



*Consiglio regionale della Calabria*

*Settore Commissioni Affari Istituzionali Riforme, Sanità, Attività Sociali, Culturali e  
Formative, Ambiente e Territorio*

---

**Proposta di legge n. 51/13<sup>^</sup> di iniziativa del Consigliere regionale Ferrari, recante:  
“Norme per la promozione della sicurezza e dell’educazione stradale e per la disciplina  
del sistema regionale di monitoraggio dei dati sull’incidentalità stradale”.**

**RELATORE: SERGIO FERRARI**

Il dirigente  
f.to Antonio Cortellaro

Il Presidente  
f.to Sergio Ferrari

**Proposta di Legge recante:**

**“Norme per la promozione della sicurezza e dell’educazione stradale e per la disciplina del sistema regionale di monitoraggio dei dati sull’incidentalità stradale”.**

**RELAZIONE DESCRITTIVA**

La Regione Calabria, in coerenza con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e con la normativa europea e nazionale vigente, riconosce la sicurezza stradale quale valore pubblico primario, concorrente alla tutela della vita umana, della salute, della mobilità sostenibile e della qualità della vita dei cittadini.

Gli incidenti stradali rappresentano una delle principali cause di mortalità e disabilità, con rilevanti costi sociali, sanitari ed economici, incidendo in modo significativo sulla popolazione giovanile. La complessità infrastrutturale e le criticità organizzative della rete viaria calabrese rendono necessario un sistema regionale strutturato, stabile e integrato di monitoraggio e governo della sicurezza stradale.

Finalità della legge

La presente proposta di legge persegue tre obiettivi fondamentali:

1. rafforzare il governo regionale della sicurezza stradale, attraverso l’istituzionalizzazione del Centro regionale di monitoraggio e governo degli incidenti stradali nella regione Calabria (CRISC), struttura tecnica regionale di riferimento per la gestione dei dati sull’incidentalità stradale, e il consolidamento della rete dei Centri provinciali, garantendo il governo dei dati ufficiali;
2. potenziare/aggiornare la piattaforma del Centro regionale di monitoraggio e governo degli incidenti stradali nella regione Calabria (CRISC) nell’ambito degli interventi finalizzati alla realizzazione di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), gli strumenti di monitoraggio del traffico e soluzioni gestionali innovative per la mobilità urbana e regionale, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti della Calabria, i Piani per la Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) e la Direttiva 2008/50/EC sulla qualità dell’aria;
3. promuovere la cultura della sicurezza e dell’educazione stradale, mediante programmi formativi rivolti agli studenti, ai giovani conducenti e agli utenti vulnerabili, integrando strumenti tecnologici innovativi e piattaforme digitali per l’analisi e la gestione dei dati.

Il CRISC: esperienza consolidata e istituzionalizzazione

Il CRISC non costituisce una nuova struttura, ma formalizza e rende stabile un’attività già operativa dal 2015 (Deliberazione Giunta regionale 20 marzo 2015, n. 80) presso il Servizio Sicurezza Stradale della Provincia di Crotona, riconosciuta a livello nazionale. Dal 2015 il Centro ha:

- raccolto, validato ed elaborato dati sugli incidenti stradali;

- operato come interlocutore tecnico dell’ISTAT per i flussi informativi ufficiali;
- agito sulla base di una convenzione con l’ISTAT e di uno specifico Protocollo d’intesa tra la Regione Calabria e la Provincia di Crotona;
- garantito la continuità e l’omogeneità delle procedure di rilevazione dei dati a livello provinciale e regionale;
- sviluppato competenze specialistiche, procedure standardizzate e sistemi informativi affidabili.

Nonostante la piena operatività del CRISC, l’attuale assetto è fondato su strumenti di natura amministrativa (convenzioni e protocolli) che non garantiscono stabilità, continuità e riconoscimento istituzionale nel medio-lungo periodo.

La presente proposta di legge nasce dall’esigenza di dotare la Regione Calabria di un quadro normativo unitario, aggiornato e coerente in materia di sicurezza stradale, educazione stradale e gestione dei dati relativi agli incidenti stradali, in coerenza con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e con la normativa europea e nazionale vigente.

Il provvedimento si pone l’obiettivo di superare la frammentazione degli interventi: unifica, coordina e aggiorna le precedenti iniziative legislative e amministrative regionali e provinciali in materia di sicurezza ed educazione stradale, valorizzando le esperienze già maturate sul territorio, in particolare quelle sviluppate dalla Provincia di Crotona, e dando piena attuazione alle direttive europee e al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, come modificato dal decreto legislativo 213/2021.

L’istituzionalizzazione prevista dalla presente legge è pertanto una esigenza chiara e condivisibile, in quanto consente di:

- rendere ufficiale e strutturale un’attività già esistente;
- superare una situazione di precarietà normativa e garantire continuità operativa;
- garantire certezza di ruoli, competenze e responsabilità;
- allineare la Regione Calabria agli standard richiesti dalla normativa europea e nazionale in materia di sicurezza stradale e gestione dei dati;
- valorizzare la Provincia di Crotona, sede operativa consolidata del CRISC, quale unico centro ufficiale di riferimento regionale per l’incidentalità stradale.

La legge non introduce - insomma - nuovi carrozzoni amministrativi né duplicazioni di funzioni, ma valorizza un’esperienza pubblica già attiva e funzionante, rafforzando il ruolo di coordinamento della Regione Calabria, migliorando la capacità regionale di programmare interventi efficaci di prevenzione e riconoscendo il ruolo strategico della Provincia di Crotona come sede operativa del CRISC.

La scelta di stabilizzare la sede del CRISC presso la Provincia di Crotona risponde, inoltre, pienamente al principio di buon andamento (efficienza e risparmio) della Pubblica Amministrazione (Art. 97 Cost.). Valorizzando una struttura già operativa, si evitano costi di startup per nuove sedi, logistica e infrastrutture

fisiche, trasformando un'efficienza esistente in un pilastro stabile della governance regionale. La possibile integrazione di moduli di Intelligenza Artificiale (AI) nello sviluppo della piattaforma può anzi trasformare il CRISC da semplice archivio a strumento predittivo. Questo giustifica l'accentramento tecnico a Crotone come "polo di eccellenza tecnologica" e non come semplice ufficio burocratico.

L'integrazione, nell'Art. 15, della capacità predittiva tramite AI e l'individuazione dei punti critici ("black spot") eleva la legge da mero adempimento statistico a strumento di politica attiva.

La Clausola valutativa (Art. 18) appare, infine, essenziale per il controllo dell'efficacia delle politiche regionali.

#### Quadro normativo di riferimento

Normativa europea:

- Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- Direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019;
- Direttiva 2010/40/UE in materia di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS).

Normativa nazionale:

- Legge 17 maggio 1999, n. 144 (Articolo 32), istitutiva del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada);
- Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Articolo 99);
- Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n. 35 e successive modifiche, tra cui il D.Lgs. 213/2021.

Normativa e atti regionali:

- Legge regionale 24 novembre 2002, n. 34 (Articolo 100);
- Deliberazione della Giunta regionale 20 marzo 2015, n. 80;
- Protocollo di intesa per il coordinamento delle attività inerenti alla rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, sottoscritto in data 2 settembre 2020 con durata quadriennale e rinnovato per 12 mesi nella seduta del 3 ottobre 2024 della Conferenza Unificata con decorrenza dal 20 gennaio 2025, data di sigla definitiva.

La legge tiene inoltre conto delle linee guida ministeriali e delle buone pratiche sviluppate a livello europeo e nazionale.

#### Sistema regionale dei Centri di monitoraggio

La legge riconosce i Centri provinciali della sicurezza stradale come articolazioni territoriali del CRISC.

Tali Centri:

- raccolgono e aggiornano i dati sugli incidenti a livello locale;
- garantiscono la qualità, l'omogeneità, la completezza e l'affidabilità delle informazioni;

- operano in raccordo funzionale con il CRISC e con i sistemi nazionali di monitoraggio;
- si avvalgono del personale e delle risorse già disponibili presso le Province competenti, individuate d'intesa con gli enti medesimi, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio regionale.

Il riconoscimento dei Centri provinciali come articolazioni territoriali non configura un trasferimento di nuove competenze onerose, ma un'ottimizzazione di funzioni già esercitate ed esercitabili dagli enti locali attraverso il personale provinciale presso le proprie sedi.

#### Consulta regionale sulla sicurezza stradale

È istituita la Consulta regionale sulla sicurezza stradale, quale organo tecnico consultivo permanente della Giunta regionale, con funzioni di:

- supporto e proposta sugli indirizzi regionali;
- coordinamento tra la Regione, le istituzioni, le parti sociali, le associazioni e le fondazioni interessate alla sicurezza e all’educazione stradale;
- raccordo tra politica regionale e supporto tecnico-scientifico fornito dal CRISC.

La Consulta è presieduta dall'assessore regionale competente in materia di trasporti, così assicurando un chiaro raccordo tra indirizzo politico e supporto tecnico-scientifico, garantito dal CRISC quale organo di supporto permanente. La Consulta adotta un proprio regolamento interno per disciplinare la convocazione e il funzionamento. La partecipazione ai lavori della Consulta è a titolo gratuito, senza corresponsione di compensi, indennità o rimborsi spese.

#### Educazione stradale e innovazione digitale

La legge attribuisce rilievo strategico a:

- promozione di programmi di educazione stradale nelle scuole e tra i giovani;
- sviluppo, manutenzione e aggiornamento della piattaforma regionale per la gestione dei dati sugli incidenti;
- proposte progettuali al dipartimento regionale competente per iniziative educative e tecnologiche, finanziabili nell’ambito di programmazione regionale, nazionale ed europea. La possibilità di proporre tali progetti, finanziabili attraverso apposite linee regionali, statali ed europee, consente di rendere il sistema dinamico, evolutivo e allineato agli standard tecnologici più avanzati.

In tale quadro, la legge prevede altresì l’istituzione, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, della Giornata regionale della sicurezza stradale, quale momento di sintesi delle attività educative e di sensibilizzazione. Sotto il profilo del supporto alle vittime, la disposizione non introduce nuovi livelli di assistenza sanitaria, bensì promuove un modello di coordinamento e raccordo funzionale tra i servizi socio-sanitari già attivi sul territorio, le strutture del SSR e i Centri per le Vittime della Strada.

Tale integrazione è finalizzata a ottimizzare l'accesso alle informazioni e alla consulenza, inclusa quella psicologica, garantendo una risposta tempestiva ed efficace attraverso le risorse umane e strumentali già disponibili a legislazione vigente.

#### Quadro finanziario e sostenibilità

Dal punto di vista finanziario, la legge è improntata al principio della neutralità finanziaria e non determina nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, fatta eccezione per le attività di potenziamento tecnologico disciplinate dall’articolo 16.

Le attività di sviluppo evolutivo del sistema CRISC, interoperabilità delle basi dati e aggiornamento tecnologico, per le annualità 2026, 2027 e 2028 sono finanziate, per le annualità 2026, 2027 e 2028, nei limiti dell’autorizzazione di spesa di cui all’articolo 19, a valere sulle risorse iscritte alla Missione 20, Programma 03 del bilancio di previsione 2026-2028, allocando la corrispondente spesa alla Missione 10, Programma 05 del bilancio regionale. L’attuazione degli interventi avviene nel rispetto del limite massimo di spesa autorizzato per ciascuna annualità.

Tali risorse sono destinate, in particolare, a:

- formazione e aggiornamento del personale;
- sviluppo, implementazione e manutenzione evolutiva della piattaforma regionale CRISC e dei sistemi di interoperabilità tra i nodi provinciali;
- gestione della piattaforma tecnologica comune e coordinamento tecnico-informatico;
- aggiornamento delle dotazioni hardware, delle infrastrutture informatiche e dei servizi di connettività dedicata.

Resta escluso ogni onere relativo al personale dipendente degli enti coinvolti, che opera in regime di avvalimento nell’ambito delle funzioni istituzionali già attribuite.

Le attività dei Centri provinciali e della Consulta regionale sulla sicurezza stradale si svolgono senza nuovi o maggiori oneri, mediante l’utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

Eventuali ulteriori interventi e iniziative di educazione stradale e innovazione digitale (Art. 13 e Art. 15) possono essere realizzati nell’ambito della programmazione regionale, nazionale ed europea vigente, previa verifica della coerenza con le linee di intervento e della disponibilità delle relative risorse.

#### Aspetti innovativi

L'approvazione della legge è destinata a generare un impatto positivo e duraturo sul territorio regionale poiché rappresenta una scelta di responsabilità e di buon governo, orientata a:

- tutelare la sicurezza dei cittadini;
- rafforzare la credibilità istituzionale della Regione Calabria;

- dare stabilità a un presidio tecnico già riconosciuto e operativo;
- trasformare una buona pratica amministrativa in una politica pubblica strutturata e permanente.

### Conclusioni

La legge costituisce uno strumento essenziale di pianificazione, prevenzione e gestione dei rischi stradali, rafforzando la sicurezza dei cittadini e la capacità istituzionale della Regione Calabria attraverso un sistema di monitoraggio stabile e professionale.

Il sistema si avvale delle risorse umane e strumentali già in dotazione alle amministrazioni provinciali coinvolte, massimizzando l'efficienza della spesa esistente. Eventuali ulteriori potenziamenti o progetti speciali potranno essere sostenuti attraverso l'accesso a fonti di finanziamento della programmazione comunitaria, nazionale e regionale.

La proposta si compone di 19 articoli, come di seguito descritti:

- l'art. 1 precisa i principi ispiratori della Legge;
- l'art. 2 precisa le finalità della Legge;
- l'art. 3 definisce l'ambito degli interventi in materia di sicurezza stradale;
- l'art. 4 prevede l'istituzionalizzazione del Centro di monitoraggio regionale degli incidenti stradali della Calabria (CRISC);
- l'art. 5 promuove la stipula, da parte della Regione, di un protocollo d'intesa con la Provincia di Crotone per disciplinare i rapporti in materia di sicurezza stradale;
- l'art. 6 definisce il ruolo istituzionale e tecnico-scientifico del CRISC all'interno del sistema regionale;
- l'art. 7 prevede l'organizzazione e gestione operativa integrata in regime di avvalimento del personale esistente;
- l'art. 8 prevede il riconoscimento dei Centri provinciali quali articolazioni territoriali del CRISC;
- l'art. 9 definisce i compiti dei Centri di monitoraggio provinciali;
- l'art. 10 prevede l'istituzione della Consulta regionale sulla sicurezza stradale;
- l'art. 11 definisce le funzioni della Consulta regionale sulla sicurezza stradale;
- l'art. 12 specifica la composizione della Consulta regionale sulla sicurezza stradale;
- l'art. 13 promuove programmi di educazione stradale;
- l'art. 14 promuove l'istituzione della Giornata regionale della sicurezza stradale;
- l'art. 15 definisce le attività operative concrete e i compiti di sviluppo tecnologico affidati al CRISC;
- l'art. 16 disciplina la copertura finanziaria delle attività di potenziamento tecnologico e sviluppo evolutivo della piattaforma, incluse interoperabilità e aggiornamento dei sistemi;

- l’art. 17 prevede la possibilità di accordi e convenzioni con enti pubblici e privati per le finalità della legge;
- l’art. 18 prevede la clausola valutativa;
- l’art. 19 contiene la norma finanziaria.

## **Relazione tecnico-finanziaria**

### **Quadro di riepilogo analisi economico finanziaria**

*(allegato a margine della relazione tecnico finanziaria art. 39 Statuto Regione Calabria)*

**Titolo della Legge: “Norme per la promozione della sicurezza e dell’educazione stradale e per la disciplina del sistema regionale di monitoraggio dei dati sull’incidentalità stradale”**

La presente Relazione tecnico-finanziaria è redatta ai sensi della normativa vigente in materia di contabilità pubblica e copertura finanziaria delle leggi regionali.

Il provvedimento disciplina il sistema regionale di governance della sicurezza stradale attraverso la formalizzazione istituzionale del CRISC (Centro regionale di monitoraggio) come nodo centrale di una rete di centri provinciali. Il modello organizzativo adottato si configura come un'architettura Hub & Spoke, dove il CRISC funge da Hub di coordinamento tecnico-scientifico, interconnesso con i Centri provinciali (Spoke) distribuiti sul territorio. Tale struttura garantisce l'omogeneità dei dati e l'efficienza dei flussi informativi senza generare duplicazioni.

La proposta di legge reca prevalentemente (artt. 1-15, 17 e 18) disposizioni di carattere ordinamentale e organizzativo fatta eccezione per le attività di potenziamento tecnologico disciplinate dall’art. 16.

Il sistema di monitoraggio e coordinamento regionale non determina nuovi o maggiori oneri netti a carico del bilancio della Regione Calabria, né per gli enti locali coinvolti, per le seguenti ragioni:

- valorizzazione risorse umane: le funzioni del CRISC e dei Centri provinciali sono assicurate mediante il personale già in servizio presso la Provincia di Crotone e le altre amministrazioni provinciali in regime di avvalimento, senza previsione di indennità aggiuntive, nuovi reclutamenti o oneri di personale a carico della Regione;
- logistica e strumentazione: l'utilizzo delle sedi e delle dotazioni già esistenti presso la Provincia di Crotone (sede del nodo regionale) e le altre Province garantisce l'assenza di costi per infrastrutture fisiche e startup.

Le attività di cui al Titolo IV (Consulta regionale sulla sicurezza stradale) sono svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali già in dotazione all'Amministrazione regionale a legislazione vigente, presso cui la Consulta ha sede, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

L'articolo 16 prevede il potenziamento funzionale e tecnologico del CRISC. Tale disposizione assume natura autorizzatoria di spesa nei limiti previsti dalla norma finanziaria di cui all'articolo 19. Al fine di garantire l'operatività tecnologica, l'interoperabilità delle basi dati e l'aggiornamento evolutivo dei sistemi del CRISC, le attività previste dall'art. 16 sono finanziate, per le annualità 2026, 2027 e 2028, nei limiti dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19, a valere sulle risorse iscritte alla Missione 20, Programma 03 del bilancio di previsione 2026-2028, allocando la corrispondente spesa alla Missione 10, Programma 05 del bilancio regionale.

L'attuazione degli interventi avviene nel rispetto del limite massimo di spesa autorizzato per ciascuna annualità.

Per gli esercizi finanziari successivi al 2028, alla copertura degli oneri si provvede, nei limiti delle risorse disponibili, in sede di approvazione del bilancio di previsione.

**Tab. 1 - Oneri finanziari:**

	Descrizione spese	Tipologia I o C	Carattere temporale A o P	Importo
Art. 1	Norma di carattere ordinamentale. Precisa i principi ispiratori della Legge.			0
Art. 2	Norma di carattere ordinamentale. Precisa le finalità della Legge.			0
Art. 3	Norma di carattere ordinamentale. Definisce l'ambito degli interventi.			0
Art. 4	Norma di carattere ordinamentale. Prevede l'istituzionalizzazione del CRISC valorizzando strutture e personale già esistenti.			0
Art. 5	Norma di carattere ordinamentale. Promuove la stipula di protocolli d'intesa per il funzionamento del CRISC.			0
Art. 6	Norma di carattere ordinamentale. Definisce il			0

	ruolo istituzionale e tecnico-scientifico del CRISC all’interno del sistema regionale.			
Art. 7	Norma di carattere ordinamentale. Prevede l’organizzazione e gestione operativa integrata in regime di avvalimento del personale esistente.			0
Art. 8	Norma a carattere ordinamentale. Prevede il riconoscimento dei Centri provinciali come articolazioni territoriali del CRISC, senza oneri, nell’ambito delle funzioni istituzionali degli enti coinvolti.			0
Art. 9	Norma a carattere ordinamentale. Definisce i compiti dei Centri di monitoraggio provinciali.			0
Art. 10	Norma a carattere ordinamentale. Prevede l’istituzione, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, della Consulta regionale sulla sicurezza stradale.			0
Art. 11	Norma a carattere ordinamentale. Prevede le funzioni della Consulta regionale sulla sicurezza stradale.			0
Art. 12	Norma a carattere ordinamentale. Specifica la composizione della Consulta. La norma non comporta oneri in quanto la partecipazione è a titolo gratuito e non sono previsti rimborsi spese.			0
Art. 13	Norma a carattere ordinamentale. Promuove programmi di educazione			0

	<p>stradale. Gli interventi previsti potranno essere realizzati nell'ambito delle risorse nazionali e comunitarie (es. Fondi strutturali europei 2021-2027), previa verifica della coerenza con le linee di intervento previste nei relativi atti di programmazione.</p>			
Art. 14	<p>Norma a carattere ordinamentale. Prevede l'istituzione, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, della Giornata regionale di promozione della sicurezza stradale. Al fine di potenziare il supporto post-incidente, la Regione favorisce il raccordo funzionale tra i servizi socio-sanitari esistenti, le strutture territoriali e i Centri per le Vittime della Strada, assicurando alle stesse e ai loro familiari l'accesso a percorsi gratuiti di consulenza, informazione e assistenza psicologica, senza nuovi o maggiori oneri e nell'ambito delle risorse umane e strumentali già disponibili a legislazione vigente.</p>			0
Art. 15	<p>Norma a carattere ordinamentale. Definisce le competenze del CRISC per le attività ordinarie di sviluppo, aggiornamento e manutenzione evolutiva della piattaforma regionale per la gestione dei dati sugli incidenti stradali, nonché la formulazione di proposte</p>			0

	progettuali in materia di sicurezza ed educazione stradale e innovazione digitale. Le attività di cui al presente articolo, inerenti ai compiti istituzionali del CRISC, sono svolte con le risorse umane e strumentali già in dotazione agli enti coinvolti (Regione e Provincia).			
Art. 16	Norma di spesa. Disciplina la copertura finanziaria per il funzionamento e il potenziamento tecnologico del CRISC (supporto tecnico-operativo e alla gestione delle piattaforme informatiche necessarie per l'espletamento di tali compiti). Per le annualità 2026, 2027 e 2028, anche per le attività di potenziamento funzionale e tecnologico, la Giunta regionale è autorizzata a concedere un contributo di euro 60.000,00 mediante riduzione delle risorse iscritte alla Missione 20, Programma 03 del bilancio di previsione 2026-2028, con allocazione alla Missione 10, Programma 05 (U.10.05) dello stato di previsione della spesa del bilancio regionale. L'attuazione degli interventi avviene nel rispetto del limite massimo di spesa autorizzato per ciascuna annualità e senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale; per gli esercizi successivi al 2028, la	I <i>(potenziamento infrastrutturale)</i>  C <i>(formazione e aggiornamento)</i>	A          A	45.000,00 €          15.000,00 €

	copertura è prevista nei limiti delle risorse disponibili in sede di approvazione del bilancio di previsione della Regione. Dette attività possono essere finanziate, altresì, ove compatibili, con le risorse afferenti alla programmazione nazionale e comunitaria.			
Art. 17	Norma a carattere ordinamentale. Prevede, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, la possibilità di accordi e convenzioni, previa intesa, con enti pubblici e privati per le finalità della legge.			0
Art. 18	Prevede la clausola valutativa.			0
Art. 19	Contiene la norma finanziaria.	I/C	A	60.000,00 €

### Criteria di quantificazione degli oneri finanziari

La presente legge reca prevalentemente disposizioni di carattere ordinamentale e organizzativo e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, fatta eccezione per le attività di potenziamento tecnologico del CRISC disciplinate dall'articolo 16.

Le attività ordinarie previste sono realizzate mediante:

- valorizzazione del personale già in servizio presso la Provincia di Crotone e le altre Province, in regime di avvalimento;
- utilizzo delle strutture e delle dotazioni strumentali già disponibili;
- impiego di risorse finanziarie già programmate nell'ambito della pianificazione regionale vigente.

Non si rende pertanto necessario esplicitare criteri di quantificazione di nuovi oneri.

**1. Attuazione dell'art. 16** L'articolo 16 assume natura programmatica e disciplina l'utilizzo delle risorse già autorizzate ai sensi dell'articolo 19.

Per le annualità 2026, 2027 e 2028, per la realizzazione di parte delle attività di potenziamento funzionale e tecnologico della piattaforma CRISC (aggiornamento evolutivo, interoperabilità dei sistemi, sviluppo del software) - la Giunta regionale è autorizzata a concedere un contributo di euro 60.000,00, che trova copertura nell'ambito delle risorse iscritte alla Missione 20 – Programma 03 del bilancio di previsione

2026-2028. Tali somme saranno contestualmente allocate alla Missione 10, Programma 05 dello stato di previsione del bilancio 2026-2028. Nello specifico, tali risorse si riferiscono, per euro 15.000,00 annue a spese di natura corrente (attività di formazione e aggiornamento del personale coinvolto nella gestione e nell'utilizzo del sistema informativo regionale) e, per euro 45.000 annue (sviluppo e aggiornamento evolutivo della piattaforma digitale, interoperabilità dei sistemi informativi e potenziamento delle infrastrutture tecnologiche) in conto capitale.

L'attuazione degli interventi avviene nel rispetto del limite massimo di spesa autorizzato per ciascuna annualità, senza determinare nuovi o maggiori oneri netti a carico del bilancio regionale.

Per gli esercizi finanziari successivi al 2028, la copertura degli oneri è prevista, nei limiti delle risorse disponibili, in sede di approvazione del bilancio di previsione della Regione.

**2. Risorse aggiuntive (Fondi Extra-regionali)** Ulteriori iniziative di potenziamento, educazione stradale (Art. 13) e innovazione digitale (Art. 15) possono essere realizzate nell'ambito delle risorse ~~nazionali~~ e comunitarie disponibili, previa verifica della coerenza con le linee di intervento previste negli atti di programmazione e della disponibilità dei relativi fondi.

**Tab. 2** - Copertura finanziaria:

Programma / capitolo	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	Totale
Missione 20 Programma 03 (U.20.03)	-60.000, 00 €	-60.000, 00 €	-60.000, 00 €	-180.000, 00 €
Missione 10 Programma 05 (U.10.05)	60.000,00	60.000,00	60.000,00	180.000,00
Totale	0	0	0	0

## **Proposta di Legge recante**

# **“Norme per la promozione della sicurezza e dell’educazione stradale e per la disciplina del sistema regionale di monitoraggio dei dati sull’incidentalità stradale”.**

## **Capo I**

### **Principi generali e finalità**

#### **Art. 1**

##### *(Principi)*

1. La Regione Calabria, nell’ambito delle proprie competenze ai sensi dell’articolo 117 della Costituzione, in conformità agli obiettivi dell’Unione europea e al Piano nazionale della sicurezza stradale e ai relativi programmi di attuazione, di cui all’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), promuove iniziative di carattere scientifico, tecnico, tecnologico, normativo, educativo e culturale, nonché azioni di prevenzione, finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione del numero e della gravità degli incidenti e delle relative vittime.
2. La Regione, nell’esercizio delle proprie competenze in materia di tutela della salute, governo del territorio e mobilità, promuove la sicurezza stradale secondo l’approccio denominato “Safe System”, in coerenza con gli indirizzi dell’Organizzazione Mondiale della Sanità e della Commissione europea, nel rispetto della normativa statale vigente.

#### **Art. 2**

##### *(Finalità)*

1. La presente legge persegue le seguenti finalità:
  - a) promuovere la riduzione dell'incidentalità stradale e dei relativi costi sociali ed economici;
  - b) migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali regionali e provinciali e della relativa gestione, anche attraverso l’impiego di tecnologie innovative e sistemi di smart road;
  - c) promuovere l’organizzazione, l’analisi e la diffusione delle informazioni relative ai sinistri stradali, ai fattori di rischio e alle concause;
  - d) promuovere e attuare iniziative volte a diffondere la cultura e l'educazione alla sicurezza stradale;
  - e) rafforzare le capacità istituzionali di monitoraggio, analisi e programmazione degli interventi in materia di sicurezza stradale, anche mediante l’integrazione dei dati, il supporto tecnico agli enti competenti e lo sviluppo di strumenti operativi a supporto delle decisioni;

f) garantire la realizzazione e lo sviluppo di un sistema informativo regionale integrato sugli incidenti stradali, in coordinamento con la legge regionale 15 marzo 2024, n. 11 (Disciplina del Sistema Statistico Calabria – SiSCal), assicurando l’interoperabilità e la coerenza con i sistemi informativi nazionali e operando nel rispetto delle competenze statali in materia di rilevazione e gestione dei dati relativi alla rete stradale statale e autostradale.

2. Le attività di raccolta, elaborazione, analisi, diffusione e gestione dei dati previste dalla presente legge sono esercitate nel rispetto della normativa europea e nazionale vigente e in coordinamento con la l.r. 11/2024, garantendo l’integrazione, l’interoperabilità e la coerenza dei flussi informativi con il Sistema statistico nazionale.

### **Art. 3**

#### *(Interventi)*

1. La Regione, per il perseguimento delle finalità di cui all’articolo 2, attua i seguenti interventi:

- a) promozione e coordinamento delle politiche regionali e locali in materia di sicurezza stradale, anche in raccordo con le politiche nazionali ed europee;
- b) riconoscimento del Centro di monitoraggio regionale degli incidenti stradali della Calabria, di seguito denominato CRISC.
- c) riconoscimento dei Centri provinciali come articolazioni territoriali del CRISC per il monitoraggio, la gestione e il controllo dei dati sugli incidenti stradali;
- d) realizzazione di programmi di informazione, formazione ed educazione stradale rivolti in particolare agli studenti, ai giovani e agli utenti della strada;
- e) promozione della ricerca scientifica e dell’innovazione tecnologica applicata alla sicurezza stradale;
- f) promozione di azioni di rafforzamento e sviluppo sistematico delle forme di raccordo e di collaborazione intersettoriale e interistituzionale, anche attraverso accordi e intese con enti pubblici e privati, università e centri di ricerca.

## **Capo II**

### **Monitoraggio regionale degli incidenti stradali in Calabria**

### **Art. 4**

*(Centro di monitoraggio regionale degli incidenti stradali della Calabria CRISC)*

1. La Regione, al fine di attuare i principi e le finalità di cui agli articoli 1 e 2, riconosce il Centro di monitoraggio regionale degli incidenti stradali della Calabria quale struttura tecnica regionale di riferimento per il monitoraggio e l'analisi dei dati sugli incidenti stradali.
2. Il CRISC ha sede operativa presso il Centro provinciale di monitoraggio della sicurezza stradale della Provincia di Crotona, già attivo quale centro regionale di riferimento per l'acquisizione dei dati ufficiali dell'incidentalità stradale, valorizzandone le dotazioni strumentali, l'esperienza tecnico-scientifica e il personale già impiegato.
3. Il CRISC opera in raccordo con i Centri di monitoraggio provinciali della sicurezza stradale di cui all'articolo 8, quale nodo centrale della rete regionale, e assicura il collegamento funzionale con i sistemi e le reti nazionali di monitoraggio dell'incidentalità stradale, anche ai fini del debito informativo verso l'ISTAT e gli organismi europei.
4. Il CRISC opera in coerenza con SiSCal, di cui alla l.r. 11/2024, assicurando il coordinamento e l'integrazione dei flussi informativi con il sistema statistico nazionale, nel rispetto delle competenze statali in materia.

#### **Art. 5**

*(Rapporti tra Regione Calabria e Provincia di Crotona)*

1. I rapporti tra la Regione Calabria e la Provincia di Crotona, ai fini dell'operatività del CRISC, sono disciplinati mediante appositi protocolli d'intesa nel rispetto delle competenze attribuite alla Provincia.
2. I protocolli d'intesa di cui al comma 1 definiscono le modalità di utilizzo del personale e delle strutture già in dotazione alla Provincia di Crotona, nonché le forme di raccordo organizzativo necessarie ad assicurare il funzionamento del CRISC, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 6**

*(Funzioni istituzionali del CRISC)*

1. Il CRISC è il riferimento tecnico regionale per il monitoraggio e l'analisi dei dati relativi agli incidenti stradali verificatisi sul territorio della regione.
2. Il CRISC opera in coerenza con il Sistema statistico nazionale e nel rispetto della normativa vigente e dei protocolli d'intesa in materia, nonché in coordinamento con SiSCal, di cui alla l.r. 11/2024, assicurando l'integrazione, la coerenza e l'unicità dei flussi informativi.
3. Il CRISC svolge in particolare le seguenti funzioni:

- a) cura la raccolta, la validazione e l'elaborazione dei 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;
  - c) assicura il collegamento funzionale con i sistemi informativi nazionali ed europei di monitoraggio dell'incidentalità stradale, secondo le modalità definite dalla normativa vigente e dai protocolli d'intesa in materia;
  - d) elabora analisi statistiche e individua le principali situazioni di rischio e i fattori causali dell'incidentalità;
  - e) fornisce supporto tecnico alle politiche e agli indirizzi regionali in materia di sicurezza stradale;
  - f) assicura, nell'ambito delle competenze regionali e in coordinamento con SiSCal, la trasmissione e l'interscambio dei flussi informativi verso l'ISTAT e i sistemi nazionali ed europei di monitoraggio, nel rispetto della normativa vigente;
  - g) fornisce supporto tecnico-scientifico alla Consulta regionale sulla sicurezza stradale;
  - h) promuove attività di formazione e aggiornamento degli operatori coinvolti nel sistema regionale di monitoraggio;
  - i) cura la gestione evolutiva del software regionale di base per la raccolta dei dati e ne propone eventuali aggiornamenti;
  - j) promuove la diffusione delle buone pratiche e dei risultati delle analisi;
  - k) promuove e coordina, in collaborazione con le Province e gli enti competenti, attività di ricognizione e mappatura della rete viaria regionale, funzionali alla pianificazione degli interventi per la sicurezza stradale.
4. Il CRISC predispone annualmente un rapporto sulla sicurezza stradale regionale, sulla base dei dati raccolti dai Centri di monitoraggio provinciali e dalle informazioni ufficiali fornite dall'ISTAT, e lo trasmette alla Consulta regionale sulla sicurezza stradale entro il 31 dicembre.
5. Il rapporto di cui al comma 4 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.
6. Il rapporto regionale sulla sicurezza stradale è pubblicato nell'apposita sezione del portale istituzionale della Regione e reso accessibile tramite i diversi canali istituzionali.

7. Il trattamento dei dati di cui alla presente legge è effettuato nel rispetto del Regolamento (UE) 2016/679, sulla protezione dei dati (GDPR) e del decreto legislativo 30 giugno 2003, n.196 (Codice in materia di protezione dei dati personali).

8. La Giunta regionale, entro novanta giorni dall’entrata in vigore della presente legge, adotta un disciplinare tecnico per garantire l’anonimizzazione dei dati aggregati.

### **Art. 7**

#### *(Organizzazione e gestione operativa)*

1. Il CRISC opera avvalendosi di una struttura operativa integrata, basata sul principio della cooperazione rafforzata e dell’interoperabilità dei dati, costituita dal personale già in servizio presso la Provincia di Crotone e dal personale messo a disposizione dalle altre Province calabresi, nell’ambito delle forme di collaborazione di cui agli articoli 5 e 8 e nel rispetto dell’autonomia organizzativa degli enti coinvolti, sulla base di apposite convenzioni o protocolli d’intesa che disciplinano i rapporti tra le amministrazioni, le modalità di impiego del personale e i profili organizzativi e funzionali connessi allo svolgimento delle attività previste dalla presente legge.

2. Ai fini dell’operatività del sistema:

a) il personale della Provincia di Crotone, in qualità di struttura di coordinamento tecnico, assicura la supervisione, la validazione e l’elaborazione dei dati su scala regionale;

b) il personale delle singole Province calabresi, individuato d’intesa con gli enti di appartenenza, cura la raccolta e la validazione dei dati nei rispettivi ambiti territoriali, assicurando il flusso informativo verso il CRISC per la successiva elaborazione unitaria regionale.

## **Capo III**

### **Centri di monitoraggio provinciali**

### **Art. 8**

#### *(Centri provinciali della sicurezza stradale)*

1. La Regione, nell’ambito del sistema regionale di monitoraggio dell’incidentalità stradale, individua presso ciascuna Provincia, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, le strutture organizzative già competenti per il monitoraggio della sicurezza stradale, di seguito denominate Centri provinciali, quali nodi territoriali della rete regionale coordinata dal CRISC, al fine di garantire la raccolta, l’analisi e l’elaborazione dei dati sugli incidenti stradali a livello provinciale.

2. I Centri provinciali operano avvalendosi del personale e delle risorse già disponibili presso le Province competenti, nell'ambito delle funzioni già attribuite dalla normativa vigente, che individuano gli operatori che assicurano la raccolta, la validazione e l'elaborazione dei dati sugli incidenti stradali.
3. Gli operatori di cui al comma 2 operano in raccordo funzionale con il CRISC, assicurando omogeneità e standardizzazione delle procedure di monitoraggio e trasmissione dei dati.

### **Art. 9**

*(Compiti operativi dei Centri provinciali della sicurezza stradale)*

1. I Centri provinciali della sicurezza stradale svolgono le seguenti funzioni:
  - a) raccolta e aggiornamento dei dati sugli incidenti stradali nel territorio provinciale di competenza;
  - b) assicurazione della qualità, completezza e correttezza delle informazioni raccolte;
  - c) trasmissione dei dati al CRISC secondo procedure standardizzate e mediante il software regionale dedicato;
  - d) supporto tecnico e operativo alle iniziative regionali in materia di sicurezza stradale, anche in raccordo con la Consulta regionale sulla sicurezza stradale.
2. Tutte le attività dei Centri provinciali sono svolte senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, utilizzando il personale e le risorse già disponibili presso le amministrazioni provinciali, nell'ambito delle competenze già attribuite dalla normativa vigente e secondo le modalità di cui all'articolo 7.

## **Capo IV**

### **Consulta regionale sulla sicurezza stradale**

### **Art. 10**

*(Consulta regionale sulla sicurezza stradale)*

1. È istituita la Consulta regionale sulla sicurezza stradale, di seguito denominata Consulta, quale organo tecnico consultivo regionale e strumento di partecipazione, confronto, raccordo e coordinamento tra la Regione, le istituzioni, le parti sociali, le associazioni e le fondazioni interessate alla circolazione, alla sicurezza e all'educazione stradale.
2. La Consulta ha sede presso il dipartimento regionale competente in materia di trasporti ed è presieduta dall'assessore regionale competente in materia di trasporti o da un suo delegato.

## **Art. 11**

### *(Funzioni della Consulta)*

1. La Consulta ha i seguenti compiti:

- a) esprimere pareri sugli indirizzi regionali in materia di sicurezza stradale;
- b) formulare proposte operative per le politiche e le iniziative regionali;
- c) esercitare funzioni di sollecitazione e di indirizzo per ampliare la conoscenza sullo stato della sicurezza stradale e sulle possibilità di un suo miglioramento, e promuovere a tal fine linee di azione;
- d) favorire il coordinamento istituzionale tra i soggetti di cui all'articolo 10, comma 1.

2. Il CRISC opera quale organo tecnico-scientifico di supporto permanente della Consulta, fornendo dati, analisi e strumenti operativi.

3. La Consulta adotta un regolamento interno per il proprio funzionamento alla prima seduta utile e lo aggiorna ogni qual volta lo ritenga necessario.

## **Art. 12**

### *(Composizione della Consulta regionale sulla sicurezza stradale)*

1. La Consulta è composta dai seguenti membri effettivi:

- a) l'assessore regionale competente in materia di trasporti, che la presiede;
- b) i dirigenti generali dei dipartimenti competenti in materia di trasporti, infrastrutture, sanità e istruzione o loro delegati;
- c) i presidenti delle Province o loro delegati;
- d) un rappresentante del CRISC;
- e) un rappresentante per ciascun Centro di monitoraggio provinciale;
- f) i Sindaci dei Comuni capoluogo di provincia o loro delegati;
- g) un rappresentante del Compartimento della Polizia Stradale per la Calabria, un rappresentante dell'Arma dei Carabinieri con competenza in materia di sicurezza stradale e un rappresentante del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, previa intesa con i rispettivi Corpi di appartenenza.
- h) un rappresentante designato da ciascuna Azienda sanitaria provinciale;
- i) i rappresentanti degli enti gestori delle strade e dei servizi di trasporto;
- j) un rappresentante dell'Ufficio scolastico regionale (USR);
- k) un rappresentante dell'Automobile Club d'Italia (ACI).

2. Il funzionamento della Consulta, la designazione dei membri, le modalità di convocazione e di svolgimento delle sedute e le forme di delega sono disciplinate dal regolamento interno di cui all'articolo 11, comma 3.

3. Possono essere invitati, senza diritto di voto, esperti, docenti universitari e rappresentanti di enti e associazioni operanti nel settore della sicurezza stradale, con facoltà di esprimere parere.
4. Le rappresentanze di cui al comma 3 possono richiedere di essere sentite dalla Consulta per questioni rilevanti in tema di sicurezza stradale.
5. La partecipazione ai lavori della Consulta è a titolo gratuito e non comporta la corresponsione di alcun compenso, indennità o rimborso spese.

## **Capo V**

### **Sviluppi strategici in materia di educazione stradale e innovazione digitale**

#### **Art. 13**

*(Educazione e formazione alla sicurezza stradale)*

1. La Regione promuove, in coerenza con gli indirizzi nazionali ed europei, iniziative di educazione e formazione alla sicurezza stradale, rivolte in particolare ai giovani, agli studenti e agli utenti della strada.
2. Le iniziative di cui al comma 1 sono realizzate, previa intesa, in collaborazione con USR, gli enti locali, le forze di polizia competenti in materia di circolazione stradale, le aziende sanitarie e i soggetti pubblici e privati operanti nel settore.
3. La Regione favorisce l’inserimento di moduli formativi sulla sicurezza stradale nell’ambito delle attività scolastiche ed extrascolastiche, previa intesa e nel rispetto dell’autonomia delle istituzioni scolastiche.
4. Le attività di cui ai commi precedenti sono attuate senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, nell’ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
5. Eventuali ulteriori misure possono essere realizzate nell’ambito delle risorse nazionali e comunitarie, previa verifica della coerenza con le linee di intervento previste nei relativi atti di programmazione.

#### **Art. 14**

*(Giornata regionale della sicurezza stradale)*

1. È istituita, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale e avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, la Giornata regionale della sicurezza stradale, finalizzata a promuovere l’educazione, l’informazione e la sensibilizzazione dell’opinione pubblica in materia di sicurezza stradale, con particolare riferimento ai giovani e al mondo scolastico.

2. La Giornata regionale della sicurezza stradale è celebrata annualmente la terza domenica del mese di novembre, in concomitanza con la Giornata mondiale in memoria delle vittime della strada istituita dall’Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. In occasione della Giornata regionale della sicurezza stradale, la Giunta regionale favorisce l’organizzazione di manifestazioni, convegni e ogni altra iniziativa volta a diffondere la cultura e l’educazione della sicurezza stradale. Promuove, in particolare:

a) la stipula di protocolli d’intesa tra la Regione, le Forze dell’Ordine e, previa intesa, con USR per l’organizzazione di incontri formativi, cerimonie commemorative, convegni e attività educative negli istituti di ogni ordine e grado, avvalendosi del personale in servizio;

b) il coinvolgimento, a titolo gratuito, delle associazioni dei familiari delle vittime della strada e degli enti del Terzo settore (ETS), di cui all’articolo 4 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117 (Codice del Terzo settore), operanti nell’ambito della sicurezza stradale e che, avvalendosi di volontari di cui all’articolo 17 del medesimo Codice del Terzo settore, possono fornire supporto e informazioni e svolgere attività di testimonianza e sensibilizzazione;

c) il raccordo con i servizi socio-sanitari esistenti e con i Centri per le vittime della strada già operanti sul territorio al fine di fornire consulenza, informazione e assistenza, anche psicologica, per le vittime di incidenti stradali;

d) la diffusione di messaggi di pubblica utilità sui portali istituzionali;

e) l’indizione di concorsi di idee rivolti agli studenti calabresi per la realizzazione di contenuti multimediali sui temi della sicurezza stradale.

4. La Giunta e il Consiglio regionale concedono il patrocinio morale alle iniziative di cui al presente articolo.

## **Art. 15**

### *(Sviluppo della piattaforma regionale e proposte progettuali)*

1. Il CRISC cura lo sviluppo, l’aggiornamento e l’evoluzione della piattaforma regionale dedicata alla gestione, integrazione e analisi dei dati sugli incidenti stradali, assicurandone l’interoperabilità e la compatibilità con i sistemi provinciali e nazionali.

2. Nell’ambito delle attività di cui al comma 1, il CRISC può promuovere l’implementazione di strumenti tecnologici innovativi, moduli evolutivi e soluzioni digitali avanzate, ivi comprese dashboard di infomobilità e l’ammodernamento del portale istituzionale, nonché sistemi di analisi predittiva e applicazioni di intelligenza artificiale finalizzati all’individuazione dei punti critici della rete viaria e al miglioramento delle capacità di monitoraggio e prevenzione.

3. Il CRISC può formulare proposte progettuali in materia di sicurezza, educazione stradale e innovazione digitale al dipartimento regionale competente, ai fini dell’eventuale inserimento nell’ambito della programmazione regionale, nazionale ed europea vigente.

4. L’utilizzo di sistemi di analisi predittiva e di strumenti tecnologici avanzati di cui al presente articolo è effettuato nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali, di sicurezza informatica e di protezione dei sistemi informativi pubblici, nonché dei principi di necessità, proporzionalità e minimizzazione dei dati.

## **Capo VI**

### **Risorse finanziarie e collaborazioni**

#### **Art. 16**

*(Risorse per le attività di potenziamento funzionale e tecnologico del CRISC)*

1. Le attività di potenziamento funzionale e tecnologico di seguito indicate possono essere effettuate con risorse regionali, nei limiti indicati all’articolo 19, nonché, ove compatibili, con le risorse rientranti nella programmazione nazionale e comunitaria:

- a) formazione e aggiornamento specialistico degli operatori;
- b) sviluppo, implementazione e manutenzione evolutiva della piattaforma regionale del CRISC e dei sistemi di interoperabilità tra i nodi provinciali e regionali;
- c) gestione della piattaforma tecnologica comune e del coordinamento tecnico-informatico;
- d) aggiornamento delle dotazioni informatiche, delle infrastrutture tecnologiche e dei servizi di connettività dedicata;
- e) supporto tecnico alle attività di raccolta, validazione, elaborazione e trasmissione dei dati ufficiali, compresi i flussi informativi verso l’ISTAT e i sistemi nazionali.

2. L’utilizzo del personale provinciale presso il CRISC avviene in regime di avvalimento, nell’ambito delle funzioni istituzionali già attribuite agli enti di appartenenza, senza corresponsione di indennità, compensi o rimborsi aggiuntivi.

### **Art. 17**

*(Collaborazioni istituzionali e scientifiche)*

1. La Regione può stipulare, per le finalità della presente legge, accordi di programma con le amministrazioni interessate nonché convenzioni e protocolli d'intesa con enti pubblici e privati. Gli atti sono stipulati senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.
2. La Regione può stipulare protocolli d'intesa con università, centri di ricerca e istituti di eccellenza, anche al di fuori del territorio regionale, per attività di ricerca, sviluppo tecnologico, formazione e innovazione nei settori della sicurezza e dell'educazione stradale, nel rispetto dell'autonomia statutaria e regolamentare degli enti coinvolti e senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.
3. Delle collaborazioni di cui ai commi 1 e 2 è data informazione alla Consulta regionale sulla sicurezza stradale.

## **Capo VII**

### **Disposizioni finali**

### **Art. 18**

*(Clausola valutativa)*

1. La Giunta regionale riferisce annualmente al Consiglio regionale sullo stato di attuazione della presente legge e sui risultati conseguiti in termini di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione dell'incidentalità.
2. La relazione di cui al comma 1 è presentata entro il 31 marzo di ogni anno alla commissione consiliare competente e contiene informazioni in particolare:
  - a) sulle attività svolte e sugli interventi promossi in attuazione della presente legge;
  - b) sulle forme di coordinamento e collaborazione attivate tra i soggetti istituzionali coinvolti;
  - c) sui contenuti e sulle risultanze del rapporto annuale predisposto dal CRISC;
  - d) sulle iniziative realizzate in materia di educazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale;
  - e) sull'utilizzo delle risorse destinate alle finalità della presente legge.

**Art. 19**

*(Norma finanziaria)*

1. Per la realizzazione delle attività indicate nella presente legge, la Giunta regionale è autorizzata a concedere a CRISC un contributo nel limite massimo di 60.000,00 euro per ciascuna delle annualità 2026, 2027 e 2028.
2. Alla copertura finanziaria della somma indicata al comma 1 si provvede mediante riduzione dello stanziamento della Missione 20, Programma 03 (U.20.03) del bilancio di previsione 2026-2028, che presenta la necessaria disponibilità.
3. Le somme di cui al comma 2 sono contestualmente iscritte alla Missione 10, Programma 05 (U.10.05) dello stato di previsione del bilancio 2026-2028.
4. Per gli esercizi finanziari successivi al 2028, alla copertura degli oneri si provvede, nei limiti delle risorse disponibili, in sede di approvazione del bilancio di previsione della Regione.
5. La Giunta regionale è autorizzata ad apportare le necessarie variazioni allo stato di previsione della spesa del bilancio 2026-2028.