



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

OTTAVA LEGISLATURA

PROGETTO DI LEGGE N.

Proposta di legge di iniziativa dei Consiglieri: Diego Bottacin, Azzi, Berlato Sella, Causin, Franchetto, Marchese, Michieletto, Tiozzo, Trento

presentata il 18 luglio 2007

**OBIETTIVO STRADA SICURA. INCENTIVAZIONE AI CORPI
DI POLIZIA LOCALE PER LA DOTAZIONE DI STRUMENTI
PER IL CONTROLLO AUTOMATICO DELLA VELOCITA' ED IL
RILEVAMENTO DELLE INFRAZIONI**

Presentato alla Presidenza del Consiglio il
Trasmesso alla Commissione consiliare e a tutte le altre e ai Consiglieri regionali
il

Relazione:

Dal 1969 (quando l'uomo è andato sulla Luna) al 2005 (ieri l'altro) nel Veneto sono morte in incidenti stradali 39.348 persone. Senza contare i lesionati permanenti, i feriti gravi, i danni materiali, i costi socio-economici e le risorse di ogni genere impiegate per curare piaghe che nelle famiglie coinvolte non si rimarginano mai. Quasi quarantamila persone scomparse nell'arco di un terzo di secolo. Quanto una città. Poco più grande di Schio o Belluno o Conegliano, poco meno che Bassano del Grappa o San Donà di Piave.

Dal 1993 gli incidenti stradali nel nostro Paese hanno determinato ogni anno più di 6.500 morti e 270.000 feriti, con un costo economico annuo stimato per la collettività in 42.000 miliardi delle vecchie lire. In Italia più del 70% degli incidenti e quasi il 50% dei morti si verificano in area urbana ed il decesso per incidente stradale risulta essere la principale causa di morte per la popolazione al di sotto dei 40 anni di età. La Commissione europea ha indicato come obiettivo comune a tutti i paesi membri dell' UE la riduzione di almeno il 40% del numero di morti e feriti entro il 2010.

La direttiva è stata recepita dal Parlamento italiano con la Legge n. 144 del 17 luglio 1999, che istituisce il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" ed invita gli Enti Locali a contribuire al raggiungimento di tale obiettivo, mettendo a disposizione a partire dall'anno 2000 le necessarie risorse finanziarie. Il Piano è finalizzato a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali e gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti.

Ridurre del 40% morti e feriti entro il 2010, per quanto riguarda l'Italia, significa diminuire il numero annuo delle vittime degli incidenti stradali di 2.700 morti (ricordiamo che muoiono mediamente oltre 6.500 persone ogni anno) e di 120.000 feriti (attualmente sono più di 270.000 per anno).

Tra i caratteri peculiari dei Principi Generali e le Linee Guida del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, assume particolare rilievo la sistematicità dell'azione di contrasto ai fattori di rischio. L'elevato tasso di morti e feriti per incidenti stradali del nostro Paese non è infatti determinato in misura prevalente in fasce orarie o in alcune stagioni dell'anno, ma da condizioni "ordinarie", che riguardano la maggioranza dei cittadini, i lavoratori, gli spostamenti abituali.

Tra le Linee Guida emerge il rafforzamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione, sia a livello centrale che a livello locale, prevedendo a tale fine un più stretto coordinamento tra le forze di polizia, l'evoluzione dei modelli operativi e una maggiore diffusione di nuove tecnologie.

Le esperienze maturate negli anni passati, soprattutto nell'ambito della sensibilizzazione e valorizzazione dell'educazione stradale, hanno però fornito risultati scoraggianti, come ben possiamo rilevare dalle notizie che ci giungono quotidianamente dai mass media. A fronte di un aumento dell'impegno da parte del Governo e delle Pubbliche Amministrazioni, l'atteso netto decremento di morti e feriti sulle strade non si è visto. Se da un lato si rileva una probabile scarsa efficacia nei metodi utilizzati (in modo particolare la dubbia resa delle campagne di educazione stradale, rivolte soprattutto ai giovani), dall'altro non si può trascurare il costante incremento nel numero dei veicoli circolanti sulle strade nelle principali aree metropolitane italiane, con conseguenti problemi di congestione. Alla luce di tali considerazioni, diventa indispensabile stimolare e promuovere nuove iniziative che possano contribuire a superare la situazione di stallo e consentire di raggiungere l'ambizioso obiettivo comunitario. Il compito è sicuramente arduo, anche se la riduzione dei morti sulle strade del 40% appare, considerato il valore della vita umana, ben poca cosa e finanche riduttiva.

L'avversario più crudele da sconfiggere in questa lotta è il tempo. Ogni giorno che passa significa allungare l'elenco degli incidenti sulle nostre strade, accompagnato dalla conta di morti e feriti, con famiglie sconvolte e danni incalcolabili all'intera comunità nazionale. Vite che si spezzano, con i giovani che pagano prezzi altissimi alla velocità ed alle condizioni di sicurezza che, spesso per loro fatali disattenzioni o comportamenti a rischio, si assottigliano pericolosamente. Margini talmente sottili da diventare impalpabili, invisibili, come le vite bruciate su strade urbane, extraurbane, autostrade.

Quali itinerari occorra intraprendere in questa lotta non è affatto chiaro e scontato. Nuove vie devono essere percorse, ma occorre operare con metodo e costanza. Questo progetto di legge non ne vuole percorrere una nuova in senso assoluto, ma vuole scrollarsi di dosso, questo sì, una sorta di ossequiosa aura di buonismo e fiducia in tutti noi, automobilisti, camionisti, motociclisti più o meno bravi, capaci, prudenti e sensati fruitori dell'asfalto. Lasciamo perdere la fiducia data a buon mercato, il credito concesso a piene mani. Dimentichiamo che qualche foto raccapricciante e uno slogan ad effetto, magari passato tra un gadget e l'altro – una tantum – in discoteca possano fare qualcosa, incidere sulle statistiche. Cerchiamo di essere pragmatici, guardiamo alla nostra esperienza e alle manovre a tenaglia che paesi stranieri compiono nella lotta per l'aumento della sicurezza delle nostre strade.

Campagne sociali, certo. Ma solo se appaiate all'incentivo massiccio, concreto e ragionato dell'uso di quelli che, con un termine poco pubblicitario, per niente charmant ma molto efficace, possiamo chiamare strumenti di dissuasione. Ovvero gli autovelox.

Il termine "Autovelox" è ormai entrato nell'uso comune degli automobilisti italiani, per indicare l'attrezzatura destinata a rilevare la velocità dei veicoli ad opera degli organi di Polizia Stradale e Polizia Municipale. L'apparecchio ha come scopo la rilevazione del superamento dei limiti di velocità dei veicoli sulle strade. La denominazione di tutti i rilevatori come autovelox è peraltro imprecisa, perché si tratta semplicemente della denominazione tecnica relativa solo ad alcuni prodotti dell'azienda "Sodi Scientifica". L'autovelox propriamente detto è

un misuratore di velocità che utilizza una coppia di laser paralleli ad una determinata distanza l'uno dall'altro, il cui raggio viene interrotto dai veicoli in transito, permettendo così il calcolo della velocità. Il funzionamento degli ultimi modelli si avvale inoltre di un terzo laser per la determinazione della distanza tra l'apparecchio e il veicolo rilevato.

Esistono diversi tipi di autovelox, classificati in base al funzionamento: Appareti a fotocellule, apparecchi laser (detti in generale telelaser), apparecchi video e da inseguimento (che elaborano le immagini di una telecamera per calcolare la velocità dei veicoli), apparecchi radar.

Spostando il tiro dalle polemiche che riguardano l'uso che gli enti locali fanno degli autovelox (Comuni, per lo più piccoli, che li usano come mezzo per "fare cassa" e sistemare il bilancio, saldando le spese correnti) alla loro reale utilità, apriamo una finestra su due paesi europei che hanno inserito – organicamente - i rilevatori elettronici di velocità e le telecamere nei loro progetti per la sicurezza stradale: Gran Bretagna e Francia.

Esempi stranieri: la Gran Bretagna.

Nel 2000 è stato introdotto un sistema di monitoraggio (in otto aree pilota) sull'efficacia nell'uso di questi apparecchi, anche dal punto di vista economico. Visti gli incoraggianti risultati, le aree sono state estese, fino a divenire 38 nel 2004, anno in cui il Ministero dei Trasporti britannico (Department of Transport) ha pubblicato il primo report sull'operazione, definita programma nazionale di sicurezza con rilevatori (National safety camera programme).

I punti salienti del rapporto d'oltremarica sono:

- 1- La velocità dei veicoli tende a scendere: le auto rallentano nei siti con impianti fissi (sono molto ben segnalati e visibili) fino a 91%, mentre di fronte agli autovelox mobili (a bordo di auto delle forze di polizia, ad esempio) la velocità cala fino al 36%.*
- 2- Scendono incidenti e vittime: la velocità e gli incidenti sono in relazione. Più cala la velocità, più calano gli incidenti. Nei siti dove sono stati installati i dissuasori, le collisioni con conseguenze significative per le persone sono calate del 22%. Ciò ha portato al 42% in meno di morti o feriti gravi, circa 100 persone salvate grazie al National safety camera programme.*
- 3- Rapporto costi-benefici ampiamente positivo: circa 2,7 a 1. Nel report si calcola 258 milioni di sterline in "benefici alla società" grazie agli infortuni evitati, rispetto ai 96 milioni di sterline spesi per il programma.*

In un'altra analisi, condotta da due ricercatori dell'University of West England, su 14 esami di siti prima e dopo l'installazione di autovelox (più di 4 anni e mezzo di controlli), gli esiti sono stati altrettanto lusinghieri: dal 5% al 69% di incidenti in meno, dal 12% al 65% di persone ferite in meno, dal 17% al 71% di morti in meno nelle zone immediatamente adiacenti all'apparecchio di rilevamento della velocità. Vi si conclude che, anche se su un numero di rilievi non elevato, è evidente l'efficacia degli autovelox sugli incidenti stradali e sulle loro conseguenze.

In Gran Bretagna i dissuasori (apparecchi a rilevamento laser o telecamere di controllo della velocità) sono fissi, mobili, del tipo che rileva la velocità media dell'auto su un determinato tratto di strada e del tipo che presidia i semafori.

Gli impianti sono dislocati in luoghi in cui si sono verificati incidenti gravi, in cui la velocità dei veicoli tende ad essere eccessiva, in punti della rete stradale particolarmente pericolosi, segnalati dalle comunità locali.

Gli impianti, sia fissi che mobili (su vetture delle forze dell'ordine) devono essere molto ben visibili, segnalati con vernice gialla e con cartelli che avvisano gli automobilisti della loro presenza.

Esempi stranieri: la Francia.

Anche in Francia si è cercato di istituire un piano organico sul territorio nazionale per la sicurezza stradale, e i controlli con autovelox sia fissi che mobili ne sono parte integrante. Le regole transalpine sono chiare e semplici, con lo scopo dichiarato di diminuire i comportamenti a rischio. L'ente Sicurezza Stradale (Securité Routière) mette a disposizione degli utenti un'ampia gamma di informazioni, comprese le mappe degli autovelox fissi e il numero di quelli mobili divisi per arrondissement (circostrizione territoriale, più piccola delle nostre province). Una sorta di consumer service, per dissuadere il cittadino francese dal concetto che gli apparecchi per il rilevamento della velocità siano un sistema finalizzato a totalizzare multe e non alla salvezza di vite umane.

In effetti, il meccanismo non ammette indulgenze, ed ha l'interessante caratteristica di essere ampiamente automatizzato, con una ridotta presenza di personale di polizia, che può così essere impiegato su altri fronti.

Nel dettaglio, quando un veicolo (in Francia) supera il limite in un tratto coperto da autovelox, viene scattata la foto con tutti i dati identificativi. L'immagine viene criptata e inviata al centro di raccolta dati. Lì viene decrittata e i dati identificativi del veicolo (nella foto) vengono incrociati in modo automatico con i dati presenti nell'equivalente transalpino del nostro Pubblico Registro Automobilistico. Viene emessa la contravvenzione a carico del possessore del veicolo. La multa viene spedita (solo qui compare, per un controllo, il personale di polizia) e il cittadino ha 15 giorni di tempo per pagare o fare ricorso, tempo che non si interrompe nemmeno se viene richiesta la foto per contestare la contravvenzione.

Il programma di sicurezza stradale francese fa pagare il doppio le infrazioni commesse nei centri urbani rispetto a quelle occorse sulle strade extraurbane, per proteggere meglio la sicurezza degli utenti "deboli" (quelli a piedi o in bici) e, come in Gran Bretagna, fissa regole chiare per gli autovelox, che sono installati:

- nei siti dove ci sono stati molti incidenti con lesioni personali;*
- sulle strade dove la velocità è sovente causa primaria di incidenti;*
- dove i controlli sono particolarmente difficoltosi a farsi da parte del personale di polizia;*
- secondo una logica di mappatura omogenea del territorio, disposti a controllare la rete viaria senza lasciare "zone d'impunità".*

I radar fissi sono ben segnalati, con cartelli di grandi dimensioni che informano l'automobilista che sta entrando in una zona sottoposta a controllo.

Una legge del 12-6-2003 prevede che il gettito proveniente dalle ammende degli autovelox (una volta ammortizzato il loro costo) venga destinato soltanto a operazioni complementari della sicurezza stradale: interventi nelle comunità locali, aiuto alle vittime, corsi di formazione.

Il 30% dei dispositivi sono mobili, quindi con la presenza necessaria di agenti di polizia, i rimanenti sono fissi e lavorano in automatico, senza personale addetto. A riguardo, il 18-12-2002 il Consiglio Interministeriale per la Sicurezza Stradale francese ha chiaramente indicato che tutto il tempo e il personale liberato in questo modo dovrà essere ridistribuito verso i compiti di sorveglianza della velocità non automatizzabili, come il controllo delle cinture di sicurezza, i controlli del tasso di alcol, della presenza di stupefacenti, o altro.

I comportamenti sulle nostre strade.

Sono evidentemente molte le obiezioni all'uso sistematico dei dissuasori, basta leggere a giorni alterni i nostri giornali. Purtroppo, quando la carta stampata non ospita polemiche su come i comuni impiegano i proventi delle multe o sugli orari di chiusura di qualche disco-pub, troppo di frequente racconta di vite spezzate, di incidenti drammatici che lasciano una serie irrisolta di quesiti.

Uno di questi è: senza dissuasione che succederebbe?

Alcuni dati possono aiutare non tanto a rispondere (anche se uno studio del 1993 di Joksh dimostrò che la probabilità di morte in caso di incidente stradale aumenta in rapporto al numero di veicoli coinvolti e alla variazione della velocità), quanto a rendersi conto della realtà. Siamo in una società che spesso mette la testa sotto la sabbia, tranne quando l'individualismo che fagocita molti valori e buona parte del senso civico viene colpito nel portafogli. Nessuno di noi, esperto o meno di problemi amministrativi, legislativi o di sicurezza sulle strade, dimentica quando e perché ha dovuto pagare una salata multa per eccesso di velocità o per qualche infrazione al codice della strada. E ciascuno di noi sa benissimo quando compie una manovra azzardata o supera i limiti. Se non teme di pagare dazio probabilmente ci riprova. Se il piede non riesce ad alzarsi dall'acceleratore, diamo questo compito al portafoglio o alla paura di vedersi ritirare la patente. Sarà meno pesante, ma più prudente.

Il XV rapporto Aci-Censis del 16 gennaio 2007 racconta che il 91,1% degli incidenti stradali è causato dal comportamento scorretto del conducente. Tendenzialmente i giovani sono notevolmente più trasgressivi mentre, al crescere dell'età, le norme vengono osservate maggiormente.

Il 24% del campione Aci-Censis supera i limiti di velocità, l'8% passa col rosso, il 6% non rispetta la precedenza. Sempre riguardo la velocità, la si supera in

misura più accentuata sulle strade extraurbane (48%), più che in autostrada (29%) o nelle strade urbane (22%).

Solo il 19% degli intervistati ritiene che la patente a punti induca molto alla prudenza nella guida, per il 50% abbastanza, ma per il 30% lo fa poco o nulla.

Però, se si chiede quali sono i principali problemi per la sicurezza sulle strade, quasi il 70% risponde: l'eccesso di velocità. A distanza la guida sotto l'influsso di alcol o droghe (55%) o la carenza di educazione stradale degli automobilisti (35%).

Insomma, una sorta di presa di coscienza dei propri cattivi comportamenti: duri, troppo duri a sparire.

L'amara realtà.

In Italia ogni giorno si verificano in media 617 incidenti stradali, che causano la morte di 15 persone e il ferimento di altre 860.

Complessivamente, nell'anno 2005 ci sono stati 225.078 incidenti, con la morte di 5.426 persone, mentre 313.727 sono stati i feriti, di diversa gravità. Cifre che testimoniano una leggera diminuzione rispetto ai numeri del 2004 (-1,8% degli incidenti, -4,7% dei morti, -2,7% dei feriti), ma che non lasciano comunque tranquilli, soprattutto nelle strade del Veneto.

Troppo dispersivo sarebbe il soffermarsi sulle varie statistiche nazionali, comunque significative e che aiutano a riflettere, come per l'incidenza nei diversi giorni (il venerdì vi sono più incidenti, il sabato più feriti, la domenica più morti: 18,7% del totale); meglio osservare le risultanze nella nostra regione.

Dati statistici sugli incidenti stradali nel Veneto.

Nell'ultimo quinquennio il totale dei morti è di oltre 3.200 unità.

L'"Osservatorio regionale per la sicurezza stradale" ha reso noto che nel Nord-Est ogni anno si spendono 550/600 euro per abitante tra costi socio-sanitari, mancata produzione e danni materiali in conseguenza a incidenti stradali.

Per morti e feriti solo nel Veneto si spende un miliardo e mezzo di euro all'anno, più 850 milioni per costi materiali.

Nella nostra regione, per ogni decesso, si registrano circa due invalidi gravi e circa 18 ricoveri ospedalieri: già da queste due cifre si possono dedurre gli impressionanti costi sociali ed economici, ad ogni livello, di questa mattanza.

Quote percentuali di incidenti stradali e persone infortunate sulle strade urbane: incidenti in Veneto 70,9% (Italia 75,7%); morti in Veneto 44,5% (Italia 41,1%); feriti in Veneto 67,4% (Italia 71,9%).

Morti per incidenti stradali per categoria di strada: strade urbane Veneto 44,5% (Italia 41,1%); strade comunale ed extraurbane Veneto 9,4% (Italia 5,6%);

strade provinciali Veneto 21% (Italia 20,9%); strade statali e regionali Veneto 17,5% (Italia 20,9 %); autostrade e raccordi Veneto 7,6% (Italia 11,5%).

Veicoli coinvolti in incidenti stradali per provincia: Padova 7.759, Verona 7.253, Venezia 5.563, Vicenza 5.445, Treviso 5.428, Rovigo 1.643, Belluno 1.295, per un totale di 34.386.

Il 31% dei conducenti deceduti in Veneto è rappresentato da giovani tra i 18 e 20 anni (in Italia il 28,5%). Giovani morti in Veneto durante il trasporto in veicoli condotti da altri 36% (Italia 32,6%).

Incidenti persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e Regione Veneto anno 2005 (valori assoluti)						
	Totali incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Personne infortunate		N.	Personne infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Verona	3.462	89	4.745	81	89	64
Vicenza	2.467	63	3.394	62	63	37
Belluno	702	24	976	23	24	17
Treviso	3.290	126	4.506	115	126	66
Venezia	2.773	91	4.115	83	91	73
Padova	3.826	111	5.114	104	111	66
Rovigo	905	36	1.272	32	36	22
Veneto	17.425	540	24.122	500	540	345
Italia	225.078	5.426	313.727	4.918	5.426	4.039

Le sette Province venete esprimono indici di pericolosità superiori alle medie nazionali: Treviso 2,7 morti in media ogni 100 persone lese (Veneto 2,1 e Italia 1,7). Nelle altre province l'indice di pericolosità è: Verona e Vicenza 2,1; Rovigo e Venezia 2; Belluno e Padova 1,8.

Il punto nodale.

In questo mare di numeri preoccupanti lo shock è rappresentato proprio dall'indice di pericolosità: nonostante le molte campagne di informazione, le cosiddette "pubblicità sociali", nelle sette province venete è superiore rispetto

alla media nazionale. E - riflessione inquietante - negli ultimi anni, questa tendenza continua. L'indice nazionale è in diminuzione (1,93 nel 2002, 1,85 nel 2003) mentre quello veneto cresce (2,30 nel 2002, 2,64 nel 2003).

Nel Veneto, ogni giorno, ci sono 50 impatti: 8% degli incidenti quotidiani nella penisola, ma con ben il 9,6% dei morti.

Chiedersi il perché è necessario, ma lo è altrettanto intervenire subito contro questa carneficina, con misure immediatamente realizzabili, pragmatiche e di sicuro effetto, come dimostrano le esperienze all'estero.

Queste sono le cifre, crude ed eloquenti, che accompagnano il presente progetto di legge, che si propone di creare in Regione un fondo destinato al miglioramento della rilevazione automatica di velocità. Un sistema che sfrutti le potenzialità che la tecnologia e l'elettronica mettono oggi a nostra disposizione, in modo da ridurre al massimo grado l'utilizzo del personale umano in tutte le attività facilmente automatizzabili, come segnalazione, avvertimento e rilevazione. Così facendo, il personale dei Corpi di Polizia Locale potrà dedicarsi con più attenzione e spazio di manovra a quei compiti che non sono affatto automatizzabili, come ad esempio la repressione della guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti.

La legge ha anche la finalità di contrastare un atteggiamento di diffusa indulgenza verso i trasgressori del limite velocità.

Un atteggiamento culturale profondamente negativo, che ostacola alla radice ogni sforzo per raggiungere i livelli di sicurezza stradale che in quasi tutti gli altri paesi sviluppati del mondo sono ampiamente consolidati.

Pertanto, con la presente legge, si istituisce un Fondo di 5 (cinque) milioni di euro annui, destinato ai Corpi di Polizia Municipale, allo scopo di potenziare e ammodernare la loro dotazione tecnologica di telerilevazione. Tali Corpi, per accedere al Fondo, devono presentare, unitamente alla richiesta, un progetto specifico in cui vengono indicati:

- i metodi di utilizzo delle apparecchiature di rilevamento elettronico;*
- la motivazione che ha portato alla scelta dei luoghi dove posizionarle, che dovranno essere strade caratterizzate da molti incidenti, dove si superano sovente i limiti di velocità, siti che la comunità locale ritiene pericolosi;*
- come tali Comuni si impegnano a utilizzare i risparmi di personale per altre forme di controllo, come etilometri ecc.*
- come andranno reinvestiti i proventi di queste sanzioni, che dovranno essere interamente dedicati al potenziamento della sicurezza stradale.*

OBIETTIVO STRADA SICURA. INCENTIVAZIONE AI CORPI DI POLIZIA LOCALE PER LA DOTAZIONE DI STRUMENTI PER IL CONTROLLO DELLA VELOCITA'

Art. 1 - Finalità.

1. La Regione del Veneto al fine di ridurre il numero di incidenti e di vittime in essi coinvolte, promuove il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale del territorio regionale.

2. La presente legge promuove il potenziamento della strumentazione elettronica in dotazione agli enti locali per il controllo e la repressione delle infrazioni degli automobilisti, nel rispetto delle linee di azione previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale approvato con deliberazione CIPE 29 novembre 2002, n. 100/2002 ai sensi dell'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 20 gennaio 2003, n. 15, ed in particolare dal capitolo 3.3 "Prevenzione, controllo e repressione" attraverso appositi finanziamenti.

Art. 2 – Destinatari dei finanziamenti e tipologie degli interventi

1. Per il fine di cui all'articolo 1 i comuni del Veneto o i loro consorzi, possono richiedere finanziamenti per l'installazione di apparecchi elettronici per la rilevazione della velocità dei veicoli circolanti sulla rete viaria.
2. I finanziamenti sono richiesti per:
 - a) apparecchi elettronici di rilevazione della velocità di veicoli, cosiddetti autovelox;
 - b) telecamere destinate al controllo del rispetto del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada" e successive modificazioni ed integrazioni;
 - c) apparecchi elettronici di rilevazione della velocità di veicoli, cosiddetti telelaser;
 - d) altri apparecchi elettronici di rilevazione della velocità di veicoli, omologati ed il cui utilizzo è conforme alle normative statali e comunitarie;
 - e) dotazioni complementari che garantiscono il funzionamento degli apparecchi di cui al comma 1, lettere a), b), c) e d), quali cavi, antenne, trasmettitori/ricevitori, elementi di connessione, computer e componenti hardware, programmi specifici (software), aggiornamenti del software;
 - f) dotazioni supplementari, atte alla messa in dimora degli apparecchi in sede fissa (acquisto o costruzione di alloggiamenti, box per contenerli, opere murarie eventuali);
 - g) dotazioni supplementari, atte alla segnalazione agli utenti del posizionamento degli apparecchi, sia in sede fissa che mobile, quali cartelli

stradali indicatori (segnaletica verticale), colorazioni, indicatori luminosi lampeggianti.

Art. 3 – Istituzione del Fondo Autovelox.

1. La Giunta regionale istituisce il Fondo regionale per la sicurezza stradale per finanziare gli enti locali di cui all'articolo 2 comma 1, che installano apparecchi elettronici per la rilevazione della velocità ed il controllo del rispetto del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada” e successive modificazioni ed integrazioni, omologati ed utilizzati in conformità alle normative statali e comunitarie.

Art. 4 – Modalità di richiesta del finanziamento.

1. La richiesta di finanziamento è corredata da un prospetto integrativo, che specifica:

a) il Corpo di Polizia Municipale al quale è assegnata in dotazione la strumentazione per la quale si chiede il finanziamento;
b) i metodi di utilizzo della strumentazione per la quale si chiede il finanziamento;
c) le linee guida per la scelta dei luoghi di posizionamento, da indicare sulla base dei seguenti criteri:

1) le strade con il maggior tasso di incidenti con lesioni personali;
2) le strade dove è stato accertato il maggior numero di casi di superamento dei limiti massimi di velocità;
3) i siti che la comunità locale ritiene pericolosi, in ragione delle particolari caratteristiche dei percorsi;
d) le modalità di utilizzo dei risparmi di personale per altre forme di controllo sulle strade;

e) le modalità di reinvestimento dei proventi delle sanzioni irrogate per violazioni accertate mediante l'uso dei dispositivi finanziati, che devono comunque essere interamente impiegate per misure rivolte alla sicurezza stradale.

Art. 5- Norma finanziaria.

1 Agli oneri derivanti dalla presente legge, quantificati in euro 5.000.000,00 per l'anno 2007 e in euro 5.000.000,00 per gli anni 2008 e 2009, si fa fronte per l'anno 2007 mediante incremento dell'u.p.b. U0136 “Interventi strutturali per la viabilità regionale, provinciale e comunale” in termini di competenza e di cassa

2. Per gli anni 2008 e 2009 si provvede mediante stanziamento in sede di approvazione del Bilancio pluriennale di previsione per gli esercizi 2008 e 2009.

INDICE

Art. 1 – Finalità	9
Art. 2 - Destinatari dei finanziamenti e tipologie degli interventi	9
Art. 3 - Istituzione del Fondo AutoveloX	10
Art. 4 - Modalità di richiesta del finanziamento	10
Art. 5 - Norma finanziaria	10