**La circolazione delle biciclette**

Utenti vulnerabili, ciclabile, segnaletica orizzontale, dispositivi di segnalazione e norme di comportamento

*La recente riforma al Codice della Strada, in vigore dal 14 dicembre 2024, ha apportato rilevanti novità al sistema che regola la circolazione delle biciclette, anche tramite l’inserimento dei ciclisti nella categoria degli utenti vulnerabili della strada.*

|  |
| --- |
| **Sommario:**   1. [**Riforma 2024**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p1) 2. [**Utenti vulnerabili e interventi sulla sicurezza**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p2) 3. [**Strada urbana ciclabile**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p3) 4. [**Corsia ciclabile**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p4) 5. [**Segnaletica orizzontale**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p5) 6. [**Dispositivi di segnalazione delle biciclette**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p6) 7. [**Norme di comportamento**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p7) 8. [**Guida notturna o in condizioni di pericolo**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p8) 9. [**Sorpasso**](https://www.altalex.com/guide/circolazione-biciclette#p9) |

|  |
| --- |
| **Responsabilità civile automobilistica**, di Buffone Giuseppe, CEDAM, 2023. Il volume dà risposta agli interrogativi che le aule dei Tribunali pongono agli avvocati (e pure ai magistrati, periti e consulenti). [**Scarica gratuitamente l'estratto**](https://shop.wki.it/offerta/responsabilita-civile-automobilistica-s574785/) |

**1. Riforma 2024**

La legge di riforma al **Codice della Strada** ([**Legge 25 novembre 2024, n. 177,**](https://www.altalex.com/documents/2024/12/02/g-u-codice-strada) che reca “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**](https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/10/22/codice-della-strada)”), all’**articolo 15** in tema di “*Ciclabilità”,*contiene una serie di disposizioni che afferiscono alla circolazione delle biciclette, mediante la modifica:

* di alcune definizioni legislative;
* dei poteri dei comuni;
* della disciplina del sorpasso.

**2. Utenti vulnerabili e interventi sulla sicurezza**

La riforma del 2024 considera **utenti della strada vulnerabili anche i conducenti di ciclomotori e motocicli**. Per l’effetto, nella novella definizione di “**Utente vulnerabile della strada**” sono ricompresi “pedoni, persone con disabilità, ciclisti, conducenti di ciclomotori e motocicli e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade”.

La novella fa seguito alle audizioni parlamentari di soggetti espressione anche dei guidatori di mezzi a due ruote, i quali con una qualche frequenza risultano vittime di sinistri sia a opera di conducenti di automobili sia per il dissesto della strada.

Pertanto, analoga modifica testuale è stata apportata all’**art. 208, comma 4, lett. *c)***del medesimo codice della strada a proposito della **destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative le violazioni stradali**: tale disposizione stabilisce che una quota di tali somme sia destinata a **interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili**, nel cui novero sono stati appunto aggiunti i conducenti di ciclomotori e motocicli.

**3. Strada urbana ciclabile**

Nelle definizioni di cui all’**art. 2, comma 3**, del **codice della strada** la lett. E-*bis*, che già conteneva una definizione di “**Strada urbana ciclabile**” (come strada urbana a unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi) a seguito della riforma è definita quale “**strada urbana a unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi**”.

In sostanza, la definizione si dilata perché vengono meno i necessari requisiti della pavimentazione e del marciapiede nonché la segnaletica orizzontale.

**4. Corsia ciclabile**

La stessa riforma del 2024 va a meglio precisare, o addirittura inserire ex novo, alcune definizioni in tema di ciclabilità:

* + **Corsia ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade urbane anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l’inserimento di una pista ciclabile;
  + **Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane precedentemente a senso unico di marcia, idonea a consentire la circolazione dei velocipedi in senso opposto;
  + **Zona Ciclabile**: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine;
  + **Zona di Attestamento Ciclabile**: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinata all’accumulo e alle manovre dei velocipedi in attesa di via libera.

L’**articolo 15, comma 2** rimette la determinazione delle condizioni per la realizzazione della “corsia ciclabile” di cui all’**articolo 3, comma 1, numero 12-*bis*)**, del codice della strada nonché della relativa segnaletica, in ambito sia urbano che extraurbano, a un **decreto del MIT**, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, sentita la Conferenza unificata.

La previsione è stata introdotta con l’obiettivo specifico di tenere conto delle esigenze rappresentate in sede di Conferenza unificata e risolvere le criticità che potrebbero insorgere in sede applicativa. Al riguardo, i rappresentanti degli enti territoriali hanno evidenziato le differenti condizioni che le strade, urbane ed extraurbane, presentano in relazione al contesto territoriale di riferimento.

Si pensi, a titolo esemplificativo, a una strada extraurbana che non presenti le caratteristiche richieste per la realizzazione di una pista ciclabile e che, tuttavia, consenta la circolazione dei ciclisti in sicurezza, in quanto poco trafficata, a senso unico o caratterizzata dall’imposizione di ridotti limiti di velocità.

* 1. **Poteri dei Comuni**
  2. Riguardo ai poteri dei comuni nell’art. 7, al comma 1, la lett. *i-*bis) viene sostituita dalla riforma, nel senso che l’ordinanza del sindaco può “stabilire su determinate strade precedentemente a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la **circolazione dei velocipedi in senso opposto**, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l’inserimento di piste ciclabili”. Inoltre, risulta possibile “istituire la **zona di attestamento ciclabile**, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile”. Infine, i comuni provvedono a **delimitare le zone ciclabili**, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, in cui sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.

**5. Segnaletica orizzontale**

All’**articolo 40**, dopo il comma 5 è stato inserito il 5*-bis: “*Nella **zona di attestamento ciclabile**, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l’obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche”. In pratica si offre alle biciclette **una zona nella quale esse (e solo esse) possono fermarsi al semaforo**.

**6. Dispositivi di segnalazione delle biciclette**

All’**art. 68, il comma 2** viene sostituito da un testo che, per le ipotesi di uso obbligatorio di luci e catadiottri, rinvia direttamente all’**art. 152, comma 1**, anziché elencarli autonomamente.

Tale norma stabilisce che i veicoli a motore durante la marcia fuori dei centri abitati ed i ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, anche durante la marcia nei centri abitati, hanno l’obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d’ingombro.

**7. Norme di comportamento**

All’**articolo 143, comma 2**, era già stabilito che “veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al **margine destro** della carreggiata”. La riforma aggiunge di un comma 2-*bis*, ai sensi del quale “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**”. In pratica, le bicilette non sono più soggette a un trattamento giuridico deteriore rispetto agli altri veicoli.

Sempre in ambito di norme di comportamento, all’articolo 145 viene sostituito il dettato dei commi 4-*bis*e 4-*ter*, col seguente:

* + nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, **devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti** (4-bis);
  + i conducenti dei veicoli a motore devono **dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua**.

La modifica saliente è al comma 4-*bis,*in cui il concetto della **particolare attenzione** prende il luogo dell’obbligo della precedenza.

**8. Guida notturna o in condizioni di pericolo**

L’**art. 153, comma 1**, primo periodo, sopprime il riferimento ai soli veicoli a motore, in tal modo **estendendo gli obblighi di dotazione e accensione delle luci alle bicilette**.

Per l’effetto, da mezz’ora dopo il tramonto del sole a mezz’ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro.

**9. Sorpasso**

Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato **con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca 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 all’articolo 148 del Codice, comma 16, primo periodo, ovvero la sanzione amministrativa del **pagamento di una somma da euro 167,00 a euro 665,00**.