



GENNAIO 2026
(agg. 9.1.2026)

La Proposta di Legge Pella in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti

WWW.FIABITALIA.IT

La Proposta di Legge Pella N. 2489: modifiche al codice della strada in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti. L'analisi del Centro Studi FIAB

Il 30 giugno 2025, l'Onorevole Roberto Pella ha presentato alla Camera dei Deputati la Proposta di Legge N. 2489, intitolata "Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti".

L'On. Pella è anche vice presidente dell'ANCI e presidente della Lega Ciclismo Professionistico, organismo che ha il compito di gestire il movimento del ciclismo professionistico italiano su delega della Federazione Ciclistica Italiana.

Redazione della PdL e iter parlamentare

Il comunicato stampa della Lega Ciclismo Professionistico riporta che la PdL è stata scritta con il contributo del prefetto Roberto Sgalla (già direttore centrale della Polizia Stradale e presidente dell'Osservatorio Nazionale sulle Manifestazioni Sportive), di Eugenio Amorosa (già primo dirigente della Polizia di Stato), di numerosi altri prefetti e rappresentanti delle forze dell'ordine in servizio, sindaci, presidenti di provincia, autorità sportive; e dei campioni di ciclismo Francesco Moser, Giuseppe Saronni (vicepresidente della Lega Ciclismo Professionistico), Gianni Bugno, Maurizio Fondriest, Alessandro Ballan, Paolo Bettini, Claudio Chiappucci, Vincenzo Nibali.

La PdL è stata infine sottoscritta dai deputati Salvatore Deidda (Fdl), Elena Maccanti (LSP), Andrea Caroppo (FI), Franco Tirelli (NM), Carmine Fabio Raimondo (Fdl), Anthony Emanuele Barbagallo (PD), Antonino Iaria (M5S), Giulia Pastorella (Az), Luca Pastorino (Misto +Eu), Maria Chiara Gadda (IV) e Franco Manes (Misto ML).

Il 30 dicembre 2025, la PdL è stata assegnata alla Commissione IX Trasporti in sede Referente. Sono previsti pareri delle Commissioni I Affari Costituzionali, V Bilancio e Tesoro e VII Cultura.

L'articolato

La PdL si compone di 4 articoli. Nella premessa, si legge che la proposta di legge modifica alcuni articoli del C.d.S. allo scopo di: 1) "garantire maggiore sicurezza a un utente debole, quale è il ciclista, anche in considerazione della «sproporzione» tra il «velocipede» e i veicoli a motore"; 2) "valorizzare l'utilizzo della bicicletta come strumento di pratica sportiva con indubbi benefici di salute e di mobilità sostenibile".

Di seguito sono riportati gli articoli della proposta e alcune considerazioni.

Art. 1 - Scorta tecnica per gli atleti in allenamento

(Modifiche all'articolo 9 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di scorta tecnica per gli atleti in allenamento)

L'Art. 1 modifica l'art. 9 del CdS, che regola le competizioni sportive su strada, e riguarda in particolare gli atleti in allenamento su strade aperte al traffico. Non riguarda perciò l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto o per svago.

Art. 2 - Numero di identificazione per le biciclette

(Modifiche all'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di codice identificativo dei velocipedi)

All'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è inserito il seguente: “1-bis. I velocipedi prodotti a decorrere dal 1° gennaio 2026 sono dotati di un numero di identificazione impresso sul telaio, annotato presso i registri della Direzione generale per la motorizzazione, con riferimento alle generalità dell'acquirente e degli eventuali successivi proprietari”.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma 1.

L'art. 2 riguarda invece la generalità dei ciclisti.

Stabilisce che le biciclette nuove, prodotte dal 1° gennaio 2026 siano dotate di un numero di identificazione impresso sul telaio. È un sistema diverso da quello previsto dalla Legge 177/2024 per i monopattini elettrici, che devono essere dotati di una targa.

Il numero deve essere annotato nei registri della Motorizzazione, e ad esso sono associate le generalità dell'acquirente e dei successivi proprietari.

Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce con un decreto le modalità attuative delle nuove disposizioni.

È chiaro che il termine del 1° gennaio 2026 dovrà essere posticipato in relazione all'effettiva approvazione della proposta di legge, per dare tempo ai produttori di biciclette di adeguarsi.

La norma introduce di fatto un registro unico nazionale delle biciclette. La gestione del sistema avrà un costo, che in tutto o in parte dovrà essere sostenuto dal primo acquirente e dai successivi in caso di vendita della bicicletta usata.

L'obiettivo della norma, indicato esplicitamente dai proponenti, è di “da facilitare la ricerca del titolare del ciclo, allorché fosse sottratto illegalmente”. La presenza del numero identificativo potrebbe avere un qualche effetto deterrente rispetto ai furti di biciclette. Inoltre, potrebbe consentire di identificare le biciclette abbandonate o quelle lasciate in sosta impropriamente.

Un sistema di questo tipo esiste già con il “Registro Italiano Bici”, che nonostante il nome è un servizio privato offerto da un'azienda privata. Ad oggi, avendo un'adesione estremamente limitata (e un costo) non risulta uno strumento efficace di disincentivo ai furti.

La marcatura delle biciclette è obbligatoria in Francia, dal 1° gennaio 2021 per le bici nuove e dal 1° luglio 2021 anche per le bici usate vendute da rivenditori professionali. Le bici già in circolazione possono essere marcate se il proprietario lo desidera ⁽¹⁾. La marcatura è stata promossa dalla FUB la Federazione francese degli Utenti della Bicicletta ⁽²⁾, che, come la FIAB, fa parte della rete ECF. In proposito, il Ministero dei Trasporti francese ha precisato che L'obiettivo della marcatura è contrastare i furti e facilitare la restituzione delle biciclette recuperate. Non è un certificato di immatricolazione, non è un documento da portare con sé o presentare alle forze dell'ordine e non serve a multare i ciclisti.

Un sistema di questo tipo, se reso obbligatorio, dovrebbe evitare costi eccessivi per l'utenza e procedure burocratiche complesse, mantenendo i vantaggi dell'uso della bici per la mobilità quotidiana, caratterizzato da un'estrema semplicità ed economicità. La marcatura può essere interessante per le biciclette di alto valore, come ad esempio quelle utilizzate per il ciclismo sportivo, ma anche i cicli usati per gli spostamenti quotidiani, perché può mitigare lo scoraggiamento legato al rischio di furto che prova chiunque parcheggia la propria bici in strada. Eventualmente si può valutare un sistema di adesione volontaria.

Art. 3 – Marcia affiancata, obbligo del casco per i ciclisti con scarpe vincolate ai pedali e per gli under 18, luce rossa posteriore sempre accesa

(Modifiche all'articolo 182 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione dei velocipedi e di comportamento dei ciclisti)

L'art. 3 disciplina tre fattispecie:

a) La marcia affiancata

1. All'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1.1. In deroga a quanto previsto dal comma 1, quando la larghezza della carreggiata è tale da consentire il sorpasso da parte dei veicoli a motore garantendo una distanza laterale minima non inferiore ad 1,5 metri, i ciclisti, anche fuori dai centri abitati, possono procedere affiancati in numero non superiore a due e in gruppi composti da non più di dieci persone »

La marcia affiancata è disciplinata dall'art. 182 del C.d.S. (Circolazione dei velocipedi). Il comma 1 dice che i ciclisti, nei centri abitati, possono pedalare affiancati per due, salvo quando le condizioni della circolazione richiedano di procedere su unica fila. Fuori dai centri abitati, devono procedere sempre su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro (quest'ultima eccezione permette al ciclista più "anziano" di affiancare all'esterno il minore di dieci anni, per controllarne l'andatura e proteggerlo). Il comma 1-bis precisa che le disposizioni del comma 1 non si applicano sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili, dove i ciclisti possono sempre procedere affiancati, dato che in questi contesti le biciclette hanno la precedenza sui veicoli a motore.

La proposta di legge estende la possibilità di viaggiare affiancati anche fuori dai centri abitati. Con tre condizioni:

- la carreggiata deve essere abbastanza larga da permettere il sorpasso da parte dei veicoli a motore garantendo una distanza laterale di almeno 1,5 metri,
- i ciclisti possono procedere affiancati in numero non superiore a due
- in gruppi composti da non più di 10 persone.

Della possibilità, per i ciclisti di procedere affiancati, si parla da tempo, anche perché in alcuni Paesi europei è già consentito dalla normativa.

In Germania, dal 2020, la normativa autorizza i ciclisti a pedalare fianco a fianco, purché non ostacolino il traffico. Sulle strade ciclabili, i ciclisti sono sempre autorizzati a pedalare affiancati ⁽³⁾.

In Francia, l'Art. R431-7 del Code de la Route autorizza i conducenti di biciclette a due ruote senza rimorchio, a procedere affiancati in numero non superiore a due. Devono però procedere in fila indiana dal tramonto in poi e in tutti i casi in cui le condizioni del traffico lo richiedano, in particolare quando un veicolo che desidera sorpassarli segnala il suo avvicinamento. Nelle aree pedonali, nelle aree verdi e negli spazi condivisi, possono sempre procedere affiancati ⁽⁴⁾. In caso di gruppi di più di dieci ciclisti, è raccomandato di dividersi in più gruppi, opportunamente distanziati, sempre allo scopo di permettere sorpassi più brevi e sicuri da parte degli autoveicoli.

In Svizzera, è consentito circolare in due affiancati, purché non ostacolino il traffico che li segue, nelle seguenti condizioni: se non ostacolano gli altri utenti della strada, se viaggiano in gruppi di più di dieci persone, sulle piste ciclabili, nelle zone di incontro (zone 20) ⁽⁵⁾.

In UK, la Rule 66 dell'Highway Code, autorizza i ciclisti a pedalare affiancati, con la raccomandazione di essere rispettosi delle esigenze degli altri utenti della strada quando si è in gruppo; in particolare di prestare attenzione ai veicoli che sorraggiungono dietro e di consentire loro di sorpassare (ad esempio mettendosi in fila indiana o fermandosi) quando si ritiene che sia sicuro farlo ⁽⁶⁾.

In Spagna, l'art. 36 del Reglamento General de Circulación autorizza i ciclisti a procedere affiancati, mantenendosi il più possibile sulla destra, ma devono procedere in fila indiana nei tratti con visibilità limitata e quando il traffico è molto intenso ⁽⁷⁾.

I vantaggi della marcia affiancata quando si è in gruppo sono notevoli e ampiamente riconosciuti:

- è più facile comunicare, per condividere esperienze e informazioni utili per la sicurezza; questa interazione aumenta la sicurezza consentendo la condivisione immediata delle condizioni stradali o di potenziali pericoli;
- il gruppo è più visibile per i conducenti che arrivano dietro, perché due ciclisti affiancati offrono alla vista una sezione trasversale più ampia;
- è più facile e sicuro sorpassare per i conducenti dei veicoli che sorraggiungono dietro al gruppo perché trascorrono meno tempo nella corsia opposta durante il sorpasso; un gruppo di 10 ciclisti che pedalano in due affiancati occupa una minore lunghezza di strada rispetto a 10 ciclisti in fila indiana.

Ma in pratica, come potrebbe funzionare la norma contenuta nella proposta di legge Pella?

Considerato che due ciclisti affiancati occupano circa 2 m della larghezza della carreggiata, che una normale carreggiata a doppio senso ha corsie di marcia in genere larghe 3,5 m per ciascun senso di marcia, significa che il veicolo che li supera lasciando 1,5 m di distanza di sicurezza laterale, deve effettuare il sorpasso invadendo necessariamente la corsia opposta. Cosa che può fare solo se la striscia di mezzzeria può essere oltrepassata, cioè quando è discontinua. Pertanto, sui tratti con la mezzzeria continua e sulle strade più strette (ad esempio di 4-5 m), non sarà mai possibile pedalare affiancati.

Nella pratica, i ciclisti, per poter circolare affiancati, dovranno prima valutare se la carreggiata è larga abbastanza (almeno 5,5 m) e se il veicolo che intende sorpassare può invadere il senso di marcia opposto. Nel caso di sorpasso da parte di veicoli particolarmente larghi (es. mezzi pesanti, rimorchi agricoli, camper, roulotte) la larghezza della strada deve essere ancora maggiore.

A ben vedere, la regola del metro e mezzo introdotta dalla PdL Pella vale per la marcia affiancata non solo fuori città, ma anche in città. Seppur con le limitazioni evidenziate, la proposta Pella ha il merito di far venire meno l'attuale obbligo assoluto di marcia in fila indiana fuori dai centri abitati.

b) obbligo del casco per i ciclisti con scarpe vincolate ai pedali e per gli under 18

b) dopo il comma 1-bis sono inseriti i seguenti:

« 1-ter. Durante la marcia, ai ciclisti che utilizzano i velocipedi indossando calzature che vincolano gli arti inferiori al veicolo è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati. L'uso del casco protettivo è sempre obbligatorio per i minori di anni diciotto che utilizzano i velocipedi o sono su questi trasportati.

La PdL Pella rende obbligatorio l'uso del casco protettivo per tutti i ciclisti che utilizzano calzature che si agganciano ai pedali e, inoltre, per tutti i minori di anni diciotto che utilizzano la bicicletta o sono da essa trasportati.

Va detto che i ciclisti che usano calzature che si agganciano ai pedali utilizzano già oggi praticamente tutti il casco.

La stragrande maggioranza di chi usa la bici per gli spostamenti di tutti i giorni, usa calzature normali, che non si agganciano ai pedali. Pertanto, per questa categoria di ciclisti, se hanno compiuto i 18 anni, l'uso del casco rimane facoltativo.

Rispetto all'obbligo del casco in bici, la posizione della FIAB non è cambiata: siamo favorevoli e promuoviamo l'uso del casco, una protezione aggiuntiva senz'altro utile in caso di caduta. Occorre però tenere ben presente che i caschi per bici sono progettati e certificati per resistere a impatti fino a 23/25 km/h. Al di sopra di queste velocità non si ha alcuna garanzia ⁽⁸⁾.

In Europa, il casco per chi circola in bicicletta è obbligatorio in Albania (tutti), Austria (minori di 12 anni), Cechia (minori di 18 anni), Croazia (minori di 16 anni), Finlandia (tutti, dal 2003), Francia (minori di 12 anni, dal 2017), Lettonia (minori di 12 anni), Slovenia (minori di 18 anni), Spagna (minori di 16 anni). Non lo è nei Paesi dove la bicicletta è più usata per gli spostamenti quotidiani, come l'Olanda e la Danimarca.

c) Luce rossa posteriore sempre accesa

1-quater. Ai ciclisti che utilizzano i velocipedi è fatto obbligo di tenere accesa nella parte posteriore del veicolo, in ogni ora del giorno e in ogni condizione di visibilità, una luce di colore rosso, intermittente o continua, opportunamente collocata in modo da risultare sempre visibile.

Fermo restando quanto previsto dal primo periodo, sui velocipedi ad uso sportivo devono essere montate e utilizzate, nelle ore notturne, luci anteriori di colore bianco».

L'art. 68 del Codice della Strada prevede per le biciclette, come segnalazioni visive: anteriormente luci bianche o gialle, posteriormente luci rosse e catadiottri rossi; sui pedali catadiottri gialli, lateralmente analoghi dispositivi (catadiottri sui raggi delle ruote o fasce riflettenti sugli pneumatici).

Non è specificato se le luci debbano essere fisse o intermittenti, né le altre caratteristiche delle luci (come, ad esempio, fa la normativa tedesca).

La PdL Pella introduce l'obbligo di tenere accesa nella parte posteriore del veicolo, in ogni ora del giorno e in ogni condizione di visibilità, una luce di colore rosso, intermittente o continua.

La PdL Pella specifica, inoltre, che sui velocipedi ad uso sportivo devono essere montate e utilizzate, nelle ore notturne, luci anteriori di colore bianco. Questa specificazione appare pleonastica perché sempre l'art. 68 del CdS dice già che i dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, devono essere presenti e funzionanti. Quindi su tutte le biciclette, comprese quelle ad uso sportivo. È comunque da chiarire bene cosa si intende per biciclette ad uso sportivo.

L'obbligo di tenere accesa una luce posteriore rossa anche di giorno, magari in pieno sole, anche in città, appare eccessivo. Alcune biciclette usano luci lampeggianti molto forti, che possono essere giustificate fuori città, ma in città si rischia di avere strade costellate di luci lampeggianti, la cui efficacia, per la sicurezza, potrebbe essere perfino controproducente. Sarebbe già un bel risultato se tutte le bici avessero le luci regolamentari e funzionanti.

Art. 4 - La bicicletta nelle prove per le patenti di guida

(Contenuto della prova teorica per il conseguimento della patente di guida)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, integra le materie sulle quali si svolge la prova di verifica delle cognizioni per il conseguimento delle patenti di guida, con l'inserimento delle regole di conduzione dei velocipedi, degli obblighi degli altri utenti della strada verso di questi e verso le segnalazioni imposte dai soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica.

L'art. 4 introduce fra le materie oggetto dei test per il conseguimento delle patenti di guida:

- le regole di conduzione dei velocipedi,
- gli obblighi degli altri utenti della strada verso chi sta conducendo una bicicletta,
- le segnalazioni imposte dai soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica.

Accogliamo con favore questa iniziativa e riteniamo che possa essere ulteriormente rafforzata introducendo, tra le prove pratiche, un momento dedicato alla guida della bicicletta nel traffico. Un'esperienza di questo tipo permetterebbe a chi guida un veicolo a motore di acquisire una maggiore consapevolezza delle diverse condizioni di chi si muove in strada, favorendo una comprensione reciproca e una convivenza più attenta e sicura tra tutte le persone che condividono la strada.

Riflessioni conclusive

Per riassumere, l'Art. 1 - Scorta tecnica per gli atleti in allenamento: non riguarda gli usi della bicicletta di cui ci occupiamo come FIAB.

L'Art. 2 - Numero di identificazione per le biciclette: introduce un sistema che può essere utile contro i furti, ma non deve essere un disincentivo all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano (costi e burocrazia).

Art. 3 – Marcia affiancata: rende possibile per i ciclisti pedalare affiancati per due, anche fuori città; una norma senz'altro positiva.

Obbligo del casco per i ciclisti con scarpe vincolate ai pedali e per gli under 18: il primo punto riguarda in sostanza i ciclisti sportivi, che già oggi in larghissima maggioranza indossano il casco (nelle competizioni è da tempo obbligatorio); il secondo punto riprende le norme di alcuni Paesi europei, che però hanno limiti di età diversi. Sottolineiamo nuovamente che nei Paesi dove la bicicletta è più usata per gli spostamenti quotidiani (es. Olanda e Danimarca) il casco non è obbligatorio nemmeno per i minori.

Luce rossa posteriore sempre accesa: la norma riprende una pratica abbastanza diffusa fra i ciclisti sportivi, utile soprattutto in ambito extraurbano, ma poco funzionale in ambito urbano. Sarebbe utile normare più precisamente le caratteristiche della luce, perché luci troppo potenti o con sequenze intermittenti particolari, possono essere un pericolo per la circolazione.

Art. 4 – La bicicletta nelle prove per le patenti di guida: è una buona proposta, che può essere rafforzata integrando una prova pratica.

In generale, la PdL introduce alcune modifiche positive. Sembra tuttavia essere stata pensata più per il ciclismo sportivo che per l'uso della bici negli spostamenti di tutti i giorni. La sicurezza di chi si muove in bici deve essere un tema condiviso e trasversale alle "categorie" di persone che usano la bici. La proposta, per la sua impostazione, fa riferimento ai ciclisti sportivi, ma introduce norme che si applicano a tutte le bici (es. targatura, luci accese a tutte le ore). Sarebbe auspicabile una maggiore organicità e visione complessiva sul tema della mobilità ciclistica e sulla sicurezza stradale in generale.

Note:

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/identification-cycles>

<https://www.fub.fr/moi-velo/ma-securite/equipement/marquage>

<https://www.adfc.de/artikel/radfahren-auf-fahrbahnen-konflikte-mit-autoverkehr#:~:text=Nebeneinander%20und%20freih%C3%A4ndig%20fahren,Fahrrad%20dabei%20unter%20Kontrolle%20bleibt.>

<https://www.adfc.de/artikel/stvo-nouvelle-in-kraft-getreten>

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000050678298

<https://www.pro-velo.ch/fr/themes/securite-routiere/pedaler-en-securite/les-regles-principales>

<https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/rules-for-cyclists-59-to-82>

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514>

<https://fiabitalia.it/casco-obbligatorio-ciclisti-europa/>

<https://fiabitalia.it/casco-obbligatorio-fiab-safety-numbers/>



Il Centro Studi “Riccardo Gallimbeni” riunisce professionisti iscritti a FIAB, esperti nei vari settori in cui la bicicletta può offrire soluzioni al vivere quotidiano (mobilità e trasporti, territorio e ambiente, attività fisica e salute, etc) per diffondere una cultura tecnica della mobilità ciclistica che sia il più possibile aggiornata e in linea con le più avanzate soluzioni e visioni contemporanee.

Il Centro Studi è impegnato a realizzare documentazione tecnica su temi diversi, con l’obiettivo di far conoscere e diffondere la miglior cultura tecnica con una particolare attenzione alle best practice. I principali temi trattati sono la mobilità ciclistica, la moderazione del traffico, le reti cicloturistiche, le corrette interpretazioni alle nuove soluzioni normative, la realizzazione delle reti cicloturistiche, il linguaggio dei media e i comportamenti delle persone.

Web

<https://fiabitalia.it/fiab/cosa-facciamo/centro-studi-fiab/>

Contatti

email: centrostudi@fiabitalia.it

