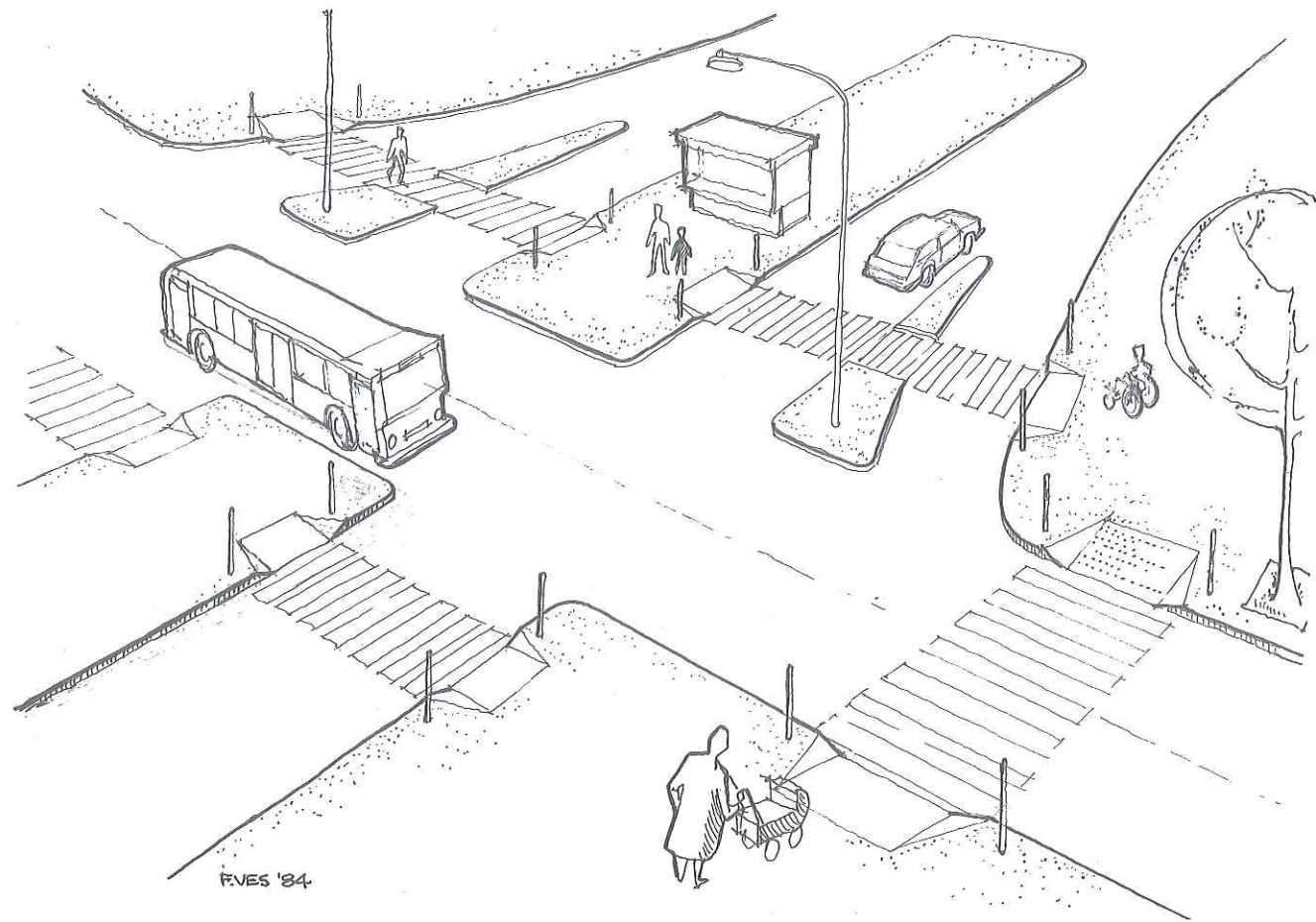


Fig. B

FVES '84

Fig. C

La pendenza delle ramette pedonali risulta di fondamentale importanza per l'effettiva possibilità d'uso delle stesse, in special modo per le persone costrette a muoversi con la sedia a ruote. Pertanto, in tutti i casi ove possibile, l'attraversamento pedonale deve essere raccordato al marciapiede (h max 15 cm) mediante lievi pendenze (8-10%) in modo da consentire una agevole manovra anche all'invalido senza accompagnatore e da non costituire una fonte di pericolo, in caso di pioggia, per lo scivolamento di anziani, bambini, ecc.

Nel caso di adeguamento di marciapiedi preesistenti alle norme di legge la larghezza delle ramette può anche essere limitata ad una sola porzione dell'area di attraversamento (min. ml 1,00), al fine di diminuire al minimo indispensabile l'entità dei lavori da compiere. Ovviamente le ramette devono essere ricavate nella parte più distante dalla intersezione o incrocio; cioè nella zona meno esposta e più protetta.

Questi accorgimenti non possono ovviamente essere realizzati in modo contestuale su tutto il territorio urbanizzato esistente; occorre perciò che le Amministrazioni interessate provvedano ad individuare criteri di priorità con cui intervenire, iniziando dalle aree urbane con maggiore densità di traffico, proporzionatamente alle somme stanziare in bilancio per tali adeguamenti.

Risulta, inoltre, di particolare importanza che vengano fornite agli uffici competenti precise direttive riguardanti il rispetto della legislazione vigente, relativamente ai «percorsi pedonali», quando si tratta di eseguire nuove opere di urbanizzazione (zone di espansione, ecc.) ovvero ogni volta che si intervenga per opere di manutenzione o sostituzione di materiali usurati (rifacimenti dei cigli, ecc.).

Solo agendo, in maniera non episodica, è possibile pervenire, nei tempi medi, ad un effettiva elevazione delle qualità ambientali, anche sotto l'aspetto in questione.

Fig. C

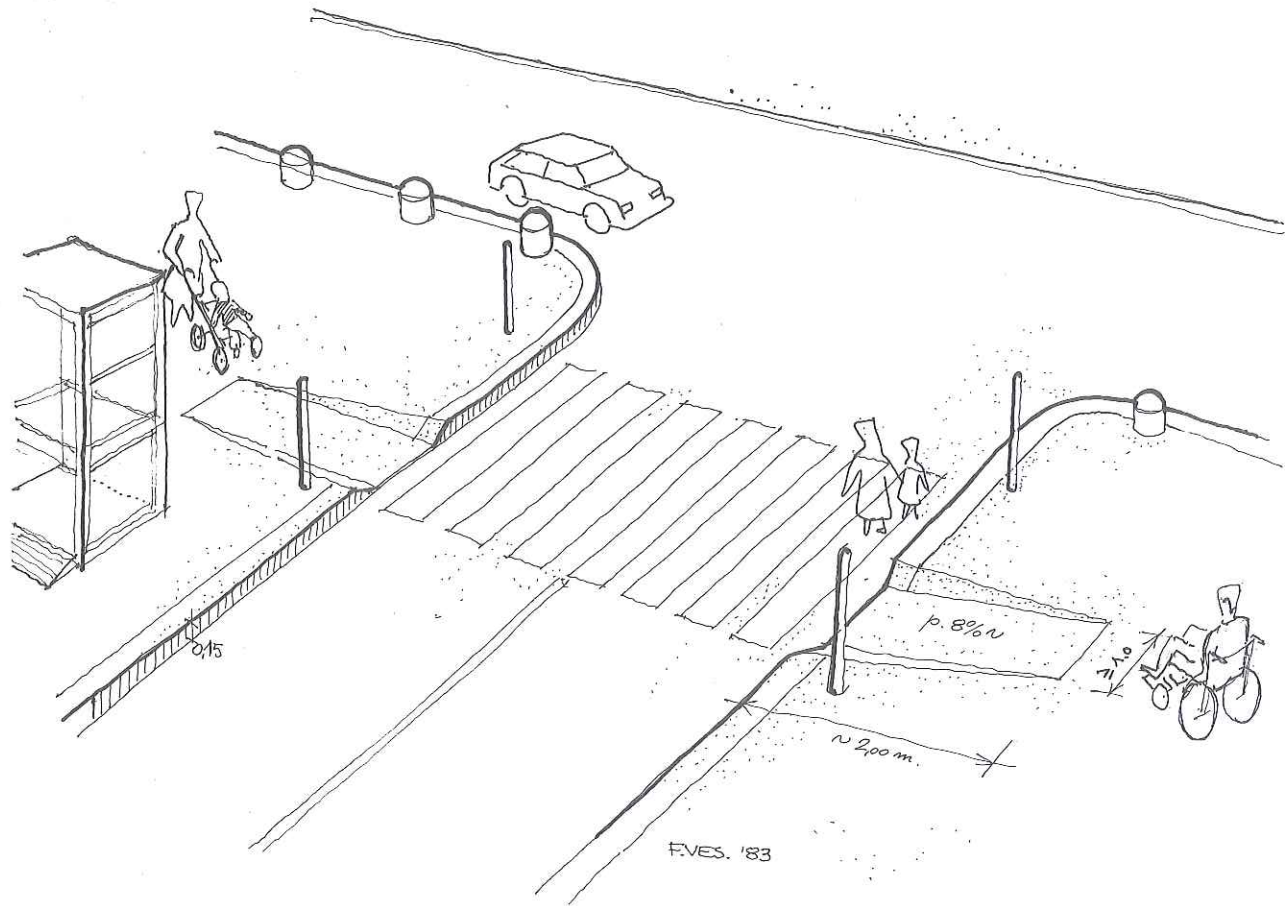


Fig. D

Nel grafico viene rappresentata una soluzione che consente un agevole attraversamento pedonale mediante rampe di pendenza modeste (8-10%).

Le rampe di raccordo strada-marciapiede, disposte in senso longitudinale rispetto all'asse stradale, possono essere realizzate anche in presenza di marciapiedi con modeste larghezze disponibili ($\geq 2,00$ m).

In tal caso è possibile disporre di una zona di «attesa protetta», alla stessa quota della sede carrabile, con evidenti vantaggi per la sicurezza degli utenti in special modo per coloro che hanno limitate o impedito possibilità di movimento. Prima e dopo le due rampe può efficacemente essere usato un semplice dispositivo di avvertimento del cambiamento di quota, costituito da modeste zigrinature del marciapiede, disposte in senso trasversale al percorso, che costituiscono preavviso per le persone con problemi di vista o non vedenti.

Fig. D

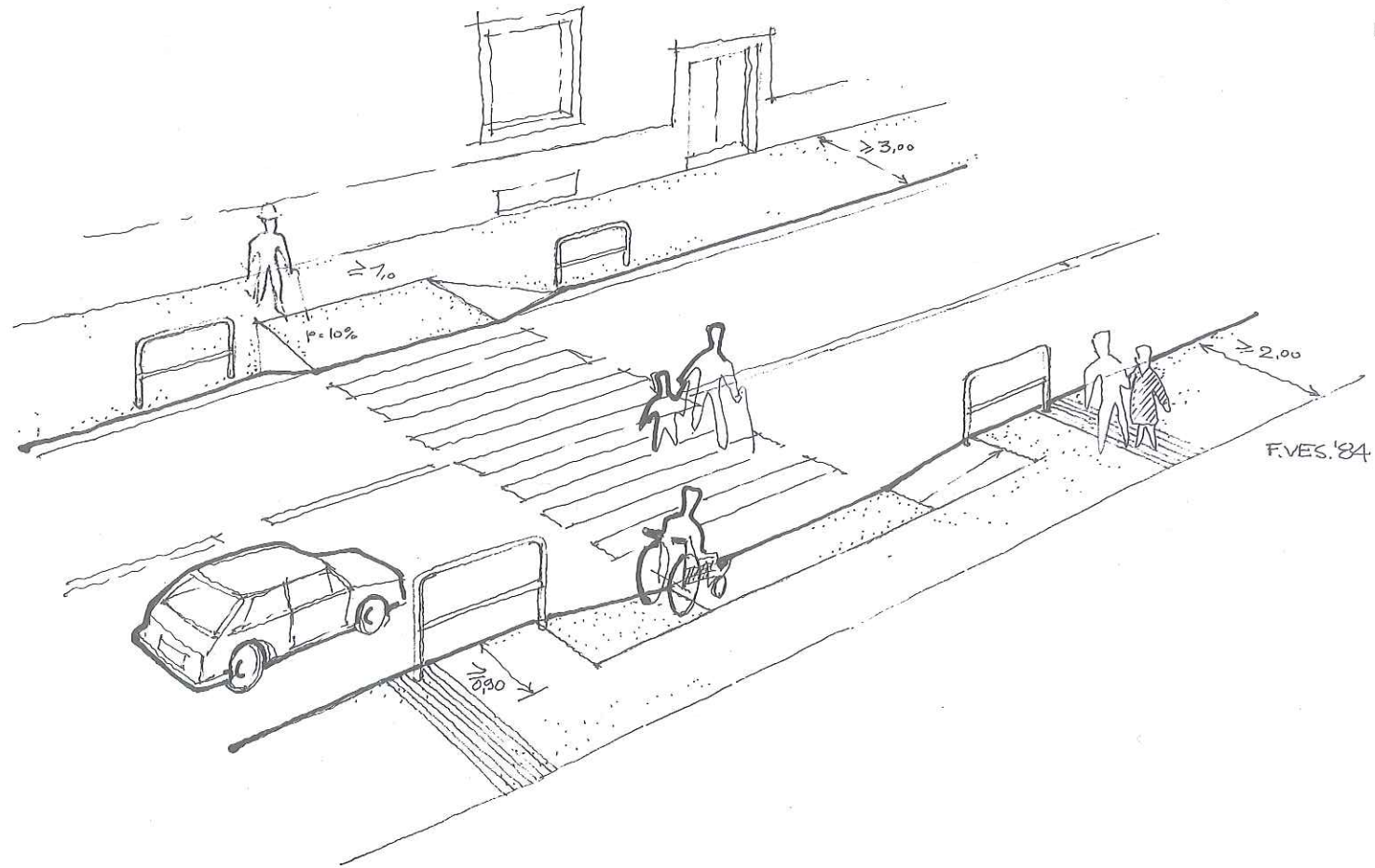


Fig. E

Particolare attenzione occorre che venga posta da parte delle Amministrazioni proprietarie delle sedi stradali all'atto della autorizzazione o del rinnovo relativo all'occupazione di spazio pubblico per le cosiddette «costruzioni precarie» quali sono quelle per la rivendita di giornali, fiori, bar, che insistono, di norma, sui marciapiedi. Dette costruzioni anche se provvisorie non possono essere consentite, ai sensi dell'art. 7 del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, quando l'installazione o l'ingombro possa ostacolare la circolazione o diminuire la visibilità. Esse pertanto non devono limitare eccessivamente una fluida circolazione pedonale la quale deve essere facilitata e prevista per tutte le categorie di cittadini. L'occupazione del marciapiedi non può comunque essere consentita per più di 2/3 della loro larghezza (3° comma, art. 7, D.P.R. 393/59) con un minimo assoluto libero di m 1,50 (art. 3, D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384).

Fig. E

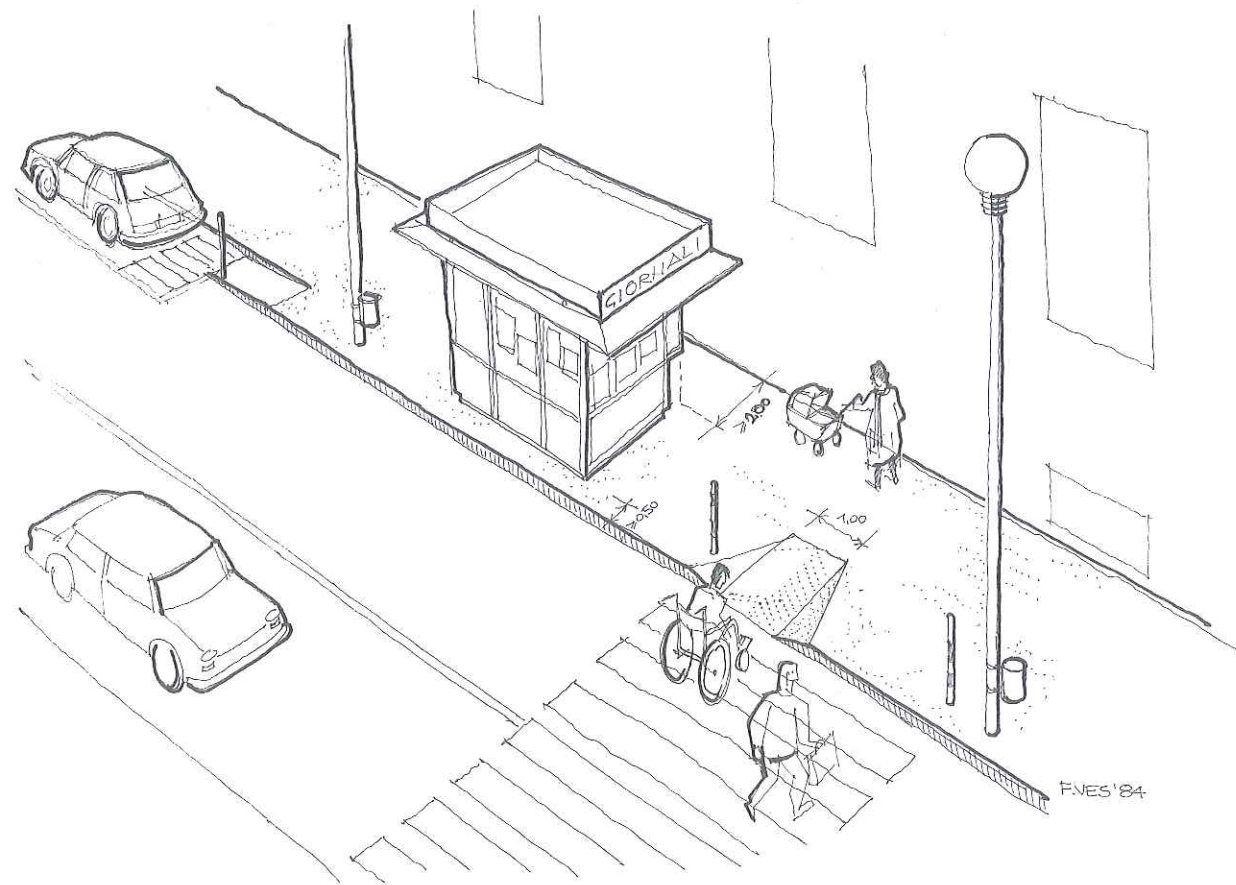


Fig. F

Nei centri urbani sono frequenti i casi di concessione di suolo pubblico per l'istallazione di modeste attività commerciali e di ristoro (chioschetti bar, ecc.). Tali costruzioni prefabbricate e rimovibili devono, peraltro, essere ubicate in luoghi adatti dove non siano di ostacolo o di pericolo per la circolazione veicolare e pedonale. Inoltre, poiché le stesse rientrano nella categoria delle attrezzature aperte al pubblico devono, ai sensi dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, essere realizzate in modo tale da consentire il reale accesso e la fruizione anche da parte delle persone con limitate o immediate capacità motorie, compresi coloro che usano la sedia a ruote. Non devono esistere perciò gradini o risalite tra il marciapiede ed il piano di utilizzazione. Nel grafico viene illustrata una delle soluzioni possibili mediante l'uso di rampe di raccordo la cui larghezza non deve essere inferiore a ml 1,50. Per tutte le attività già istallate da tempo occorre procedere, a spese del concessionario, all'adeguamento alla legislazione vigente, dietro specifica richiesta da parte dell'Amministrazione Pubblica, pena la revoca o il non rinnovo della concessione di suolo pubblico.

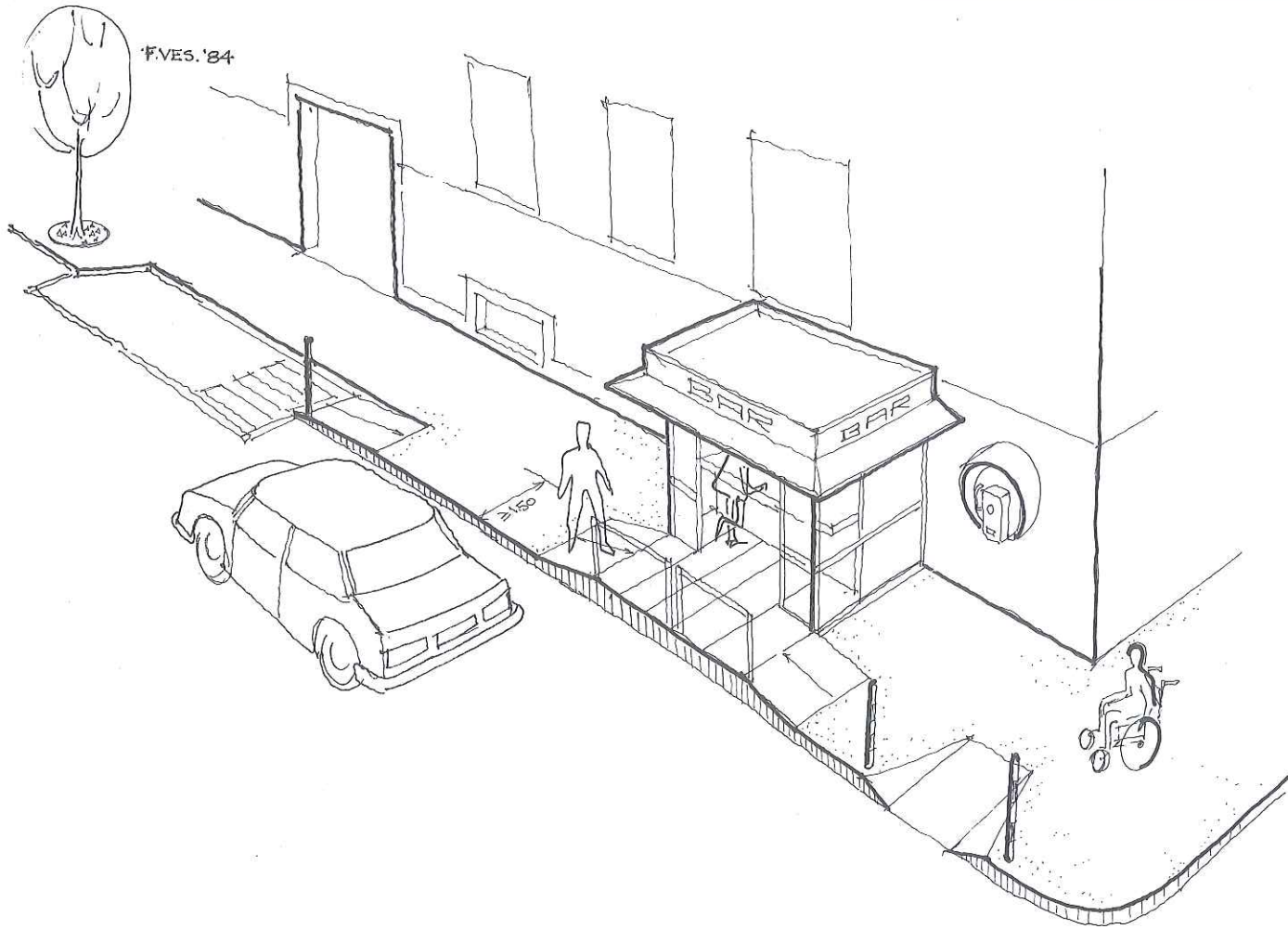


Fig. F

Fig. G

La soluzione tecnica illustrata nel grafico è finalizzata specificamente ad aumentare la superficie utilizzabile del marciapiede (altrimenti interrotto) potenziando la sicurezza del traffico pedonale e migliorando l'uso degli spazi collettivi.

Nella fattispecie viene esemplificato come sia possibile adeguare agli standards minimi previsti per legge un marciapiede stretto (~ m. 1,5), qualora esso risulti occupato, in modo permanente e per la quasi totalità, da un box prefabbricato (rivendita di giornali o altro).

La soluzione illustrata aumenta, in corrispondenza della costruzione stessa la larghezza utile del percorso pedonale ripristinando in tal modo, il rapporto minimo prescritto dall'art. 7 del D.P.R. n. 393/1959 nonché il valore minimo di cui all'art. 3 del D.P.R. n. 384/1978.

Inoltre la creazione di una rampetta di collegamento tra carreggiata e marciapiede, predisposta in senso longitudinale, può avere una pendenza modesta (8-10 %) e risolvere correttamente anche il problema dell'attraversamento zebra. Quest'ultimo risulterà meglio salvaguardato da eventuali soste abusive di veicoli qualora vengano predisposti gli opportuni «dissuasori fisici».

L'allargamento del percorso inoltre rende più fluida e sicura la circolazione pedonale creando una piccola zona protetta in corrispondenza del punto in cui avviene l'attività commerciale autorizzata la quale, in questo modo, può essere utilizzata anche da parte di persone handicappate su sedia a ruote.

Fig. G

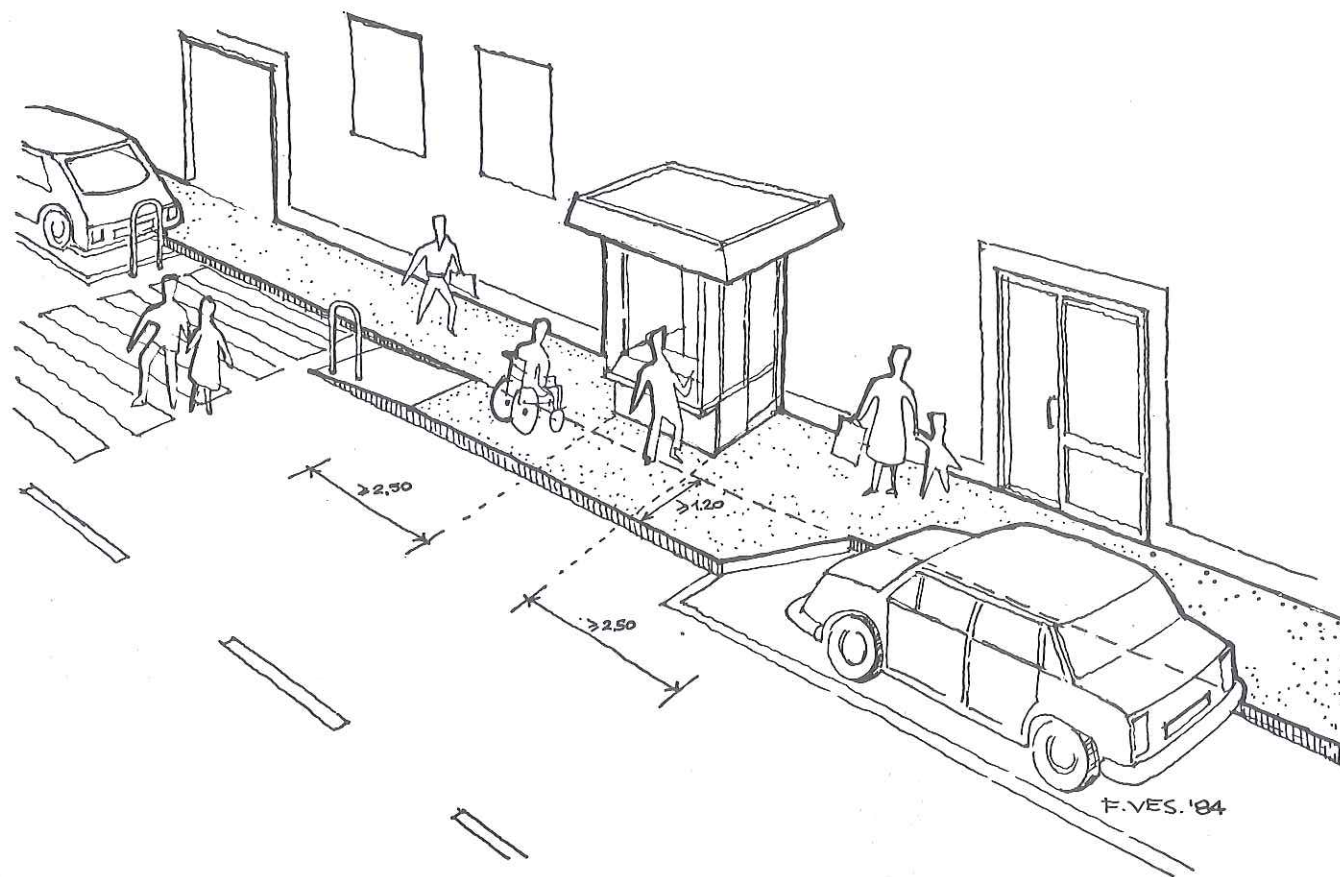


Fig. H

Nei casi in cui esistano marciapiedi di notevole larghezza, vista la carenza di aree disponibili per il parcheggio, si riscontra che essi vengono spesso occupati abusivamente da auto in sosta. Queste costituiscono a volte una notevole «barriera architettonica» rendendo difficoltoso il passaggio a tutti i cittadini e rendendolo invalicabile alle persone su sedia a ruote o con bambini piccoli in carrozzina. Tale circostanza viene a verificarsi con maggiore frequenza, là dove esistono, in corrispondenza di passi carrabili che, di fatto, vengono a costituire l'unica soluzione di continuità nei confronti della fila compatta delle vetture parcheggiate longitudinalmente alla strada.

In tali casi l'istallazione di «dissuasori» (paletti metallici, fioriere in cemento armato, ecc.) così come viene illustrato nel grafico, consente di evitare l'inopportuno e pericoloso ingombro delle auto nei confronti del percorso pedonale.

Fig. H

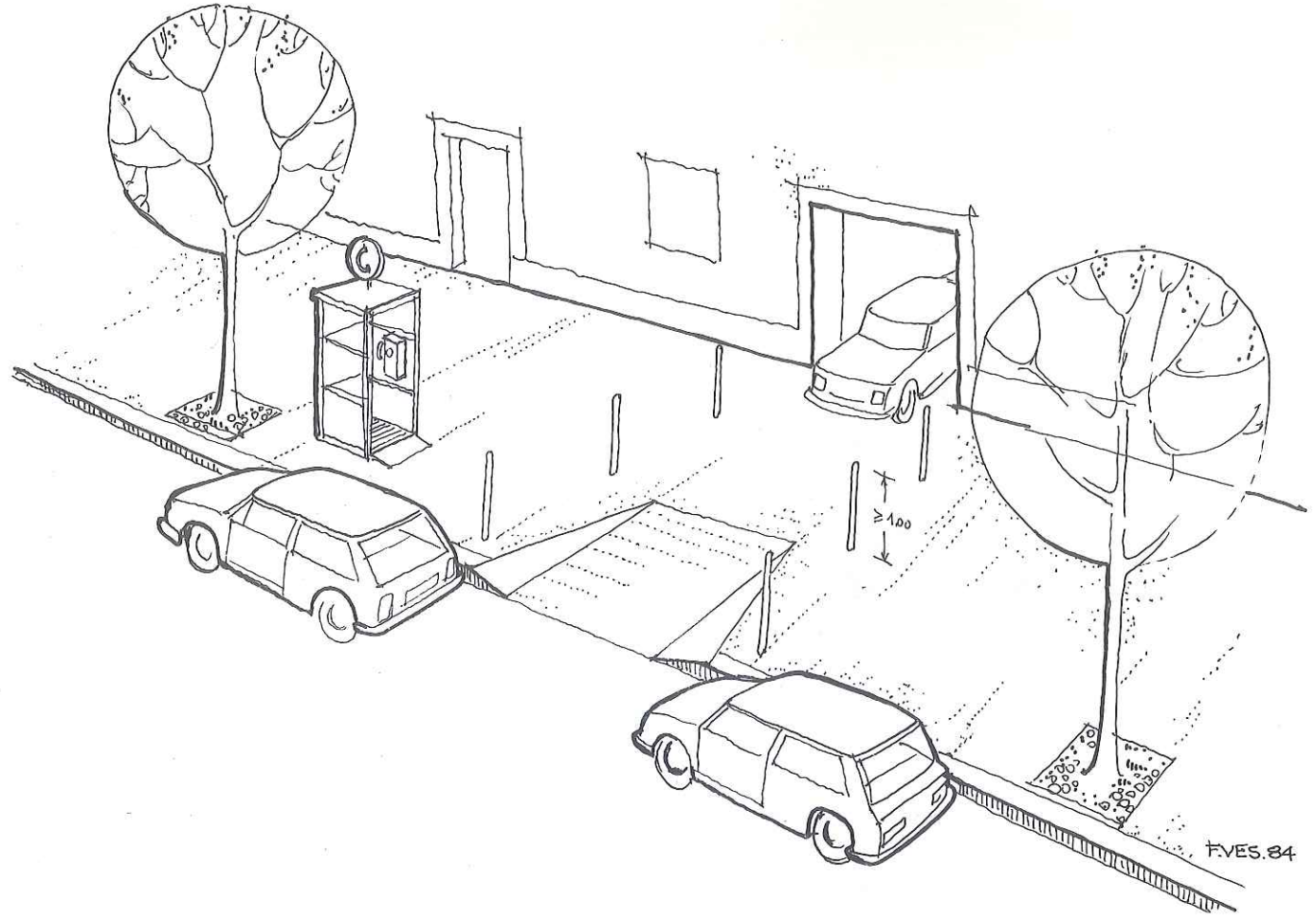


Fig. I

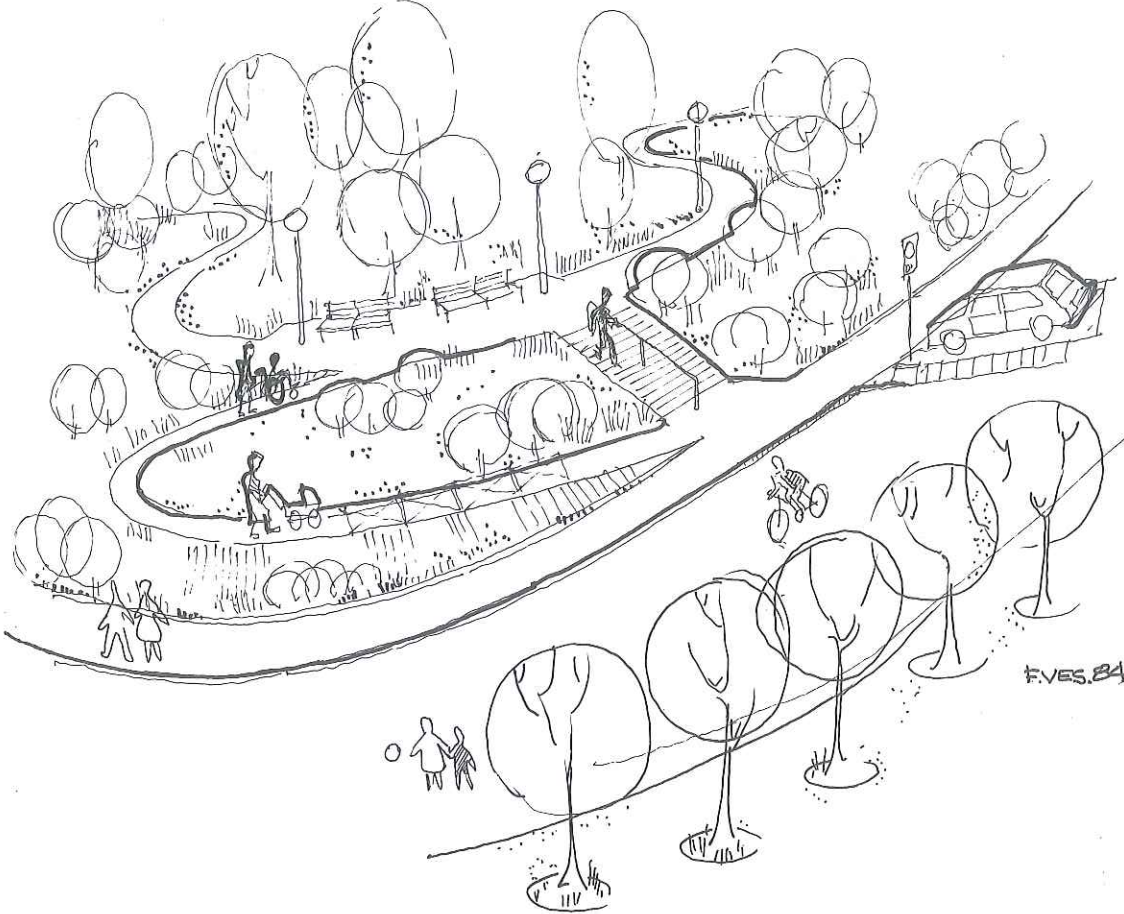
Occorre tener presente che, ai sensi dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, anche le zone di «verde attrezzato», così come le altre opere di urbanizzazione (scuole, centri commerciali, ricreativi, sanitari, ecc.) devono essere realizzati o adeguati tenendo conto anche della normativa sulla eliminazione delle «barriere architettoniche».

Nel grafico viene esemplificata una soluzione che prevede il collegamento tra due diverse quote di un parco pubblico sia mediante una scala (con corrimano) che mediante un percorso pedonale alternativo (rampa) la cui pendenza non deve comunque superare l'8% per consentirne l'utilizzazione anche alle persone con limitazioni motorie.

A tale proposito la Circolare Ministeriale LL.PP. 13 giugno 1983, n. 1030, evidenzia la necessità che i luoghi pubblici o aperti al pubblico, di notevole estensione, destinati ad attrezzature e servizi, debbano di norma essere previsti e/o organizzati in modo da consentire agevolmente l'accesso e la sosta ai veicoli al servizio delle persone invalide detentrici dello «speciale contrassegno» le quali «altrimenti non potrebbero usufruire di essenziali strutture urbane, permanenti o temporanee, che interessano tutti i cittadini».

Pertanto è opportuno che nella progettazione di parchi pubblici o di «aree verdi attrezzate», ovvero in sede di adeguamento degli stessi alla vigente legislazione in materia di eliminazione delle barriere architettoniche, almeno i principali percorsi pedonali vengono previsti in modo da avere uno o più punti di contatto con strade o spazi carrabili, ancorché a circolazione limitata. In tal modo può avere accesso il veicolo al servizio della persona con problemi di movimento, detentrici del «contrassegno speciale». Ove il caso occorre prevedere, parcheggi riservati, con le caratteristiche di norma.

Fig. 1



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Sentenza Corte di Cassazione a Sezioni riunite del 6 ottobre 1979, n. 5172.
- R. Cremascoli - «Privilegiare la circolazione e la sosta dei veicoli che trasportano handicappati» su Atti del Convegno sull'integrazione sociale e scolastica degli handicappati e sul coordinamento dei servizi sociali. Regione Lombardia - Milano, novembre 1978.
- G. Gentili - «Città pedonali in Europa - I casi di Monaco e Lione» Documenti, La Rinascente, n. 6 - 1979.
- F. Vescovo - «I mezzi di trasporto collettivo e la loro fruizione da parte delle categorie svantaggiate» su «AR - Rivista dell'ordine degli Architetti di Roma e Rieti», n. 1-2 - 1979.
- Comunità Europee - Parlamento Europeo - Documenti 1 - 868/1980 - 20 febbraio 1981 - «Relazione sulle proposte di risoluzione concernenti l'integrazione economica, sociale e professionale degli handicappati nella Comunità Europea».
- Città di Toronto - «Development Review Guidelines for a Barrier Free Environment» - 1981.
- F. Vescovo - «Arredo Urbano e fruizione reale dello spazio costruito» su «AU - Rivista dell'arredo urbano», n. 1, Roma, giugno 1981.
- F. Cecilia - «Introduzione ai piani di circolazione» su «AU - Rivista dell'arredo urbano», n. 1, Roma, giugno 1981.
- M. G. Rossetti - «Spazio e arredo urbano» - Edizioni Kappa - Roma, 1982.
- Città di Torino - Ass. Sanità e Servizi Sociali - «Una città per tutti?» - Torino, 1983.
- G. Bolognesi - «Il ruolo dei mezzi di comunicazione nel design del territorio: il trasporto come sistema integrato» su «Caleidoscopio», n. 29, 1983.
- J. Panero, M. Zelnik - «Spazi a misura d'uomo». Ed. Be.ma - Milano, 1983.
- G. Selleri - ANIEP Bologna - «Handicap e interposizione sociale nello spazio = parametri urbanistici e psicologici» su «Atti del Convegno Florentia auxilia» - Regione Toscana - Firenze 10-13 giugno 1983.
- S. Parena, M. T. Ponzio - «Circolazione pedonale ed utenza disabile» su «AU - Rivista dell'arredo urbano», n. 12, Roma, novembre 1984.