

## **Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 13 giugno 1983 n. 1030**

*Oggetto: "Orientamenti relativi alle facilitazioni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide (D.P.R. n. 384/1978, articoli 3, 4, 5 e 6)"*

Ministero dei Lavori

Pubblici Dicoter

Ispettorato Circolazione e Traffico

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 articoli 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 contrassegno", 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, dell'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 dal citato art. 5 del D.P.R.

n. 384/1978 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, purchè 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 dall'emanazione del citato D.P.R. n. 384/1978, tenendo anche conto dei quesiti pervenuti, si ritiene opportuno fornire ulteriori elementi e direttive per effettuare sull'argomento, che riveste rilevante interesse sociale, un'adeguata opera d'informazione in particolar modo nei confronti degli utenti della strada e degli organi di vigilanza responsabili dell'osservanza di quanto prescritto.

A tal fine va tenuto presente quanto segue: 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 e 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, ancorchè consentita ad una sola delle categorie sopra citate 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, secondo 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**

E' 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 interdetta 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. 384/1978 riguarda specificamente le caratteristiche tecniche alle quali attenersi in sede di costruzione 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.

Poichè quasi sempre essi non rispondono agli standard 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 l'eliminazione dei "risalti" mediante la creazione di piccole rampe di raccordo con la carreggiata stradale in corrispondenza degli "attraversamenti pedonali zebra", 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.

E' importante al proposito far presente che ove si creano le rampette 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 quali 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, antisdrucchiolevoli e con l'adeguata pendenza.

Inoltre va precisato che il divieto di sosta in corrispondenza di "passi carrabili" (art. 115, quinto comma, lett. "b" del Codice Stradale), è subordinato a due condizioni: che l'apertura del passo carrabile sia legittima e che detta apertura si 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 corrispondenza 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 all'individuazione di parcheggi riservati ai detentori del contrassegno, in base all'art. 4 del D.P.R. n. 384/1978 e della Circ. Min. LL.PP. n. 310 del 7 marzo 1980.

Molto frequentemente, tuttavia, le caratteristiche dimensionali ed ubicazionali di tali parcheggi non rispettano le norme di legge e/o quelle graficizzate nella già citata Circ. Min. 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 (D.P.R. n. 384, art. 4, ottavo comma) al fine di permettere la completa apertura della portiera e lo spazio sufficiente per consentire alla persona invalida la possibilità di manovra con la sedia a ruote, in entrata od in uscita dall'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, poichè l'operazione di manovra risulta comunque meno agevole rispetto a quella relativa all'ipotesi precedente, è necessario predisporre una dimensione longitudinale minima di m 6, così come indicato anche negli allegati schemi grafici.

b) Inoltre, a 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".

E' 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 fosse, poichè 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 necessitano di manutenzione periodica.

E' consigliabile perciò che vengano usati per l'individuazione orizzontale (strisce gialle, simbolo

internazionale, ecc.) laminati plastici autoadesivi o similari, rifrangenti e antisdrucciolevoli. 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 perchè, di norma, in corrispondenza viene predisposta la rampetta di raccordo col marciapiede.

Nelle zone urbane ad alta densità di traffico, le Amministrazioni comunali possono individuare anche parcheggi riservati "personalizzati" (vedi circ. Min 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 dell'abitazione e/o del posto di lavoro della persona con limitate od 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 Min. 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, poichè 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. 384/1978.

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 e 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.

*(si omettono gli allegati illustrativi)*

## **Appendice alla Circolare Ministero dei lavori pubblici n. 1030 del 13 giugno 1983**

Ordinanza del Sindaco

(Schema tipo)

### **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 articoli 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 art. 3 e 4 del D.P.R. 15 giugno 1995, 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 allegino alla domanda un certificato medico dell'Ufficiale Sanitario del Comune, ovvero della Unità Sanitaria Locale che dichiara 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. 384/1978 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.