



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
Divisione II

Prot. n. 6234 21.12.2011

All'Ing. Enrico CHIARINI
Via Cesare Battisti, 30
25018 Montichiari (BS)

Oggetto:- Richiesta di parere in materia di percorsi ciclabili. Rif. nota del 17.10.2011.

Con riferimento alle problematiche esposte nella nota in riscontro, si premette quanto segue.

L'art. 4 c. 1 lett. d) del DM n. 557/1999 "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" prevede, tra gli itinerari ciclabili, anche i percorsi in promiscuo con gli altri veicoli.

Il successivo c. 5, riconoscendone il maggior rischio per l'utenza ciclistica, li ammette solo per dare continuità alla rete di itinerari prevista dall'apposito piano di cui all'art. 3 c. 1, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili.

In tal caso è necessario intervenire con idonei provvedimenti mirati a ridurre il differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

Al riguardo si osserva che l'istituzione di una zona a traffico limitato ai sensi dell'art. 7 c. 9 del Nuovo Codice della Strada (DLs n. 285/1992) e, nell'ambito di questa, di una zona a velocità limitata di cui all'art. 135 c. 14 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione (DPR n. 495/1992), a parere di questo Ufficio può ritenersi confacente all'esigenza sopra rappresentata, purchè in condizioni di ridotto traffico veicolare.

Ciò premesso, dall'attuale formulazione dell'art. 4 c. 5 del citato DM n. 557/1999 non si rilevano particolari vincoli sulle modalità di realizzazione di itinerari promiscui veicolari e ciclabili, talchè appare ammissibile che essi possano essere anche di senso opposto.

Conseguentemente, alle condizioni sopra indicate, qualora per difetto di spazio non sia tecnicamente possibile la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ex art. 6 c. 1 e art. 7 c. 4 del DM n. 557/1999, di senso opposto a quello veicolare, appare ammissibile realizzare percorsi promiscui limitando il transito in senso opposto ai soli velocipedi, mediante l'impiego della segnaletica di obbligo di cui all'art. 122 cc. 2 e 3 del Regolamento, integrata con i pannelli di cui all'art. 83 c. 3, Mod. II.4, per indicare eccezioni o limitazioni.

Ministero delle Infrastrutture

Qualora i veicoli provengano da un senso unico, su entrambi i sensi di marcia deve essere apposto il segnale "doppio senso di circolazione" di cui all'art. 96 c. 1 del Regolamento (Fig. II. 26), integrato con i pannelli di cui all'art. 83 c. 3, Mod. II. 6, per significare esplicitazioni o indicazioni.

Per quanto concerne le dimensioni della sezione stradale, trattandosi di strade esistenti e riconducibili alla definizione di strada locale urbana di cui all'art. 2 c. 3 lett. F) del Codice, si può fare riferimento al modulo minimo di corsia pari a 2,75 m (tra gli interassi delle strisce di margine), ex art. 140 c. 1 del Regolamento, maggiorato della larghezza minima di corsia ciclabile pari a 1,50 m (comprese le strisce di margine), ex art. 7 c. 1 del DM n. 557/1999.

Tale misura è da intendersi come minima inderogabile per poter consentire il transito di veicoli a motore di massa complessiva fino a 3,5 t in un senso, e di velocipedi a due ruote in senso opposto; resta inteso che non potrà essere consentita la sosta sulla mano percorsa dai velocipedi.

Come consentito dall'art. 138 c. 6 del Regolamento, non si dovranno tracciare le strisce longitudinali; conseguentemente, non essendo definite le corsie di marcia, non si dovrà fare uso della segnaletica verticale di cui all'art. 135 c. 19; in tal caso tutti i conducenti dovranno adottare il comportamento di cui all'art. 143, cc. 1 e 2, del Codice, e qualora sia necessario, quello di cui all'art. 150 c. 1.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

FM/RS

IL DIRETTORE GENERALE
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)

