
MOBILITA' CICLABILE – DISCIPLINA ATTUALE E PROSPETTIVE DI RIFORMA

A cura di Michaela Ercolani

1. La nuova Legge sulla mobilità ciclabile¹ e cenni al quadro normativo italiano.

Attesa da tempo dagli amanti della bicicletta, il 15 febbraio scorso è entrata in vigore la legge destinata a promuovere l'uso della due ruote come mezzo di trasporto ad ogni effetto, sia per le attività turistico-ricreative che per gli spostamenti quotidiani, anche di lavoro. Nei limiti delle proprie competenze, Lo Stato, le Regioni, gli Enti locali e tutti i soggetti pubblici interessati sono tenuti a perseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, della tutela del patrimonio ambientale e della salute pubblica, creando itinerari specifici ed attrezzati per le biciclette, zone 30 e a traffico ridotto. La legge prevede una pianificazione ai vari livelli istituzionali (nazionale, regionale e comunale) coerenti ed integrati. In proposito, per metà agosto scorso era atteso il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che approvasse il *Piano generale della mobilità ciclistica* (triennale)². Con esso, tra l'altro, dovrebbero essere fissati gli obiettivi programmatici per la realizzazione e la gestione di *Bicitalia*³ (oltre agli oneri di competenza statale), ovvero una rete ciclabile nazionale integrata con quella transeuropea *Eurovelo*; *Bicitalia* dovrà prevedere itinerari nord-sud ed est-ovest, il collegamento tra le aree ad elevato interesse ambientale, naturalistico, archeologico, storico, architettonico ed escursionistico, il recupero di tracciati di viabilità dismessa

¹ Legge 11 gennaio 2018, n. 2, *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*, (G.U. n.25 del 31.01.2018).

² Il decreto ministeriale deve essere emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e previa intesa con la Conferenza unificata stato città e autonomie locali di cui all'art.8 del DLgs 281/1997 (Legge 11 gennaio 2018, n. 2, art. 3, c.1).

³ Legge n. 2/2018, art. 3, c. 4 e art.4.

o declassata, di percorsi arginali, di tratturi, di strade ferrate abbandonate, sviluppare *greenway*, connettersi alle reti ciclabili urbane e penetrare nei centri storici delle principali città d'arte. Alle Regioni spetta la redazione e l'approvazione di *Piani regionali della mobilità ciclistica* e la predisposizione dei progetti per la realizzazione della rete *Bicitalia*, ai Comuni l'adozione dei piani urbani *Biciplan*; nel merito, la legge sottolinea la funzione dei nuovi strumenti di pianificazione, ovvero la promozione e l'intensificazione dell'uso della bicicletta, oltre al miglioramento della sicurezza di ciclisti e di pedoni. Non solo itinerari ciclabili, compito dei Comuni sarà anche quello di predisporre interventi di mobilità integrata con l'uso della due-ruote e di contrasto ai furti, oltre a prevedere la creazione di spazi di sosta e di servizi di condivisione delle biciclette. Perfino i regolamenti edilizi comunali sono interessati dalle disposizioni della legge n. 2/2018, che impone l'introduzione di misure atte a prevedere spazi comuni attrezzati al deposito delle biciclette negli edifici residenziali o destinati ad attività terziarie o pubblici.

Precedentemente all'entrata in vigore della legge, il Decreto Ministeriale 30/11/1999 n. 557 del Ministero dei Lavori Pubblici reca il *Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*; a disporlo era stata la Legge 19 ottobre 1998, n. 366, *Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica* (art. 7), che intendeva valorizzare e sviluppare l'uso della bicicletta attraverso nuovi percorsi ciclabili e ciclopedonali, la promozione dell'intermodalità con il trasporto pubblico, la realizzazione di parcheggi attrezzati e centri di noleggio, l'impiego di segnaletica specifica, l'attivazione di servizi di informazione per i cicloturisti e l'avvio di iniziative di educazione stradale e sicurezza.

1.1 Le modifiche al Nuovo Codice della Strada⁴ introdotte dalla legge 366/1998 e dalla legge 2/2018

1.1.1 La legge 19 ottobre 1998, n. 366

Sempre in materia di mobilità ciclabile, già la legge n. 366/1998 era andata a modificare alcuni articoli del Codice, in particolare avuto riguardo all'obbligo di realizzare piste ciclabili in adiacenza delle strade di nuova costruzione di categoria C, D, E ed F (escluse le autostrade e le strade extraurbane principali⁵) e, per gli enti proprietari, nel caso di interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale⁶. La norma prescrive di inserire i nuovi progetti di percorsi ciclabili all'interno dei programmi pluriennali elaborati dagli enti locali ai sensi dell'art. 2 della stessa legge. Sono poi le Regioni a ripartire tra questi ultimi le risorse del *fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica*⁷, costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione e assegnato preventivamente in quote alle Regioni, ogni anno, entro il 31 marzo.

L'art. 230 del Codice, *Educazione stradale*, prevede appositi programmi sulla conoscenza dei principi della sicurezza stradale, delle strade e della segnaletica da predisporre da parte del Ministero dell'istruzione, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia e da svolgersi come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado; con la legge n. 366/1998, l'obiettivo dei suddetti programmi scolastici è anche quello di *promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto*. Solo successivamente la legge 29 luglio 2010, n. 120 *Sicurezza stradale* ha escluso le associazioni ambientaliste, le società sportive ciclistiche ed enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della promozione ciclistica dall'attività di partecipazione alla predisposizione dei programmi di competenza del sopradetto Ministero dell'istruzione, che invece la legge n. 366/1998 aveva inserito a fianco dell'ACI.

⁴ Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e ss. mm. e ii., da qui in avanti "Codice".

⁵ D.Lgs 285/1992 e ss. mm. e ii., art. 2 *Definizione e classificazione delle strade*.

⁶ Legge 366/1998, art. 10 e D.Lgs 285/1992, art. 13, comma 4-bis e art. 14, comma 2-bis.

⁷ Legge 366/1998, art. 3.

1.1.2 La legge 11 gennaio 2018, n.2

Anche la recente legge n. 2/2018 ha introdotto alcune modifiche al Codice: nei *principi generali* (DLgs 285/1992, art. 1, comma 2) compaiono i termini *mobilità sostenibile* e viene aggiunto l'obiettivo (delle norme e dei provvedimenti attuativi del Codice) di *promuovere l'uso dei velocipedi*. Le strutture portabiciclette, adesso, possono essere applicate posteriormente a sbalzo, o anche anteriormente, agli autobus da noleggio, da granturismo o di linea (DLgs 285/1992, art. 61 comma 1, lett. c) e art. 161, comma 2-*bis*).

2. Bicicletta a pedalata assistita o ciclomotore elettrico? Il velocipede nel Nuovo Codice della Strada tra definizioni e norme di comportamento

E' l'art. 50 del Codice che definisce il velocipede come veicolo *a due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo*. Il medesimo articolo, in ottemperanza alla Direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, cita le biciclette a pedalata assistita, le quali sono da considerarsi velocipedi solo se e in quanto il motore, di potenza nominale massima di 0,25kw e che non consente al veicolo di superare la velocità di 25km/h, cessa di essere alimentato se il ciclista smette di pedalare. Dunque il motore deve attivarsi automaticamente e solo in contemporanea con le pedalate, mentre se i pedali sono fermi, deve spegnersi. La questione si dimostra quanto mai attuale e non è difficile fare confusione tra ciò che per il Codice è effettivamente una bicicletta elettrica (o a pedalata assistita) e ciò che, invece, è un ciclomotore elettrico, con tutti gli obblighi che ne derivano tra immatricolazione, assicurazione e comportamento alla guida. La condizione secondo la quale il motore debba arrestarsi quando si smette di pedalare, infatti, renderebbe incongruenti con

la definizione di una bicicletta a pedalata assistita contenuta nel Codice tutti i veicoli dotati di pulsante di avviamento, a nulla valendo il fatto che lo stesso assomigli più ad una bici che ad un ciclomotore; in questo caso, sussisterebbe l'obbligo del casco e il divieto di circolare lungo i percorsi ciclabili. La legge n. 120/2010⁸, tuttavia, modificando il secondo periodo dell'art. 46 del Codice, esclude dalla nozione di veicolo le macchine per uso di bambini e di invalidi, anche se asservite da motore, che non superano il limite di velocità di 6 km/h⁹; pertanto, resterebbe un dubbio sulle biciclette a pedalata assistita dotate di pulsante di avviamento del motore, come dispositivo di assistenza a pedali fermi, ad esempio nei casi del superamento di rampe impegnative (autorimesse interraste o altro) spingendo la bicicletta a mano. In proposito, il discrimine è contenuto alla lettera *b*) del comma 1 proprio dell'art. 46, dove le macchine per uso invalidi di cui si parla sono solo quelle *rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie*, mentre il limite massimo di velocità dei 6km/h potrebbe essere superato in forza dell'ultimo comma dell'art. 196 del Regolamento di esecuzione del Codice¹⁰. Tali mezzi, ovvero le macchine per uso bambini e invalidi, (non considerati veicoli dal Codice ex art. 46) *possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade*¹¹.

2.1 I dispositivi previsti sulle biciclette

Il Regolamento di Esecuzione del Codice prescriva le caratteristiche tecniche e di *performance* dei dispositivi di frenatura (uno su entrambe le ruote)¹², di segnalazione acustica (il suono emesso dal campanello deve essere

⁸ Legge 29 luglio 2010, n. 120, *Disposizioni in materia di sicurezza stradale* (G.U. Serie Generale n.175 del 29-07-2010 - Suppl. Ordinario n. 171).

⁹ Limite contenuto all'art. 196, c. 1, lett. g) del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, *Regolamento di esecuzione del NCdS, Caratteristiche dei veicoli per uso di bambini o di invalidi*.

¹⁰ D.P.R. 495/1992, art. 196, *Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada*, d'ora in poi Regolamento, comma 3: *In relazione a sopravvenute esigenze costruttive nonché all'unificazione dei veicoli per uso invalidi, il Ministero dei trasporti e della navigazione può stabilire per tali veicoli caratteristiche costruttive diverse da quelle indicate al comma 1*.

¹¹ DLgs 285/1992, art. 190 *Comportamento dei pedoni*, c. 7.

¹² DLgs 285/1992, art.68 e D.P.R. 495/1992, art. 223, cc. 1-4.

percepito ad almeno 30 m di distanza)¹³ e di segnalazione visiva (luce anteriore, luce posteriore, catadiottri posteriore, sui pedali e sui due lati delle ruote)¹⁴. Come riportato in un articolo citato dalla rivista *Bikeitalia*¹⁵, scatta la sanzione per il ciclista il cui veicolo sia privo di idoneo dispositivo di segnalazione acustica, indipendentemente dalla circostanza che, in caso di coinvolgimento in un sinistro stradale, ne sia accertata la responsabilità per l'incidente.

Sempre l'art. 68 del Codice, al comma 2, rimanda al disposto dell'art. 152, comma 1, *Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli*, attinente all'uso delle luci dentro o fuori i centri abitati e nelle ore diurne per alcune categorie di mezzi; tuttavia, la suddetta norma riguarda esclusivamente i veicoli a motore, oltre ai ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli come definiti dalla Direttiva europea 24/2002/CE e non comprende le biciclette, anche se a pedalata assistita. In proposito, dunque, sembra non valere l'art. 152, ma piuttosto l'art. 377 comma 4, del Regolamento di esecuzione del Codice, che interdice la circolazione alle biciclette sprovviste di dispositivi di segnalazione visiva da dopo il tramonto per tutta la notte, ma nelle ore diurne solo se le condizioni atmosferiche richiedono illuminazione.

Da segnalare che il comma 10 dell'art. 224 del Regolamento prevede l'omologazione dei dispositivi di segnalazione visiva ai sensi dell'art. 192, comma 7 e, dunque, su ogni elemento devono essere riportati il numero e la data del decreto ministeriale di omologazione o di approvazione ed il nome del fabbricante, una sfida impari.

¹³ DLgs 285/1992, art.68 e D.P.R. 495/1992, art. 223, c. 5.

¹⁴ DLgs 285/1992, art.68 e D.P.R. 495/1992, art. 224.

¹⁵ Micozzi A., *Bikeitalia.it*, 25 settembre 2014, *Ciclista investito da un'auto multato perché senza campanello*, <http://www.bikeitalia.it/2014/09/25/ciclista-investito-unauto-multato-perche-campanello/>, 25/09/2018.

2.2 Le norme di comportamento e cenni sulla giurisprudenza di merito

Un articolo del Codice è specificamente dedicato alla circolazione dei velocipedi e al comportamento richiesto ai ciclisti: il 182. La questione che spesso torna a far discutere sulle biciclette che percorrono le strade in corsie promiscue è l'affiancamento dei ciclisti nel medesimo senso di marcia; secondo il Codice deve esserci sempre un'unica fila fuori dai centri abitati, mentre nelle aree urbane l'affiancamento deve essere limitato a due biciclette, ma solo se le condizioni della circolazione lo consentono. L'unica eccezione fuori dai centri abitati è legata alla presenza di un ciclista di età non superiore a dieci anni, che deve poter procedere sulla destra dell'altro.

Il Tribunale di Bergamo, Sez. III, con la sentenza del 7 febbraio 2017 ha accertato la responsabilità, in un sinistro, per condotta negligente del ciclista che ne aveva sorpassato un altro facente parte di un gruppo, lungo una strada provinciale; il riferimento è proprio all'art. 182 primo comma, che impone di circolare in un'unica fila quando le condizioni della strada (in quel tratto stretta e curvilinea) lo richiedano. Nel caso di specie, è stata accertata pari responsabilità dell'altro ciclista nella causazione del sinistro per resistenza al vaglio del principio dell'affidamento, avendo egli compiuto un repentino spostamento a sinistra mentre il primo procedeva al sorpasso. In proposito, il sopracitato art. 377 del Regolamento impone ai ciclisti in sede promiscua di *evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono*¹⁶. Dello stesso avviso, i giudici di merito del Tribunale di Vicenza, Sez. II, con la sentenza del 10 aprile 2018, hanno escluso la presunzione di corresponsabilità nel sinistro ex art. 2054 c.c., perché in capo al ciclista non era ravvisabile alcuna violazione del codice della strada, né il testimone riferiva *di aver ravvisato alcuna manovra brusca o imprevedibile da parte del conducente del velocipede*.

E' vietato condurre animali spostandosi in bicicletta (art. 182, comma 3), ma è consentito il trasporto degli stessi, anche se con i limiti legati alla

¹⁶ D.P.R. 495/1992, art. 377, comma 1.

visibilità e alla massa di cui all'art. 170 (art. 182, c. 10) e *purché custoditi in apposita gabbia o contenitore*¹⁷.

L'abitudine di circolare al di fuori dei percorsi ciclabili è censurata al comma 9 del medesimo art. 182. In merito ad un sinistro occorso tra un autocarro ed una bicicletta, i giudici del Tribunale di Padova, Sez. II, nella sentenza del 14 marzo 2017, attribuiscono un concorso di colpa al ciclista in quanto, al momento dell'incidente, egli non stava utilizzando la pista ciclabile presente in loco, della quale invece avrebbe dovuto obbligatoriamente servirsi e che avrebbe evitato il verificarsi del sinistro stesso. Tuttavia, la questione cambia per le piste promiscue ciclo-pedonali, dove l'obbligo per le biciclette di transitarvi non sussiste, in quanto tali percorsi non possono essere considerati riservati alla circolazione dei velocipedi, ammettendo anche i pedoni; rileva in proposito il chiarimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ramo trasporti Prot. 4135 del 19/01/2009 a firma dell'Ing. Mazziotta¹⁸, sull'obbligo ex art. 182, comma 9 del Codice. Non riveste alcuna legittimità, invece, se la pista è esclusivamente ciclabile, il transito del ciclista al di fuori del percorso riservato per il motivo che il manto stradale si presenti in qualche modo dissestato o con ostacoli.

La già citata legge n. 120/2010 recante *Disposizioni in materia di sicurezza stradale*, ha introdotto il comma 9-bis all'art. 182 del Codice, che rende obbligatorio l'uso del giubbotto o delle bretelle autoriflettenti per i conducenti di velocipede che circolano al di fuori dei centri abitati da mezz'ora prima del tramonto a mezz'ora dopo il sorgere del sole e all'interno delle gallerie.

Le biciclette a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere omologate con Decreto del

¹⁷ DLgs 285/1992, art. 170, comma 5.

¹⁸ Ing. Francesco Mazziotta, Direttore della II Divisione della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, Dip.to per i Trasporti terrestri e il trasporto intermodale, Ramo Trasporti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Ministero dei lavori pubblici (art. 68, comma 4) e devono poter essere condotti solo dal conducente stesso (art. 182, comma 6).

3. La bicicletta: mezzo di trasporto necessitato ai fini dell'assicurazione per infortunio

Una questione da tempo dibattuta riguarda chi utilizza la bicicletta per il tragitto di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro o dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti (in questa seconda ipotesi quando non sia previsto un servizio di mensa aziendale¹⁹). Fino all'entrata in vigore della legge n. 221/2015²⁰, l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro operava solo nel caso che il mezzo di trasporto privato fosse *necessitato*²¹; dal 2 febbraio 2016, invece, dopo la modifica all'art. 2 e all'art. 210 del Testo Unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, *l'uso del velocipede (...) deve, per i positivi riflessi ambientali, intendersi sempre necessitato*²². Recentemente i giudici della Suprema Corte²³ hanno cassato la sentenza della Corte d'Appello di Bologna proprio per non aver valutato adeguatamente, al fine di stabilire l'uso necessitato del mezzo, le conseguenze derivanti dal fatto che il lavoratore aveva percorso il tragitto casa-lavoro in bicicletta; in altri termini, la Corte di Cassazione, nonostante l'evento oggetto della causa (infortunio in bicicletta nel recarsi sul posto di lavoro) fosse antecedente all'entrata in vigore della normativa integrativa sopracitata, ha di fatto usato in chiave interpretativa la novella stessa. Analogamente, una precedente sentenza degli Ermellini²⁴ aveva dato ragione al lavoratore-ciclista ricorrente, sostenendo che la legittimità del mezzo utilizzato andasse individuata in relazione ad un criterio di normalità-ragionevolezza che tiene conto di vari parametri comportamentali esistenti

¹⁹ D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124, *Testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali*, art. 2 e art. 210.

²⁰ Legge 28/12/2015, n. 221, *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*, art. 5, comma 4, (in vigore dal 2/02/2016).

²¹ D.P.R. 1124/1965, art. 2 e art. 210, cit., previgente la legge 221/2015.

²² Legge 221/2015, cit., art. 5, *Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile*, comma 4 (modifica all'art. 2 del D.P.R. 1124/1965).

²³ Cass. Civ., Sez. Lavoro, Sentenza n. 21516 del 31/08/2018.

²⁴ Cass. Civ., n. 7313 del 13/04/2016.

nella comunità di riferimento e a valori del contesto socio-economico, non prescindendo la Corte dal rilevare la recente tendenza nell'ordinamento di favorire l'uso della bicicletta *in quanto mezzo che riduce costi economici sociali ed ambientali; fino al punto che sono non pochi i comuni che mettono a disposizione dei cittadini biciclette in modo gratuito per gli spostamenti urbani casa-lavoro, anche di breve durata.*

4. Guida in stato di ebbrezza

Condurre la bicicletta se si è assunto alcool equivale a commettere il reato di guida in stato di ebbrezza ex art. 186 del Codice. Lo hanno confermato i giudici della Suprema Corte con la Sentenza n. 17684 del 28 aprile 2015; il fatto di non potersi comminare la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida, non implica l'inapplicabilità della norma ai veicoli non motorizzati, ma *resta la pacifica rilevanza penale della condotta di guida in stato di ebbrezza qualora il mezzo in circolazione sia una bicicletta.* I giudici di legittimità ribadiscono il principio secondo il quale tale mezzo di trasporto è concretamente idoneo ad interferire con la regolarità e la sicurezza della circolazione stradale, dunque si configura il reato di guida in stato di ebbrezza pur venendo meno la funzione cautelare del ritiro della patente (non essendo richiesta per la guida della bicicletta). Nella fattispecie, l'art. 688 cod. pen., *contravvenzione di ubriachezza in luogo pubblico*, concorre con il reato ex art. 186 del Codice.

5. Circolazione e parcheggio

Sono numerose le sentenze di merito che attribuiscono al ciclista l'intera responsabilità, o almeno il concorso di colpa, nei sinistri stradali. La bicicletta è a tutti gli effetti un veicolo a norma del Codice ex art. 47, comma 1, lett. c) e, coerentemente con tale definizione, risulta applicabile l'art. 2054 c.c. quando non è accertabile in concreto la causa del sinistro, ovvero sussisterebbe la presunzione di concorso paritario di colpa nella

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA -2018

produzione del danno per lo scontro tra veicoli, a meno che non si provi di *aver fatto tutto il possibile per evitare il danno*²⁵. Solo nei casi in cui si riesca ad accertare l'esatta dinamica e ad attribuire un concorso di colpa o la colpa esclusiva ad uno dei conducenti, la presunzione di corresponsabilità non si applica.

Attenzione al senso di circolazione: l'art. 143 del Codice prevede sanzioni per chiunque circoli contromano, dunque anche per chi conduce una bicicletta. Il Tribunale di Firenze, con la sentenza del 17 febbraio 2017, ha rinvenuto l'esclusiva responsabilità del ciclista che procedeva contromano nella causazione dell'impatto contro un'autovettura, accertato il rispetto da parte di questa dei limiti di velocità e la repentinità dell'evento. In un diverso caso di circolazione contromano, il Tribunale di Rimini²⁶ ha attribuito, invece, il concorso di colpa al conducente dell'auto che, nell'impegnare un'intersezione, aveva ommesso di guardare anche dalla parte da cui non sarebbero dovuti sopraggiungere veicoli (perché a senso unico in uscita dall'intersezione) ed ha investito una bicicletta che proveniva contromano; nel caso di specie, il comportamento del ciclista non è stato ritenuto tale da escludere la presunzione di colpa concorrente ex art. 2054 c.c. dell'altro, richiedendosi al conducente dell'auto di prevedere l'altrui imprudenza.

Un'ultima precisazione per quanto riguarda il parcheggio: è vietato, anche per le biciclette, sui marciapiedi, a norma dell'art. 158 c. 1 lett. h) del Codice.

6. Attraversamenti ciclabili, ciclopedonali e pedonali

La questione molto discussa degli attraversamenti stradali, da impegnare in sella alla bicicletta o spingendola a mano, è relativa, tra l'altro, alla natura dell'attraversamento stesso e alle condizioni del traffico.

L'art. 182 del Codice, al comma 4, impone ai ciclisti di *condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso, continua la norma, sono assimilati ai*

²⁵ In proposito, Tribunale di Pavia, Sez. III, Sentenza del 9/05/2018.

²⁶ Tribunale Rimini, Sez. Unica, Sentenza del 17/02/2016.

pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza. Inoltre, in base all'art. 377, comma 2, del Regolamento, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano. Alla luce delle norme fin qui citate, sembrerebbe acquisito che il ciclista possa impegnare l'attraversamento stradale in sella alla bicicletta, con la limitazione di condurla a mano solo in caso di traffico intenso (o dove le circostanze lo richiedano).

L'art. 41 del Codice, *Segnali luminosi*, al comma 15 prevede che i ciclisti, in assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi sulle intersezioni semaforizzate, debbano *assumere il comportamento dei pedoni*. Proprio questa norma, dunque, induce spesso a ritenere che gli attraversamenti stradali debbano essere superati dai ciclisti tenendo la bicicletta a mano, in quanto obbligati a comportarsi come se fossero pedoni; in verità, il Ministero ha espresso, in proposito, più di un chiarimento e qui rilevano il Prot. 81669 del 14/10/2008, il Prot. 4444 del 1/08/2012 e il Prot. 513 del 24/01/2013.

Nel 2008, l'Ing. Mazziotta²⁷ del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risponde in merito all'ipotesi del percorso promiscuo ciclo-pedonale con attraversamento non semaforizzato per i ciclisti e i pedoni; in tal caso, se il percorso promiscuo si interrompe all'intersezione (attraversamento solo pedonale), il ciclista deve condurre a mano il velocipede, se, invece, il percorso ciclo-pedonale prosegue, si può impegnare l'intersezione in sella alla bicicletta, pur con le limitazioni di cui al sopracitato art. 182 comma 4 del Codice (condizioni della strada) ed anche ex art. 377 comma 2 del Regolamento. Nel 2012, lo stesso Ing. Mazziotta rilascia l'interpretazione del controverso comma 15 dell'art. 41 (sopracitato): in assenza di lanterne

²⁷ V. precedente nota 18.

semaforiche per i velocipedi, ma nei percorsi promiscui ciclo-pedonali con lanterne semaforiche per i pedoni, *i ciclisti devono assumere il comportamento dei pedoni di cui al medesimo art. 41, comma 5, intendendo che sono fermi o attraversano quando c'è via libera per i pedoni, senza necessariamente scendere dalla bicicletta; se necessario devono inoltre adottare il comportamento di cui al [noto] art. 182, comma 4.* Sempre nel medesimo caso, i ciclisti godono della precedenza che hanno i pedoni, a norma dell'art. 41, comma 11, tenendo presenti i comportamenti dovuti ex art. 377 commi 2 e 7 del Regolamento²⁸. L'obbligo di condurre il velocipede a piedi permane in assenza di percorsi promiscui, mentre l'attraversamento sulle strisce pedonali in sella alla bicicletta è consentito assicurando il rispetto del più volte ricordato art. 182, comma 4 del Codice. Nel 2013, sulla medesima questione, poiché è esclusivamente la presenza di una pista ciclabile che consente di tracciare un attraversamento destinato al transito delle sole biciclette, lo stesso Ing. Mazziotta ribadisce che, in ogni caso (che ci sia o no il semaforo per i velocipedi alle intersezioni) *i ciclisti possono attraversare in sella alla bicicletta, con le ovvie limitazioni di cui all'art. 182, comma 4 del Codice.* In definitiva, sulla questione che i ciclisti possano impegnare in sella alla bicicletta un attraversamento pedonale, pur con i più volte citati limiti dovuti al traffico e alle condizioni della strada, non sembrano esserci dubbi; tuttavia, resta un quesito legato all'attraversamento pedonale e alla sua posizione: ovvero se, per la legittimità del comportamento su espresso, l'attraversamento stesso debba necessariamente trovarsi allo sbocco su strada di un percorso promiscuo ciclo-pedonale o se debba intendersi qualsiasi attraversamento pedonale. A ben vedere sembrerebbe che, escludendo che le biciclette possano circolare sul marciapiede esclusivamente pedonale²⁹ (dove cioè non sia previsto anche un percorso ciclabile), in assenza di una pista loro dedicata che

²⁸ D.P.R. 495/1992, art. 377, comma 2. *Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.*

D.P.R. 495/1992, art. 377, comma 7. *Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.*

²⁹ D.Lgs 285/1992, art. 3, comma 1, n. 33, e art. 143 *Posizione dei veicoli sulla carreggiata*

*sbocca sulla strada, i conducenti di velocipedi dovranno necessariamente procedere a piedi*³⁰.

Nel 2017, il Tribunale di Bergamo³¹ ha attribuito il concorso di colpa al ciclista che aveva impegnato l'attraversamento pedonale in sella alla propria bicicletta ed era stato investito da un'auto. Nel caso di specie, oltre ad aver accertato il superamento dei limiti massimi di velocità da parte del conducente dell'auto, nella decisione dei giudici di merito e quale causazione del sinistro, rilevava la condotta imprudente dell'uno nel percorrere una strada su cui vi sono strisce pedonali e aziende e, parimenti, *la particolare disattenzione del ciclista che, non munito di mezzi di illuminazione piuttosto che di casco, attraversa la carreggiata in sella alla bicicletta e non invece portando detto veicolo a piedi, essendo solo tale ultima modalità comportamentale in grado di garantire l'immediata fermata del medesimo in caso di macchina che non rispetti le strisce ed avere comunque maggiore cautela nello spostarsi (...) auto percorrenti la strada statale verosimilmente a velocità sostenuta*. Lo stesso concorso di colpa, attribuito in forza dell'art. 2054 c.c. perché non è stata vinta la presunzione di colpa concorrente, è occorso alla ciclista che, in ambito urbano, aveva attraversato la carreggiata sulle strisce pedonali in sella alla bicicletta immettendosi in strada senza soluzione di continuità, generando turbativa improvvisa per i veicoli in transito³².

Ad ulteriore chiarimento, in assenza di attraversamento ciclabile, l'art. 145 del Codice, al comma 8, obbliga il ciclista che si trovi allo sbocco su strada da pista ciclabile ad arrestarsi e a dare la precedenza a chi circola sulla carreggiata stradale.

³⁰ Parere Ministero Prot. 4444/2012.

³¹ Tribunale Bergamo, Sezione III, Sentenza del 02/05/2017.

³² Corte d'Appello Venezia, Sezione IV, Sentenza del 03/04/2017.

7. Le prospettive future

La mobilità ciclabile, che spesso compare come *utenza vulnerabile* o *utenza debole* nei numerosi strumenti di pianificazione della circolazione, è da molto tempo al centro degli interventi legislativi, pur se non sempre agli intendimenti della legge sono seguite azioni incisive per la promozione e la valorizzazione dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano, sia in forma turistico-ricreativa che per gli spostamenti quotidiani, casa-lavoro e casa-scuola. L'interessamento del legislatore e degli enti locali non è sufficiente per implementare i profondi cambiamenti culturali di approccio alla mobilità che sarebbero necessari, tuttavia, già la realizzazione di una infrastruttura ciclabile adeguata, agile e capillare e di spazi per la sosta dedicati all'interno dei centri abitati, peraltro in qualche modo già prevista dalle norme, risulterebbe certamente di grande utilità.

Per quanto riguarda le prospettive future, preme qui segnalare alcune iniziative interessanti, come quella contenuta nel disegno di legge S557³³, che mira ad inserire il comma 2-*bis* all'art. 149³⁴ per obbligare tutti i veicoli a mantenere una distanza laterale dai ciclisti di almeno 1,50m; in proposito, in effetti, l'art. 148 del Codice, al comma 3, impone al conducente che stia superando un altro veicolo, di tenersi da questo ad *una adeguata distanza*, senza alcuna ulteriore specificazione.

Il disegno di legge C777 riguarda l'obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei ciclisti³⁵. Anche l'introduzione di una circostanza aggravante relativa al furto di biciclette, a modifica all'art. 625 del codice penale e l'istituzione di un registro nazionale delle biciclette³⁶ appaiono tentativi coerenti all'evoluzione dell'approccio culturale nell'ambito della mobilità ciclistica. Infine, si segnala il disegno di legge C658 per la modifica all'art. 1120 c.c. concernente la maggioranza necessaria per deliberare la destinazione di spazi comuni condominiali a posteggio per le biciclette.

³³ Disegno di legge S557, pubblicato sul numero 4/2018 della Rivista, http://www.rivistagiuridica.aci.it/documento/disegno-di-legge-in-tema-di-tutela-dei-ciclisti.html?tx_rgdocuments_rgsh%5Bcontroller%5D=Document&cHash=0962589a059c1c26229a34b348863556

³⁴ DLgs 285/1992, art. 149 *Distanza di sicurezza tra i veicoli*.

³⁵ DLgs 285/1992, art. 182, *Circolazione dei velocipedi*.

³⁶ Disegno di legge C871.