

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 526

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BERRUTO, AMATO, BAKKALI, BRAGA, CARÈ, CASU, SERGIO COSTA, FASSINO, FORATTINI, FORNARO, FOSSI, FURFARO, GHIO, GIOVINE, GIRELLI, GNASSI, GRIBAUDO, LAI, MALAVASI, MARINO, MORASSUT, UBALDO PAGANO, PASTORELLA, PICCOLOTTI, PORTA, TONI RICCIARDI, SARRACINO, SCHLEIN, SERRACCHIANI, STEFANAZZI, TABACCI, VACCARI

Modifiche agli articoli 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sicurezza stradale dei ciclisti

Presentata l'8 novembre 2022

ONOREVOLI COLLEGHI! — In molti Paesi europei la bicicletta è ormai uno dei mezzi di trasporto più utilizzati, soprattutto per lo spostamento cittadino, in ragione della comodità d'uso e dell'esigenza di evitare, per quanto possibile, il traffico che ormai congestionava le città. Anche nel nostro Paese l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto sta conquistando sempre più gli italiani, che la usano per i propri spostamenti e per fare attività sportiva.

Dai dati dell'osservatorio sugli incidenti ai ciclisti dell'Associazione sostenitori e amici della polizia stradale (ASAPS) emerge un

dato preoccupante: ogni due giorni si verifica il decesso di un ciclista. Nel 2021 i ciclisti deceduti sono stati 180, undici in più rispetto all'anno precedente. Come non bastasse, a questo dato occorre sommare almeno il 30 per cento di ciclisti il cui decesso è avvenuto nei trenta giorni successivi all'incidente. Da tempo si moltiplicano gli allarmi delle istituzioni e delle Forze di polizia per arginare un fenomeno che pare inarrestabile e in costante peggioramento. Nel 2018 i ciclisti deceduti sono stati 219, l'anno successivo 253. Poi nel 2020 le vittime sono state 169, nonostante

la riduzione del traffico stradale conseguente al *lockdown* e all'adozione delle misure di contenimento per fronteggiare l'emergenza epidemiologica del COVID-19. Si tratta di una strage che lascia sul campo anche feriti gravi. Nell'ultimo anno si sono verificati 989 casi di investimento stradale, che hanno richiesto il ricovero con codice rosso in prognosi riservata. Tale situazione risulta ancora più allarmante se analizzata alla luce dei dati recenti presentati dall'*International Transport Forum* dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, dai quali emerge che l'Italia è il paese con il più alto tasso di mortalità per chilometro pedalato. Da tempo si discute sui mezzi per fermare tale strage. Occorre infatti sensibilizzare i conducenti di autoveicoli affinché non si distruggano durante la guida e, in generale, siano più rispettosi verso i ciclisti. Tale situazione impone un intervento normativo che, per quanto possibile, vi ponga rimedio. La disciplina attualmente vigente si rinviene nell'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che, come noto, regola il sorpasso in termini generali. Dall'analisi del codice della strada appare evidente la mancanza, nel nostro ordinamento, di una disposizione sulla distanza minima che i conducenti devono rispettare nel superare un ciclista, nonostante i pericoli per la sicurezza che derivano da tale manovra. Si rileva, peraltro, che altri Paesi europei, da tempo, sono molto attenti alla tutela della sicurezza dei ciclisti e ai necessari rapporti tra ciclisti e conducenti di autoveicoli. In molte città europee, tra le quali Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Graz, Strasburgo e molte altre, è facile imbattersi in appositi segnali stradali che raccomandano alle automobili di mantenere, in fase di sorpasso, una distanza di almeno un metro e mezzo dalle biciclette che circolano ai lati della carreggiata. La stessa distanza di sicurezza è sancita in Francia. Si ritiene che la promozione della bicicletta come modalità di trasporto quotidiano nelle città non possa più fare a meno di un'adeguata protezione

dei ciclisti anche a livello normativo. Nel nostro Paese andare in bicicletta è diventato più pericoloso che viaggiare in automobile o in motocicletta: quasi ogni giorno, infatti, sulle strade italiane un ciclista perde la vita, molti finiscono al pronto soccorso e molti altri ancora vengono ricoverati in ospedale, con i relativi, non sottovalutabili costi a carico del Servizio sanitario nazionale.

Con la presente proposta di legge si introduce uno specifico regime in materia di sorpasso: si dispone, all'articolo 1, che il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta sia tenuto a usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza e a valutare l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, differendo il sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite.

Si prevede, poi, l'obbligo di tenere, durante la marcia dei veicoli, una distanza laterale di sicurezza rispetto al bordo della strada e agli altri veicoli presenti da commisurare alle condizioni del traffico e a quelle della visibilità, in modo tale da consentire, in caso di necessità, la manovra di arresto in condizioni di sicurezza, ponendo, inoltre, una particolare attenzione alla distanza laterale rispetto ai velocipedi in ragione degli ondeggiamenti e delle oscillazioni propri di questi veicoli. Inoltre, si prevede l'obbligo di compiere la manovra di sorpasso dei velocipedi mantenendo una distanza laterale di sicurezza di almeno un metro e mezzo. Ne deriva che, qualora questa distanza laterale non possa essere rispettata, a causa, ad esempio, della ridotta ampiezza delle corsie o della strada, il conducente del veicolo che si approssima a un velocipede deve rallentare al fine di adeguare la propria velocità a quella del velocipede ed effettuare il sorpasso solo a una velocità molto ridotta, con un differenziale di velocità tale da non costituire pericolo per il ciclista, anche in ragione della particolare andatura di quest'ultimo.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 148, il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente:

« 9-*bis*. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele e a mantenere la distanza laterale di sicurezza dal velocipede determinata ai sensi dell'articolo 149, comma 1, in modo tale da prevenire ogni rischio di collisione tenendo in considerazione la minore stabilità e la rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli ed evitare ogni collisione, differendo la manovra qualora tali condizioni non siano garantite. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo »;

b) all'articolo 149, comma 1, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Durante la marcia, i veicoli devono altresì tenere una distanza laterale di sicurezza dal margine della strada e dai veicoli commisurata alle condizioni del traffico e alla visibilità. Tale distanza deve garantire in ogni caso la possibilità di arresto tempestivo per evitare collisioni con eventuali ostacoli presenti nella carreggiata. La distanza laterale di sicurezza dai velocipedi deve essere maggiore in ragione della probabilità di ondeggiamenti e di deviazioni da parte dei velocipedi stessi. Fuori dei centri urbani, qualora le condizioni di sicurezza e della circolazione lo consentano, i conducenti degli autoveicoli possono effettuare la

manovra di sorpasso dei velocipedi, autorizzata da apposita segnaletica, mantenendo una distanza laterale di sicurezza non inferiore a 1,5 metri ».



19PDL0009600