



DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PEROSINO, ALDERISI, BERUTTI, BINETTI,
CALIENDO, CALIGIURI, DE POLI, GRANATO, LONARDO, LUNESU,
MALLEGNI, PICHETTO FRATIN e SERAFINI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 FEBBRAIO 2020

Disposizioni in materia di tutela della sicurezza dei ciclisti

ONOREVOLI SENATORI. - La bicicletta è uno dei mezzi di trasporto tra i più utilizzati, il cui uso è sostenuto dalle stesse istituzioni nazionali e internazionali anche perché assicura la possibilità di condurre uno stile di vita salutare ed ecologico.

In Italia negli ultimi anni si vendono più biciclette che automobili, con un *trend* previsto sempre in crescita.

Nonostante ciò la circolazione delle biciclette viene avvertita con fastidio dagli automobilisti, che cercano il momento migliore per sorpassarle considerandole molto spesso come un « intralcio » alla circolazione a motore.

In media ogni 32 ore sulle strade italiane muore un ciclista e gli incidenti mortali che coinvolgono ciclisti sono aumentati secondo l'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) del 9,6 per cento in un anno.

Nel 2017, secondo le stime dell'automobile club italiano (ACI) e dell'ISTAT, i morti in sella a una bici sono stati 254, su un totale di 17.521 incidenti. Secondo la Treccani il rischio di mortalità per chi va in bicicletta è di 2,18: si tratta del più alto in assoluto dal momento che per i pullman è pari a 0,48, per i camion a 0,67, per le automobili a 0,78, per i motorini a 1,06 e per le moto a 1,96. La media è di un morto e 40 feriti al giorno.

Però, se da un lato gran parte degli incidenti avvengono per comportamenti indisciplinati alla guida da parte degli automobilisti, dall'altro spesso sono i ciclisti che non rispettano quelle accortezze che sarebbero in grado di salvare tante vite.

Tale situazione, che con il tempo sta rendendo sempre più difficile e conflittuale la coesistenza tra queste due categorie di utenti

della strada, impone un intervento normativo che vi ponga, per quanto possibile, rimedio.

Imprescindibile punto di partenza per poter esaminare un possibile intervento normativo è certamente la qualità, riconosciuta dal nostro codice della strada alla bicicletta, di « utente debole della strada » e, in quanto tale, meritevole di una più attenta tutela.

Alla luce di questi dati appare necessario apportare delle modifiche all'attuale codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che è ormai inadatto all'evoluzione della mobilità.

D'altro canto, l'introduzione nel nostro ordinamento del cosiddetto « omicidio stradale » è un evidente sintomo che l'orientamento e l'attenzione verso gli utenti deboli della strada sta cambiando nella direzione di offrire una sempre maggiore sicurezza a questi ultimi.

Con questo disegno di legge si vogliono individuare degli opportuni accorgimenti per arrivare in futuro ad una più compiuta soluzione del problema dell'alta incidentalità dei velocipedi.

L'articolo 1 prescrive che tra i quesiti per l'esame per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente due devono vertere su argomenti afferenti alla mobilità ciclistica.

L'articolo 2 modifica il codice della strada innanzitutto nella parte in cui regola il sorpasso.

In particolare, si prevede l'introduzione nel nostro ordinamento della distanza minima di sicurezza per sorpassare un velocipede che dovrà essere di un metro e mezzo sia fuori che dentro i centri abitati.

Tale norma è mutuata da quelle già adottate in altri Paesi europei e, pertanto, con-

sentirà anche al nostro Paese di adeguarsi agli *standard* continentali in tema di sicurezza stradale.

Altra modifica concerne l'articolo 149 del codice della strada che prescrive delle regole di condotta nel caso in cui un automobilista si avvicini a un velocipede.

Infine con l'articolo 2 viene modificato l'articolo 182 del medesimo codice nella parte in cui consente ai ciclisti di procedere affiancati nel numero di due, introducendo il divieto di procedere comunque affiancati.

All'articolo 3 viene soppressa la disposizione normativa che equiparava i monopattini ai velocipedi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modificazioni alle disposizioni in materia di carta di qualificazione del conducente)

1. Fra i quesiti previsti dall'articolo 11 del decreto del Ministro dei trasporti 20 settembre 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, n. 115 del 20 maggio 2014, due devono trattare argomenti afferenti la mobilità ciclistica.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma 1.

Art. 2.

(Modificazioni al codice della strada)

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

a) all'articolo 148:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Nelle manovre di sorpasso di un velocipede devono essere adottate tutte le cautele necessarie al fine di mantenere una distanza laterale che consenta di effettuare il sorpasso in condizioni di completa sicurezza. È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza minima inferiore a un metro e mezzo »;

2) al comma 15, le parole: « commi 2, 3 e 8 » sono sostituite dalle seguenti: « commi 2, 3, 3-bis e 8 »;

3) al comma 16, dopo le parole: «dai commi 9, 10, 11, 12 e 13» sono inserite le seguenti: « , ovvero non rispetti la distanza minima di cui al comma 3-*bis*, »;

b) all'articolo 149, comma 1, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « I conducenti di veicoli devono, inoltre, prestare massima attenzione alla distanza laterale di sicurezza rispetto ai velocipedi. Qualora, in ragione della ridotta ampiezza delle corsie o della strada, la distanza laterale di cui all'articolo 148, comma 3-*bis*, non possa essere rispettata, il conducente del veicolo che si avvicina a un velocipede deve rallentare, al fine di adeguare la propria velocità a quella del velocipede, e sorpassarlo solo a velocità molto ridotta, tale da non costituire pericolo per il ciclista, anche in rapporto alla particolare andatura di quest'ultimo »;

c) all'articolo 182:

1) al comma 1, le parole: « in numero superiore a due » sono soppresse;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-*bis*. I ciclisti devono procedere il più vicino possibile al ciglio stradale ».

Art. 3.

(Modificazione alla legge 27 dicembre 2019, n. 160)

1. Il comma 75 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è abrogato.

Art. 4.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 5.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

€ 1,00