

Senato della Repubblica  
XIX Legislatura

Fascicolo Iter  
**DDL S. 634**

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

14/04/2024 - 05:37

# Indice

1. DDL S. 634 - XIX Leg. ....	1
1.1. Dati generali ....	2
1.2. Testi ....	3
1.2.1. Testo DDL 634. ....	4

## **1. DDL S. 634 - XIX Leg.**

# 1.1. Dati generali

---

---

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

## **1.2. Testi**

## 1.2.1. Testo DDL 634

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 634

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **LOSACCO**, **ALFIERI**, **BASSO**, **DELRIO**, **FRANCESCHELLI**, **FRANCESCHINI**, **FURLAN**, **GIACOBBE**, **IRTO**, **LA MARCA**, **MARTELLA**, **MELONI**, **PARRINI**, **ROJC**, **VALENTE** e **VERDUCCI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 MARZO 2023

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

Onorevoli Senatori. - Il 17 aprile 2017 Michele Scarponi vinceva la prima tappa del *Tour of the Alps* che si sarebbe concluso pochi giorni dopo, il 21 aprile. Il giorno dopo, il 22 aprile, è stato travolto e ucciso da un uomo alla guida di un furgone mentre era in sella alla sua bici nelle strade della sua città, Filottrano, in provincia di Ancona. Quella sarebbe stata l'ultima vittoria della sua carriera. Quella sarebbe stata l'ultima competizione che avrebbe disputato. Ma, soprattutto, quella sarebbe stata l'ultima volta in cui i suoi figli, sua moglie, i suoi familiari lo avrebbero visto.

Della stessa violenza stradale, perché di questo si tratta, è stato vittima lo scorso 30 novembre 2022 Davide Rebellin: aveva deciso che quella appena conclusa sarebbe stata l'ultima stagione nel ciclismo professionistico.

Solo per citare due esempi di persone conosciute. Ma, la lunga lista nera delle persone che hanno perso la vita in sella alla loro bicicletta non finisce qui.

Secondo i dati dell'Osservatorio dell'Associazione sostenitori e amici della polizia stradale (ASAPS), sono 105 i ciclisti che hanno perso la vita sulle strade nei primi otto mesi del 2022, tra essi anche quattro minori.

Secondo i dati raccolti dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) dal 2018 al 2021 in Italia sono morte in media 217 persone ogni anno per incidenti in bicicletta, più di una ogni due giorni. Numeri terrificanti che ci fanno capire come l'Italia non sia un Paese per le due ruote.

A cinque anni dalla morte di Scarponi nulla è cambiato. È giunto il momento di alzare la voce e accogliere le richieste di cicliste e ciclisti professionisti, amatori, associazioni e intervenire con una normativa sul tema. L'ordinamento vigente è riconducibile all'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, che regola il sorpasso in maniera generica e dispone di sanzioni amministrative. Dal testo dell'articolo è evidente la mancanza di una norma che imponga una distanza minima, almeno di 1,5 metri, di sorpasso da parte del conducente verso un ciclista o un gruppo di ciclisti. La presente legge che vorremmo chiamare « legge Scarponi » si propone questo obiettivo.

La normativa richiesta è già in vigore in alcuni Paesi europei, tra cui la Spagna, in cui il superamento dei ciclisti (da soli o in gruppo) è consentito lasciando uno spazio di due metri di distanza e con una riduzione della velocità durante il sorpasso. In Italia, anche le amministrazioni comunali si stanno muovendo in autonomia. Su impulso dell'Associazione corridori ciclisti professionisti italiani (ACCPI), per sensibilizzare sulla sicurezza per i ciclisti e prevenire gli incidenti stradali, in molte città italiane sono stati installati dei cartelli stradali che informano i conducenti della possibile presenza di ciclisti e in cui si ricorda agli stessi di mantenere una distanza pari a 1,5 metri nel sorpasso.

La violenza stradale è un problema diffuso, soprattutto nel nostro Paese. Se analizziamo gli incidenti

stradali per cento milioni di chilometri pedalati, l'Italia svetta al primo posto con oltre cinque ciclisti deceduti. È necessario rendere le strade italiane un posto migliore e allo stesso tempo più sicuro. Oltre alla modifica dell'articolo 148 del codice della strada è opportuno lavorare, senza sosta, sulla cultura stradale e sul senso del rispetto delle regole imposte dal codice della strada perché la sicurezza stradale è un bene di tutti e per tutti e dobbiamo iniziare a farlo rispettando i più vulnerabili, dai disabili ai pedoni passando per i ciclisti.

Con il presente disegno di legge si introduce uno specifico regime in materia di sorpasso. Rispetto al comma 9-*bis* dell'articolo 148 del codice della strada si precisa, all'articolo 1, che il conducente di un qualsiasi veicolo che effettui il sorpasso di un velocipede sia tenuto a usare tutte le cautele necessarie al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza e ad accertarsi dell'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, evitando il sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite.

Si prevede, altresì, l'obbligo da parte dei conducenti di mantenere - durante la manovra di sorpasso - una distanza laterale di sicurezza pari ad almeno un metro e mezzo, adeguata a scongiurare qualsiasi tipo di rischio.

Durante la marcia dei veicoli, e su qualsiasi strada aperta anche alla circolazione dei velocipedi, si dispone l'obbligo di tenere 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 particolare attenzione alla distanza laterale rispetto ai velocipedi in ragione degli ondeggiamenti e delle oscillazioni propri di questi veicoli. 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 avvicina a un velocipede deve rallentare al fine di adeguare la propria velocità a quella del velocipede ed effettuare il sorpasso solo a ridottissima velocità, in modo tale da non costituire pericolo per il ciclista.

## DISEGNO 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*. Su qualsiasi strada aperta alla circolazione di velocipedi, il sorpasso di un velocipede da parte di ogni altro veicolo è consentito a condizione che il conducente di quest'ultimo ponga in essere tutte le cautele rese necessarie dalla minore stabilità del mezzo da sorpassare e dalla maggiore probabilità che esso subisca ondeggiamenti e deviazioni, anche in esito alle dimensioni e alle condizioni della strada nonché allo spostamento d'aria prevedibile in base alla massa e alle caratteristiche del veicolo sorpassante. Prima di effettuare il sorpasso il conducente accerta le condizioni predette per effettuare la manovra in sicurezza e in particolare la possibilità di mantenere una distanza laterale dal velocipede pari ad almeno 1,5 metri. Ove le circostanze lo richiedano il conducente effettua il sorpasso riducendo al massimo la velocità. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alla sanzioni amministrativa di cui al comma 16, primo periodo »;

b) all'articolo 149, comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

« Qualora sulla strada siano presenti velocipedi i conducenti di ogni altro veicolo mantengono una distanza laterale pari ad almeno 1,5 metri e comunque adeguata a scongiurare i rischi derivanti dalla minore stabilità del velocipede e dalla maggiore probabilità che esso subisca ondeggiamenti e deviazioni, anche in relazione alle dimensioni e alle condizioni della strada ».

---

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.