

---

## “Proposte di modifica normativa in materia di mobilità ciclistica”

Ing. Enrico Chiarini

---

### **Premessa**

Questo documento è frutto di elaborazioni personali basate sulla normativa vigente e sulle proprie esperienze professionali.

Riprende gli argomenti, già trattati dallo stesso autore, nel Quaderno n°2 del “Centro Studi Gallimbeni” della FIAB “Il codice della strada e i ciclisti”, che attualmente rappresenta la posizione ufficiale della FIAB in materia.

E' soggetto a continui aggiornamenti dovuti a modifiche normative, inesattezze interpretative o errori di scrittura.

L'autore autorizza la divulgazione di questo documento, citando la fonte.

### **Riferimenti normativi**

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 - Nuovo codice della strada (CDS)
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (REG)
- D.M.LL.PP. 30 novembre 1999, n. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (DM)
- Direttiva M.LL.PP. 24 ottobre 2000 - Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione (DIR1)
- Bozza Direttiva M.LL.PP. aprile 2006 (non pubblicata sulla G.U. in previsione di modifica del CDS) - Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione (DIR2)

### **Competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**

*(Rif. art.35 CDS)*

c.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente ad impartire direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale, (...).

c.3. L'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assume la denominazione di Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che è posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. All'Ispettorato sono demandate le attribuzioni di cui ai commi 1 e 2, nonché le altre attribuzioni di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al presente codice, le quali sono svolte con autonomia funzionale ed operativa.

## Perché una proposta di modifica del CDS

Sul tema della mobilità sostenibile in Italia esiste una differenza culturale sensibile rispetto a molte nazioni europee che, fin dagli anni '70, hanno sperimentato con successo nuovi approcci metodologici.

Purtroppo l'Italia non può permettersi il lusso di attendere 30 anni per ottenere significativi miglioramenti che le consentano di raggiungere gli standard europei.

Dobbiamo convincerci che non basta un sondaggio sui chilometri di piste ciclabili (ovviamente contando solo quelle ben realizzate) per pensare di avere risposto a tutte le attese dei ciclisti.

In primo luogo, noi ciclisti attendiamo di essere riconosciuti come veri utenti della strada e non semplici bontemponi. A tale status, ovviamente, corrispondono dei doveri che bisogna consapevolmente assumere per acquisire rispetto da tutti coloro che si muovono nelle strade cittadine.

L'approccio al tema non può prescindere dai dettami normativi che ci guidano, ma al contempo imbrigliano.

Il Codice della Strada (CDS) e le leggi correlate, sono strumenti attraverso i quali politici, dirigenti tecnici e professionisti devono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientale.

Quando l'interpretazione della normativa non è pienamente condivisa si possono presentare situazioni piuttosto variegata e anche contraddittorie: ci sono casi di amministrazioni "rigide" che, molto preoccupate delle eventuali responsabilità, non muovono un dito se non sostenuti alla lettera da articoli di legge; amministrazioni "futuristiche", che inventano soluzioni senza capo né coda e talvolta peggiorano la situazione preesistente; amministrazioni "intraprendenti", che provano a risolvere i problemi della circolazione con riferimento alle norme e applicano con intelligenza anche delle soluzioni, ampiamente collaudate all'estero, sebbene non espressamente normate in Italia.

## Principi generali

Le modifiche al Codice dovranno consentire:

- una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono;
- una sua semplificazione sostanziale;
- soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale.

A tal proposito occorre partire dai principi informativi del Codice stesso. Infatti, l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che:

"Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

Ciò significa che gli attuali costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo: autobus, treno; non motorizzato: bicicletta, piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso.

Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informativi del Codice della Strada.

Nella revisione del Codice è necessario che siano pienamente coinvolti i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da privilegiare (o quantomeno da non penalizzare pesantemente come ora avviene), come pure i rappresentanti del trasporto pubblico.

È da prevedere pertanto un'esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile.

Il Codice deve comunque (sempre dai suoi principi fondatori) perseguire la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Da questo punto di vista le statistiche aiutano a verificare l'efficacia dell'impianto preesistente. Le statistiche dicono che alcuni provvedimenti hanno portato miglioramenti, che i miglioramenti non sono sufficienti per il perseguimento degli obiettivi di dimezzamento dell'incidentalità, ma soprattutto che i miglioramenti non sono uniformi.

L'incidentalità è infatti aumentata e non diminuita in ambito urbano; in questo contesto gli incidenti gravi interessano soprattutto l'utenza debole.

Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del CDS i provvedimenti di modifica devono rispondere ai seguenti requisiti:

- facilitare l'utenza debole (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico);
- integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione.

A questi principi si ispirano le proposte di modifica che presentiamo, ma ad essi dovrebbero ispirarsi tutte le prossime modifiche ed integrazioni al Codice.

Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è più sufficiente la buona volontà).

Il Codice va infine snellito, per cui ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituirne base per una revisione futura.

## **Sommario delle proposte**

Questo documento riprende e integra la proposta presentata dalla FIAB alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati in data 18/04/2012.

Le norme a cui si fa riferimento sono il Codice della Strada, al suo Regolamento di Attuazione e al Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Per facilitare la comparazione delle proposte di modifica normativa con quella in vigore le cancellazioni sono evidenziate con il testo barrato (es. testo da cancellare), mentre le aggiunte con il testo in rosso (es. testo da aggiungere).

Il termine velocipede potrebbe anche essere sostituito dal termine bicicletta (Art. 47 c.1 let. c) CDS). Anche se, negli articoli di legge seguenti, si è provveduto a tale sostituzione, l'uso di un termine al posto dell'altro non modifica nella sostanza il contenuto delle proposte.

Ing. Enrico Chiarini

## Elenco delle proposte

Principio della mobilità sostenibile → art.1 CDS  
Classificazione delle strade in base all'utenza → art.2 CDS  
Integrazione definizioni stradali e di traffico → art.3 CDS  
Controsenso ciclabile (\*) → art. 6 CDS – art.135 REG  
Previsione piste/percorsi ciclabili → art. 13-14 CDS  
Segnali di indicazione ciclistica → art. 39 CDS – art.78 ss. REG  
Linea di arresto avanzata per le biciclette (\*) → art. 40 CDS – art. 144 REG  
Modalità attraversamento intersezioni semaforizzate → art. 41 CDS  
Definizione veicolo bicicletta → art. 47-50 CDS  
Portabiciclette → art. 61-164 CDS  
Dispositivi di segnalazione → art. 68 CDS  
Inosservanza del divieto di aprire le portiere del veicolo → art. 126-bis CDS  
Limiti di velocità → art. 142 CDS  
Discontinuità piste → art. 145 CDS  
Sosta delle biciclette → art. 158 CDS  
Affiancamento dei bambini → art. 182 CDS  
Conduzione delle biciclette nelle zone pedonali → art. 182 CDS  
Collaudo delle piste ciclabili → art. 182 CDS  
Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni → art. 191 CDS  
Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie → art. 208 CDS  
Riconoscimento collaborazione educazione stradale → art. 230 CDS  
Spazi pubblicitari → art. 51 REG  
Segnale attraversamento ciclabile → art.88 REG  
Segnali di piste ciclabili obbligatorie → art. 122 REG  
Segnali di piste ciclabili facoltative (\*) → art. 135 REG  
Colori segnali orizzontali → art. 137-140-146 REG  
Progetto segnaletica → art. 137 REG  
Corsie ciclabili di preselezione → art. 140 REG  
Incanalamento attraversamenti pedonali → art. 145 REG  
Attraversamento ciclabile → art 146 REG  
Lanterne semaforiche per biciclette → art.163 REG  
Isole di traffico → art.176 REG  
Rallentatori di velocità → art. 179 REG  
Rimorchi per biciclette → art. 225 REG  
Inadempienza pianificazione ciclistica → art3 DM  
Spartitraffico biciclette → art.6 DM  
Corsia ciclabile controsenso → art.6 DM  
Segnaletica di indicazione ciclistica (\*)

(\*) Argomenti sviluppati nel paragrafo approfondimenti

## CDS – NUOVO CODICE DELLA STRADA

### Articolo 1

L'art. 1 comma 2 è la chiave di lettura dell'intero Codice.

Infatti, prevede che "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

Ciò significa che i costi economici e sociali ed ambientali sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo - autobus, treno- o non veicolare - bicicletta/velocipede o piedi) sono da favorire da parte del Codice stesso. Ove articoli successivi non rispettino tale principio sono da ritenersi in contrasto con i principi informativi del CDS (modifica comma 2).

Il Codice della Strada è un organismo vivo che cerca di fornire le migliori prassi e regole per regolare la circolazione dei diversi utenti della strada. Spesso viene però interpretato dagli amministratori locali come qualcosa di inamovibile e quindi che nessuna azione non prevista dal codice risulti essere attuabile. E' possibile allora formulare un principio per cui qualsiasi intervento che nel generale rispetto del Codice stesso dimostri di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio è compatibile con il Codice della Strada e può costituire base per una sua revisione futura (comma 2 bis).

Al comma 3 il Codice prevede che in sede nazionale si definisca un Piano Nazionale della Sicurezza stradale. Al fine di verificarne e monitorarne l'attuazione si propone il comma 3 bis.

#### Art. 1 Principi generali CDS

2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

2bis. Ove azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi internazionale consolidata o per esplicita analisi di rischio risultano essere compatibili con il Codice e possono costituirne base per una revisione futura.

3bis. Le Regioni, le Province ed i Comuni capoluogo redigono rispettivamente un Piano regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui siano individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, siano definite le misure per raggiungere gli obiettivi e siano predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento.

### Articolo 2

Con riferimento all'art. 1 comma 2, è possibile introdurre una suddivisione funzionale delle strade che non modifica la precedente suddivisione, ma identifica meglio i diritti.

#### Art. 2 Definizione e classificazione delle strade CDS

2bis. Dal punto di vista funzionale si considerano:

- a) ad esclusivo utilizzo veicolare le strade tipo A e B;
- b) strade a prevalente utilizzo veicolare (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza veicolare ha la prevalenza; per ognuna di tali strade è da prevedere un itinerario ciclopedonale corrispondente) le strade tipo C e D;
- c) strade a prevalente utilizzo utenza debole (sono compatibili i flussi dell'utenza debole e veicolare, ma l'utenza debole ha la prevalenza, quindi l'utenza veicolare deve regolare i suoi

comportamenti in modo da non causare pericolo; tipicamente sono da prevedere zone 30) le strade tipo E e F;  
d) strade ad esclusivo utilizzo utenza debole gli itinerari ciclopedonali F-bis.

## Articolo 3

Modifiche proposte all'art.3 c.1 CDS:

3bis) definizione di attraversamento ciclabile;

12) modifica per consentire il transito dei ciclisti sulle strade a senso unico;

17) chiarimento sulla condivisione di corsie riservate da più veicoli;

33) autorizzazione all'uso dei marciapiedi da parte dei bambini (come avviene ad es. in Germania);

45) e 58) specifiche rivolte ai ciclisti.

### Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

**3bis) Attraversamento ciclabile:** parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli.

12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli, **eccetto il caso delle biciclette che possono, previa ordinanza, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h.**

17) Corsia riservata: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli **e tra queste le biciclette**

33) Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni **e consentita, in assenza di percorsi dedicati alla bicicletta, ai bambini in bicicletta fino all'età di 8 anni.**

45) Salvagente: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni e dei ciclisti, in corrispondenza di attraversamenti pedonali **e ciclabili** o di fermate dei trasporti collettivi.

58) Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni, **dei ciclisti** e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

**59) Zona d'incontro:** tratti strade situate in quartieri residenziali o commerciali su cui i pedoni e i ciclisti possono utilizzare l'intera area di traffico; questi hanno la precedenza rispetto ai conducenti di veicoli, **ma non devono ostacolare inutilmente la loro marcia. La velocità massima è di 20 km/h e il parcheggio è permesso soltanto nei luoghi designati da segnali e da demarcazioni.**

## Articolo 6

Modifica per consentire il transito dei ciclisti sulle strade a senso unico.

### Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati CDS

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

b) stabilire obblighi, divieti, **eccezioni** e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

## Articolo 13

Si propone di rendere obbligatoria la previsione delle piste ciclabili e dei percorsi ciclabili in caso di nuove strade o in caso di manutenzione straordinaria, ad eccezione che siano espressamente escluse dal piano della rete degli itinerari ciclabili (art.3 DM557).

#### **Art. 13. Norme per la costruzione e la gestione delle strade**

4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente ~~purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza~~ **salvo che nel piano della rete degli itinerari ciclabili o dalla verifica di compatibilità siano espressamente esclusi.**

### **Articolo 14**

#### **Art. 14. Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade**

2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti ~~purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza~~ **salvo che nel piano della rete degli itinerari ciclabili o dalla verifica di compatibilità siano espressamente esclusi.**

### **Articolo 39**

#### **Art. 39. Segnali verticali**

1. I segnali verticali si dividono nelle seguenti categorie:

(...)

C) segnali di indicazione: hanno la funzione di fornire agli utenti della strada informazioni necessarie o utili per la guida e per la individuazione di località, itinerari, servizi ed impianti si suddividono in:

- a) segnali di preavviso;
- b) segnali di direzione;
- c) segnali di conferma;
- d) segnali di identificazione strade;
- e) segnali di itinerario;
- f) segnali di località e centro abitato;
- g) segnali di nome strada;
- h) segnali turistici e di territorio;
- i) altri segnali che danno informazioni necessarie per la guida dei veicoli;
- l) altri segnali che indicano installazioni o servizi;
- m) segnali di indicazione ciclistica.**

### **Articolo 40**

Modifica per chiarire la possibilità di realizzare una linea di arresto avanzata per le biciclette.

#### **Art. 40 Segnali orizzontali CDS**

**12. Nelle intersezioni semaforizzate, laddove sussistano le condizioni, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante apposito tratto di corsia.**

### **Articolo 41**



L'interpretazione prevalente in ambito tecnico del comma 15 dell'art.41 CDS, ma anche in ambito assicurativo, è che la persona in bici, in assenza del semaforo dedicato, se svolta a destra o prosegue diritto si comporta come veicolo, se deve girare a sinistra deve comportarsi come pedone e quindi attraversare in due tempi, scendendo dalla bici, poi come e quando si scende e come e quando si risale in bici questo nessuno lo sa. Si propone la seguente riformulazione.

#### **Art. 41 Segnali luminosi CDS**

15. In assenza di lanterne semaforiche per i ~~velocipedi~~ **biciclette o di altra segnaletica ad esse dedicata**, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento **degli altri veicoli dei pedoni**.

### **Articolo 47**

#### **Art. 47 Classificazione dei veicoli CDS**

1. I veicoli si classificano, ai fini del presente codice, come segue:

c) **biciclette, solo con il ciclista in sella** ~~velocipedi~~;

### **Articolo 50**

#### **Art. 50 ~~Velocipedi~~ **Biciclette** CDS**

1. ~~I velocipedi sono i veicoli~~ **Le biciclette sono mezzi di trasporto** con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano **a bordo sul veicolo**; ~~sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.~~

**1bis. Le biciclette a pedalata assistita, sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione mista muscolare ed elettrica, con motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.**

2. ~~I velocipedi~~ **Le biciclette** non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

**3. Chiunque utilizza biciclette a pedalata assistita non conformi al comma 1 è soggetto, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ... a euro ...**

### **Articolo 61**

#### **Art. 61 Sagoma limite CDS**

1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere:

c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, **portabiciclette** o portabagagli **a sbalzo** applicate posteriormente ~~a sbalzo~~, **o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente**, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri.

### **Articolo 68**

### **Art. 68 Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi CDS**

1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.

2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. ~~152, comma 1~~ **377 del REG.**

### **Articolo 126-bis**

#### **Art. 126-bis Patente a punti CDS (Tabella allegata)**

Art. 157 – cc. 7 e 8

Inosservanza del divieto di aprire le portiere del veicolo Sanz. Princ. 36,00 **Punti 1**

### **Articolo 142**

#### **Art 142 Limiti di velocità CDS**

1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano **i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, ed i 30 km/h per altre strade urbane con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano**, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.

### **Articolo 145**

La tipologia "piste ciclabili", in ogni parte del codice nell'ambito della "viabilità riservata" (come le corsie preferenziali etc.) non è affatto omogenea con sentieri, mulattiere, tratturi. Fra l'altro questo articolo viene può essere travisato e utilizzato per dar fondamento alla prassi di spezzettare le piste ciclabili con cartelli di fine pista ad ogni intersezione e ad omettere l'attraversamento ciclabile.

Un'alternativa sarebbe una formulazione più chiara di "sbocco", meno soggetto ad ampliamenti arbitrari, in alternativa ad intersezione.

#### **Art. 145 Precedenza CDS**

8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e ~~piste ciclabili~~ è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste

anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.

## Articolo 158

### Art. 158 Divieto di fermata e di sosta dei veicoli CDS

4bis. E' consentita la sosta delle biciclette su marciapiede e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, la bicicletta in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e in particolare ai disabili visivi lungo le loro traiettorie di transito preferenziali.

## Articolo 164

### Art. 164 Sistemazione del carico sui veicoli CDS

2 bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al precedente comma 2, e' consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale **posteriore** deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza **posteriore** in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a ~~sistemare il carico~~ **verificare la sistemazione del carico** secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

## Articolo 182

Modifiche all'art. 182 CDS:

- c.1: per favorire la presenza di bambini in bicicletta;
- c.4bis: per favorire lo spostamento delle biciclette in zone destinate ai pedoni;
- c.9bis: per responsabilizzare gli enti sulla corretta manutenzione delle piste ciclabili;

### Art. 182 Circolazione dei ~~velocipedi~~ **delle biciclette** CDS

1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; ~~quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro~~ **in presenza di un minore di anni dieci è sempre consentito circolare in doppia fila.**

4bis. **sempre condurre il veicolo a mano sui marciapiedi e in altri spazi normalmente riservati ai pedoni, salvo esplicito divieto.**

9bis. **Entro 6 mesi gli enti proprietari delle strade devono verificare l'idoneità delle piste e percorsi ciclabili di propria competenza ed emettere apposito certificato di collaudo, da far redigere a un tecnico abilitato. Le piste non collaudate entro il termine fissato dovranno essere dismesse fino ad emanazione di specifico collaudo. L'ente proprietario dovrà inoltre**

redigere e tenere costantemente aggiornato un "elenco delle piste ciclabili" certificate, ai sensi del presente comma.

## Articolo 191

Modifica proposta per indurre un maggior rispetto dei conducenti verso i pedoni che spesso si trovano in situazione di disagio o pericolo in fase di attraversamento stradale.

### **Art. 191 Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni CDS**

1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando **gradualmente** e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali **o si trovino nelle loro immediate prossimità**. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando **gradualmente** e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo **o si trovino nelle sue immediate prossimità**, quando ad essi non sia vietato il passaggio.

## Articolo 208

Modifica proposta per garantire un minimo di impegno finanziario a favore della sicurezza stradale.

### **Art. 208 Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie CDS**

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 è devoluta alle finalità di cui al comma 2 per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, imputandone la relativa spesa ai medesimi proventi, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento ed al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10 per cento della predetta quota, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle predette finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per i comuni la comunicazione è dovuta solo da parte di quelli con popolazione superiore a diecimila abitanti.

~~4-bis. La quota dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice, annualmente destinata con delibera di Giunta al miglioramento della circolazione sulle strade, può essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro.~~

## Articolo 230

Si propone di inserire la FIAB, fra i soggetti di cui avvalersi per l'educazione stradale nelle scuole.

### **Art. 230. Educazione stradale CDS**

1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, **della**

F.I.A.B. Federazione Italiana Amici della Bicicletta, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'art. 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di associazioni di promozione della mobilità ciclistica nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, predispone appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.

## REG – REGOLAMENTO NUOVO CODICE DELLA STRADA

### Articolo 51

#### **Art. 51 Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza REG**

12. È vietata l'apposizione di messaggi pubblicitari sui bordi dei marciapiedi, e dei cigli stradali e sugli spazi dove è consentito il transito delle biciclette.

### Articolo 78 e seguenti

In questi articoli saranno specificati colori e dimensioni della nuova segnaletica di indicazione ciclistica introdotta nell'art.39 CDS

### Articolo 88

#### **Art. 88 Segnali di attraversamento tranviario, attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile REG**

3. Il segnale ATTRAVERSAMENTO CICLABILE (fig. II.14) deve essere usato per presegnalare un passaggio di ~~veicoli~~ ~~pedi~~ **biciclette**, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del codice e comunque quando l'attraversamento ciclabile costituisce pericolo.

### Articolo 122

I segnali di inizio e fine pista, di cui all'art. 122, comma 9, lett. b) e comma 10 del REG (fig. II.90 e II.91) vanno ripetuti ad ogni interruzione tranne nel caso che la continuità della pista sia assicurata dal relativo "attraversamento ciclabile" della carreggiata nelle aree di intersezione, ai sensi dell'art. 146 c.1 REG, come confermato anche dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000 "Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione".

Purtroppo esistono numerosi casi di uso scorretto di tale segnaletica che, oltre a un maggiore impegno di spesa, genera disagio nei ciclisti in transito.

Forse potrebbe essere utile porre alcune correzioni all'art. 122 del CDS in modo da evitare perplessità interpretative.

#### **Art. 122 Segnali di obbligo generico REG**

9. I segnali di CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI il cui simbolo è in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:

b) il segnale PISTA CICLABILE (fig. II.90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi delle biciclette. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità**;

c) il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE (fig. II.92/a) e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni, **tranne che in presenza di attraversamenti che ne assicurino la continuità**;

## Articolo 135

L'obbligo di utilizzazione delle piste riservate ai ciclisti imposto dalla normativa vigente comporta alcune difficoltà: molti ciclisti professionisti o amatoriali in allenamento non le utilizzano, per questioni di velocità e di ingombro; esistono alcune strade in cui, pur essendo presente un percorso ciclabile, può essere comodo (più veloce) il transito ciclabile nella corsia veicolare senza che questo arrechi particolare disturbo agli altri utenti della strada. Si propone l'introduzione di una segnaletica dedicata a piste solo consigliate.

### Art. 135 Segnali utili per la guida REG

**8bis.** Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313b) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313c).

**8tris.** Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313d) indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313e).

**8quater.** Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313f) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all'inizio del percorso ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313g).

**25.** Il segnale SENSO UNICO FRONTALE (fig. II.349) è installato normalmente all'asse della carreggiata e può integrare l'indicazione del segnale di cui al comma 24. **I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia.** ~~Il segnale indica che la strada è a senso unico e che quindi i conducenti possono utilizzarne l'intera larghezza.~~ Viene installato a destra e a sinistra, all'inizio del senso unico, con eventuali ripetizioni a sinistra. Le dimensioni sono quelle di tabella II.6. I segnali SENSO UNICO PARALLELO e SENSO UNICO FRONTALE devono essere installati dopo aver posto in opera il segnale di SENSO VIETATO dal lato interdetto all'entrata.

## Articolo 137

### Art. 137 Disposizioni generali sui segnali orizzontali REG

5. I colori dei segnali orizzontali sono i seguenti:



- a) bianco,
- b) giallo,
- c) azzurro,
- d) giallo alternato con il nero,
- e) rosso

Il loro impiego è specificato per ogni categoria di segnali negli articoli seguenti; possono essere adottati i colori della segnaletica verticale quando i relativi segnali vengono ripetuti sulla pavimentazione.

9. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito ad una intera area o a singoli itinerari.

## Articolo 140

Per favorire il ciclista durante la manovra di attestamento nelle intersezioni dotate di corsia di svolta a destra, può essere utile disegnare una corsia riservata fra le corsie di marcia veicolari. Tale soluzione è spesso accompagnata da "linee di arresto avanzate".

### Art. 140 Strisce di corsia REG

7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b). E' possibile colorare di rosso il fondo stradale della corsia ciclabile purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.

7bis. Nelle zone di attestamento, in prossimità delle intersezioni, è possibile tracciare piste ciclabili anche fra corsie di marcia veicolari; in tal caso le piste ciclabili sono separate dalle corsie di marcia mediante una striscia continue bianca di larghezza pari a quella adottata per le corsie dei veicoli motorizzati. E' possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso fra le due strisce bianche purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.

## Articolo 144

Si tratta di una soluzione che consente alla bicicletta di posizionarsi davanti alle auto in attesa in modo da essere maggiormente visibile e avere priorità nelle manovre sull'intersezione. Tale dispositivo, inoltre, evita che i ciclisti di respirino direttamente gli inquinanti emessi dagli autoveicoli in attesa al semaforo.

### Art. 144 Strisce trasversali REG

5bis. Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale ad una distanza di 1 m dal limite di questo (fig. II.431/a). In tal caso la linea di arresto dedicata agli altri veicoli deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 metri di distacco fra le due linee di arresto e deve collegare la pista ciclabile con la striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia ovvero, nei sensi unici, con l'altro margine della carreggiata.

## Articolo 145

Ogni volta che si applica il segnale "fermarsi e dare precedenza" su strade intersecanti con piste ciclabili gli attraversamenti dovrebbero essere disegnati a monte della linea di arresto ad una distanza minima di 5 metri (riferimento Art.145 del REG, relativo agli attraversamenti pedonali, ma per logicità esteso anche a quelli ciclabili se compresenti) con evidente interruzione della fluidità del percorso. Si

rammenta che a norma dell'art.107 c.2 REG il segnale "fermarsi e dare precedenza" deve essere utilizzato nelle intersezioni ove non sia stato possibile garantire le condizioni di sufficiente visibilità, o comunque in situazioni di particolare pericolosità. Troppe volte il segnale è impiegato al posto del "dare precedenza", pur in condizioni normali e con visibilità garantita, nell'erronea convinzione che in tal modo si sia attuata una più rigorosa regolazione del traffico.

Si propone la seguente modifica:

#### **Art. 145 Attraversamenti pedonali REG**

3. In presenza del segnale fermarsi e dare precedenza l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m; in tal caso i pedoni ~~devono~~ **possono** essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (fig. II.435).

### **Articolo 146**

Togliendo la parola "solo" si rafforza il concetto di continuità e si permette la realizzazione degli attraversamenti ciclabili anche da soli, non solo come collegamento di piste ciclabili fra loro (prassi molto diffusa in Europa).

#### **Art. 146 Attraversamenti ciclabili REG**

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere **sempre** previsti ~~sole~~ per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione **e in qualunque altra situazione sia opportuno dare priorità alle biciclette rispetto agli altri veicoli.**

2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (fig. II.437). In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è ~~sufficiente~~ **obbligatorio** evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale. **E' possibile colorare di rosso il fondo stradale compreso fra le due strisce bianche discontinue purché l'ente proprietario della strada provveda a cure e manutenzioni per garantire nel tempo un'adeguata aderenza in caso di frenata oltreché il permanere della visibilità.**

### **Articolo 163**

#### **Art. 163 Lanterne semaforiche per ~~velocipedi~~ **biciclette** REG**

2. La disposizione delle luci è verticale: bicicletta rossa in alto, bicicletta gialla al centro e bicicletta verde in basso (figg. II.456 ~~e II.457~~).

**2bis. Le dimensioni delle lanterne semaforiche per biciclette sono di due formati: "normale" (fig. II.457) e ridotto (fig. II.457bis). Il formato "ridotto" è installato sul punto di attestamento della bicicletta ad altezza di 1,20 m da terra. L'uso del formato "ridotto" è integrativo rispetto a quello "normale che deve essere comunque installato.**

4. Le lanterne semaforiche per ~~velocipedi~~ **biciclette** vanno usate solo in corrispondenza di **attraversamenti ciclabili semaforizzati** ~~piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.~~

### **Articolo 176**

#### **Art. 176 Modalità di realizzazione delle isole di traffico REG**

1. Le isole di traffico possono essere realizzate nei seguenti modi:

c) 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 o del tipo sormontabile. Quando l'isola venga interessata da un attraversamento pedonale **e/o ciclabile** e costituisce zona di rifugio deve essere interrotta per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale onde permettere ai pedoni **e/o ciclisti** l'attraversamento a raso della pavimentazione stradale.

**d) isole provvisorie delimitate da cordolatura in appoggio alla pavimentazione con utilizzo di manufatti che consentano ogni sagomatura in curva di colore alternato giallo e nero dove vige il divieto di sosta o bianco e nero negli altri casi**

2. La zona delimitata dal perimetro dell'isola è vietata alla circolazione di tutti i veicoli, ma può essere usata dai pedoni **e/o ciclisti** come rifugio per l'attraversamento della carreggiata stradale, allorché l'isola sia interessata da un passaggio pedonale **e/o ciclabile**.

3. Il sistema a raso dovrà di massima essere adottato durante il periodo di sperimentazione dell'isola di traffico.

## Articolo 179

### **Art. 179 Rallentatori di velocità REG**

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, **purché non dannosi alle biciclette**.

**4 bis. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono realizzare sopraelevazioni di porzioni di strada, con le caratteristiche descritte dal successivo comma 10.**

**10. Su tutte le strade, con sola eccezione dei tipi A e B dell'art. 2 comma 2 del CDS, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare come sistemi di rallentamento della velocità delle modifiche al profilo longitudinale della strada, da realizzare in conglomerato bituminoso, conglomerato cementizio o materiale lapideo. Su tali sistemi si possono disegnare attraversamenti pedonali e/o ciclabili. Le rampe di collegamento possono essere evidenziate mediante zebature gialle, parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale a 50 cm sia per i segni che per gli intervalli.**

## Articolo 225

Le norme non parlano di due sistemi di trasporto dei bambini già in uso da tempo: il rimorchio e la seconda bicicletta (tipo tandem).

Si accenna a due commi, da completare, che potrebbero definire specificatamente queste tipologie di trasporto.

### **Art. 225 Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi sulle biciclette REG**

**8. Sono consentiti i rimorchi per biciclette per il trasporto di bambini, purché la lunghezza della bicicletta, compreso il rimorchio, non superi ... m. La larghezza massima totale del rimorchio non deve essere superiore a 75 cm e l'altezza massima, compreso il carico, non deve essere superiore a 1 m. La massa trasportabile non deve essere superiore a 50 kg. Per la circolazione notturna il rimorchio è equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore e laterale previsti per le biciclette all'articolo 224. Le caratteristiche costruttive sono ...**

9. E' consentito agganciare alla bicicletta una seconda bicicletta, con una o due ruote, dotata di idonei sistemi di aggancio. Le caratteristiche costruttive sono ...

## DM557 – REGOLAMENTO CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI

### Articolo 3

Modifiche proposte all'art.3 del DM557.

In caso di inadempienza da parte dei comuni agli obblighi delle lettere a) e b) si propone l'adozione di sanzioni o la nomina di soggetti per l'assolvimento degli obblighi

#### Art. 3. Strumenti di pianificazione DM557

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili (...)

Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), (...), il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, (...).

Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

(Definire azioni in caso di inadempienza ...)

### Articolo 6

Modifiche proposte all'art.6 c.2 del DM557.

Let. a): non è omogeneamente interpretato e applicato il concetto di fisicamente invalicabile per le piste ciclabili in sede propria. Se preso alla lettera dovrebbe sempre trattarsi di un elemento di notevole altezza e senza soluzione di continuità, salvo i punti di attraversamento.

Forse si tratta di una prescrizione troppo vincolante. Sarebbe meglio lasciare all'ente proprietario facoltà di intervento con elementi fisicamente invalicabili o altro genere di separazione meno segregante e impattante.

Let. b): modifica proposta per autorizzare la corsia ciclabile nelle strade a senso unico.

#### Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione DM557

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi delle biciclette.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei ~~spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;~~ **elementi separatori continui alti almeno 15 cm; sulle strade di tipo E ed F tali elementi possono essere di tipo discontinuo con interdistanza massima di 2 metri;**

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, ~~concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia,~~ **di norma in senso concorde e ubicata a destra a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore,** qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

## 6) Approfondimenti

### CONTROSENSO CICLABILE

La diffusione della bicicletta dipende dalla continuità ed estensione della rete ciclabile, ovvero di quel sistema complesso e integrato di spazi dedicati (piste ciclabili) e spazi condivisi (strade con traffico non elevato), che consente di organizzare gli spostamenti in bicicletta in modo efficiente.

La possibilità di circolare in bici in doppio senso di marcia permette un completamento a basso costo della rete ciclabile e offre interessanti alternative a strade fortemente trafficate.

Si propone di introdurre anche nella normativa italiana il concetto di senso unico eccetto bici alla stregua di quanto fatto da altri Paesi europei (es. Belgio, Polonia, Spagna, Olanda, Danimarca, Germania, Francia)



Il recente parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. 6234 del 21/12/2011, va esattamente in questa direzione, ma solo utilizzando in modo un po' complicato e poco evidente le norme vigenti.

La modifica normativa proposta faciliterebbe l'utilizzazione di molte strade a senso unico con una semplice integrazione della segnaletica verticale.

Per ammettere le biciclette nelle strade regolate a senso unico si dovrebbero apporre alcune modifiche al CDS, REG e DM557.

In tal modo potrebbe essere legittimo consentire il transito delle biciclette nel senso opposto a quello dei veicoli motorizzati, semplicemente mediante l'applicazione del segnale di divieto di accesso eccetto biciclette e senza fissare necessariamente larghezze minime stradali.

#### Art. 3 Definizioni stradali e di traffico CDS

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli, **eccetto il caso delle biciclette che possono, previa ordinanza, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h.**

#### **Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati CDS**

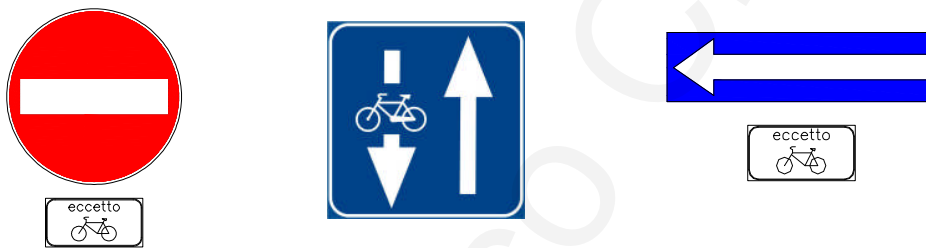
4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

b) stabilire obblighi, divieti, **eccezioni** e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

#### **Art. 135 Segnali utili per la guida REG**

25. Il segnale SENSO UNICO FRONTALE (fig. II.349) è installato normalmente all'asse della carreggiata e può integrare l'indicazione del segnale di cui al comma 24. **I conducenti devono mantenersi vicino al margine destro della corsia di marcia.** ~~Il segnale indica che la strada è a senso unico e che quindi i conducenti possono utilizzarne l'intera larghezza.~~ Viene installato a destra e a sinistra, all'inizio del senso unico, con eventuali ripetizioni a sinistra. Le dimensioni sono quelle di tabella II.6. I segnali SENSO UNICO PARALLELO e SENSO UNICO FRONTALE devono essere installati dopo aver posto in opera il segnale di SENSO VIETATO dal lato interdetto all'entrata.

Possibile segnaletica da apporre all'ingresso e all'uscita della strada a senso unico "eccetto bici":



Per legittimare anche il tracciamento della segnaletica di corsia ciclabile si propone la seguente modifica:

#### **Art. 6 Definizioni, tipologia e localizzazione DM557**

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, ~~concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia,~~ **di norma in senso concorde e ubicata a destra a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore**, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia.

### **SEGNALI DI PISTE CICLABILI FACOLTATIVE**

La norma vigente impone alle biciclette di "transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento" (art. 182 CDS).

L'obbligo imposto dalla normativa vigente sull'uso delle piste ciclabili comporta, di fatto, alcune difficoltà:

- molti ciclisti professionisti o amatoriali in allenamento non utilizzano, per questioni di velocità e di ingombro, le piste ciclabili (salvo rarissime eccezioni);
- esistono alcune strade in cui, pur essendo presente un percorso ciclabile, può essere comodo (più veloce) il transito ciclabile nella corsia veicolare senza che questo arrechi particolare disturbo agli altri utenti della strada.

#### **Art. 135 Segnali utili per la guida REG**



8bis. Il segnale PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313b) indica la presenza di una pista ciclabile consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONSIGLIATA (fig. II.313c).

8tris. Il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313d) indica la presenza di una pista contigua al marciapiede consigliata in alternativa al transito in carreggiata, che deve essere posto all'inizio della pista ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento ciclabile.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE CONSIGLIATA (fig. II.313e).

8quater. Il segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313f) indica la presenza di un percorso ciclabile, in promiscuo con i pedoni, consigliato in alternativa al transito delle biciclette in carreggiata, che deve essere posto all'inizio del percorso ciclabile. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione tranne nel caso che la continuità del percorso sia assicurata dal relativo attraversamento.

Al termine del tratto segnalato deve essere installato il segnale di FINE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE CONSIGLIATO (fig. II.313g).

fig. II.313b



fig. II.313d



fig. II.313f



fig. II.313c



fig. II.313e



fig. II.313g

## LINEA DI ARRESTO AVANZATA

Si tratta di una soluzione, usata spesso all'estero e con più raramente in Italia, che consente alla bicicletta di posizionarsi davanti alle auto in attesa, di partire per prima per essere maggiormente visibile nell'incrocio ed evita ai ciclisti di respirare direttamente gli inquinanti emessi dagli autoveicoli in attesa al semaforo.



Si propongono le seguenti integrazioni:

#### **Art. 40 Segnali orizzontali CDS**

12. Nelle intersezioni semaforizzate, è ammesso, ai fini della sicurezza, di predisporre a terra una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli.

#### **Art. 144 Strisce trasversali REG**

5bis. Sulle intersezioni regolate mediante segnali semaforici è possibile tracciare una striscia trasversale di arresto dedicata ai ciclisti prima dell'attraversamento pedonale ad una distanza di 1 m dal limite di questo. In tal caso la linea di arresto dedicata agli altri veicoli deve essere tracciata in posizione arretrata lasciando almeno 3 metri di distacco fra le due linee di arresto.

### **SEGNALETICA DI INDICAZIONE CICLISTICA**

Lo sviluppo della mobilità ciclistica in Italia, in particolare quella attivata e promossa dalle reti dei percorsi cicloturistici individuati (o in corso di individuazione) ai diversi livelli istituzionali pongono l'esigenza di adottare a livello nazionale una segnaletica di indicazione specificamente destinata al traffico ciclistico (appropriata alle esigenze del ciclista, distinta da quella già prevista dal CDS per la generalità dei veicoli).

Si propone l'integrazione del CDS e del suo REG che contempli una segnaletica specifica per il traffico ciclistico.

La FIAB fin dal 2005 ha ufficializzato una proposta di segnaletica che, a ragione anche della sua diffusione in molte realtà locali, può essere utilizzata come base per una definizione condivisa.

---

Ing. Enrico Chiarini

Via Cesare Battisti, 30  
25018 Montichiari (BS)  
www.studiochiarini.it  
info@studiochiarini.it