

Un nuovo Codice della Strada

1. La segnaletica
2. La destinazione dei proventi
3. L'incidentalità dei mezzi pesanti: un successo Italiano

**Indagine
Quattroruote
Aprile 2015
sull'utilizzo dei
proventi derivanti
da violazioni del
Codice della Strada**

I PROVENTI SERVONO A PAGARE DI TUTTO E DI PIÙ



I proventi dovrebbero esser reinvestiti nella strada per mantenere adeguati livelli di sicurezza delle infrastrutture

- Necessità di sbloccare impasse art 142 comma 12 bis e seguenti del Codice della Strada e monitorare il rispetto dell'art 208 del CdS
- Rendicontazione chiara dell'utilizzo dei proventi



Il ddl delega di riforma del Codice della Strada

Assosegnaletica auspica che venga superato il parere contrario reso, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, dalla Commissione Bilancio sull'articolo 2 comma 1 lettera n)

C'è infatti urgenza che il nuovo Codice riveda il sistema di attribuzione e utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie affinché siano effettivamente investiti nella manutenzione delle infrastrutture stradali

Cosa dovrebbe prevedere il Nuovo Codice della Strada

- La conferma della destinazione d'uso dei proventi – come attualmente in vigore - per **interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture statali, ivi comprese la segnaletica e le barriere**
- **Il ripristino del sistema generale di assegnazione dei proventi in essere anche per le violazioni dei limiti di velocità (ex art 142 del Codice): allo Stato e agli enti locali in base ai soggetti accertatori**
- L'obbligo di rendicontazione dei proventi delle sanzioni amministrative e del loro utilizzo da parte di tutti gli enti interessati

Un nuovo Codice della Strada

1. La segnaletica
2. La destinazione dei proventi
3. L'incidentalità dei mezzi pesanti:
un successo Italiano

Incidentalità mezzi pesanti

- Nel 2013, l'**85, 9%** delle merci trasportate in Italia ha **viaggiato su strada**, rispetto ad una media UE (28 Stati Membri) pari al 75, 1%
- **4.800** morti nel 2010 in UE causati da un incidente con un mezzo pesante
- 50% delle **vittime sono i conducenti delle vetture**, il 15% gli autisti dei mezzi pesanti



Table 4: Fatalities in accidents involving HGVs and in accidents involving buses or coaches, by road user type, EU-24*, 2010

	Accidents involving			
	HGVs		Buses or Coaches	
	fatalities	%	fatalities	%
HGV occupant	722	15%	11	1%
Bus or Coach occupant			119	15%
Car occupant			315	39%
Light GV occupant			16	2%
Moped rider			19	2%
Motorcycle rider			58	7%
Pedal cyclist	296	6%	37	5%
Pedestrian	754	15%	233	29%
Other/unknown	52	1%	7	1%
All	4.907	100%	815	100%

* Data from 2009 for EE, NI, NL and SE

Source: CARE Database / EC
Date of query: September 2012

Vittime coinvolte in incidenti con mezzi pesanti

Incidentalità dei mezzi pesanti nelle ore notturne

- **1521** gli incidenti che hanno coinvolto i mezzi pesanti nelle ore notturne (UE 23 Membri, 2010) > **5 volte superiore a quello registrato nelle ore diurne** (35 incidenti dalla 8 di mattina alle 8 di sera)
- Il rischio di incidente è **2 volte maggiore** che nelle ore diurne
- L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo tra le 3 e le 6 del mattino, in media 5 decessi ogni 100 incidenti (ACI-ISTAT 2014)

Obiettivo: sicurezza!



*LIBRO BIANCO
DELLA COMMISSIONE
EUROPEA
Target 2011-2020:*

**Meno di 15,750
morti nel 2020**



Le bordature ad alta rifrangenza su **TUTTI** i mezzi pesanti compresi i mezzi di trasporto pubblico e privato **CONTRIBUISCONO** alla riduzione dell'incidentalità e a salvare vite umane

La sicurezza dei veicoli pesanti un successo italiano



Nel 2006 entra a pieno regime in ITALIA
l'obbligo di esser equipaggiati con strisce posteriori e laterali
retroreflettenti da applicare lungo i bordi di
TUTTI I VEICOLI PESANTI (> 3,5 t) :
nuova immatricolazione e circolanti

Legislazioni a confronto: Italia vs Europa

ITALIA

2006

**Obbligo di bordature per
TUTTI i veicoli**

ABBIAMO ANTICIPATO LA
NORMA EUROPEA!

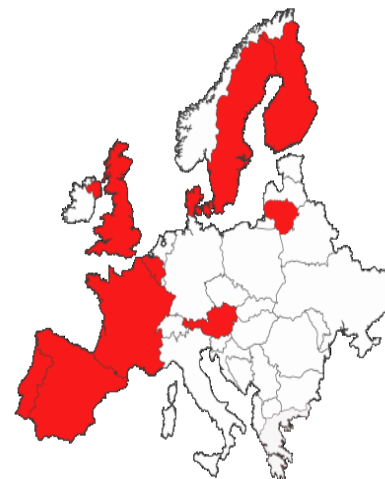


UNIONE EUROPEA

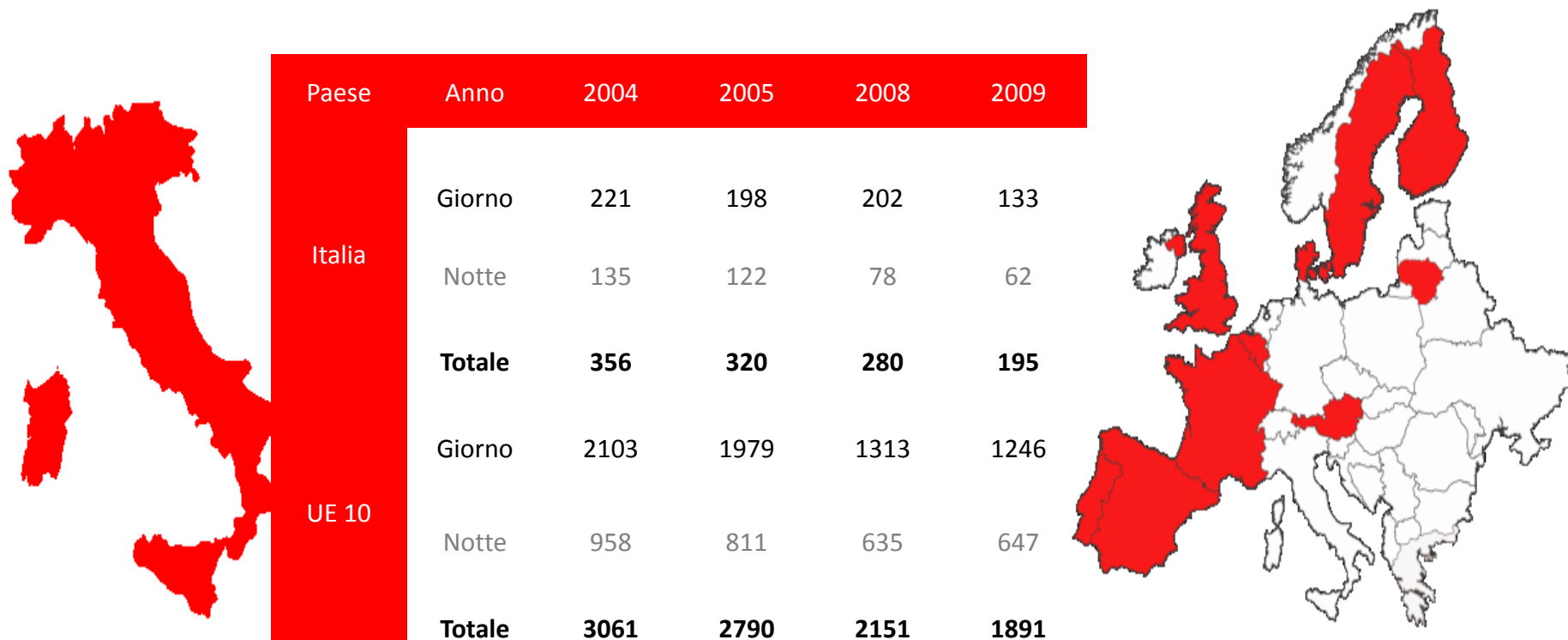
Direttiva 2007/35/CE

Obbligo di bordature per i
**mezzi di nuova
immatricolazione**

NESSUNA SICUREZZA PER IL
PARCO CIRCOLANTE



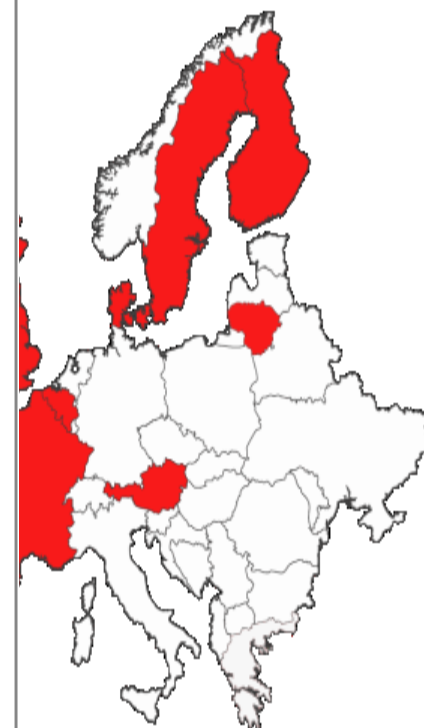
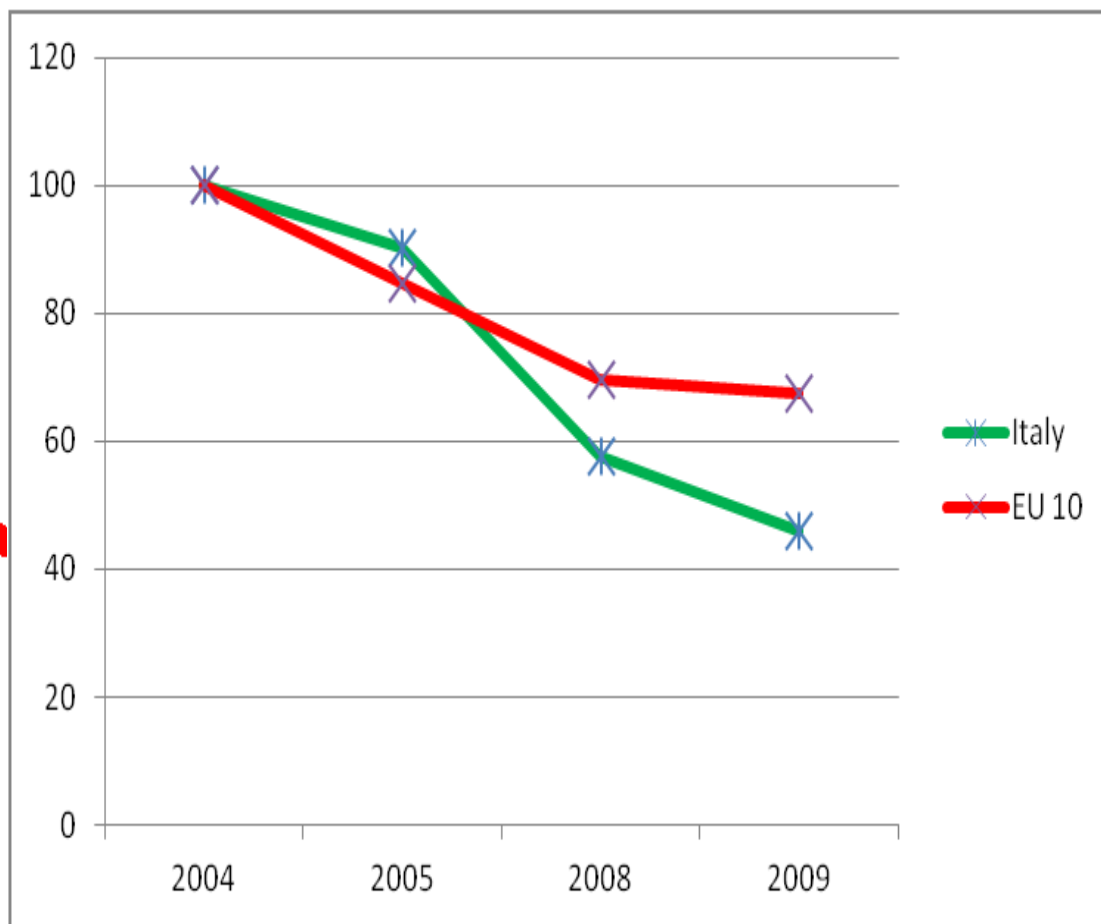
Quali Risultati?



Numero decessi registrati in Italia e in 10 Paesi dell'Unione Europea dal 2004 al 2009

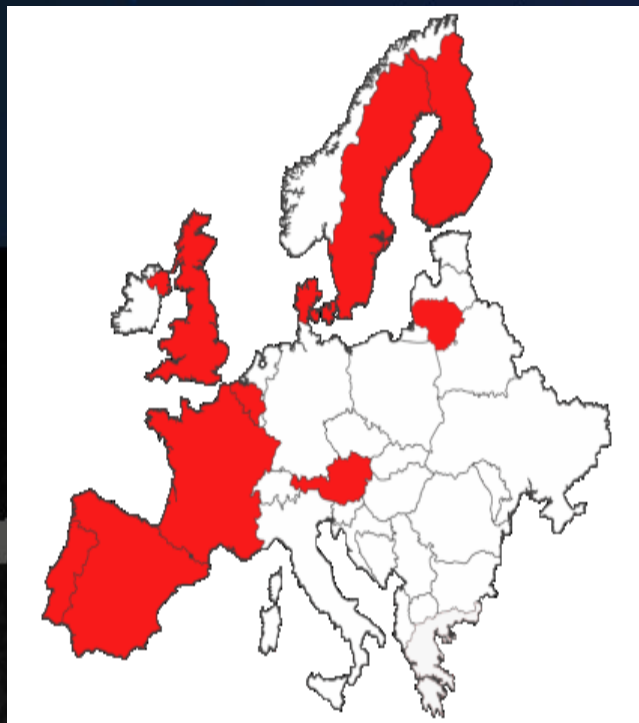
Fonte: CARE, database della DG Mobilità e Trasporti della Commissione Europea

L'Italia ha raggiunto risultati migliori che nel resto d'Europa



L'Italia ha raggiunto risultati migliori che nel resto d'Europa

Riduzione incidenti notturni con mezzi pesanti
2005 – 2008



In 10 Paesi UE
- **18%**



In Italia
- **36%**



ASSOCIAZIONE ITALIANA
SEGNALETICA STRADALE

FEDERATA



ANIMA[®]

FEDERAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI NAZIONALI
DELL'INDUSTRIA MECCANICA VARIA ED AFFINE



CONFINDUSTRIA

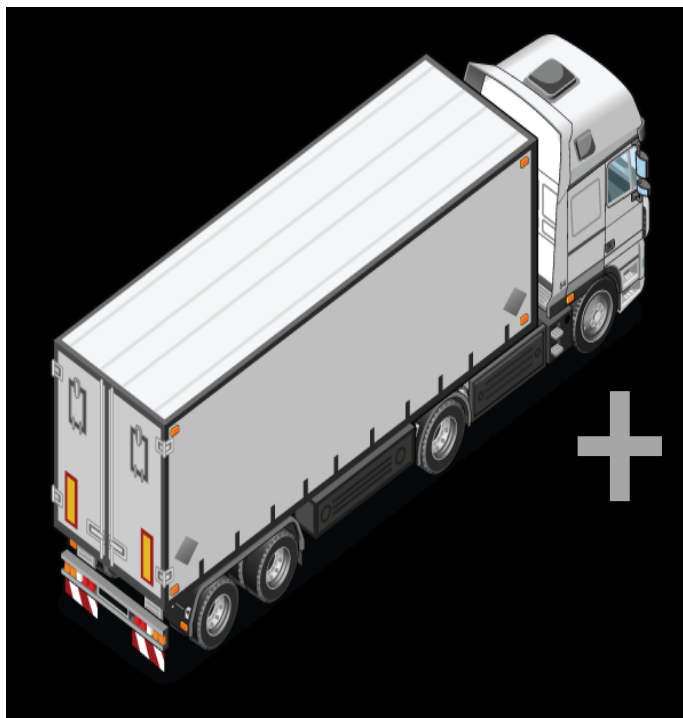
Le nostre proposte
in Italia e in Europa

L'estensione delle bordature anche ai mezzi di trasporto pubblico e privato, urbani ed extraurbani

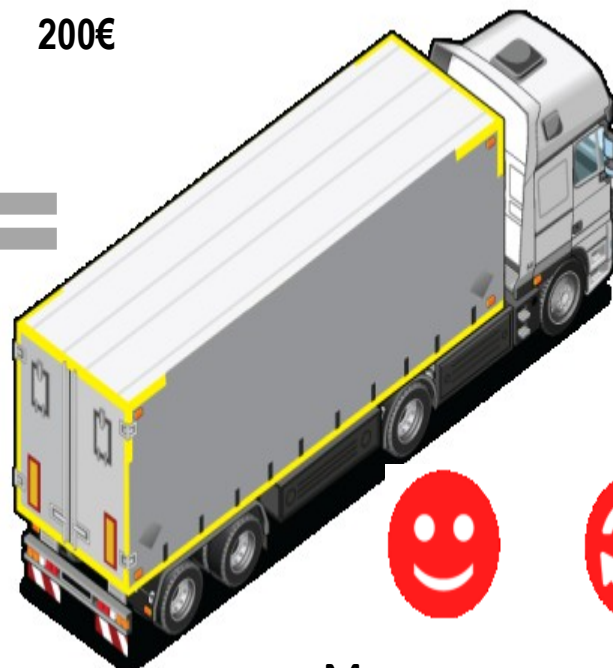
- ✓ Migliora la visibilità
- ✓ Contribuisce a ridurre gli incidenti, soprattutto in caso di ridotta visibilità
- ✓ Garantisce maggiore sicurezza a tutti gli utenti della strada



Unione Europea: estensione delle bordature a tutto il Parco circolante



Costo delle
bordature
200€



Meno
Vittime



Tempo
risparmiato



Maggiore
Efficienza

A fronte di un costo globale che può variare dai 267 ai 500 Milioni di Euro (a seconda delle categorie di veicoli interessate dall'estensione dell'obbligo) il risparmio per gli Stati membri è stato calcolato in 1.5 miliardi di Euro*