



PROPOSTA DI LEGGE N. 53

Presentata dai consiglieri
Travanut, Moretton, Baiutti, Brandolin, Lupieri

<<Norme per la maggiore sicurezza stradale attraverso l'istituzione delle "Zone a 30 chilometri orari" all'interno dei centri abitati>>

Presentata il 05 marzo 2009

Signor Presidente, Colleghi consiglieri,

crediamo che sempre più sia necessario intervenire sul territorio per migliorare la mobilità delle utenze deboli all'interno dello stesso.

Nel tempo siamo intervenuti nell'ambito del trasporto ferroviario, con risultati ancora non del tutto accettabili, in quello del trasporto pubblico locale, anche qui c'è ancora molto da fare, con questa proposta scendiamo di scala.

Pensiamo infatti ad interventi volti a consentire all'utenza debole, quali sono i pedoni e i ciclisti, di muoversi in sicurezza all'interno dei centri abitati attraverso l'istituzione di zone dove la velocità massima consentita è di 30 chilometri orari.

Le esperienze in questo senso sono già molte in Europa, sostenute e incentivate dalla Unione Europea, e in Italia. (vedi Regione Piemonte)

Ritengo che zone a 30 chilometri orari non siano una novità assoluta, in quanto il limite dei 30 chilometri orari è previsto dal Codice della strada ed è già istituito in molti centri abitati, il problema vero è farlo comprendere e rispettare.

Con questa semplice proposta di legge intendiamo incentivare questa istituzione di zone a traffico controllato essenzialmente per tre motivi:

- il primo per ridurre l'incidentalità nei centri abitati che, come quotidianamente possiamo verificare dalle letture dei giornali, è estremamente elevata e con gravi conseguenze per le persone coinvolte;
- il secondo per ridurre l'inquinamento acustico, i mezzi che vanno piano notoriamente producono meno rumore;
- il terzo per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, innanzitutto disincentivando l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti all'interno dei centri abitati oltreché riducendo le fonti inquinanti con mezzi che vanno più lentamente per le strade.

Tutto questo attraverso interventi mirati, che inizialmente potrebbero essere anche "impopolari". Sappiamo bene, infatti, come cambiano i punti di vista quando ci mettiamo alla guida di un'auto. Misure impopolari, che però servono allo scopo: rendere più sicuro dal punto di vista dell'utenza debole e meno inquinato, il territorio.

Riteniamo, inoltre, che l'insieme di norme che proponiamo abbiano un altro pregio.

In questa legge infatti non prevediamo l'erogazione di contributi ad ogni realtà che ne fa richiesta, bensì prevediamo che ci sia un cofinanziamento del 50% sul Piano degli interventi che vengono proposti ovvero ci deve, sottolineiamo dove, essere una vera motivazione, sotto tutti i punti di vista, dalle Amministrazioni che li richiedono e che

intendono così tutelare i loro cittadini attraverso iniziative diverse volte a far comprendere l'utilità di queste limitazioni.

Non passeremo ad una dettagliata descrizione dei singoli articoli previsti in questa proposta di legge in quanto, come si vuol dire, si illustrano da se.

Due considerazioni per finire:

- la prima sullo strumento; il Piano di sicurezza stradale, uno strumento agile che assieme alle analisi dello stato di fatto e del perché si intende agire con l'istituzione delle Zone a 30 chilometri orari, individui gli interventi strutturali che si devono attuare per raggiungere lo scopo, il loro costo e le diverse azioni di sensibilizzazione che si intenderanno proporre ai cittadini, automobilisti e non, affinché di queste zone venga compresa fino in fondo l'utilità.

- La seconda, la dimensione minima dell'Ente proponente che abbiano individuato in 10 mila abitanti, anche sommando la popolazione di più comuni limitrofi, ritenendo questa dimensione minima realistica per scongiurare i problemi del traffico urbano.

Ringrazio per l'attenzione confidando in una sollecita discussione e approvazione della presente proposta.

TRAVANUT
MORETTON
BAIUTTI
BRANDOLIN
LUPIERI

X LEGISLATURA – PROPOSTA DI LEGGE N. 53

<<Norme per la maggiore sicurezza stradale attraverso l'istituzione delle "Zone 30 chilometri orari" all'interno dei centri abitati>>

Art. 1
(Finalità)

1. La Regione Friuli Venezia Giulia, nell'ambito dei progetti attivati per accrescere la sicurezza stradale, promuove azioni volte alla realizzazione di "Zone a 30 chilometri orari all'interno dei centri abitati".

Art. 2
(Obiettivi)

1. La Regione, in armonia con quanto previsto dall'Unione Europea che chiede agli Stati membri interventi per ridurre il problema degli impatti derivanti dal traffico motorizzato sulla salute umana, sostiene progetti promossi dagli enti locali, in forma singola o associata, attraverso l'istituzione, all'interno dei propri centri abitati di apposite zone dove la velocità massima consentita per i mezzi a motore che vi transitano è di 30 chilometri orari.

2. Tali progetti sono volti alla riduzione:
- a) dell'inquinamento atmosferico;
 - b) dell'inquinamento acustico;
 - c) dell'incidentalità.

Art. 3
(Strumenti)

1. Per le finalità e gli obiettivi previsti dalla presente legge, gli enti locali, anche in forma associata, propongono all'Amministrazione regionale un apposito Piano di Sicurezza Stradale Urbana dove sono previsti interventi volti alla messa in sicurezza della rete stradale e degli ambiti residenziali urbani.

Art. 4
(Il Piano di sicurezza stradale urbana)

1. Il Piano di Sicurezza Stradale Urbana (PSSU) individua le misure e gli interventi finalizzati specificatamente ad incrementare la sicurezza stradale all'interno dei centri abitati. Il PSSU costituisce parte integrante del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Qualora un Comune disponga già di un PGTU, il PSSU può comunque essere redatto, purché in armonia con il PGTU vigente. La redazione del PGTU è premessa indispensabile per redigere un PSSU.

X LEGISLATURA – PROPOSTA DI LEGGE N. 53

<<Norme per la maggiore sicurezza stradale attraverso l'istituzione delle "Zone 30 chilometri orari" all'interno dei centri abitati>>

2. Sono elementi fondamentali del PSSU:

a) l'inquadramento urbano, ovvero l'indicazione degli ambiti e dei punti di maggiore criticità per quanto concerne l'incidentalità manifesta (punti neri) e le conflittualità potenziali tra circolazione dei veicoli a motore e funzioni urbane;

b) l'articolazione e la descrizione delle misure atte ad incrementare la sicurezza stradale in ambito urbano, sia in forma puntuale sulla rete, quali, ad esempio, ristrutturazione di intersezioni, adozione di attraversamenti pedonali protetti, mitigazioni della velocità, introduzione di dispositivi elettronici avvisatori, che in forma estesa, quale l'adozione di "Zone a 30 chilometri orari";

c) l'individuazione delle priorità di intervento sulla base di indicatori oggettivi, quali l'entità dei flussi di traffico (ore di punta, TGM, percentuale di mezzi pesanti), le velocità medie tenute dai veicoli, le geometrie stradali, quali, ad esempio, raggi di curvatura, visibilità, pendenze e l'incidentalità manifesta.

Art. 5

(Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari")

1. Il Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari" costituisce uno dei Piani di dettaglio del PGTU ed una delle possibili misure all'interno del PSSU.

2. Sono elementi fondamentali del Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari":

a) l'individuazione del perimetro dell'area e delle aree ove applicare il regime a 30 chilometri orari, all'interno dei centri abitati e in armonia con quanto già previsto nel PGTU;

b) l'individuazione dei provvedimenti fisici di riorganizzazione delle sedi e degli spazi stradali finalizzati ad ottenere velocità comprese entro detto limite e le norme che disciplinano la circolazione all'interno di queste aree;

c) gli indicatori di cui all'articolo 4, comma 2, lettera c), riferiti alle aree oggetto del Piano e la descrizione dei criteri seguiti nella formazione del Piano stesso;

d) una stima sintetica del costo complessivo degli interventi previsti;

e) l'efficacia e l'efficienza previste dal Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari" con l'illustrazione delle modalità secondo cui si è cercato di massimizzare la sua validità, anche attraverso l'adozione di misure a basso costo;

X LEGISLATURA – PROPOSTA DI LEGGE N. 53

<<Norme per la maggiore sicurezza stradale attraverso l'istituzione delle "Zone 30 chilometri orari" all'interno dei centri abitati>>

f) gli strumenti che si intendono adottare per il monitoraggio degli effetti determinati dall'attuazione delle "Zone a 30 chilometri orari", con particolare riferimento alla sinistrosità stradale;

g) la sinergia del Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari" con le altre misure del PSSU e del PGTU, quali l'istituzione di zone a traffico limitato e di zone pedonali o l'intensificazione di misure di controllo, nonché di misure finalizzate ad accrescere la sicurezza dei cittadini in senso lato, come la vigilanza di quartiere e tutte quelle iniziative che tendano a configurare le "Zone a 30 chilometri orari" come zone sicure;

h) le forme di partecipazione ed educazione, con l'individuazione di misure integrative costituite dalla attività di consultazione, di partecipazione della cittadinanza, di educazione presso le scuole;

i) il progetto preliminare, ai sensi della normativa vigente, di quegli interventi, tra quelli individuati dal Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari", per i quali sono necessarie forme di cofinanziamento, con l'indicazione dei materiali e delle tecnologie da adottare.

Art 6

(Destinatari)

1. Possono presentare proposte, ai sensi della presente legge, gli enti locali della Regione la cui popolazione residente risulta maggiore di 10.000 abitanti; se in forma associata, la somma della popolazione residente deve essere comunque superiore a 10.000 abitanti.

2. Le Amministrazioni possono sviluppare, autonomamente, forme di collaborazione e/o partnerariato con altri organismi e soggetti pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale. Tali soggetti possono partecipare all'attuazione degli interventi previsti dal Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari" contribuendo eventualmente a sostenerne gli oneri mediante opportune convenzioni.

Art. 7

(Entità e tipologia dei finanziamenti)

1. L'entità massima del cofinanziamento è pari a 200.000 euro con percentuale massima di cofinanziamento rispetto al costo totale del progetto fino al 80 per cento.

2. Non sono ammissibili progetti i cui costi di intervento risultino inferiori a 50.000 euro.

X LEGISLATURA – PROPOSTA DI LEGGE N. 53

<<Norme per la maggiore sicurezza stradale attraverso l'istituzione delle "Zone 30 chilometri orari" all'interno dei centri abitati>>

3. Il cofinanziamento regionale è assegnato sulla base di una graduatoria secondo le modalità definite con apposita deliberazione della Giunta regionale.
4. Il cofinanziamento regionale è assegnato:
 - a) nella misura del 30 per cento alla sottoscrizione della dichiarazione di accettazione del progetto preliminare contenuto nel Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari", redatto secondo le prescrizioni contenute nell'articolo 5;
 - b) nella misura del 60 per cento a seguito della trasmissione e verifica del progetto definitivo e sulla base dell'affidamento dei lavori: il contributo potrà essere rimodulato sulla base dell'importo di aggiudicazione dei lavori;
 - c) nella misura del 10 per cento a seguito della trasmissione dei risultati del monitoraggio degli effetti conseguiti, secondo quanto indicato all'articolo 5, comma 2, lettera f).
5. Gli importi derivanti dalla rimodulazione dei contributi possono essere resi disponibili per ulteriori interventi ammessi in graduatoria.

Art. 8

(Presentazione delle proposte)

1. Le proposte di cofinanziamento devono essere presentate entro il 28 febbraio di ogni anno alla Direzione centrale mobilità, energia e infrastrutture di trasporto – Servizio infrastrutture e vie di comunicazione che provvede a predisporre la graduatoria.
2. Le proposte contengono una copia del PSSU, una copia del Piano di dettaglio delle "Zone a 30 chilometri orari" e una copia del progetto preliminare di quegli interventi per i quali si chiede il cofinanziamento.

Art. 9

(Realizzazione degli interventi)

1. Le Amministrazioni le cui proposte di cofinanziamento siano ammesse devono procedere alla sottoscrizione della dichiarazione di accettazione entro quindici giorni, dalla data di comunicazione dell'ammissione al finanziamento, pena l'esclusione dalla graduatoria.
2. Il cofinanziamento è erogato secondo le modalità previste dall'articolo 7.

X LEGISLATURA – PROPOSTA DI LEGGE N. 53

<<Norme per la maggiore sicurezza stradale attraverso l'istituzione delle "Zone 30 chilometri orari" all'interno dei centri abitati>>

3. L'affidamento dei lavori avviene entro centottanta giorni dalla data di sottoscrizione della accettazione del finanziamento; detto termine non è derogabile pena la revoca del finanziamento concesso.

4. Tutti i destinatari dei cofinanziamenti sono obbligati:

a) alla trasmissione del progetto definitivo;

b) al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con riferimento a quanto indicato all'articolo 5, comma 2, lettera f);

c) alla trasmissione dei risultati del monitoraggio alla Regione.

Art. 10

(Norme finanziarie)

1. Per le finalità previste dall'articolo 7 è autorizzata la spesa complessiva di 1 milione di euro a carico dell'unità di bilancio 4.1.2.1095 dello stato di previsione della spesa del bilancio pluriennale per gli anni 2009-2011 e del bilancio per l'anno 2009, con riferimento al capitolo _____ di nuova istituzione nel documento tecnico allegato ai bilanci medesimi, alla rubrica n. 350 - Direzione centrale mobilità, energia e infrastrutture di trasporto - Servizio n. 252 - Infrastrutture e vie di comunicazione - con la denominazione <<Cofinanziamento per la realizzazione di "Zone a 30 chilometri orari all'interno dei centri abitati">> e con lo stanziamento di 1 milione di euro per l'anno 2009.