

RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA (L. 177/2024) E INTERVENTI CICLABILI AI SENSI DEL D.L. 76/2020: E ADESSO COSA SUCCEDDE?

Crediti

Documento redatto a cura di:

- Andrea Colombo, esperto legale in materia di mobilità sostenibile e sicurezza stradale
- Alfredo Drufuca, ingegnere, direttore tecnico di Polinomia srl

e sottoscritto da:

Centro Studi FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Andrea Debernardi, amministratore unico e direttore tecnico META srl

Marco De Mitri, ingegnere, Trafficlub

Raffaele Di Marcello, architetto, direttore generale Unione Nazionale Italiana Tecnici Enti Locali

Matteo Dondè, architetto

Paolo Gandolfi, architetto, direttore Area sviluppo territoriale

Patrizia Malgieri, pianificatrice della mobilità urbana

Federico Parolotto, ceo MIC-HUB

Andrea Poggio, ingegnere, Legambiente

Francesco Seneci, ingegnere, direttore tecnico NetMobility srl

Il presente documento può essere diffuso in forma integrale o riprodotto in forma parziale citando la fonte e gli autori che l'hanno redatto.

25 novembre 2024

Introduzione

Dopo l'approvazione della riforma del codice della strada, proposta dal Ministero dei trasporti, in prima lettura alla Camera e poi in via definitiva al Senato, e la conseguente entrata in vigore dal 14 dicembre 2024, molte amministrazioni comunali - assessori/e, progettisti/e, funzionari/e tecnici e amministrativi - stanno interrogandosi circa gli effetti delle modifiche apportate dalla legge n. 177/2024¹ alla disciplina codicistica dei dispositivi ciclabili introdotti dal DL 76/2020², sugli interventi già realizzati, appaltati o progettati, nonché sugli interventi di nuova progettazione.

I dispositivi interessati dalla riforma sono le corsie ciclabili, le corsie per doppio senso ciclabile, le case avanzate, le strade urbane ciclabili e le corsie "bus+bici".

Arrivati all'approvazione definitiva della riforma ed esauriti gli spazi politici per eventuali modifiche in sede parlamentare, occorre analizzarne gli impatti concreti dal punto di vista strettamente tecnico-legale, e verificare - in modo proattivo ma rigoroso - se, in che misura e come è possibile evitare di disperdere il patrimonio delle buone pratiche accumulato grazie alle numerose e positive applicazioni dei dispositivi ciclabili fatte dal 2020 ad oggi dalle amministrazioni locali, fermo restando il rispetto della legge e nelle more, ove previsto, degli atti di normazione secondaria: è questo lo scopo cui è mirato il presente documento.

Ciò debitamente premesso, i possibili effetti della riforma del codice vanno opportunamente valutati a seconda della fase in cui si trovano i progetti di interventi ciclabili.

Interventi già realizzati

Per quanto riguarda gli interventi ciclabili già realizzati, si può ritenere che questi non debbano certo essere rimossi e nemmeno necessariamente modificati o adeguati a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al codice. Per principi generali dell'ordinamento giuridico italiano, infatti, la legge dispone solo per il futuro (salvo diversa previsione espressa, nel senso della retroattività, assente nella riforma del codice) e, inoltre, i provvedimenti amministrativi sono e restano soggetti alla legislazione vigente al momento della loro adozione, anche qualora venga successivamente modificata. Nel caso di specie, dunque, le delibere o determine di approvazione dei progetti restano sottoposte alle disposizioni introdotte dal DL 76/2020 e, così, anche gli interventi realizzati in esecuzione di esse.

Si può ritenere, altresì, che nulla osta alla manutenzione/ripristino degli interventi, così come realizzati, senza necessità di modifiche o adeguamenti in tale occasione: il rifacimento della pavimentazione stradale (come pure l'eventuale colorazione dello stesso) e/o il semplice ripasso della segnaletica orizzontale, non comportano infatti modifiche sostanziali al progetto, che è e resta quello approvato sotto la vigenza della normativa originaria. Anzi, le operazioni manutentive sono da ritenersi d'obbligo per gli enti proprietari o gestori della strada, al fine di garantire il funzionamento sicuro degli interventi per come sono stati e restano legittimamente realizzati.

¹ Legge 25 novembre 2024, n. 177, recante "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", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 280 del 29 novembre 2024.

² Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Interventi già approvati e/o appaltati

Per le medesime ragioni esposte nel paragrafo precedente, a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al codice si può ritenere che possano proseguire nell'iter amministrativo e attuativo in conformità alla normativa finora vigente anche:

- i progetti di interventi ciclabili già approvati, anche se non ancora appaltati, poiché l'atto di approvazione del primo o di più livelli dei progetti stessi è stato adottato sotto le disposizioni previgenti del codice e, come detto nel paragrafo precedente, la legge dispone solo per il futuro (salvo diversa clausola, qui assente) e i provvedimenti amministrativi restano sottoposti alla normativa in vigore al momento della loro adozione: il presupposto cui fare riferimento potrebbe considerarsi l'avvenuta formalizzazione, prima dell'entrata in vigore delle nuove norme, almeno del progetto di fattibilità tecnica ed economica (d'ora in avanti anche PFTE)³, oppure, a maggior ragione, del progetto esecutivo;
- i progetti di interventi ciclabili già appaltati, anche se non ancora eseguiti, in tutto o in parte, sia per gli stessi motivi giuridici di cui al punto precedente (in questo caso a maggior ragione, essendo l'iter in una fase ancora più avanzata), sia per l'ulteriore elemento del legittimo affidamento degli operatori economici nella procedura, in caso di avvenuta aggiudicazione, e/o delle obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte, nel caso di avvenuta sottoscrizione del contratto: una conclusione differente potrebbe tra l'altro comportare contenziosi e/o maggiori costi a carico dell'ente.

Interventi nuovi

Differente è il caso di interventi completamente nuovi, cioè di progetti sviluppati e approvati (a livello di PFTE o di progetto esecutivo) dopo l'entrata in vigore della riforma del codice.

Ovviamente i progetti avviati dopo l'emanazione dei regolamenti e decreti previsti dalla riforma⁴, seguiranno le ulteriori disposizioni ivi contenute, ove rilevanti.

Il punto nodale è piuttosto comprendere invece cos'è possibile fare adesso, dopo l'entrata in vigore della riforma del codice, ma, ove previsti, prima dell'emanazione dei regolamenti e decreti (anche considerando che i relativi termini temporali spesso in passato non sono stati rispettati e addirittura vi sono a tutt'oggi atti mai emanati dal Ministero dopo anni o decenni).

Ora, la riforma da un lato modifica in via diretta alcune ben individuate caratteristiche sostanziali dei dispositivi ciclabili, dall'altro, e soprattutto, rimuove dall'articolato del codice alcune indicazioni più di dettaglio in precedenza presenti⁵.

³ In analogia, tra l'altro, a quanto avvenuto in ambito di disciplina secondaria in materia stradale e anche specificamente della mobilità ciclistica. Infatti, sia il D.M. n. 6792 del 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (art. 5), sia il D.M. n. 557 del 30/11/1999 "Norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" (art. 13), hanno previsto che le nuove disposizioni dagli stessi introdotte non si applichino agli interventi i cui progetti definitivi siano già stati "redatti", nel primo caso, o siano già stati "approvati", nel secondo caso (al momento dell'entrata in vigore del decreto o entro i successivi 30 giorni). Va ricordato che, nell'impostazione del nuovo codice dei contratti pubblici (d.lgs. 36/2023), il livello di progettazione definitiva, per il tipo di sviluppo e documenti ora richiesti, è sostanzialmente ricompreso nel PFTE.

⁴ Il riferimento è all'aggiornamento del regolamento di esecuzione e attuazione del codice (previsto dall'art. 36, comma 1 della L. 177/2024, entro 90 giorni) e al decreto ministeriale sulle condizioni di realizzazione e la segnaletica delle corsie ciclabili (previsto dall'art. 15, comma 2 del medesimo testo, entro 60 giorni). Entrambi potrebbero peraltro in teoria anche riproporre le medesime condizioni determinate dal DL 76/2020, semplicemente trasponendole dalla normazione primaria a quella secondaria, com'è proprio degli aspetti di dettaglio tecnico.

⁵ Operazione, questa, non necessariamente ascrivibile a una volontà esplicita di modificarne l'assetto, quanto più che altro

Le modifiche del primo tipo non possono che trovare applicazione fin da subito, dall'entrata in vigore delle modifiche al codice.

Si tratta però - a ben vedere - di pochi e circoscritti aspetti, che riguardano i dispositivi della corsia ciclabile e della corsia per doppio senso ciclabile, che possono entrambe essere realizzate *“nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile”*, e della casa avanzata, che può essere realizzata solo *“su strade con una corsia per senso di marcia ... e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile”* (su questi aspetti si dirà meglio oltre, nella trattazione specifica dei singoli dispositivi citati).

Le modifiche del secondo tipo, a differenza delle prime appena viste, invece non introducono, “in positivo”, limitazioni o condizioni espresse all'uso dei dispositivi ciclabili, ma semplicemente, “in negativo”, espungono dalla norma primaria alcune indicazioni definitorie o afferenti alla segnaletica, non strettamente indispensabili o, in parte, rimesse a futuri regolamenti e decreti previsti dalla riforma del codice⁶.

Ebbene, le modifiche di quest'ultima natura non comportano di per sé l'impossibilità di continuare a dare applicazione in buona misura ai dispositivi ciclabili introdotti dal DL 76/2020, in assoluto, oppure, quando espressamente previsti, nelle more dell'emanazione di regolamenti e decreti ministeriali, nel pieno rispetto del codice come riformato. E ciò per le motivazioni e con le specificazioni di seguito indicate.

Si tratta, in questo caso, di una possibilità fondata su basi di non pacifica evidenza, anche se l'interpretazione prospettata si basa sull'inoppugnabile argomento che i dispositivi in questione sono e restano previsti e regolati dalla legge, anche modificata, e da altri atti aventi valore giuridico, come meglio precisato in seguito.

Quindi, le considerazioni che seguono non pretendono di fornire un riferimento assoluto, ma servono piuttosto a offrire ad amministratori, funzionari e tecnici, interessati a proseguire le politiche per la ciclabilità urbana fino ad ora positivamente realizzate, una base di elementi tecnici, argomenti giuridico-amministrativi e riferimenti normativi robustamente fondata e motivata.

In premessa, va chiarito ed evidenziato che:

1. La riforma in discussione non elimina nessuno dei più importanti dispositivi che sono stati introdotti dal DL 76/2020 e che rimangono nel codice: corsia ciclabile (art. 3, c. 1, punto 12-bis), corsia per doppio senso ciclabile (art. 3, c. 1, punto 12-ter e art. 7, c. 1, lett. i-bis), casa avanzata - ridenominata zona di attestamento ciclabile (art. 3, c. 1, punto 55-bis) - e strada urbana ciclabile (art. 2, c. 3, punto E-bis), pur modificate, restano comunque esistenti e vigenti nell'ordinamento giuridico italiano. L'unica eccezione è la corsia “bus+bici”, di cui si dirà meglio appresso;
2. Quanto alla loro applicabilità diretta anche in assenza dei regolamenti e decreti ulteriormente previsti dalla riforma, non va dimenticato che sino a oggi è stato possibile progettare e realizzare questi stessi interventi nonostante l'analogia assenza dell'aggiornamento del regolamento di esecuzione e attuazione del codice, che pure era previsto dal DL 76/2020 stesso⁷ e che tuttavia non è mai stato emanato, in quattro anni.

da una finalità di trasferimento degli aspetti meramente tecnici da norme primarie a più appropriati atti secondari.

⁶ Si veda la precedente nota n. 4.

⁷ Entro 60 giorni, in base all'art. 49, comma 5-*decies* del DL 76/2020, come convertito dalla legge 120/2020.

Ciò è avvenuto grazie a una serie di indicazioni contenute nel codice stesso e nel suo regolamento, nonché nelle specifiche tecniche dell'Allegato B del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (d'ora in avanti, per semplicità, "PGMC"), approvato nel 2022 dal CIPESS su proposta del MIT (allora MIMS).

Per quanto riguarda le prime, se è vero che la riforma elide alcune indicazioni di natura definitoria o segnaletica che erano state inserite direttamente nel codice dal DL 76/2020, è anche vero - però - che per i dispositivi ciclabili in oggetto, soccorrono e restano in ogni caso applicabili anche tutte le definizioni e le disposizioni in materia di segnaletica previste in via generale dal codice e dal regolamento di esecuzione e attuazione del codice stesso, pertinenti e applicabili anche ai dispositivi ciclabili in parola. In via generale, si pensi, ad esempio, alle norme del codice e del suo regolamento che definiscono e stabiliscono le caratteristiche delle corsie, delle strisce di delimitazione, delle linee di arresto, del simbolo di velocipede, degli elementi (iscrizioni e simboli) tracciabili sulla sede stradale, etc.

Per di più, sempre a proposito della perdurante disponibilità di indicazioni comunque provenienti dalla fonte primaria cioè la legge, va sottolineato come - contrariamente a quanto si potrebbe pensare - molte caratteristiche, ad un'attenta lettura, restano in ogni caso direttamente ricavabili dal testo del codice anche come novato dalla riforma: su questo, si veda *infra* nella trattazione specifica di ciascun dispositivo.

Per quanto riguarda, invece, le specifiche tecniche contenute nel PGMC, si può ritenere - per principio giuridico generale - che esse conservino piena efficacia nella misura in cui non risultano *contra legem*, cioè che restino valide e applicabili tutte quelle previsioni, cioè in pratica quasi tutte, che non sono in contrasto con il codice, come riformato, fino a quando non siano emanati atti (regolamenti e decreti) che dispongano diversamente. Tra l'altro, il PGMC svolgeva già prima questa funzione integrativa nelle more di atti attuativi del codice, per cui si può ritenere che semplicemente continui a svolgerla: come, in questa fase, non sono stati ancora emanati regolamenti e decreti previsti dalla riforma appena approvata, così, in precedenza, non era mai stato approvato l'aggiornamento del regolamento del codice previsto dal DL 76/2020 anche per dettagliare la disciplina dei nuovi dispositivi ciclabili. Si noti anche - dal punto di vista delle fonti - che le specifiche sono contenute in un Piano che è stato approvato con decreto ministeriale⁸ (cioè la stessa tipologia di atto che dovrà definire le nuove condizioni e caratteristiche delle corsie ciclabili), e che trae legittimazione e trova copertura espressa direttamente dalla legge (L. 2/2018)⁹. Le specifiche tecniche del PGMC, in conclusione, possono dunque continuare a valere per tutti quegli aspetti, come tipicamente quelli relativi alla segnaletica e ad altre caratteristiche di dettaglio tecnico-attuativo, che, all'entrata in vigore della riforma, eventualmente risultino non più normati dal codice, ma non ancora disciplinati dai successivi regolamenti e decreti.

Di seguito si passano in rassegna in modo distinto i singoli dispositivi ciclabili introdotti dal DL 76/2020, analizzando per ciascuno l'impatto delle modifiche apportate dalla riforma del codice, sempre con riferimento a interventi di nuova progettazione (e ferma restando, lo si ribadisce ancora, la salvaguardia degli interventi già esistenti e di quelli già approvati e/o appaltati sotto la vigenza della normativa previgente).

L'analisi riguarda sia le modifiche della riforma del codice direttamente prescrittive, sia le modifiche che invece si limitano semplicemente a togliere alcuni elementi definitori o segnaletici.

⁸ D.M. n. 258 del 23 agosto 2022, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 239 del 12 ottobre 2022.

⁹ Legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica".

→ Corsie ciclabili

L'unica prescrizione nuova immediatamente operativa, per i nuovi progetti, è l'obbligo per il progettista di verificare che non sia possibile adottare, al posto della corsia ciclabile, la fattispecie classica della pista ciclabile come definita dal DM 557/1999 (ad esempio, per indisponibilità dello spazio necessario a garantire in modo continuativo per tutto l'itinerario una larghezza della pista di 1,50 metri¹⁰).

La doppia fattispecie di corsie ciclabili a uso esclusivo e a uso promiscuo resta vigente, come emerge da un'attenta lettura della nuova definizione del dispositivo in questione. La riforma definisce infatti la corsia ciclabile come corsia "idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, *anche in modo promiscuo* con la circolazione degli altri veicoli"¹¹, così riconoscendo nei fatti che esiste - continua a esistere - anche quella a uso esclusivo, per sola circolazione delle bici. Se, infatti, la corsia ciclabile può servire a favorire la circolazione delle bici "anche" in modo promiscuo con gli altri veicoli, allora - simmetricamente - può servire a favorire la circolazione delle bici "anche non" in modo promiscuo: cioè esclusivo.

La riforma espunge dalla definizione la precedente specificazione "... parte della corsia veicolare", in coerenza con la generale finalità di semplificazione definitoria. Cionondimeno, è logicamente evidente che nel momento in cui il codice, come appena visto, continua a contemplare espressamente la fattispecie della corsia ciclabile a uso promiscuo, questa debba poter concorrere alla determinazione della dimensione della adiacente corsia autoveicolare, dunque come parte integrante del complessivo modulo minimo di corsia: in caso contrario, sarebbe stata sufficiente la sola fattispecie della corsia a uso esclusivo o quella della pista ciclabile su corsia riservata.

La lettura sulla perdurante esistenza delle due fattispecie, ad uso promiscuo e ad uso esclusivo, è coerente sul piano sistematico e risulta corroborata anche da alcune disposizioni della riforma del codice che citano la segnaletica delle corsie ciclabili, e così peraltro la identificano, confermando la stessa impostazione vigente in precedenza.

A tale proposito, resta applicabile la delimitazione delle corsie ciclabili, rispettivamente, con striscia continua per quella a uso esclusivo, in quanto non valicabile, e da striscia discontinua per quella a uso promiscuo, in quanto valicabile da altri veicoli. E' infatti la riforma stessa a chiarire che "i conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da *striscia discontinua*"¹², così riconoscendo nei fatti che esistono - continuano a esistere - anche quelle delimitate invece da striscia continua, a uso esclusivo delle bici. Se, infatti, una particolare norma di comportamento viene stabilita per le sole corsie ciclabili con "striscia" discontinua, allora diversa sarà quella valida per le corsie ciclabili con "striscia non" discontinua: cioè continua. Non ve n'è traccia nella riforma, per il semplice motivo che la norma esiste già: per regola generale del codice¹³, gli utenti della strada non possono valicare le strisce continue, che delimitano tra l'altro le corsie ciclabili appunto a uso esclusivo delle bici, e quindi non valicabili né percorribili da altri veicoli.

In generale, nelle more dell'aggiornamento del regolamento del codice (già mancante in realtà fin dalla precedente riforma del 2020) e dell'emanazione dello specifico decreto ministeriale sulle corsie ciclabili, si può ritenere che le caratteristiche delle stesse possano sempre essere utilmente tratte:

¹⁰ Art. 7, comma 1 del DM 557/1999.

¹¹ Art. 15, comma 1, lett. b), n. 2, capoverso 12-bis) della legge n. 177/2024.

¹² Art. 15, comma 1, lett. g), n. 2, capoverso 4-ter) della legge n. 177/2024.

¹³ Art. 40, comma 8 del codice: "È vietato valicare le strisce longitudinali continue".

- dalle norme generali del codice e del suo regolamento: per quanto riguarda, ad esempio, la corsia e il suo dimensionamento (la corsia è definita la “parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli”¹⁴: nel caso di quella ciclabile, dunque, è necessario e sufficiente abbia la larghezza adeguata a consentire il passaggio di una bicicletta), le strisce longitudinali di delimitazione delle corsie (che possono essere continue, se indicano il limite invalicabile della corsia, o discontinue¹⁵), o il simbolo di velocipede, etc.
- dalle specifiche tecniche contenute nel PGMC (per tutte le previsioni non in contraddizione con disposizioni espresse della riforma del codice): per quanto riguarda, ad esempio, la larghezza *consigliata* per le corsie ciclabili, che, come non è definita ora da questa riforma, così non era definita nemmeno prima dal DL 76/2020, senza che ciò abbia impedito di dare applicazione a questo dispositivo (la situazione giuridica è quindi rimasta identica).

Si sottolinea nuovamente che quest’ultimo Piano discende da una fonte giuridica dello stesso livello di quella che, in base alla riforma del codice, dovrà definire le nuove condizioni di realizzazione e di segnalamento delle corsie ciclabili¹⁶: in attesa di un nuovo decreto ministeriale, dunque, è ben ragionevole ritenere che si possa continuare a dare applicazione a un precedente, anche in questo caso, decreto ministeriale.

→ **Corsie per doppio senso ciclabile**

Anche per questo dispositivo, l’unica prescrizione nuova immediatamente operativa della riforma del codice¹⁷, per i nuovi progetti, è l’obbligo per il progettista di verificare che non sia possibile adottare, al posto della corsia ciclabile per doppio senso ciclabile, la fattispecie classica della pista ciclabile, in sede propria in senso opposto a quello degli altri veicoli ai sensi del DM 557/1999 (ad esempio, per indisponibilità dello spazio necessario a installare i separatori longitudinali fisicamente invalicabili larghi almeno 0,50 metri prescritti dal DM stesso¹⁸).

Per il resto, nelle more dell’aggiornamento del regolamento del codice (già mancante in realtà fin dalla precedente riforma del 2020), si può ritenere che le caratteristiche e la segnaletica necessari per la progettazione e realizzazione delle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile possano sempre essere utilmente tratte:

- dalle norme generali del codice e del suo regolamento: per quanto riguarda, ad esempio, le corsie, le strisce longitudinali di delimitazione delle stesse, il simbolo di velocipede, etc. (come già riportato in maggiore dettaglio nel paragrafo precedente, relativo alle corsie ciclabili);
- dalle specifiche tecniche contenute nel PGMC (per tutte le previsioni non in contraddizione con disposizioni espresse della riforma del codice): per quanto riguarda, ad esempio, le dimensioni minime *consigliate* di larghezza di queste corsie e della restante parte di carreggiata destinata alla circolazione degli altri veicoli nella direzione opposta (che, come non sono definite ora da questa riforma, così non erano definite nemmeno prima dal DL 76/2020, senza che ciò abbia impedito di dare applicazione a questo dispositivo: la situazione giuridica è dunque rimasta

¹⁴ Art. 3, comma 1, n. 12) del codice.

¹⁵ Art. 40, commi 3 e 8 del codice.

¹⁶ E soltanto di queste. Nella riforma del codice, infatti, l’ambito oggettivo del nuovo decreto ministeriale è definito mediante un rinvio espresso al solo punto 12-*bis* dell’art. 3 del codice (che è la norma definitoria della corsia ciclabile “semplice”), e non anche al punto 12-*ter* (che invece è la norma definitoria della differente fattispecie della corsia ciclabile per doppio senso ciclabile).

¹⁷ Art. 15, comma 1, lett. b), n. 3), capoverso 12-*ter*), e lett. c), punto 1.2, capoverso i-*bis*) della legge n. 177/2024.

¹⁸ Art. 6, comma 2, lett. a) e art. 7, comma 4 del DM 557/1999.

identica); o la segnaletica verticale e orizzontale applicabile, che viene suggerita dal predetto Piano in relazione alle disposizioni generali del codice e ad alcuni pregressi pareri del MIT sui percorsi promiscui veicolari e ciclabili.

→ **Case avanzate**

La riforma del codice rinomina questo dispositivo in “zona di attestamento ciclabile”, come *species* del *genus* zona di attestamento, già presente nelle definizioni stradali.

L’unica prescrizione nuova immediatamente operativa, per i nuovi progetti, è la limitazione del dispositivo della casa avanzata alle sole “strade con una corsia per senso di marcia”¹⁹. A tal fine, non dovrebbero essere considerate le eventuali corsie specializzate poste soltanto in prossimità del semaforo. In questo senso depone, da un lato, il riferimento complessivo alla “strada” e quindi alla conformazione geometrico-funzionale che caratterizza nel complesso la strada interessata; e, dall’altro lato, la scelta della riforma di ricondurre la casa avanzata alla fattispecie generale della “zona di attestamento”, che - sul piano definitorio - è il tratto di carreggiata, destinato all’accumulo dei veicoli in attesa del verde semaforico, per sua natura “generalmente suddiviso in corsie specializzate separate”²⁰.

L’ulteriore limitazione immediatamente applicabile dall’entrata in vigore della riforma del codice, per i nuovi progetti, è quella della necessaria presenza di una corsia o pista ciclabile lungo la strada, senza ulteriori specificazioni, rispetto ai 5 metri antecedenti l’intersezione quantificati invece con precisione nel testo previgente²¹. Tuttavia, non essendo - più - specificata dalla legge l’estensione minima del percorso ciclabile, questa è opportunamente lasciata alla valutazione tecnica del progettista, in relazione alle caratteristiche concrete del contesto in cui avviene l’intervento.

Dal punto di vista della segnaletica, la riforma del codice, peraltro, specifica²² che la zona di attestamento ciclabile è compresa “tra due linee di arresto” e, in particolare, si compone di una “striscia trasversale continua” per i veicoli diversi dai velocipedi e una seconda più avanzata per i soli velocipedi: restano quindi pienamente e direttamente definite a livello di norma primaria anche le concrete modalità realizzative di questo dispositivo.

Per il resto, nelle more dell’aggiornamento del regolamento del codice (già mancante in realtà fin dalla precedente riforma del 2020), si può ritenere che le eventuali ulteriori caratteristiche e aspetti di segnaletica necessari per la progettazione e realizzazione delle zone di attestamento ciclabile possano sempre essere utilmente tratti dalle norme generali del codice e del suo regolamento, nonché - per tutte le previsioni non in contraddizione con disposizioni espresse della riforma del codice - dalle specifiche tecniche contenute nel PGMC, per la corrispondente fattispecie attuale delle “case avanzate”.

¹⁹ Art. 15, comma 1, lett. c), n. 1.4, capoverso i-quater) della legge n. 177/2024.

²⁰ Art. 3, comma 1, n. 55) del codice.

²¹ Disposizione che viene abrogata per effetto dell’art. 15, comma 1, lett. n), n. 2, della legge n. 177/2024.

²² Art. 15, comma 1, lett. b), n. 6, capoverso 55-bis), e lett. d), capoverso 5-bis), della legge n. 177/2024.

→ **Strade urbane ciclabili**

La riforma del codice interviene²³ in modo assai limitato sul dispositivo della strada urbana ciclabile, espungendo dalla definizione della “E-bis”, introdotta dal DL 76/2020, i riferimenti alla presenza di banchine pavimentate e marciapiedi, e alla segnaletica orizzontale.

Non vi sono pertanto prescrizioni nuove immediatamente operative a seguito dell’entrata in vigore della riforma. L’eliminazione dei riferimenti suddetti, poi, non impedisce che possano comunque sussistere quelle caratteristiche (banchine e marciapiedi, segnalamento anche orizzontale), ma, rispetto alla versione precedente della norma, semplicemente - e peraltro opportunamente - ne rende eventuale e non più necessitata la presenza. Come una strada - ovviamente - può essere classificata E-bis anche se, in più, ha *anche* banchine e marciapiedi, così essa ben può essere evidenziata *anche* con segnaletica orizzontale, in più rispetto a quella verticale.

Quanto alla segnaletica da impiegare, a livello di norma primaria non era definita prima (dal DL 76/2020) e non è definita adesso (dalle modifiche al codice in esame): per cui la situazione giuridica non muta e, nella misura in cui si è data applicazione a questo dispositivo negli scorsi anni, egualmente si può continuare a farlo anche a seguito della riforma del codice.

La segnaletica verticale è, dunque, ancora in attesa della sua definizione. Resta purtuttavia sempre la necessità, per rendere efficace il limite imposto dei 30 km/h, di installarne il relativo segnale: questo dà l’opportunità di completarlo con un semplice pannello integrativo di forma quadrata, recante sopra la scritta “Strada urbana ciclabile”, ossia il *nomen juris* ai sensi del codice, e sotto la scritta “Priorità a” seguita dal simbolo di velocipede, che rappresenta la regola che caratterizza e distingue in modo essenziale questo dispositivo per definizione.

Per quanto riguarda la segnaletica orizzontale, il PGMC ha suggerito la riproduzione a terra, nell’ordine, prima del simbolo di velocipede, seguito dal simbolo di autoveicolo e, infine, dal segnale di limite massimo di velocità di 30 km/h, quale rappresentazione delle caratteristiche fondamentali della strada urbana ciclabile (anche con la riforma, questo dispositivo resta infatti definito come “strada urbana ... con limite di velocità non superiore a 30 km/h ... con priorità per i velocipedi” rispetto agli altri veicoli).

L’eliminazione del riferimento specifico alla segnaletica *orizzontale* dalla definizione, prevista dalla riforma del codice, non è comunque ostativa al suo impiego: per regola generale del regolamento del codice²⁴, infatti, è sempre possibile tracciare sulla sede stradale simboli che ripetono segnali verticali o anche semplicemente simboli in essi contenuti, come sono in effetti quelli sopra citati.

Dunque, nelle more dell’aggiornamento del regolamento del codice (già mancante in realtà fin dalla precedente riforma del 2020), le caratteristiche e gli aspetti di segnaletica necessari per la progettazione e realizzazione delle strade urbane ciclabili potrebbero sempre essere utilmente tratti dalle norme generali del codice e del suo regolamento, nonché - per tutte le previsioni non in contraddizione con disposizioni espresse della riforma del codice - dalle specifiche tecniche contenute nel PGMC, come sopra visto.

²³ Art. 15, comma 1, lett. a), capoverso E-bis) della legge n. 177/2024.

²⁴ Art. 148, comma 11 del regolamento del codice: “I simboli possono costituire ripetizione dei segnali verticali, o di simboli in essi contenuti”.

→ Corsie bus+bici

Come anticipato, l'unico dispositivo ciclabile introdotto dal DL 76/2020 che viene espressamente eliminato dalla riforma del codice²⁵ è quello della "corsia bus+bici", o, meglio, della possibilità di "consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade [riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto], purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 metri". La riforma, infatti, mira ad abrogare la disposizione appena citata, di cui alla lettera i-ter) dell'art. 7 del codice, e, contestualmente, anche a modificare la lettera i), per prevedere la possibilità di riservare ai mezzi pubblici non più soltanto "strade", ma anche "singole corsie".

Tuttavia, resta sempre in ogni caso in vigore la differente e più ampia possibilità di "riservare corsie ... a determinate categorie di veicoli", di cui all'art. 6, c. 4, lett. c) del codice, applicabile sulle strade urbane in virtù del combinato disposto con l'art. 7, c. 1, lett. a): le "categorie di veicoli" a cui riservare la circolazione in una corsia ben possono comprendere sia mezzi di trasporto pubblico, che biciclette e altre tipologie di veicoli. Questa facoltà esisteva prima della nuova disposizione introdotta dal DL 76/2020, è rimasta a seguito della sua entrata in vigore e resta anche a seguito dell'abrogazione della citata disposizione ad opera dell'attuale riforma del codice.

Questa fattispecie, peraltro, è espressione applicativa diretta del concetto generale di "corsia riservata", definita come corsia "destinata alla circolazione esclusiva di *una* o solo di *alcune* categorie di veicoli" dall'art. 3, comma 1, n. 17 del codice. Ciò consente di differenziare le fattispecie e prevenire eventuali obiezioni. E' vero infatti, come visto sopra, che la riforma del codice prevede che ai trasporti pubblici possano essere riservate non più soltanto "strade", ma anche "singole corsie"²⁶. Ma, per rapporto di specialità:

- il dispositivo specifico (art. 7, c. 1, lett. i) si può ritenere applicabile quando le (strade o le) corsie siano riservate alla circolazione di *una sola* categoria di veicoli, i "veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto" ivi specificamente previsti;
- il dispositivo più generale (art. 6, c. 4, lett. c) si può ritenere applicabile in tutti i casi in cui le corsie vengano riservate ad *alcune, determinate* categorie di veicoli, che siano un insieme più ampio rispetto ai soli mezzi di TPL (ad esempio, veicoli con contrassegno handicap, veicoli delle forze dell'ordine, etc., e perciò anche biciclette, che sono veicoli).

Da ultimo, in linea di principio non verrebbe meno nemmeno la possibilità di individuare una corsia ciclabile affiancata a una corsia riservata al TPL, anche facendo ricorso alla fattispecie della corsia a uso promiscuo con striscia discontinua: si tratterebbe, semplicemente, di corsie affiancate.

²⁵ Art. 15, comma 1, lett. c), n. 1.3 della legge n. 177/2024.

²⁶ Art. 15, comma 1, lett. c), n. 1.1 della legge n. 177/2024.

QUADRO SINOTTICO DELL'APPLICABILITÀ DEI DISPOSITIVI CICLABILI DEL D.L. 76/2020 DOPO L'ENTRATA IN VIGORE DELLA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA DI CUI ALLA L. 177/2024 E PRIMA DELL'EMANAZIONE DEI NUOVI REGOLAMENTI E DECRETI IVI PREVISTI

	Interventi già realizzati	Interventi già approvati o appaltati	Interventi di nuova progettazione	
				Note
Corsie ciclabili				<ul style="list-style-type: none"> ▪ salvo verifica che <i>“non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile”</i> ▪ restano identificate le tipologie e le relative modalità segnaletiche (a uso promiscuo con striscia discontinua, a uso esclusivo con striscia continua) ▪ per il resto si possono applicare le regole generali del Codice e del Regolamento, nonché le specifiche tecniche del PGMC approvato con D.M. 258/2022
Corsie per doppio senso ciclabile				<ul style="list-style-type: none"> ▪ salvo verifica che <i>“non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile”</i> ▪ per caratteristiche e segnaletica si possono applicare le regole generali del Codice e del Regolamento, nonché le specifiche tecniche del PGMC approvato con D.M. 258/2022
Case avanzate (zone di attestamento ciclabile)				<ul style="list-style-type: none"> ▪ purché <i>“su strade con una corsia per senso di marcia ... e nelle quali è presente una pista ciclabile o corsia ciclabile”</i> ▪ restano identificate le modalità segnaletiche ▪ per il resto si possono applicare le regole generali del Codice e del Regolamento, nonché le specifiche tecniche del PGMC approvato con D.M. 258/2022
Strade urbane ciclabili				<ul style="list-style-type: none"> ▪ per caratteristiche e segnaletica si possono applicare le regole generali del Codice e del Regolamento, nonché le specifiche tecniche del PGMC approvato con D.M. 258/2022
Corsie bus+bici				<ul style="list-style-type: none"> ▪ la disposizione specifica è abrogata, ma resta in ogni caso sempre possibile l'istituzione di <i>“corsie riservate a determinate categorie di veicoli”</i> (tra cui TPL, velocipedi, veicoli con pass H, etc.) ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. c) in combinato disposto con l'art. 7, c. 1, lett. a) del codice