

IL CASO

Codice della strada primo sì tra le polemiche “Penalizza bici e pedoni”

Approvato alla Camera il ddl del vicepremier: 20mila mail di protesta
Ma regole più severe per chi guida sotto l'effetto di alcol o droghe

di Luigi Gaetani

Alla fine è arrivato l'ok di Montecitorio alla tanto contestata riforma del Codice della strada, voluta dal vicepremier Matteo Salvini ma avversata da associazioni e comitati, che negli ultimi giorni hanno tempestato i parlamentari con oltre 20mila email, delle quali più di 12mila rivolte direttamente a Giorgia Meloni. Ieri l'aula della Camera ha dato il via libera al ddl con 163 sì e 107 no: a favore FdI, Lega e Forza Italia, Contrari Pd, Cinque Stelle, Avs e Azione. Ora il testo passa all'esame del Senato.

«Grande soddisfazione, siamo determinati a salvare vite», ha commentato dopo l'ok il ministro dei Trasporti, secondo cui d'ora in poi ci saranno «più controlli, più educazione stradale, più rigore». Una visione non condivisa da molte sigle e amministratori locali, che da tempo denunciano come la norma penalizza la mobilità sostenibile, strizzando l'occhio ai motori e alla velocità: di un «passo indietro per la tutela della vita umana», parlano Paolo Pozzi e Angela Bedoni, tra i parenti delle vittime della strada che nei giorni scorsi hanno rivolto un video-appello alla premier.

Una delle novità è il pugno duro contro chi si mette al volante sotto l'effetto di alcol o droga: nei casi più gravi - tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro - si rischia l'arresto da 6 mesi a un anno e una multa da 1.500 a 6mila euro, oltre alla sospensione della patente da uno a due anni. In caso di stupefacenti basterà risultare positivi al test per far scattare la revoca della patente, che può essere sospesa fino a tre anni. Regole più severe anche per chi usa il cellulare al volante. Ma a scatenare le polemiche è la stretta sugli autovelox.

Le novità



1	2	3	4	5
<p>Autovelox Addio alle sanzioni multiple: se gli eccessi di velocità sono registrati sullo stesso tratto di strada ed entro un'ora, la multa sarà una sola, quella più grave maggiorata di un terzo. Inoltre, niente autovelox in zone con limite sotto i 50 all'ora</p>	<p>Alcol e droga Chi guida con tasso alcolemico oltre 1,5 grammi per litro rischia l'arresto fino a un anno e una multa da 1.500 a 6mila euro, oltre alla sospensione della patente da uno a due anni. In caso di droga, basterà risultare positivi al test per far scattare la revoca della patente</p>	<p>Smartphone Il testo prevede il ritiro della patente da 15 giorni a due mesi e una sanzione fino a 1.697 euro per chi guida col cellulare in mano. In caso di recidiva, multa fino a 2.588 euro e sospensione della patente fino a tre mesi, a cui si aggiunge la decurtazione da 8 a 10 punti</p>	<p>Neopatentati Cambiano le limitazioni per i neopatentati, che salgono da 12 mesi a tre anni. Ma in questo periodo potranno guidare mezzi più potenti rispetto a prima. Ok a moto e scooter 125 cc su autostrade e tangenziali, se le guida un maggiorenne</p>	<p>Mobilità sostenibile Diminuiscono i poteri dei sindacati in materia di piste ciclabili. Scade l'obbligo di mantenere un metro e mezzo di distanza nel sorpasso di una bicicletta, mentre per i monopattini scatta l'obbligo di avere targa, casco e assicurazione</p>

Chi infrange le regole avrà vita più facile: in caso di multe con l'occhio elettronico, niente sanzioni multiple se gli eccessi di velocità

sono registrati sullo stesso tratto di strada ed entro un'ora, la sanzione diventa una sola, cioè quella più grave, maggiorata di un terzo. Duro il commento delle opposizio-

ni: «Il Governo Meloni ha scelto ancora una volta di guardare al passato - scrive deputato Pd Andrea Casu - non ha raccolto l'appello dei familiari delle vittime della

il fatto che i neopatentati potranno guidare mezzi più potenti rispetto al passato (autoveicoli fino a 75 kW/t e auto fino a 105 kW/t).

GRIPRODUZIONE RISERVATA

Carlo Rebellin, fratello del ciclista ucciso da un camion

“Città solo per le auto Ormai tutti gli altri sono ospiti indesiderati”

di Cosimo Cito

Dopo la tragica scomparsa in bicicletta di suo fratello Davide, per la quale il camionista tedesco Wolfgang Rieke ora è a processo a Vicenza, Carlo Rebellin guarda con estrema preoccupazione alle novità del ddl 1435, passato alla Camera e in attesa di approvazione al Senato. «Sì, per gli utenti deboli della strada tutto sarà molto più difficile e pericoloso».

Cosa la colpisce in particolare del disegno di legge del ministro Salvini?

«C'è una non tanto velata guerra agli autovelox e questo mi sembra il punto più dolente di tutta questa faccenda, un fatto davvero scandaloso. L'autovelox è il miglior deterrente possibile contro la velocità. Esistono altri deterrenti, ma assai più rischiosi: penso ai dossi alti anche pochi centimetri. Pochi giorni fa, qui nel Vicentino, un motociclista è caduto a causa di uno di essi, alto 30 cm».

Per i Comuni sarà ancora più

complicato anche costruire piste ciclabili.

«Anche questo è un enorme passo indietro. Non vogliamo i ciclisti sulla strada, allora almeno diamo loro la possibilità di correre e allenarsi ai lati di essa. E invece no, niente da fare: eppure durante la pandemia sembravano la soluzione a tutto. Vanno bene l'obbligo per la distanza minima e l'inasprimento delle sanzioni per l'uso del cellulare alla guida. Ma un ciclista non deve essere considerato un ospite della strada, un elemento estraneo: è su questo che dovremmo lavorare. È una questione di educazione».

Crede che al fondo di questa legge ci sia questa filosofia?

«Sì, in Italia siamo davvero autocentrici, crediamo che la

strada sia solamente degli automobilisti, una loro proprietà, un luogo in cui debbano esserci solo loro, senza disturbo. E invece la strada è di tutti, di chi è in moto, di chi pedala, anche dei pedoni dove è possibile. Che senso ha togliere gli autovelox o limitare le ztl o le zone 30? Vuol dire depenalizzare la prima causa di centinaia di morti: la velocità».

Saltato anche l'obbligo di sensori per gli angoli ciechi dei mezzi pesanti.

«Forse Davide sarebbe ancora qui se ci fossero stati questi sensori sul camion di Rieke. I mezzi pesanti devono muoversi spesso su strade molto strette, fanno consegne nei centri urbani che non sono disegnati per le loro dimensioni. E



▲ L'incidente Davide Rebellin (a sinistra) venne ucciso da un camion che lo investì mentre era in bici

poi c'è questa maledetta fretta, questi maledetti algoritmi che spingono le ditte di trasporti a fare il più velocemente possibile. Le rotonde sono sempre pericolose. Parlo per il Nord-Est, il territorio che conosco meglio, si corre, si è sempre di fretta. Sbagliare è un attimo, ma per un errore qualcuno può morire».

Lei riesce ad andare in bici?

«L'ho sempre fatto, anche se la morte di Davide mi ha costretto a riflettere su quanto siamo fragili noi che pedaliamo. Tanti hanno paura da queste parti, conosco tanti ragazzi che hanno rinunciato al ciclismo su strada: ora praticano mountain bike o gravel, usando le bici da sterrati. Ci sono meno rischi in teoria. Però poi magari anche su una strada sterrata trovi un automobilista che va di fretta. C'è da avere paura».

Come se ne esce?

«Non vedo un orizzonte a questa strage, non ne sento vicina la fine. E di sicuro non se ne esce con questa nuova legge».

GRIPRODUZIONE RISERVATA

“
Che senso ha togliere gli autovelox o le zone 30? Vuol dire depenalizzare la prima causa di centinaia di morti: la velocità
”