



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

OTTAVA LEGISLATURA

PROGETTO DI LEGGE N.

Proposta di Legge di iniziativa dei Consiglieri: Diego Bottacin,

PIANO REGIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE

Presentato alla Presidenza del Consiglio il.

Trasmesso alla Commissione consiliare e a tutte le altre e ai Consiglieri regionali il.

Relazione:

Il rapporto Istat pubblicato alla fine del 2008 evidenzia dati preoccupanti: ogni giorno in Italia ci sono in media 633 incidenti stradali che provocano la morte di 14 persone e il ferimento di altre 893. Il Veneto contribuisce a questa statistica con 50 incidenti quotidiani e 3 morti ogni tre giorni. Nonostante dal 2000 al 2007 gli incidenti mortali nel nostro Paese siano diminuiti del 27,3% siamo ancora ben lontani dall'obiettivo fissato dall'Unione Europea di ridurre del 50% la mortalità entro il 2010. C'è quindi ancora molto da fare visto che rispetto a Francia (-42,8%), Germania (-34%) e Spagna (-33,8%), ben più vicine all'obiettivo finale, l'Italia si trova all'ultimo posto. In particolare, rimanendo alla nostra Regione, la provincia di Treviso si piazza al sesto posto in Italia per il numero di incidenti mortali. L'analisi delle circostanze accertate di incidente rileva che nel 2007 sulle strade urbane italiane si è verificato il 76,6 % degli incidenti (176.897 incidenti) che hanno causato 238.712 feriti (pari al 73,3% sul totale) e 2.269 morti (pari al 44,2%). Rilevante è sapere inoltre che tra le tre prime cause d'incidente c'è l'eccesso di velocità. Un altro dato inquietante riguarda la pirateria stradale, fenomeno che registra una continua crescita in tutto il Paese. Secondo una ricerca dell'Asaps, nel 2007 sono stati registrati 161 casi, mentre nel 2008 ben 323, con una crescita record del 100,6 per cento. Triste constatare come poi da tutta questa mole di dati emerga il fatto che - ancora una volta - sono proprio le categorie deboli della strada, in modo particolare anziani e bambini, a pagare un prezzo altissimo: 54 sono gli anziani coinvolti, 41 i bambini, rispettivamente il 12,7% ed il 9,7%. Tra i minori, quelli di età inferiore ai 14 anni rimasti vittima di questo atto di vigliaccheria stradale sono stati in tutto 14 (3,3%), 2 dei quali rimasti uccisi e 12 feriti. I pedoni sono la categoria più colpita, con 134 eventi: 42 morti (9,9%) e 92 feriti (21,7%). Infine i ciclisti: 42 gli episodi (9,9%), 16 decessi (3,8%) e 26 ricoveri (6,1%). Il Veneto ancora una volta non si trova agli ultimi posti di questa riprovevole classifica: nel 2008 sono infatti stati registrati 20 casi (mentre in Friuli se ne sono verificati 3) e anche il 2009 non lascia sperare per il meglio. La riduzione dei morti su strada non è un sogno impossibile o un obiettivo troppo ambizioso: è dimostrato che in casi come questo l'unica soluzione veramente efficace è quella di intervenire su più fronti con l'obiettivo di prevenire gli incidenti attaccandone direttamente le cause. È necessario analizzare i sistemi elaborati da altri Paesi come Olanda, Regno Unito e Svezia (45 – 50 decessi per milione di abitanti) che da anni sono riusciti non solo a ridurre gli incidenti ma a provocare un cambiamento culturale nella popolazione. Ed è proprio un cambiamento culturale quello a cui noi

dobbiamo ambire. Innanzitutto perché il ricorso a trucchi e stratagemmi per evitare controlli e sanzioni è sempre più frequente ed è necessario spazzare il clima di indulgenza che troppo spesso tende a giustificare comportamenti criminosi e pericolosi per la sicurezza delle persone mettendoli sullo stesso piano di una semplice bravata. Intervenire sulle persone quindi, applicando un già ampiamente collaudato sistema di sanzioni e controlli ma anche attivando programmi di educazione stradale, dando priorità alla popolazione scolastica giovanile e a particolari fasce di utenti. Contemporaneamente è necessario intervenire programmare e realizzare interventi infrastrutturali sia sulla rete stradale extraurbana che su quella urbana, in particolare interventi finalizzati a tutelare i soggetti più deboli e a rischio nel traffico, ossia i pedoni e i ciclisti.

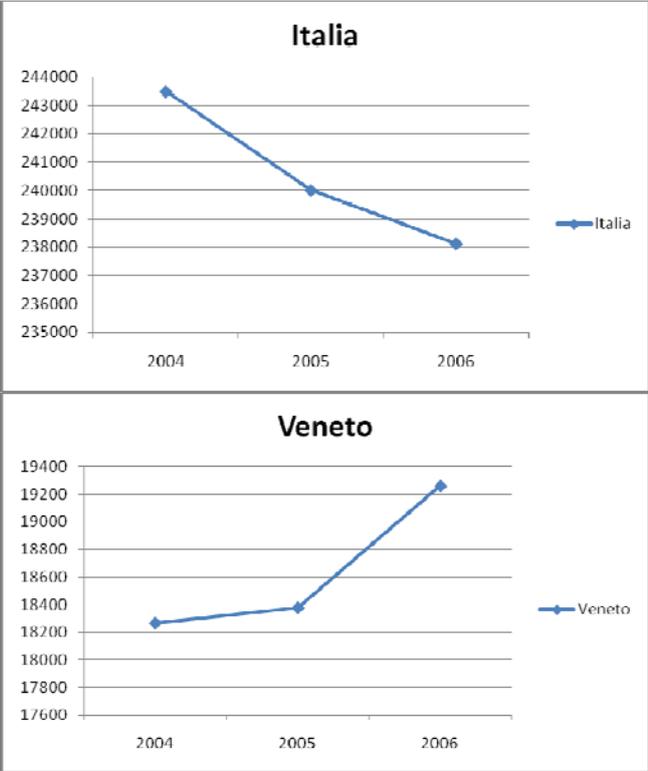
Per questo motivo si propone l'istituzione di un Piano regionale per la sicurezza stradale che consista in un sistema articolato di indirizzi, misure e interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale secondo le linee guida fissate a livello nazionale e comunitario.

Dati statistici

Incidenti e persone infortunate nel Veneto secondo la conseguenza, divise per provincia - Anno 2007
(valori assoluti)

PROVINCE	Totale Incidenti	Morti	Feriti	N. incidenti mortali	Morti	Feriti
Verona	3.533	88	4.872	79	88	52
Vicenza	2.808	86	3.818	80	86	38
Belluno	691	39	971	35	39	18
Treviso	3.049	113	4.269	105	113	64
Venezia	3.087	77	4.371	73	77	56
Padova	4.230	96	5.639	91	96	51
Rovigo	980	39	1.387	30	39	23
Veneto	18.378	538	25.327	493	538	302

Andamento degli incidenti stradali nel Veneto rispetto alla media nazionale nel periodo 2004-2006.



Art. 1 – Finalità

1. La Regione al fine di contribuire al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione degli incidenti, in conformità agli obiettivi individuati dall'Unione europea e in adesione alle direttive del Piano nazionale della sicurezza stradale, di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e ai correlati programmi di attuazione, promuove e incentiva ogni iniziativa di carattere normativo, educativo, culturale, scientifico, tecnico e tecnologico che risponda ai criteri previsti dal Piano nazionale.
2. L'azione regionale in particolare è orientata a:
 - a) pianificare e programmare interventi nel campo della sicurezza stradale;
 - b) incrementare la presenza dei rilevatori automatici delle infrazioni e aumentare i controlli stradali nelle zone e nelle fasce orarie a rischio;
 - c) promuovere e attuare iniziative volte a diffondere la cultura e l'educazione della sicurezza stradale.

Art. 2 - Piano regionale della sicurezza stradale

1. Al fine di raggiungere gli obiettivi di cui all'art. 1 della presente Legge, la Regione redige il Piano Regionale della Sicurezza Stradale.
2. Il Piano persegue i seguenti obiettivi:
 - a) promuovere il governo sistematico e coordinato della sicurezza stradale;
 - b) favorire e sviluppare l'educazione alla sicurezza stradale, dando priorità a particolari categorie di utenti della strada;
 - c) garantire la messa in sicurezza delle zone urbane di massimo rischio;
 - d) programmare e realizzare interventi volti a ridurre l'incidentalità sulla rete stradale regionale e le sue conseguenze.
3. Il Piano in particolare sviluppa le seguenti linee di intervento:
 - a) misure di indirizzo, coordinamento e incentivazione riguardanti progetti e interventi per migliorare la sicurezza stradale da parte della Regione, del sistema delle autonomie locali, degli enti gestori delle strade e dei servizi di trasporto regionali e delle imprese regionali;

b) cultura della sicurezza stradale attraverso un'azione di informazione ed educazione dei cittadini e di sensibilizzazione e formazione dei tecnici e dei livelli decisori;

c) controlli stradali tramite l'installazione di rilevatori di velocità (autovelox) e l'aumento dei presidi nelle zone e nelle fasce orarie considerate a rischio;

d) miglioramento della organizzazione del traffico, della rete infrastrutturale tramite la predisposizione di nuovi strumenti di pianificazione del traffico e dei livelli di sicurezza della rete stradale, l'incentivazione di progetti volti a creare condizioni di maggior equilibrio tra qualità urbana, situazione ambientale, sicurezza dei pedoni, vivibilità' delle aree urbane ed esigenze della circolazione dei veicoli.

4. Il Piano è redatto dalla Giunta Regionale che lo trasmette al Consiglio Regionale per l'approvazione entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

5. Il Piano viene aggiornato ogni tre anni o quando fattori particolari ne motivino la revisione.

Art. 3 - Interventi di educazione stradale e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale

1. La Regione al fine di promuovere l'educazione, l'informazione e la sensibilizzazione in materia di sicurezza stradale:

a) divulga, anche con mezzi informatici, il Piano di cui all'articolo 2 e tutte le ricerche prodotte dall'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale, con particolare attenzione all'ambito scolastico;

b) individua di concerto con le Amministrazioni provinciali interessate i siti da adibire a circuito per la guida sicura.

Art. 4 - Interventi infrastrutturali su aree extraurbane

1. Il Piano regionale per la sicurezza include l'analisi e l'individuazione dei tratti stradali extraurbani pericolosi e con elevato numero di incidenti.

2. Nel caso in cui le strade di cui al comma 1) abbiano carattere di spazio multifunzionale, il Piano prevede precise misure per:

a) la moderazione del traffico;

b) il miglioramento della leggibilità del tracciato;

c) la manutenzione costante della pavimentazione stradale;

d) la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale;

e) la tenuta in efficienza dell'illuminazione pubblica;

f) la messa in sicurezza della rete ciclopedonale.

3. Entro 90 giorni dall'approvazione del Piano di cui all'articolo 2, la Giunta Regionale, sentita la competente Commissione consiliare, determina le misure e i criteri per l'accesso nonché l'entità dei contributi da erogare ai Comuni che ne facciano richiesta per le finalità di cui al precedente comma.

Art. 5 - Interventi infrastrutturali su aree urbane

1. La Giunta Regionale è autorizzata a compiere una ricerca, anche raccogliendo segnalazioni delle amministrazioni comunali e delle associazioni locali, con l'obiettivo di individuare le zone considerate "a rischio" e pianificare i conseguenti interventi.

2. Entro 90 giorni dall'approvazione del Piano di cui all'articolo 2, la Giunta Regionale, sentita la competente Commissione consiliare, determina le misure e i criteri per l'accesso nonché l'entità dei contributi da erogare ai Comuni che ne facciano richiesta per le seguenti finalità:

- a) rinnovo della segnaletica verticale e orizzontale deteriorata ;
- b) opere di completamento o prolungamento delle piste ciclabili esistenti finalizzate all'aumento della sicurezza dei ciclisti.

Art. 6 – Incentivazione dei controlli stradali e relativi finanziamenti

1. Entro 90 giorni dall'approvazione del Piano di cui all'articolo 2, la Giunta Regionale, sentita la competente Commissione consiliare, determina le misure e i criteri per l'accesso nonché l'entità dei contributi da erogare ai Comuni che ne facciano richiesta per le seguenti finalità :

- a) potenziamento della strumentazione elettronica in dotazione ai Comuni per il controllo delle infrazioni compiute dagli automobilisti, nel rispetto delle linee di azione previste dal vigente Piano nazionale della sicurezza stradale;
- b) ampliamento delle attività di controllo e presidio notturno del territorio svolte dai corpi di Polizia Municipale in modo da garantire per almeno tre giorni la settimana la copertura della fascia oraria che va dalle 21 alle 4.

Art. 7 - Collaborazione tra Enti

1. La Regione è autorizzata a stipulare convenzioni con le università, la Direzione Scolastica Regionale, gli istituti scolastici o altri enti pubblici al fine di predisporre interventi, iniziative o ricerche aventi le finalità previste dalla presente legge.

Art. 8 - Abrogazioni

1. La legge regionale 31 dicembre 1987, n. 66 è abrogata.

Art. 9 - Norma Finanziaria

1. Agli oneri derivanti dalla presente Legge, quantificabili in Euro 2.000.000,00 per ciascuno degli esercizi finanziari 2009, 2010 e 2011, si fa fronte mediante incremento dell'upb U0125 "Studi, progettazioni ed informazione per i trasporti", capitolo di nuova istituzione denominato "*Piano Regionale per la Sicurezza Stradale*", e corrispondente diminuzione di pari importo dell'upb "Fondo di riserva per le spese impreviste".

INDICE

ERRORE. NESSUNA VOCE DI SOMMARIO TROVATA.