

La **Legge 9 novembre 2021, n. 156** di conversione del decreto legge "infrastrutture", ha modificato ben 40 articoli del Codice della strada.

Tra questi, a parte quelli che disciplinano ancor di più la circolazione dei monopattini, poco o nulla riguarda la bicicletta fatta eccezione per l'art. 86 che inserisce la possibilità di effettuare servizio taxi anche con motocicli e velocipedi.

Viene sanata una incongruenza che riguarda i dispositivi di segnalazione visivi (l'art. **Art. 68. Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi**) che devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati, tornando ad una formulazione che obbliga ad avere i dispositivi di segnalazione visivi sempre presenti sul mezzo e non, come molti media hanno invece riportato, le luci sempre accese.

Per il resto, unica novità interessante contenuta nella legge è la modifica dell'**articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160**, dove si prevede che il fondo di cofinanziamento di interventi finalizzati alla promozione e al potenziamento di percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica (Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane: 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024), oltre a finanziare il 50 per cento del costo complessivo di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane da parte di comuni ed unioni di comuni, possa anche finanziare il 50 per cento del costo complessivo per:

- a) messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;
- b) realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;
- c) realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-bis), 12-bis) e 12-ter), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si ampliano così le tipologie degli interventi cofinanziabili ricomprendendovi i parcheggi per le biciclette.