RETE ITALIANA MOBILITÀ EQUA

CODICE DELLA STRADA: PER RIME NON BASTA CORREGGERLO, SERVE UNA REVISIONE PROFONDA.

La posizione della Rete Italiana Mobilità Equa (RIME) sullo schema di nuovo Codice della strada - 3 Novembre 2026

Una riforma che rischia di portare l'Italia nella direzione sbagliata

Dopo oltre trent'anni, l'Italia ha l'occasione di ripensare le regole della mobilità. Di costruire strade più sicure, città più accessibili e un sistema di trasporti che offra a tutte le persone la libertà di scegliere come muoversi.

Lo schema di nuovo Codice della strada, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 13 ottobre 2026, rischia invece di portarci nella direzione opposta.

Non si limita a introdurre singole norme problematiche. Propone di cambiare le priorità stesse della legge: la tutela della vita, la sicurezza delle persone, la salute pubblica e l'ambiente perderebbero il loro ruolo di finalità primarie, mentre la libera circolazione, le esigenze del traffico e della produttività assumerebbero un peso centrale.

È un rovesciamento di prospettiva: la sicurezza rischia di diventare un limite alla circolazione, anziché la condizione necessaria per garantire a tutte e tutti il diritto di muoversi.

Il Codice vigente stabilisce inoltre che le norme e i provvedimenti attuativi si ispirino ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile. La loro prevista eliminazione rappresenterebbe un ulteriore arretramento: non cambierebbe soltanto ciò che la legge vuole raggiungere, ma anche i criteri che devono orientare le decisioni delle istituzioni.

In un Paese che si è impegnato a dimezzare le vittime della strada entro il 2030, è una scelta che RIME considera incomprensibile, regressiva e da riconsiderare.

Perché lo schema di riforma va rivisto? Sette criticità concrete.

1. La vita e la salute rischiano di non essere più al primo posto. Il nuovo impianto declassa la tutela della vita, la sicurezza, la salute e l'ambiente da finalità primarie a interessi da bilanciare con la circolazione e le esigenze economiche. Non è una questione di parole: le finalità e i principi del Codice orientano le decisioni pubbliche, l'interpretazione delle norme e la possibilità di adottare misure preventive. La sicurezza non può essere trattata come un ostacolo al traffico.

2. Chi è più vulnerabile viene chiamato a difendersi dai pericoli della strada. La riforma introduce nuovi oneri proprio per chi è più esposto al rischio. Per attraversare sulle strisce, i pedoni dovrebbero verificare di essere stati visti e che i veicoli si fermino. Ma come può accertarsene un bambino, una persona anziana, ipovedente o con disabilità? Si imporrebbe per legge a chi ha minori possibilità di proteggersi di compensare il comportamento pericoloso altrui. La precedenza non verrebbe formalmente abolita, ma il suo esercizio diventerebbe più gravoso e la tutela meno effettiva. Si aggiungono divieti di attraversamento alle intersezioni che possono rendere gli spostamenti a piedi ancora più difficili. **È il contrario della prevenzione: anziché rendere la strada sicura per le persone, si rischia di pretendere che siano le persone a sapersi difendere da una strada pericolosa.**

3. Chi pedala continua a non essere adeguatamente protetto. La distanza di almeno 1,5 metri nel sorpasso rimarrebbe subordinata alla formula «ove possibile», con deroghe che consentono distanze inferiori. Il principio dovrebbe essere semplice: se non c'è spazio per sorpassare in sicurezza, si aspetta. La tutela delle persone non può dipendere dalla necessità di far passare un veicolo.

4. Ridurre la velocità nelle città rischia di diventare più difficile. La riforma non introduce i 30 km/h come limite ordinario sulle strade urbane locali e di quartiere e imporrebbe ulteriori vincoli ai Comuni per stabilire limiti più bassi e moderare il traffico. Eppure la velocità è uno dei principali fattori che determinano la gravità degli scontri: anche pochi km/h in più possono fare la differenza tra la vita e la morte. **Si rischia così di ostacolare proprio uno degli strumenti più efficaci per prevenire le vittime della strada.**

5. I Comuni rischiano di perdere autonomia per proteggere le persone. La riforma accentrerebbe poteri in capo a Ministeri e Prefetti, introdurrebbe nuove direttive e poteri sostitutivi e subordinerebbe i provvedimenti locali anche alle esigenze del traffico privato e delle attività economiche. **Il risultato? Più vincoli e ricorsi potenziali contro le decisioni dei Comuni**, anche quando servono a rendere le strade più sicure.

6. Controlli e sanzioni rischiano di diventare meno efficaci. Per alcune infrazioni rilevate da remoto, il termine di notifica scenderebbe da 90 a 45 giorni, con il rischio di annullare multe legittime per mancanza di risorse amministrative. Per determinate violazioni ripetute dei limiti di velocità si pagherebbe soltanto la sanzione più grave aumentata di un terzo, anziché tutte le sanzioni. Restano inoltre insufficienti i controlli elettronici sull'uso del cellulare alla guida e

troppo basse le sanzioni per alcuni eccessi di velocità urbani. **Si rischia di indebolire la deterrenza proprio dove servirebbe maggiore prevenzione.**

7. ZTL e aree pedonali rischiano di essere indebolite. La riforma introdurrebbe ulteriori vincoli e condizioni nazionali alla loro regolamentazione. Inoltre, chi entrasse abusivamente più volte nella stessa ZTL o area pedonale durante una giornata riceverebbe una sola sanzione, anziché una per ogni violazione. **Una scelta che riduce il potere deterrente delle regole e rischia di rendere meno efficace la protezione dello spazio pubblico.**

Lo schema contiene **anche alcune misure positive**, come la destinazione del 7,5% dei proventi delle sanzioni elevate dagli organi dello Stato al Ministero dell'Istruzione e del Merito per finanziare l'educazione stradale nelle scuole. Un intervento condivisibile, **che tuttavia non compensano le criticità strutturali della riforma** né può sostituire misure efficaci di prevenzione.

Invece di ridurre i pericoli alla fonte, lo schema rischia di indebolire gli strumenti di prevenzione e di scaricare su chi è più vulnerabile la responsabilità di difendersi.

Cosa chiede RIME: riscrivere il Codice, cambiare modello di mobilità

RIME chiede al Governo di sospendere l'iter dello schema di decreto e avviare un confronto effettivo con Parlamento, Regioni, Comuni e società civile, finalizzato a una revisione profonda del testo.

Alle Commissioni parlamentari chiede di esprimere nei propri pareri la necessità di correggere le criticità evidenziate. Non basta accogliere qualche emendamento: occorre cambiare l'impianto della riforma.

RIME invita inoltre Regioni, Comuni e loro rappresentanze istituzionali a esprimere una posizione contraria allo schema nella sua formulazione attuale e a sostenere, nelle sedi competenti, la richiesta di una revisione sostanziale. Le autonomie territoriali devono essere parte attiva del confronto, non semplici destinatarie delle nuove regole.

Il nuovo Codice deve:

- **Rimettere al primo posto la vita, la salute e la sicurezza**, adottando l'approccio *Safe System*: progettare norme e regole affinché gli errori umani non si trasformino in morti o lesioni gravi, in linea con la Direttiva UE Visione Zero.
- **Attribuire responsabilità proporzionate al rischio**: chi conduce un mezzo capace di provocare danni maggiori deve avere maggiori responsabilità verso le altre persone.
- **Rendere concreta la prevenzione**, attraverso velocità urbane più sicure, controlli efficaci, sanzioni deterrenti e infrastrutture adeguate.
- **Garantire il diritto di camminare e pedalare in sicurezza**, che significa anche rendere più efficiente il sistema di mobilità.

- **Restituire ai Comuni la capacità di tutelare la salute pubblica**, senza ostacolare le politiche locali di sicurezza, moderazione del traffico e mobilità sostenibile.

La questione è quale libertà vogliamo garantire

La libertà di circolazione non può coincidere con la libertà di far scorrere più velocemente il traffico. È anche la libertà di un bambino di andare a scuola a piedi, di una persona anziana di attraversare la strada, di raggiungere il lavoro in bicicletta o di muoversi con un trasporto pubblico affidabile. **Una strada sicura non limita la libertà di movimento. La rende possibile. Perché vale per tutti.**

Per questo RIME considera lo schema attuale regressivo e da rivedere profondamente. L'Italia ha bisogno di un Codice che protegga le persone, renda le strade più giuste e prevenga le morti e le lesioni gravi.

Il Codice della Strada regola la convivenza sulle strade e incide profondamente sulla nostra vita. RIME chiede una riforma all'altezza del futuro della mobilità in Italia. La Rete mette a disposizione delle istituzioni le competenze e le proposte delle organizzazioni che la compongono, per contribuire a costruire questa riforma attraverso un confronto continuativo e decisioni concrete.