

Nuovo Disegno di legge sulla sicurezza stradale: come proteggere i ciclisti dagli incidenti

INDICE – Nuovo Disegno di legge sulla sicurezza stradale: come proteggere i ciclisti dagli incidenti

[Introduzione](#)

[Impatto delle modifiche al Codice della Strada sulla mobilità sostenibile e la sicurezza dei ciclisti](#)

[Sicurezza stradale e micromobilità: le nuove norme e le sfide per monopattini elettrici](#)

[Sorpasso delle biciclette: come aumentare la sicurezza stradale](#)

[Come risolvere i problemi di ricostruzione dinamica del fatto in caso di incidente con bicicletta](#)



Introduzione

Mentre scorrono ancora le immagini delle fatiche dei campioni impegnati nelle grandi corse a tappe come il Giro d'Italia e il Tour de France, è notizia recente che il Consiglio dei Ministri ha discusso ed approvato nella seduta del 27 giugno 23 il Disegno di legge sulla sicurezza stradale e la Delega per la riforma del [Codice della strada](#).

L'intervento governativo intende affrontare i problemi di maggior impatto sociale che nascono dall'analisi dei tassi di [incidentalità stradale](#).

E in questo senso non si può pensare che gli oltre 150.000 incidenti stradali annui lascino indifferenti la popolazione, coinvolta a vario titolo quali conducenti di automobili, motociclette, mezzi pesanti, ovvero quali fruitori del proprio diritto alla mobilità in veste di pedoni, utilizzatori di monopattini o ciclisti. I numeri parlano chiaro: sui 165.889 incidenti stradali del 2022 si sono purtroppo dovute contare 3.159 vittime. Di questi sono 205 i ciclisti morti in

incidente stradale e 18.037 i feriti.

Nel solo primo semestre del 2023, l'osservatorio ciclisti Asaps conta 86 decessi in Italia, un dato che in prospettiva sembrerebbe migliorare le tristissime statistiche precedenti.

Impatto delle modifiche al Codice della Strada sulla mobilità sostenibile e la sicurezza dei ciclisti

Per una prima lettura delle norme di modifica abbiamo contattato l'Avvocato Alessandro Minin, partner di A.L. Assistenza Legale, che ha recentemente vinto il premio Studio dell'Anno innovazione di LegalCommunity Italian Awards e gli abbiamo chiesto come le modifiche al Codice della strada avranno un impatto sulla mobilità sostenibile e sulla sicurezza stradale dei ciclisti.



“E’ certamente pregevole l’intento del governo di porre in essere un intervento legislativo volto al miglioramento della sicurezza stradale, ed anche di semplificare un sistema stratificato e complesso come quello del Codice della strada. Non è questo il luogo per discutere se le disposizioni e le sanzioni in tema di sospensione della patente, guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti siano a mio parere proporzionate. Rimane la circostanza che – quanto agli ultimi dati disponibili – le condizioni di alterazione contino quali cause per il 9,7% e il 3,2% del totale degli incidenti complessivi e non si può negarne la pericolosità.



Sicurezza stradale e micromobilità: le nuove norme e le sfide per monopattini elettrici

Sotto l'ampio cappello della sicurezza stradale, allora, non si sono prese in considerazione solo queste norme eterogenee, interdisciplinari ed anche molto tecniche, ma si sono affiancati lodevoli interventi in ordine alla promozione di attività formativa in materia di circolazione stradale ed andando a cercare di dare una disciplina sistematica alla micromobilità, anche elettrica. Personalmente, nutro dei dubbi che vada incontro alle esigenze degli utilizzatori di monopattini elettrici la previsione di un contrassegno, anche se la possibilità di avere una propria assicurazione può risolvere i molti problemi che crea un incidente in monopattino, situazione che è destinata a crescere in termini numerici in proporzione all'utilizzo del mezzo, ma che già ora riguarda quasi 3000 casi l'anno (nel 2022, 2.787 feriti e 16

vittime).

Quanto ai ciclisti, categoria nella quale mi annovero sia quale ciclista urbano, sia quale appassionato di gravel, le nuove norme sembrano dare ascolto agli appelli delle associazioni di ciclisti ed anche a precedenti lavori parlamentari di questa e delle precedenti legislature. Si interviene così sulla disciplina in tema di sorpasso di cui **all'articolo 148** del Codice della strada. Nello specifico, il **comma 9-bis** viene sostituito allo scopo di disciplinare in sicurezza il sorpasso dei velocipedi, prevedendo l'obbligo per i veicoli a motore di mantenersi ad adeguata distanza laterale per tenere conto della differente velocità di circolazione dei velocipedi, dell'ingombro dei veicoli e della ridotta stabilità dei medesimi. Rispetto alla formulazione precedente, si elimina il riferimento alle strade urbane ciclabili, sicché l'obbligo di distanziamento viene esteso a tutte le tipologie di strade, sia urbane, che extraurbane, allo scopo di innalzare i livelli di sicurezza.

Sorpasso delle biciclette: come aumentare la sicurezza stradale

La norma deve considerarsi a mio parere positiva: troppo spesso gli automobilisti non rispettano quello che viene individuato dai consulenti come "franco laterale di sicurezza" di almeno 1,20 metri nelle perizie che vengono disposte negli incidenti che hanno le conseguenze più gravi, facilmente evitabili proprio rispettando questa distanza laterale. La disposizione, se non altro, ha il pregio di trasmettere un messaggio chiaro alla popolazione: che ove le condizioni della carreggiata lo consentano, per il sorpasso di una bicicletta serve una distanza laterale di un metro e mezzo.



Nuovo disegno di legge sulla sicurezza stradale: come proteggere i ciclisti dagli incidenti

Trovo invece irragionevole e sostanzialmente ingiustificata la modifica dei commi quattro bis e quattro ter dell'articolo 145 [Codice della strada](#) che elimina la previsione che stabiliva l'obbligo di dare sempre la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su strade urbane ciclabili, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio. Mi sembra abbastanza chiaro che questo cambiamento produrrà – e non solo ai fini del risarcimento del danno – più problemi tutti quanti ne vorrebbe risolvere, andando a peggiorare la condizione già fragile di noi ciclisti, utenti deboli della strada.

Meriterebbero un ragionamento più ampio, specie quanto alla loro effettiva utilizzazione quale strumento urbanistico, le nuove definizioni di strada urbana ciclabile e di zona di attestamento ciclabile ovvero tutte quelle altre modifiche in materia di circolazione nei centri abitati che sono poi a tutti i livelli il terreno di maggior scontro per la mobilità,

sostenibile o meno che sia. Un dato che impressiona è che il 68% di tutti gli scontri ciclistici registrati in Italia, dall'anno 2014 all'anno 2021, si sono verificati in sole quattro regioni: Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Toscana.



Come risolvere i problemi di ricostruzione dinamica del fatto in caso di incidente con bicicletta

Ovviamente, tutte queste considerazioni sono una prima lettura di norme che poi dovranno trovare rettifica legislativa in Parlamento e quindi ancora assolutamente fluide e non certe.

Avendo assistito molti ciclisti in incidenti stradali, e

ragionando di come poter risolvere a monte le problematiche più frequenti nella pratica professionale che ostacolano un pieno risarcimento del danno, posso consigliare di indossare sul casco una dash cam (penso alla GoPro, che molti hanno già) per risolvere i problemi di ricostruzione dinamica del fatto, specialmente quando il sinistro stradale sia accaduto con un veicolo non identificato o non assicurato.

In questo caso, risponderà particolari condizioni il fondo di garanzia vittime della strada, che però sarà particolarmente scrupoloso nel verificare se già dal referto del pronto soccorso al quale si è fatto accesso sia specificato che il veicolo non è stato compiutamente identificato. La raccomandazione vale per tutto il territorio nazionale, per il quale peraltro lo studio presta assistenza alle vittime degli incidenti, ma specialmente per Liguria, Toscana, Lazio, Emilia Romagna, Marche e Lombardia, che sono in quest'ordine le regioni con tasso di incidentalità più alto nel 2022 secondo i dati [Istat](#).

Nuovo Disegno di legge sulla sicurezza stradale: come proteggere i ciclisti dagli incidenti

Avv. Alessandro Minin

[Dipartimento Infortunistica A.L. Assistenza Legale](#)

Contattaci

▪ Orari

Lunedì – Venerdì: 9.00 – 13.00 / 14.30 – 19.00

Lunedì – Venerdì:

9.00 – 13.00 / 14.30 – 19.00

- [Email](#)

info@alassistenzalegale.it

- [Telefono](#)

[+39 3453338510](tel:+393453338510)

- [WhatsApp](#)

[+39 3453338510](tel:+393453338510)

[Chiamaci](#)

[Contattaci](#)

Ho letto e accetto i termini dell'[Informativa sulla Privacy](#)

Invia