

LEGGE 25 novembre 2024, n. 177

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (24G00199)

(GU n.280 del 29-11-2024)

Code de la route

Partie législative

Livre 1er : Dispositions générales

Die Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

**StVO**  
Straßenverkehrs-Ordnung

GOV·UK

Home > [Driving and transport](#)

**The Highway Code, road safety and vehicle rules**

Rules for motorists, cyclists and pedestrians and road safety



Ager

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

CENTRO STUDI FIAB – 27.5.2026

**Proposte per il nuovo Codice della Strada e per i suoi regolamenti elaborati secondo la delega ex Legge 177/2024**

Questo testo è scritto da FIAB Italia, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta.  
Autore: Massimo GASPARDO MORO

© 2026 Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta APS

[fiabitalia.it](http://fiabitalia.it)

# PROPOSTE DI NUOVE NORME PER LA MOBILITA' CICLISTICA E LA SICUREZZA STRADALE

La FIAB da oltre trent'anni si occupa di mobilità ciclistica e di sicurezza stradale. Un impegno che ha portato al riconoscimento, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, della Federazione quale *associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale*.

L'esperienza della FIAB in questo settore si fonda sulla conoscenza pratica e sullo studio delle più diverse situazioni da parte delle centosettanta associazioni e sezioni locali; sul costante confronto con le amministrazioni pubbliche nazionali e territoriali; sulla sperimentazione sul campo e comparazione delle migliori pratiche in Europa, grazie anche all'appartenenza della FIAB alla European Cyclist's Federation (ECF).

Sulla base di questa esperienza, che è teorica ma in particolare pratica, la FIAB ha formulato una serie di proposte di aggiornamento del Codice della Strada e dei suoi regolamenti, in vista della revisione di questi corpi normativi da parte delle strutture tecniche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in seguito delega attribuita dal Parlamento al Governo con Legge 25 novembre 2024, n. 177 Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Gli obiettivi principali delle seguenti proposte sono:

- migliorare la mobilità ciclistica e la sicurezza stradale in generale;
- risolvere in modo efficace situazioni controverse;
- trarre ispirazione dalle disposizioni più recenti degli altri codici europei, che si sono dimostrate efficaci nella pratica.

La FIAB mette la propria esperienza al servizio di enti e istituzioni, con l'auspicio di rendere le strade italiane fruibili e sicure a vantaggio di tutti gli utenti.

---

Nelle tabelle che seguono, i testi nuovi o modificati sono evidenziati in **giallo**. Per ogni articolo oggetto di modifica, segue una nota esplicativa.

## Proposte di modifica al DECRETO LEGISLATIVO 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada.

Testo vigente Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285	Modifica proposta
<p><b>Art. 3</b> <b>Definizioni stradali e di traffico</b></p> <p>1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:</p> <p>(definizione non presente)</p> <p>(definizione non presente)</p> <p>(definizione non presente)</p> <p>(definizione non presente)</p> <p><b>58) ZONA RESIDENZIALE:</b> zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.</p>	<p><b>Art. 3</b> <b>Definizioni stradali e di traffico</b></p> <p>1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:</p> <p><b>33-bis) MOBILITÀ ATTIVA:</b> la mobilità a piedi, in velocipede o mediante altri veicoli e dispositivi non motorizzati</p> <p><b>52-bis) STRADA O ZONA 30:</b> strada o insieme organico di strade e tratti di strada all'interno di un centro abitato, caratterizzato dall'esigenza di garantire una maggiore sicurezza della circolazione e una particolare protezione degli utenti vulnerabili della strada e degli utenti della mobilità attiva, assoggettato al limite di velocità di 30 km/h »;</p> <p><b>53.1) UTENTE PIÙ FORTE:</b> il conducente di un veicolo che per massa, potenza e velocità può causare i danni maggiori a persone e cose in caso di collisione</p> <p><b>53-ter) UTENTE DELLA MOBILITÀ ATTIVA:</b> i pedoni, i ciclisti, le persone con disabilità e gli utilizzatori di altri veicoli o dispositivi non motorizzati.</p> <p><b>58) ZONA O STRADA RESIDENZIALE:</b> zona o strada urbana, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine, tutelata da interventi infrastrutturali di moderazione della velocità e di miglioramento della qualità dello spazio pubblico e assoggettata al limite di velocità di 20 km/h e a particolari regole di circolazione, volte a favorire l'uso prioritario della strada da</p>

<p><b>58-bis)</b> Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.</p>	<p>parte degli utenti della mobilità attiva e a tutelare l'ambiente urbano di prossimità prevedendo, in ogni caso, l'inibizione del traffico di mero attraversamento, la limitazione della sosta veicolare, il diritto di circolazione, sosta e precedenza dei pedoni e dei velocipedi sull'intera sede stradale e la possibilità di circolazione in entrambi i sensi per i velocipedi, salva diversa disposizione;</p> <p><b>58-bis) ZONA O STRADA SCOLASTICA:</b> zona o strada urbana, delimitata all'accesso o lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine, nella quale si trovano uno o più edifici adibiti ad uso scolastico e in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione degli alunni e degli studenti nonché dell'ambiente, che in ogni caso prevedono l'assoggettamento al limite di velocità di 20 km/h e l'applicazione delle limitazioni di cui al comma 11-<i>bis</i> dell'articolo 7 almeno in corrispondenza degli ingressi degli edifici adibiti ad uso scolastico negli orari di entrata e uscita degli alunni e degli studenti;</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p>Sono proposte definizioni stradali e di traffico modificate o nuove, allo scopo di definire in modo più preciso e completo alcuni concetti e dispositivi che sono ormai ampiamente utilizzati nella documentazione scientifica e tecnica sulla circolazione<sup>4</sup> e sicurezza stradale.</p>
<p><b>Art. 7</b> <b>Regolamentazione della circolazione nei centri abitati</b></p> <p><b>1.</b> Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:</p> <p>(lettera non presente)</p>	<p><b>Art. 7</b> <b>Regolamentazione della circolazione nei centri abitati</b></p> <p><b>1.</b> Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:</p> <p>b-bis) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli, per accertate e motivate esigenze di prevenzione e di riduzione della probabilità e della gravità degli scontri stradali, in particolare al fine di tutelare gli utenti vulnerabili della strada e gli utenti della mobilità attiva,</p>

<p><b>11-bis.</b> Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis.</p>	<p>eventualmente subordinando la circolazione all'obbligo di installare e di attivare sistemi o dispositivi di sicurezza, con particolare riferimento a quelli per l'adattamento intelligente ai limiti di velocità e a quelli di allerta per la presenza di pedoni e di ciclisti, previsti dal regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019 .</p> <p><b>11-bis.</b> Nelle zone <b>o strade</b> scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. <b>Nelle zone o strade di cui al primo periodo si applicano, ove possibile, le seguenti misure: gli attraversamenti pedonali e ciclabili sono realizzati con rialzo della pavimentazione stradale e sono oggetto di specifici interventi di messa in sicurezza, i marciapiedi sono ampliati in corrispondenza delle intersezioni, gli spazi stradali in prossimità degli ingressi degli edifici scolastici sono riorganizzati per favorire la socialità, il gioco e l'attività motoria e sportiva.</b> I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>La nuova lettera b-bis proposta è funzionale all'adozione, su alcune categorie di veicoli, dei dispositivi per la protezione degli utenti vulnerabili della strada dai rischi dovuti ai cosiddetti "angoli ciechi".</i></p> <p><i>Le modifiche proposte del comma 11-bis esplicitano i dispositivi da adottare per rendere effettivamente più sicure le zone o strade scolastiche.</i></p>



	<i>Il nuovo comma 4-ter proposto si prefigge lo scopo di aumentare la sicurezza e la fruibilità dei marciapiedi. In particolare, l'aumento della larghezza minima dei marciapiedi, da 1,5 a 2 metri, risponde all'evoluzione degli studi in materia di mobilità pedonale nei centri urbani.</i>
<b>Capo II ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E SEGNALETICA STRADALE</b>	
<b>Art. 40 Segnali orizzontali</b>  <b>8.</b> Le strisce longitudinali continue non devono essere oltrepassate; le discontinue possono essere oltrepassate sempre che siano rispettate tutte le altre norme di circolazione. È vietato valicare le strisce longitudinali continue, tranne che dalla parte dove è eventualmente affiancata una discontinua.  <b>11.</b> In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.	<b>Art. 40 Segnali orizzontali</b>  <b>8.</b> Le strisce longitudinali continue non devono essere oltrepassate; le discontinue possono essere oltrepassate sempre che siano rispettate tutte le altre norme di circolazione. È vietato valicare le strisce longitudinali continue, tranne che dalla parte dove è eventualmente affiancata una discontinua. <b>È tuttavia consentito oltrepassare le strisce longitudinali continue, se necessario, a condizione che la corsia a sinistra sia libera, per oltrepassare un veicolo fermo, o per superare un veicolo a pedali, un cavallo, o un veicolo della manutenzione stradale, se essi stanno procedendo a una velocità di 15 km/h o inferiore”.</b>  <b>11.</b> In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi, <b>nonché degli attraversamenti pedonali percorribili anche dai ciclisti ai sensi dell'articolo 182, comma 4-bis.</b>

	<p>Nota:</p> <p><i>Comma 8 - La modifica proposta del comma 8 riprende la Regola 129 dell'Highway Code del Regno Unito, in base alla quale la striscia di mezzzeria continua "può essere valicata se necessario, a condizione che la corsia opposta sia libera, per oltrepassare un veicolo fermo, o per superare un veicolo a pedali, un cavallo, o un veicolo della manutenzione stradale, se essi stanno procedendo a una velocità di 10 mph (16 km/h) o inferiore".</i></p> <p><i>La modifica proposta va letta in combinato con l'art. 148 comma 9-bis come modificato. In tal modo è permesso il sorpasso di una bicicletta lasciando una distanza laterale di 1,5 m anche quando, per effettuare il sorpasso, è necessario valicare la striscia di mezzzeria continua.</i></p> <p><i>Del resto, data la prassi degli enti proprietari delle strade di tracciare la mezzzeria continua per lunghi tratti di strada rettilinea, oggi risulta impossibile superare un veicolo fermo o molto lento, in presenza di mezzzeria continua, senza commettere un'infrazione.</i></p> <p><i>Comma 11 - La modifica proposta del comma 11 è motivata dall'intento di specificare, per completezza, che i "segnali a pavimento o altri segnali di pericolo" a tutela dei non vedenti, possano essere collocati anche in prossimità degli attraversamenti pedonali percorribili anche dai ciclisti ai sensi dell'articolo 182, comma 4-bis.</i></p>
<p><b>Art. 42</b> <b>Segnali complementari</b></p> <p>(comma non presente)</p>	<p><b>Art. 42</b> <b>Segnali complementari</b></p> <p><b>2-bis.</b> Nei centri abitati, l'ente proprietario della strada può installare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e della velocità, in forma temporanea o definitiva, realizzati in opera o prefabbricati, per l'intera larghezza della carreggiata o della corsia o anche solo per una parte di esse, in forma estesa, anche ripetuti in serie, in zone, aree, strade o tratti di queste, oppure in forma puntuale in prossimità o</p>

	<p>in corrispondenza di intersezioni, attraversamenti e altri punti specifici. In particolare, è consentita in via ordinaria la realizzazione o l'installazione, secondo le modalità indicate nel precedente periodo, di elementi in rilievo, dossi, cuscini e rialzi del piano stradale, variazioni plano-altimetriche, disassamenti, varianti, deviazioni trasversali e restringimenti centrali o laterali della carreggiata, della corsia o della sezione stradale, isole di traffico e salvagenti, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi, pavimentazioni con particolari trattamenti superficiali, materiali o colorazioni, ed elementi di arredo funzionale o urbano, anche verde.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Il nuovo comma 2-bis proposto, afferma la facoltà degli enti proprietari delle strade di realizzare un'ampia serie di interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e della velocità. L'elenco comprende dispositivi che nel corso degli anni hanno arricchito la "cassetta degli attrezzi" dei progettisti e la cui efficacia è stata dimostrata dall'esperienza.</i></p>

<p><b>TITOLO III</b> <b>DEI VEICOLI</b> <b>Capo III</b> <b>VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI</b> <b>Sezione I</b> <b>Norme costruttive e di equipaggiamento e accertamenti tecnici per la circolazione</b></p>	
<p><b>Art. 50</b> <b>Velocipedi</b></p>	<p><b>Art. 50</b> <b>Velocipedi</b></p> <p><b>2-quater.</b> I rimorchi per velocipedi non possono superare 2,50 m di lunghezza dall'asse della ruota posteriore del velocipede (4,50 m per i rimorchi speciali per attrezzature sportive); 1,00 m di larghezza (per velocipedi con larghezza superiore a 1,00 m la larghezza del rimorchio è aumentabile fino a 1,30 m e non può essere superiore alla larghezza del velocipede); 1,40 di altezza; 60 kg di massa totale non frenata, 120 kg di massa totale frenata. Le predette misure si intendono incluso il carico.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Si propone l'inserimento di un nuovo comma 2-quater allo scopo di meglio regolare la materia delle dimensioni dei rimorchi per velocipedi. Infatti, il CdS e il Reg. di Esecuzione e Attuazione del Cds non sono più coordinati per quanto riguarda le dimensioni delle bici e dei carrelli appendice per bici.</i></p> <p><i>Il C.d.S art. 50 comma 2 recita: "I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza. I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico × larghezza del piano di carico ≥ 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo".</i></p> <p><i>Il Regolamento di esecuzione e attuazione del CdS, art. 225 comma 7 recita:</i></p>

*"Sono consentiti i rimorchi per velocipedi purché la lunghezza del velocipede, compreso il rimorchio, non superi 3 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 i velocipedi all'articolo 224"*

*Appare incongruo che il CdS preveda una lunghezza massima del velocipede di 3,50 m, mentre il Reg. preveda una lunghezza massima del velocipede+rimorchio di 3,00 m, quindi inferiore.*

*Appare altrettanto incongruo che il CdS preveda per il velocipede una larghezza massima di 1,30 m, mentre il Reg. preveda per i rimorchi una larghezza massima di 0,75 m. Se una bici può essere larga anche 1,30 m, perché un rimorchio non può superare i 75 cm? Sembra più logico che se una bici può essere larga 1,30 m anche un rimorchio possa essere altrettanto largo.*

*Per quanto riguarda la lunghezza massima, la spiegazione sta nel fatto che nell'articolo 50 del CdS è stata portata da 3 a 3,5 m dal DECRETO-LEGGE 10 settembre 2021, n. 121, ma non è stato adeguato il Regolamento.*

*Con le norme attuali, alcuni rimorchi non sarebbero autorizzati a circolare. Ad esempio, questo modello della Thule  
[https://www.thule.com/it-it/bike-trailers/bike-trailers-for-cargo/reacha-sport\\_-10101403](https://www.thule.com/it-it/bike-trailers/bike-trailers-for-cargo/reacha-sport_-10101403), perché è più largo di 75 cm.*

*Le modifiche proposte per l'Art. 50 vanno lette con le modifiche proposte per l'Art. 225 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada e si ispirano alla normativa europea in materia più aggiornata:*

	<p><b>Austria:</b> <a href="https://www.oeamtc.at/thema/fahrrad/fahrrad-mit-anhaenger-welche-vorschriften-gelten-16181144">https://www.oeamtc.at/thema/fahrrad/fahrrad-mit-anhaenger-welche-vorschriften-gelten-16181144</a>; <a href="https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&amp;Dokumentnummer=NOR40017680">https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&amp;Dokumentnummer=NOR40017680</a></p> <p><b>Germania:</b> <a href="http://www.cramers-web.de/StVZO_Merkblatt_Anhaenger.pdf">http://www.cramers-web.de/StVZO_Merkblatt_Anhaenger.pdf</a></p> <p><b>Svizzera:</b> <a href="https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/Veloanhaenger-Broschuere_2012_f.pdf">https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/Veloanhaenger-Broschuere_2012_f.pdf</a></p>
<p><b>Art. 72</b> <b>Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi</b></p>	<p><b>Art. 72</b> <b>Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi</b></p> <p><b>1-bis.</b> I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote, appartenenti alle categorie M2, M3, N2 e N3 di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 47, devono essere dotati di:</p> <p>a) adesivi, affissi e ben visibili sia lateralmente sia sul lato posteriore del veicolo, volti a segnalare agli utenti vulnerabili la presenza di angoli ciechi;</p> <p>b) sistemi o dispositivi tecnologici di rilevazione automatica della presenza di utenti vulnerabili in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta per il conducente. Le caratteristiche tecniche e funzionali dei sistemi e dispositivi di rilevazione sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.</p> <p><b>1-ter.</b> Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-bis privo dei sistemi o dispositivi ivi prescritti ovvero con sistemi o dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dal decreto di cui al medesimo comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì</p>



<p>(comma non presente)</p>	<p><b>3-quinquies.</b> Nei casi di condanna ai sensi dei commi 3-ter e 3-quater è sempre disposta la confisca del veicolo ». esporta, espone, cede, vende, noleggia o propone l'acquisto o l'utilizzo di un dispositivo volto a permettere di superare i limiti di velocità, cilindrata o potenza massima del motore di un ciclomotore, di un motociclo, di un veicolo per la micromobilità, di un velocipede a pedalata assistita o di un quadriciclo a motore, stabiliti dalla normativa vigente, è punito con la reclusione da uno a due anni e con la multa da euro 15.000 a euro 30.000. 3-quater. Le pene previste dal comma 3-ter si applicano anche a chiunque effettua su un ciclomotore, un motociclo, un veicolo per la micromobilità, un velocipede a pedalata assistita o un quadriciclo a motore trasformazioni volte a permettere di superare i limiti di velocità, cilindrata o potenza massima del motore stabiliti dalla normativa vigente.</p>
<p>(comma non presente)</p>	<p><b>3-quinquies.</b> Nei casi di condanna ai sensi dei commi 3-ter e 3-quater è sempre disposta la confisca del veicolo.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Da qualche anno assistiamo a una crescente diffusione, sulle strade italiane, di nuove tipologie di veicoli, come i motocicli elettrici, le biciclette a pedalata assistita, i quadricicli a motore, i monopattini elettrici e altri veicoli per la micromobilità.</i></p> <p><i>È un fenomeno per molti versi positivo, perché aumenta le possibilità di soddisfare le esigenze di mobilità con mezzi più sostenibili, leggeri, meno inquinanti, che occupano meno spazio, in alternativa all'automobile privata.</i></p> <p><i>Tali nuovi veicoli, tuttavia, per le loro stesse caratteristiche costruttive e per le modalità di vendita (e-commerce), si prestano ad essere modificati mediante dispositivi che permettono ai</i></p>

	<p><i>propulsori di superare la potenza massima prestabilita e, di conseguenza, ai veicoli stessi di superare le velocità consentite. Non è raro, purtroppo, vedere pseudo biciclette a pedalata, che circolano senza che il conducente pedali e a velocità troppo sostenute. Oppure monopattini elettrici che superano evidentemente i 20 km/h di legge.</i></p> <p><i>I controlli da parte delle forze dell'ordine sulle strade hanno sicuramente un ruolo importante nel contrastare il fenomeno descritto. Tuttavia, i controlli e le sanzioni per gli utilizzatori non appaiono sufficienti, tanto che alcuni paesi europei hanno affiancato alle sanzioni per gli utilizzatori, delle sanzioni molto severe per i soggetti che producono e offrono sul mercato i dispositivi di cui sopra. Si veda ad esempio in Francia il Code de la Route, articoli L317-1 e L317-5. Si ritiene pertanto opportuno mutuare un analogo regime sanzionatorio per il C.d.S. italiano.</i></p>
<p><b>Art. 121</b> <b>Esame di idoneità</b></p> <p>2. Gli esami di cui al comma 1 sono effettuati secondo direttive, modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti sulla base delle direttive della Comunità Europea e con il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio.</p>	<p><b>Art. 121</b> <b>Esame di idoneità</b></p> <p>2. Gli esami di cui al comma 1 sono effettuati secondo direttive, modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti sulla base delle direttive della Comunità Europea e con il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio. <b>La prova di verifica delle capacità e dei comportamenti, di cui al comma 1, comprende una valutazione dell'adeguatezza delle modalità di guida, in particolare sul rispetto della distanza di sicurezza nei confronti degli utenti della mobilità attiva. La prova di controllo delle cognizioni di cui al medesimo comma 1 comprende altresì domande sui fattori di rischio specifici per gli utenti vulnerabili della strada.</b></p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>La modifica proposta ha lo scopo di migliorare la formazione dei neopatentati rispetto ai fattori di</i></p>

	<i>rischio specifici per gli utenti vulnerabili della strada.</i>
<b>TITOLO V NORME DI COMPORTAMENTO</b>	
(articolo non presente)	<p><b>Art. 140-bis</b> <b>Gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada e presunzione della responsabilità dell'utente più forte rispetto all'altro</b></p> <p><b>1.</b> Gli utenti della strada devono conoscere e osservare le disposizioni del presente codice, prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti ed essere consapevoli della propria responsabilità per la sicurezza degli altri.</p> <p><b>2.</b> Fermo restando quanto previsto dall'articolo 140 e dal comma 1 del presente articolo, i conducenti dei veicoli che per massa, potenza e velocità possono causare danni maggiori a persone e cose in caso di collisione hanno maggiore responsabilità e il conseguente obbligo di comportarsi in modo da ridurre il pericolo per gli altri utenti della strada. Gli obblighi derivanti dal principio stabilito dal primo periodo si applicano, in particolare, ai conducenti dei veicoli a motore, ivi compresi i dispositivi di micromobilità, verso i conducenti di altri veicoli a motore in proporzione alla categoria del veicolo condotto, determinata ai sensi dell'articolo 47, e, in ogni caso, verso gli utenti della strada non motorizzati, nonché ai conducenti dei velocipedi nei confronti dei pedoni.</p> <p><b>3.</b> In caso di scontro stradale che coinvolge utenti della strada di tipologia diversa ai sensi del comma 2, a fini della determinazione della responsabilità penale e civile si presume, fino a prova contraria, la responsabilità dell'utente più forte.</p>
	<i>Nota:</i>

*Si propone l'inserimento l'art. 140-bis. La gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada – già presente nei codici della strada di diversi Paesi europei – ha il fine di rafforzare la responsabilità individuale degli utenti della strada circa il rispetto delle norme di comportamento stabilite dal titolo V del codice della strada, si prevede che la responsabilità dei diversi utenti della strada sia graduata secondo il criterio di proporzionalità dei potenziali effetti dannosi della condotta degli utenti, stabilendo una presunzione relativa di responsabilità dell'utente che, a causa delle dimensioni, della massa e della velocità del proprio veicolo, può causare il danno maggiore.*

*Un riferimento alle normative di altri Paesi è in particolare all'**Olanda**, la cui Legge sulla circolazione stradale, all'Articolo 185 (Artikel 185 Wegenverkeerswet), fornendo un equilibrio tra la protezione degli utenti stradali vulnerabili e le responsabilità dei veicoli a motore, contribuisce a un ambiente stradale più sicuro e a un sistema giuridico più equo per il risarcimento degli incidenti. L'evoluzione continua e la discussione attorno a questo articolo dimostrano l'importanza di un sistema giuridico dinamico che si adatti alle esigenze della società*

*(<https://rnletselschade.nl/ongevallen/verkeersongeval/zwakke-verkeersdeelnemer/artikel-185-wwv/>).*

*Capitolo XII. Responsabilità civile*

*Articolo 185*

*1 Se un autoveicolo circolante è coinvolto in un incidente stradale che cagiona danni a persone o cose non trasportate da tale autoveicolo, il proprietario dell'autoveicolo o - se vi è un detentore dell'autoveicolo - il detentore è tenuto a risarcire tale danno, a meno che non sia plausibile che l'incidente sia dovuto a causa di forza maggiore, compreso il caso che sia stato causato da qualcuno di cui rispettivamente il proprietario o il detentore non è responsabile.*

*2 Il proprietario o il detentore che non guida egli stesso l'autoveicolo è responsabile del*

comportamento della persona che guida o fa condurre l'autoveicolo.

3. I commi primo e secondo non si applicano ai danni cagionati da un autoveicolo ad animali randagi, ad altro autoveicolo in movimento ovvero alle persone e alle cose ivi trasportate.

4. Il presente articolo non pregiudica la responsabilità derivante da altre disposizioni di legge.

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2025-01-01>

Nel **Regno Unito**, l'Highway Code (Department for Transport, Published: 1 October 2015, Updated: 22 October 2025, <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/introduction>) prevede la Hierarchy of Road Users:

"Rule H1

È importante che **TUTTI** gli utenti della strada siano a conoscenza del Codice della Strada, siano rispettosi degli altri utenti della strada e comprendano la loro responsabilità per la sicurezza altrui.

Tutti soffrono quando si verificano incidenti stradali, che si tratti di persone con lesioni fisiche o meno. Ma coloro che sono alla guida di veicoli che possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la maggiore responsabilità di prestare attenzione e ridurre il pericolo che rappresentano per gli altri. Questo principio si applica in modo particolare ai conducenti di veicoli pesanti per il trasporto di merci e passeggeri, furgoni/minibus, automobili/taxi e motociclette.

Anche ciclisti, cavalieri e conducenti di veicoli a trazione animale hanno la responsabilità di ridurre il pericolo per i pedoni.

Nulla di quanto detto sminuisce la responsabilità di **TUTTI** gli utenti della strada, inclusi pedoni, ciclisti e cavalieri, di avere riguardo per la propria sicurezza e quella degli altri utenti della strada.

Ricordate sempre che le persone che incontrate potrebbero avere problemi di vista, udito o mobilità e che questo potrebbe non essere evidente".

<p><b>Art. 141</b> <b>Velocità</b></p> <p>4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, in prossimità degli attraversamenti pedonali e, in ogni caso, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi o diano segni di incertezza e quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segni di spavento.</p>	<p><b>Art. 141</b> <b>Velocità</b></p> <p>4. Il conducente deve sempre ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando:</p> <p>a) riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli;</p> <p>b) giunge in prossimità di attraversamenti pedonali e ciclabili;</p> <p>c) incrocia o sorpassa pedoni, velocipedi e veicoli assimilati, animali;</p> <p>d) i pedoni, i ciclisti o le persone con disabilità che si trovano sul percorso tardano a scansarsi o danno segni di incertezza.</p>
	<p>Nota:</p> <p><i>Si ritiene che la nuova formulazione proposta, per punti, renda più evidenti e comprensibili i casi nei quali deve essere adottato, da parte del conducente di un veicolo, il comportamento "ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi". I casi riguardano utenti vulnerabili della strada e situazioni nelle quali la velocità del veicolo, quand'anche sia entro il limite previsto per la strada in questione, rappresenta un fattore di rischio rilevantissimo ai fini di scongiurare una collisione con conseguenze gravi per persone e animali.</i></p>
<p><b>Art. 142</b> <b>Limiti di velocità</b></p> <p>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, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della</p>	<p><b>Art. 142</b> <b>Limiti di velocità</b></p> <p>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 e, nei centri abitati, ferma restando la competenza degli enti proprietari per la classificazione delle strade, i 30 km/h per le strade urbane di quartiere di tipo E e le strade urbane locali di tipo F, e i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D, con la possibilità</p>

<p>velocità media di percorrenza su tratti determinati, 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, semprechè 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.</p>	<p>di elevare tali limiti massimi, in presenza di comprovate condizioni di sicurezza, fino a 70 km/h per le strade urbane di scorrimento di tipo D e a 50 km/h per le strade urbane di quartiere di tipo E, 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, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, 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.</p>
	<p>Nota:</p> <p><i>Le modifiche proposte hanno il fine di aumentare il livello di sicurezza della circolazione stradale e di rafforzare la tutela della vita umana, specialmente all'interno dei centri abitati, prevenendo e riducendo gli effetti dannosi di scontri e investimenti stradali, in particolare per gli utenti vulnerabili, dovuti o aggravati dalla velocità veicolare, in conformità agli orientamenti dell'Organizzazione mondiale della sanità e dell'Unione europea, al Piano nazionale della sicurezza stradale 2030, di cui alla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile n. 13 del 14 aprile 2022, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 169 del 21 luglio 2022, e secondo le migliori tecniche di sicurezza stradale.</i></p>

<p><b>Art. 143</b> <b>Posizione dei veicoli sulla carreggiata</b></p> <p>2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.</p> <p><b>2-bis.</b> La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia.</p>	<p><b>Art. 143</b> <b>Posizione dei veicoli sulla carreggiata</b></p> <p>2. I veicoli sprovvisti di motore, <b>ad eccezione dei velocipedi, per i quali si applicano le disposizioni dell'articolo 182</b>, e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.</p> <p><b>2-bis.</b> La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia. <b>Il presente comma si applica altresì nelle strade, poste all'interno dei centri abitati, a unica corsia nel senso di marcia percorso, quando non è disponibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri per il sorpasso da parte degli autoveicoli.</b></p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Le modifiche proposte, degli articoli 143 e 182 del C.d.S. intervengono sul principio di "destra rigorosissima" applicato ai ciclisti, in considerazione dell'evoluzione che tale principio ha avuto in Europa, al fine di garantire una maggiore sicurezza per il ciclista in determinate situazioni.</i></p> <p><i>In Italia, la giurisprudenza ha per lo più interpretato il dettato del comma 2 dell'Art. 143, "il più vicino possibile", nel senso che occorre considerare la necessità del ciclista di evitare vari ostacoli che si trovano frequentemente sul margine destro della carreggiata; tipicamente tombini, caditoie, detriti e, sulle strade con sosta in linea su strada, l'apertura improvvisa delle portiere delle auto in sosta (cosiddetto "dooring"). Lo scarto a sinistra del ciclista, allo scopo di evitare tali ostacoli, è molto pericoloso per il rischio di essere investito da un veicolo che sorraggiunge nella stessa direzione di marcia. Si ritiene che sia più sicuro per</i></p>

*il ciclista mantenere un'andatura rettilinea, a una certa distanza di sicurezza dal margine destro della carreggiata.*

*Tale pratica è stata recepita in recenti aggiornamenti dei codici della strada di alcuni Paesi europei.*

*In **Francia** nel 2015 è stato modificato il Code de la Route Articolo R412-9: i ciclisti devono circolare sul bordo destro, ma possono scostarsi dal margine, mantenendo una distanza di sicurezza dagli ostacoli o dalle auto parcheggiate ("Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé, de cyclomobile léger ou de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité). Inoltre, nelle "Zone 30" o zone a traffico limitato, i ciclisti hanno maggiore libertà di posizionamento.*

*In **Spagna**, molte ordinanze comunali (es. Madrid, Barcellona) permettono ai ciclisti di circolare al centro della corsia per rendersi più visibili ed evitare sorpassi pericolosi da parte degli automobilisti.*

*In **Germania**, il StVO applica il Rechtsfahrgebot (obbligo di tenere la destra) con una flessibilità protettiva: è consentito al ciclista mantenere una distanza di sicurezza (da circa 75 cm a 1 m) dal bordo destro della strada o dalle auto parcheggiate per evitare pericoli derivanti da sporczia, tombini o portiere delle auto che si aprono e chiudono. Si ritiene pertanto opportuno, per la sicurezza della circolazione, mutuare un analogo regime nel C.d.S. italiano.*

<p><b>Art. 148</b> <b>Sorpasso</b></p> <p><b>9-bis.</b> Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo</p>	<p><b>Art. 148</b> <b>Sorpasso</b></p> <p><b>9-bis.</b> Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, <b>ove le condizioni della strada lo consentano</b>, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>La nuova formulazione tiene conto di alcuni problemi applicativi della norma e prende spunto da due regole dell'Highway Code del Regno Unito:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>la Regola 163, che impone di lasciare una distanza laterale di almeno 1,5 m quando si sorpassa un ciclista a velocità fino a 30 mph (48 km/h), mentre a velocità superiori occorre lasciare più spazio;</i></li><li><i>la Regola 129, in base alla quale la striscia di mezz'ora continua "può essere valicata se necessario, a condizione che la corsia opposta sia libera, per oltrepassare un veicolo fermo, o per superare un veicolo a pedali, un cavallo, o un veicolo della manutenzione stradale, se essi stanno procedendo a una velocità di 10 mph (16 km/h) o inferiore".</i></li></ul> <p><i>La modifica proposta va letta in combinato con l'art. 40 comma 8 come modificato. In tal modo è permesso il sorpasso di una bicicletta lasciando una distanza laterale di 1,5 m anche quando, per effettuare il sorpasso, è necessario valicare la striscia di mezz'ora continua.</i></p>

<p><b>Art. 150</b>  <b>Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombati o su strade di montagna</b></p> <p>(comma non presente)</p>	<p><b>Art. 150</b>  <b>Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombati o su strade di montagna</b></p> <p><b>2-ter.</b> Nei casi di cui al comma 2 e in tutti gli altri casi in cui l'incrocio con altri veicoli è malagevole, il conducente di un veicolo a motore che incrocia un velocipede deve sempre arrestarsi e permettere al ciclista di passare, in considerazione del maggior rischio che la situazione comporta per il ciclista.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Il nuovo comma 2-ter tiene conto del fatto che in un passaggio stretto, il rischio di un contatto fra due veicoli che si incrociano è maggiore, e che, in caso di contatto, per il ciclista le conseguenze possono essere molto più gravi di un danno materiale al veicolo.</i></p>
<p><b>Art. 158</b>  <b>Divieto di fermata e di sosta dei veicoli</b></p> <p>1. La fermata e la sosta sono vietate:</p> <p>f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;</p> <p>h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;</p>	<p><b>Art. 158</b>  <b>Divieto di fermata e di sosta dei veicoli</b></p> <p>1. La fermata e la sosta sono vietate:</p> <p>f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, <b>salvo diversa segnalazione, al fine di garantire la massima visibilità dei veicoli e dei pedoni che impegnano l'intersezione e gli eventuali attraversamenti pedonali; per lo stesso motivo, in tali spazi è altresì vietata la collocazione di oggetti e manufatti di qualsiasi genere;</b></p> <p>h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione; <b>è tuttavia consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e nelle aree pedonali, a condizione che sia garantito uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, dei passeggini per bambini, delle sedie a rotelle e delle persone a mobilità ridotta, e comunque non inferiore a un metro di</b></p>

	<p>larghezza del marciapiede; sui marciapiedi e nelle aree pedonali, il velocipede in sosta deve essere collocato il più lateralmente possibile;</p>
	<p>Nota:</p> <p>Lettera f)</p> <p><i>Le modifiche proposte muovono dalla considerazione della pericolosità della presenza di veicoli in sosta in prossimità delle aree di intersezione, degli attraversamenti pedonali, degli sbocchi delle piste ciclabili, a causa della riduzione della visuale su tali spazi. Costituisce un fattore di pericolo anche la collocazione in tali spazi di oggetti e manufatti, come ad esempio i cassonetti della raccolta rifiuti. Intersezioni, attraversamenti pedonali, sbocchi delle piste ciclabili sono anche punti dove gli incidenti sono particolarmente frequenti. L'attuale formulazione, con l'inciso "salva diversa segnalazione" permette agli enti proprietari delle strade di tracciare stalli di sosta a distanza inferiore, oppure di tracciare stalli per i cassonetti della raccolta rifiuti a ridosso degli spazi elencati. Una pratica purtroppo molto frequente nelle città italiane, dove lo spazio è molto scarso. La Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale (1968), stabilisce il principio generale secondo cui la fermata e la sosta sono vietate sulle carreggiate in corrispondenza dei passaggi pedonali e nelle loro immediate vicinanze, per non occultare la segnaletica o la vista degli utenti. In <b>Francia</b>, il Code de la Route vieta la sosta a meno di 5 metri dall'attraversamento pedonale nel senso della circolazione. In <b>Germania</b>, il StVO vieta la sosta fino a 5 metri prima dell'attraversamento pedonale. In <b>Spagna</b>, il Reglamento General de Circulación proibisce la sosta in zone che impediscono la visibilità della segnaletica o degli incroci, con sanzioni severe per chi occupa gli spazi immediatamente precedenti le strisce. Nel <b>Regno Unito</b> (Highway Code): Sebbene fuori dall'UE, segue logiche simili vietando la sosta sulle</i></p>

"zig-zag lines" che precedono i passaggi pedonali (Zebra, Pelican, Puffin crossings).

Lettera h)

Alla luce delle frequenti questioni relative alla sosta dei velocipedi sui marciapiedi e nelle aree pedonali, che talvolta vengono portate in giudizio (TAR, Consiglio di Stato), si ritiene utile normare queste fattispecie, tenendo conto anche delle tendenze più recenti della legislazione e della giurisprudenza in vari Paesi europei.

Lo spazio per il transito non inferiore a un metro di larghezza del marciapiede riprende quanto stabilito dall'Art. 157 comma 2, secondo periodo.

In **Francia**, il Code de la Route, aggiornato recentemente dalla Loi

d'Orientation des Mobilités, per promuovere l'uso delle due ruote, stabilisce che le biciclette devono essere parcheggiate principalmente nelle aree designate; tuttavia, il parcheggio sui marciapiedi è consentito, a condizione che non costituisca un pericolo per gli altri utenti della strada e non ne ostacoli la circolazione.

In **Belgio**, il Code de la Route belge (AR 01.12.1975) secondo gli Art. 23.3 e 70.2.1.3°.f è vietata la sosta delle biciclette sulla carreggiata e negli stalli per la sosta dei veicoli, ma è autorizzata sulle altre parti della strada, come i marciapiedi e le banchine, a condizione di non intralciare i pedoni. Come regola di cortesia/sicurezza, è raccomandato di lasciare un passaggio libero di almeno 1,50 m, preferibilmente sul lato delle facciate degli edifici.

In **Svizzera**, l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière Art. 41 "Chemins réservés aux piétons et

trottoirs" stabilisce che le biciclette possono essere parcheggiate sui marciapiedi, a condizione che rimanga uno spazio libero di almeno 1,50 m per i pedoni.

In **Germania**, le biciclette possono essere parcheggiate sui marciapiedi, nelle piazze e nelle zone pedonali, purché si tratti di aree di pubblico passaggio. Le leggi e i regolamenti federali non prevedono alcun divieto di parcheggio per le

	<p><i>biciclette sui marciapiedi o nelle zone pedonali. Ogni contraria disposizione locale è invalida, come è stato confermato anche dalla Corte Costituzionale Federale nel 2004 (Sentenza del 29 gennaio 2004 – BVerwG 3 C 29.03). Tuttavia, la bicicletta in sosta non deve ostruire il passaggio di pedoni o persone in sedia a rotelle; deve essere parcheggiata in modo da occupare poco spazio; deve lasciare liberi gli ingressi delle abitazioni, i passi carrabili e le corsie di emergenza. Se un cartello privato vieta di appoggiare la bicicletta alla vetrina di un negozio o di legarla a una recinzione, è necessario rispettare il divieto.</i></p>
--	---

**Art. 182**

**Circolazione dei velocipedi**

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.

(comma non presente)

(comma non presente)

(comma non presente)

**Art. 182**

**Circolazione dei velocipedi**

1. I ciclisti possono procedere affiancati in numero di due. Devono disporsi su un'unica fila quando ciò sia necessario per agevolare le manovre di sorpasso da parte degli altri veicoli. La disposizione del secondo periodo non si applica quando uno dei due ciclisti che procedono affiancati sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

**1-ter.** I ciclisti devono mantenere di norma il proprio velocipede vicino al bordo destro della carreggiata. Il ciclista può allontanarsi dal bordo destro della carreggiata quando lo consente un percorso ciclistico segnalato conformemente alle disposizioni di legge o quando lo richiedono le condizioni del traffico o della carreggiata o il profilo di quest'ultima. Sulle strade con aree di sosta laterale di veicoli, i ciclisti possono allontanarsi dai veicoli parcheggiati sul bordo destro della strada della distanza necessaria per la loro sicurezza. Sulle strade a unica corsia nel senso di marcia percorso, poste all'interno di centri abitati, ove non sia disponibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri per il sorpasso da parte degli autoveicoli, i ciclisti possono occupare qualunque posizione nella carreggiata.

**1-quater.** I minori di anni sei possono circolare in velocipede su strada soltanto sotto la sorveglianza di una persona maggiore di anni sedici e se sono in grado di condurre il velocipede stesso.

**1-quinquies.** In mancanza di una pista ciclabile o di una corsia ciclabile, i minori di anni dodici possono circolare in velocipede su strade pedonali e marciapiedi. Essi devono adeguare la velocità e le modalità di circolazione alle circostanze. In particolare, devono avere riguardo per i pedoni e dare loro la precedenza.

<p>(comma non presente)</p> <p>4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.</p>	<p><b>1-sexies.</b> Sulle strade a senso unico di marcia ad unica corsia, con limite di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, i velocipedi possono circolare in entrambi i sensi di marcia, salvo che sia diversamente disposto</p> <p>4. I ciclisti devono procedere a passo d'uomo o, qualora ciò non sia possibile, condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.</p>
<p>(comma non presente)</p>	<p><b>4-bis.</b> I ciclisti, in assenza di attraversamenti a loro riservati, possono utilizzare gli attraversamenti pedonali, nelle parti più esterne, salvo che ricorrano le condizioni di cui al comma 4</p>
<p>9-ter. ((COMMA ABROGATO DALLA L. 25 NOVEMBRE 2024, N. 177)).</p>	<p><b>9-ter.</b> I velocipedi in sosta o in fermata devono essere collocati fuori della carreggiata e dalle piste ciclabili, e principalmente nelle aree designate per la sosta dei velocipedi.</p> <p>Conformemente a quanto previsto dall'art. 158 comma 1 lettera h), la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e nelle aree pedonali è consentita, a condizione che sia garantito uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, dei passeggini per bambini, delle sedie a rotelle e delle persone a mobilità ridotta, e comunque non inferiore a un metro di larghezza del marciapiede; sui marciapiedi e nelle aree pedonali, il velocipede in sosta deve essere collocato il più lateralmente possibile e in modo da occupare poco spazio, da lasciare liberi gli ingressi delle abitazioni, i passi carrabili e le uscite di emergenza. È vietato legare il velocipede ai sostegni di semafori, segnali stradali o parti di monumenti. È vietato legare il velocipede a elementi di arredo urbano qualora ne venga compromessa la funzione. È vietato legare il velocipede a alberi e arbusti, qualora ne derivi un possibile danno per gli stessi.</p>

Nota:

*Comma 1 - La modifica proposta introduce la possibilità per i ciclisti di circolare sulle strade affiancati per due. In Europa, l'evoluzione della normativa tende a permettere questa pratica.*

*In Italia, le proposte di legge Pella (Camera n. 2489) e Ghio (Camera n. 2523), nonché il pacchetto di proposte della FCI, prevedono tale pratica anche fuori città, a certe condizioni.*

*In **Spagna** i ciclisti possono pedalare affiancati, purché non ostacolino gravemente il traffico.*

*In **Francia**, è permesso di giorno, è vietato di notte o in condizioni di scarsa visibilità.*

*In **Germania**, è permesso se non ostacola la circolazione.*

*In **Belgio e Olanda** è quasi sempre permesso.*

*Nel **Regno Unito**, l'Highway Code lo permette, ma raccomanda di tornare in fila per uno su strade strette o in presenza di traffico intenso.*

*Gli argomenti che sostengono l'opportunità della marcia affiancati per 2, per i ciclisti, rispondono a logiche di sicurezza:*

- 1. Maggiore visibilità: un gruppo compatto è più visibile di una lunga fila indiana "sottile".*
- 2. Sorpasso più rapido: sorpassare due ciclisti affiancati richiede circa la metà del tempo rispetto a sorpassare due ciclisti in fila indiana.*
- 3. Protezione dei più deboli: permette di scortare i ciclisti meno esperti e i più giovani, tenendoli sul lato vicino al margine della strada.*
- 4. Comunicazione: permette di comunicare più facilmente fra i ciclisti del gruppo, per segnalare ostacoli, cambi di direzione e altre manovre e pericoli.*

*Comma 1-ter - Il nuovo comma interviene sulla materia della posizione dei ciclisti sulla carreggiata. In proposito si veda la nota alla modifica dell'art. 143.*

*Comma 1-quater - Il nuovo comma introduce una norma a tutela dei ciclisti più piccoli, per i quali attualmente non sono previste limitazioni di sorta, a parte la responsabilità civile e penale dei*

genitori. Il C.d.S non impone un'età minima per circolare su strada in bicicletta. In teoria, un bambino potrebbe pedalare in strada non appena è in grado di farlo. Con la nuova norma, i minori di anni sei possono circolare in bicicletta su strada, ma soltanto sotto la sorveglianza di una persona maggiore di anni sedici e se sono in grado di condurre il velocipede stesso.

*Comma 1-quinquies* – Il nuovo comma introduce la possibilità per i minori di 12 anni di circolare in bicicletta sui marciapiedi, a determinate condizioni. La stessa possibilità è stata introdotta nella normativa della Svizzera dal 1° gennaio 2021 e non sono sorte particolari controindicazioni.

Le condizioni fondamentali sono:

- la mancanza di alternative: possono usare il marciapiede solo se nella zona non sono presenti piste ciclabili o corsie riservate alle bici;
- la precedenza ai pedoni: i pedoni hanno sempre la precedenza assoluta; i bambini devono adattare la velocità (andatura a passo d'uomo o poco più) e prestare massima attenzione a chi cammina.

Questa deroga vale solo per i bambini. Genitori e accompagnatori non possono pedalare sul marciapiede. Se vogliono restare al fianco del bambino stando in sella, dovranno circolare sulla carreggiata stradale mentre il bambino sta sul marciapiede.

*Comma 1-sexies* - Il nuovo comma rende di applicazione generale il doppio senso ciclabile sulle strade a senso unico di marcia ad unica corsia, con limite di velocità inferiore o uguale a 30 km/h. Deve essere letto in combinato con l'art. 3 comma 1 n. 12-ter. La relativa segnaletica dovrà essere definita dai regolamenti attuativi.

*Comma 4* - Il comma modificato consente al ciclista di rimanere in sella in situazioni di traffico pedonale intenso, ma lo obbliga a procedere a passo d'uomo. Specifica, comunque, l'obbligo di

	<p><i>condurre la bicicletta a mano quando la circolazione pedonale è tale da non rendere sicuro nemmeno procedere a passo d'uomo. La modifica proposta introduce la regola della velocità a "passo d'uomo" nelle situazioni di circolazione delle biciclette in promiscuità con i pedoni, tipicamente nelle aree pedonali e nei percorsi ciclopedonali. Si ha così una maggiore graduazione della velocità del ciclista - normale, a passo d'uomo, bici condotta a mano - che, a nostro parere, favorisce la mobilità ciclistica, senza compromettere la sicurezza dei pedoni.</i></p> <p><i>Comma 4-bis - Il nuovo comma consente al ciclista di utilizzare gli attraversamenti pedonali rimanendo in sella, a determinate condizioni. Viene così risolta in modo chiaro una questione che, nel tempo, ha suscitato molti dubbi interpretativi. La soluzione proposta rispecchia la normativa di molti Paesi europei e il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 513 del 2013.</i></p> <p><i>Comma 9-ter - Si veda la nota all'Art. 158 comma 1 nuova lettera h). Qui si precisa che sui marciapiedi e nelle aree pedonali, il velocipede in sosta deve essere collocato il più lateralmente possibile e in modo da occupare poco spazio, da lasciare liberi gli ingressi delle abitazioni, i passi carrabili e le uscite di emergenza. Il divieto di legare il velocipede ai sostegni di semafori e segnali stradali si spiega con la necessità di evitare interferenze con la segnaletica. Il divieto di legare il velocipede a parti di monumenti si spiega con la necessità di preservare la vista del monumento. I divieti di legare il velocipede a elementi di arredo urbano qualora ne venga compromessa la funzione e di legarlo ad alberi e arbusti qualora ne derivi un possibile danno per gli stessi, sono comprensibili senza bisogno di spiegazioni.</i></p>
<p><b>Art. 190</b> <b>Comportamento dei pedoni</b></p> <p><b>3. È vietato ai pedoni attraversare diagonalmente</b></p>	<p><b>Art. 190</b> <b>Comportamento dei pedoni</b></p> <p><b>3. È vietato ai pedoni attraversare diagonalmente</b></p>

<p>le intersezioni; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2.</p> <p>(comma non presente)</p> <p><b>5.</b> I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza ai conducenti.</p>	<p>le intersezioni, salvo che sia presente un attraversamento pedonale disposto in tale senso; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2 salvo che non esistano o siano a distanza superiore a quella indicata al comma 2.</p> <p><b>4-bis.</b> È consentito ai pedoni transitare sul margine destro della carreggiata quando, per l'entità dei flussi pedonali o per la larghezza del percorso pedonale o del marciapiede, questi ultimi risultino insufficienti. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, è consentito ai pedoni sostare anche in gruppo sui marciapiedi</p> <p><b>5.</b> I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali o nella quale questi ultimi sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2 devono dare la precedenza ai conducenti, fermo restando quanto previsto dall'articolo 191, comma 1, primo periodo. Se la circostanza ricorre in strade con non più di una corsia per senso di marcia all'interno di centri abitati, i pedoni hanno diritto di precedenza secondo quanto stabilito dall'articolo 191, comma 1, secondo periodo.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Comma 3 - Il comma modificato consente ai pedoni l'attraversamento di un'intersezione in diagonale in presenza di un attraversamento pedonale così tracciato. Corrispondentemente dovrà essere integrato l'art. 145 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/1992), prevedendo l'attraversamento pedonale diagonale.</i></p> <p><i>L'attraversamento pedonale diagonale è un dispositivo che si è diffuso in vari Paesi nel mondo e risulta particolarmente efficace nelle</i></p>

	<p><i>intersezioni più affollate, specialmente nelle grandi città.</i></p> <p><i>La modifica del secondo periodo risponde alla logica secondo la quale il pedone deve poter seguire il percorso più conveniente e quindi più breve. In questo caso è spostata sull'automobilista la responsabilità in caso di collisione con il pedone che attraversa in una situazione "difficile", mentre nella formulazione attuale la responsabilità è in capo al pedone. Spetterà poi ovviamente all'ente proprietario della strada intervenire sulla piazza o sul largo, in modo da rendere la circolazione dei veicoli ordinata e moderata.</i></p> <p><i>Comma 4-bis - Il nuovo comma proposto si prefigge due scopi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• in determinate situazioni, permettere ai pedoni di transitare anche sul margine destro della carreggiata;</i></li> <li><i>• consentire ai pedoni di sostare anche in gruppo sui marciapiedi, trattandosi di un comportamento che favorisce la vivibilità degli spazi pubblici.</i></li> </ul> <p><i>Comma 5 – La modifica proposta ha lo scopo di coordinare l'art. 190 con l'art. 191.</i></p>
<p><b>Art. 191</b> <b>Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni</b></p> <p>1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano 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 fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4.</p>	<p><b>Art. 191</b> <b>Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni</b></p> <p>1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale <b>o la carreggiata del cui ingresso separa due tratti di marciapiede</b>, devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4.</p>

<p>2. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.</p>	<p>2. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali o in cui questi ultimi sono a distanza superiore a quella indicata al comma 2 dell'articolo 190 i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.</p> <p>Se la circostanza di cui al primo periodo ricorre in strade dotate di non più di una corsia per senso di marcia all'interno di centri abitati, i conducenti sono tenuti a dare la precedenza al pedone, qualora questi palesi l'intenzione di attraversare in tempo utile a consentire al veicolo di rallentare e fermarsi, tenuto conto di quanto prescritto dall'articolo 141, comma 3, per la circolazione negli abitati</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>La modifica proposta del comma 1 stabilisce l'obbligo per i conducenti dei veicoli di dare la precedenza ai pedoni in attraversamento, rallentando gradualmente e fermandosi, quando svoltano in una carreggiata, anche quando non sia presente un attraversamento che unisce due tratti di marciapiede interrotti dalla carreggiata stessa.</i></p> <p><i>La modifica proposta del comma 2 estende lo stesso obbligo per i conducenti dei veicoli, di dare la precedenza ai pedoni che mostrino l'intenzione di attraversare, previsto per gli attraversamenti pedonali, anche all'attraversamento di strade prive di attraversamenti pedonali o con attraversamenti pedonali molto distanti.</i></p>
<p><b>TITOLO VII</b>  <b>DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE</b>  <b>Capo I</b>  <b>DISPOSIZIONI FINALI</b></p>	

**Art. 230**

**Educazione stradale**

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, 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. (27) (99)

2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.

**Art. 230**

**Educazione stradale**

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, **nonché degli enti e associazioni maggiormente rappresentative e di comprovata esperienza in materia di prevenzione, sicurezza stradale e mobilità ciclistica**, 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. (27) (99)

2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni, **enti ed associazioni** pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.

	<p>Nota:</p> <p><i>La modifica proposta si spiega ripercorrendo le precedenti modifiche dell'art. 230.</i></p> <p><i>Fino alla Legge 29 luglio 2010, n. 120, l'art. 230 prevedeva che il Ministero dell'Istruzione si avvallesse anche <b>"delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche 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,"</b></i></p> <p><i>La Legge 120/2010, con l'art. 45, inserito dalla Camera dei Deputati, integra l'articolo 230 "espungendo le associazioni ambientaliste tra quelle che partecipano al procedimento di definizione dei programmi di educazione stradale ed includendovi la conferenza Stato-Regioni-Autonomie locali (cfr. dossier luglio 2010 n. 238 del servizio studi del Senato, XVI legislatura, Disegno di legge A.S. n. 1720-B, "Disposizioni in materia di sicurezza stradale", pag. 37 (<a href="https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/737246.pdf">https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/737246.pdf</a>)).</i></p> <p><i>Tuttavia, dal succitato dossier non si deduce che siano state espunte anche le società sportive ciclistiche e gli 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.</i></p>

*Non appare logico che, per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, il Ministero dell'Istruzione si avvalga dell'ACI (organizzazione che da statuto rappresenta e tutela gli interessi generali dell'automobilismo italiano) e non dei soggetti maggiormente rappresentativi del ciclismo urbano.*

*Del resto, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, a pag. 59-60 riporta:*

*In particolare, per il perseguimento di tali obiettivi, le azioni che saranno realizzate a cura del MIMS puntano a prevedere il coinvolgimento sistematico di **esperti di mobilità ciclistica** e delle **associazioni del settore**, per fornire supporto all'attività legislativa in materia di ciclabilità, contribuire alla formazione di tecnici degli enti territoriali, monitorare l'efficacia degli interventi realizzati.*

*Si propone pertanto di reintrodurre fra gli enti di cui il Ministero dell'Istruzione e del Merito si può avvalere, accanto all'ACI, anche gli **enti e associazioni maggiormente rappresentative e di comprovata esperienza in materia di prevenzione, sicurezza stradale e mobilità ciclistica.***

**Proposte di modifica al DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 16 dicembre 1992, n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.**

Testo vigente Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495	Modifica proposta
<p><b>Art. 145</b> <b>Attraversamenti pedonali</b></p> <p><b>3.</b> 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 essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione (fig. II.435).</p> <p>(comma non presente)</p> <p>(comma non presente)</p>	<p><b>Art. 145</b> <b>Attraversamenti pedonali</b></p> <p><b>3.</b> In presenza del segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA <b>l'iscrizione STOP sulla pavimentazione può essere tracciata a monte dell'attraversamento pedonale, ove presente. In caso di attraversamento pedonale arretrato di oltre 1,5 m rispetto alla linea di arresto, è obbligatorio incanalare i pedoni</b> verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione <b>invalicabili</b> (fig. II.435).</p> <p><b>5.</b> In presenza di sosta a bordo strada, <b>gli attraversamenti pedonali devono essere dotati alle estremità di promontori pedonali invalicabili, che impediscano ai veicoli la fermata e la sosta a ridosso dell'attraversamento, in modo che sia garantita al pedone la massima visuale sui veicoli in transito e, viceversa, sia garantita ai conducenti in transito la massima visuale sui pedoni in procinto di attraversare.</b></p> <p><b>6.</b> <b>In corrispondenza degli attraversamenti pedonali il limite di velocità per i veicoli è fissato a 30 km/h".</b></p>

	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>La nuova formulazione proposta per il comma 3 si prefigge lo scopo di evitare un effetto molto comune dell'attuale formulazione: quando le strisce pedonali sono tracciate a 5 m dalla linea di arresto, i pedoni nella maggior parte dei casi attraversano sulla linea ideale che congiunge i due marciapiedi, per evitare la scomoda deviazione necessaria per passare sulle strisce pedonali arretrate.</i></p> <p><i>I nuovi commi 5 e 6 proposti, si prefiggono lo scopo di aumentare la sicurezza dei pedoni in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.</i></p>
(articolo non presente)	<p><b>Art. 145-bis</b> <b>Isole pedonali salvagente</b></p> <p><b>1.</b> Le strade urbane con larghezza complessiva delle corsie di marcia superiore a 6,80 m, devono essere dotate, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, di isole pedonali salvagente centrali.</p> <p><b>2.</b> In corrispondenza delle isole pedonali salvagente centrali, in assenza di lanterne semaforiche, la carreggiata deve essere ridotta a una sola corsia per senso di marcia.</p> <p><b>3.</b> Gli attraversamenti pedonali nei pressi di scuole, aree verdi, impianti sportivi, fermate del trasporto pubblico, devono essere dotati di isole pedonali salvagente centrali, indipendentemente dalla larghezza complessiva delle corsie di marcia.</p>

	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>Come è noto, un attraversamento pedonale eccessivamente lungo rende poco sicuro l'attraversamento. Il pedone non si sente sicuro. Per ridurre la lunghezza dell'attraversamento e aumentare la sensazione di sicurezza per il pedone, deve essere obbligatorio dotare gli attraversamenti di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>• "promontori" invalicabili dai veicoli alle due estremità, in modo che siano impediti ai veicoli la fermata e la sosta a ridosso dell'attraversamento, e sia in tal modo garantita la massima visuale al pedone sui veicoli in transito e, viceversa, sia garantita ai conducenti in transito la massima visuale sui pedoni in procinto di attraversare;</i></li><li><i>• isola salvagente centrale, in modo da ridurre la lunghezza dell'attraversamento, grazie all'attraversamento in due tempi; il pedone deve controllare un solo flusso di veicoli per ciascuna fase; viene anche scongiurato il sorpasso del veicolo che si è fermato per consentire al pedone di attraversare, da parte di veicoli che sopraggiungono.</i></li></ul> <p><i>Le isole centrali salvagente sugli attraversamenti pedonali sono il dispositivo che presenta il miglior rapporto sicurezza/prezzo (crf. Ad esempio <a href="https://www.securite-routiere-plus.com/medias/files/l-ilot-refuge-central.pdf">https://www.securite-routiere-plus.com/medias/files/l-ilot-refuge-central.pdf</a>).</i></p>
<p><b>Art. 179.</b> <b>Rallentatori di velocità</b></p> <p>(comma non presente)</p>	<p><b>Art. 179.</b> <b>Rallentatori di velocità</b></p> <p><b>7-bis.</b> Sulle strade tipo "e" strade urbane di quartiere e di tipo "f" strade urbane locali, indipendentemente dal volume di traffico giornaliero, dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 30 km/h, si possono adottare cuscinetti artificiali per rafforzare il segnalamento di una modifica di disciplina nel passaggio da una zona o strada ad un'altra e in corrispondenza di intersezioni o attraversamenti pedonali.</p>

(comma non presente)	<b>7-ter.</b> I cuscini artificiali possono essere installati in serie e devono essere presegnalati.
(comma non presente)	<b>7-quater.</b> I cuscini di cui al comma 7-bis, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione, di forma rettangolare, a sezione trapezoidale, con le seguenti dimensioni: lunghezza tra 1,70 e 2,50 m; larghezza 1,70 m, altezza 7,5 cm; pendenza dei lati ortogonali al senso di marcia 15%, pendenza dei lati paralleli al senso di marcia 25%. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori di cui al comma 7-bis, deve essere non inferiore a 20 m.
(comma non presente)	<b>7-quinquies.</b> Il presegnalamento è costituito dal segnale di cui alla figura II.2 di formato preferibilmente ridotto, posto almeno 20 m prima. Ad esso è abbinato il segnale di cui alla figura II.50 di formato ridotto, con un valore compreso tra 50 e 20, salvo che sulla strada non sia già imposto un limite massimo di velocità di pari entità. Una serie di rallentatori deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n. . rallentatori".
	<p>Nota:</p> <p><i>I nuovi commi 7-bis, 7-ter, 7-quater, 7-quinquies introducono nell'ordinamento a pieno titolo i cuscini rallentatori o cuscini "berlinesi".</i></p> <p><i>Attualmente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concede l'uso dei cuscini berlinesi solo tramite singoli decreti di autorizzazione alla sperimentazione, rilasciati ai Comuni che ne fanno richiesta con riferimento a specifiche strade. Ottenuta l'autorizzazione del MIT, i Comuni sono tenuti a monitorare i flussi, la velocità e l'incidentalità per un determinato periodo di tempo.</i></p> <p><i>I cuscini rallentatori sono citati a pag. 41 delle Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana, Circolare numero 3698 del 08/06/2001 del Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la</i></p>

	<p><i>Sicurezza Stradale. Il documento riporta che l'impiego dei cuscini "è stato concesso in alcuni casi in deroga alla legge". Pertanto, la sperimentazione dura ormai da oltre venticinque anni. Sarebbe sicuramente vantaggioso, in termini di semplificazione procedurale, sia per il MIT che per i Comuni, se i cuscini fossero normati dal C.d.S. e dai suoi Regolamenti.</i></p> <p><i>A livello europeo, i cuscini berlinesi fanno parte integrante delle linee guida sulla sicurezza stradale e sulla moderazione del traffico di numerosi Paesi, dove vengono installati correntemente.</i></p> <p><b>Germania:</b> Sono nati a Berlino negli anni '90 (da cui il nome) e sono normati da precise direttive federali. Vengono posizionati principalmente nelle Tempo-30-Zonen (le Zone 30).</p> <p><b>Regno Unito e Francia:</b> Sono ampiamente diffusi e regolamentati da manuali tecnici ministeriali (come le fiches del CERTU in Francia).</p> <p><b>Spagna e Paesi Bassi:</b> Vengono utilizzati diffusamente all'interno delle strategie di pianificazione urbana per proteggere i percorsi ciclabili e pedonali.</p>
<p><b>Art. 225</b> <b>Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi</b></p> <p>7. Sono consentiti i rimorchi per velocipedi purché la lunghezza del velocipede, compreso il rimorchio, non superi 3 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 i velocipedi all'articolo 224.)</p>	<p><b>Art. 225</b> <b>Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi</b></p> <p>7. I rimorchi per velocipedi devono avere le seguenti caratteristiche: lunghezza massima dall'asse della ruota posteriore del velocipede 2,50 m (rimorchi speciali per attrezzature sportive 4,50 m); larghezza massima 1,00 m (per velocipedi con larghezza superiore a 1,00 m la larghezza del rimorchio è aumentabile fino a 1,30 m); altezza massima 1,40 m carico incluso; massa totale non frenata 60 kg carico incluso; massa totale frenata 120 kg carico incluso.</p> <p>Per la visibilità, i rimorchi per velocipede devono essere dotati dei seguenti dispositivi.</p>

	<p>Sulla parte anteriore, per rimorchio con larghezza minore o uguale a 0,60 m: 1 riflettore bianco con una superficie minima di ingresso della luce di 20 cm<sup>2</sup>; per rimorchio con larghezza maggiore di 0,60 m: 2 riflettori bianchi con una superficie minima di ingresso della luce di 20 cm<sup>2</sup>.</p> <p>Sulla parte posteriore, per rimorchio con larghezza minore o uguale a 0,60 m: 1 fanale a luce rossa, anche lampeggiante + 1 riflettore rosso con una superficie minima di ingresso della luce di 20 cm<sup>2</sup>; per rimorchio con larghezza maggiore di 0,60 m: 2 fanali a luce rossa + 2 riflettori rossi con una superficie minima di ingresso della luce di 20 cm<sup>2</sup>; per rimorchio trasporto persone, 1: pennone flessibile alto 1,5 m con bandierina fluorescente. Sui lati, riflettori gialli con una superficie minima di ingresso della luce di 20 cm<sup>2</sup>.</p>
	<p><i>Nota:</i></p> <p><i>La nuova formulazione proposta per il comma 7 è coordinata con il nuovo comma 2-quater dell'Art. 50 del C.d.S. (vedi sopra) e si ispira alla normativa europea in materia più aggiornata:</i></p> <p><b>Austria:</b> <a href="https://www.oeamtc.at/thema/fahrrad/fahrrad-mit-anhaenger-welche-vorschriften-gelten-16181144">https://www.oeamtc.at/thema/fahrrad/fahrrad-mit-anhaenger-welche-vorschriften-gelten-16181144</a>; <a href="https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&amp;Dokumentnummer=NOR40017680">https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&amp;Dokumentnummer=NOR40017680</a></p> <p><b>Germania:</b> <a href="http://www.cramers-web.de/StVZO_Merkblatt_Anhaenger.pdf">http://www.cramers-web.de/StVZO_Merkblatt_Anhaenger.pdf</a></p> <p><b>Svizzera:</b> <a href="https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/Veloanhaenger-Broschuere_2012_f.pdf">https://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/Veloanhaenger-Broschuere_2012_f.pdf</a></p>

## Chi siamo

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.

[→Scopri cosa facciamo](#)

### Contatti

[centrostudi@fiabitalia.it](mailto:centrostudi@fiabitalia.it)

### Scopri di più

FIAB Italia, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta è un’organizzazione ambientalista che promuove l’uso quotidiano della bicicletta e il cicloturismo per proteggere l’ambiente e contrastare la crisi climatica.

[www.fiabitalia.it](http://www.fiabitalia.it)