



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Numero di notifica : 2026/0277/FR (France)

Progetto di decreto relativo alle caratteristiche e alle condizioni di installazione sulle strade di dispositivi rialzati di moderazione della velocità

Data di ricezione : 05/06/2026

Termine dello status quo : 08/09/2026

Message

Messaggio 001

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2026) 1508

Direttiva (UE) 2015/1535

Notifica: 2026/0277/FR

Notifica di un progetto di testo da parte di uno Stato membro

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20261508.IT

1. MSG 001 IND 2026 0277 FR IT 05-06-2026 FR NOTIF

2. France

3A. Ministères économiques et financiers

Direction générale des entreprises

SCIDE/SQUALPI/PNRP

Bât. Sieyès -Teledoc 143

61, Bd Vincent Auriol

75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

3B. Ministère des transports

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

Tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92800 Puteaux, France

Direction des mobilités routières



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Sous-direction de l'expertise routière, du numérique et des territoires
Bureau ENT1

4. 2026/0277/FR - T40T - Trasporti urbani e stradali

5. Progetto di decreto relativo alle caratteristiche e alle condizioni di installazione sulle strade di dispositivi rialzati di moderazione della velocità

6.

I cinque tipi di dispositivi rialzati di moderazione della velocità disciplinati dal progetto di decreto sono:

- 1 - dosso stradale
- 2 - passaggio pedonale rialzato
- 3 - piattaforma rialzata
- 4 - cuscino berlinese
- 5 - rialzo parziale all'incrocio

7.

8. Un dispositivo rialzato di moderazione della velocità ha lo scopo di moderare la velocità dei veicoli mediante una modifica puntuale del profilo longitudinale della carreggiata, che interessa la totalità o parte della larghezza.

Il progetto di decreto definisce i 5 tipi di dispositivi (articolo 1).

Il progetto di decreto precisa le dimensioni per ciascun tipo del dispositivo (articolo 2 e allegato I)

Il progetto di decreto precisa per ciascun tipo le regole di installazione sulle strade pubbliche (dove è autorizzata e dove è vietata) (articolo 2 e allegato II).

Il progetto di decreto precisa che, prima dell'installazione sul demanio pubblico, i dispositivi prefabbricati devono inoltre ricevere preventivamente un attestato di conformità o un attestato di equivalenza che ne garantisca la sicurezza e l'idoneità all'uso (articolo 3). Esso precisa inoltre che le modalità di rilascio dell'attestato di conformità e dell'attestato di equivalenza, nonché i relativi metodi di valutazione, sono stabiliti con decreto del ministro dei Trasporti (articolo 3).

Il progetto precisa inoltre le condizioni di entrata in vigore delle disposizioni (articolo 4) e le modalità di adeguamento dei dispositivi esistenti (articolo 5).

9. In quanto finalizzati alla sicurezza stradale degli utenti della strada, i dispositivi rialzati di moderazione della velocità sono di interesse generale.

Il codice della strada precisa che le caratteristiche tecniche delle strade dipartimentali e comunali sono definite con decreto (articoli L.131-2 e L.141-7 del codice della strada). Le specifiche progettuali dei dispositivi, siano essi prefabbricati o meno, e le condizioni di installazione costituiscono specifiche tecniche, che devono quindi essere regolate tramite decreto.

Inoltre, il codice della strada (capitolo IX – dotazioni stradali) impone che le dotazioni stradali prefabbricate siano oggetto di una procedura di attestazione di conformità o di un attestato di equivalenza prima di essere installate nel demanio stradale. Un decreto, adottato in applicazione del progetto di decreto, disciplinerà la procedura di certificazione.

9 bis. Contrasto all'insicurezza stradale legata all'eccesso di velocità

L'impiego di dispositivi rialzati di moderazione della velocità mira a garantire la sicurezza di tutti gli utenti della viabilità urbana e in particolare dei più vulnerabili, invitando i veicoli a motore che circolano in agglomerato urbano a ridurre la



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

velocità a 30 km/h o meno.

Secondo il rapporto 2022 [Cerema, 2024], gli incidenti nei centri urbani sono responsabili del 32% dei decessi, del 45% dei feriti gravi e del 59% dei feriti lievi. La riduzione della velocità riduce il numero di incidenti e la relativa gravità per i seguenti motivi:

- Il campo visivo aumenta di circa 30°;
- La distanza di arresto si dimezza;
- La violenza dell'impatto diminuisce (equivalente alla caduta da un piano invece che da tre).

La riduzione della velocità contribuisce inoltre al miglioramento della qualità della vita e favorisce il ricorso a modalità di trasporto a basse emissioni di carbonio.

I dispositivi rialzati di moderazione della velocità fanno parte delle misure che contribuiscono a moderare le velocità e a rendere più sicuri alcuni settori nevralgici (centri urbani, attraversamenti pedonali in corrispondenza di strutture pubbliche, ecc.)

Una serie di dispositivi per rispondere a diverse situazioni urbane

La regolamentazione di questi dispositivi si è sviluppata progressivamente a partire dai primi esperimenti condotti negli anni '70 in diversi paesi europei, che hanno evidenziato l'utilità di vari dispositivi rialzati per limitare le velocità dei veicoli a motore. Diversi studi, condotti a partire dagli anni '70 in Inghilterra [Watts, 1973] e nei Paesi Bassi [CROW, 1988], hanno analizzato le relazioni tra la geometria del profilo longitudinale del dispositivo, il disagio percepito e la velocità di attraversamento. Ad esempio, i dossi, le piattaforme e i cuscini berlinesi presentano caratteristiche geometriche diverse e non sono quindi equivalenti dal punto di vista delle velocità di attraversamento. La varietà dei dispositivi introdotti nel decreto consente di rispondere alle differenti situazioni che si presentano in contesto urbano.

Regolamentazione graduale dei dispositivi e attuale necessità di rivedere la normativa

In Francia, la regolamentazione dell'installazione dei dispositivi rialzati è stata progressiva. Nel 1994 è stata emanata una normativa sui dossi di tipo «dorso di asino» e sui dossi di tipo trapezoidale (da allora denominati «attraversamenti pedonali rialzati»), accompagnata da una norma sul dimensionamento NF P98-300. Nel 2000 sono stati pubblicati orientamenti contenenti raccomandazioni relative ai cuscini berlinesi e alle piattaforme; gli orientamenti sono stati rivisti nel 2010 e integrati per quanto riguarda il dispositivo di rialzo parziale agli incroci, che contribuisce alla moderazione della velocità negli incroci.

L'elaborazione negli ultimi anni di una giurisprudenza relativa al differente trattamento dei diversi tipi di rallentatori e la crescente preoccupazione degli enti locali riguardo alla sicurezza giuridica delle opere da essi realizzate che prevedono dispositivi rialzati di moderazione della velocità, ha portato la direzione della mobilità stradale del ministero dei Trasporti ad avviare un lavoro di unificazione della normativa in collaborazione con gli enti locali competenti per la gestione delle strade (rappresentati da varie associazioni, tra cui l'AMF e l'ADF).

I lavori hanno portato al progetto di decreto che viene presentato con due allegati: uno riguardante il dimensionamento dei 5 tipi di dispositivi rialzati di moderazione della velocità, l'altro la regolamentazione della loro installazione su strade pubbliche.

Parallelamente, sotto l'egida dell'ASCQUER, organismo di certificazione per le dotazioni stradali, un gruppo di lavoro che riunisce i rappresentanti dei produttori o dei rivenditori di cuscini prefabbricati, sia in calcestruzzo sia in materiali sintetici, ha avviato l'elaborazione di una norma di riferimento per la certificazione per i cuscini prefabbricati. Tale norma sarà integrata in un decreto che sarà emanato in applicazione del progetto di decreto.

9 ter. La regolamentazione che disciplina i dispositivi rialzati di moderazione della velocità è adottata in applicazione del codice della strada

L'installazione dei 5 tipi di dispositivi rialzati di moderazione della velocità sarà regolamentata dal decreto su tutto il territorio nazionale in conformità al codice della strada e in particolare agli articoli L.131-2 e L.141-7, che stabiliscono che le caratteristiche tecniche delle strade comunali e dipartimentali sono fissate per decreto.

La giurisprudenza ha evidenziato la necessità di regolamentare tutti i dispositivi, senza eccezioni, ivi compresi cuscini berlinesi, piattaforme e rialzi parziali, che finora erano oggetto di semplici raccomandazioni raccolte negli orientamenti «Cuscini e piattaforme» (Cerema, 2010).

Il progetto di decreto non mira a creare ulteriori vincoli (ad eccezione del requisito della certificazione per i dispositivi



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

prefabbricati – vedi sotto) oltre a quelli già previsti, da un lato, dal decreto n. 94-447 e, dall'altro, del documento di orientamento Cerema. Il decreto contribuisce a garantire un livello di sicurezza per tutti gli utenti della strada rispetto all'insieme dei dispositivi rialzati che possono essere installati sulla carreggiata.

La regolamentazione dei dispositivi prefabbricati, e quindi che ricadono specificamente nella direttiva TRIS, è prevista dal codice della strada, che prevede disposizioni volte a facilitare l'accesso al mercato francese a tutti i produttori e rivenditori europei.

La regolamentazione dell'installazione di cuscini prefabbricati, classificati come «dotazioni stradali», sarà regolamentata su tutto il territorio nazionale conformemente alle disposizioni del codice della strada (capitolo IX: «dotazioni stradali»)

Le disposizioni del codice della strada riprese nel decreto prevedono due modalità di certificazione dei cuscini prefabbricati: l'attestato di conformità o l'attestato di equivalenza. L'articolo R.119-5 del codice della strada prevede in particolare che:

III.-Le dotazioni stradali fabbricate in altri Stati membri dell'Unione europea o in altri Stati parti dell'accordo sullo Spazio economico europeo, conformi alle regolamentazioni tecniche o alle norme in vigore in tali Stati, e la cui conformità a tali regolamentazioni o norme sia stata valutata e attestata sulla base di prove e controlli effettuati in tali stessi Stati, sono considerate equivalenti alle dotazioni conformi alle prescrizioni del presente capitolo, a condizione che offrano in modo duraturo livelli equivalenti di sicurezza e idoneità all'uso.

Un attestato di equivalenza è rilasciato dal ministro competente conformemente alle disposizioni dell'articolo R.* 119-4 alle condizioni stabilite dal decreto interministeriale di cui alla sezione IV del presente articolo.

Le disposizioni del codice della strada non consentono soluzioni con minori restrizioni, poiché l'attestato di conformità o l'attestato di equivalenza è richiesto prima dell'installazione o dell'immissione sul mercato di qualsiasi dotazione stradale.

9 quater. In diversi casi giurisprudenziali, il giudice chiamato a pronunciarsi su irregolarità relative al dimensionamento o all'installazione dei dispositivi in questione non ha messo in discussione gli obiettivi di sicurezza a cui tali dispositivi rispondono. Ove possibile, il giudice privilegia la correzione delle irregolarità rispetto alla rimozione del dispositivo, che risponde a un interesse pubblico.

La misura non interferisce con il funzionamento del mercato interno; essa indica in modo trasparente i requisiti previsti per il prodotto in termini di sicurezza e di utilizzo.

L'assenza, finora, di un quadro normativo sulle prestazioni dei prodotti prefabbricati può aver consentito l'uso di prodotti di bassa qualità che si sono deteriorati molto rapidamente, costituendo così un ostacolo pericoloso per gli utenti e in particolare per i motociclisti. La normativa mira a evitare l'installazione di prodotti non conformi.

10. Riferimenti ai testi di base:

11. No

12.

13. No

14. No

15. No

16.

Aspetto OTC: No

Aspetto SPS: No



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Commissione europea

Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu