

La riforma del Codice della strada è arrivata finalmente al traguardo L'efficacia sarà tutta da misurare, fra molte perplessità

I professionisti della sicurezza stradale, specie quelli con la divisa, aspettavano questa riforma già dall'estate scorsa per poterla analizzare con calma anche sotto l'ombrellone (come è capitato più volte) e invece il nuovo CdS è arrivato sotto

l'albero di Natale.

Non facciamoci illusioni che la riforma della legge della strada possa improvvisamente incidere in modo molto positivo o determinante per migliorare la situazione della (in)sicurezza stradale.

Sono tante le variabili e solo l'applicazione graduale nel tempo le potrà disvelare. Non dimentichiamo che anche questa volta l'applicazione concreta su strada richiederà una serie di decreti attuativi che ne permettano l'applicazione senza incertezze. A questo proposito non possiamo dimenticare che ancora oggi siamo in attesa

di alcuni decreti attuativi previsti dalla seria riforma della legge 120 del 2010. E sono passati 14 anni. Tratteremo i contenuti in una prima sintetica scheda su questo stesso numero a pagina 4. Ma approfondiremo con calma le modifiche salienti nei prossimi numeri de il Centauro.

Se sicuramente emergono in prima lettura aspetti importanti come il contrasto alla distrazione da cellulare con la previsione della sospensione della patente alla prima violazione, una più severa normativa per il contrasto all'abuso di alcol alla guida con la previsione dell'alcolock da montare sui veicoli dei recidivi, o ancora la mini sospensione della patente, però con tutti i suoi limiti di applicazione ad un numero limitato di patentati "poveri" di punti in dotazione, non mancano poi però le fragilità più volte illustrate dalle associazioni dei ciclisti e pedoni, i più deboli della strada. Ricordiamo che l'80% dei morti nelle città sono utenti vulnerabili e che il 73% degli incidenti stradali avviene su strade urbane. Le criticità più evidenti riguardano la velocità con la previsione di controlli da remoto più difficili, meno attenzione con precisi limiti alla costruzione di nuove ciclabili, limitazioni agli interventi dei comuni. Ma la vera criticità è e rimane quella della assoluta inadeguatezza dei controlli e senza quelli, si sa, nessuna riforma del CdS potrà rivelarsi veramente efficace. Insieme alla insufficiente cura della rete stradale.

Intanto? intanto la situazione nel 2024 non è certo rassicurante.

Nei primi 10 mesi dell'anno, a fine ottobre, l'Osservatorio ASAPS ha già registrato i decessi di **354** pedoni e **168** ciclisti e parliamo solo di quelli avvenuti nell'immediatezza del sinistro.

Poi l'Osservatorio ha registrato gli incidenti dei fine settimana e qui le cifre parlano ancora più chiaro.

Il quadro complessivo ci dice che nei primi 10 mesi gli IFS sono cresciuti: +62 (+6%),

anche il numero complessivo delle vittime è aumentato: +64 (+5,6%%).

I conducenti e trasportati in auto deceduti sono diminuiti: -28 (-5,7%).

Invece i motociclisti che hanno perso la vita sono molto aumentati: +61 (+14,6%).

Anche i ciclisti deceduti sono aumentati: +3 (+3,7%).



**Ancor peggio i pedoni morti sulle strade che sono molto aumentati: +21 (+16,4%).
I conducenti o trasportati di veicoli merci (anche sotto le 3,5 t) sono poi nettamente cresciuti: +7 (+33,3%)**

A seguire le due tabelle a confronto degli anni 2024 e 2023

	Incid.	morti	auto	moto	ciclisti	pedoni	veicoli pesanti
TOTALI PRIMI 10 MESI 2024	1.100	1.197	459	478	83	149	28
TOTALI PRIMI 10 MESI 2023	1.038	1.133	487	417	80	128	21

Insomma il quadro complessivo per il momento non segna bel tempo. Vedremo se questa riforma del CdS porterà qualche buon risultato. Speriamo.
Come si dice: per sapere se il budino è venuto buono bisogna assaggiarlo.

***Presidente ASAPS**

