

Un anno dalla riforma del Codice della Strada: 222 ciclisti uccisi

(a cura di Numa)



222 ciclisti hanno perso la vita nel 2025 a causa di incidenti stradali.

Bisogna partire da questo dato per tracciare un bilancio di un anno di applicazione del nuovo codice della strada .

222 persone, uomini, donne e bambini, che non ci sono più a causa di incidenti stradali mentre andavano in bicicletta. Bisogna poi aggiungere le migliaia di feriti, più o meno gravi; le situazioni di invalidità provocate da incidenti stradali per chi ha subito



traumi mentre andava in bicicletta per lavoro, per diletto, per sport.

Un disastro. Continuo.

Ma non è fatalità: come ben sappiamo la grande maggioranza degli incidenti che vedono coinvolti i ciclisti non sono responsabilità loro. Velocità, telefonini, imperizia, superficialità nella guida: tante cause ma un unico effetto, purtroppo. Il ciclista in terra.

Questa situazione non è migliorata con il nuovo codice che, come sempre, mette al centro dell'attenzione il veicolo motorizzato, lasciando ciclisti (e pedoni) ai margini perché senza una reale tutela.



Il caso più eclatante è la nuova norma del metro e mezzo che l'automobilista deve rispettare quando supera un ciclista. Norma sacrosanta dettata dal buon senso che però il legislatore ha nella sostanza vanificato aggiungendo la frase “*ove le condizioni della strada lo consentano*”.

Insomma se un automobilista, in una strada senza telecamere e senza testimoni, cioè quasi sempre, vi urta mentre vi sorpassa può sempre appellarsi a questa frasetta che, in pratica, autorizza a non rispettare la distanza, permette di urtare un ciclista e poi giustificarsi con le “*condizioni della strada*” oppure accusando il ciclista di aver sbandato per evitare ostacoli.

Ma non è solo il “metro e mezzo” che non funziona.

Le nuove norme stabiliscono obblighi per il ciclista che è difficile rispettare, specie per i ciclisti sportivi. Sono ben pochi i ciclo-sportivi che hanno applicato sulle loro biciclette i catarifrangenti sui pedali e sulle ruote e il campanello.

Questo per il semplice motivo che questi orpelli sono difficili se non impossibili da installare sulle biciclette da corsa su strada ma anche fuoristrada.

Il fatto è poi che questi aggeggi sono inutili: i catarifrangenti di giorno non servono a niente, mentre in caso di pericolo un fischio o un urlaccio sono molto più efficaci di un ... campanello. Ve lo immaginate il ciclista che viaggia a 35 km/h a cui un'auto sta per tagliare la strada e che suona il campanello! Via, siamo seri. Il problema è che se trovate un vigile, poliziotto o carabiniere zelante rischiate una multa che va dai 25 ai 102 euro. Andate un pò a spiegarglielo che avete una bici da 5mila euro e più a cui non è possibile applicare, per esempio, i catarifrangenti ai pedali a scatto rapido!



Il nuovo codice ha mostrato molti altri difetti riguardo i ciclisti.
Vediamo i principali.

- In quasi tutta Europa è consentito ai ciclisti andare in “doppia fila” perché è più sicura per tutti: i ciclisti sono più visibili, obbligano a rallentare, e il sorpasso avviene solo quando è realmente possibile, risultando più rapido e meno rischioso rispetto alla fila indiana. In Italia invece chi usa il “velocipede” – anche questa definizione potrebbe essere aggiornata in “bicicletta”, cosa ne dite? – deve andare in unica fila. Se nel resto d’Europa questa norma funziona perché non applicarla anche in Italia. Mistero.



- progettare una viabilità pensata non solo per i veicoli a motore è diventato più complicato. E questo è frutto non di errori tecnici del legislatore ma di una volontà politica precisa che vuole impedire scelte innovative che limitino lo strapotere degli autoveicoli. Corsie ciclabili, doppi sensi, strade urbane ciclabili e corsie bus+bici sono improvvisamente finite sotto una lente normativa che ha spaventato amministratori e tecnici. Il risultato è stato quello di peggiorare una situazione che già vedeva piste ciclabili impercorribili e corsie ciclabili pericolose.
- Il ciclista che utilizza la bici per andare al lavoro o per raggiungere il centro cittadino vive ormai una situazione che in molte città sfiora il paradossale: provate a parcheggiare la bici in sicurezza ad un palo e rischiate la multa per degrado urbano. Il legislatore si è però dimenticato di obbligare gli amministratori a creare parcheggi dedicati alle bici, anche semplici rastrelliere.



- Con l'art. 143, poi, il codice continua a obbligare il ciclista a pedalare nella parte più critica della carreggiata, quella vicino al bordo destro: sporca di detriti e ghiaino sdrucciole-



vole, con il manto stradale dissestato, piena di bottinelli delle fognature, gas, ecc. L'abbiamo scritto tante volte: stare sull'estrema destra della strada è estremamente pericoloso anche perché non da la possibilità di avere vie di fuga in caselli di veicolo che si affianchi troppo.

Concludiamo con quanto ha giustamente osservato Bikeitalia: “*Il filo conduttore di tutti questi articoli è chiaro: il Codice della Strada italiano continua a chiedere ai ciclisti di adattarsi a uno spazio pensato per altri, senza offrire reali strumenti di protezione. Le regole ci sono, ma spesso non migliorano la sicurezza; le sanzioni arrivano, ma le infrastrutture mancano. Se davvero vogliamo più sicurezza per chi pedala, serve un cambio di prospettiva: meno norme punitive e più norme abilitanti.*”

La strada è ancora lunga.

FONTI:

<https://www.zerosbatti.it/articoli-news/zerosbatti/un-anno-dalla-riforma-del-codice-della-strada-66>



<https://www.bikeitalia.it/2025/12/24/il-nuovo-codice-della-strada-e-la-sicurezza-dei-ciclisti/>



foto e disegno sono tratti dalla rete

