

CIRCOLARI
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

CIRCOLARE 31 marzo 1993, n. 432.

Circolare esplicativa del decreto interministeriale in data 6 luglio 1992, n. 467, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 285 in data 3 dicembre 1992, avente per oggetto: «Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell'art. 3. comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208».

La presente circolare è mirata:

nella prima parte, ad illustrare il decreto in oggetto:

nella seconda parte, a fissare norme tecniche sui principali criteri e standard progettuali, cui debbono uniformarsi i progetti per le piste ciclabili, al fine della loro ammissione al contributo statale;

nella terza parte, a fornire le ulteriori modalità di accesso al finanziamento statale per la realizzazione del programma biennale di itinerari ciclabili e ciclopedonali.

PARTE I
ILLUSTRAZIONE DEL DECRETO

L'articolo 1 (Requisiti) - comma 1 elenca i contenuti del «programma di itinerari ciclabili e ciclopedonali» che, ai fini dell'ammissione ai contributi, deve essere predisposto dai comuni interessati (precisati dalla legge nell'articolo 2, comma 1, periodi primo e secondo).

Detti contenuti sono articolati su otto punti (da «a» a «h») di cui il primo (la tipologia degli interventi e parte del secondo (la descrizione e localizzazione degli itinerari) costituiscono l'esposizione dell'intera «rete di itinerari» in programma per il 1992 e il 1993, mentre la restante parte del secondo punto ed i successivi rappresentano l'esposizione dei caratteri dei «singoli itinerari» per i quali è ammissibile il contributo.

Appare evidente che i contributi competono per la realizzazione di quelle parti di itinerari che si identificano con le «piste ciclabili» sia su «sede propria» che su «corsia riservata», ritenendo che l'obiettivo del decongestionamento del traffico veicolare a motore vada perseguito garantendo contestualmente condizioni di sicurezza per i ciclisti.

L'articolo 1 – comma 2 completa l'esposizione dei requisiti degli interventi per i quali è richiesta l'ammissione ai contributi, riassumibili sostanzialmente in:

- a) elevato grado di decongestionamento del traffico dei veicoli a motore nelle aree urbane, che si ritiene possa raggiungersi con preminente riferimento alla mobilità lavorativa e scolastica;
- b) elevata redditività dell'investimento, con riferimento speciale ai benefici associabili ad una intensa utilizzazione delle piste ciclabili;
- c) oggettiva fruibilità delle piste da parte dei potenziali utilizzatori secondo le diverse fasce d'età per le quali è necessario che siano verificate favorevoli condizioni altimetriche dei percorsi.

L'articolo 2 (Priorità)- comma 1 definisce il preliminare ordine di priorità degli interventi ai fini della concessione dei contributi.

Le relative 5 classi (da «A» ad «E») derivano dalla considerazione dei seguenti tre caratteri:

1) gli ambiti oggetto di decongestionamento, distinti in: centri storici e/o aree centrali urbane (primo livello, in quanto zone in genere maggiormente congestionate); poli di servizi collettivi ad alto utilizzo come scuole, uffici, ospedali. ecc. (secondo livello); aree pedonali, compresi i parchi e le zone verdi (terzo livello, in quanto zone in genere non congestionate dai veicoli a motore);

2) il tipo di interventi previsti, distinti in: completamento (organizzativo e/o strutturale) per piste ciclabili preesistenti (primo livello, in quanto rappresentative di situazioni in cui risulta già diffusa la circolazione ciclistica); realizzazioni di nuove sedi riservate ai ciclisti (secondo livello). Per completamento si intende l'ampliamento della sezione, la ristrutturazione e l'adeguamento funzionale di una pista esistente ed anche la realizzazione di nuovi tronchi solo se di limitata estensione e contigui o interclusi rispetto a segmenti esistenti;

3) L'organizzazione delle piste ciclabili, con distinzione sulla base dell'onerosità dei relativi investimenti, tra quelle su corsia riservata (primo livello) e quelle su sede propria (secondo livello). Tale distinzione tende a favorire la diffusione più estesa possibile della circolazione ciclistica con il minor impegno economico complessivo.

Con le precisazioni precedenti, i casi più ricorrenti di piste ciclabili si adattano alle 5 classi di priorità del decreto secondo le seguenti definizioni di sintesi:

- A) completamento di piste ciclabili a servizio del centro storico e/o dell'area centrale urbana;
- B) realizzazione di piste ciclabili solo su corsia riservata, a servizio del centro storico e/o dell'area centrale urbana;
- C) realizzazione di piste ciclabili solo su sede propria, a servizio del centro storico e/o dell'area centrale urbana;
- D) realizzazione di piste ciclabili a servizio di altre zone urbane ad elevata attrazione di traffico veicolare a motore;
- E) realizzazione di piste ciclabili a servizio di altre zone a limitata attrazione di traffico veicolare a motore.

Ulteriori tipi di piste ciclabili vanno gerarchizzati nelle 5 classi anzidette in analogia ai casi più ricorrenti ora indicati e tenendo conto dei 3 caratteri di priorità precedentemente evidenziati (ambiti oggetto di decongestionamento, tipo di intervento ed organizzazione delle piste).

Può verificarsi il caso in cui l'intervento proposto possa essere considerato in più di una delle classi sopra sintetizzate (ad esempio, pista ciclabile su sede propria in adduzione ad un capolinea periferico di una linea di trasporto pubblico diretta verso il centro della città); ovviamente in tal caso sarà da attribuire la classe i cui caratteri risultino prevalenti rispetto a quelli che definiscono le altre classi (nell'esempio esposto, classe C con prevalente riferimento a ciclisti che precedentemente si recavano in centro con la propria autovettura, oppure classe E con prevalente riferimento a ciclisti che precedentemente si recavano in centro con il trasporto pubblico lasciando in sosta la propria autovettura nei pressi del capolinea).

L'articolo 2 - comma 2 fornisce un ulteriore carattere di priorità integrativo dei precedenti; e relativo alla minore possibile onerosità degli investimenti previsti, con riferimento all'impegno di spesa per lo Stato e, quindi, con privilegio per gli interventi realizzabili con la maggiore partecipazione di capitale privato o pubblico non statale. Quest'ultimo carattere non interviene nella classificazione di cui all'articolo 2 comma 1 del decreto, ma trova diretta applicazione nella valutazione del contributo ammissibile e, quindi, della redditività dell'investimento statale.

L'articolo 3 (Misura) riporta le aliquote percentuali da applicare al costo complessivo dell'intervento per ottenere la misura del contributo richiesto; in funzione della tipologia dell'opera prevista (80% per la classe A, 70% per le classi B, C e D e 50% per la classe E, di cui all'articolo 2, comma 1 del decreto).

E' da evidenziare che il costo complessivo anzidetto è un «costo di riferimento» per la valutazione del contributo richiesto, che si identifica con il valore minore tra «costo effettivo» e «costo standard».

L'art. 4 (Costi standard), oltre a quanto dianzi indicato rispetto al costo di riferimento (valore minore tra il costo effettivo e il costo standard), determina la entità dei diversi costi standard, cioè dei costi massimi ammissibili per la valutazione del contributo richiesto, in rapporto al tipo di intervento previsto.

Detti costi standard sono in sintesi, determinati pari a 50, 100, 200 e 250 lire milioni/km rispettivamente per i casi di realizzazione di corsie riservate su sedi stradali esistenti, realizzazioni di sedi proprie su sedi stradali esistenti, costruzioni ex novo di sedi ciclabili e costruzioni ex novo di sedi ciclopedonabili. Lo stesso costo standard relativo alla realizzazione di sedi proprie su sedi stradali esistenti (100 ml/km) deve essere assunto come riferimento anche per i casi di trasformazione di corsie riservate in sedi proprie e di ristrutturazione e completamento funzionale di piste preesistenti sia per quelle ciclabili che per quelle ciclopedonali.

**Ndr (incremento ISTAT al 28.02.2000 (482,40) dal 31 marzo 1992 (376,06)
da cui $376,06:100=3,7606$ e quindi $482,40:3,7606=128,2774$ % di incremento
pertanto $50.000 \times 128,2774$ % = 64.138 arrotondato a £ 65.000
pertanto $100.000 \times 128,2774$ % = 128.277,4 " £ 130.000
pertanto $200.000 \times 128,2774$ % = 256.554,8 " £ 260.000
pertanto $250.000 \times 128,2774$ % = 320.693,5 " £ 320.000**

**Ndr (incremento CCIAA BG al bollettino 1/99 da n° 1/92 = +27,33 %
NB assimilabile all'incremento ISTAT ma da aggiornare**

Si osservi che i costi standard in questione si intendono riferiti, in ogni caso, ai km di pista a doppio senso di marcia, in modo da finalizzare la completa funzionalità degli itinerari per gli spostamenti in andata ed in ritorno dei ciclisti, pertanto, nel caso di progettazione di una pista ciclabile a senso unico su un percorso – ad esempio – a carattere anulare, il costo effettivo (prima del suo confronto con il costo standard) va rapportato, non all'intera lunghezza del percorso della pista, bensì alla sua metà.

Nella valutazione dei costi effettivi, sempre prima del loro confronto con i costi standard, va tenuto inoltre presente che vi rientrano – ove ricorrano – le voci di seguito elencate o altre ad esse assimilabili:

nelle opere stradali, il rifacimento degli strati di usura delle pavimentazioni o l'esecuzione dell'intero corpo stradale, gli eventuali spartitraffico rialzati e la loro attrezzatura a verde (escluse le alberature), gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi, compresi i loro raccordi, le opere di raccolta delle acque

meteoriche nei recapiti esistenti, esclusi nuovi sistemi fognanti ma comprese eventuali nuove griglie idonee al transito dei ciclisti.. ecc.;

nella segnaletica stradale, oltre alle tradizionali strisce (segnaletica orizzontale) e cartelli (segnaletica verticale), gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclistici, le colonnine le colonnine luminose, alle testate degli spartitraffico rialzati, i delineatori stradali, gli eventuali simboli e scritte orizzontali, ecc.;

nell'illuminazione stradale, gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che debbono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;

nelle opere di protezione, oltre a quelle già citate, gli inserti rifrangenti sulle strisce di margine eventuali: cordoli di gomma, cigli di margine opportunamente smussati e raccordati, ringhiere con adatti profilati tubolari, barriere protettive con e eventuali reti metalliche, ecc.;

nelle opere ed attrezzature per il parcheggio delle biciclette, le eventuali riseghe di marciapiedi, le rastrelliere, ecc.

L'articolo 5 (Concessione del contributo) riguarda le specifiche quote del contributo concesso dal Dipartimento per i problemi delle aree urbane sulla base della presentazione dello stato di avanzamento dei lavori debitamente certificato, secondo quanto indicato nel rispettivo comma 2.

Si osservi che le anzidette quote vengono commisurate alla spesa sostenuta applicando a quest'ultima la misura percentuale corrispondente alla tipologia dell'intervento, così come previsto nell'articolo.3 del decreto, sempreché la spesa unitaria complessiva (costi totale/km) risulti inferiore ai costi standard di cui all'articolo 4 del decreto; in caso contrario le quote di contributo per l'avanzamento dei lavori fanno riferimento ai costi standard, sempre tenuto conto della misura percentuale di cui all'articolo 3 del decreto.

PARTE II PRINCIPALI CRITERI E STANDARD PROGETTUALI PER LE PISTE CICLABILI

I. *Definizioni, tipologia e localizzazione.*

1.1 Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile), sia in sede ad uso promiscuo con veicoli a motore o pedoni.

1.2. In genere le piste ciclabili si configurano:

su sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la loro sede sia fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati;

su corsia riservata, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia valicabile, in quanto costituito essenzialmente da striscia di demarcazione longitudinale.

1.3 Possono comunque, sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

- sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;

sui marciapiedi, qualora la loro ampiezza ne consenta la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie-ciclabili in genere di opposto senso di marcia ubicate sul lato del marciapiede verso la carreggiata stradale;

eventualmente sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Si deve ritenere che sussistono condizioni di particolare intensità qualora il flusso del traffico ciclistico risulti superiore a 2.000 unità/ora, per almeno 2 periodi di punta non inferiori a 15 minuti.

1.4 Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentito l'uso di piste ciclabili a doppio senso di marcia su corsie riservate ubicate sulla carreggiata stradale.

1.5 In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia necessario che si svolga con una consistente intensità su strade principali, essa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili. In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade

indicata nel decreto legislativo n. 285 in data 30 aprile 1992, e da osservare che:

sulle autostrade extraurbane ed urbane, la circolazione ciclistica è proibita;
sulle strade extraurbane primarie, la circolazione ciclistica è da proibire;
sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili – ove occorranovanno realizzate su sede proprie, salvo nei casi in cui i relativi percorsi protetti siano attuabili sui marciapiedi;
sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate;
sulle strade locali urbane, le piste ciclabili – ove occorranovanno sempre realizzate con corsie riservate.

2. *Larghezza delle corsie e degli spartitraffico.*

2.1 Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e della bicicletta, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza standard della corsia ciclabile va considerata pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie continue, dello stesso od opposto senso di marcia.

2.2 Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate ubicate su strade pedonali o su marciapiedi, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m; quest'ultimo valore è da intendersi in ogni caso, come minimo accettabile anche per situazioni particolarmente vincolate, sempreché venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile.

2.3 La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile, qualora esistente (piste ciclabili in sede propria) per l'ideale collocazione dei cartelli stradali, non deve risultare inferiore a m 0.70 dal lato della carreggiata dei veicoli a motore.

2.4 Nel caso di piste ciclabili su corsia riservata, la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume significato di spartitraffico invalicabile, salvo nei tratti in cui risulti il tratteggio.

3. *Velocità di progetto, caratteristiche piano-altimetriche e limiti di velocità.*

3.1 La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze di libera visuale, va definita tronco per tronco delle piste ciclabili, tenuto conto che i ciclisti in pianura marciano in genere ad una velocità di 20÷25 km/h e che in discesa con pendenza del 5% possono raggiungere velocità anche superiori a 40 km/h.

3.2 Nella valutazione delle distanze di arresto va tenuto conto di un tempo di percezione e decisione variabile tra un minimo pari a 1 sec. Per le situazioni urbane ed un massimo di 2,5 sec. Per le situazioni extraurbane, nonché di un coefficiente di aderenza longitudinale da relazionare al tipo di pavimentazione adottata e, comunque, non superiore a 0,35.

3.3 Nel caso di realizzazione di piste ciclabili su sede propria e su percorsi indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima pari al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve in ogni caso superare il 2%.

3.4 I valori di pendenza longitudinale massima (media e puntuale) esposti al precedente comma vanno, inoltre, utilizzati anche come riferimento sostanziale per l'individuazione dei più opportuni percorsi ciclabili riservati su reti viarie preesistenti, in concomitanza ai criteri progettuali esposti all'articolo 1, comma 5.

3.5 I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili debbono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, comunque, in genere devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m purché venga rispettata la distanza di libera visuale e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa.

3.6 Il sovrizzo in curva deve essere commisurato alla velocità di progetto ed al raggio di curvatura adottato, tenuto conto sia di un adeguato coefficiente di aderenza trasversale, sia del fatto che per il corretto drenaggio delle acque superficiali è sufficiente una pendenza trasversale pari al 2%, con riferimento a pavimentazioni stradali con strato di usura in conglomerato bituminoso.

3.7 I ciclisti, in transito anche su corsie a loro riservate, sono tenuti a rispettare tutte le limitazioni di velocità imposte per i veicoli a motore, comprese quelle inerenti a particolari zone di aree urbane (zone a traffico pedonale privilegiato, con limite di velocità pari a 30 km/h). Specifiche limitazioni di velocità, per singoli tronchi di piste ciclabili in sede propria, dovranno essere adottate in tutti quei casi in cui le caratteristiche piano-altimetriche del tracciato possano indurre situazioni di pericolo ai ciclisti, specialmente qualora sia risultato impossibile rispettare i criteri e gli standard progettuali precedentemente indicati (per strettoie, curve a raggio minimo precedute da livellette in discesa, ecc.). Nel caso in cui la circolazione ciclistica sia consentita in promiscuo con i pedoni (su strade pedonali e su marciapiedi), i ciclisti debbono procedere ad una velocità tale da evitare situazioni di pericolo (velocità generalmente non superiore a 10 km/h).

4. *Attraversamenti ciclabili.*

4.1 In generale gli attraversamenti delle carreggiate stradali da parte dei ciclisti vanno effettuati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, con comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni e con i dovuti adattamenti che l'utenza ciclistica richiede (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta dell'attraversamento).

4.2 Per gli attraversamenti a raso, su intersezioni ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata debbono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti – in ambito di intersezione – la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario.

4.3 Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso rispetto a quella in sovrappasso, assicurando comunque che la pendenza longitudinale massima delle rampe sia pari al 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.

5. *Segnaletica stradale.*

5.1 Le piste ciclabili debbono essere provviste di apposita segnaletica verticale all'inizio ed alla fine del loro percorso ed ogni qualvolta esso cambi direzione.

5.2 Nel caso di piste ciclabili su corsia riservata, la segnaletica verticale di cui al precedente comma deve essere integrata – con opportuna frequenza, in genere ogni isolato e comunque ogni 100 m in assenza di traverse – da quelle di divieto permanente di fermata per i veicoli a motore e di circolazione riservata ai ciclisti.

5.3 Qualora la pavimentazione stradale delle piste ciclabili non sia **contraddistinta nel colore** da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni, la pista medesima dovrà essere provvista di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico.

5.4 Nel caso di piste ciclabili su corsia riservata, l'anzidetta segnaletica orizzontale dovrà ubicarsi in posizione alternata rispetto a quella segnaletica verticale di cui al precedente comma 2.

6. *Parcheggio delle biciclette.*

6.1 Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per le biciclette, senza che si abbiano intralci alla circolazione dei pedoni.

6.2 Nei nuovi parcheggi per autoveicoli ubicati in prossimità delle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta delle biciclette.

7. *Superfici ciclabili.*

7.1 Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la regolarità delle loro superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti.

7.2 Sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali il cui passo determini difficoltà di transito ai ciclisti.

8. *Fattibilità tecnico-economica.*

8.1 Ai fini della determinazione della fattibilità tecnico-economica delle piste ciclabili concorrono, oltre il rispetto dei criteri e standard progettuali indicati negli articoli precedenti, con particolare riguardo a quanto prescritto all'articolo 1, comma 5, anche i risultati di specifiche analisi costi-benefici degli interventi previsti, intese come valutazione quantificata della redditività dei relativi investimenti.

8.2 In mancanza di metodi di analisi più approfonditi, si può assumere quale indicatore della redditività dell'investimento il rapporto «lire investite/ciclisti x km», riferito al primo anno di entrata in esercizio della pista (a doppio senso) o coppia di piste (a senso unico).

8.3. Nel computo delle «lire investite» rientrano tutte le spese per la realizzazione e l'arredo delle piste ciclabili in progetto, comprese quelle relative agli eventuali rifacimenti di pavimentazioni stradali ed adeguamenti dell'illuminazione pubblica, del verde stradale e del sistema di convogliamento delle acque piovane nella rete fognaria esistente, nonché le spese relative al soddisfacimento della domanda di sosta per le biciclette. In tale computo sono, inoltre, da includere le spese di esercizio per le opere, attrezzature ed arredi previsti, da riferire alla media annuale dei primi 10 anni di esercizio.

8.4 Nel computo dei «ciclisti x km» può farsi riferimento alla percorrenza annua complessiva nel primo anno di esercizio della pista o coppia di piste in esame, a partire dalla intensità di traffico ciclistico prevista per l'ora ed il giorno di punta nei periodi lavorativi e scolastici sui vari tronchi in progetto. L'anzidetta previsione di traffico va documentata con l'esposizione dei flussi ciclistici e dei veicoli a motore, individuali e collettivi, già in atto sugli attuali percorsi in promiscuo ricadenti nella fascia di influenza dell'itinerario in progetto, in modo tale da evidenziare –in particolare– la quota di traffico ciclistico in atto e quella prevista come trasferimento dagli altri modi di trasporto.

PARTE III MODALITÀ DI ACCESSO AL FINANZIAMENTO STATALE

1. Per accedere al finanziamento statale le relative proposte si conformano alla seguente procedura:
 - a) I comuni capoluogo di provincia e quelli non capoluogo già individuati con decreti del Ministro per i problemi delle aree urbane, tenuto conto delle somme stanziare per ciascuna regione con decreto dello stesso Ministro, inviano alle rispettive regioni o province autonome di Trento e Bolzano i programmi di itinerari ciclabili e ciclopedonali ed i progetti delle relative piste redatti conformemente al regolamento di cui al decreto del Ministro per i problemi delle aree urbane n° 467 in data 6 luglio 1992, purché rispondenti alle norme già indicate nella seconda parte della presente circolare in uno alle schede riportate nell'Appendice n° 1, debitamente compilate in ogni loro parte;
 - b) In conformità a quanto disposto al comma 3 dell'articolo 2 della legge n° 208/1992 le regioni o province autonome di Trento e Bolzano, previo esame e selezione dei programmi e dei progetti ricevuti, trasmettono al Dipartimento per i problemi delle aree urbane quelli ritenuti prioritari per l'ammissibilità al contributo statale nei limiti degli stanziamenti di cui al precedente punto a);
 - c) Il termine massimo per l'acquisizione degli atti da parte del Dipartimento per i problemi delle aree urbane è fissato entro centoventi giorni dalla data di pubblicazione della presente circolare nella Gazzetta Ufficiale.

Il Ministro: CONTE