CODICE DELLA STRADA: NON BASTA CORREGGERLO. VA RISCRITTO.

La posizione della Rete Italiana Mobilità Equa (RIME) sullo schema di nuovo Codice della strada – Ottobre 2026

Una riforma che porta 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, va nella direzione opposta.

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

È un rovesciamento di prospettiva: la sicurezza diventa un possibile limite alla circolazione, anziché la condizione necessaria per garar

Preferenze cookie

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 eliminazione è un ulteriore arretramento: non cambia 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 incomprensibile. E profondamente regressiva.

Perché questo Codice non va bene? Sette esempi concreti.

1. La vita e la salute non sono 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 obbligato 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 devono 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 impone per legge a chi ha minori possibilità di proteggersi di compensare il comportamento pericoloso altrui. La precedenza non viene formalmente abolita, ma il suo esercizio diventa 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 pretende 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 resta 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 diventa più difficile. La riforma non introduce i 30 km/h come limite ordinario sulle strade urbane locali e di quartiere e impone 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 ostacola proprio uno degli strumenti più efficaci per prevenire le vittime della strada.**

5. I Comuni hanno meno autonomia per proteggere le persone. La riforma accentra poteri in capo a Ministeri e Prefetti, introduce nuove direttive e poteri sostitutivi e subordina 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 scende 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 paga 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 indebolisce la deterrenza proprio dove servirebbe maggiore prevenzione.**

7. ZTL e aree pedonali vengono indebolite. La riforma introduce ulteriori vincoli e condizioni nazionali alla loro regolamentazione. Inoltre, chi entra abusivamente più volte nella stessa ZTL o area pedonale durante una giornata riceve 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.**

Invece di ridurre i pericoli alla fonte, il Codice rende più difficile prevenirli e trasferisce su chi è più vulnerabile l'onere di difendersi dai rischi che le istituzioni dovrebbero prevenire.

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

Lo schema di decreto non è ricevibile. RIME chiede di fermare l'iter e riscriverlo profondamente, attraverso un confronto effettivo con Comuni, Regioni e società civile. Non basta accogliere qualche emendamento: occorre cambiare l'impianto della riforma.

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.
- **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 irricevibile. L'Italia non ha bisogno di un Codice che protegga la circolazione dal diritto alla sicurezza. 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.

RIME unisce più di 40 associazioni e organizzazioni che promuovono la sicurezza stradale, la mobilità attiva, il trasporto pubblico e la qualità dello spazio pubblico in Italia.

LA RETE
Chi siamo
Cosa puoi fare
Risorse
Contatti

ATTIVITÀ
Comunicati
Rassegna stampa
Mobilitazioni
Fact sheet

CONTATTI STAMPA

strada@retemobilitaequa.it

Community WhatsApp

© 2026 Rete Italiana Mobilità Equa