



Organizzato da



In collaborazione
con



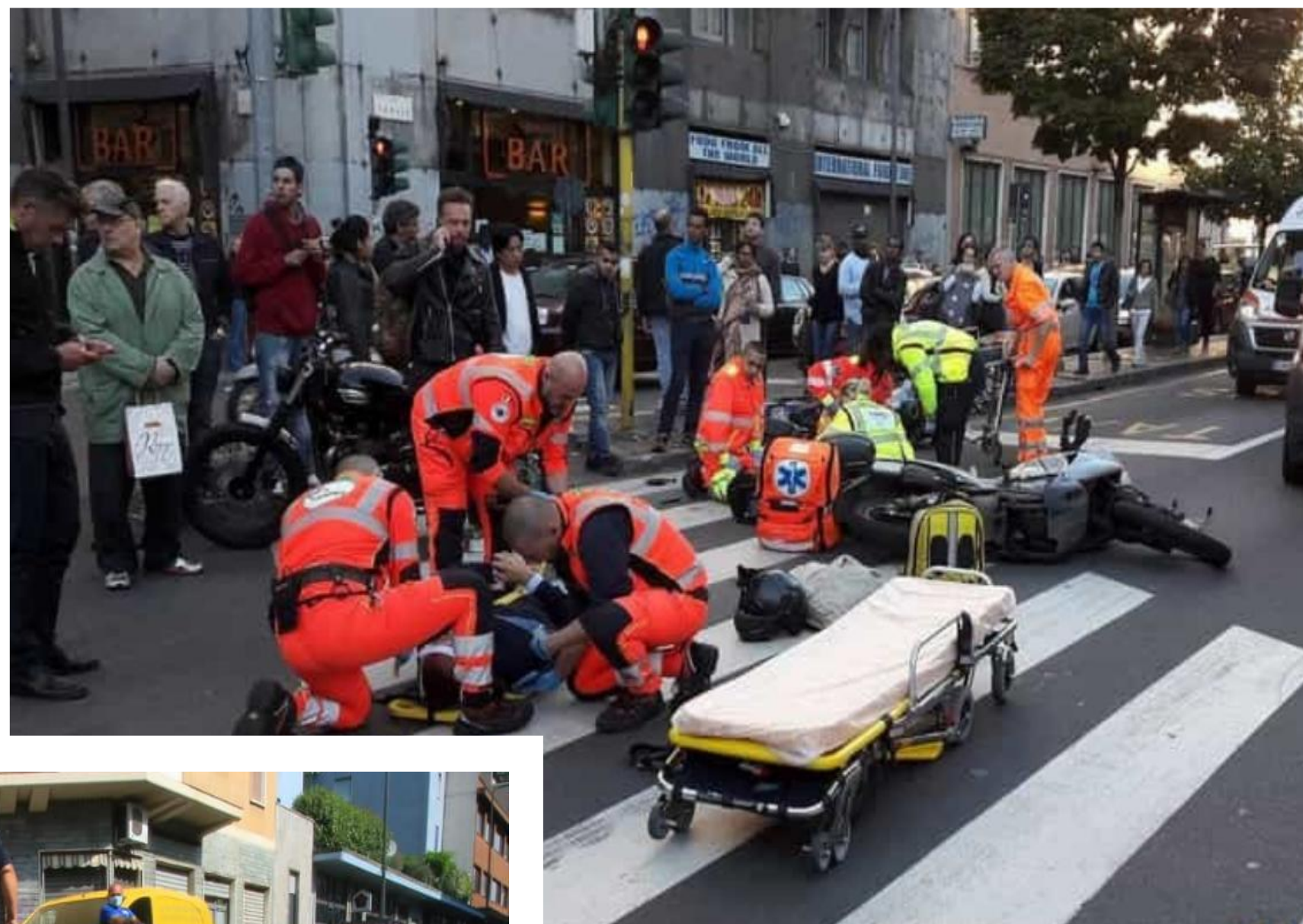
Evoluzione normativa e gestione della segnaletica stradale:

nuove disposizioni, strumenti e
modelli operativi per gli enti
territoriali

**“NOME COGNOME
RELATORE”**

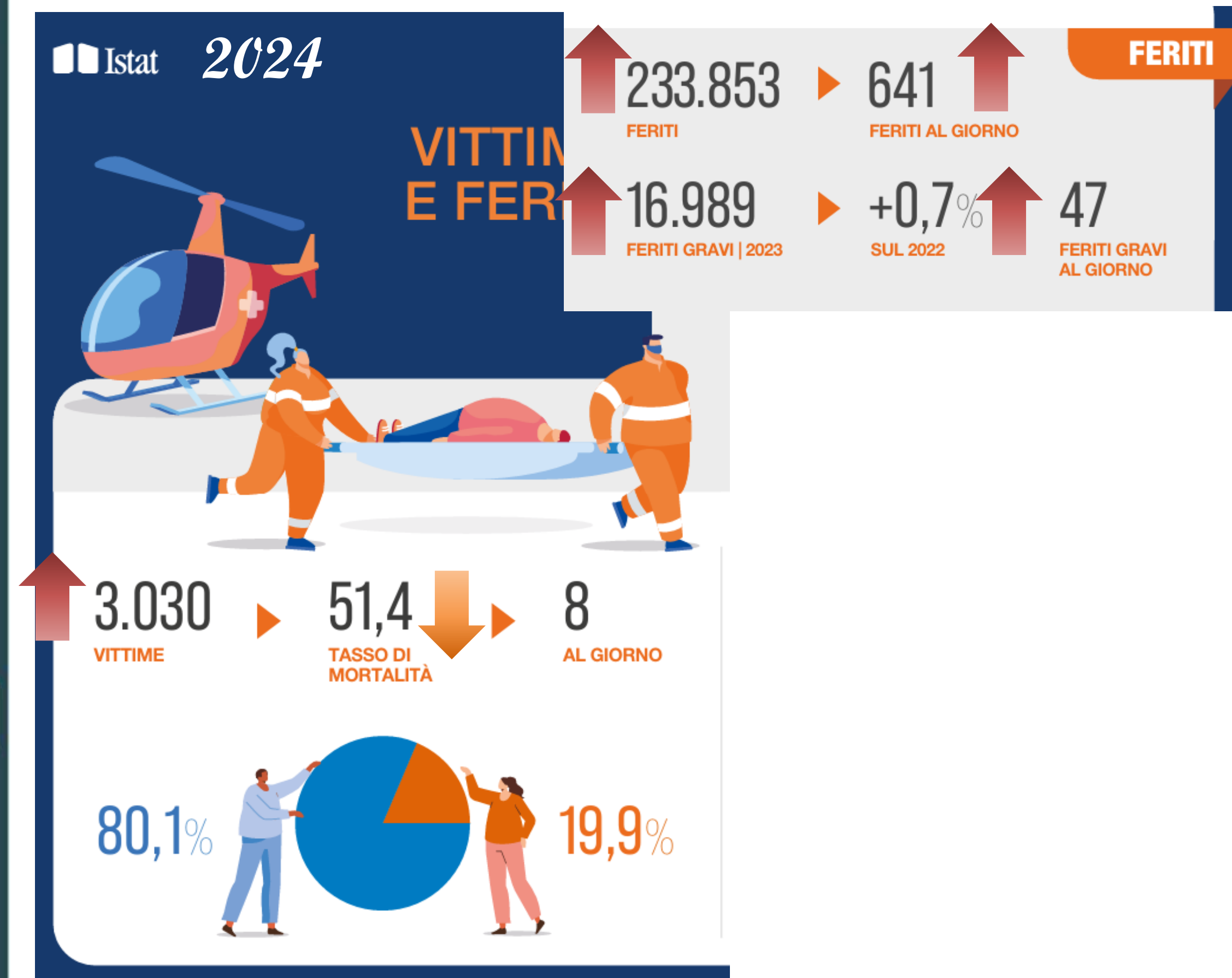
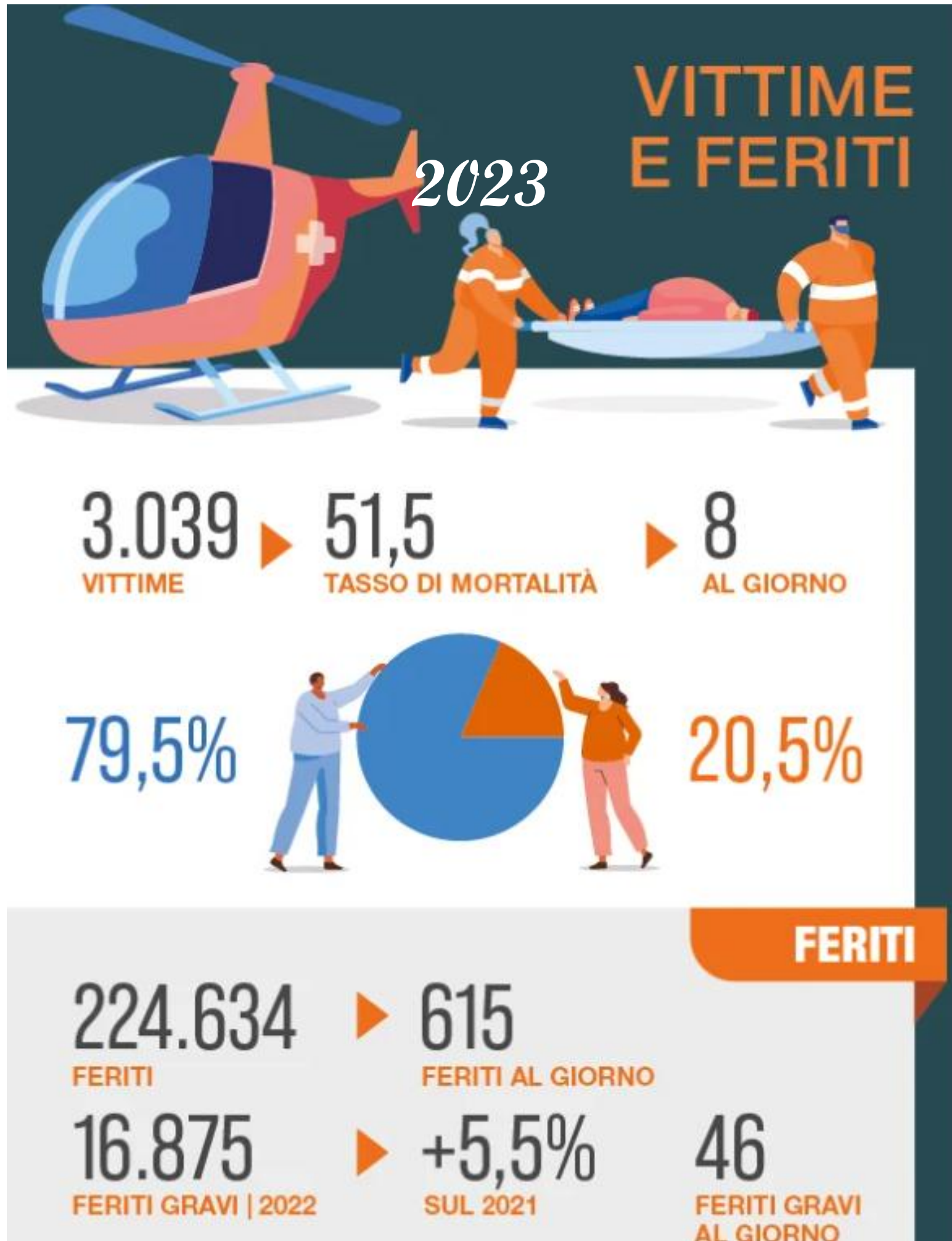
“TITOLO PRESENTAZIONE”

7 LUGLIO 2026



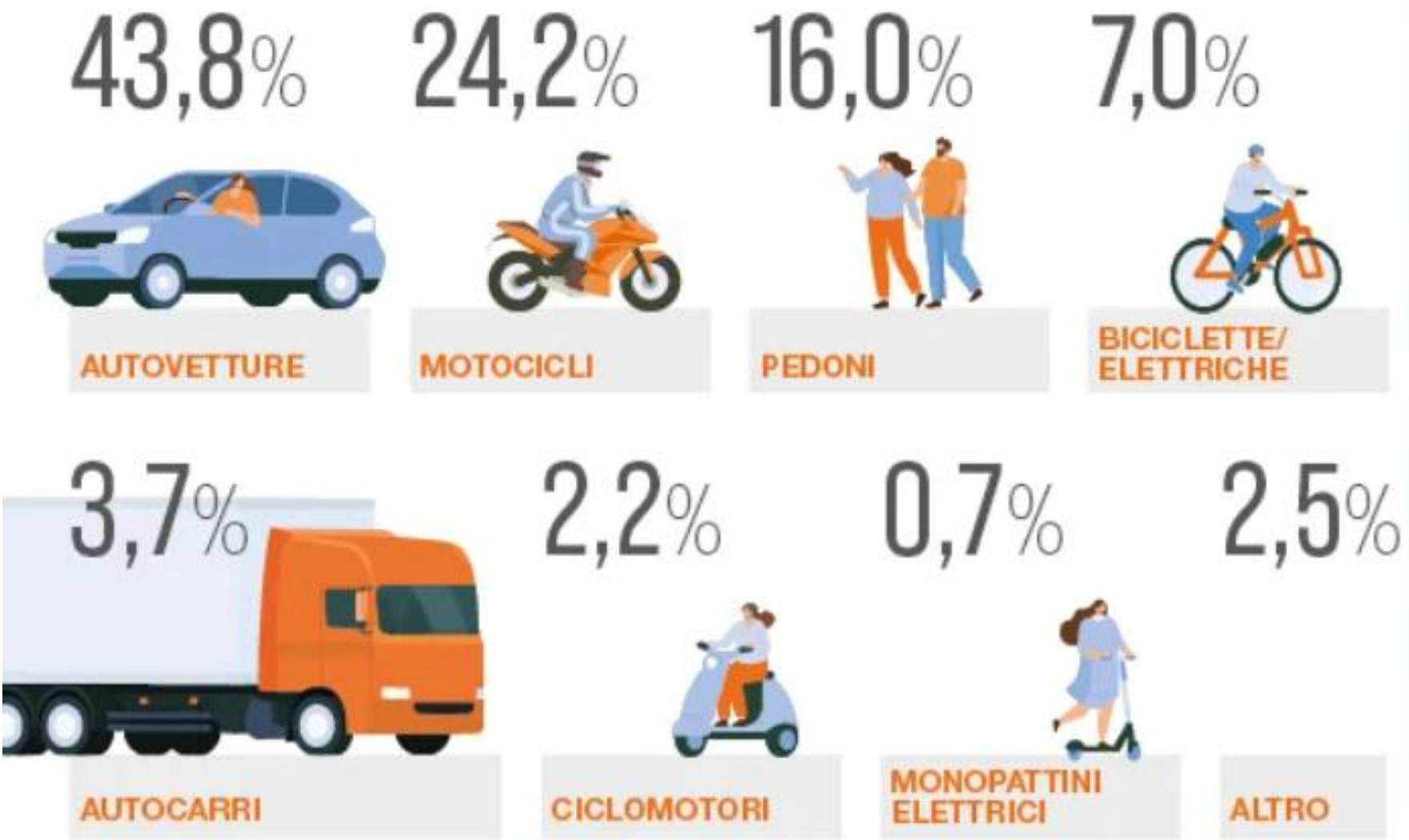
 Istat
2024





2023

VITTIME PER TIPO DI UTENTE

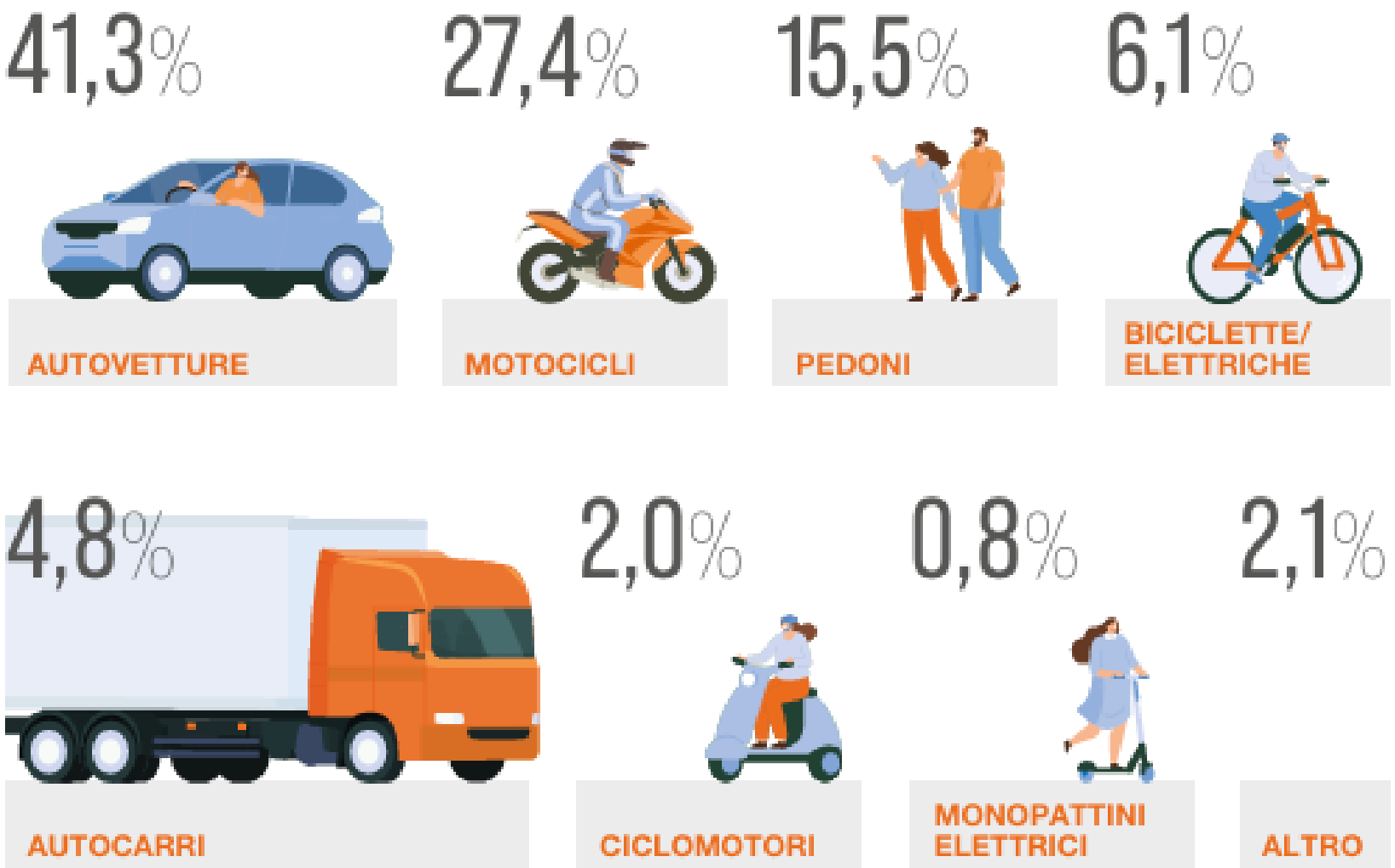


Utenze Vulnerabili 2023

50,1 %

2024

VITTIME PER TIPO DI UTENTE



Utenze Vulnerabili 2024

51,8 %

INCIDENTALITÀ NEL TEMPO



VARIAZIONE 2024 / 2023

+4,1%
INCIDENTI

+4,1%
FERITI

-0,3%
VITTIME

VARIAZIONE 2024 / 2019

Rispetto al 2019, anno di benchmark per il decennio per la sicurezza stradale 2021-2030

+0,7%
INCIDENTI

-4,5%
FERITI

-4,5%
VITTIME

INCIDENTALITÀ MONOPATTINI



CONDUCENTI E PASSEGGERI

3.895
INCIDENTI

3.751
FERITI

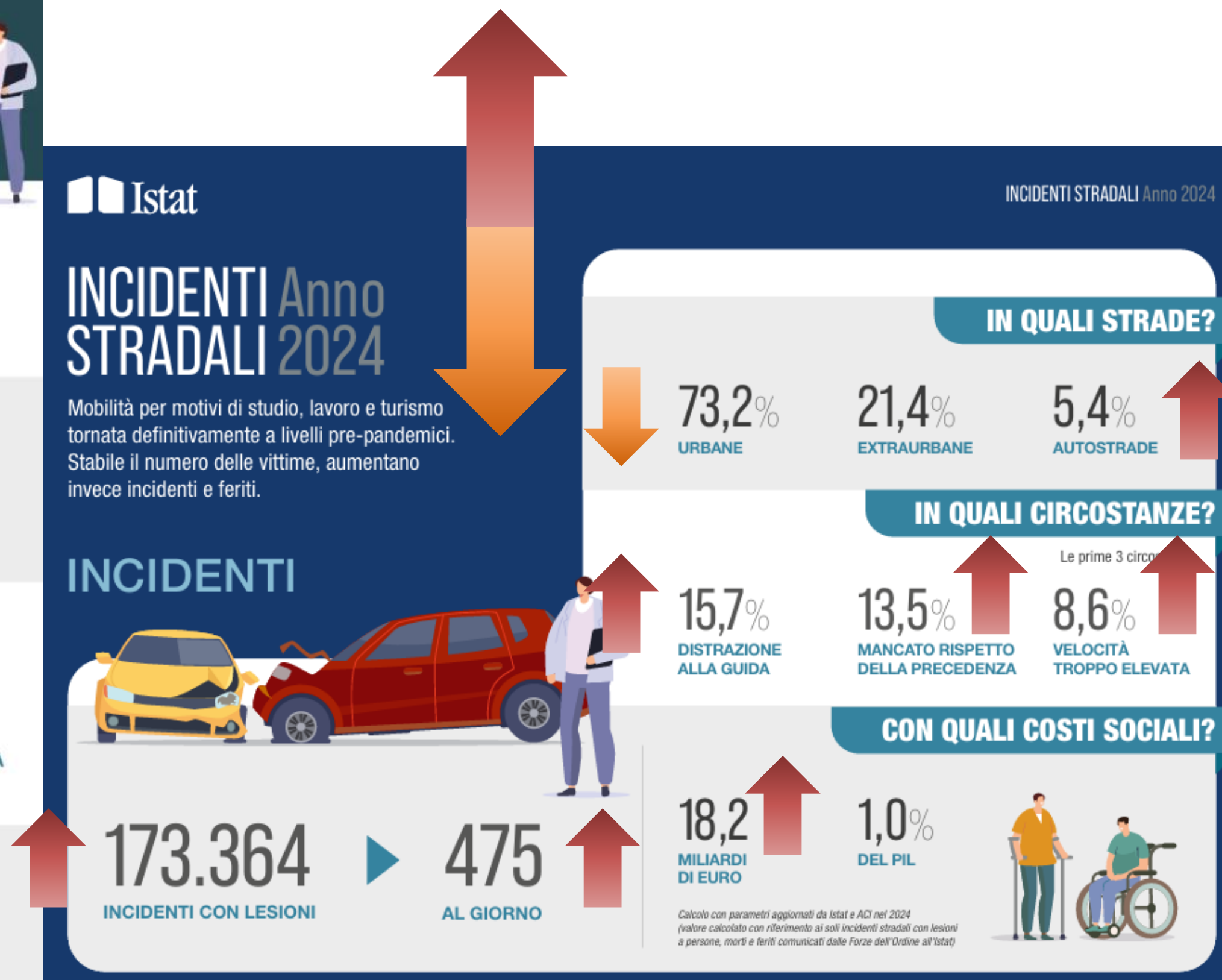
23
VITTIME

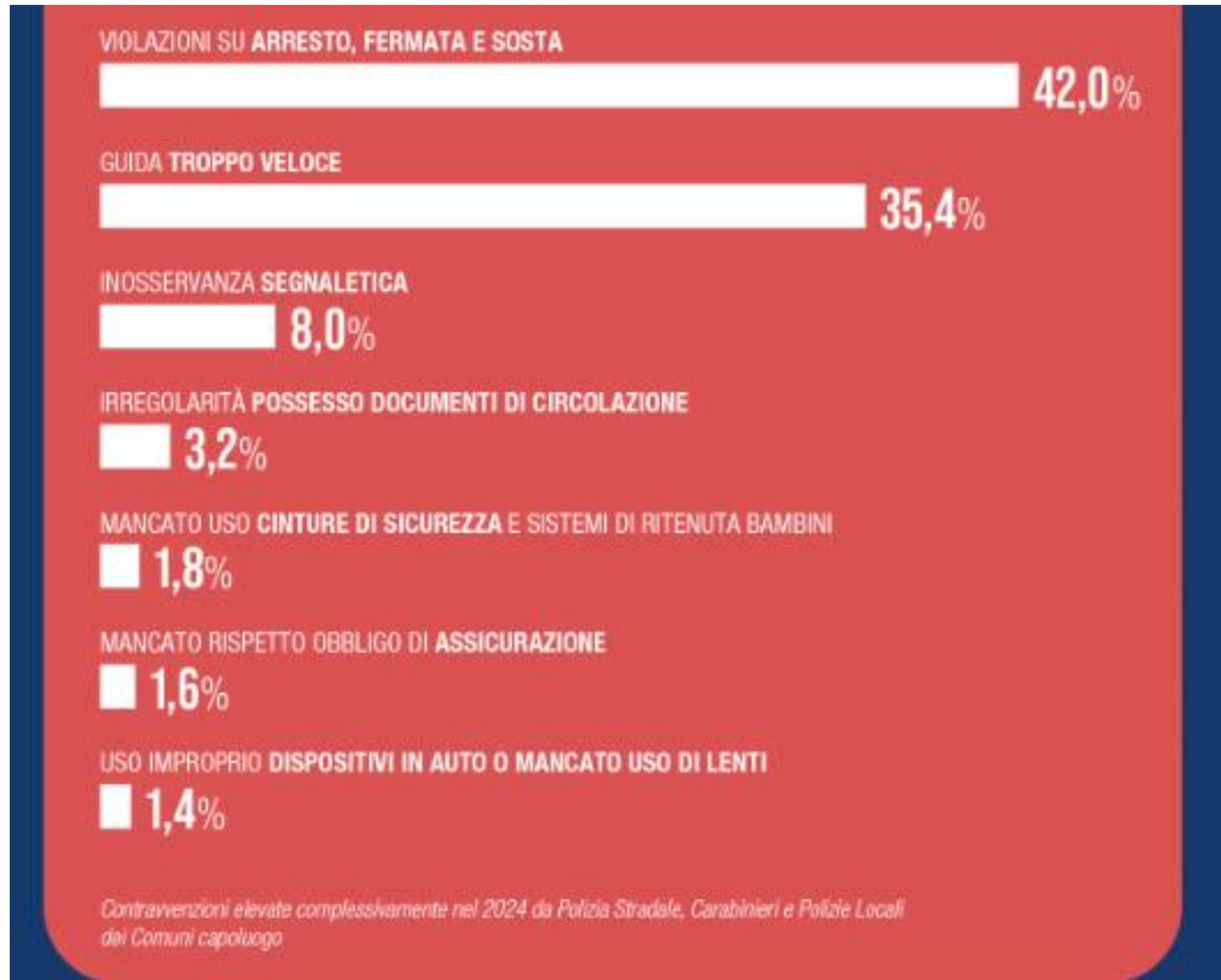
PEDONI INVESTITI

176
INCIDENTI

179
FERITI

1
VITTIME





173.364

INCIDENTI CON LESIONI



475

AL GIORNO



INCIDENTI Anno
STRADALI 2024

IN QUALI STRADE?

73,2%

URBANE

21,4%

EXTRAURBANE

5,4%

AUTOSTRADE

IN QUALI CIRCOSTANZE?

Le prime 3 circostanze

15,7%

DISTRAZIONE
ALLA GUIDA

13,5%

MANCATO RISPETTO
DELLA PRECEDENZA

8,6%

VELOCITÀ
TROPPO ELEVATA

CON QUALI COSTI SOCIALI?

18,2

MILIARDI
DI EURO

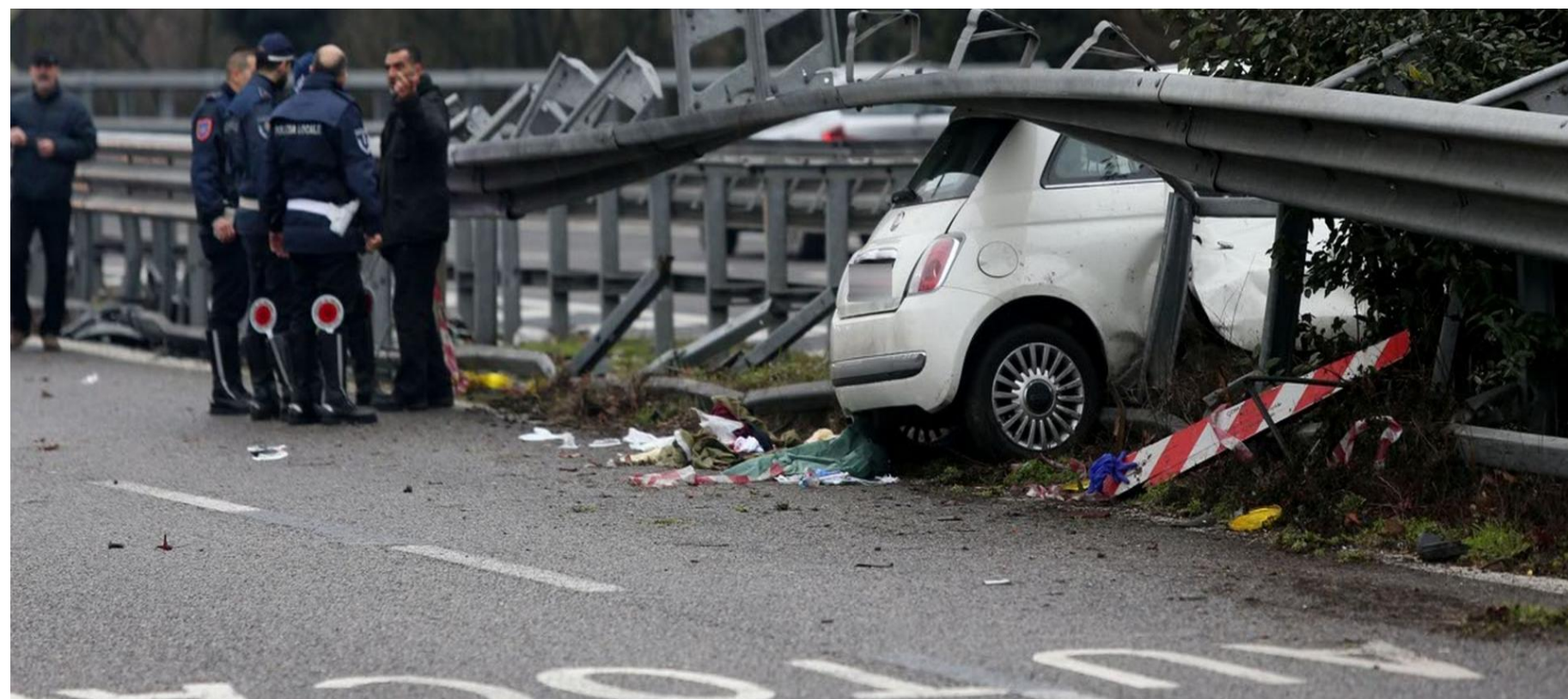
1,0%

DEL PIL



Calcolo con parametri aggiornati da Istat e ACI nel 2024
(valore calcolato con riferimento ai soli incidenti stradali con lesioni
a persone, morti e feriti comunicati dalle Forze dell'Ordine all'Istat)





233.853

FERITI



641

FERITI AL GIORNO

FERITI

16.989

FERITI GRAVI | 2023



+0,7%

SUL 2022

47

FERITI GRAVI
AL GIORNO



3.030

VITTIME



51,4

TASSO DI
MORTALITÀ



8

AL GIORNO

80,1%



19,9%



+ 4

1992 – 2026,
dopo oltre trent'anni dall'entrata
in vigore del Nuovo Codice della
Strada com'è la situazione sulle
nostre strade?



Responsabilità e doveri degli Enti proprietari della strada in materia di gestione della segnaletica stradale Orizzontale e verticale

La Legge è uguale per tutti ?



Responsabilità

- 1. Amministrativa**
- 2. Civile**
- 3. Penale**
- 4. Morale**

- Segnaletica assente
- Segnaletica Sbagliata
- Omesso controllo stato segnaletica
- Delibera non adottata
- Degrado segnaletica
- Situazione di pericolo per l'utenza
- Sinistri imputabili alla P.A.

I soggetti penalmente responsabili

- 1. Dipendenti pubblici**
- 2. Direttori lavori**
- 3. Soggetti terzi responsabili di furto o manomissione della segnaletica**

Soluzioni

- 1. Formazione**
- 2. Informazione**
- 3. Rispetto delle Regole**
- 4. Monitoraggio**
- 5. Valorizzazione delle risorse territoriali**
- 6. Ricorso a personale qualificato**
- 7. Progettazione**
- 8. Pianificazione**
- 9. Bonifica**

Il Codice della strada ha definito chiaramente i compiti e i poteri degli Enti proprietari delle strade.

L'art. 1, comma 2 del cds prevede che le norme e i provvedimenti attuativi si ispirino al principio della **sicurezza stradale**, perseguendo gli obiettivi: di **ridurre i costi economici, sociali e ambientali** derivanti dal traffico dei veicoli; di **migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini**; di **migliorare la fluidità della circolazione**.



L'art. 14 del cds definisce in particolare i poteri e i compiti di questi Enti e stabilisce opportuni precetti ai quali devono attenersi per assolvere **con efficienza, correttezza** e completezza ai doveri di gestione, **manutenzione e pulizia delle strade di loro pertinenza**.

L'art.37 definisce le competenze degli Enti per **l'apposizione e la manutenzione della segnaletica stradale**.

L'Art. 38, comma 7, cds Obbligo del mantenimento in perfetta efficienza con sostituzione, reintegro e rimozione quando sia anche parzialmente inefficiente o non più rispondente allo scopo per il quale è stata collocata.

Il mancato ripristino di un segnale stradale che impone un obbligo o un divieto regolarmente stabiliti con apposito provvedimento amministrativo (artt. 6 e 7 cds) può dare luogo a responsabilità a carico di amministratori o dipendenti dell'Ente, sia di carattere penale che di natura civile.

Infatti

La responsabilità dell'Ente proprietario della strada nei confronti dei soggetti terzi fornitori della segnaletica

La fornitura o l'installazione di segnaletica non conforme deve essere contestata alla ditta fornitrice fino ad ottenere la puntuale rispondenza di essa alle norme che disciplinano la materia e alle clausole contrattuali o di ordine.

Da tutto ciò deriva un preciso obbligo per i tecnici e funzionari dell'ente interessato di verificare e controllare la fornitura nella quantità e qualità, intesa quest'ultima non solo quale conformità dei materiali agli standard contenuti, ma anche quale conformità dei singoli segnali alle norme di regolamento: dimensioni, colori, simboli e caratteristiche varie cui le norme e le figure fanno specifico richiamo.

Gli stessi sono tenuti a verificare il rispetto delle norme specifiche che individuano i tipi delle diverse pellicole rifrangenti che devono corrispondere a ben determinati criteri di individuazione e configurazione a titolo di garanzia e di conformità alle prescrizioni contenute nell'apposito disciplinare tecnico (D.M. 31 Marzo 1995) che, come noto, è fonte normativa nella specifica materia.

L'utilizzo di segnaletica irregolare comporta responsabilità sotto il profilo amministrativo per il non corretto esercizio delle competenze conferite dalla legge all'Ente proprietario e, contemporaneamente, può determinare un danno erariale, che, in base alle attuali disposizioni legislative, può comportare responsabilità del dirigente o del funzionario che ne ha disposto l'acquisto o consentito l'impiego.

Rimane da sottolineare che anche gli stessi progettisti, tecnici o funzionari addetti al settore devono attenersi strettamente alle disposizioni regolamentari che disciplinano la materia.

La legge (**art. 45 del Codice della Strada**) stabilisce il **divieto di fabbricazione e di impiego di segnaletica stradale non prevista o non conforme**; nonché la collocazione dei segnali e dei mezzi segnaletici in modo diverso da quello prescritto. La violazione di tale divieto prevede l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 419 a 1.682 euro, nei confronti di chiunque la commetta, compresi enti, gestori e amministrazioni pubbliche.

RESPONSABILITA' DEI PRODUTTORI E DEI FORNITORI DI SEGNALETICA

Tutti i soggetti privati che instaurano un rapporto con la P.A. per forniture o esecuzione di lavori attinenti alla segnaletica, sono tenuti ad osservare le norme che disciplinano la materia e che regolano la costruzione, l'installazione e l'allestimento delle attrezzature oggetto del rapporto stesso.

Segnaletica verticale

I produttori ed i fornitori di segnali stradali sono tenuti a produrre e fornire solo segnali stradali conformi ai tipi previsti dal Regolamento. In particolare nei confronti dei produttori permane l'obbligo di attenersi a quanto previsto dall'art. 45, comma 1, del Codice, che vieta di fabbricare o impiegare segnaletica non prevista o non conforme a quella stabilita dal codice, dal regolamento, dai decreti e dalle direttive ministeriali in materia.



Articolo 140 c.d.s.

Principio informatore della circolazione

- 1. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.*
- 2. I singoli comportamenti, oltre quanto già previsto nei precedenti titoli, sono fissati dalle norme che seguono.*

Fasi Progettuali per la stesura di un Piano di Segnalamento

Fase 1: Catasto della Segnaletica

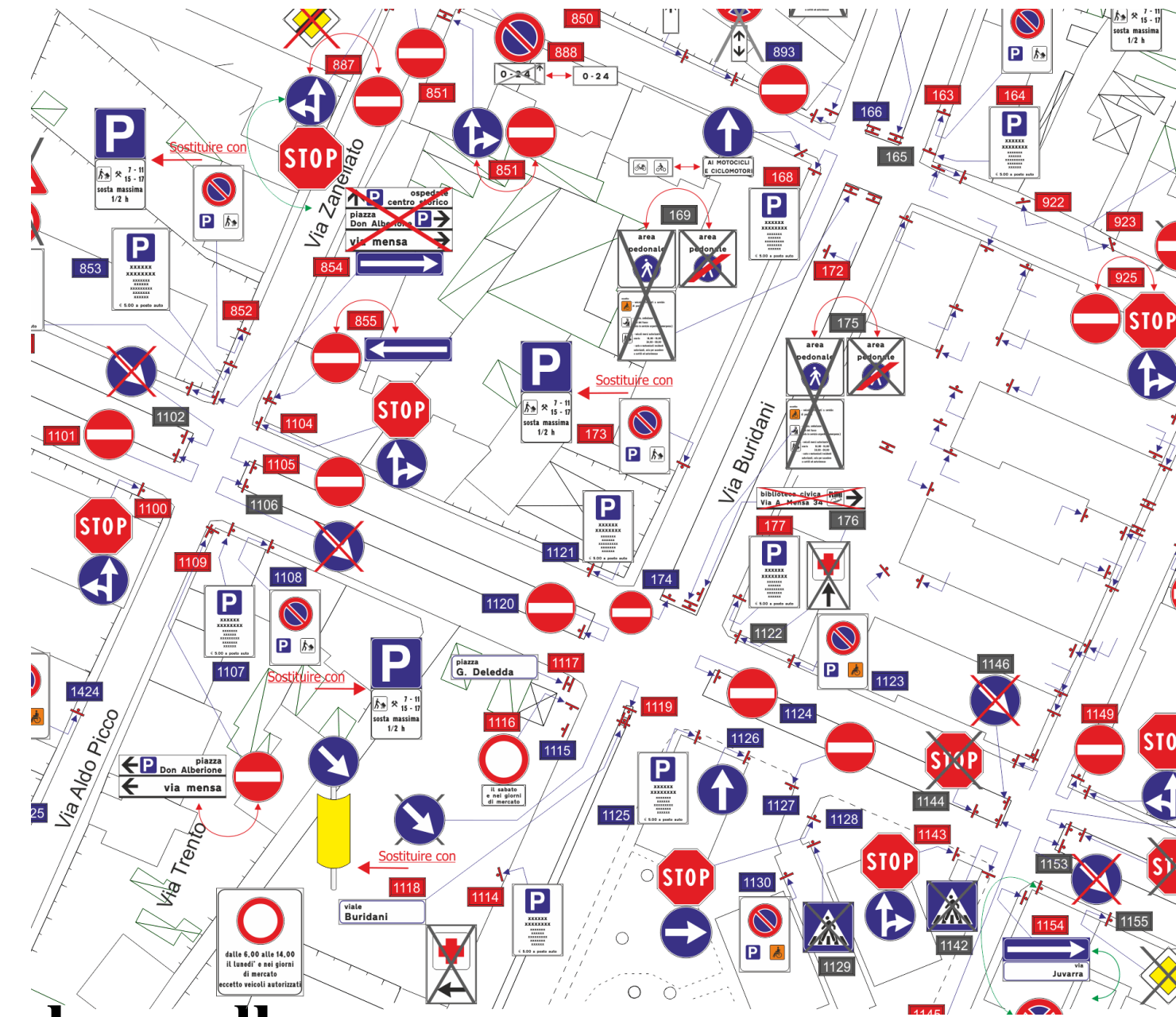
Strumento di analisi dei segnali esistenti: ne individua la conformità alla legge e ne accerta lo stato di manutenzione, la visibilità e la leggibilità.

Fase 2: Progetto della Segnaletica di Prescrizione

Piano di verifica dell'adeguatezza della segnaletica di prescrizione alle esigenze di traffico.

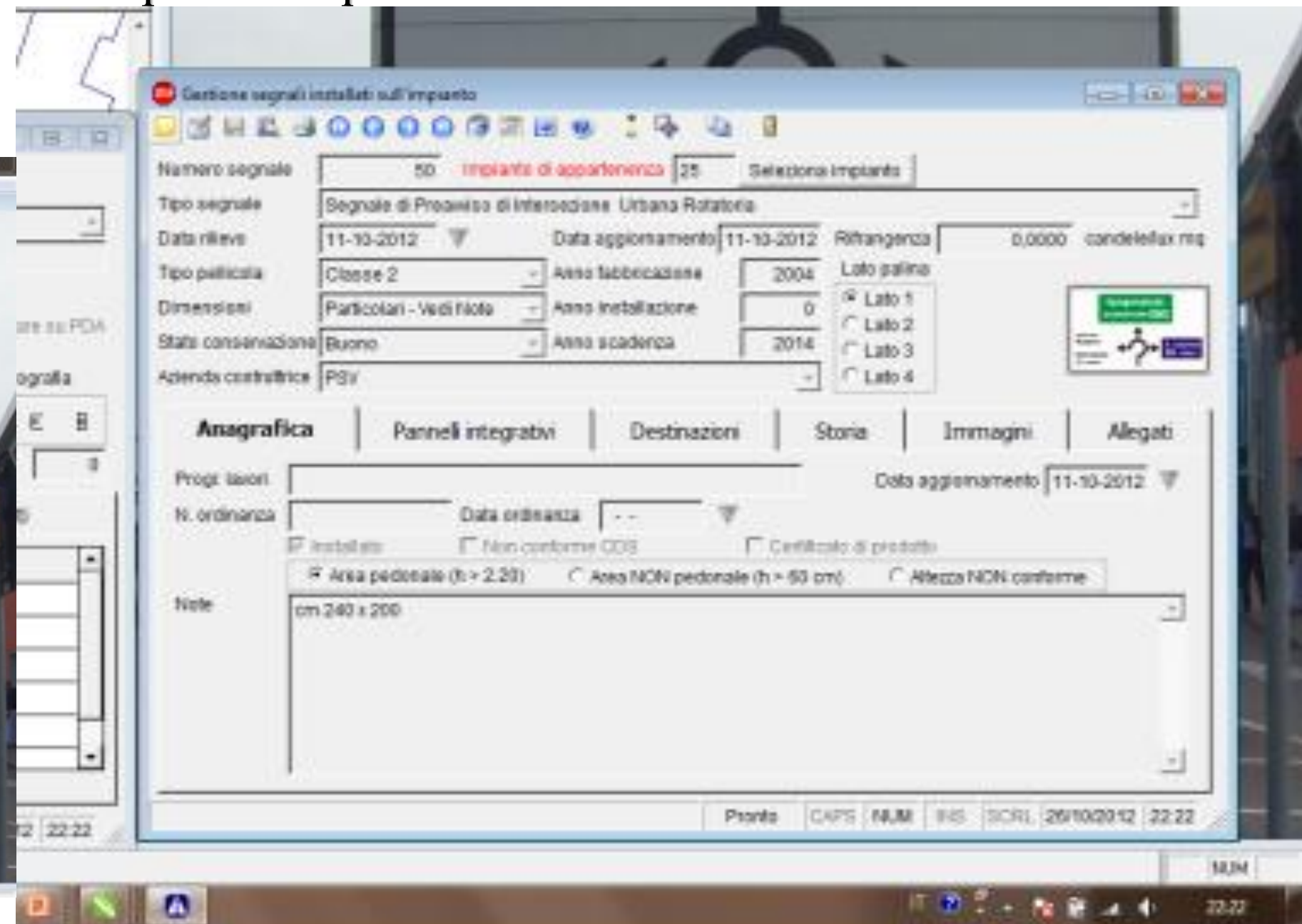
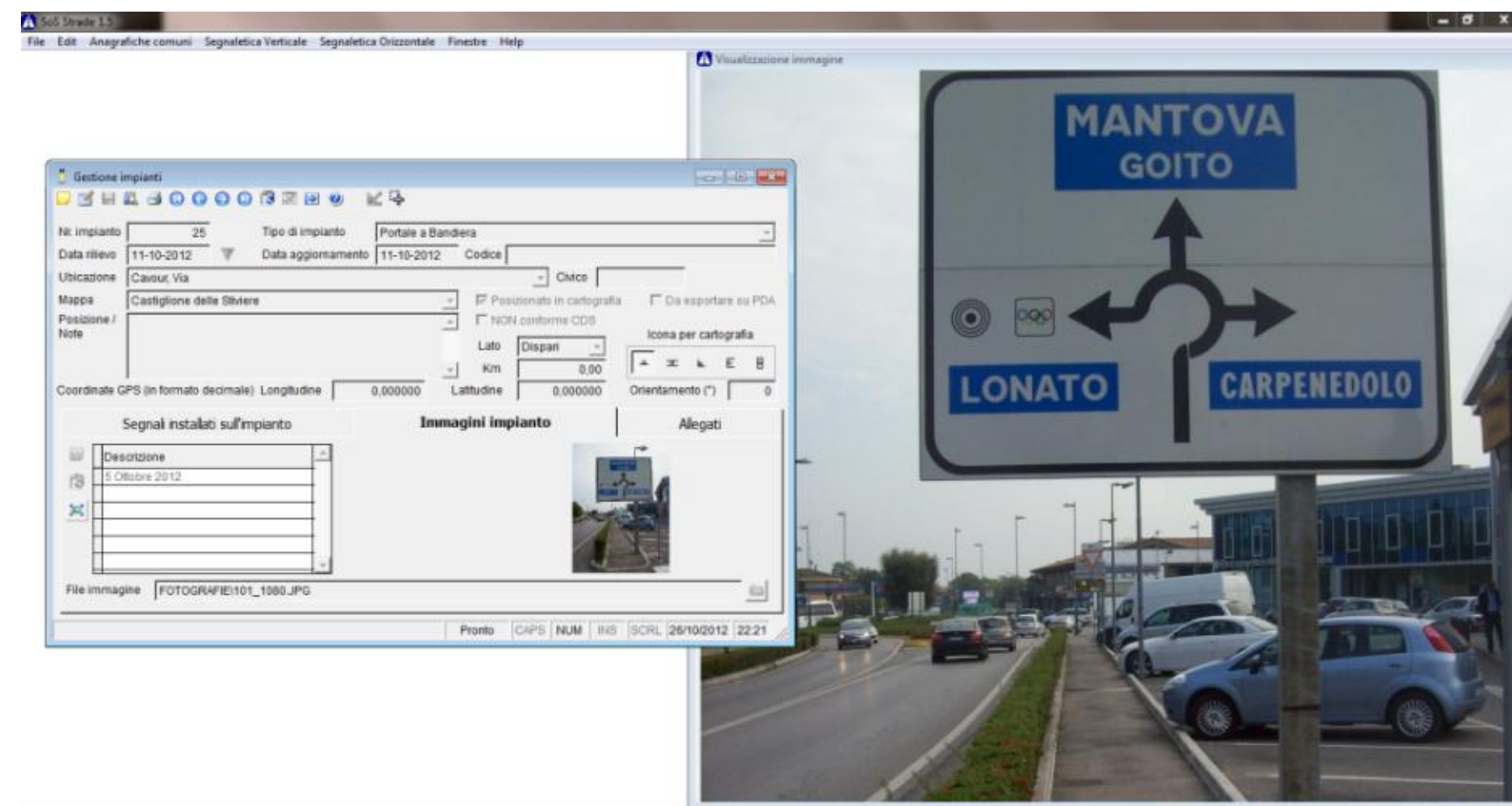
Fase 3: Progetto della Segnaletica di Indicazione

Progetto per la definizione della segnaletica di indicazione in base alla destinazione degli spostamenti allo scopo di separare i diversi tipi di traffico in funzione della classificazione funzionale

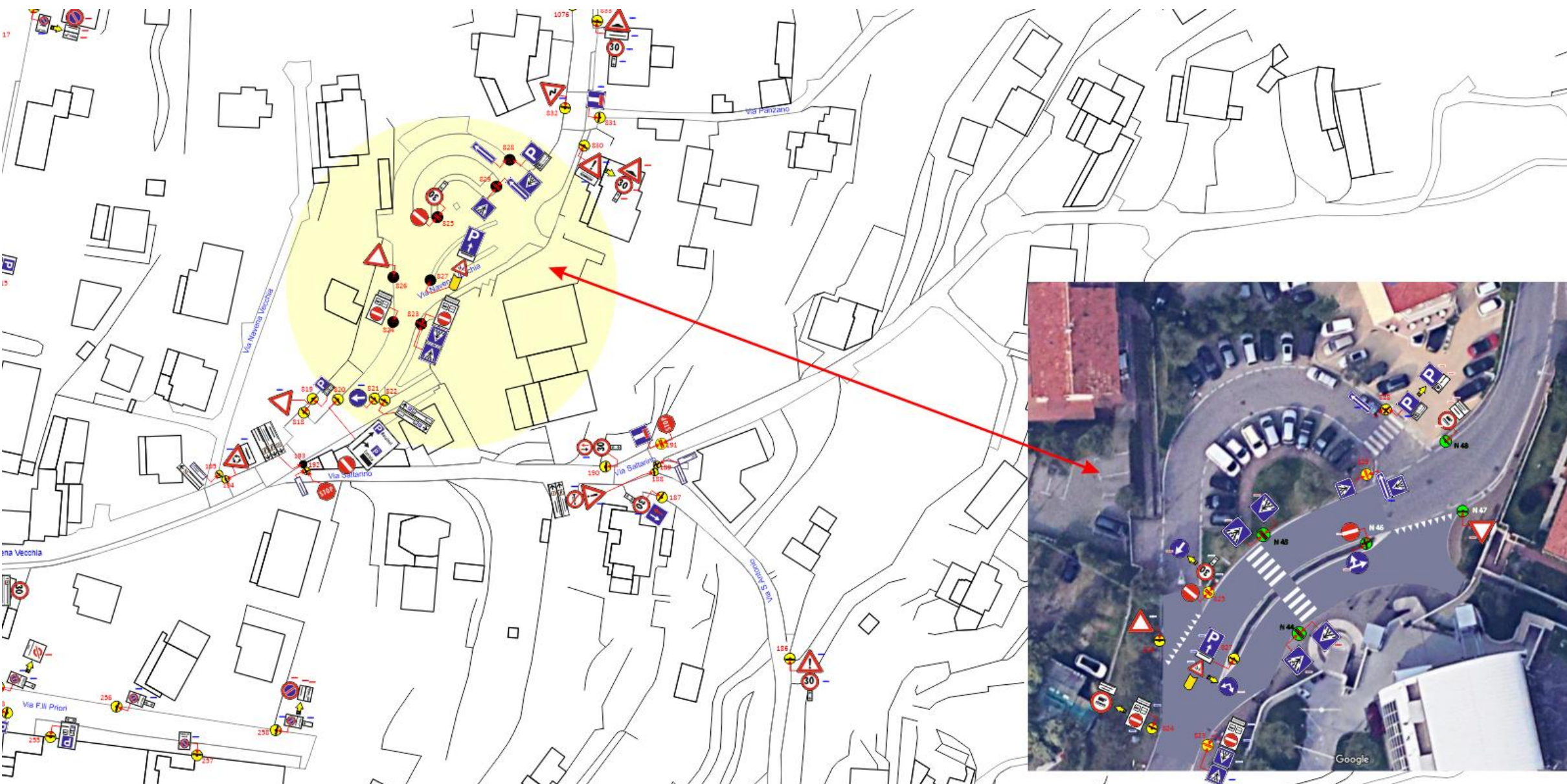


Il Catasto della Segnaletica è uno **strumento di gestione temporale** della segnaletica, che comporta **l'analisi singolare dei segnali esistenti**, individuandone la **conformità** rispetto al Regolamento, in modo da accertarne lo **stato di manutenzione**, la **visibilità** diurna e notturna e la leggibilità. E' uno strumento da utilizzare prima di qualsiasi intervento

Catasto della Segnaletica



Gli “Enti proprietari delle strade sono **obbligati** ad istituire e tenere aggiornati la cartografia, il catasto della segnaletica stradale e le loro pertinenze” (Art. 13 C.d.S.)

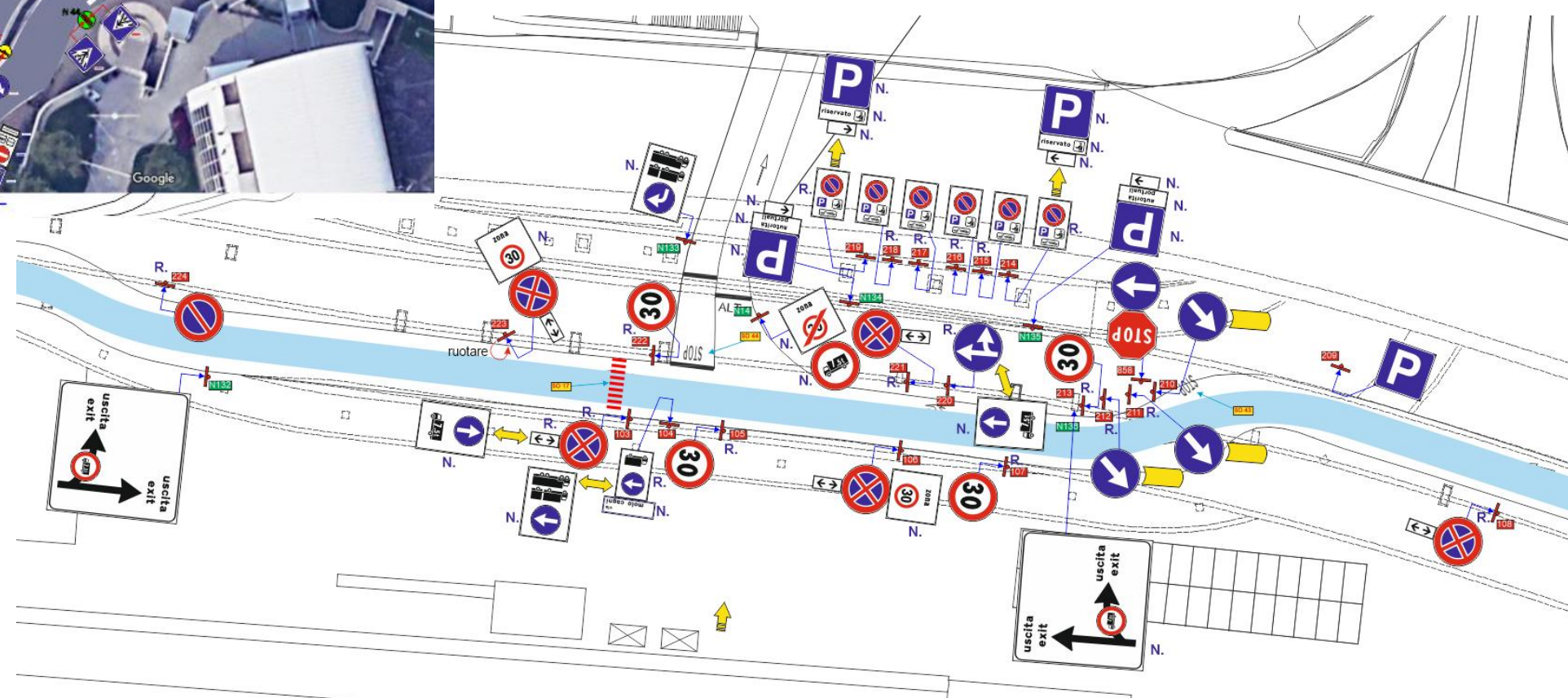


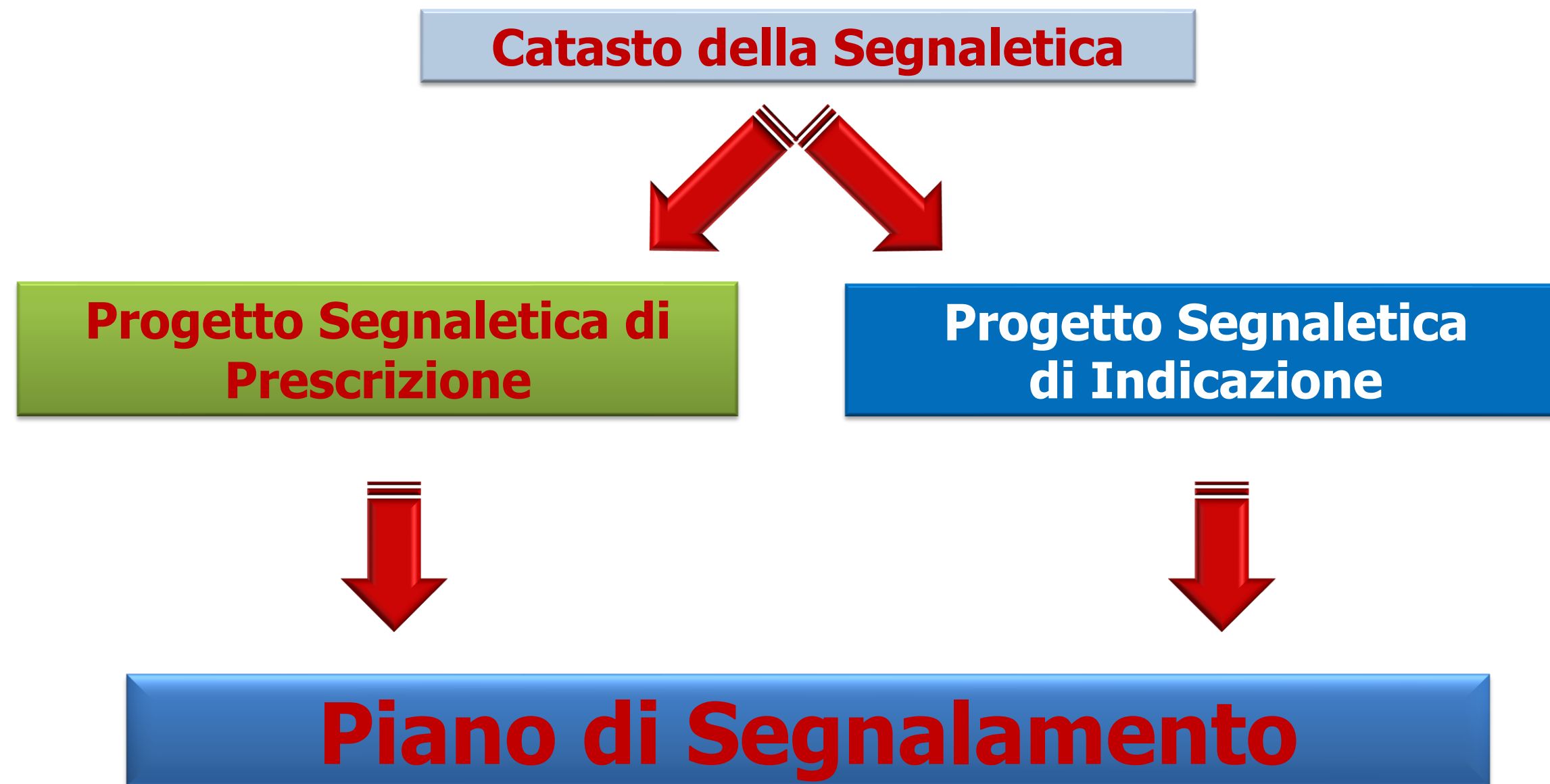
Procedure Censimento

1. Rilievo dello stato di fatto
2. Analisi puntuale dei dati
3. Riscontro eventuali irregolarità
4. Inserimento in apposito database
5. Posizionamento cartografico
6. Presa conoscenza del parco segnaletico presente sul territorio

1. Messa a Norna delle strade
2. Riduzione della segnaletica
3. Razionalizzazione delle manovre
4. Messa in Sicurezza delle strade
5. Programmazione degli interventi
6. Rispetto delle norme prescritte

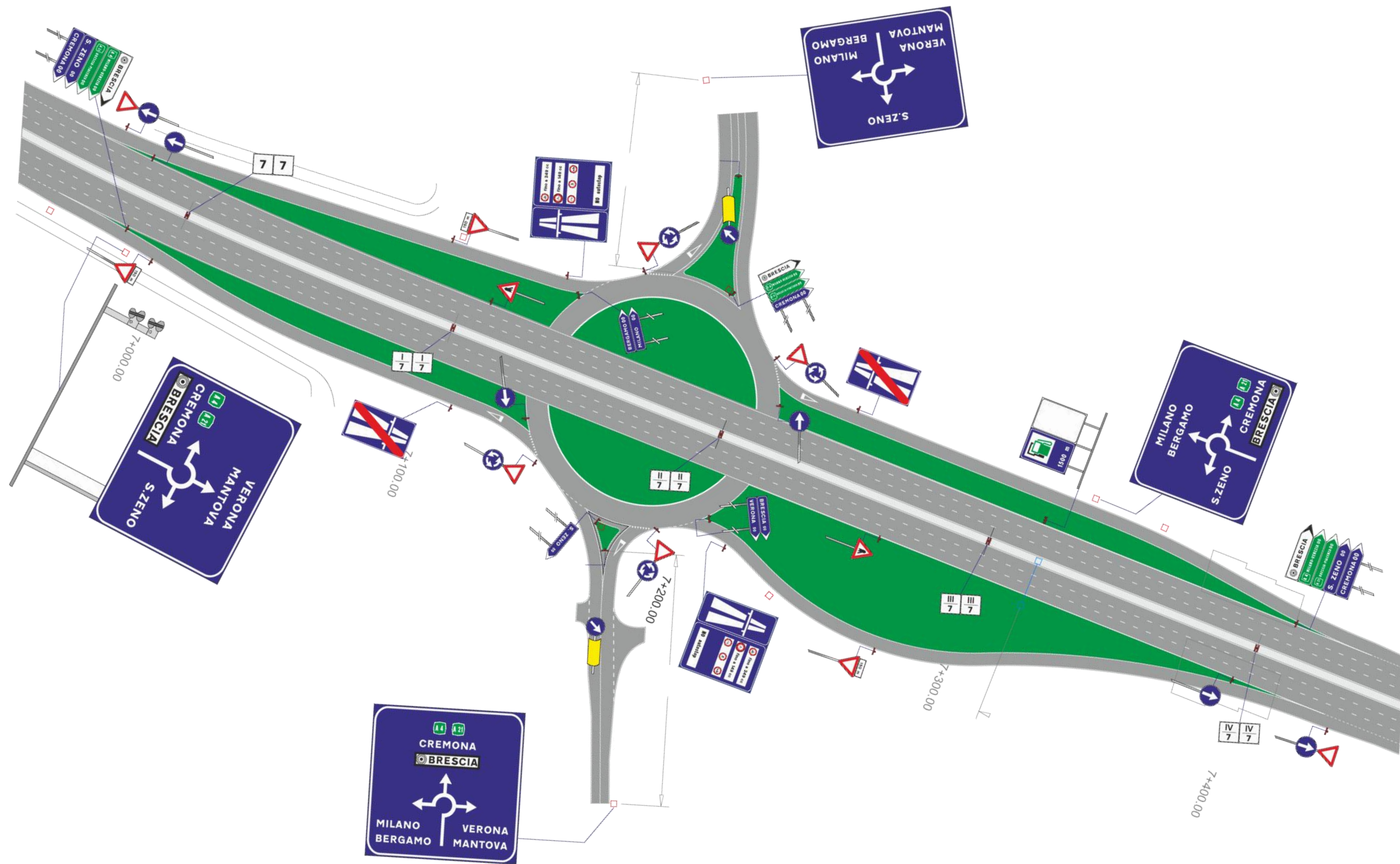
Benefici del censimento





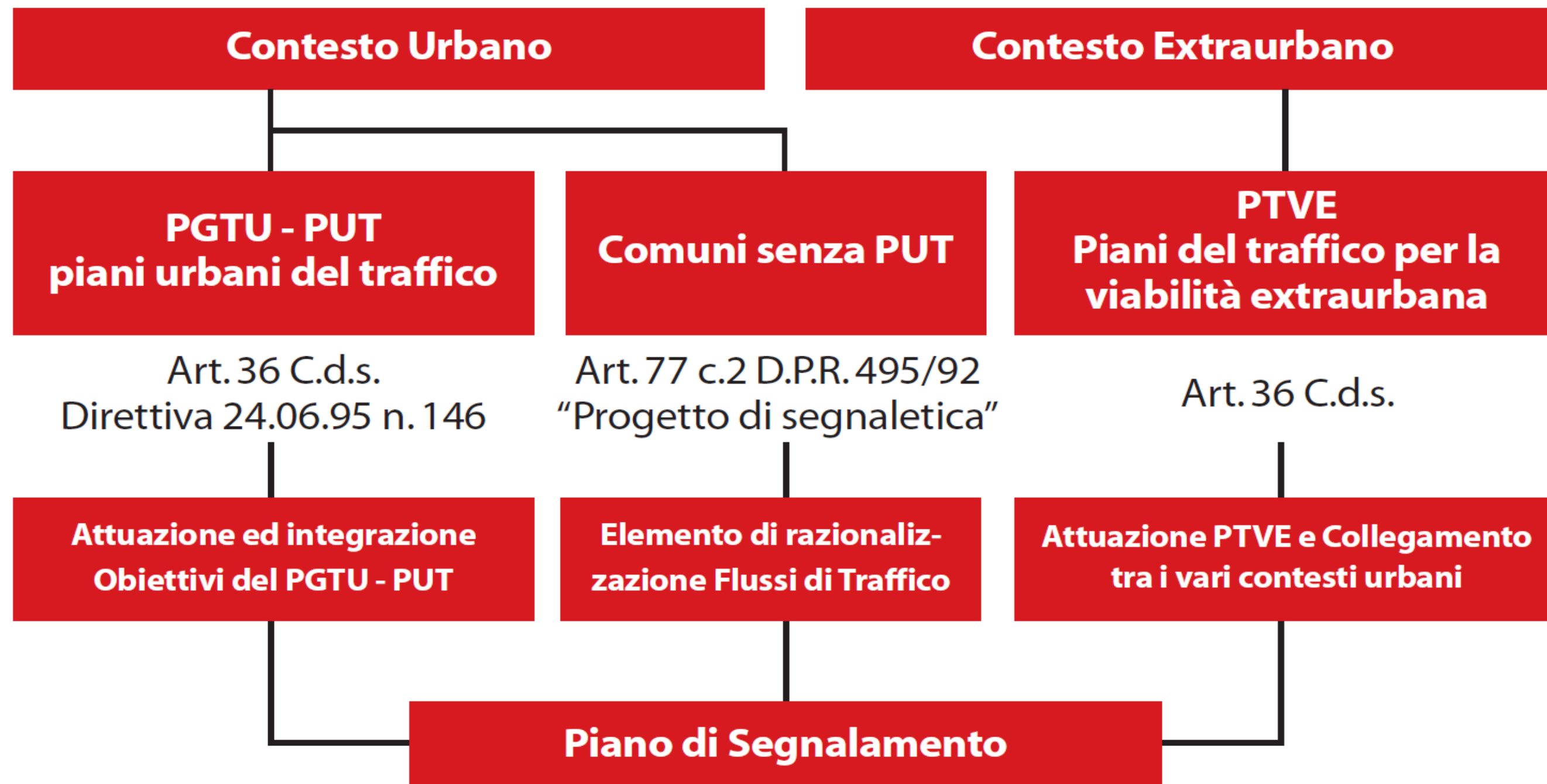
PROGETTO GENERALE DELLA SEGNALETICA

Integrazione e coordinamento di tutte le informazioni
che si vogliono dare all'utente della strada



Piani di segnalamento

Obbligatorio anche per i comuni sotto i 30.000 abitanti indipendentemente dalla redazione di Piani di traffico (Art 77, comma 2 e 3 Reg.) Nello schema seguente si riporta la correlazione di un Piano di segnalamento sia in contesto urbano che extraurbano.



Il Piano di segnalamento è l'indispensabile collegamento ai Piani di Traffico e costituisce, anche in assenza di questi ultimi, la forma minima di organizzazione dell'uso e della circolazione sulle strade, al fine di realizzare un contatto diretto con l'utente della strada.

Per Piano di segnalamento si intende un complesso di attrezzature di cui dotare la strada che ha l'obiettivo di fornire una precisa e puntuale informazione all'utente in relazione alla sua necessità di sicurezza ed efficienza nella marcia e di sostegno della mobilità.

In sintesi consente di:

- Razionalizzare le informazioni all'utente della strada;**
- Rendere scorrevole e informato il traffico di attraversamento;**
- Rendere sicuro il traffico locale da quello pesante di attraversamento;**
- Semplificare le manovre in corrispondenza di una intersezione o di un percorso lineare;**
- Realizzare una segnaletica congrua per qualità e quantità, coerente, omogenea.**

Deve essere attuato seguendo le seguenti fasi principali:

- Fase d'indagine e di acquisizione dati**
- Fase del progetto preliminare**
- Fase del progetto definitivo**
- Progetto esecutivo**

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale", n. 303 del 28 dicembre 1992 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 1 (70%)

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 28 dicembre 1992

SI PUBBLICA TUTTI
I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

Dossi artificiali: sono regolamentati dall'**art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada** che al comma 5 prevede: a) la posa in opera solo ed esclusivamente su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residence; b) il divieto categorico di installazione dei rallentatori su strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso e/o di pronto intervento.

PIANI DELLA SICUREZZA
STRADALE URBANA



LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE

ISPettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale



Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati, "speed tables" – Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.

Articolo 179 (Art. 42 Cod. Str.) **Rallentatori di velocità**

4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebrature gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli (fig. II.474) visibili sia di giorno che di notte.



5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.
6. I dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:
- a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;
 - b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;
 - c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

Le Utenze deboli

Il 1° gennaio 2021 sono entrate in vigore nuove misure nel Codice della Strada, tra cui anche la determinazione della categoria di '**utenti vulnerabili**'.

Si tratta di tutti i soggetti più a rischio come i pedoni, i ciclisti, i conducenti di ciclomotori e motocicli e i soggetti disabili.

Nei loro confronti, sono state previste differenti nuove misure che mirano ad agevolare loro gli spostamenti e ridurre i disagi.

Questi utenti sono i soggetti più esposti a rischi su strada si tratta di:

- persone con disabilità;
- pedoni;
- Conducenti di velocipedi;
- conducenti di ciclomotori e motocicli.



Per **barriere architettoniche** si intendono:

1. gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
2. gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
3. la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

Marciapiedi (*rif: articoli 5 e 6, D.P.R. 503/96*)

Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve, salvo giustificate eccezioni, superare i 15 cm.

La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Nelle strade ad alto volume di traffico gli attraversamenti pedonali devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità.

Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.

Pedoni

Il **Codice della Strada** prevede regole da rispettare sia per gli automobilisti che per i **pedoni**. Molti lo ignorano, ma camminare su una strada pubblica significa esserne un utente a tutti gli effetti e come tale si è sottoposti **a norme e a sanzioni** per i trasgressori.

Ai **pedoni** che camminano sulla strada è richiesta la stessa attenzione e la stessa diligenza imposte ad **automobilisti, ciclisti** ed ai **motociclisti**, perché la **sicurezza stradale** è frutto del rispetto collettivo delle norme. È un discorso che interessa non solo la disciplina del traffico, ma anche l'**incolumità fisica** di tutti gli utenti della strada.

Tra questi, quella dei **pedoni** è la fascia di utenti considerata **più vulnerabile** e quindi oggetto di una particolare attenzione volta a salvaguardarla. Questo però non significa che chi cammina a piedi non debba **rispettare delle regole** che contribuiscono alla propria sicurezza e a quella di chi circola con un veicolo o con un motoveicolo.



Pedoni - Obblighi

Il **comportamento dei pedoni** è regolato dall'**articolo 190 del Codice della Strada**, che indica dove è consentita la loro circolazione dentro e fuori i centri abitati, e nelle ore di oscurità; come devono attraversare la strada per evitare un incidente, quali sono i divieti da rispettare e le sanzioni che scattano in caso di inosservanza. È importante anche l'**articolo 191**, che norma il comportamento dei conducenti dei veicoli nei confronti dei pedoni, la condotta da seguire quando il traffico non è regolato da polizia locale o da semafori, e su strade sprovviste di attraversamenti pedonali.





Art. 190 codice della strada: Comportamento dei pedoni

1. I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione. Fuori dei centri abitati i pedoni hanno l'obbligo di circolare in senso opposto a quello di marcia dei veicoli sulle carreggiate a due sensi di marcia e sul margine destro rispetto alla direzione di marcia dei veicoli quando si tratti di carreggiata a senso unico di circolazione. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, ai pedoni che circolano sulla carreggiata di strade esterne ai centri abitati, prive di illuminazione pubblica, è fatto obbligo di marciare su unica fila.

2. I pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei sovrappassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri.

3. È vietato ai pedoni attraversare diagonalmente le intersezioni; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2.

4. È vietato ai pedoni sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni.



Art. 190 codice della strada: Comportamento dei pedoni

5. I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza ai conducenti.
6. È vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.
7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7. Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili(1).
8. La circolazione mediante tavole, pattini od altri acceleratori di andatura è vietata sulla carreggiata delle strade.
9. È vietato effettuare sulle carreggiate giochi, allenamenti e manifestazioni sportive non autorizzate. Sugli spazi riservati ai pedoni è vietato usare tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti.
10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.



Art. 191 codice della strada: Comportamento nei confronti dei pedoni

1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo [190](#), comma 4⁽¹⁾.
2. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.
3. I conducenti devono fermarsi quando una persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella, o munita di bastone bianco, o accompagnata da cane guida, o munita di bastone bianco-rosso in caso di persona sordo-cieca, o comunque altrimenti riconoscibile, attraversa la carreggiata o si accinge ad attraversarla e devono comunque prevenire situazioni di pericolo che possano derivare da comportamenti scorretti o maldestri di bambini o di anziani, quando sia ragionevole prevederli in relazione alla situazione di fatto.
4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 167 a € 665.



Art. 50 codice della strada: Velocipedi

1. I **velocipedi** sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le **biciclette a pedalata assistita**, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW, o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci, la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare. I velocipedi a pedalata assistita possono essere dotati di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi, purché con questa modalità il veicolo non superi i 6 km/h.

2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza. I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico $\times$ larghezza del piano di carico $0,3 \times$ lunghezza del veicolo $\times$ larghezza massima del veicolo.

2-bis. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo [97](#).

2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1

Con la **Legge 25 novembre 2024 n. 177** (in vigore dal **14/12/2024**) sono stati introdotti **casco obbligatorio per tutti, RC obbligatoria e contrassegno identificativo** (la “targhetta” personale). Il **Decreto MIT n. 210 del 27/06/2025** ha poi definito forma, materiali e modalità di applicazione del contrassegno. Restano i **limiti di velocità: 20 km/h** su strada e **6 km/h** in area pedonale.

- **Casco obbligatorio per chiunque conduca** un monopattino elettrico (non più solo under 18). Il [casco](#) deve essere conforme **UNI EN 1078 o UNI EN 1080**.
- **Assicurazione RC obbligatoria** per mettere in circolazione il mezzo.
- **Contrassegno identificativo obbligatorio** (targhetta adesiva non rimovibile, stampata dall’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato), con modalità tecniche fissate dal **Decreto MIT 210/2025**.
- **Ambito di circolazione: solo su strade urbane con limite ≤ 50 km/h** (stop quindi all’uso fuori dai centri abitati).
- **Sosta: vietata sui marciapiedi**, salvo aree dedicate individuate dal Comune; è comunque consentita negli stalli per **velocipedi/ciclomotori/motoveicoli**.

Chi può guidare e dove si può circolare

- **Età minima: 14 anni.** Sotto i 14 anni è vietato.
- **Dove è consentito: solo su strade urbane ≤ 50 km/h.** Restano validi i limiti di velocità di 20 km/h e 6 km/h (condotto a mano su aree pedonali).
- **Non puoi circolare:** sui marciapiedi (solo conduzione a mano), contromano, fuori dai centri abitati e sulle piste ciclabili. La Legge 177/2024, in vigore dal 14 dicembre 2024, ha introdotto il divieto di circolazione sulle piste ciclabili.

Caratteristiche obbligatorie del monopattino

Il veicolo deve avere:

- **Potenza nominale continua $\leq 0,50$ kW, assenza di sedile, marcatura CE (direttiva 2006/42/CE).**
- **Segnalatore acustico e regolatore di velocità configurabile sui limiti 6/20 km/h.**
- **Luci anteriori/posteriori e catadiottri, indicatori di direzione ([frecce](#)) e freno su entrambe le ruote:** per i monopattini commercializzati dal 30/09/2022 il requisito è di serie; quelli già in circolazione **dovevano adeguarsi entro il 01/01/2024.**

Articolo 3 comma 1

comma 7- bis) Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli **ABROGATO DALLA L. 25 NOVEMBRE 2024, N. 177**

55-bis) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera

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; **SOSTITUITO**

L. 25 NOVEMBRE 2024, N. 177

12-bis): Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile

Articolo 3 comma 1

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; **SOSTITUITO**

L. 25 NOVEMBRE 2024, N. 177

Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i 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



Al Sig. Enrico Bonizzoli
beyond@pec.it
e, p.c. Al Dipartimento per la Mobilità Sostenibile
dip.trasporti@pec.mit.gov.it
All' Organismo Indipendente di Valutazione
oiv@pec.mit.gov.it

Oggetto: Richiesta chiarimenti. – **Riscontro.**

In riferimento alla mail del 4 luglio 2022, inviata dalla S.V., acquisita al prot. n. 7692 di pari data, sollecitata con nota acquisita dall'OIV al prot. n. 3947 del 2 febbraio 2023 e qui inoltrata dall'Ufficio di Coordinamento del Dipartimento con nota prot. n. 954 del 22 febbraio 2023, e acquisita al nostro prot. n. 4611 del 22 febbraio 2023, con la quale sono stati chiesti a questo Ufficio chiarimenti sia sulle “corsie ciclabili” sia sulla segnaletica degli “stalli rosa”, si rappresenta quanto segue.

Si premette che non rientra tra i compiti attribuiti alla Scrivente, quello di corrispondere a molteplici richieste di pareri, disposti in ordine seriale, come nel caso di specie, assimilabile ad un'attività di consulenza svolta nei confronti di privati, sulle cui finalità ed eventuale uso questa Amministrazione non è messa nelle condizioni di ricevere od attivare alcun tipo di riscontro. Per contro questa Direzione, nei modi e nei tempi consentiti, fornisce generalmente chiarimenti, sui diversi aspetti attuativi del Codice della Strada, alle sole istanze provenienti da Pubbliche Amministrazioni; a seguito dell'introduzione delle recenti norme in materia di ciclabilità nel Codice della Strada, peraltro non adeguatamente coordinate con norme previgenti, non è stato dato riscontro formale alle richieste di chiarimento pervenute per una precisa decisione di questo Ministero.

Il decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ha introdotto significative innovazioni al Codice della Strada (D. Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992) in materia di ciclabilità, tra cui l'inserimento, all'art. 3, comma 1, punto 12-bis), della definizione di “corsia ciclabile”.

In particolare, l'art. 49, comma 5-decies del suddetto decreto legge, ha disposto la necessità dell'aggiornamento del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992) in conseguenza delle modifiche apportate al Codice stesso.

Si evidenzia, a tal proposito, che questo Ufficio ha predisposto le modifiche regolamentari, conseguenti alle modifiche della norma primaria e che ad oggi risultano soggette alla valutazione interna ai fini dell'inserimento delle stesse nel Regolamento di Esecuzione e Attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495).

Il decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha invece introdotto significative innovazioni al Codice della Strada in materia di riservazione della sosta, tra cui l'inserimento della possibilità della riservazione della sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato “permesso rosa”.

A seguito del D.M. 7 aprile 2022 recante “Definizione delle modalità di concessione dei contributi in favore dei comuni che provvedono ad istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino in età non superiore a due anni.” (G.U. Serie Generale n. 119 del 23 maggio 2022), è stato necessario introdurre tempestivamente e in anticipo rispetto alle modifiche del Regolamento sia l'opportuno segnale, sia fornire, con nota prot. n. 6936 del 22 giugno 2022, chiarimenti in ordine al tipo di colore da utilizzare nel pittogramma riportato nell'allegato 1 al citato decreto.

Si evidenzia, che questo Ufficio, anche per gli “stalli rosa” ha predisposto le modifiche regolamentari, conseguenti alle modifiche della norma primaria, che ad oggi risultano soggette anch'esse alla valutazione interna ai fini dell'inserimento delle stesse nel Regolamento di Esecuzione e Attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495).

A tal proposito si rileva che l'inserimento del colore rosa, proprio del pittogramma dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni deve essere previsto nel solo c. 4 dell'art. 78 del Regolamento e non nel c. 1 indicato dalla S.V. nella nota che si riscontra.

Infine, si rappresenta che nel rispetto del principio dell'uniformità della segnaletica, la modifica del Regolamento sarà accompagnata alla proposta di inserimento del colore “rosa” nella UNI 11480 “Linea guida per la definizione di requisiti tecnico-funzionali della segnaletica verticale (permanente) in applicazione alla UNI EN 12899-1:2008”, in occasione della revisione della stessa che dovrebbe avvenire a conclusione delle modifiche alla UNI EN 12899-1 “Segnaletica verticale permanente per il traffico stradale - Parte 1: Segnali permanenti”.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Vito Di Santo)

Il Dirigente della Divisione II
Ing. Silverio Antoniazzi

