

Trento, 10 marzo 2009

DISEGNO DI LEGGE
**“Interventi a favore della sicurezza
e dell’educazione stradale”**

RELAZIONE

Ogni anno in Italia perdono la vita oltre 6 mila persone a causa degli incidenti stradali. E diverse migliaia sono le persone che, a causa degli incidenti, rimangono ferite con conseguenze che in molti casi permangono gravi per molti anni comportando problemi fisici e psicologici: mediamente, si registrano ogni anno 170.000 ricoveri, 600.000 prestazioni di pronto soccorso e 20.000 invalidità permanenti. Secondo stime ACI-ISTAT gli incidenti stradali costano alla collettività una cifra annua pari al 2% del PIL, vale a dire circa 26 miliardi di euro. Nel decennio 1991-2001 il numero dei morti in Italia è diminuito del 10% (da 7.498 a 6.682), mentre il numero degli incidenti è aumentato del 37%.

Nei paesi sviluppati gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte per i giovani al di sotto dei 30 anni di età. In Italia, circa un terzo degli incidenti mortali ha come vittima una persona con meno di 30 anni. Nonostante nell’ultimo trentennio si sia fortemente ridotta la mortalità per incidenti stradali – si stima nell’ordine del 40% - questa riduzione è stata minima nelle fasce giovanili. Due morti su cinque sarebbero da attribuire all’uso di alcool e quasi la metà degli incidenti stradali non mortali sarebbe correlato all’uso di alcool. Quello che accade quotidianamente sulle strade italiane – ma in particolare nei fine-settimana – è dunque purtroppo una vera e propria guerra, con un bilancio di vittime e feriti tipico di un conflitto armato. Anche in Provincia di Trento la situazione è allarmante. Negli ultimi 10 anni la media degli incidenti è stata tra i 1.500 ed i 2.000 casi, con un numero di morti variabile dai 79 del 1991 ai 36 del 2008 ed un numero di feriti attestatosi a quota 2436. Anche se rispetto ad anni precedenti gli incidenti mortali sono in calo (nel 2004 vi sono stati 70 morti, 20 dei quali erano alla guida od a bordo di motocicli), gli oltre 4000 incidenti rilevati nel 2008 sono un indice indiscutibile che molto occorre ancora fare nel campo della prevenzione ed educazione alla guida sicura. Molte delle vittime erano giovani, in alcuni casi alla guida di mezzi molto potenti per i quali non avevano acquisito le dovute conoscenze ed abilità di guida. Al fine di ridurre questo gravissimo fenomeno, che priva la nostra società di migliaia di vite umane, prevalentemente giovani e che comporta ingenti oneri finanziari per il sistema sanitario ed assistenziale pubblico, l’Unione Europea ha fissato importanti obiettivi, quale ad esempio il dimezzamento dei morti da incidenti stradali entro il 2010, cui si sono adeguate le direttive del piano nazionale della sicurezza stradale, con appositi programmi di attuazione. La stessa modifica del codice della strada, con l’introduzione della cosiddetta “patente a punti” si muove nell’indirizzo di ridurre gli incidenti e conseguentemente il numero di morti e feriti.

Un incidente è sempre il prodotto di tre fattori: la strada, il veicolo e l’uomo. E’ su questi fattori, presi singolarmente o affrontati nel loro complesso, che occorre intervenire in una prospettiva di sicurezza. Secondo l’Organizzazione Mondiale della Sanità, le maggiori cause di incidenti stradali che provocano decessi sono tre: l’eccesso di velocità, il mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza, l’uso di bevande alcoliche da parte del guidatore. Si tratta di cause sulle quali si potrebbe intervenire in termini preventivi, concorrendo dunque ad evitare morti prevedibili. Sempre secondo l’OMS, una riduzione media della velocità di circolazione otterrebbe il risultato di ridurre del 25% i decessi causati da incidenti; un altro 15% di decessi potrebbe essere evitato con il corretto impiego dei dispositivi di sicurezza, mentre la riduzione dell’alcool nel sangue dei guidatori potrebbe portare ad una riduzione delle vittime compresa tra il 5 ed il 40%.

Si tratta di obiettivi che possono essere conseguiti solo grazie ad un grande sforzo collettivo, educativo ed informativo prima di tutto, che si affianchi all'attività di controllo e repressione delle violazioni di legge svolta quotidianamente dalle forze dell'ordine.

Da una parte le case automobilistiche sono impegnate a migliorare la sicurezza attiva e passiva dei veicoli, da un'altra parte i costruttori e gestori delle strade si sono indirizzati verso soluzioni che tengano conto della pericolosità delle arterie e dell'efficacia di diverse soluzioni tecniche (barriere, guard-rail, pavimentazione, drenaggio, raggio di curvatura, illuminazione, ecc.), da un'altra ancora le istituzioni, tra queste la scuola, i decisori e le forze dell'ordine svolgono funzioni educative, informative ed, appunto repressive. Tutte le soluzioni devono comunque prendere in considerazione il dato del traffico, comunque in costante aumento.

Quello degli incidenti stradali è un fenomeno che va pertanto affrontato in maniera organica, con una visione globale e con iniziative che coinvolgano tutti gli attori sociali.

Alla base dell'educazione stradale vi è un problema di educazione civica in senso lato. Occorre educare la popolazione, i giovani innanzitutto, a considerare la strada in tutti i suoi aspetti, di funzioni e di ruoli ed anche di pericolo. Bisogna insegnare al rispetto di ogni utente, ma anche, e prima ancora, alla conoscenza ed all'utilizzo di tutte le varie modalità di spostamento, informando ed educando all'utilizzo dei veicoli più ecologici, in primis le gambe – che rimangono in assoluto il “mezzo” più sano, ecologico e sicuro - e la bicicletta. Ma prima ancora, la nostra società deve insegnare alle giovani generazioni il supremo valore della vita, propria e degli altri esseri umani, che può essere messa a rischio ogni volta che si passa alla guida di un qualunque veicolo o che si utilizza una strada di qualunque livello.

Gli incidenti stradali sono spesso la conseguenza di comportamenti sociali ed abitudini sbagliate, come ad esempio il consumo di bevande alcoliche (in Trentino 229 casi accertati nel 2008 di incidenti provocati da conducenti ubriachi), farmaci e droghe, un'alimentazione smodata, un insufficiente riposo ovvero stanchezza al momento della guida, eccessiva spavalderia o voglia di stupire.

Anche la Provincia di Trento sta svolgendo una parte attiva in questo processo, avendo promosso il progetto per un “Sistema integrato di sicurezza in Trentino”, nell'ambito del quale è stata pure prevista l'istituzione della Conferenza provinciale per l'attuazione di politiche integrate per la sicurezza. Sono state così attivate numerose iniziative di carattere preventivo e statistico al fine di conoscere meglio la situazione locale e di individuare interventi risolutivi. I soggetti pubblici locali possono ad esempio promuovere, con il sostegno della Provincia, la progettazione di interventi di riduzione dell'incidentalità alcolcorrelata nell'ambito della prevenzione sociale (proponendosi di modificare i comportamenti, in particolare quelli di soggetti a rischio), della prevenzione situazionale (modificando le condizioni ambientali), della repressione e controllo.

Nell'ambito della prevenzione sociale la Provincia ha sostenuto azioni informative e formative che, grazie all'impegno di alcuni comuni, di scuole, dell'azienda sanitaria, delle forze dell'ordine hanno raggiunto migliaia di giovani. Si pensi ad esempio all'istituzione in diverse valli (dalle Val di Sole alla Valsugana) dei bus navetta al servizio delle discoteche nei fine settimana.

Nel campo della prevenzione situazionale la Provincia è impegnata nella modifica e messa in sicurezza di strade, segnaletica orizzontale e verticale, nella creazione di rotatorie in presenza di incroci pericolosi, nel posizionamento di rallentatori di velocità, nell'illuminazione delle gallerie, eccetera. Inoltre, intervenendo sull'orario di chiusura dei locali pubblici e limitando la somministrazione di bevande alcoliche.

Grazie alla collaborazione con l'ACI e con l'ISTAT la Provincia ha potuto analizzare i dati relativi alla localizzazione degli incidenti stradali accaduti sulle strade extraurbane trentine, potendo così disporre di indicatori – indice di gravità, incidenti per chilometro, rischio di incidente e di mortalità – che oggi indirizzano gli interventi degli enti pubblici al fine di migliorare la sicurezza delle strade. Grazie anche al monitoraggio continuo e ad un sistema realizzato in collaborazione con ITC-Irst la Provincia è pure in grado di disporre dei rilievi d'incidente provenienti dalle varie forze dell'ordine e di collegarli al sistema informativo sanitario provinciale. L'eccellente organizzazione del 118, la

vasta ed efficiente rete dei vigili del fuoco e degli altri volontari del servizio sanitario, consente alla nostra provincia di essere all'avanguardia anche nel campo del pronto intervento e del primo soccorso.

Se dunque la Provincia di Trento è già impegnata in maniera rilevante su questi temi, quale motivazione muove il presente disegno di legge?

Il proponente ritiene che un conto sia promuovere e realizzare interventi, compito questo doveroso per un governo, sia esso nazionale, regionale o comunale. Altro conto sia inserire esplicitamente nell'ordinamento legislativo, alcuni principi che chiariscano come l'educazione stradale ed il miglioramento della sicurezza stradale – anche per il tramite dell'educazione – siano obiettivi prioritari di una comunità, esprimendo questo valore attraverso uno strumento votato dai rappresentanti dell'intera comunità.

Vi è in realtà un'affinità nei confronti della legge provinciale sul sistema di sicurezza e polizia locale, legge peraltro più indirizzata alla prevenzione di soluzioni di disagio e di lotta alla criminalità. Ma una legge ad hoc ritengo sia la soluzione più adeguata per sottolineare l'importanza dell'argomento, partendo dal valore della vita umana che deve essere salvaguardata su tutte le strade del Trentino.

Aldilà dei numerosi esempi di iniziative meritorie svolte qua e là, è importante fissare nell'ordinamento legislativo provinciale l'impegno formale a contrastare, in ogni modo, quel terribile fenomeno che ogni anno toglie alle nostre città ed ai nostri paesi decine di persone, spesso giovani. E che ogni anno causa a migliaia di trentini ed ospiti del Trentino inenarrabili tragedie causate dalla permanenza di danni derivanti da incidenti stradali, spesso evitabili.

E' statisticamente dimostrato come alcuni modi di affrontare il problema – comportamento del guidatore, ad esempio indossando le cinture di sicurezza, riducendo la velocità media, evitando la guida in stato di ebbrezza, eccetera – possano ridurre sensibilmente il numero di incidenti, di morti e di feriti.

Gli elementi innovativi previsti dal presente disegno di legge in alcuni casi non fanno dunque che confermare e, semmai, potenziare soluzioni già individuate. In altri casi si tratta di rendere organici e, per così dire, "istituzionali" alcuni momenti altamente simbolici come ad esempio la Giornata della sicurezza stradale. Si tratta, in questo caso, di ufficializzare un momento forte nella vita civile del Trentino e celebrare un impegno prioritario per le nostre istituzioni nella "battaglia" contro un avversario terribile. Infatti, come accennato in apertura, quella contro gli incidenti stradali è una vera e propria guerra, alla luce del numero delle vittime. E le guerre si vincono solo affrontandole con la coscienza della loro durezza e della difficoltà a vincerle.

Dobbiamo essere consapevoli che ogni vittima della strada è una vittima che si può evitare. E che non faremo mai abbastanza per evitare nuovi morti e nuovi feriti sulle strade. Certo la Provincia da sola non può raggiungere tutti i risultati. Occorre uno sforzo internazionale, accompagnato da misure nazionali, regionali e locali, nonché da un cambio di mentalità di ciascun cittadino. Sarà difficile raggiungere risultati efficaci se non ci sarà un salto di qualità nel nostro modo di rapportarci con il tema della mobilità, dell'uso dei mezzi di trasporto, del rispetto per gli altri utilizzatori della strada, per le regole di convivenza civile, per le norme fissate dai codici.

Purtroppo la mentalità corrente non aiuta questo sforzo di prevenzione. L'automobile è lo *status symbol* per antonomasia, in particolare tra le giovani generazioni.

La nostra è per molti aspetti una società costruita dall'auto e per l'auto. La gran parte degli spot televisivi e delle campagne pubblicitarie sono indirizzate alla scelta di nuovi modelli, sempre più veloci, sempre più lussuosi. Mai una parola sul fatto che a causa di un'auto si possa morire – di incidente o per qualche malattia polmonare – e che il ruolo dell'auto sia "solo" quello di spostarci da un luogo ad un altro, obiettivo che in molti casi potrebbe essere raggiunto con maggiore soddisfazione e minori costi – economici, sociali ed ambientali – adottando soluzioni alternative.

Siamo ancora molto lontani da una sensibilità ed attenzione verso il problema che induca gli autori di campagne pubblicitarie per l'acquisto di autoveicoli a metterne in evidenza, oltre ai pregi, anche i rischi (come succede, ad esempio, per la pubblicità per le sigarette).

Mai nessuno ci informa che per costruire un'automobile si consumano – in maniera irreversibile – tonnellate di materie prime che impoveriscono il pianeta. E che nel costo di queste materie prime non sono “contabilizzati” i costi ambientali, che ricadono pertanto a carico dell'intera umanità.

Nessuno ci spiega perché le auto non vengano costruite con materiali completamente riciclabili, diventando così al termine della loro vita utile (quasi sempre inferiore alla vita potenziale) delle bombe ecologiche. Mentre sarebbe onesto sostenere che questi prodotti – poiché le auto sono dei prodotti – debbano essere realizzati con una maggiore coscienza ambientale ed una minore impronta ecologica. Nessuno ci informa che le emissioni di CO2 derivanti dall'impiego dei combustibili fossili per autotrazione sono responsabili dei gravissimi cambiamenti climatici che già hanno, ma avranno ancor più in futuro, drammatici effetti sulla vita di milioni di persone del nostro pianeta. Che per mantenere basso il prezzo dei carburanti si fanno delle guerre e si finanziano gli eserciti più potenti e distruttivi della storia dell'umanità. Che finché non saranno totalmente esaurite queste risorse non si cercheranno alternative più ecologiche – che esistono – ma che non garantirebbero gli stessi utili agli stessi detentori di capitale.

E ben pochi ci ricordano che le PM10, prodotte proprio dalla combustione dei motori delle nostre auto, sono responsabili di patologie gravi e mortali, che colpiscono in particolare i soggetti più deboli e più esposti. Basti pensare che secondo la World Bank, a fronte di un milione di morti all'anno nel mondo per incidenti stradali, vi sarebbe almeno un altro milione di morti a causa dell'inquinamento generato dal traffico.

La nostra società prende a modello qualunque cosa sia “di corsa” e “vincente”: i modelli di riferimento sono, per citare due nomi, Michael Schumacher e Valentino Rossi, certamente grandi campioni dello sport, ma nessuno avverte i giovani che questi modelli stanno bene negli autodromi e non possono, non debbono, essere emulati sulle strade dove circolano ogni giorno anche altre persone, giovani, anziani, portatori di handicap, ciclisti, pedoni.

Purtroppo alcune strade della nostra regione, ben note alle forze dell'ordine ed alle cronache, vengono scambiate per delle piste e non passa fine-settimana che, soprattutto nel periodo estivo, i giornali non pubblichino l'usuale bollettino di guerra dei morti e feriti in incidenti stradali su questi percorsi. Ma ormai, come degli automi, non ci facciamo più caso. Non pensiamo che dietro ad ognuna di quelle vittime c'era una persona che potrebbe essere ancora viva, un giovane che sta diventando adulto, un padre od una madre di famiglia...

Troppo poco veniamo invitati a scegliere il mezzo pubblico, magari il treno, oppure a condividere il nostro veicolo con altre persone. Quasi nulla è l'informazione sul livello di inquinamento prodotto dalle auto, sull'opportunità di scegliere veicoli a bassa emissione, ibridi, a metano. E gli enti pubblici, anziché comportarsi in modo virtuoso dando il buon esempio, sono spesso i soggetti maggiormente in ritardo.

Fare educazione stradale significa mostrare senza infingimenti anche questo lato della medaglia, far comprendere quali siano i costi di un modello comportamentale irrazionale, non solo dire “vai più piano” o “non bere”. Ed è per questo che, un tema così importante, deve essere oggetto di una legge ad hoc, non di qualche articolo inserito in qualche legge omnibus o di qualche delibera di giunta.

La presente proposta di legge, che si offre al dibattito consiliare ovvero all'intera comunità provinciale, prevede dunque una serie di iniziative organiche, disposte su più livelli di azione e di responsabilità (il piano, la consulta, l'osservatorio, gli incentivi, ecc.), al fine di accrescere la consapevolezza dell'importanza, oltretutto della necessità, di fare dell'educazione e della sicurezza stradale uno degli impegni prioritari della nostra attività politico-amministrativa. Desidero infine far notare come recentemente (il 23 febbraio 2009) anche il Commissario del Governo per la Provincia di Trento ho osservato come sia utile istituire una Consulta per la sicurezza e l'educazione stradale, Consulta che questa proposta fa propria all'articolo 4.

Descrizione del disegno di legge

L'articolo 1 fissa le finalità del disegno di legge, illustrando le attività che l'azione della Provincia promuove e sostiene per fare la propria parte per contribuire alla riduzione degli incidenti, in conformità agli obiettivi dell'Unione europea ed in adesione alle direttive del piano nazionale della sicurezza stradale.

L'articolo 2 definisce il piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale come un sistema articolato di indirizzi, misure e interventi, elencando quali sono gli obiettivi e le linee di intervento, individuando le modalità di sua formazione.

Con l'articolo 3 viene istituita la Giornata provinciale della sicurezza stradale e vengono elencate una serie di attività attraverso le quali la Provincia sostiene iniziative al fine di promuovere l'educazione, l'informazione e la sensibilizzazione in materia di sicurezza stradale.

L'articolo 4 istituisce la consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale, quale organo consultivo della Giunta provinciale, e ne determina la composizione e le modalità di funzionamento.

L'osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale viene istituito dall'articolo 5, individuando il dipartimento provinciale lavori pubblici, trasporti e reti come ambito di riferimento. L'articolo fissa le attività e gli ambiti di collaborazione dell'osservatorio.

L'articolo 6 dispone le modalità attraverso le quali la Provincia può incentivare e realizzare, direttamente o tramite altri soggetti, iniziative in ordine agli obiettivi della legge.

L'articolo 7 abroga una previgente norma in materia di sicurezza ed educazione stradale, in gran parte ormai superata.

L'art. 8 indica le modalità di copertura delle spese.

cons. prov. Roberto Bombarda

Trento, 10 marzo 2009

DISEGNO DI LEGGE

Interventi a favore della sicurezza e dell'educazione stradale

INDICE

- Art. 1 - *Finalità*
- Art. 2 - *Piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale*
- Art. 3 - *Giornata della sicurezza stradale e interventi di educazione e di sensibilizzazione*
- Art. 4 - *Consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale*
- Art. 5 - *Osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale*
- Art. 6 - *Incentivi in materia di sicurezza ed educazione stradale*
- Art. 7 - *Abrogazione dell'articolo 33 (Comitato per la sicurezza e l'educazione stradale) della legge provinciale 9 settembre 1996, n. 8*
- Art. 8 - *Disposizione finanziaria*

Art. 1 *Finalità*

1. La Provincia autonoma di Trento promuove e sostiene interventi per il miglioramento della sicurezza stradale e per l'educazione stradale, anche al fine di contribuire alla riduzione dei sinistri per incidenti, in conformità agli obiettivi individuati dall'Unione europea e in adesione alle direttive del piano nazionale della sicurezza stradale previsto dall'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144 (Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali), e dai suoi programmi di attuazione.

2. Per le finalità del comma 1 la Provincia promuove e incentiva iniziative di carattere scientifico, tecnologico, normativo, informativo, educativo e culturale che rispondano ai criteri previsti dal piano nazionale della sicurezza stradale e che diano attuazione ai temi della sicurezza e dell'educazione stradale.

3. L'azione della Provincia è orientata, in particolare, a:

- a) promuovere l'educazione civica alla mobilità degli utenti delle strade di ogni genere - come automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni e conducenti di animali -, compresi i portatori di handicap;
- b) promuovere e attuare iniziative volte a diffondere la cultura e l'educazione della sicurezza stradale e degli interventi di primo e pronto soccorso;
- c) promuovere e favorire la conoscenza e le modalità d'impiego dei diversi mezzi di trasporto, con un impegno particolare volto a promuovere e favorire l'impiego dei mezzi pubblici e dei mezzi più ecologici;
- d) organizzare, analizzare e diffondere le informazioni relative ai sinistri stradali, ai fattori di rischio e alle relative concause, con particolare attenzione per le conseguenze derivanti dall'uso di alcool, droghe e farmaci;

- e) coordinare sul territorio le azioni di soggetti che a vario titolo operano nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale, ferme restando le competenze di ciascun soggetto;
- f) pianificare e programmare interventi nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale, attraverso la predisposizione del piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale, nell'ambito del sistema integrato di sicurezza.

Art. 2

Piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale

1. Il piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale consiste in un sistema articolato di indirizzi, misure e interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale e dell'educazione stradale secondo le linee guida fissate a livello nazionale e comunitario.

2. Il piano persegue i seguenti obiettivi:

- a) promuove il governo sistematico e coordinato della sicurezza stradale;
- b) favorisce la conoscenza e l'impiego delle modalità per la mobilità urbana ed extraurbana, con una particolare attenzione per i mezzi più ecologici;
- c) favorisce e sviluppa l'educazione alla sicurezza stradale, dando priorità alla popolazione scolastica giovanile e a particolari categorie di utenti della strada, compresi i portatori di handicap;
- d) programma e realizza interventi sulla rete stradale provinciale;
- e) garantisce la messa in sicurezza delle zone urbane ed extraurbane di massimo rischio;
- f) programma e realizza interventi volti a ridurre l'incidentalità e le sue conseguenze.

3. Il piano sviluppa le seguenti linee d'intervento, in particolare:

- a) definizione delle misure d'indirizzo, coordinamento e incentivazione riguardanti progetti e interventi per migliorare la sicurezza stradale da parte della Provincia, del sistema delle autonomie locali, degli enti gestori delle strade e dei servizi di trasporto, delle imprese;
- b) rafforzamento dell'educazione stradale e del rispetto tra i diversi utenti della strada, con particolare attenzione nei riguardi dei portatori di handicap;
- c) rafforzamento di una cultura della sicurezza stradale attraverso un'azione d'informazione ed educazione dei cittadini e di sensibilizzazione e formazione dei tecnici e dei livelli decisori;
- d) rafforzamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione, a tutti i livelli, prevedendo a tal fine un più stretto coordinamento tra le forze di polizia, l'evoluzione dei modelli operativi e una maggiore diffusione di nuove tecnologie;
- e) rafforzamento dell'azione sanitaria, sia per quanto riguarda le misure preventive e di controllo, sia per quanto riguarda i contenuti e la tempestività del primo e del pronto soccorso;
- f) miglioramento delle regole e dei controlli su veicoli, conducenti e servizi di trasporto, attraverso accordi miranti a migliorare la sicurezza dei veicoli e il rafforzamento delle abilità di guida dei conducenti;
- g) miglioramento dell'organizzazione del traffico e della rete infrastrutturale tramite la predisposizione di nuovi strumenti di pianificazione del traffico e dei livelli di sicurezza della rete stradale;
- h) incentivazione di progetti volti a creare condizioni di maggior equilibrio tra qualità

urbana, situazione ambientale, sicurezza dei pedoni, vivibilità delle aree urbane ed esigenze della circolazione dei veicoli.

4. Il piano è predisposto dal dipartimento competente in materia di trasporti in collaborazione con il dipartimento competente in materia di sanità e con l'Azienda provinciale per i servizi sanitari, con il supporto tecnico dell'osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale. Il piano è approvato dalla Giunta provinciale, sentita la consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale.

Art. 3

Giornata della sicurezza stradale e interventi di educazione e di sensibilizzazione

1. La Provincia, per promuovere l'educazione, l'informazione e la sensibilizzazione in materia di sicurezza stradale:

- a) istituisce la giornata della sicurezza stradale, da celebrare ogni anno nel giorno individuato dalla consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale;
- b) divulga, anche con mezzi elettronici, il piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale e la relazione annuale di analisi dello stato della sicurezza e dell'educazione stradale;
- c) individua, di concerto con le amministrazioni comunali interessate, i siti da adibire a circuiti per la guida sicura e promuove lo svolgimento di corsi di guida sicura, rivolti in particolare ai giovani;
- d) concede finanziamenti all'università e agli istituti scolastici, da destinare a borse di studio e assegni di studio a favore di studenti e allievi che abbiano condotto studi o ricerche nel settore della sicurezza e dell'educazione stradale, o che si siano particolarmente distinti per senso civico in ordine ai temi inerenti la sicurezza e l'educazione stradale.

2. Le borse e gli assegni di studio previsti dal comma 1, lettera d), sono concessi in occasione della giornata della sicurezza stradale a studenti selezionati annualmente mediante una procedura concorsuale indetta ed esperita dalle facoltà universitarie nel cui ambito di attività viene condotto lo studio, o dagli istituti scolastici i cui allievi si sono distinti in ordine ai temi riguardanti l'educazione stradale, con le modalità stabilite con regolamento.

Art. 4

Consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale

1. E' istituita la consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale, quale organo consultivo della Provincia in materia. La consulta è nominata dalla Giunta provinciale e resta in carica per la durata della legislatura provinciale.

2. La consulta, anche in collaborazione con la conferenza provinciale per l'attuazione di politiche integrate per la sicurezza, prevista dall'articolo 4 della legge provinciale 27 giugno 2008, n. 5 (Promozione di un sistema integrato di sicurezza e disciplina della polizia locale), elabora gli elementi conoscitivi e interpretativi disponibili, con specifico riguardo a quelli forniti dall'osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale, a supporto delle azioni di confronto e di concertazione tra le istituzioni i soggetti interessati

alla sicurezza e all'educazione stradale, e formula alla Giunta provinciale proposte operative ai fini della pianificazione e programmazione provinciale.

3. La consulta è composta da:

- a) l'assessore provinciale competente in materia di trasporti o un suo delegato, che la presiede;
- b) il dirigente del dipartimento competente in materia di trasporti o un suo delegato, con funzioni di vicepresidente;
- c) il dirigente del dipartimento competente in materia di sanità, o un suo delegato;
- d) il dirigente del dipartimento competente in materia di protezione civile, o un suo delegato;
- e) il dirigente del dipartimento istruzione, o un suo delegato;
- f) il direttore dell'Azienda provinciale per i servizi sanitari, o un suo delegato;
- g) il comandante del comando regionale dell'arma dei carabinieri, o un suo delegato;
- h) il dirigente del compartimento di polizia stradale del Trentino - Alto Adige, o un suo delegato;
- i) un assessore comunale competente in materia, designato dal consiglio delle autonomie locali, o un suo delegato;
- j) un rappresentante delle polizie municipali dei comuni trentini, designato dal consorzio dei comuni;
- k) un rappresentante della federazione dei vigili del fuoco volontari;
- l) un rappresentante dell'Automobile club d'Italia (ACI);
- m) due rappresentanti individuati dalle organizzazioni di categoria delle autoscuole maggiormente rappresentative a livello provinciale;
- n) un rappresentante del comitato trentino della Federazione motociclistica italiana;
- o) un rappresentante del comitato trentino della Federazione ciclistica italiana.

4. Alle sedute della consulta possono essere chiamati a partecipare, di volta in volta e senza diritto di voto, funzionari della Provincia e, per la trattazione di particolari problemi, docenti universitari, tecnici ed esperti del settore. Questi stessi soggetti possono chiedere di essere sentiti dalla consulta.

5. La consulta è validamente costituita anche in assenza delle designazioni dei rappresentanti indicati nelle lettere g), h), i), l), m), n) e o) del comma 3.

6. La consulta si riunisce ogni sei mesi o comunque quando il suo presidente ne dispone la convocazione, anche dietro richiesta di un terzo dei suoi componenti.

7. Per la validità delle sedute è necessaria la presenza di un terzo dei componenti. Le deliberazioni sono approvate a maggioranza dei presenti; in caso di votazione paritaria prevale il voto del presidente.

8. Funge da segretario della consulta un dipendente della Provincia.

9. Ai componenti della consulta sono corrisposti i compensi e i rimborsi previsti dalla vigente normativa provinciale in materia.

Art. 5

Osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale

1. La Provincia istituisce, nell'ambito del dipartimento competente in materia di trasporti, l'osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale. L'osservatorio opera in collaborazione con l'Azienda provinciale per i servizi sanitari, l'università e il consorzio dei comuni.

2. L'osservatorio sulla sicurezza e sull'educazione stradale, in particolare:

- a) cura la raccolta, e l'elaborazione dei dati, anche sanitari, relativi agli incidenti stradali che si verificano in provincia, in modo da consentire l'estrapolazione di informazioni

puntuali e complessive sullo stato della sicurezza stradale e sull'efficacia degli interventi realizzati;

- b) redige la relazione annuale di analisi dello stato della sicurezza e dell'educazione stradale, sulla base delle informazioni raccolte ed elaborate, da inviare alla consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale, alla Giunta provinciale e al Consiglio provinciale entro il 31 marzo di ogni anno;
- c) elabora gli elementi tecnico-statistici necessari per la redazione del piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale;
- d) fornisce supporto alle attività della consulta provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale.

Art. 6

Incentivi in materia di sicurezza ed educazione stradale

1. Per perseguire gli obiettivi di questa legge la Provincia eroga contributi ai comuni e agli enti o associazioni senza fini di lucro che ne fanno richiesta e che hanno tra le loro finalità la promozione della sicurezza ed educazione stradale.

2. Le iniziative sono ammesse a contributo se sono coerenti con gli obiettivi e le priorità stabilite dal piano provinciale della sicurezza e dell'educazione stradale. I criteri e le modalità di concessione, erogazione e rendicontazione dei contributi sono stabiliti con regolamento.

Art. 7

Abrogazione dell'articolo 33 (Comitato per la sicurezza e l'educazione stradale) della legge provinciale 9 settembre 1996, n. 8

- 1. E' abrogato l'articolo 33 della legge provinciale 9 settembre 1996, n. 8.

Art. 8

Disposizione finanziaria

1. Per attuare l'articolo 4 è autorizzata una spesa di 30.000 euro per gli esercizi finanziari 2010, 2011 e 2012.

2. Per attuare gli articoli 3 e 6 è autorizzata una spesa di 100.000 euro per gli esercizi finanziari 2010, 2011 e 2012.

3. Alla copertura degli oneri derivanti dai commi 1 e 2 si provvede riducendo per un pari importo e per i medesimi esercizi finanziari il fondo per nuove leggi - spese correnti, unità previsionale di base 95.5.110 del bilancio provinciale.

4. La Giunta provinciale è autorizzata ad apportare al bilancio le variazioni conseguenti a questa legge, ai sensi dell'articolo 27, terzo comma, della legge provinciale 14 settembre 1979, n. 7 (Norme in materia di bilancio e di contabilità generale della Provincia autonoma di Trento).