

Legge 177/2024 e riforma del Codice della Strada

Cosa cambia per la mobilità ciclistica



Tappe recenti della normativa

- | | |
|-------------|--|
| 2020 | Il DL 76/2020, convertito nella legge 120/2020, introduce sei nuovi dispositivi che interessano la mobilità ciclistica: <ol style="list-style-type: none">1. corsia ciclabile,2. corsia ciclabile per il doppio senso ciclabile,3. casa avanzata (oggi zona di attestamento ciclabile),4. uso ciclabile delle corsie preferenziali dei mezzi pubblici,5. zona scolastica,6. strada urbana ciclabile E-bis |
| 2022 | Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) con l'allegato B fornisce le linee guida tecniche per l'esecuzione dei nuovi dispositivi |
| 2024 | La legge 177/2024 modifica le norme del Codice della Strada che riguardano i dispositivi della legge 120/2020 e rimanda le norme di dettaglio ai decreti attuativi |

Interventi realizzati prima del 14 dicembre 2024

Non devono necessariamente essere rimossi, modificati o adeguati per effetto della Legge 177.

La **retroattività** delle norme deve essere espressamente prevista dalla legge stessa.

Delibere o **determine** di approvazione dei progetti sono soggette alla legislazione vigente al momento della loro adozione. Lo stesso vale per gli interventi realizzati in esecuzione di esse.

Anche la **manutenzione** e il **ripristino** degli interventi già realizzati non richiedono necessariamente l'adeguamento alla nuova normativa.

Interventi approvati/appaltati prima del 14 dicembre

Progetti approvati:

- l'atto di approvazione (dal PFTE in avanti) è sottoposto alla normativa del momento dell'adozione, precedente alla Legge 177.

Progetti già appaltati:

- sono sottoposti alla normativa del momento dell'adozione, precedente alla Legge 177;
- c'è stato un **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 comportare contenziosi e/o maggiori costi a carico dell'ente.

Interventi approvati dopo il 14 dicembre 2024

Come operare nel periodo tra il 14 dicembre 2024 e la pubblicazione dei regolamenti e decreti attuativi ? (i termini di legge per questi atti non sono quasi mai rispettati, alcuni non sono mai arrivati o sono arrivati dopo anni)

La Legge 177 **non ha eliminato i dispositivi ciclabili** della Legge 120/2020 eccetto la corsia bus+bici. Ha modificato alcune norme e ha, soprattutto, rimosso alcune indicazioni definitorie di segnaletica.

Le modifiche non eliminano la **possibilità di continuare ad applicare i dispositivi ciclabili** della Legge 120/2020.

Un gruppo di esperti professionisti, anche con il contributo del Centro Studi Fiab, ha pubblicato una **guida** che offre ad amministratori, funzionari e tecnici, una base di **elementi tecnici, argomenti giuridico-amministrativi e riferimenti normativi, per realizzare nuovi interventi.**



1. Corsia ciclabile

2. Corsia per il doppio senso ciclabile

Per i nuovi progetti, obbligo di verificare l'impossibilità di realizzare, al posto della corsia ciclabile, una pista ciclabile ex DM 557/1999 (es. indisponibilità dello spazio necessario per una larghezza di 1,50 metri; o, nel caso del doppio senso ciclabile, per i separatori fisicamente invalicabili larghi almeno 0,50 metri).

Rimane applicabile la delimitazione con striscia continua per la corsia a uso esclusivo (non valicabile) e con striscia discontinua per la corsia a uso promiscuo (valicabile).

Nelle more dell'aggiornamento del Regolamento di Esecuzione e dello specifico decreto ministeriale sulle corsie ciclabili, le caratteristiche delle stesse possono essere tratte:

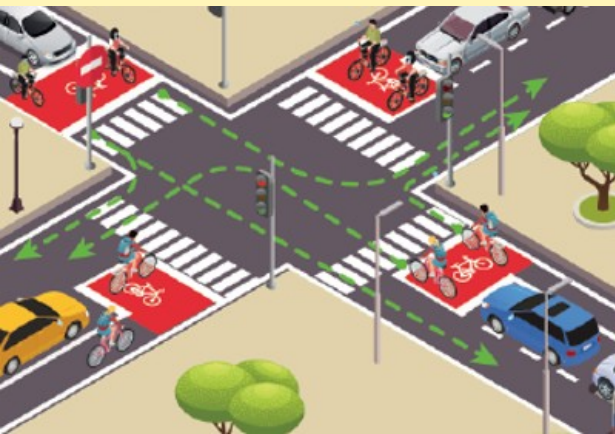
- dalle norme generali del CdS e del Regolamento;
- dalle specifiche del PGMCC, fonte giuridica dello stesso livello di quella degli attesi decreti attuativi.

3. Zona di attestamento ciclabile

Solo su strade con una corsia per senso di marcia” (non contano le corsie specializzate in prossimità dell’incrocio).

Presenza di una corsia o pista ciclabile lungo la strada. Prima erano richiesti 5 m di corsia o pista. Non essendo più specificata, la lunghezza minima del percorso ciclabile è lasciata alla valutazione del progettista, in relazione alle caratteristiche concrete del contesto dell’intervento.

Segnaletica: restano definite a livello di norma primaria anche le concrete modalità realizzative di questo dispositivo. Eventuali ulteriori caratteristiche e aspetti di segnaletica necessari per la progettazione e realizzazione possono essere tratti dalle norme generali del CdS e del Regolamento, nonché dalle specifiche tecniche contenute nel PGMCM, per la corrispondente fattispecie attuale delle “case avanzate”.



4. Bici e corsie dei mezzi pubblici



La Legge 177 abroga la lettera i-ter dell'art. 7 del CdS e prevede alla lettera i la possibilità di riservare ai mezzi pubblici non più soltanto “strade”, ma anche “singole corsie”.

Rimane la differente e più ampia possibilità di riservare corsie a determinate categorie di veicoli (art. 6, c. 4, lett. c del CdS), applicabile sulle strade urbane in combinato con l'art. 7, c. 1, lett. A. Le categorie di veicoli a cui riservare una corsia possono comprendere i mezzi di trasporto pubblico e le biciclette.

Sussiste anche la possibilità di individuare una corsia ciclabile affiancata a una corsia riservata al TPL, semplicemente come corsie affiancate.

5. Zona scolastica

La Legge 177 lascia invariata la Zona scolastica.

Una zona urbana in prossimità delle scuole caratterizzata da:

- particolare tutela dei ciclisti e dei pedoni
- delimitazione con appositi segnali inizio/fine
- limitata o esclusa la circolazione, sosta o fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli
- In attesa delle norme specifiche sulla segnaletica, si può istituire con:
 - limite 30 km/h o inferiore + segnale di pericolo generico con pannello integrativo “zona scolastica”
- segnaletica di zona residenziale con pannello integrativo che precisi le modalità della gestione del traffico nella “zona scolastica”
- divieto di accesso in determinate fasce orarie (tipicamente ingresso e uscita degli studenti) eccetto



6. Strada urbana ciclabile E-bis

Non vi sono nuove prescrizioni immediatamente operative. Non è più necessaria la presenza di banchine pavimentate, marciapiedi, segnaletica orizzontale.

Segnaletica verticale: non era definita dalla Legge 120/2020 e non è definita ora.

Pertanto la situazione giuridica non muta e questo dispositivo può essere applicato anche ora. Anzi, mancando il requisito delle banchine pavimentate, dei marciapiedi e della segnaletica orizzontale, può essere utilizzato in modo più semplice e ampio.

La norma non vieta di aggiungere la segnaletica orizzontale e un pannello integrativo di forma quadrata recante “Strada urbana ciclabile” e sotto la scritta “Priorità a” seguita dal simbolo di velocipede.

Rimane l’obbligo dei 30 km/h con relativa segnaletica.



Riferimenti bibliografici

RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA E INTERVENTI CICLABILI AI SENSI DEL D.L. 76/2020: E ADESSO COSA SUCCEDE?

Documento redatto a cura di:

Andrea Colombo esperto legale in mobilità sostenibile e sicurezza stradale

Alfredo Drufuca ingegnere, direttore tecnico di Polinomia srl

25 novembre 2024

https://www.fiab.info/download/Riforma_CdS_e_dispositivi_ciclabili.pdf

The background of the slide is a solid blue color with a repeating pattern of white silhouettes. The silhouettes depict various people riding bicycles, some carrying cargo or passengers, creating a sense of movement and community.

Grazie

Per maggiori informazioni:

Massimo GASPARDO MORO

Coordinatore Centro Studi

cell. 333 3882015

email massimo.gaspardomoro@fiabitalia.it