

Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992

Titolo/Oggetto

Nuovo codice della strada

articolo 42: Segnali complementari

1. I segnali complementari sono destinati ad evidenziare o rendere noto:
 - a) il tracciato stradale;
 - b) particolari curve e punti critici;
 - c) ostacoli posti sulla carreggiata o ad essa adiacenti.
2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità.
3. Il regolamento stabilisce forme, dimensioni, colori e simboli dei segnali complementari, le loro caratteristiche costruttive e le modalità di impiego e di apposizione.

Decreto Presidente Repubblica N. 495 del 16/12/1992

Titolo/Oggetto

Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada

articolo 179: Rallentatori di velocità (Art. 42 C.d.S.)

1. Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.
2. I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza (fig. II.473).
3. I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.
4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebrature gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli (fig. II.474) visibili sia di giorno che di notte.
5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.
6. I dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:
 - a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;
 - b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;
 - c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato. Nella zona

interessata dai dossi devono essere adottate idonee misure per l'allontanamento delle acque. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori di cui al comma 4, deve essere compresa tra 20 e 100 m a seconda della sezione adottata.

7. Il presegnalamento è costituito dal segnale di cui alla figura II.2 di formato preferibilmente ridotto, posto almeno 20 m prima. Ad esso è abbinato il segnale di cui alla figura II.50 di formato ridotto, con un valore compreso tra 50 e 20, salvo che sulla strada non sia già imposto un limite massimo di velocità di pari entità. Una serie di rallentatori deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n. ... rallentatori".

8. I rallentatori di velocità prefabbricati devono essere fortemente ancorati alla pavimentazione, onde evitare spostamenti o distacchi dei singoli elementi o parte di essi, e devono essere facilmente rimovibili. La superficie superiore dei rallentatori sia prefabbricati che strutturali deve essere antiscivolo.

9. I dispositivi rallentatori di velocità prefabbricati devono essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale. Tutti i tipi di rallentatori sono posti in opera previa ordinanza dell'ente proprietario della strada che ne determina il tipo e la ubicazione.

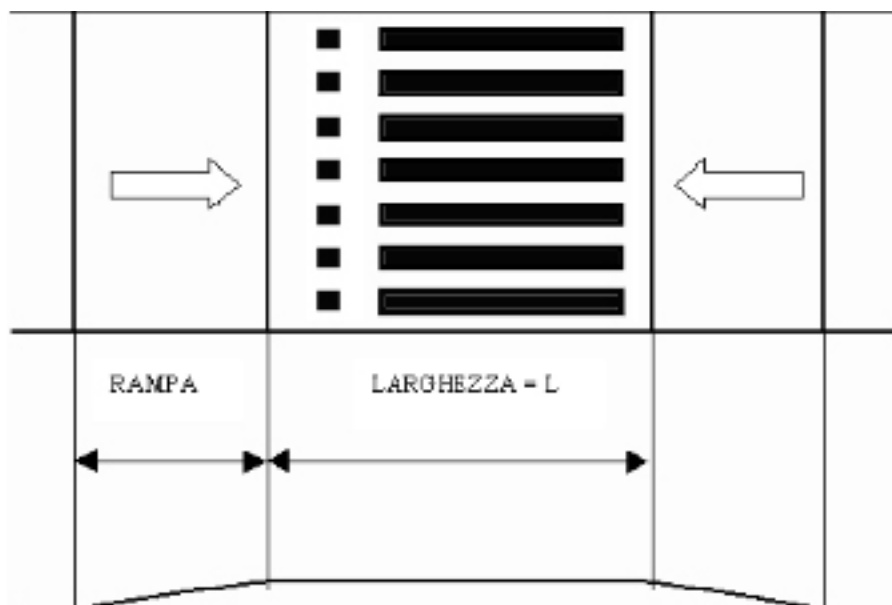
10. Attraversamenti pedonali e ciclabili rialzati

10. Su tutte le strade, con sola eccezione dei tipi A e B dell'art. 2 comma 2 del C.d.S., per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da "attraversamenti ciclo-pedonali rialzati".

I sistemi di rallentamento "attraversamenti ciclo-pedonali rialzati" sono realizzati permettendo il collegamento tra il piano rialzato dell'itinerario ciclopeditoneo e la sede stradale senza superamento di dislivelli (al fine di aumentare le condizioni di sicurezza di pedoni e velocipedi) e si configurano come modifica dell'andamento longitudinale stradale. La tipologia fondamentale consiste nel raccordo a raso realizzato mediante rialzamento localizzato della sede stradale in corrispondenza degli attraversamenti. L'altezza è dimensionata in relazione alle condizioni della sede stradale e si raccorda con la quota dell'itinerario ciclopeditoneo. La pendenza, a seconda del tipo di strada, può variare sino ad un massimo del 10%

L'Ente proprietario della strada, per la segnaletica stradale verticale può utilizzare, solo in analogia a quanto stabilito dal presente articolo, i simboli di "dosso" e "limite di velocità massima" con distanza minima di 20m dall'elemento verticale.

La tabella indica le misure da utilizzare per realizzare i vari tipi di innalzamento e una schematizzazione di alcuni elementi strutturali utilizzati come riferimento.



CLASSE DELLA STRADA	LOCALI	URBANE DI QUARTIERE	URBANE DI SCORRIMENTO	EXTRAURBANE SECONDARIE
Velocità massima (km/h)	30	30/50	50	50
Pendenza minima rampa (%)	5	3	3	3
Pendenza massima rampa (%)	10	5	4	4
Dislivello massimo (cm)	15	15	15	15
Lunghezza rampa con massimo dislivello (cm)	70-140	200-500	200-500	200-500
L minima (cm)	250	500	500	600

Tabella – Innalzamento della carreggiata in corrispondenza di attraversamenti ciclo-pedonali rialzati

NOTA: Riferimenti Normativi Attuali

Ministero dei Lavori Pubblici e dei Trasporti Decreto 30 novembre 1999, n. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili .	Capo I, Articolo 4 - Ulteriori elementi per la progettazione – comma 6
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Piani della Sicurezza Stradale Urbana – Linee guida per la redazione, 2001	Appendice A.1 – Gli interventi delle classi di ingegneria – Interventi di mitigazione della velocità come “elementi di arredo funzionale”. Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati. Capitolo Appendice A.1
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Decreto 5 Novembre 2001 – Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade	Andamento altimetrico dell’asse (pendenze massime adottabili) Capitolo 5.3 – pag. 74 – 80
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Note Ispettorato prot. 262/98; prot. 2867/01; prot. 2616/04	Interpretazione del Ministero Infrastrutture sugli attraversamenti pedonali rialzati

Proposta FIAB 1998 come pubblicata su Ciclodì

[Art. 179 Regolamento \(art. 42 CdS\)](#)

inserire:

4 bis. Nelle intersezioni di strade ove vige il limite di velocità uguale o inferiore a 50 km/h si possono adottare sopraelevazioni delle aree di intersezione con raccordi di altezza pari a quelle previste dal successivo comma 6 ed evidenziati nei piani di raccordo mediante zebraure di larghezza uguale per segni e gli intervalli, realizzati anche mediante materiali lapidei o in conglomerato di diversa colorazione.