

**ATTO N. 1404**

**DISEGNO DI LEGGE**

*di iniziativa*

*della Giunta regionale (deliberazione n. 1497 del 16/12/2013)*

***“DISPOSIZIONI PER LA SICUREZZA STRADALE”***

---

*Depositato alla Sezione Flussi Documentali, Archivi e Privacy  
il 30/12/2013*

*Trasmesso alla II e I Commissione Consiliare Permanente il 30/12/2013*



# Regione Umbria

Giunta Regionale

---

## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

N. 1497 DEL 16/12/2013

**OGGETTO:** Disegno di legge regionale concernente " Disposizioni per la sicurezza stradale ". Adozione

		PRESENZE
Marini Catiuscia	Presidente della Giunta	Assente
Casciari Carla	Vice Presidente della Giunta	Presente
Bracco Fabrizio Felice	Componente della Giunta	Presente
Cecchini Fernanda	Componente della Giunta	Presente
Paparelli Fabio	Componente della Giunta	Assente
Riommi Vincenzo	Componente della Giunta	Presente
Rometti Silvano	Componente della Giunta	Presente
Vinti Stefano	Componente della Giunta	Assente

---

Presidente: Carla Casciari

Segretario Verbalizzante: Catia Bertinelli

---



## LA GIUNTA REGIONALE

**Vista** la relazione illustrativa avente ad oggetto "Disposizioni per la sicurezza stradale" presentata dal Direttore della Direzione Regionale Programmazione, Innovazione e Competitività dell'Umbria;

**Preso atto** della proposta di disegno di legge presentata dall' Assessore Stefano Vinti avente ad oggetto: Disegno di legge regionale concernente "Disposizioni per la sicurezza stradale";

**Preso atto** del parere favorevole del Direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

**Preso atto** degli elementi finanziari risultanti dalla scheda di cui all'art. 31, comma 2 della legge regionale 28 febbraio 2000, n. 13, che si allega;

**Preso atto** del parere espresso in data 31.10.2013 (prot. n. 148024) dalla Direzione Regionale Salute e Coesione Sociale;

**Visti** il parere e le osservazioni formulate dal Comitato Legislativo (prot. n. 172941 del 16 dicembre 2013);

**Preso atto** del parere da parte del Consiglio delle Autonomie Locali, espresso nella seduta del 12 dicembre 2013 e comunicato con nota del 16 dicembre 2013;

**Ritenuto** di provvedere all'approvazione del citato disegno di legge, corredato dalle note di riferimento e della relativa relazione;

**Vista** la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

**Visto** l'art. 23 del Regolamento interno di questa Giunta;

**A voti** unanimi espressi nei modi di legge,

### DELIBERA

1. di adottare l'allegato disegno di legge, avente ad oggetto: "Disposizioni per la sicurezza stradale" e la relazione che lo accompagna;
2. di indicare l'Assessore Stefano Vinti di rappresentare la Giunta regionale in ogni fase del successivo iter e di assumere tutte le iniziative necessarie.

IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE

IL PRESIDENTE

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

Disegno di legge: "disposizioni per la sicurezza stradale". Adozione

**RELAZIONE**

Tra il 2001 e il 2012 gli incidenti stradali in Italia hanno determinato **63.944 morti e 3.922.564 feriti**, tra i quali si stima la presenza di circa **250.000 feriti gravi** con disabilità permanenti. Il danno alle persone e alle cose genera oneri ingenti per lo Stato, per le famiglie e per le imprese a causa dei costi di ricostituzione dei beni distrutti o danneggiati, della spesa sanitaria sostenuta dallo Stato e dalle famiglie, dagli oneri previdenziali e assistenziali, dalle perdite di produttività dovute alla distruzione di professionalità o alla loro assenza momentanea dal lavoro e da numerosi altri fattori che vengono dettagliatamente analizzati nelle *Relazioni al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale in Italia*, nel *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* e nel recente studio promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'aggiornamento dei parametri del costo sociale degli incidenti stradali. Nel periodo indicato tale onere è stato pari a **377.864 milioni di Euro** mentre nell'ultimo anno per il quale si dispone di dati (il 2011) il costo sociale generato dagli incidenti stradali si è attestato su **24.577 milioni di Euro**, il 2,1% del Prodotto Interno Lordo.

Il confronto con gli altri Paesi europei non premia la situazione nazionale. I dati del 2011 indicano per l'Italia un tasso medio di 6,2 morti per 100.000 abitanti contro un dato medio della UE15 (l'Unione europea prima degli ultimi allargamenti, formata da Paesi che in massima parte possono essere confrontati con il nostro per livello di reddito e per sviluppo del sistema dei trasporti) pari a 4,8 morti per 100.000 abitanti. Si tratta di uno scarto rilevante che segnala come in Italia, nel 2012, si siano verificati oltre 800 casi di morte per incidente stradale (due al giorno) in più rispetto al dato medio della UE15.

Gli aspetti più preoccupanti riguardano tuttavia l'evoluzione delle vittime degli incidenti stradali che risulta in netta regressione in tutti i Paesi economicamente sviluppati e, mediamente, nella UE15, tra il 2001 e il 2012 ha registrato una riduzione del 52,6%. In Italia, nello stesso periodo, il tasso di riduzione non ha superato 48,5%.

La mortalità stradale nel nostro Paese, e non da oggi, è caratterizzata da un tasso di riduzione più contenuto di quello medio europeo, con effetti sul lungo periodo assolutamente rilevanti. L'Italia che negli anni '70 e '80 si era sempre collocata tra il 4° e il 7° posto nella graduatoria di sicurezza dei quindici Paesi più sviluppati della Unione europea, tra il 2000 e il 2011 comincia a perdere posizioni. Nel 2002 si colloca in 9<sup>a</sup> posizione, nel 2006 precipita nella 13<sup>a</sup> posizione (in questo anno solo il Belgio e la Grecia presentano tassi di mortalità superiori a quello italiano), risale fino alla 10<sup>a</sup> posizione nel 2009, torna a scendere alla 12<sup>a</sup> posizione nel 2010, quando solo la Grecia, il Portogallo e il Belgio registrano tassi di mortalità più elevati di quello italiano, per risalire non oltre l'11<sup>a</sup> posizione nel 2011 e la 10<sup>a</sup> nel 2012. In sostanza, il nostro Paese, negli ultimi dieci anni ha avuto difficoltà a tenere il passo dei Paesi più sviluppati dell'Unione europea e il ritardo accumulato nel processo di miglioramento della sicurezza stradale si traduce in un tasso di mortalità doppio rispetto ai Paesi con le migliori performance di sicurezza stradale (Svezia e Regno Unito) e più alto del 40%-60% rispetto ai livelli di mortalità dei Paesi che oggi occupano le posizioni di eccellenza (Olanda, Danimarca, Irlanda, Spagna e Germania) che l'Italia teneva negli anni '70 e '80.

I dati indicano, infine, che il nostro Paese non ha ancora raggiunto l'obiettivo del 3° Programma europeo per la sicurezza stradale, dimezzare il numero di morti per incidenti stradali entro il 2010, obiettivo che, invece, è stato raggiunto da Spagna, Francia, Lussemburgo e Svezia e, nel 2011, con un anno di ritardo, da Irlanda e Portogallo e nel 2012, con due anni di ritardo, da Danimarca e Regno Unito.

Rispetto al quadro nazionale, lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale in Umbria appare più soddisfacente.

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

Tra il 2001 e il 2012 gli incidenti stradali hanno determinato **1.095 morti e 58.479 feriti**, tra i quali si stimano circa **4.300 feriti gravi** con rilevanti disabilità permanenti. I danni materiali e alle persone determinati dagli incidenti stradali umbri nel periodo 2001-2012 hanno determinato un costo sociale complessivo di **5.831 milioni di Euro**.

Nel 2012, ultimo anno per il quale si dispone di statistiche ufficiali, gli incidenti stradali hanno determinato **50 morti e 3.400 feriti**, con un costo sociale di **320 milioni di Euro**.

L'evoluzione della sicurezza stradale umbra appare largamente più soddisfacente di quella nazionale sia per quanto riguarda il numero di morti (Umbria: -57,3%; Italia: -48,5%), sia per quanto riguarda il numero di feriti (Umbria: -43,8%; Italia: -29,1%) e, conseguentemente, anche per quanto riguarda la riduzione del costo sociale (Umbria: -47,4%; Italia: -34,2%).

Se, dunque, l'evoluzione della sicurezza stradale in Umbria segue una linea evolutiva caratterizzata da una riduzione di vittime e di costo sociale molto più ampia di quella media nazionale, il livello di sicurezza stradale raggiunto dall'Umbria nel 2012 non è altrettanto soddisfacente. Il tasso di mortalità per incidenti stradali in Umbria è pari a 5,7 morti ogni 100.000 abitanti e per la prima volta risulta più basso della media nazionale, di 6,2 morti per 100.000 abitanti. Allo stesso modo i livelli di ferimento umbri sono più contenuti di quelli nazionali (385 feriti per 100.000 abitanti in Umbria; 446 in Italia).

Il quadro complessivo, rappresentato dal costo sociale procapite che misura in modo ponderato morti e feriti, indica per l'Umbria un valore di **362 Euro/procapite, sensibilmente inferiore al dato medio nazionale che è pari a 414 Euro procapite**. Il dato colloca l'Umbria in 7<sup>A</sup> posizione nella graduatoria della sicurezza stradale delle regioni italiane, con un forte progresso rispetto alla posizione del 2011 (13<sup>A</sup>) e del 2010 (20<sup>A</sup>), dopo Campania, Sicilia, Sardegna, Lombardia, Liguria e Calabria.

Un altro importante indicatore dello stato complessivo della sicurezza stradale regionale è costituito dal rapporto tra il costo sociale generato dagli incidenti stradali e il Prodotto Interno Lordo. Questo indice vale il 2% a livello comunitario, sale al 2,1% a livello nazionale, oscilla - nelle regioni italiane - tra l'1,2% della Valle d'Aosta e il 3,2% della Puglia e vale il 2,2% per l'Umbria. In altri termini, l'impatto degli incidenti stradali sulla economia regionale in Umbria è più elevato della media nazionale perché se da un lato il costo sociale procapite generato dagli incidenti stradali rientra nella media nazionale, dall'altro il PIL procapite regionale si colloca sensibilmente al di sotto della media e, conseguentemente, il "peso economico" della incidentalità stradale, in Umbria, è leggermente più elevato che nel resto del Paese.

In sintesi, l'Umbria esprime, nel suo complesso, una capacità di migliorare la sicurezza stradale e di ridurre il numero di vittime e il costo sociale degli incidenti stradali leggermente superiore alla media nazionale (per restando nettamente al di sotto dei tassi di miglioramento raggiunti da alcune regioni di eccellenza come la Provincia di Bolzano e il Friuli e Venezia Giulia) ma poiché i livelli di mortalità e ferimento generati dagli incidenti stradali ad inizio periodo (nel 2001) erano estremamente elevati, i livelli attuali di sicurezza stradale si collocano solo leggermente al di sopra della media nazionale (il vantaggio complessivo di sicurezza è dell'ordine del 4%), con un danno economico per tutta la comunità regionale che però si mantiene leggermente al di sopra della media nazionale (+5%).

Ciò determina, per la comunità umbra, in generale, e per il sistema regionale delle imprese, in particolare, uno **svantaggio competitivo** rispetto alle regioni italiane o europee con i migliori livelli di sicurezza stradale che oscilla tra lo 0,5% e l'1,0% del PIL regionale o, in termini più diretti e specifici per l'Umbria, che ha un **peso economico aggiuntivo equivalente di 90 - 180 milioni di Euro/anno che gravano sul sistema regionale** (in particolare sul sistema sanitario, sul sistema previdenziale e assistenziale, sui costi di produzione delle imprese, sulle spese sostenute dalle famiglie) unicamente per compensare i danni materiali e alle persone degli incidenti stradali. Si tratta di una dimensione economica di assoluto rilievo che non compare in alcun bilancio pubblico o di impresa ma che è il risultato di un vasto e complesso sistema di oneri, ciascuno ben evidente dal punto di vista contabile ma meno evidenti come somma, come sistema complessiva. Gli effetti finali, tuttavia, sono assolutamente concreti e incidono direttamente sulle prospettive di crescita economica e occupazionale regionale. Ridurre questo svantaggio e allinearsi con i livelli

## REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI



regionali di sicurezza stradale più elevati, costituisce un impegno prioritario per la Regione e per le autonomie locali regionali, sia a fini di tutela sociale e di protezione della sicurezza e del benessere dei cittadini, sia a fini di riduzione dei costi sostenuti dalle aziende umbre e di sviluppo economico.

D'altro lato, l'impegno a migliorare la sicurezza stradale costituisce una priorità per la comunità internazionale, per l'Unione europea e per il livello nazionale.

A **livello internazionale** l'ONU, con il supporto tecnico della Banca Mondiale da un lato e della Organizzazione Mondiale della Sanità dall'altro, ha espresso il "*Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*" (Piano globale per la decade di azione per la sicurezza stradale 2011-2020) dove, in relazione ai risultati di dettagliate analisi riguardanti sia lo stato della sicurezza stradale in tutti i Paesi, sia le politiche da questi adottate (World Bank Global Road Safety Facility, "*Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*", 2010), evidenzia che, a meno di un'azione immediata ed efficace da parte dei Governi di tutti i Paesi, gli incidenti da traffico stradale nel 2020 diventeranno la quinta causa di morte per le persone di età compresa tra 5 e 44 anni. In relazione ai risultati di tali analisi il "*Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*" propone a tutti gli Stati cinque linee di azioni prioritarie.

- i. Rafforzare il governo della sicurezza stradale, creando a tale fine agenzie ed organismi governativi dedicati a questo settore, istituendo organi di monitoraggio e verifica dell'efficacia delle azioni programmate e realizzate, sviluppando strategie nazionali e regionali di lungo periodo, definendo obiettivi e priorità sulla base di analisi e studi di fattibilità, costruendo meccanismi di approvvigionamento finanziario adeguati agli obiettivi.
- ii. Migliorare il livello di sicurezza delle reti stradali per tutti gli utenti, compresi i pedoni, i ciclisti e i conducenti di ciclomotori e motocicli e promuovendo l'adozione di piani di manutenzione programmata delle reti esistenti.
- iii. Realizzare veicoli più sicuri anche attraverso l'uso di incentivi fiscali per promuovere la loro diffusione e per il rinnovo e la messa in sicurezza delle flotte aziendali.
- iv. Sviluppare una programmazione integrata per migliorare la cultura della sicurezza stradale presso gli utenti della strada e rafforzare il rispetto delle regole della circolazione.
- v. Migliorare l'assistenza post incidente sia nella immediatezza dell'evento ("*emergency treatment*"), sia nel medio-lungo periodo ("*longer term rehabilitation*"), migliorando: il supporto pre-ospedaliero (sistemi di segnalazione/chiamata dei mezzi di soccorso e sistemi di intervento in situ); l'assistenza ospedaliera; i sistemi di riabilitazione fisica e psicologica; le forme di assicurazione e assistenza finanziaria; le procedure di valutazione delle responsabilità per favorire un più rapido ed efficace giudizio; gli incentivi per assumere vittime di incidenti stradali con disabilità; gli incentivi per favorire forme più efficaci di assistenza post-incidente.

A **livello comunitario** l'azione a favore della sicurezza stradale si concretizza in numerosi programmi specifici, con particolare riferimento a tre iniziative.

- A) La "*Direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo e del consiglio del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*" (recepita dall'Italia con il Decreto Legislativo del 27 gennaio 2010, n.35) mirata a mettere in sicurezza la rete stradale trans-europea attraverso un monitoraggio specifico, la realizzazione di analisi puntuali sulle caratteristiche e sulle cause degli incidenti mortali, la definizione di procedure e supporti tecnici per valutare l'impatto sulla sicurezza degli interventi sul sistema infrastrutturale sia in fase di pianificazione/programmazione, sia in fase di progettazione, sia dopo la loro attuazione.

## REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

- B) La "Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni, Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" Bruxelles, COM(2010) 389/3; che indica l'esigenza di un approccio integrato e la presenza di responsabilità condivise tra organismi di governo (sia sul versante politico-amministrativo, sia su quello tecnico), operatori economici del sistema di mobilità e singoli cittadini; propone per il decennio 2011-2020 un ulteriore dimezzamento delle vittime di incidenti stradali da raggiungersi: migliorando l'educazione stradale e la preparazione degli utenti della strada; rafforzando l'applicazione della normativa stradale; migliorando la sicurezza delle infrastrutture stradali; migliorando la sicurezza dei veicoli; promuovendo l'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale; migliorando i servizi di emergenza e di assistenza post-incidente; migliorando la protezione degli utenti della strada più vulnerabili pedoni, ciclisti e conducenti di veicoli a due ruote a motore).
- Le azioni sopra indicate dovranno essere supportate da strumenti per il monitoraggio e la valutazione dell'efficienza delle politiche per la sicurezza stradale.
- C) La elaborazione del secondo Libro Bianco "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system", Brussels, 2011, COM (2011) 144 final, che tra le molte altre cose segnala come vi sia una sostanziale convergenza tra politiche di mobilità sostenibile e politiche di mobilità sicura e come per migliorare i livelli di sicurezza sia necessario intervenire non solo sui comportamenti degli utenti della strada ma anche sugli organismi che hanno la responsabilità di definire le regole del sistema della mobilità e di pianificare e progettare il sistema infrastrutturale e dei trasporti.

A livello nazionale l'azione a favore della sicurezza stradale si è concretizzata in numerose iniziative tra le quali assumono una importanza decisiva le seguenti.

- A) La predisposizione delle "Relazioni al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale", che hanno evidenziato il consistente ritardo nazionale accumulato in questo settore durante gli anni '90 e sono state il presupposto per avviare una nuova politica e nuovi investimenti per la sicurezza stradale a livello nazionale, interrompere l'evoluzione regressiva del nostro Paese e avviare una nuova fase di miglioramento della sicurezza stradale, a partire dal 2002/2003.
- B) L'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e della relativa programmazione attuativa.
- C) La costante azione di aggiornamento del Codice della Strada e in particolare, l'introduzione della patente a punti, provvedimento che a suo tempo è risultato particolarmente efficace ma che allo stato attuale deve essere largamente aggiornato.
- D) La creazione di un servizio nazionale di monitoraggio e la riorganizzazione del flusso di dati sugli incidenti stradali al fine di migliorare la qualità, la completezza e la tempestività dei dati degli incidenti stradali, dati che costituiscono la piattaforma sulla quale costruire ogni politica consapevole di miglioramento della sicurezza stradale.

In coerenza con il quadro di iniziative internazionali, comunitarie e nazionali, la Regione Umbria sta sviluppando diverse misure per il miglioramento della sicurezza stradale, tra le quali assumono particolare rilievo:

- la partecipazione ai programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- l'avvio di un accordo quadro con l'ANCI regionale per il miglioramento dell'efficacia della spesa in sicurezza stradale alimentata dai proventi delle sanzioni amministrative per trasgressioni al Codice della Strada, in coerenza e in aggiunta con quanto indicato dall'art. 208 dello stesso Codice della Strada;
- l'avvio di una intesa con l'INAIL Umbria per l'analisi delle cause degli incidenti stradali in occasione di lavoro e durante gli spostamenti casa lavoro e la definizione di linee guida

## REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI



per la messa in sicurezza di questa specifica componente di incidentalità stradale rivolte sia al sistema delle imprese, sia agli Enti locali e agli organismi che gestiscono il sistema infrastrutturale e della mobilità;

- la creazione del Centro Regionale Umbro per il Monitoraggio della Sicurezza Stradale (questa ultima azione si avvantaggia di un consistente finanziamento statale che copre il 70% dei costi di impianto) organismo il cui fine non è quello di migliorare genericamente e in astratto i livelli di conoscenza ma di fornire strumenti conoscitivi e di valutazione e supporti all'azione di governo finalizzati a migliorare l'efficienza economica e l'efficacia sociale della spesa pubblica in questo settore, in piena coerenza con gli indirizzi strategici di ONU e Commissione europea.

In relazione alle azioni sopra indicate e alle ben più numerose iniziative per il miglioramento della sicurezza stradale assunte dagli Enti Locali, dalle rappresentanze economiche e sociali e dalle associazioni civili, si evidenzia una chiara esigenza di raccordare in modo più sistematico, e attraverso regole e procedure snelle ed efficaci, le numerose azioni per il miglioramento della sicurezza stradale intraprese a livello regionale, provinciale e comunale, favorendo una più sistematica collaborazione intersettoriale e interistituzionale e nuove forme di partenariato pubblico-privato. Questa maggiore sistematicità è indispensabile per un rafforzamento delle politiche di sicurezza stradale, per allineare l'evoluzione regionale ai casi di eccellenza rilevati in Italia e, più in generale, nei Paesi della UE 15, per recuperare le posizioni di eccellenza che il nostro Paese, e l'Umbria con esso, aveva nei decenni precedenti.

A questo proposito appare evidente che l'intensificazione dell'azione di miglioramento della sicurezza stradale, stanti gli attuali vincoli bilancio che limitano fortemente la disponibilità delle risorse finanziarie, dovrà essere conseguita attraverso tre ordini di misure:

- a) miglioramento dell'efficienza economica e dell'efficacia sociale delle risorse attualmente impegnate sul fronte della sicurezza stradale;
- b) rifinalizzazione o migliore finalizzazione di quote di risorse che già oggi vengono impegnate nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti stradali ma che possono essere orientate con maggiore decisione verso la sicurezza stradale;
- c) coinvolgimento di soggetti pubblici e privati che attualmente non realizzano interventi a favore della sicurezza stradale, sollecitandone l'impegno progettuale, organizzativo e finanziario in questo settore.

Il fattore comune di questi tre ordini di misure è una ampia condivisione delle conoscenze e la costruzione di una sistematica e dettagliata consapevolezza delle condizioni di criticità, dei fattori di rischio che le determinano e delle possibili linee di azione per il loro superamento. La condivisione di tali conoscenze con tutti coloro che possono fornire un contributo al miglioramento della sicurezza stradale è il presupposto per ogni rafforzamento dei livelli di collaborazione intersettoriale e interistituzionale fortemente auspicata sia dall'ONU che dalla Commissione europea.

In relazione a quanto considerato sopra, il **presente dispositivo** punta a creare un contesto più favorevole al miglioramento della sicurezza stradale e a indicare nuove opportunità di intervento per tutta la comunità umbra (le amministrazioni pubbliche, le imprese, le rappresentanze economiche e sociali, le associazioni e i singoli cittadini). Inoltre, in relazione agli indirizzi ONU, della Commissione europea e dello stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il presente disegno di legge è finalizzata a creare le condizioni di base per conseguire una riduzione del 50% del numero di morti e feriti per incidenti stradali entro il 2020. In questo quadro il presente disegno di legge tende a:

- definire principi generali e criteri in grado di costituire riferimento e orientare l'azione delle istituzioni, delle imprese e dei cittadini verso il miglioramento della sicurezza stradale;
- definire gli organi e gli strumenti attraverso i quali la Regione sviluppa la propria azione a favore del miglioramento della sicurezza stradale;

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**



- costruire un contesto di regole e responsabilità tali da favorire un maggiore impegno e un più ampio coordinamento sui temi della sicurezza stradale;
- definire una procedura di verifica e valutazione mirata ad assicurare una più sistematica e profonda coerenza tra le misure riguardanti la sicurezza stradale, o settori a questa collegati, e i principi, i criteri e gli indirizzi regionali in materia di miglioramento della sicurezza stradale;
- promuovere sistematicamente il miglioramento dell'efficienza economica e dell'efficacia sociale delle azioni a favore della sicurezza stradale;
- favorire l'apporto delle capacità progettuali, organizzative e realizzative "terze" (espresse cioè da istituzioni pubbliche, da soggetti privati, dalle rappresentanze sociali ed economiche e dalle associazioni civili) al processo di miglioramento della sicurezza stradale.

In sostanza, la norma non si limita ad enunciare un obiettivo in termini di configurazione finale che il sistema della mobilità umbra dovrebbe raggiungere sul piano della sicurezza stradale (dimezzamento delle vittime rilevate nel 2011 entro il 2020) ma punta a individuare e rafforzare i principali fattori che potranno favorire il raggiungimento di una configurazione della mobilità stradale strutturalmente più sicura, con ricadute positive sulla sostenibilità, sulla salubrità, sulla efficienza economica e funzionale. Sotto questo profilo la norma ha un carattere, per così dire, indiretto e il suo scopo è quello di contribuire alla costruzione di un contesto che da un lato riesca a valorizzare tutti i fattori e gli organismi che operano a favore della sicurezza stradale e dall'altro promuova e agevoli la collaborazione tra questi organismi sulle linee di azione che si sono rivelate più proficue ai fini del miglioramento della sicurezza stradale.

Il dispositivo è organizzato in 13 articoli: i primi due riguardano le finalità della legge e i campi di azione della Regione; gli articoli dal 3 al 6 istituiscono e regolano strutture e strumenti funzionali al miglioramento della sicurezza stradale (il Piano Regionale della Sicurezza Stradale, il Centro Regionale Umbro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale, la Consulta regionale sulla sicurezza stradale, il Rapporto regionale sulla sicurezza stradale); l'art. 7 fornisce indirizzi e regole per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile; gli articoli 8, 9 e 10 definiscono l'azione di sostegno finanziario a favore delle vittime (morti e feriti gravi) di incidenti stradali; l'art. 11 istituisce la giornata regionale della sicurezza stradale; l'art. 12 indica le forme di approvvigionamento finanziario a supporto degli impegni di legge; l'art. 13 reca norme transitorie e finali.

**L'art. 1 (Finalità e principi)** definisce le finalità generali della norma e indica i principi di riferimento dell'azione regionale: consapevolezza e responsabilità, informazione, generale sulle maggiori criticità, valutazione e scelta per individuare le migliori alternative di intervento, analisi dell'impatto degli interventi nel campo delle infrastrutture, dei trasporti e dell'educazione stradale sulla sicurezza stradale.

**L'art. 2 (Azioni della Regione)** indica le azioni prioritarie della Regione in materia di sicurezza stradale: dalla pianificazione e programmazione, al monitoraggio degli interventi, all'informazione sulla sicurezza stradale, all'incentivazione della collaborazione intersettoriale e interistituzionale, alla promozione della cultura della sicurezza stradale e dell'educazione stradale, alla messa in sicurezza della mobilità correlata al lavoro, alla definizione di una procedura di valutazione di impatto, alla promozione di accordi per migliorare l'efficacia della spesa alimentata con i proventi delle sanzioni amministrative per trasgressioni al codice della strada.

**L'art. 3 (Piano regionale della sicurezza stradale)** istituisce il Piano Regionale della Sicurezza Stradale e ne definisce finalità, contenuti e modalità di formazione e approvazione. Il Piano comprende tre ordini di azioni: misure di incentivazione per interventi che dovranno essere realizzati da soggetti pubblici o privati competenti in materia; azioni di indirizzo e coordinamento; interventi diretti della Regione.

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

**L'art. 4 (Centro Regionale Umbro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale)** istituisce tale organismo presso la struttura regionale competente in materia di sicurezza stradale e definisce i compiti e le modalità di funzionamento. In particolare il Centro Regionale Umbro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CRUMS) costruisce e gestisce il sistema informativo sulla sicurezza stradale, costituito da archivi settoriali su incidenti stradali, sistema infrastrutturale, traffico, dati sanitari relativi alle vittime di incidenti stradali, dati sugli infortuni stradali sul lavoro e durante i percorsi casa-lavoro; individua le situazioni di massima criticità; elabora strumenti e supporti per individuare le priorità di intervento; effettua il censimento degli interventi per la sicurezza stradale e ne valuta l'efficacia; propone nuove forme di raccordo e collaborazione interistituzionale e intersettoriale per migliorare lo stato delle conoscenze e gli interventi per la sicurezza stradale.

**L'art. 5 (Consulta regionale sulla sicurezza stradale)** istituisce tale organismo al fine di promuovere la partecipazione e il coordinamento di soggetti pubblici e privati al processo di miglioramento della sicurezza stradale. La Consulta è costituita con decreto del Presidente della Giunta Regionale, previa deliberazione di Giunta e la Regione la individua quale organo consultivo di riferimento. In questo ambito la Consulta svolge un'azione di sollecitazione e indirizzo ed è chiamata a esprimere pareri e proposte, valutandone preventivamente le condizioni di fattibilità. La partecipazione alla Consulta non comporta la corresponsione di alcun compenso o rimborso a qualunque titolo, il supporto tecnico ai lavori della consulta è assicurato dalla struttura regionale competente in materia di sicurezza stradale.

**L'art. 6 (Rapporto regionale sulla sicurezza stradale)** indica che il rapporto di cui al titolo viene approvato dalla Giunta regionale e pubblicato nel bollettino ufficiale telematico della Regione. L'articolo indica anche i principali contenuti del rapporto che sono suddivisi in quattro settori: stato ed evoluzione della sicurezza stradale, maggiori criticità e fattori che le determinano; censimento degli interventi per la sicurezza stradale; risultati determinati dagli interventi sopra indicati e loro efficienza economica ed efficacia sociale; principali problematiche e potenziali priorità di intervento in relazione agli obiettivi regionali e agli indirizzi nazionali e comunitari.

**L'art. 7 (Formazione alla mobilità sostenibile)**, delinea una strategia di sviluppo della educazione stradale della popolazione in età scolare in raccordo alla creazione di aree e percorsi casa-scuola di elevata sicurezza dove promuovere forme di mobilità autonoma della popolazione in età scolare. L'articolo prevede anche la possibile predisposizione di un libretto scolastico sui corsi di educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile per offrire agli studenti e ai loro genitori un bilancio completo del percorso formativo realizzato da ciascun giovane. Tali azioni si inseriscono nel quadro delle esperienze di costruzione di una cultura della mobilità sicura e sostenibile più rilevanti sviluppate nella Unione europea e in altri Paesi sviluppati come gli USA.

**L'art. 8 (Contributo alle vittime degli incidenti stradali)**, in piena coerenza con quanto indicato nella quinta linea di azione prioritaria del "Piano globale per la decade di azione per la sicurezza stradale 2011 - 2020" dell'ONU e e nella sesta linea di azione della "Comunicazione della commissione al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni, Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 - 2020 per la sicurezza stradale", definisce un sostegno finanziario per le vittime (morti o feriti gravi) da attribuire alle vittime stesse o, in caso di morte, ai parenti prossimi e le modalità di sua erogazione.

**L'art. 9 (Fondo per le vittime di incidenti stradali)**, istituisce un fondo specifico per le finalità indicate nel precedente art. 8 e dettaglia che tale fondo sarà impiegato per: il rafforzamento del supporto ospedaliero; una più rapida e certa valutazione delle responsabilità; l'incentivazione alla assunzione di vittime di incidenti stradali con disabilità; il miglioramento dell'assistenza post incidente.

**L'art. 10 (Finanziamento del Fondo per le vittime di incidenti stradali)**, stabilisce tre canali di alimentazione del fondo di cui al precedente articolo: risorse regionali; contributi volontari; proventi da sanzioni per irregolare pagamento delle tasse automobilistiche.

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

**L'art. 11 (Giornata regionale della sicurezza stradale)**, istituisce la giornata della sicurezza stradale che è finalizzata alla promozione della cultura della sicurezza stradale sul versante dell'educazione alla sicurezza stradale, della informazione ai cittadini e delle campagne di sensibilizzazione. Nel corso della giornata viene fornita una informazione di interesse generale sulle iniziative di sicurezza stradale realizzate nel territorio regionale e vengono presentate e premiate le iniziative più significative in materia di sicurezza ed educazione stradale.

**L'art. 12 (Norma finanziaria)**, definisce i termini dell'approvvigionamento finanziario del dispositivo normativo di cui al presente disegno di legge.

**L'art. 13 (Norme transitorie e finali)**, recano gli impegni attuativi (termini per l'adozione del Piano regionale, del programma di attuazione della formazione alla mobilità sicura e sostenibile e stabilisce la continuità dell'esercizio delle funzioni della Consulta della sicurezza attualmente vigente fino alla costituzione della nuova Consulta ai sensi dell'art. 5

## REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

---

Disegno di legge: "Disposizioni per la sicurezza stradale".



### Art. 1 (Finalità e principi)

1. La Regione, nell'ambito delle proprie competenze di cui all'articolo 117 della Costituzione, detta disposizioni per il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione delle vittime di incidenti stradali e conforma a questa finalità le misure che riguardano la mobilità delle persone e delle cose.

2. La Regione, gli enti locali e i proprietari e i gestori di infrastrutture e servizi di trasporto regionali, provinciali e comunali, per il conseguimento delle finalità di cui al comma 1 conformano la propria azione ai seguenti principi:

a) consapevolezza e responsabilità volte a realizzare una conoscenza puntuale delle condizioni di sicurezza, delle maggiori criticità presenti nel sistema di propria competenza e dei relativi fattori di rischio;

b) informazione generale sullo stato della sicurezza stradale, sulle maggiori criticità, sugli interventi realizzati e sui risultati conseguiti;

c) valutazione e scelta, al fine di individuare le alternative di intervento che garantiscono le più soddisfacenti prospettive di miglioramento della sicurezza stradale;

d) analisi e valutazione dell'impatto sulla sicurezza stradale degli interventi nel campo delle infrastrutture viarie, dei trasporti, dell'educazione stradale e della prevenzione e controllo dei comportamenti di guida a rischio.

### Art. 2 (Azioni della Regione)

1. La Giunta regionale, per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo

segue atto n. 1697 del 16/02/13

## REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

1, in particolare:

a) pianifica e programma interventi, azioni e misure, volte a migliorare la sicurezza stradale, in particolare attraverso il Piano regionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 3;

b) effettua il monitoraggio degli interventi relativi alla tutela della sicurezza stradale e degli interventi che incidono sulla sicurezza stessa, nonché dei risultati conseguiti o determinati;

c) diffonde le informazioni relative all'incidentalità stradale, ai fattori di rischio, agli interventi realizzati per migliorare la sicurezza stradale e ai risultati ottenuti;

d) promuove azioni di rafforzamento e sviluppo sistematico delle forme di raccordo e di collaborazione intersettoriale e interistituzionale, anche attraverso la definizione di apposite procedure;

e) promuove la collaborazione con gli altri soggetti interessati alla tutela della sicurezza stradale;

f) promuove e incentiva iniziative volte a diffondere la cultura e l'educazione della sicurezza stradale, nonché l'adozione di forme di mobilità sicura nei percorsi casa - lavoro e nello svolgimento dell'attività lavorativa;

g) predispone, con proprio atto, una procedura di valutazione di impatto sulla sicurezza stradale relativa agli interventi sul sistema viario nel rispetto dei principi stabiliti dal decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 (Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali). La procedura di valutazione di impatto sulla sicurezza stradale può riguardare anche la disciplina del traffico e dei servizi di trasporto, le misure di prevenzione e deterrenza e il rafforzamento della cultura della sicurezza stradale.

2. La Regione, inoltre, promuove, previ specifici accordi con gli enti locali interessati, l'utilizzazione delle risorse rese disponibili dalle sanzioni di cui all'articolo 208 del d.lgs. 285/1992, in armonia con gli indirizzi del Piano regionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 3 e in coerenza con il rapporto regionale sulla sicurezza stradale di cui



**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

---

all'articolo 6.

3. La Regione per le finalità di cui al comma 2, previo accordo con l'Associazione nazionale comuni Italiani dell'Umbria (ANCI Umbria) e con l'Unione province italiane associazione dell'Umbria (UPI Umbria), istituisce un apposito Fondo di incentivazione.



**Art. 3**

*(Piano regionale della sicurezza stradale)*

1. Il Piano regionale della sicurezza stradale (PRSS) individua indirizzi, misure e interventi volti a migliorare la sicurezza stradale.

2. Il PRSS è adottato dalla Giunta regionale previa consultazione con i soggetti pubblici e privati interessati. Il PRSS è approvato dal Consiglio regionale ed è aggiornato di norma ogni tre anni, ovvero quanto si rende necessario per il rispetto di disposizioni di legge o di criteri e indirizzi della Giunta regionale.

3. Il PRSS, in particolare, definisce:

a) misure di incentivazione, anche con il coinvolgimento diretto di istituzioni, imprese, parti sociali e associazioni civili per migliorare la sicurezza stradale e per ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali;

b) azioni di indirizzo e coordinamento riguardanti progetti e interventi da parte della Regione, degli enti locali, dei soggetti proprietari o gestori delle strade e dei servizi di trasporto regionali;

c) interventi della Regione per il conseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge.

4. Il PRSS è attuato attraverso programmi predisposti dal Centro regionale umbro di monitoraggio della sicurezza stradale di cui all'articolo 4 sulla base degli indirizzi dettati dalla Giunta regionale con proprio atto. I programmi sono approvati dalla Giunta regionale stessa.

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

**Art. 4**

*(Centro regionale umbro di monitoraggio della sicurezza stradale)*



1. Al fine di rafforzare e rendere più efficace le politiche regionali in materia di sicurezza stradale, nonché di migliorare il livello di conoscenza e di consentire una valutazione puntuale degli effetti delle politiche stesse, è istituito, presso la struttura regionale competente in materia di sicurezza stradale, il Centro regionale umbro della sicurezza stradale (CRUMS).

2. Il CRUMS, in particolare:

a) organizza ed elabora i dati sugli incidenti stradali, sul sistema stradale, sul traffico e su altri settori di interesse per la gestione della sicurezza stradale, raccolti anche sulla base di specifiche intese o accordi;

b) gestisce un sistema informativo sulla sicurezza stradale che integra i dati sugli incidenti stradali con quelli sul traffico, sulla rete viaria e su ogni altro aspetto rilevante ai fini della sicurezza stradale stessa;

c) individua le situazioni di criticità in materia di sicurezza stradale e i fattori di rischio che le determinano;

d) effettua il censimento delle azioni e degli interventi che riguardano la sicurezza stradale;

e) effettua il monitoraggio degli effetti determinati dalle azioni e dagli interventi di cui alla lettera d);

f) elabora quadri conoscitivi e schemi di valutazione al fine di favorire l'individuazione delle priorità e delle alternative di pianificazione, programmazione e degli interventi più soddisfacenti ai fini della sicurezza stradale;

g) predispone il rapporto regionale sulla sicurezza stradale di cui all'articolo 6;

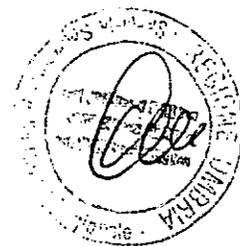
h) promuove forme di raccordo e di collaborazione intersettoriale e interistituzionale e rende disponibili strumenti e supporti per agevolare la loro realizzazione.

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

3. La Giunta regionale, con proprio atto, individua le tipologie e le modalità di trasmissione dei dati e delle informazioni per le attività di cui al comma 2,

4. La Giunta regionale, con proprio atto, disciplina l'attività e il funzionamento del CRUMS.

5. L'atto di cui al comma 4, al fine di favorire la più ampia partecipazione della comunità regionale al processo di miglioramento della sicurezza stradale, prevede altresì la composizione e la disciplina di un centro di documentazione e confronto (CDC).

**Art. 5**

*(Consulta regionale sulla sicurezza stradale)*

1. Al fine di promuovere la partecipazione e il coordinamento dei soggetti pubblici e privati interessati alla sicurezza stradale è istituita la Consulta regionale sulla sicurezza stradale, di seguito denominata Consulta.

2. La Consulta è organo consultivo della Giunta regionale nelle materie inerenti la sicurezza stradale.

3. La Consulta, in particolare, esprime pareri e proposte operative ed esercita funzioni di sollecitazione e di indirizzo per ampliare la conoscenza sullo stato della sicurezza stradale e sulle possibilità di un suo miglioramento e promuove a tal fine linee di azioni.

4. La Giunta regionale, con proprio atto, individua i criteri in ordine alla composizione, della Consulta, garantendo la partecipazione dei rappresentanti delle associazioni interessate.

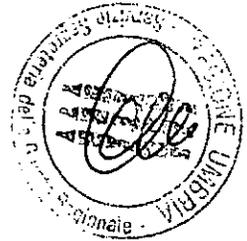
5. La Consulta è costituita con decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta regionale stessa, e resta in carica per la durata della legislatura.

6. Le attività di segreteria e di supporto tecnico sono esercitate dalla struttura regionale competente in materia di sicurezza stradale.

## REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

7. La Giunta regionale, con proprio atto, approva il regolamento per l'organizzazione e il funzionamento della Consulta.

8. La partecipazione alle sedute della consulta non comporta la corresponsione di alcun compenso o rimborso di qualsivoglia natura.



### Art. 6

*(Rapporto regionale sulla sicurezza stradale)*

1. La Giunta regionale approva il rapporto regionale sulla sicurezza stradale, predisposto annualmente dal CRUMS.

2. Il rapporto di cui al comma 1 indica, in particolare:

a) lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale, evidenziando, in particolare, le maggiori criticità e i principali fattori che concorrono a determinarle;

b) gli interventi programmati, in corso di realizzazione e completati, sul territorio regionale, con particolare riferimento a quelli di specifica competenza della Regione, che riguardano la sicurezza stradale;

c) i risultati ottenuti dagli interventi completati e il loro livello di efficienza economica e di efficacia sociale;

d) le principali problematiche di sicurezza stradale da risolvere e le priorità tecniche di intervento, anche in relazione al quadro degli obiettivi di sicurezza stradale assunti a livello comunitario, nazionale e regionale.

3. Il rapporto regionale sulla sicurezza stradale è pubblicato nel Bollettino ufficiale telematico e nel sito istituzionale della Regione.

### Art. 7

*(Formazione alla mobilità sicura e sostenibile)*

1. La Regione attribuisce una elevata priorità alla formazione della mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare e prescolare e alla creazione di aree urbane di

segue atto n. 1497 del 16/12/13

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

assoluta sicurezza, dove la popolazione stessa può esercitare una mobilità autonoma.

2. La Giunta regionale, per il conseguimento delle finalità di cui al comma 1, previo accordo con le istituzioni competenti, approva un programma di incentivazione da aggiornare di norma ogni tre anni, salvo differenti esigenze.

3. Il programma di cui al comma 2 è articolato in due linee di azione:

a) realizzazione di corsi di formazione alla mobilità sicura e sostenibile;

b) predisposizione, nelle aree limitrofe alle scuole o, comunque, in aree suscettibili di elevate quote di traffico autonomo dei cittadini di età scolare, di un sistema viario e una disciplina del traffico con caratteristiche di sicurezza tali da consentire di esercitare in sicurezza una mobilità autonoma a piedi o in bicicletta.

4. La Giunta regionale, con proprio atto, definisce le modalità di svolgimento e i risultati da conseguire, dei corsi di cui al comma 3, lettera a).

5. La Giunta regionale, con proprio atto, definisce, inoltre, i criteri e le modalità per la realizzazione degli interventi di cui al comma 3, lettera b).

6. Con l'atto di cui al comma 4 la Giunta regionale può prevedere la predisposizione di un libretto regionale della educazione alla mobilità sicura e sostenibile, al fine di assicurare una continuità formativa nel settore della sicurezza stradale.

**Art. 8**

*(Contributo per le vittime di incidenti stradali)*

1. La Regione, per garantire l'assistenza alla vittime di incidenti stradali, eroga un contributo in caso di morte o di grave invalidità di soggetti coinvolti in incidenti stradali.

2. Sono beneficiari del contributo di cui al comma 1 i soggetti coinvolti in incidenti stradali che hanno subito una grave invalidità stabilita ai sensi delle norme regolamentari di cui al comma 4 ovvero, in caso di morte, il

segue atto n. 1697 del 16/12/13

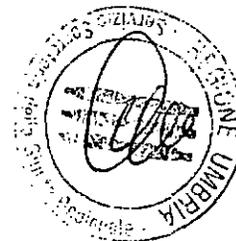


**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

coniuge superstite o, in mancanza, i figli o in mancanza di questi, gli ascendenti, o in mancanza di questi, i fratelli e le sorelle in rapporto di dipendenza economica, o in mancanza di questi ultimi, il convivente anagraficamente in rapporto di dipendenza economica, secondo le modalità stabilite dal regolamento di cui allo stesso comma 4.

3. Il contributo è concesso entro trenta giorni dalla morte o dal riconoscimento di invalidità grave dei soggetti coinvolti in incidenti stradali per una sola volta. Esso è aggiuntivo rispetto ad eventuali emolumenti o indennizzi derivanti da altri obblighi di legge o assicurativi.

4. La Giunta regionale, con norme regolamentari, stabilisce il livello di grave invalidità di cui al comma 1, nonché i criteri e le modalità per l'erogazione del contributo.

**Art. 9**

*(Fondo per le vittime di incidenti stradali)*

1. La Regione, al fine di erogare il contributo di cui all'articolo 8 istituisce il Fondo regionale per le vittime di incidenti stradali.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in accordo con quanto indicato nel Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 predisposto dall'ONU la Regione assume come obiettivi prioritari:

a. il rafforzamento del supporto pre-ospedaliero;

b. lo sviluppo di iniziative volte ad una più rapida e certa valutazione delle responsabilità;

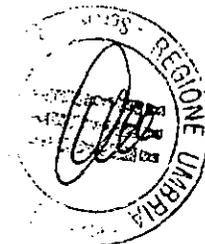
c. la promozione di forme di agevolazioni per l'assunzione nei posti di lavoro di vittime di incidenti stradali con disabilità;

d. lo sviluppo di forme e strutture più efficaci e complete di assistenza post-incidente.

3. La Regione, con il Fondo di cui al comma 1, può promuovere, in coerenza con gli indirizzi del rapporto regionale sulla sicurezza stradale di cui all'articolo 6 e in

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

collaborazione con altri soggetti istituzionali e organismi che operano nell'ambito della sicurezza stradale, campagne di informazione e progetti di sensibilizzazione per la prevenzione degli incidenti stradali. Le risorse destinate annualmente a tali interventi non possono superare il dieci per cento delle risorse complessive annuali del Fondo medesimo.

**Art. 10**

*(Finanziamento del Fondo per le vittime di incidenti stradali)*

1. Il Fondo di cui all'articolo 9 è alimentato:

- a) da risorse regionali;
- b) da contributi volontari e solidaristici;
- c) dai proventi derivanti dalle sanzioni relative alle irregolarità nel pagamento delle tasse automobilistiche.

**Art. 11**

*(Giornata regionale della sicurezza stradale)*

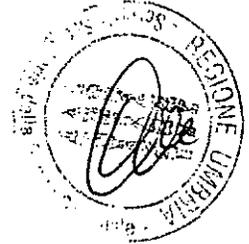
1. La Regione, al fine di promuovere l'educazione, l'informazione e la sensibilizzazione della sicurezza stradale, istituisce la giornata regionale della sicurezza stradale da svolgersi ogni anno nel giorno individuato con apposito atto della Giunta regionale.

2. Nella giornata regionale della sicurezza stradale la Regione organizza manifestazioni, convegni e ogni altra attività volti ad una informazione generale sullo stato della sicurezza stradale, nonché sulle azioni intraprese per il suo miglioramento e sui risultati raggiunti. Nella medesima giornata sono presentate e premiate le iniziative più significative in materia di sicurezza e educazione stradale.

3. La Giunta regionale, con proprio atto, disciplina i criteri e le modalità di attuazione del presente articolo.

**REGIONE UMBRIA - GIUNTA REGIONALE - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI**

---

**Art. 12**  
*(Norma finanziaria)*  
.....**Art. 13**  
*(Norme transitoria e finali)*

1. La Consulta di cui alla deliberazione della Giunta regionale 14 giugno 2011, n. 614 (Proposta di istituzione della Consulta Regionale sulla Sicurezza Stradale) continua ad esercitare le sue funzioni sino alla costituzione della Consulta regionale sulla sicurezza stradale costituita ai sensi dell'articolo 5, comma 5.

2. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge la Giunta regionale adotta il PRSS di cui all'articolo 3.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge la Giunta regionale approva il programma di incentivazione di cui all'articolo 7, comma 2.

**Regione Umbria**

Giunta Regionale



DIREZIONE REGIONALE PROGRAMMAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITA'  
DELL'UMBRIA

---

**OGGETTO:** Disegno di legge regionale concernente " Disposizioni per la sicurezza stradale ". Adozione

---

---

**PARERE DEL DIRETTORE**

Il Direttore, ai sensi e per gli effetti degli artt. 6, l.r. n. 2/2005 e 13 del Regolamento approvato con Deliberazione di G.R., 25 gennaio 2006, n. 108:

- riscontrati i prescritti pareri del vigente Regolamento interno della Giunta,
- verificata la coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione,

esprime parere favorevole alla sua approvazione.

Perugia, li 16/12/2013

IL DIRETTORE  
LUCIO CAPORIZZI



## Regione Umbria

Giunta Regionale

Assessorato regionale "Politica della casa: edilizia sovvenzionata ed agevolata.  
Programmazione delle opere pubbliche ed interventi diretti. Normativa in materia di LL.PP.  
Infrastrutture tecnologiche immateriali. Mitigazione del rischio sismico e geologico.  
Sicurezza nei cantieri. Sicurezza stradale."

---

**OGGETTO:** Disegno di legge regionale concernente " Disposizioni per la sicurezza stradale ". Adozione

---

### PROPOSTA ASSESSORE

L'Assessore ai sensi del vigente Regolamento della Giunta regionale,

**propone**

alla Giunta regionale l'adozione del presente atto

Perugia, li 16/12/2013

Assessore Stefano Vinti

---

Si dichiara il presente atto urgente

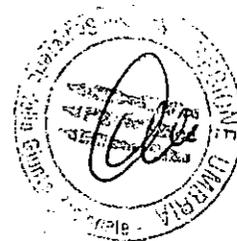
Perugia, li 16/12/13

L'Assessore



## Regione Umbria

Giunta Regionale



DIREZIONE REGIONALE PROGRAMMAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITA'  
DELL'UMBRIA

Ambito di coordinamento  
Territorio, infrastrutture e mobilità

---

**OGGETTO:** Disegno di legge: "disposizioni per la sicurezza stradale". Adozione

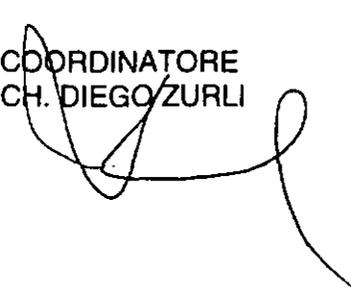
---

### PARERE DEL COORDINATORE

Il Coordinatore, ai sensi dell'art. 24 bis, comma 7, lett. b) del Regolamento di organizzazione, adottato con DGR 25 gennaio 2006 n. 108 e modificato con DDGR n. 281/2010, n. 58/2011 e n. 1630/2011, esprime parere favorevole sulla proposta formulata dal Dirigente, in riferimento agli indirizzi assegnati all'Ambito di Coordinamento.

Perugia, li 16/12/2013

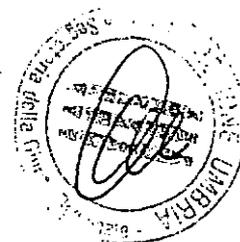
IL COORDINATORE  
ARCH. DIEGO ZURLI





# Regione Umbria

Giunta Regionale



## SCHEDA DEGLI ELEMENTI FINANZIARI DISEGNO DI LEGGE

---

**SERVIZIO PROPONENTE:** Infrastrutture per la mobilità

**OGGETTO:** Disegno di legge regionale concernente "Disposizioni per la sicurezza stradale".  
Adozione

---

### SEZIONE I<sup>1</sup>

La Regione, nell'ambito delle proprie competenze di cui all'articolo 117 della Costituzione, intende contribuire fattivamente al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione delle vittime di incidenti stradali e fare in modo che si conformino a questa finalità tutte le misure che riguardano la mobilità di persone e cose.

A tal fine risulta fondamentale la conoscenza puntuale delle condizioni di sicurezza, delle maggiori criticità presenti nel sistema della viabilità e dei relativi fattori di rischio da parte della Regione e di tutti gli enti locali proprietari e gestori di infrastrutture e servizi di trasporto regionali, provinciali e comunali

La legge, secondo i principi di consapevolezza e responsabilità, si pone inoltre l'obiettivo che i soggetti sopra indicati:

- sviluppino fra loro forme di raccordo e di collaborazione intersettoriale e interistituzionale nonché la collaborazione con gli altri-soggetti interessati alla tutela della sicurezza stradale;
- effettuino sistematicamente analisi e valutazioni degli impatti sulla sicurezza stradale degli interventi nel campo delle infrastrutture viarie, dei trasporti, dell'educazione stradale e della prevenzione e controllo dei comportamenti di guida a rischio.

In proposito la legge prevede che sia predisposta una specifica procedura di valutazione per gli interventi in ambito regionale - che per gli interventi sul sistema viario rispetterà i principi stabiliti dal decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 (*Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*) - anche al fine di

---

<sup>1</sup> da completare a cura della Direzione proponente



individuare le alternative di intervento che garantiscono le più soddisfacenti prospettive di miglioramento della sicurezza stradale;

- si pongano nelle condizioni di fornire un'informazione generale sullo stato della sicurezza stradale, sulle maggiori criticità, sugli interventi realizzati e sui risultati conseguiti.

La legge prevede di dare al settore della sicurezza stradale uno specifico quadro di riferimento programmatico a livello regionale (Piano regionale della sicurezza stradale e relativi programmi di attuazione) e inserisce in un quadro organico strutture che hanno già avviato la loro attività, come il Centro regionale umbro di Monitoraggio della sicurezza stradale (CRUMS) e la Consulta regionale per la sicurezza stradale

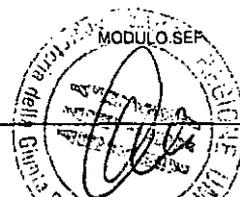
Riserva inoltre particolare attenzione alla educazione, informazione e sensibilizzazione, che trova espressione anche nella istituzione della Giornata regionale della sicurezza stradale (da svolgersi ogni anno nel giorno individuato con apposito atto della Giunta regionale), e intende attribuire una priorità alla formazione alla mobilità sicura e sostenibile, con una dichiarata preminenza per quella della popolazione in età scolare e prescolare, da perseguire anche mediante la creazione, in prossimità degli edifici scolastici, di aree urbane di assoluta sicurezza, dove gli stessi soggetti possano esercitare una mobilità autonoma.

Infine, la legge prevede l'istituzione di un *Fondo per le vittime di incidenti stradali*, in modo da assicurare un contributo in caso di morte o di grave invalidità dei soggetti coinvolti in incidenti stradali.

**RIFERIMENTI ALLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE:**

- 1) Documento Annuale di Programmazione della Regione Umbria 2012-2014, approvato dal Consiglio Regionale con risoluzione n. 128 del 24 febbraio 2012 e precedenti
- 2) La Giunta regionale ha adottato diversi atti in materia di sicurezza stradale: per la formazione e il finanziamento del CRUMS, per la istituzione della Consulta della sicurezza stradale, per l'attuazione dell'art. 208 del Codice della strada.  
Con tali attività ha inteso aderire agli obiettivi posti dal Piano nazionale della sicurezza stradale (delibera CIPE n. 100/2002), dalla Commissione Europea, con il Libro bianco del 12 settembre 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», nel quale si segnala la necessità di effettuare valutazioni d'impatto sulla sicurezza e controlli in materia di sicurezza stradale onde individuare e gestire i tratti ad elevata concentrazione di incidenti sul territorio comunitario (il Libro Bianco aveva altresì fissato l'obiettivo di dimezzare il numero di decessi sulle strade nell'Unione europea fra il 2001 e il 2010).
- 3) Uno degli obiettivi della legge è proprio di dare al settore della sicurezza stradale uno specifico quadro di riferimento programmatico a livello regionale (Piano regionale della sicurezza stradale e relativi programmi di attuazione).

ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI DEL PROVVEDIMENTO:			
Entrata:			
Art./comma	Natura dell'entrata	Proposta anno in corso (importo in Euro)	Proposta 2014-2015 (importo in Euro)
			0
	Totale		



Spesa:			
Art./comma	Natura della spesa	Proposta Anno in corso (importo in Euro)	Proposta 2014-2015 (importo in Euro)
Art. 2, c. 3 Art. 7, c. 3, lett. b)	Spesa d'investimento	(*) 0,00	(*) 0,00
Art. 3, c.3	Spesa d'investimento	(**) 0,00	(**) 0
Art. 4, c.1	Spesa d'investimento	(***) 0,00	(***) 500.000,00
Art. 7, c. 3, lett. a)	Spesa corrente	(****) 0,00	(****) 20.000,00
Art. 9	Spesa corrente	150.000,00	375.000,00
	Totale	150.000,00	895.000,00
	Saldo da finanziare	150.000,00	895.000,00

(\*) Il fondo di incentivazione di cui all'art. 2, comma 3 trova copertura in una quota parte dei fondi disponibili (trasferimenti statali) per l'attuazione del 3°, 4° e 5° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS - capitolo di spesa 7412) (cfr. punto 9 del dispositivo della DGR 928 del 29 luglio 2013) e pertanto non sono necessari per l'anno in corso nuovi stanziamenti. L'importo ammonta a 356.188,30 euro e potrà essere erogato con procedure di concertazione, sulla base di un protocollo d'intesa fra ANCI Umbria e Regione (schema approvato con DGR n. 146 del 20/02/2013)

Gli interventi di cui all'art. 7 c. 3, lett. b) – per il miglioramento della sicurezza delle aree e dei percorsi in adiacenza degli edifici scolastici – potendo rientrare a pieno titolo fra gli interventi ai quali gli Enti locali destinano parte degli introiti da sanzioni ex art. 208 del Codice della Strada D. Lgs. 285/92 e s.m.i. – vengono inclusi nella stessa voce di spesa.

(\*\*) Nell'anno in corso gli Enti locali hanno avuto accesso alle risorse del 3°, 4° e 5° programma di attuazione del PNSS - capitolo di spesa 7412 e pertanto non sono necessari nuovi stanziamenti (gli interventi sono in fase di avvio);

Anche per gli anni successivi i programmi annuali di attuazione del PNSS potranno continuare a costituire una fonte di finanziamento per questi interventi che saranno previsti nell'ambito del PRSS.

(\*\*\*) L'art. 4, c.1, per offrire un quadro organico delle iniziative della Regione nel settore della sicurezza stradale, dà conto della prevista realizzazione/istituzione del CRUMS, Centro Regionale Umbro della Sicurezza Stradale (CRUMS), secondo un progetto cofinanziato dallo Stato nell'ambito del 2° programma annuale di attuazione del PNSS, con 3,0 mln di euro. Il costo totale è di 5,0 mln di euro di cui 2,0 milioni di euro con finanziamento regionale. L'attuazione del progetto è prevista entro il 2015. La Giunta regionale, con DGR n.1561 del 16.12.2011, ha approvato l'aggiornamento del progetto e la relativa convenzione con il Ministero delle Infrastrutture (sottoscritta in data 25/01/2012). Le risorse regionali sono appostate nel capitolo di spesa 7376 "spese per il centro regionale umbro di monitoraggio per la sicurezza stradale" (U.P.B. 06.2.002), con stanziamenti fino al 2013 per complessivi 1.500.000,00 euro. Le somme a carico del MIT verranno erogate a seguito di rendicontazione e in base agli stati di avanzamento. L'ulteriore quota di finanziamento a carico della regione pari a € 500.000,00 verrà finanziata negli anni 2014 e 2015 sulla base delle disponibilità di bilancio.

(\*\*\*\*) L'art. 7, c. 3, lett. a) prevede azioni nel settore della informazione, sensibilizzazione, educazione e formazione che rientrano tra le attività istituzionali già programmate dalla Direzione Regionale Salute, Coesione Sociale e Società della Conoscenza o dalle Asl e trovano copertura per euro 20.000,00 negli stanziamenti della UPB 12.1.009-capitoli 2227 e 2242.



---

**METODI UTILIZZATI PER LA QUANTIFICAZIONE:**

- 1) la spesa prevista dall'art. 2, c. 3 (spese di investimento) riguarda l'istituzione di un Fondo di incentivazione a favore dei Comuni finanziato con i fondi statali previsti per il Piano Nazionale della sicurezza stradale. Non prevede somme rilevanti in quanto l'incentivo funge da cofinanziamento per i Comuni che, in base a specifici accordi, si impegneranno a destinare una quota di risorse proprie derivanti dalla riscossione delle sanzioni di cui all'art. 208 del Codice della Strada (D. Lgs 285/1992 e s.m.i.) ad interventi mirati di miglioramento della sicurezza stradale; l'incentivo previsto, pari al 10%, supporterebbe un volume di investimenti fra i 750.000,00 e 1.500.000,00 euro all'anno);
- 2) la spesa prevista dall'art. 3, c.3 (spese di investimento) riguarda il finanziamento delle misure che saranno previste all'interno del Piano regionale della sicurezza stradale (PRSS).
- 3) la spesa prevista dall'art. 7, c. 2 e c. 3 lett. a) è parte del Programma di incentivazione inerente la formazione della mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare e prescolare (spese correnti)

Questa tipologia di azioni rientra nelle attività istituzionali gestite dalla Direzione regionale Salute, coesione sociale e società della conoscenza o dalle ASL (nota n. del ) e trova copertura finanziaria in capitoli di spesa indicati dalle strutture della stessa Direzione;

- 4) la spesa prevista dall'art. 7, c. 2 e c. 3 lett. b) è anch'essa parte del Programma di incentivazione inerente la mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare e prescolare, ma riguarda (spese di investimento) la creazione di aree urbane di assoluta sicurezza, dove la popolazione stessa può esercitare una mobilità autonoma.

Questa tipologia di interventi può rientrare fra quelli ai quali gli Enti locali destinano parte degli introiti da sanzioni ex art. 208 del Codice della Strada D. Lgs. 285/92 e s.m.i. o quelli di attuazione del PRSS e non necessita di una specifica voce di finanziamento

- 5) la spesa prevista dall'art. 9 per l'istituzione di un Fondo regionale per le vittime di incidenti stradali intende offrire l'assistenza alle vittime di incidenti stradali, e prevede di erogare un contributo in caso di morte o di grave invalidità di soggetti coinvolti in incidenti stradali. In prima applicazione riguarderà i casi di morte. Si basa su una stima derivante dai dati statistici (ACI-ISTAT) sull'incidentalità, che indicano un numero di vittime nel 2012 attestato sulle 54 unità (61 nel 2011), che presenta una continua e progressiva decrescita. Il valore indicato in tabella ipotizza un numero di 50 vittime, con un indennizzo di 7.500,00 euro. Il Fondo viene istituito e sarà finanziato sulla base delle disponibilità di bilancio.

---

**DATI E FONTI UTILIZZATI:**

Indicati al precedente punto "METODI UTILIZZATI PER LA QUANTIFICAZIONE" ed in particolare al punto 5).

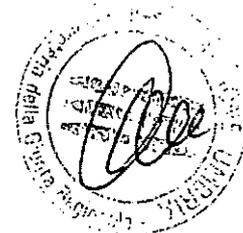
---

**ABROGAZIONI E CONFLUENZA DEI FINANZIAMENTI:**

---

**SEZIONE II<sup>2</sup>**

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI E DELLA COPERTURA PROPOSTE:



QUADRO FINANZIARIO			
Saldo da finanziare a pareggio:			€ 150.000
	Entrata (importo in Euro)	Spesa (importo in Euro)	
• mediante modificazioni legislative che comportino nuove o maggiori entrate	_____		
• utilizzo fondi speciali		150.000	
• riduzione autorizzazioni di spesa		_____	
• a carico di disponibilità di bilancio formatesi nel corso dell'esercizio		_____	
• mediante riduzione di disponibilità di bilancio formatesi nel corso dell'esercizio		_____	
<b>Totale</b>	_____	150.000	

**VARIAZIONI ATTINENTI ALL'ESERCIZIO IN CORSO:**

Nell'esercizio 2013 la spesa prevista è di € 150.000 da iscrivere all'Unità previsionale di base di nuova istituzione 06.1.008 "Interventi in materia di sicurezza stradale", capitolo di nuova istituzione 3103 e corrispondente riduzione della somma allocata nel fondo speciale per il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso (Unità previsionale di base 16.1.001, cap. 6120) del bilancio di previsione 2013.

<sup>2</sup> da completare a cura del Servizio bilancio e finanza



MODULAZIONE RELATIVA AGLI ANNI COMPRESI NEL BILANCIO PLURIENNALE:

Saldo da finanziare	2013	2014	2015
• Spesa corrente	150.000	20.000,00	
• Spesa in conto capitale	-		

MODALITÀ DI COPERTURA NEGLI ANNI SUCCESSIVI AL PRIMO:

Per la copertura finanziaria, negli anni successivi a quello di entrata in vigore della legge, degli interventi finanziati con risorse regionali, quantificate presuntivamente in euro 875.000,00, si rinvia alla legge finanziaria regionale.



ANNOTAZIONI: Sulla base di quanto sopraesposto si propone la seguente norma finanziaria:

Art. 12

*Norma finanziaria*

1. Al finanziamento degli oneri di cui agli articoli 2, comma 3, 3 e 7, comma 3, lett. b (Contributi ad enti locali), si fa fronte con i fondi statali di cui al 3°, 4° e 5° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza stradale allocati nella Unità previsionale di base 06.2.002 "Interventi sulle infrastrutture stradali" - capitolo 7412 - del bilancio di previsione 2013;
2. Al finanziamento degli oneri di cui all'articolo 4, comma 1 (Centro Regionale Umbro della Sicurezza Stradale), si fa fronte con lo stanziamento esistente nella Unità previsionale di base 06.2.002 "Interventi sulle infrastrutture stradali" - capitolo 7376 - del bilancio di previsione 2013 e con il cofinanziamento statale previsto nell'ambito del 2° programma annuale di attuazione del piano nazionale della Sicurezza Stradale che verranno iscritte in bilancio in apposito capitolo della medesima Unità previsionale di base 06.2.002 al momento dell'erogazione;
3. Al finanziamento degli oneri di cui all'articolo 7, c. 3, lett. a (Realizzazione corsi di formazione alla mobilità sicura e sostenibile), si fa fronte per euro 20.000 con lo stanziamento esistente nella Unità previsionale di base 12.1.009 "Prevenzione, sanità veterinaria e sicurezza alimentare" - capitoli 2227 e 2242 - del bilancio di previsione 2014;
4. Per il finanziamento del Fondo regionale per le vittime della strada di cui all'art. 9 della presente legge è autorizzata, per l'anno 2013, la spesa di € 150.000 in termini di competenza e cassa (Unità previsionale di base 06.1.008 n.i. "Interventi in materia di sicurezza stradale", Cap. 3103 n.i.), con corrispondente utilizzo delle risorse previste nel fondo speciale di cui alla tabella A della Legge regionale 9 aprile 2013, n. 7 per il disegno di legge "Disposizioni per la sicurezza stradale", iscritto alla Unità previsionale di base 16.1.001 cap. 6120 del Bilancio regionale di previsione 2013;
5. Per gli anni successivi, il finanziamento degli interventi di cui ai precedenti commi 2 e 4 è determinato annualmente con la legge finanziaria regionale, ai sensi dell'art. 27, comma 3, lettera c) della vigente legge regionale di contabilità;
6. La Giunta regionale, a norma della vigente legge regionale di contabilità, è autorizzata ad apportare la conseguente variazione di cui al comma 4 al bilancio regionale, sia in termini di competenza che di cassa.

Perugia, li 23 DIC. 2013

Per copia conforme

all'art. 12.

  
 ENZO MARICO

Servizio Bilancio e finanza

