

22 giugno 2023 9:44

La non-riforma del codice della strada

di [Vincenzo Donvito Maxia](#)

Non è una novità: se ci sono problemi che non si riescono a risolvere, invece di affrontarli alla radice si inaspriscono le pene e si butta una spruzzata di qualcosa di già esistente spacciandolo per novità. E' questo il metodo della maggior parte delle proposte del ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, per riformare il codice della strada.

Patente più facile ad essere sospesa. Maggiori divieti per i neo-patentati. Sanzioni più severe per sosta e guida in stato di ebbrezza. Bene invece alcune norme per il sorpasso delle bici e sul casco e targhini dei monopattini. Poi, come nel caso degli autovelox, si dice ciò che la legge già prevede: divieto di utilizzare apparecchi non omologati.

Il nostro ministro ha perso l'occasione per metter mano ad un codice non più all'altezza dei tempi, umani e tecnologici.

L'inasprimento delle sanzioni è notorio che non serve a nulla: sono anni che si inaspriscono e le vittime della strada, nonché le multe sono sempre in crescita. Il problema è più che altro evitare che le infrazioni siano commesse. Ogni volta che si viola il codice è pericolo per se stessi e per l'intera comunità. La cosiddetta riforma del nostro ministro sembra ignorare questo aspetto.

Vediamo nello specifico.

Per le **bici**, mentre vanno bene alcune norme previste dal ministro, sono fondamentali più piste e non transitabili da parte di altri mezzi. In merito non è previsto nulla e la mobilità ciclabile rimane decisione di pochi aficionados. Continuando a tenerci pericolosissime piste delimitate da una linea di vernice su strade strapiene di auto e altrettanto pericolose piste miste pedoni/bici.

Llimiti di velocità. Sarebbero da rivedere i limiti urbani dove molti sono decisamente troppo bassi.

Ai **sedicenni** è concesso di guidare motorini ma non le auto di piccola cilindrata. Perché? Ci risulta sia più pericoloso andare in motorino che non in auto. La patente a 16 anni?

Poi c'è la **notifica delle multe**. Oggi avviene a domicilio entro 90 giorni dall'infrazione (con le città cablate ovunque, sono ormai rari i casi di contestazione immediata) nonostante la tecnologia che tutti i Comuni usano consente in poche ore registrazione e invio del verbale. Questo ha spinto molti Comuni a programmare le entrate dei bilanci sulle cosiddette multe seriali con sistemi di rilievo più precisi e non ben segnalati (1): la notifica arriva come minimo un paio di mesi dopo l'infrazione e solo allora il conducente si rende conto di aver violato il codice, accumulando anche centinaia di verbali, che [solo i più informati impugnano davanti al giudice](#), che in genere accoglie i loro ricorsi. E' giusto che sia sanzionato chi viola il codice, ma non perché lo abbia violato per scarsa informazione e, comunque - per sicurezza di tutti - prevenire l'infrazione è meglio che sanzionare.

Questi e tanti altri i deficit del codice della strada. aspettiamo che si facciano avanti anche e soprattutto i tecnici del ministero. Oggi la riforma del ministro Salvini serve solo a ricordare che il problema esiste, ma non ci sono le soluzioni.

1 - in genere per violazione ztl, autovelox e corsie preferenziali

[Qui il video sul canale YouTube di Aduc](#) **CHI PAGA ADUC**

l'associazione non **percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici** (anche il 5 per mille)

La sua forza economica sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile

DONA ORA (<http://www.aduc.it/info/sostienici.php>)