

---

XVI Legislatura – Camera dei deputati Atto n. 4397

*Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 31.8.2011*

L'atto n. C 4397 recante "Modifica all'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sorpasso dei velocipedi " presentato alla Camera di iniziativa dell'On. Cavallaio ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata ma sono già stati richiesti i pareri delle commissioni 1<sup>a</sup> (Aff. costit.), 2<sup>a</sup> (Giustizia).

I ciclisti e pedoni sono gli utenti più deboli della strada, per entrambi la pericolosità dell'incidente deriva dalla velocità d'impatto con un veicolo. Pertanto la presente proposta di legge, attraverso la modifica dell'art 148 del codice della strada, in materia di sorpasso, mira a fornire una maggiore sicurezza alla mobilità dei ciclisti, prevedendo l'introduzione di una distanza minima di sicurezza per sorpassare un velocipede: un metro nei centri abitati, un metro e mezzo fuori dei centri abitati.

Si riporta di seguito lo schema del disegno di legge con la relazione di accompagnamento.

#### PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

Cavallaro, Farinone, Motta

Modifica all'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sorpasso dei velocipedi

Presentata il 31 maggio 2011

---

Onorevoli Colleghi! — Diversamente da quanto accade in numerose città europee (Amsterdam, Barcellona, Brema, Copenaghen, Edimburgo, Graz, Strasburgo eccetera), che da tempo hanno puntato sullo sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti dei loro cittadini, in Italia la cultura della bicicletta non è ancora molto evoluta, rimanendo ancora l'automobile la scelta automatica della modalità di viaggio, sia che il viaggio avvenga per lavoro (o per studio), per fare shopping o per accedere ad attività ricreative.

Ciò accade non solo perché risultano ancora deficitarie le politiche o le dotazioni infrastrutturali favorevoli all'uso della bicicletta, ma anche perché sono carenti le misure e i livelli di sicurezza previsti dalla normativa vigente a tutela di questo comparto di mobilità: basti pensare che negli ultimi anni in Italia si è registrato un incremento delle vittime tra i ciclisti, contrariamente alla maggior parte dei Paesi europei, nonostante il volume di spostamenti in bicicletta sia rimasto sostanzialmente stabile.

La promozione della bicicletta come tipo di trasporto quotidiano nelle città sottintende necessariamente una protezione dei ciclisti e invece nel nostro Paese andare in bicicletta è più pericoloso che andare in automobile o in motocicletta: ogni giorno, infatti, sulle strade italiane perde la vita un ciclista, molti finiscono al pronto soccorso e tanti altri ancora vengono ospedalizzati.

Il problema della sicurezza dei ciclisti è nella circolazione reale, nella convivenza con altri mezzi di trasporto: andando a velocità a volte elevate, in mezzo a veicoli che viaggiano altrettanto rapidamente, i ciclisti sono alla mercé degli automobilisti.

Secondo l'Automobile Club d'Italia (ACI) le principali cause di incidenti sono attribuibili a:

- 1) mancata distanza di sicurezza;
  
- 2) guida distratta, andamento indeciso;

- 3) eccesso di velocità;
- 4) mancata precedenza a destra;
- 5) mancato rispetto del segnale di precedenza ovvero errore umano.

Mentre i veicoli a motore sono diventati più sicuri per i loro utenti soprattutto per le nuove attrezzature di sicurezza e per il sistema di regole, essi rimangono la prima causa di mortalità per i ciclisti.

Dal punto di vista della vulnerabilità, infatti, ciclisti e pedoni sono equiparabili: per entrambi la pericolosità dell'incidente deriva dalla velocità d'impatto.

Diversi test empirici hanno mostrato come la probabilità di morte o di ferite gravi cresca più che proporzionalmente rispetto alla velocità d'impatto di un veicolo tipo con un pedone o con un ciclista.

La riduzione del trasporto privato motorizzato è sicuramente di per sé uno strumento molto efficace per migliorare la sicurezza stradale, ma se è proprio inevitabile il ricorso alle «quattro ruote» altri possono essere i rimedi per evitare incidenti a volte mortali per chi fa uso della bicicletta.

Questa proposta di legge individua una possibile soluzione al problema dell'alta incidentalità dei velocipedisti attraverso una modifica al codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 nella parte in cui regola il sorpasso.

La norma è mutuata dal Code de la rue francese, a sua volta mutuata dalle disposizioni vigenti in Belgio, e prevede che la distanza minima di sicurezza per sorpassare un velocipede sia di un metro nei centri abitati e di un metro e mezzo fuori dei centri abitati.

La soluzione proposta si basa sulla convinzione che dove non è possibile separare, facendo ad esempio ricorso alle piste ciclabili, occorre garantire la compatibilità a flussi diversi per caratteristiche, occupazione dello spazio, velocità e peso. La compatibilità tra mezzi diversi si ottiene riducendo la differenza di velocità degli stessi in fase di affiancamento e di sorpasso: per questo una tecnica di auto protezione spesso utilizzata dai ciclisti è quella di

---

non rasentare il ciglio della strada, come prevede il citato codice della strada, ma di impegnare maggiormente la carreggiata, salvo lasciare il passo una volta che il veicolo sopraggiungente abbia rallentato.

#### PROPOSTA DI LEGGE

##### Art. 1.

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«3-bis. È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro nei centri urbani e a un metro e mezzo fuori dei centri urbani».