

Il nuovo codice



Le bozze sulle nuove regole per la circolazione
Una conferma: 130 chilometri all'ora in autostrada
Vietate le impennate con le moto. Revisione dei veicoli dopo i primi cinque anni e poi ogni due anni

Multe milionarie ai pirati della strada

Patente limitata nei primi 3 anni: niente grosse cilindrate

Finalmente si potrà dire addio al vecchio Codice della strada. Faceva e fa acqua da tutte le parti. Era stato varato nel '59 quando circolavano appena due milioni di auto.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Trentun anni dopo il varo del vecchio Codice della strada nel '59, norme ormai superate, perché emanate quando i veicoli in circolazione erano appena due milioni (oggi sono circa 30 milioni).

La proposta di nuova normativa è stata tenuta a battesimo dai ministri dei Lavori pubblici Prandini, dei Trasporti

AutoveloX
L'occhio elettronico è afflitto da problemi di vista

ROMA. Fra poco più di un anno avremo il «cavo velocità», come se oggi superare i limiti costasse poco. E, secondo le norme proposte ieri, basta poco per rimetterci lo stipendio.

Etilometri
I primi 50 strumenti per misurare lo stato d'ebbrezza

ROMA. Non sono ancora in dotazione della polizia stradale gli etilometri, promessi da tempo dal governo. E non si sono visti nemmeno i «palloncini», del resto da molti considerati inattendibili.



PATENTE PRINCIPIANTI

Per i primi tre anni guida limitata a:
a) motoveicoli di cilindrata fino a 350cc;
b) auto e veicoli con velocità alla massima potenza inferiore e 160 km/h.

GARE DI VELOCITÀ

Deve essere regolata in modo, tenuto conto delle caratteristiche del razzo, della strada, del traffico, ecc., da evitare pericolo «per la sicurezza delle persone e delle cose» e causare «disordine per la circolazione».

TARTARUGHE

È vietato andare a velocità ridotta tale «da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione».

LIMITI DI VELOCITÀ

Velocità massima consentita:
- autostrade 130 km/h;
- strade extraurbane principali, 110 km/h;
- strade extraurbane secondarie, 90 km/h;
- strade centri abitati, 50 km/h.

CASCO

L'uso del casco è obbligatorio:
- per i minorenni alla guida di ciclomotori o motocicli;
- ai conducenti di motocicli di qualsiasi cilindrata e all'eventuale passeggero.

CINTURE

L'uso della cintura e degli appositi seggiolini per i bambini è obbligatorio, salvo per le esenzioni previste dalla legge attualmente in vigore ed inserite nel Codice.

UBRIACHEZZA

Assolutamente vietato guidare in stato di ubriachezza.
Sanzioni: ove il fatto non costituisca reato più grave, arresto fino ad un mese e ammenda da 500mila lire a due milioni; sanzione amministrativa accessoria, sospensione della patente da 15 giorni a tre mesi e da un mese a tre mesi in caso di più violazioni nell'anno.

STUPEFACENTI

È vietato guidare sotto l'azione di sostanze stupefacenti o psicotrope.
Sanzioni: identiche a quelle previste per la guida in stato di ubriachezza. Il conducente può essere accompagnato in ospedale presso il servizio tossicodipendenze segnalato per i provvedimenti previsti dalla legge sulla droga.

RUMORI MOLESTI

Sono considerati tali i rumori eccessivi provocati dai tubi di scappamento, dagli apparecchi radio e stereo tenuti ad altissimo volume, i dispositivi di allarme con emissione sonora di durata superiore ai limiti previsti dalla legge.

DIIVETO DI FERMATA E SOSTA

Il Codice elenca tutti i divieti di sosta e fermata già considerati anche nel vecchio codice e nelle successive disposizioni.
Sanzioni: da un minimo di 50mila ad un massimo di 400mila lire. La pena è applicata «per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione».

RIIMOZIONE E BLOCCO

La rimozione del veicolo è praticata quando questo «costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione stradale come indicato da apposito segnale. Il veicolo può anche essere bloccato con apposito ganascia se in posizione irregolare, ma senza costituire intralcio o pericolo per la circolazione.

SCONTI

Il Codice prevede anche una sorta di sconto per chi è sollecito nel pagamento delle sanzioni pecuniarie. All'art. 202 stabilisce fra l'altro che «il trasgressore è ammesso a pagare, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme».



anni continuano ad arrivare al vecchio proprietario le multe per le infrazioni commesse dal nuovo acquirente.

Per i limiti di velocità è stato deciso che la massima non può superare i 130 Km/h per le autostrade, i 110 per le strade extraurbane principali, i 90 per le strade extraurbane secondarie ed i 50 per i centri urbani.

Sono state coordinate e integrate le norme sul casco e sulle cinture di sicurezza, del controllo della guida in stato di ebbrezza alcolica o da stupefacenti.

Per le sanzioni è stato recepito il criterio della penalizzazione

zazione introdotta dalla legge 689 del '91. Per le multe, che oscillano da un minimo di 30.000 ad un massimo di 4 milioni, è stata seguita la direttiva della legge delega.

A chi vanno i soldi delle contravvenzioni? Il 5% dei proventi sarà destinato a promuovere l'educazione stradale, svolgere studi e propaganda per la sicurezza stradale.

In relazione ai dubbi espressi dall'Acì sulla possibile applicazione pratica del nuovo codice, il ministro Scotti ha detto che se il presidente dell'Automobil club «lavorasse di più all'educazione stradale e facesse meno salotto e ricevimenti, non farebbe che il suo dovere».

Anche in Germania sta per finire la «libera velocità»

Un paio d'anni fa, quando in Italia infuriava la polemica sul limite di velocità sulle autostrade, la Germania veniva additata dalle lobbies automobilistiche come l'esempio da seguire.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PAOLO SOLDINI

BERLINO. Al signor Philipp Nau, direttore del «Reparto traffico stradale» del ministero dei Trasporti di Bonn, l'onestà e l'indipendenza di giudizio sono costate care: il suo ministro, Günther Krause (Cdu), gli ha licenziato in tronco.

Contra la linea del ministro e, con molte esitazioni ormai, del governo, ma d'accordo con la stragrande maggioranza degli esperti e con il suo buon senso, Nau ha sostenuto che la pretesa secondo la quale l'assenza di un limite di velocità generalizzato non avrebbe effetti (o addirittura ne avrebbe di positivi) sulla sicurezza sulle autostrade contraddice «le leggi della fisica e della fisiologia».

Pudicamente (pur se ciò non gli ha risparmiato il licenziamento), il direttore del dipartimento del traffico stradale del ministero non ha accennato ai ben più solidi motivi per cui il suo ministro, come tanti altri, è così contrario al limite di velocità: le pressioni delle lobbies automobilistiche. Le quali sono fortissime ma, forse, non più onnipotenti. È opinione diffusa, in Germania, che all'introduzione del limite (che sostituirà l'ipocrita «raccomandazione» di non superare i 130 in vigore adesso) si arverà abbastanza presto. Forse non appena il «ministro da corsa», invischiato in una serie di scandali, sarà costretto alle dimissioni.

Soddisfazione per i limiti alla guida giovanile, ma soprattutto «occorre fare opera di educazione e prevenzione»

La mamma antirock: «Ottimo, ma va applicato»

Ha seguito con attenzione notiziari radio e telegiornali. Ha ascoltato le dichiarazioni del ministro Prandini sui tempi di applicazione del Codice. Si è fatta leggere i dispacci di agenzia, infine ha concluso: «Ottimo». Maria Belli, la mamma delle mamme antirock, è entusiasta dopo avere letto gli articoli più significativi del nuovo Codice della strada.

DALLA NOSTRA REDAZIONE MAURO SARTI

BOLOGNA. La mamma antirock ha detto sì. Maria Belli, leader del movimento dei genitori che da anni si batte per la chiusura anticipata delle discoteche su tutta la penisola, ha accolto con entusiasmo la notizia della prossima approvazione del nuovo codice della strada.

«Vanno benissimo le sanzioni - ha commentato - ma l'importante, e come previsto dal nuovo codice, sarà calcare la mano sulla campagna di prevenzione: l'educazione stradale, materia già in uso in molti altri paesi della Comunità europea, dovrà diventare il vero strumento per dare una maggiore coscienza ai giovani automobilisti, sperando che

questa importante materia non sia lasciata soltanto alla buona volontà di qualche corpo di vigili urbani». E poi l'applicazione: «servono agenti di polizia e vigili urbani per fare rispettare le nuove norme previste dal codice e per non fare la fine dell'ormai famoso «etilometro», sempre promesso e mai realmente consegnato in dotazione alle pattuglie stradali».

Vittoriosa per la recente ricorrenza (non più di un mese fa) della direttiva che prevede in Emilia Romagna la chiusura delle discoteche alle 2 del mattino nell'entroterra e alle 4 per le zone turistiche (praticamente tutta la riviera romagnola e non solo), la signora Belli sta ora estendendo il suo movimento praticamente in tutta Italia, e su tutta la penisola vorrebbe che funzionasse la direttiva già adottata dalla Regione emiliano-romagnola. «In questo modo si evi-

terebbe il pendolarismo da regione a regione - continua - e oltretutto si darebbe una buona indicazione ai sindaci, gli attuali responsabili degli orari di apertura e chiusura di negozi e locali pubblici. In altre regioni, ad esempio nel Veneto, la direttiva indica le due di notte ma di fatto prevede esoneri per il giorno di Capodanno, per le feste del patrono...». E intanto spera in una leggina già approvata in commissione alla Camera e che, dando la competenza degli orari alle Regioni, dovrebbe risolvere il problema alla radice.

Sulle strade dell'Emilia muiono 900 persone all'anno, 450 sono giovani e giovanissimi, 30mila incidenti. I risultati dell'indagine, presentati recentemente, sul comportamento alla guida realizzata nell'ambito della «fiera» dei motori, il Motorshow di Bologna, per conto della regione Emilia Romagna sembrano

confermare anch'essi le preoccupazioni della mamma di Forlì. Quasi il 33 per cento dei ragazzi (la stragrande maggioranza degli intervistati erano maschi) ha la patente da meno di sei mesi. Solo il 5 per cento di questi guida di notte, ma oltre il 40 per cento «ama sentire la potenza del motore». E la statale adriatica è la strada più pericolosa di tutta la regione.

«Certo ci saranno anche dei problemi tecnici a schiere le forze di polizia necessarie a rendere realmente operativo il nuovo Codice della strada - dice, ricordando che comunque esiste già la legge n. 20 del 1990 che regola la norma edilizia per la costruzione dei locali da ballo, i limiti dei decibel da emettere, ecc. - ma tutto questo lavoro risulterebbe estremamente inutile se avvenisse il contrario. Adesso, l'importante, è fare in fretta».



Un incidente in cui sono rimasti coinvolti giovani di ritorno dalle discoteche