

COMUNE DI ZOLA PREDOSA (BO)

## AGGIORNAMENTO PGTU



### ADDENDUM – REGOLAMENTO DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI ZOLA PREDOSA (PGTU 2018), FEBBRAIO 2026

Progettista:

**ING . GUIDO ROSSI**

**LUCA REVERBERI – INGEGNERE**

[WWW.STUDIOREVERBERI.INGEGNERE.IT](http://WWW.STUDIOREVERBERI.INGEGNERE.IT)

Committente:



**Comune di  
Zola Predosa**

## Sommario

1	PREMESSA .....	3
2	NUOVE NORME SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	3
2.1	Quadro normativo di carattere nazionale .....	3
2.1.1	Riferimenti in tema di ciclabilità .....	3
2.1.2	Riferimenti in tema di Micromobilità Elettrica .....	8
2.1.3	Nuovo Codice della Strada e novità in ambito ciclabile e pedonale.....	11
2.2	Quadro normativo di carattere regionale.....	12

## 1 PREMESSA

L'oggetto del presente documento costituisce l'aggiornamento al "REGOLAMENTO DELLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI ZOLA PREDOSA (PGTU 2018)", in particolare integra il precedente regolamento con le nuove norme che sono state emanate dall'anno della redazione del piano ad oggi per quanto riguarda la costruzione e la gestione della mobilità ciclistica in ambito urbano.

Il regolamento delle piste ciclabili costituisce un documento di indirizzo allegato al PGTU del Comune di Zola Predosa, tuttora in corso di aggiornamento al 2026.

## 2 NUOVE NORME SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Qui di seguito vengono riportati i riferimenti alle modifiche normative di carattere nazionale e di carattere regionale.

### 2.1 QUADRO NORMATIVO DI CARATTERE NAZIONALE

Il quadro di riferimento a livello nazionale è stato integrato dal 2017 dalle seguenti norme:

- Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n.397 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";
- Decreto Ministeriale del 28 agosto 2019 n. 396 "Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)", di cui al decreto ministeriale 397/2017;
- Decreto Ministeriale del 04 giugno 2019 n° 229 "Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica";
- Legge 11 gennaio 2018, n.2 – "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica";
- Direzione generale per i Sistemi di trasporto ad impianti fissi e il Trasporto Pubblico Locale – "Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan" - Legge 2/2018, articolo 6;
- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - "Piano generale della mobilità ciclistica urbana ed extraurbana 2022-2024" – 01/08/2022.

#### 2.1.1 Riferimenti in tema di ciclabilità

Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" e sua modifica del 28 agosto 2019 (DM n. 396).

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti

della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall'allegato «Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.

**Il BiciPlan, in accordo con la Legge 11 gennaio 2018, n. 2** – “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (cfr. par. successivo) **è un piano di settore PUMS.**

**Legge 11 gennaio 2018, n.2 – “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”.**

L'approvazione della Legge n.2 del 11 gennaio 2018 rappresenta un atto fondamentale per l'avvio di una politica a sostegno della mobilità ciclabile. La nuova legge costituisce un'importante svolta per la gestione e la programmazione del futuro assetto dei territori e delle aree urbane e metropolitane, con un orientamento che supera la dimensione settoriale relativa alla sola mobilità ciclabile, ed intende “promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica” (Art.1 comma 1).

La legge prevede 3 livelli di pianificazione attuativa. Nella fattispecie:

**1) Il MIMS**, di concerto con il MEF, e sentiti il MIBACT e il MATTM (Art.3) approva il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, di durata triennale, che in particolare definisce gli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità e il quadro delle risorse finanziarie disponibili, promuovendo l'interconnessione con la rete infrastrutturale nazionale Bicalitalia.

Il **Piano Generale della Mobilità Ciclistica** definisce la Rete ciclabile nazionale denominata «Bicalitalia», che costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea «EuroVelo» (Art.4).

La normativa impone, inoltre, che nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica siano stabiliti gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione e la gestione della Rete «Bicalitalia» e la sua integrazione/interconnessione con la rete ciclabile di valenza regionale.

**2) Le Regioni** (Art.5) predispongono ed approvano con cadenza triennale il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, al fine di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

Nello specifico delle competenze della Regione, secondo le indicazioni della legge, un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica definisce (Art.5):

- a) *la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale «Bicalitalia» ed è caratterizzata dall'integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;*
- b) *la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale «Bicalitalia» e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete «Bicalitalia»;*
- c) *nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;*
- d) *il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;*

- e) *il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi extraurbani;*
- f) *gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;*
- g) *la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;*
- h) *l'eventuale realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.*

Per promuovere la fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali possono stipulare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole nei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche con riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza la legge 2/2018, infine, definisce come ciclovie (Art.2) gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

- a) le piste o corsie ciclabili: «parti longitudinali della strada, opportunamente delimitate, riservate alla circolazione dei velocipedi» (Codice della Strada);
- b) gli itinerari ciclopeditoni: «strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada» (Codice della Strada);
- c) le vie verdi ciclabili: piste o strade ciclabili in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura: itinerari in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta o cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua;
- f) le strade 30: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore;
- g) le aree pedonali: «zona interdetta alla circolazione dei veicoli» (Codice della Strada);
- h) le zone a traffico limitato: «aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli» (Codice della Strada);
- i) le zone residenziali: «zone urbane in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitate lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine» (Codice della Strada).

**3) I Comuni (Art.6)** non facenti parti di Città Metropolitane e le Città Metropolitane, adottano i Piani urbani della mobilità ciclistica: denominati «BiciPlan», quali piani di settore dei PUMS.

Sono poi previste disposizioni particolari per le Città Metropolitane e per le Province (Art.7) che sono tenute a definire gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica.

In accordo con quanto previsto dal citato art. 6 della legge i comuni non facenti parte delle città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati 'BiciPlan', quali piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), disciplinati dal DM 397/2017, così come modificato dal DM 396/2019.

Essendo definiti quali piani di settore dei PUMS, la redazione dei BiciPlan è da intendersi obbligatoria per tutti gli enti individuati dall'art.3 del DM 397 e s.m.i. e, quindi, anche per i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti non ricompresi nelle città metropolitane.

I BiciPlan sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, dunque ad intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Gli obiettivi generali indicati dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 sono:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge in materia di ferrovie turistiche.

Il BiciPlan è ordinariamente predisposto su un orizzonte temporale decennale ed aggiornato con cadenza almeno quinquennale.

Nel mese di luglio del 2020 il MIT ha pubblicato le "Linee Guida per la Redazione dei BiciPlan".

#### Legge 17 luglio 2020, n. 77 e Legge 11 settembre 2020, n. 120.

L'attuale quadro normativo è definito dall'art. 229 del decreto-legge 34/2020 del 19 maggio 2020 "Decreto Rilancio" (convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020), come modificato e integrato dall'art. 49 del Decreto-legge 76/2020 del 16 luglio 2020 "Decreto Semplificazioni" (convertito con modifiche in legge 120/2020 dell'11 settembre 2020), che hanno novellato il Codice della strada.

A questo quadro legislativo, si è successivamente aggiunta la Circolare del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno (prot. 300/A/7923/20/101/3/3/9 del 10/10/2020), "Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale" con specifico riferimento alle novità introdotte dal decreto. **Le parti rilevanti rispetto al tema in oggetto sono le seguenti** (estratte da PROGETTARE CICLABILITÀ SICURA GUIDA ALL'APPLICAZIONE DEL DL 76/2020, 16 dicembre 2020):

- **"corsia ciclabile"** (Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-bis) Cds): parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura. Altri

aspetti rilevanti della corsia ciclabile sono quello dell'uso obbligatorio da parte dei ciclisti e quello del diritto di precedenza delle biciclette che vi circolano rispetto agli altri veicoli, obbligo e diritto estesi anche alla fattispecie del doppio senso ciclabile di cui al punto successivo.

- **“corsia ciclabile per doppio senso ciclabile”** (Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-ter) Cds) definita come “...parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli”. L’inserimento della corsia per doppio senso ciclabile, oggetto di ordinanza sindacale, può avvenire “su strade classificate di tipo E, E bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato”. Il doppio senso ciclabile “...può essere previsto indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito”. La modalità del doppio senso ciclabile è, recita l’articolo, “...individuata mediante apposita segnaletica”, che dovrà pertanto essere meglio specificata dal MIT, ma, per assicurare un’immediata applicabilità della nuova norma, può essere già oggi ricostruita sulla base delle disposizioni vigenti e di pareri ministeriali precedenti come più oltre specificato. Da ultimo, è esplicitato che lungo le strade in cui è istituito il doppio senso ciclabile, “qualora risulti non agevole l’incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile”.
- **casa avanzata** (Art. 182, nuovo c. 9-ter Cds): la definizione è ancora quella dell’art. 229 del DL 34/2020 11, che recita che “...sulla soglia dell’intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L’area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell’intersezione”.
- **strada ciclabile (E-bis) 12**: è definita come “strada urbana ad 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.” Le caratteristiche che vengono conferite alla strada ciclabile sono la:
  - particolare prudenza che deve essere adottata da parte degli utenti motorizzati nei confronti dei ciclisti all’atto del sorpasso –prudenza che in realtà deve essere sempre garantita da tutti i conducenti su qualunque strada, così come già stabilito dall’art.148 CdS (Titolo V - art. 148 comma 9 bis del CdS);
  - precedenza che va riconosciuta ai ciclisti che vi transitano o vi si immettono, da parte di tutti i conducenti degli altri veicoli: essa cioè assume nei confronti dei ciclisti che vi circolano le prerogative delle piste ciclabili (Titolo V - art. 145 comma 4 bis del CdS);
  - possibilità per i ciclisti di viaggiare affiancati, anche in numero superiore a due. (Titolo V - art. 182 comma 1 bis del CdS).

- A queste caratteristiche la Circolare succitata ne aggiunge una, relativamente alla necessità di garantire il rispetto dei limiti di velocità imposti con misure di moderazione, ivi compresa l'installazione di strumenti di telecontrollo con sanzionamento differito delle infrazioni.
- **Area a precedenza ciclabile APC** area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione delle biciclette, dei pedoni e dei veicoli avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento.

### 2.1.2 Riferimenti in tema di Micromobilità Elettrica

Il primo riferimento normativo in tema di micromobilità elettrica è la **Legge n. 145 del 30 dicembre 2018**, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021. L'art. 1 comma 102, di tale provvedimento, introduce la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini, e prevede l'emanazione di uno specifico decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione.

Il **Decreto Ministeriale 04 giugno 2019, n.229 – “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”**, stabilisce il perimetro di tali sperimentazioni.

Il decreto è strutturato in sette articoli:

- Articolo 1: Oggetto e ambito di applicazione in termini di tipologie dei dispositivi e tipologie di infrastrutture sulle quali proporre tale sperimentazione.
- Articolo 2: Tipologie e caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica. I dispositivi ammessi alla sperimentazione sono: hoverboard, segway, monopattini, monowheel.
- Articolo 3: Ambiti di circolazione sperimentale dei dispositivi per la micromobilità elettrica. I Comuni, con specifico provvedimento emanato nelle forme di cui all'art. 7 del Codice della Strada, autorizzano in via sperimentale la circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica esclusivamente in ambito urbano, limitatamente alle specifiche tipologie di infrastrutture stradali e/o parti di strada indicati nella Tabella 2-1.



TIPOLOGIA DISPOSITIVO	AMBITI DI CIRCOLAZIONE SPERIMENTALE DEI DISPOSITIVI PER LA MICROMOBILITÀ ELETTRICA			
	AREE PEDONALI	PERCORSI PEDONALI E CICLABILI	PISTE CICLABILI IN SEDE PROPRIA E SU CORSIA RISERVATA	ZONE 30 E STRADE CON $V_{max} \leq 30$ km/h
MONOWHEEL	ammesso <sup>(1)</sup>	non ammesso	non ammesso	non ammesso
HOVERBOARD	ammesso <sup>(1)</sup>	non ammesso	non ammesso	non ammesso
SEGWAY	ammesso <sup>(1)</sup>	ammesso <sup>(2)</sup>	ammesso <sup>(2)</sup>	ammesso <sup>(2)</sup>
MONOPATTINI	ammesso <sup>(1)</sup>	ammesso <sup>(2)</sup>	ammesso <sup>(2)</sup>	ammesso <sup>(2)</sup>
NOTA: (1) ammesso solo se dotato di regolatore di velocità configurabile in funzione di una velocità non superiore a 6 km/h (art. 2, c. 7) (2) ammesso solo se dotato di regolatore di velocità configurabile in funzione di una velocità non superiore a 20 km/h (art. 2, c. 7)				

**Tabella 2-1: Ambito di utilizzo dei dispositivi per la micromobilità elettrica**

- Articolo 4: Condizioni e procedure per l'autorizzazione alla circolazione sperimentale.
- Articolo 5: Caratteristiche dei percorsi oggetto di sperimentazione.
- Articolo 6: Requisiti degli utenti e norme di comportamento.
- Articolo 7: Ulteriori disposizioni, durata e termine temporale della sperimentazione:
  - La sperimentazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica può essere autorizzata entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e deve concludersi entro e non oltre ventiquattro mesi decorrenti dalla medesima data.
  - Ciascuna sperimentazione autorizzata ha durata minima di almeno dodici mesi.
  - È vietata la circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica difforni a quanto riportato nel decreto e di comportamenti non conformi con quanto disciplinato dallo stesso, che saranno sanzionate ai sensi del CdS.

A partire dal 1° gennaio 2020 invece, per i monopattini elettrici si è avuta una importante novità grazie alla legge 160 del 27/12/19, modificata a febbraio 2020. La legge n. 8 del 28/02/20 ha convertito il Decreto Legge n. 162 (decreto milleproroghe) e ha modificato l'art. 1 comma 75 della legge sopra detta n. 160/2019, che equipara i monopattini elettrici ai velocipedi (biciclette).

**La Legge del 29 dicembre 2019, n. 160** – “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”, all'art.1 c.75 fissa le caratteristiche alle quali il monopattino elettrico viene equiparato ad un velocipede. Nello stesso art.1 c.75 viene affrontata la problematica relativa alla circolazione che, per effetto del sopra citato paragone con i velocipedi, non deve essere soggetta a particolari prescrizioni relative ad omologazione, approvazione, immatricolazione, targatura o copertura assicurativa.

**La Legge del 28 febbraio 2020, n.8** – “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica” (Art. 33 bis). La legge 28 febbraio 2020, n. 8, che ha convertito con modificazioni il decreto-legge cosiddetto "decreto milleproroghe", ha introdotto, tra le altre, disposizioni sulla circolazione dei dispositivi per

la micromobilità elettrica e sui veicoli atipici. La norma, oltre a prorogare di dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione, portandolo al 27 luglio 2022, disciplina la circolazione dei monopattini elettrici, anche al di fuori dell'ambito della sperimentazione, e dei segway, hoverboard, monowheel e degli analoghi dispositivi elettrici di mobilità personale.

*Focus sulle caratteristiche dei monopattini elettrici (legge 8 28 febbraio 2020).*

*Il monopattino elettrico, per essere equiparato al velocipede e pertanto poter circolare su strada anche fuori dall'ambito sperimentale, deve soddisfare le seguenti principali caratteristiche:*

- *avere un motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW (500 watt);*
- *non essere dotato di posto a sedere;*
- *essere dotati di limitatore di velocità che non consenta di superare i 25 km/h su strada ed i 6 km/h nelle aree pedonali.*

*È necessario per la sua conduzione aver compiuto il 14° anno di età e, per i minori, è obbligatorio l'uso del casco.*

*Diversamente dalle biciclette non possono circolare sulle strade veicolari extraurbane. Nelle more della sperimentazione i dispositivi elettrici di mobilità personale – segway, hoverboard e monowheel – non possono circolare.*

**La Circolare Ministero dell'interno del 09 marzo 2020** – “Circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la micromobilità elettrica”, fissa le modalità di attuazione di tali disposizioni.

Al Senato è stato presentato a marzo 2021 (Assegnato alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede redigente il 10 marzo 2022, non risulta ancora iniziato l'esame) un **disegno di legge (n. 2140)** che prevede una dettagliata regolamentazione dell'utilizzo dei monopattini elettrici. Il testo è diviso in sette articoli che regolerebbero dettagliatamente l'uso dei monopattini elettrici:

- *Art. 1: Ambiti di circolazione dei monopattini a propulsione elettrica;*
- *Art. 2: Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile per i monopattini elettrici posti in circolazione su strada;*
- *Art. 3: Obbligo di equipaggiamento di sicurezza per i conducenti di monopattini elettrici posti in circolazione su strada;*
- *Art. 4: Guida dei monopattini elettrici da parte di giovani di età compresa fra quattordici e diciotto anni;*
- *Art. 5: Norme di comportamento;*
- *Art. 6: Divieto di fermata e di sosta dei monopattini elettrici;*
- *Art. 7: Servizio di noleggio dei monopattini elettrici.*

### 2.1.3 Nuovo Codice della Strada e novità in ambito ciclabile e pedonale

Come già detto in precedenza la Legge 11 settembre 2020, n. 120, pubblicata sulla G.U. del 14/09/2020. Nel testo del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120, recante: «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale.» di particolare interesse è l'art. 49. Nell'Art. 49. Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali si legge: «Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le modificazioni di seguito evidenziate.» Le modifiche sono riportate di seguito.

#### «Art.2» DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- **E-bis - Strade urbane ciclabili;**
- F - Strade locali;
- **F-bis - Itinerari ciclopeditoni.**

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

**E-bis - Strada urbana ciclabile:** strada urbana ad 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 (L. 120 del 11/09/20, art. 49, c.5).

**F-bis - Itinerario ciclopeditone:** strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada (tipo aggiunto dalla legge n. 214 del 1° agosto 2003, di conv. del decreto-legge n. 151/2003 e da ultimo modificato dal D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010).

#### «Art.3» DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

7-bis) **CASA AVANZATA:** linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (numero aggiunto dall'art. 229 comma 3 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34);

12-bis) **CORSIA CICLABILE:** parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della

*carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura (numero aggiunto dall'art. 229 comma 3 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 e qui modificato);*

*12-ter) **CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE:** parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli;*

*58-bis) **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.*

## 2.2 QUADRO NORMATIVO DI CARATTERE REGIONALE

La normativa regionale della Regione Emilia-Romagna si integra con la Legge n. 2/2018 (Legge quadro sulla mobilità ciclistica) e con le disposizioni del Codice della Strada, che impone l'uso delle piste ciclabili ove presenti e disciplina la distanza di sicurezza nei sorpassi (1,5 metri).

In Emilia-Romagna, il quadro normativo per la mobilità ciclabile è strutturato per integrare la pianificazione dei trasporti con lo sviluppo di infrastrutture sicure e sostenibili.

### Riferimenti Normativi Principali

**Legge Regionale n. 10 del 2017:** È la norma cardine che disciplina gli interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile. Introduce due strumenti chiave: il Sistema Regionale della Ciclabilità e la Rete Ciclabile Regionale (RCR).

**PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti):** Approvato con Delibera n. 59/2021, definisce gli indirizzi strategici per la mobilità sostenibile a lungo termine, coordinando la RCR con il sistema dei trasporti regionale.

**Linee Guida per il Sistema Regionale della Ciclabilità:** Documento tecnico che fornisce criteri per la progettazione uniforme delle infrastrutture (sezioni, segnaletica, costi parametrici) e per i servizi di monitoraggio e comunicazione.

### Incentivi e Agevolazioni Vigenti

**Bonus Bici ed E-bike 2025:** La Regione ha attivato contributi per l'acquisto di biciclette elettriche e cargo bike, con domande presentabili online fino al 1° luglio 2025.

**Bike to Work 2025:** Progetto che prevede rimborsi chilometrici (fino a 50€ al mese) per i lavoratori che scelgono la bici per i propri spostamenti quotidiani.

**Intermodalità:** Su treni regionali gestiti da TPER, è possibile trasportare la bicicletta pagando un supplemento giornaliero di 3,50€.



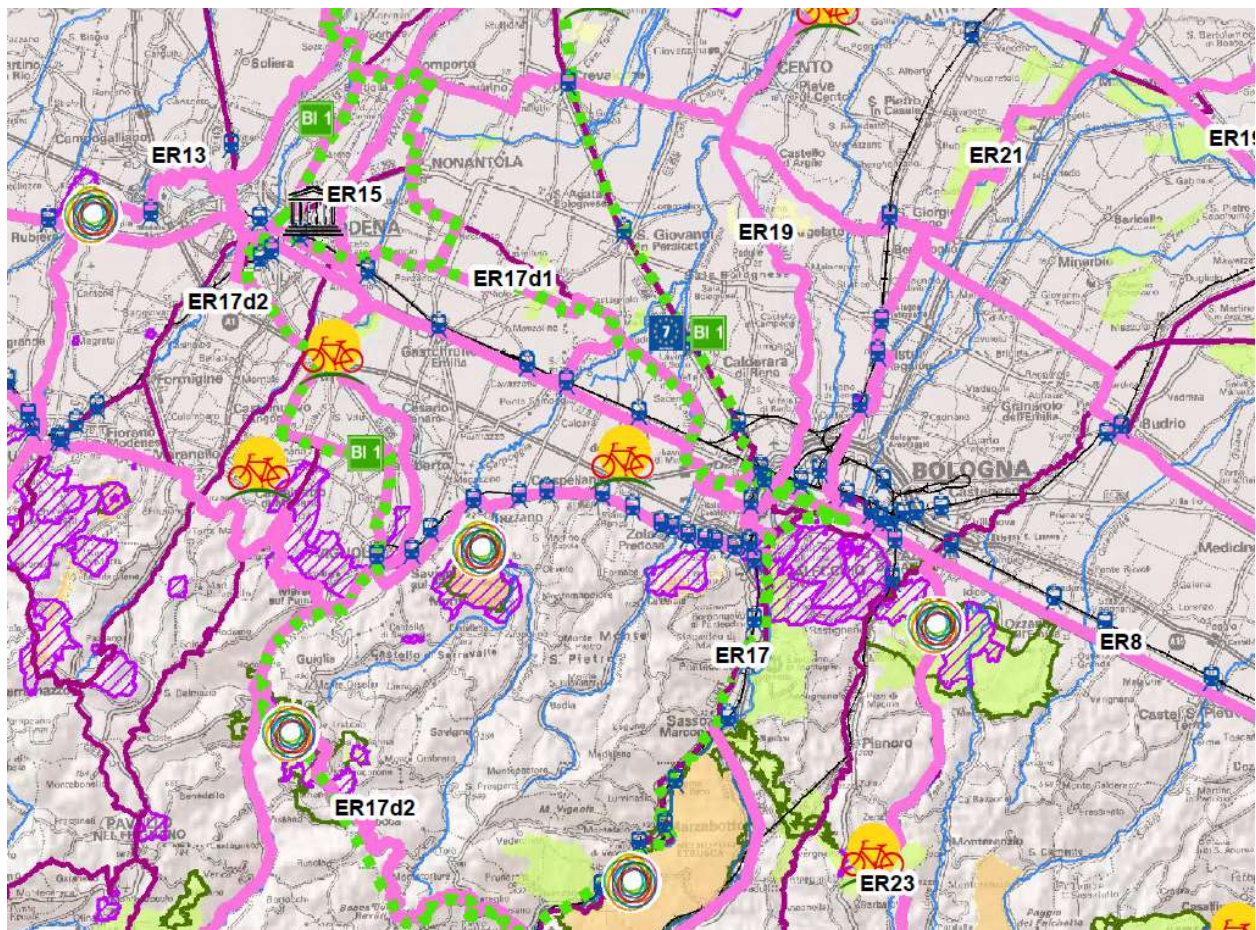


Figura 2-1: Rete Ciclovitaria Regionale RER: Ciclovie regionali PRIT 2025





**Figura 2-2: Immagine dell'ingresso di una zona 30 a Milano**



**Figura 2-3: Esempio di Casa Avanzata a Torino**





**Figura 2-4: Esempio di Diagonal Diverter in un'intersezione**



**Figura 2-5: Corsia ciclabile (*Bike Lane*) secondo il Codice della Strada**



Figura 2-6: Esempio di Strada Ciclabile secondo il Codice della Strada

Limite di Velocità	Percorso Promiscuo/Preferenza	Percorso Protetto
	<p><b>CL1</b></p> <p>Corsia ciclabile Strada Ciclabile APC</p>	<p><b>CL2</b></p> <p>Pista Ciclabile in sede propria</p>
	<p><b>CL3</b></p> <p>Corsia Ciclabile Riservata Corsi Ciclabile Promiscua Casa Avanzata</p>	<p><b>CL4</b></p> <p>Pista Ciclabile in sede propria</p>

Figura 2-7: Tipologie di percorsi della Rete Ciclabile Strategica di un BiciPlan





**Figura 2-8: Sistema di bike sharing free floating esistente a Bologna**



**Figura 2-9: Esempio di Pedibus a Lecce**