



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

Allegato n. 2 alla Delib.G.R. n. 15/24 del 29.3.2013

COSTITUZIONE DEL CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE

AGGIORNAMENTO DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Agosto 2012

INDICE

PARTE A – QUADRO DESCRITTIVO	3
IDENTIFICATIVO DELLA PROPOSTA	3
RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO	3
A. SOGGETTO PROPONENTE	3
B. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	3
1. Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio.....	3
2. Descrizione sintetica delle azioni	3
3. Durata complessiva dell'intervento proposto	4
4. Collegamento a Piani e Programmi	4
5. Risultati attesi.....	4
C. OBIETTIVI, CONTENUTI E RISULTATI ATTESI	5
D. PROFILI TECNICO-AMMINISTRATIVI.....	5
1. Livello di progettazione	5
2. Disponibilità di tutti gli atti preliminari e propedeutici	5
3. Disponibilità dei fattori necessari per l'avvio degli interventi.....	5
4. Atti di impegno	5
E. RISORSE IMPEGNATE PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI	6
1. Costi dell'intervento.....	6
2. Personale dedicato alla proposta di intervento	6
3. Collaborazioni esterne	6
F. STRUTTURE TECNICHE E DI MONITORAGGIO	7
G. FASI E TEMPI PREVISTI DAL PROGRAMMA DI ATTIVITÀ.....	7
PARTE B – ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ.....	8
A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	8
1. Aspetti generali	8
2. Incidentalità: dati quantitativi.....	9
B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO	17
PARTE C – PROPOSTA DI INTERVENTO E SUE MOTIVAZIONI.....	18
A. COSTITUZIONE DEL CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO.....	18
1. Struttura del Centro Regionale di Monitoraggio.....	18
2. Obiettivi	19
3. Attività	20
B. ELABORAZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE	22
C. ATTIVITÀ DI FORMAZIONE ED INFORMAZIONE	22
D. CRONOPROGRAMMA	23
E. QUADRO ECONOMICO	25

PARTE A – QUADRO DESCRITTIVO

IDENTIFICATIVO DELLA PROPOSTA

Denominazione Regione Autonoma della Sardegna – cod. ISTAT 20 – cod. NUTS ITG2

Sede Viale Trento, 69 – 09123 Cagliari

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Nominativo Dott. -----

Struttura Assessorato dei Lavori Pubblici – Servizio Viabilità e infrastrutture di trasporto

Sede Viale Trento, 69 – 09123 Cagliari

Telefono 070 606 ----

Fax 070 606 2098

e-mail -----

A. SOGGETTO PROPONENTE

Regione Autonoma della Sardegna

B. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio

I dati ISTAT relativi al 2010 mostrano che in Sardegna si sono verificati 4.206 incidenti, con 106 morti e 6.278 feriti, e descrivono un fenomeno in costante diminuzione a partire dal 2004, ma ancora significativo se rapportato alla popolazione (1.675.411 abitanti), e considerato che l'indice di mortalità risulta pari a 2,52, quindi sensibilmente superiore al valore medio nazionale di 1,93.

2. Descrizione sintetica delle azioni

- a. Progettazione della struttura operativa.
- b. Rilievo degli incidenti stradali, attraverso un'azione coordinata con gli organi incaricati dei servizi di polizia stradale, con gli enti preposti alla raccolta ed all'elaborazione statistica dei dati, con il servizio sanitario e con gli osservatori locali presenti sul territorio regionale o in fase di avvio.
- c. Acquisizione dei dati di incidentalità, localizzazione su un Sistema Informativo Geografico e creazione di un sistema informativo per la raccolta dei dati d'incidentalità ed il popolamento di banche dati utili per le analisi di sicurezza stradale (banca dati degli incidenti, delle strade e dei flussi di traffico).

- d. Costituzione di una banca dati dei progetti finanziati con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- e. Analisi degli incidenti di tipo statistico, ingegneristico e medico-psicologico, anche attraverso la realizzazione di campagne di indagine su specifici comportamenti degli utenti (quali la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, il superamento dei limiti di velocità, l'uso di telefoni cellulari, il mancato uso del casco per i motoveicoli e delle cinture di sicurezza per gli autoveicoli).
- f. Identificazione degli interventi, valutazione degli stessi, monitoraggio degli interventi realizzati, al fine di ridurre il numero di morti e feriti (come obiettivo di riferimento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale).
- g. Elaborazione, gestione e monitoraggio del Piano Regionale della Sicurezza Stradale, inteso come strumento di supporto per la pianificazione degli interventi di interesse regionale e come strumento di indirizzo per i Piani Provinciali e Comunali.
- h. Espletamento di corsi di formazione per gli operatori, di programmi di educazione stradale nelle scuole, di campagne di sensibilizzazione.
- i. Creazione di un portale *web* per la divulgazione di statistiche, informazioni sulle iniziative in corso, esempi di *best practice*, studi scientifici ed aggiornamenti normativi.

3. Durata complessiva dell'intervento proposto

36 mesi

4. Collegamento a Piani e Programmi

- a. Piano Generale dei Trasporti.
- b. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- c. Piano Regionale dei Trasporti.
- d. Piano Provinciale dei Trasporti.
- e. Piani Urbani del Traffico.

5. Risultati attesi

Maggiore conoscenza e controllo del fenomeno, e conseguente riduzione degli incidenti stradali e delle vittime da essi determinati.

C. OBIETTIVI, CONTENUTI E RISULTATI ATTESI

1. Miglioramento della completezza e dell'accuratezza nella rilevazione degli incidenti stradali.
2. Localizzazione degli incidenti in modo puntuale sulla rete stradale.
3. Analisi dei fattori di rischio e definizione di soluzioni atte a rimuoverli e/o a ridurne significativamente la portata.
4. Definizione ed attivazione degli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale, secondo i principi di premialità, proporzionalità, specificità, aggiuntività, priorità, intersettorialità e completezza.
5. Governo della sicurezza stradale.
6. Sviluppo della cultura della sicurezza stradale.

D. PROFILI TECNICO-AMMINISTRATIVI

1. Livello di progettazione

Il presente progetto riveste la natura di progetto generale.

2. Disponibilità di tutti gli atti preliminari e propedeutici

- Delibera della Giunta Regionale n. 46/3 del 12.12.2003.

3. Disponibilità dei fattori necessari per l'avvio degli interventi

Sede presso l'Assessorato dei Lavori Pubblici della Regione Autonoma della Sardegna.

4. Atti di impegno

- Impegno ad inserire l'opera nel programma ed a finanziare la quota a carico dell'Amministrazione, all'approvazione regionale del progetto.
- Approvazione della proposta (e di tutti gli interventi che la costituiscono).

E. RISORSE IMPEGNATE PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

1. Costi dell'intervento

Voce	Valore in €	% su tot.
Costi complessivi	3.500.000	
Quota di cofinanziamento a carico del PNSS	2.300.000	65,71
Quota complessiva a carico del proponente	1.200.000	34,29

2. Personale dedicato alla proposta di intervento

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	11	12		23
Amministrativi	1			1
Totale	12	12		24

3. Collaborazioni esterne

3.1. Denominazione Specialisti nel settore dei trasporti

Tipo di prestazione Consulenza

3.2. Denominazione Specialisti nel settore della statistica

Tipo di prestazione Consulenza

F. STRUTTURE TECNICHE E DI MONITORAGGIO

Presso l'Amministrazione proponente non è attiva una struttura tecnica dedicata alla sicurezza stradale; l'istituzione di detta struttura rientra tra gli interventi previsti dalla presente proposta.

La struttura centrale opererà presso l'Assessorato dei Lavori Pubblici, ed il personale sarà il seguente:

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	1	2		3
Amministrativi	1			1
Totale	2	2		4

G. FASI E TEMPI PREVISTI DAL PROGRAMMA DI ATTIVITÀ

Misure diverse dalle opere	Quota %	Giorni
Redazione del piano operativo	10,959	120
Fase 1	33,333	365
Fase 2	33,333	365
Fase 3	22,374	245
Totale	100,00	1.095

PARTE B – ANALISI GENERALE DELL'INCIDENTALITÀ

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. Aspetti generali

Il territorio interessato dal presente progetto riguarda l'intera Regione Sardegna e quindi tutto il complesso della viabilità di livello statale, provinciale e locale.

La Regione Sardegna è suddivisa oggi in otto province: Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Medio Campidano, Carbonia-Iglesias, Ogliastra e Olbia-Tempio. Le ultime quattro province sono state istituite con la Legge Regionale 12 luglio 2001, n. 9, ma hanno acquisito la completa autonomia organizzativa solo nel 2005. Per questo motivo non risultano tra i soggetti proponenti del progetto di costituzione del Centro Regionale di Monitoraggio, presentato originariamente, come noto, nel 2003.

Negli ultimi anni si è verificato nell'isola un incremento della mobilità, e detto incremento ha interessato in particolare misura il traffico stradale privato, anche a causa di un'insufficiente offerta di trasporto collettivo su rotaia: in ambito extraurbano la rete ferroviaria è antiquata, ed in ambito urbano è ancora molto limitata l'estensione delle linee metrotranviarie, presenti a Cagliari ed a Sassari.

L'offerta di trasporto è articolata su infrastrutture a carattere lineare (strade e ferrovie), che servono la domanda con collegamenti O/D est-ovest e nord-sud, e da infrastrutture puntuali (porti ed aeroporti) aventi la funzione di attrattori e generatori per i collegamenti con il resto del territorio nazionale.

Le categorie di strade interessate sono le seguenti: strade statali, strade provinciali, strade comunali e viabilità urbana; non sono presenti nell'isola infrastrutture di tipo autostradale.

La dotazione stradale è ripartita, dal punto di vista amministrativo, secondo la seguente classificazione:

- 1) Strade Statali (per uno sviluppo di 3.070 km);
- 2) Strade Provinciali (per uno sviluppo di 5.382 km);
- 3) Strade Comunali (per uno sviluppo di circa 40.000 km, di cui circa 4.000 in ambito extraurbano).

Sulla base di questi dati, le caratteristiche della rete stradale isolana possono essere descritte, in estrema sintesi, nel modo seguente: a fronte dell'assenza di una rete autostradale, è presente una rete stradale statale di notevole sviluppo (rapportata alla superficie del territorio regionale di 24.090 kmq). Viceversa risulta limitata l'estensione della rete stradale provinciale.

Le principali arterie stradali, fondamentali per i collegamenti interni, sono le seguenti:

- S.S. 131 "Carlo Felice";
- S.S. 131 "Diramazione Centrale Nuorese";
- S.S. 291 "Sassari – Alghero";
- S.S. 597/199 "Sassari – Olbia";
- S.S. 125 "Orientale Sarda".

Tutte le infrastrutture citate sono interessate, allo stato attuale, da interventi di adeguamento o potenziamento, in corso di esecuzione o in fase di progettazione.

2. Incidentalità: dati quantitativi

I dati disponibili oggi, pubblicati dall'ISTAT e riferiti al decennio 2001 – 2010, evidenziano un fenomeno dell'incidentalità stradale significativo: per quanto il numero degli incidenti sia, in termini assoluti, nettamente inferiore a quello registrato mediamente in altre regioni, tale dato assume rilevanza se rapportato alla popolazione dell'isola (pari a 1.675.411 abitanti), e soprattutto se si prende in considerazione l'indice di mortalità, che ha assunto nel 2010 il valore di 2,52 contro una media nazionale di 1,93 (e pari addirittura a 2,65 se calcolato come media del triennio 2008 – 2010). Questo fatto può essere facilmente compreso alla luce di quanto esposto al punto precedente a proposito delle caratteristiche della rete stradale e della preponderanza del trasporto privato rispetto a quello collettivo: è infatti noto che l'incidentalità che si verifica sulle strade extraurbane ordinarie è notevolmente superiore a quella riscontrata nella rete autostradale, e, in ambito urbano, è altrettanto dimostrato che l'incidentalità, se rapportata alla popolazione, assume maggior rilievo nelle aree urbane che non siano dotate di un'estesa rete di trasporto collettivo.

La situazione è inoltre aggravata dalla concomitanza di lavori in corso nelle principali arterie stradali precedentemente elencate.

Si riportano di seguito i dati pubblicati dall'ISTAT, che descrivono sinteticamente il fenomeno dell'incidentalità stradale relativo al territorio regionale nel decennio 2001 – 2010.

STATISTICHE SUGLI INCIDENTI STRADALI IN SARDEGNA (DATI ISTAT)

NUMERO DEGLI INCIDENTI STRADALI IN AREA URBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	3.655	3.588	3.358	3.618	3.600	3.453	3.140	3.102	3.249	2.906	3.086
Sassari	923	1.019	1.069	1.054	994	781	805	857	857	760	825
Nuoro	629	625	560	541	481	326	211	173	180	152	168
Cagliari	1.668	1.590	1.419	1.727	1.817	1.504	1.383	1.288	1.373	1.266	1.309
Oristano	435	354	310	296	308	285	245	232	194	169	198
Olbia-Tempio						300	263	287	446	327	353
Ogliastra						51	58	84	46	62	64
Medio Campidano						65	37	51	10	27	29
Carbonia-Iglesias						141	138	130	143	143	139

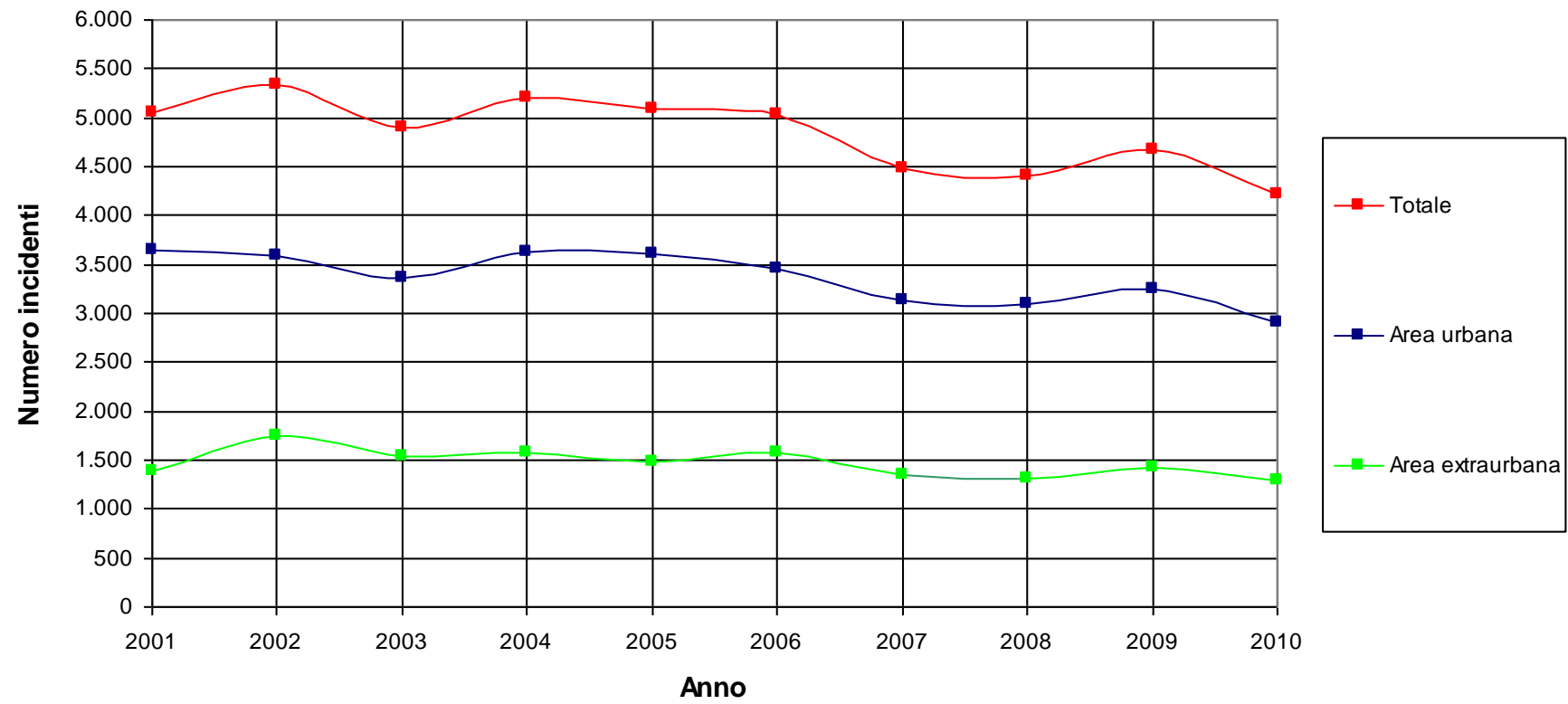
NUMERO DEGLI INCIDENTI STRADALI IN AREA EXTRAURBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	1.387	1.744	1.536	1.582	1.489	1.581	1.341	1.306	1.416	1.300	1.341
Sassari	352	495	438	487	456	345	266	283	297	299	293
Nuoro	235	407	326	400	348	276	191	200	211	183	198
Cagliari	566	577	520	436	413	363	333	321	340	330	330
Oristano	234	265	252	259	272	253	223	204	188	155	182
Olbia-Tempio						183	167	87	237	193	172
Ogliastra						56	72	101	61	60	74
Medio Campidano						40	32	49	19	17	28
Carbonia-Iglesias						65	57	61	63	63	62

NUMERO DEGLI INCIDENTI STRADALI TOTALE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	5.042	5.332	4.894	5.200	5.089	5.034	4.481	4.408	4.665	4.206	4.426
Sassari	1.275	1.514	1.507	1.541	1.450	1.126	1.071	1.140	1.154	1.059	1.118
Nuoro	864	1.032	886	941	829	602	402	373	391	335	366
Cagliari	2.234	2.167	1.939	2.163	2.230	1.867	1.716	1.609	1.713	1.596	1.639
Oristano	669	619	562	555	580	538	468	436	382	324	381
Olbia-Tempio						483	430	374	683	520	526
Ogliastra						107	130	185	107	122	138
Medio Campidano						105	69	100	29	44	58
Carbonia-Iglesias						206	195	191	206	206	201

Incidenti stradali in Sardegna 2001 - 2010 (dati ISTAT)



STATISTICHE SUGLI INCIDENTI STRADALI IN SARDEGNA (DATI ISTAT)

NUMERO DEI MORTI IN AREA URBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	68	44	52	36	43	54	46	48	38	26	37
Sassari	12	12	22	17	11	17	7	12	6	5	8
Nuoro	12	7	7	4	6	5	5	5	5	3	4
Cagliari	36	17	20	9	20	17	22	15	13	11	13
Oristano	8	8	3	6	6	5	4	6	5	2	4
Olbia-Tempio						1	3	3	8	2	4
Ogliastra						2	3	6	0	2	3
Medio Campidano						4	0	1	1	0	1
Carbonia-Iglesias						3	2	0	0	1	0

NUMERO DEI MORTI IN AREA EXTRAURBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	144	152	121	130	123	126	104	77	83	80	80
Sassari	42	36	40	38	50	35	30	31	14	14	20
Nuoro	15	30	18	28	17	18	13	8	5	6	6
Cagliari	71	60	43	47	39	24	26	14	22	28	21
Oristano	16	26	20	17	17	13	7	8	13	6	9
Olbia-Tempio						14	19	8	20	17	15
Ogliastra						3	6	4	1	4	3
Medio Campidano						6	2	3	4	2	3
Carbonia-Iglesias						13	1	1	4	3	3

NUMERO DEI MORTI TOTALE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	212	196	173	166	166	180	150	125	121	106	117
Sassari	54	48	62	55	61	52	37	43	20	19	27
Nuoro	27	37	25	32	23	23	18	13	10	9	11
Cagliari	107	77	63	56	59	41	48	29	35	39	34
Oristano	24	34	23	23	23	18	11	14	18	8	13
Olbia-Tempio						15	22	11	28	19	19
Ogliastra						5	9	10	1	6	6
Medio Campidano						10	2	4	5	2	4
Carbonia-Iglesias						16	3	1	4	4	3

STATISTICHE SUGLI INCIDENTI STRADALI IN SARDEGNA (DATI ISTAT)

NUMERO DEI FERITI IN AREA URBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	5.093	4.897	4.643	5.206	5.113	4.916	4.544	4.433	4.669	4.085	4.396
Sassari	1.253	1.433	1.549	1.574	1.473	1.185	1.192	1.243	1.257	1.071	1.190
Nuoro	927	809	720	765	701	455	320	252	230	212	231
Cagliari	2.254	2.172	1.934	2.447	2.462	2.042	1.957	1.788	1.932	1.743	1.821
Oristano	659	483	440	420	477	445	336	338	264	234	279
Olbia-Tempio						444	388	398	670	487	518
Ogliastra						64	97	121	66	94	94
Medio Campidano						94	49	72	11	32	38
Carbonia-Iglesias						187	205	221	239	212	224

NUMERO DEI FERITI IN AREA EXTRAURBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	2.320	2.883	2.589	2.775	2.574	2.717	2.276	2.295	2.355	2.193	2.281
Sassari	565	811	742	916	816	573	451	526	491	479	499
Nuoro	375	636	559	651	592	489	334	366	336	321	341
Cagliari	980	1.012	878	757	706	652	550	556	609	583	583
Oristano	400	424	410	451	460	419	380	348	294	250	297
Olbia-Tempio						312	302	125	398	320	281
Ogliastra						92	122	175	90	95	120
Medio Campidano						70	54	93	31	29	51
Carbonia-Iglesias						110	83	106	106	116	109

NUMERO DEI FERITI TOTALE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	7.413	7.780	7.232	7.981	7.687	7.633	6.820	6.728	7.024	6.278	6.677
Sassari	1.818	2.244	2.291	2.490	2.289	1.758	1.643	1.769	1.748	1.550	1.689
Nuoro	1.302	1.445	1.279	1.416	1.293	944	654	618	566	533	572
Cagliari	3.234	3.184	2.812	3.204	3.168	2.694	2.507	2.344	2.541	2.326	2.404
Oristano	1.059	907	850	871	937	864	716	686	558	484	576
Olbia-Tempio						756	690	523	1.068	807	799
Ogliastra						156	219	296	156	189	214
Medio Campidano						164	103	165	42	61	89
Carbonia-Iglesias						297	288	327	345	328	333

STATISTICHE SUGLI INCIDENTI STRADALI IN SARDEGNA (DATI ISTAT)

COSTO SOCIALE RELATIVO AGLI INCIDENTI GRAVI IN AREA URBANA (M€)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	470	422	414	433	436	437	399	393	397	337	376
Sassari	109	122	145	140	124	111	97	108	101	86	98
Nuoro	85	69	63	62	60	40	31	26	24	20	23
Cagliari	216	184	170	193	209	174	175	153	160	144	152
Oristano	60	47	37	39	43	40	30	33	26	20	27
Olbia-Tempio						34	33	33	60	39	44
Ogliastra						7	11	17	5	10	11
Medio Campidano						12	4	7	2	2	4
Carbonia-Iglesias						18	18	16	18	17	17

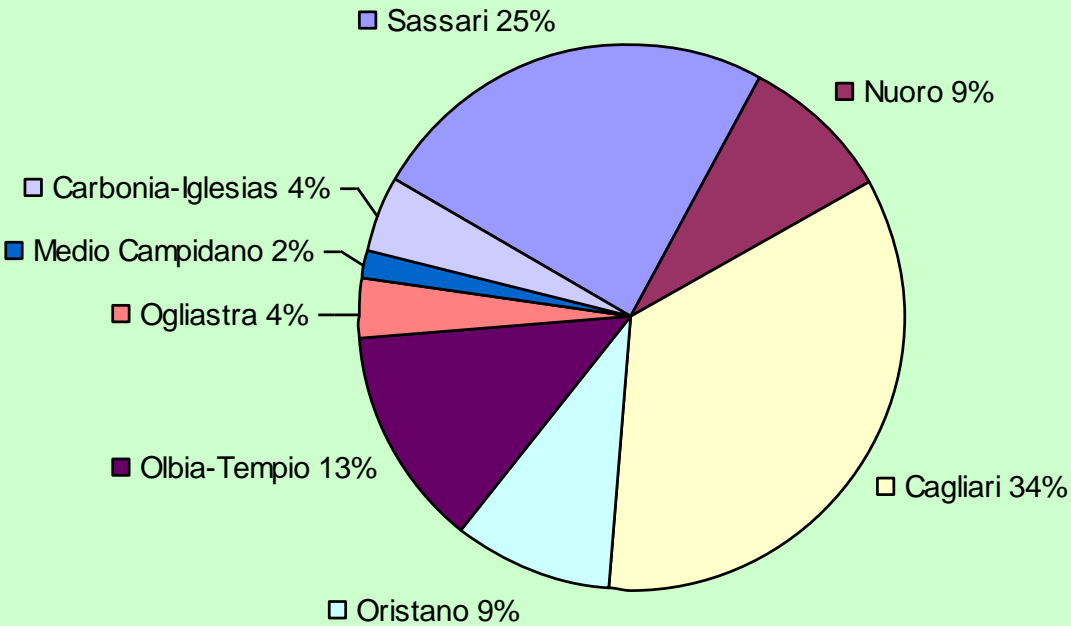
COSTO SOCIALE RELATIVO AGLI INCIDENTI GRAVI IN AREA EXTRAURBANA (M€)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	371	424	359	385	361	376	312	276	289	273	279
Sassari	100	110	110	120	130	91	75	82	56	55	64
Nuoro	49	89	66	87	67	61	43	38	32	32	34
Cagliari	171	158	125	121	106	81	77	60	75	82	73
Oristano	52	67	58	57	58	49	38	37	40	27	34
Olbia-Tempio						42	49	20	57	47	42
Ogliastra						11	17	18	8	13	13
Medio Campidano						14	7	11	8	5	8
Carbonia-Iglesias						26	8	9	13	13	12

COSTO SOCIALE TOTALE (M€)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	841	846	773	819	797	813	711	669	686	610	655
Sassari	209	232	255	260	254	202	173	190	157	141	162
Nuoro	133	158	129	149	127	102	73	64	56	52	57
Cagliari	387	342	295	314	315	255	251	213	236	226	225
Oristano	111	114	95	96	101	89	68	70	66	47	61
Olbia-Tempio						77	81	54	118	86	86
Ogliastra						18	29	36	13	22	24
Medio Campidano						26	10	18	10	7	12
Carbonia-Iglesias						44	25	25	31	30	29

Ripartizione del costo sociale per Provincia (media triennio 2008-2010)



STATISTICHE SUGLI INCIDENTI STRADALI IN SARDEGNA (DATI ISTAT)

INDICI DI MORTALITÀ IN AREA URBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	1,86	1,23	1,55	1,00	1,19	1,56	1,46	1,55	1,17	0,89	1,20
Sassari	1,30	1,18	2,06	1,61	1,11	2,18	0,87	1,40	0,70	0,66	0,92
Nuoro	1,91	1,12	1,25	0,74	1,25	1,53	2,37	2,89	2,78	1,97	2,55
Cagliari	2,16	1,07	1,41	0,52	1,10	1,13	1,59	1,16	0,95	0,87	0,99
Oristano	1,84	2,26	0,97	2,03	1,95	1,75	1,63	2,59	2,58	1,18	2,12
Olbia-Tempio						0,33	1,14	1,05	1,79	0,61	1,15
Ogliastra						3,92	5,17	7,14	0,00	3,23	3,46
Medio Campidano						6,15	0,00	1,96	10,00	0,00	3,99
Carbonia-Iglesias						2,13	1,45	0,00	0,00	0,70	0,23

INDICI DI MORTALITÀ IN AREA EXTRAURBANA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	10,38	8,72	7,88	8,22	8,26	7,97	7,76	5,90	5,86	6,15	5,97
Sassari	11,93	7,27	9,13	7,80	10,96	10,14	11,28	10,95	4,71	4,68	6,78
Nuoro	6,38	7,37	5,52	7,00	4,89	6,52	6,81	4,00	2,37	3,28	3,22
Cagliari	12,54	10,40	8,27	10,78	9,44	6,61	7,81	4,36	6,47	8,48	6,44
Oristano	6,84	9,81	7,94	6,56	6,25	5,14	3,14	3,92	6,91	3,87	4,90
Olbia-Tempio						7,65	11,38	9,20	8,44	8,81	8,81
Ogliastra						5,36	8,33	3,96	1,64	6,67	4,09
Medio Campidano						15,00	6,25	6,12	21,05	11,76	12,98
Carbonia-Iglesias						20,00	1,75	1,64	6,35	4,76	4,25

INDICI DI MORTALITÀ TOTALI

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2008-2010
Sardegna	4,20	3,68	3,53	3,19	3,26	3,58	3,35	2,84	2,59	2,52	2,65
Sassari	4,24	3,17	4,11	3,57	4,21	4,62	3,45	3,77	1,73	1,79	2,43
Nuoro	3,13	3,59	2,82	3,40	2,77	3,82	4,48	3,49	2,56	2,69	2,91
Cagliari	4,79	3,55	3,25	2,59	2,65	2,20	2,80	1,80	2,04	2,44	2,10
Oristano	3,59	5,49	4,09	4,14	3,97	3,35	2,35	3,21	4,71	2,47	3,46
Olbia-Tempio						3,11	5,12	2,94	4,10	3,65	3,56
Ogliastra						4,67	6,92	5,41	0,93	4,92	3,75
Medio Campidano						9,52	2,90	4,00	17,24	4,55	8,60
Carbonia-Iglesias						7,77	1,54	0,52	1,94	1,94	1,47

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO

L'analisi dei fattori di rischio sarà uno dei punti principali da sviluppare attraverso la costituzione del centro di monitoraggio.

In sintesi la proposta di intervento focalizzerà l'attenzione sui fattori di rischio connessi con l'incidentalità stradale che possono essere riassunti nelle seguenti componenti e le interrelazioni che regolano il fenomeno:

- utente;
- veicolo;
- infrastruttura.

Le analisi di incidentalità saranno di tipo statistico, ingegneristico e medico-psicologico, in modo da mettere in relazione le connessioni tra le variabili ed individuare le linee di intervento.

PARTE C – PROPOSTA DI INTERVENTO E SUE MOTIVAZIONI

Si premette che la presente parte della proposta progettuale è stata significativamente modificata rispetto alla proposta presentata nel 2003, in modo da tener conto degli aggiornamenti normativi, delle più recenti indicazioni emanate dalla Commissione Europea e delle esperienze maturate nel corso degli ultimi anni nell'ambito del 1°, 2° e 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

La proposta prevede le seguenti tre linee di intervento:

1. costituzione del Centro Regionale di Monitoraggio;
2. elaborazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale;
3. attività di formazione ed informazione.

A. COSTITUZIONE DEL CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO

1. Struttura del Centro Regionale di Monitoraggio

Il Centro sarà avrà sede presso l'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici e sarà collegato con i centri di monitoraggio periferici.

Si precisa che la proposta originaria contemplava come soggetti proponenti, in partenariato con la Regione Sardegna, le Province di Cagliari, Sassari, Nuoro ed Oristano.

Il coinvolgimento delle province è attualmente in corso di ridefinizione, per cui l'unico soggetto proponente risulta oggi la Regione Sardegna, che impegnerà integralmente la quota di finanziamento di 1.200.000 €, anche in considerazione del fatto che, rispetto alla versione originaria del progetto, sono state aggiunte attività, quali la redazione del Piano Regionale, la formazione del catasto delle strade e la creazione di un portale *web*, che attengono specificatamente alle competenze della Regione.

Di conseguenza, il Centro Regionale sarà strutturato in modo da avere una sede centrale in grado di interfacciarsi per via telematica con tutti i Centri periferici, sia esistenti sia di futura istituzione, fermo restando che ciascun Centro conserverà la propria autonomia gestionale ed effettuerà a sua volta un'azione di sostegno rivolta ai Centri di Monitoraggio di livello comunale (molti dei quali avviati con il 3° Programma di attuazione del PNSS).

Il soggetto proponente individuerà all'interno della propria organizzazione un ufficio dotato di risorse umane ed attrezzature dedicate specificatamente all'attività del Centro.

Le figure professionali richieste per il funzionamento a regime del Centro sono costituite da 2 laureati e 2 diplomati.

Le conoscenze richieste, anche da acquisire tramite programmi di formazione che saranno compresi nella fase di avvio del Centro, e differenziate secondo le rispettive competenze professionali, sono le seguenti:

- ingegneria stradale;
- sicurezza stradale;
- statistica;
- informatica e gestione di basi di dati;
- strumenti GIS;
- materie giuridiche, economiche e contabili.

2. Obiettivi

In ciascuna delle amministrazioni (centrale e periferiche) sarà presente una struttura operativa in grado di monitorare il fenomeno dell'incidentalità stradale, analizzare i dati, fornire un supporto per la programmazione degli interventi e promuovere iniziative a favore della sicurezza stradale secondo le seguenti azioni prioritarie:

- adozione di procedure studiate in modo da assicurare lo scambio dei dati e la coerenza delle informazioni;
- azione di sostegno alla formazione di centri di monitoraggio di livello locale;
- sviluppo di misure di indirizzo e coordinamento dei centri di monitoraggio di livello locale;
- verifica dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- realizzazione di campagne di indagine su specifici comportamenti degli utenti;
- sviluppo di strumenti di supporto alla pianificazione degli interventi.

Le funzioni che saranno assunte dal Centro possono essere così indicate:

- governo della sicurezza stradale: rilievo e monitoraggio delle infrastrutture viarie, con riferimento all'incidentalità stradale ed ai fattori di rischio, con l'obiettivo di individuare detti fattori e programmare gli interventi per la riduzione degli stessi.
- cultura della sicurezza stradale: il Centro di Monitoraggio concorre, coerentemente con gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, alla costituzione ed alla divulgazione della cultura della sicurezza stradale in termini di formazione, comportamento dell'utenza,

sensibilizzazione, educazione stradale, promozione di iniziative sul tema della sicurezza stradale.

- supporto tecnico: il Centro fornisce, attraverso figure professionali di alto profilo, un supporto tecnico di carattere innovativo e normativo che concorre al miglioramento della sicurezza stradale negli ambiti più estesi che interessano l'utente, l'infrastruttura ed il veicolo.

3. Attività

Le attività da effettuare per raggiungere gli obiettivi precedentemente elencati sono molteplici.

Il punto di partenza per lo svolgimento di un'azione di monitoraggio è rappresentato dalla rilevazione dell'incidente stradale. Come noto, le operazioni di rilevazione rientrano tra i servizi di polizia stradale e spettano agli organi individuati in tal senso dal Codice della strada. Gli organi di polizia stradale sono inoltre tenuti a trasmettere i dati relativi agli incidenti rilevati all'ISTAT, attraverso la compilazione del "Modello CTT/INC", ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in ottemperanza all'art. 56 della legge 29 luglio 2010, n. 120.

Negli ultimi anni sono intervenute significative innovazioni nel campo della modalità di trasmissione dei dati relativi agli incidenti stradali, ed in particolare il 6 luglio 2011 l'ISTAT, il Ministero dell'Interno, il Ministero della Difesa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Conferenza delle Regioni, l'UPI e l'ANCI hanno siglato un "Protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale".

Tramite la costituzione del Centro Regionale di Monitoraggio, e la successiva adesione da parte della Regione Sardegna al suddetto Protocollo, sarà possibile effettuare la trasmissione dei dati dalle forze di polizia ai Centri di Monitoraggio periferici, e da questi alla sede centrale del Centro Regionale. Sarà compito del Centro Regionale effettuare la trasmissione dei dati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'ISTAT.

Ora è noto che, fatti salvi i contenuti del modello CTT/INC predisposto per la trasmissione dei dati all'ISTAT, esiste l'esigenza di costituire banche dati con informazioni più complete rispetto a quelle richieste obbligatoriamente ai fini statistici, in quanto il monitoraggio della sicurezza stradale richiede un'analisi più dettagliata dell'evento incidentale.

In particolare, per poter programmare gli interventi secondo una priorità che si basi sull'indice di rischio, occorre definire una metodologia di rilievo dell'incidente che abbracci più variabili, connesse alla causa che lo ha determinato. Attraverso la correlazione tra le cause dell'incidente ed il danno subito si potranno trarre indicazioni sulle misure da adottare e sugli eventuali interventi da attuare per l'adeguamento e la messa in sicurezza della rete viaria.

La struttura organizzativa e di analisi del Centro garantirà quindi una perfetta corrispondenza fra l'acquisizione del dato sul campo (scheda di rilievo) ed il suo trattamento con *software* specifici, sia commerciali sia appositamente progettati, perfettamente compatibili tra centri regionali, centri locali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ISTAT.

Pertanto la prima attività che sarà effettuata nella fase di avvio del Centro consisterà nella progettazione del sistema informativo, ed in particolare nella definizione dello standard metodologico, del contenuto della scheda di rilievo, della struttura della banca dati e della modalità di trasmissione delle informazioni tra tutti gli enti preposti alla raccolta dei dati relativi all'incidentalità stradale. In questa fase sarà posta particolare cura allo studio di una procedura informatizzata concordata con gli enti interessati, in modo da contemperare le esigenze del Centro con quelle derivanti dagli obblighi normativi, e in modo da ottenere il coordinamento fra il Centro stesso, i Centri locali già presenti sul territorio regionale, le forze di polizia, il servizio sanitario, il Ministero e l'ISTAT.

Nella fase di monitoraggio, il valore aggiunto che il Centro deve garantire riguarda la localizzazione dell'incidente sull'estesa stradale con la definizione di uno standard cartografico di riferimento, la georeferenziazione della rete viaria e la rappresentazione attraverso mappe tematiche dei dati rilevati.

La banca dati del Centro raccoglierà tutti i dati utili per l'analisi della sicurezza stradale, e comprenderà quindi i dati relativi agli incidenti, alla catalogazione delle strade, ai flussi di traffico.

Sarà costituita inoltre una banca dati dei progetti finanziati con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Detta banca dati riporterà la descrizione delle iniziative poste in essere, integrata dai dati di incidentalità *ex ante* ed *ex post*, e costituirà in tal modo uno strumento per la valutazione degli interventi attuati.

Verrà inoltre contestualmente espletata l'attività di formazione del Catasto regionale delle Strade, previsto dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 1 giugno 2001 ma non ancora istituito.

Nella fase di analisi, il Centro effettuerà elaborazioni statistiche tese ad individuare parametri ed indicatori utili alla definizione del grado di rischio e di supporto alle decisioni per la programmazione degli interventi. Tali elaborazioni statistiche saranno accompagnate da analisi di tipo ingegneristico sulle infrastrutture stradali, mirate a valutare i requisiti di sicurezza delle strade in esercizio, e da analisi di tipo medico-psicologico, costituite da campagne di indagine su specifici comportamenti degli utenti (quali la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, il superamento dei limiti di velocità, l'uso di telefoni cellulari, il mancato uso del casco per i motoveicoli e delle cinture di sicurezza per gli autoveicoli).

L'attività del Centro sarà strettamente legata al Piano Regionale della Sicurezza Stradale, che sarà descritto al punto successivo, in quanto il Centro avrà tra i suoi compiti quello di monitorare l'attuazione del Piano stesso.

B. ELABORAZIONE DEL PIANO REGIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Contestualmente alla fase di avvio del Centro Regionale di Monitoraggio sarà elaborato il Piano Regionale della Sicurezza Stradale, che rappresenterà lo strumento tramite il quale la Regione individuerà tutte le azioni che formano la politica della sicurezza stradale nel territorio regionale, e costituirà un supporto alla pianificazione degli interventi per la riduzione dell'incidentalità.

Il Piano avrà anche la funzione di determinare gli indirizzi per la predisposizione e l'attuazione dei Piani della Sicurezza Stradale di livello locale.

Si riporta di seguito un elenco, da considerarsi indicativo e non esaustivo, dei contenuti del Piano:

- analisi del quadro normativo nazionale e comunitario;
- analisi dello stato e dell'evoluzione della sicurezza stradale nel territorio regionale, anche con riferimento agli interventi effettuati nell'ambito dei precedenti programmi di attuazione del Piano Nazionale, effettuata sulla base dei dati statistici disponibili e dei primi risultati dell'attività dei Centri di Monitoraggio locali già operativi;
- misure di indirizzo, coordinamento ed incentivazione riguardanti gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale da attuare a cura della Regione e degli enti locali, sia nel campo delle infrastrutture che nel campo delle attività di formazione, educazione stradale e sensibilizzazione;
- misure per il rafforzamento dell'azione sanitaria, con riferimento alla prevenzione, al controllo, alla gestione del pronto soccorso;
- linee di indirizzo per la gestione ed il monitoraggio del Piano, con particolare riguardo all'attività del Centro Regionale di Monitoraggio ed al raccordo con i Centri di Monitoraggio di livello locale.

C. ATTIVITÀ DI FORMAZIONE ED INFORMAZIONE

La presente proposta prevede lo svolgimento di un'attività di formazione ed informazione, che sarà costituita dalle seguenti due linee di intervento:

- attività di formazione: svolgimento di corsi di formazione per gli operatori del settore, di programmi di educazione stradale nelle scuole, di campagne di sensibilizzazione;
- creazione di un portale *web* dedicato alla sicurezza stradale: si realizzerà un sito nel quale verranno periodicamente pubblicati, a cura del Centro di Monitoraggio, dati statistici

sull'incidentalità e relative analisi, studi, ricerche, atti di convegni, aggiornamenti normativi, bandi per gli enti locali, descrizioni delle iniziative realizzate in attuazione del Piano della Sicurezza Stradale ed esempi di *best practice*.

D. CRONOPROGRAMMA

Il tempo previsto per l'attuazione della presente proposta è di 36 mesi.

Le fasi previste sono le seguenti:

1. Redazione del piano operativo. In questa fase saranno individuate tutte le componenti del sistema e le specifiche attività da svolgere. La durata di questa prima fase è pari a 4 mesi.
2. Fase 1 – allestimento ed avviamento del Centro. In questa fase verrà effettuata la progettazione del sistema informativo, ed in particolare saranno definiti lo standard metodologico, il contenuto della scheda di rilievo, la struttura della banca dati e la modalità di trasmissione delle informazioni. Saranno fornite ed installate le attrezzature *hardware* e *software*, forniti gli arredi, e saranno avviate tutte le sedi del Centro. La durata di questa fase è pari a 12 mesi.
3. Fase 2 – attuazione progetti pilota. In questa fase la sede del Centro inizierà ad operare, mediante idonee figure professionali, raccogliendo ed analizzando i dati, ed effettuando studi e campagne di indagine. Contestualmente verrà redatto il Piano Regionale della Sicurezza Stradale. La durata di questa fase è pari a 12 mesi.
4. Fase 3 – formazione. L'ultima fase prevede la formazione del personale che dovrà operare a regime al termine del periodo di costituzione del Centro. La formazione sarà effettuata sia tramite lo svolgimento di appositi corsi sia tramite affiancamento con i consulenti che avranno operato nelle fasi precedenti. Saranno inoltre effettuati corsi di formazione per gli operatori del settore, programmi di educazione stradale nelle scuole e campagne di sensibilizzazione. Verrà infine creato il portale *web* sul quale si inizierà a pubblicare tutte le informazioni inerenti all'attività del Centro (dati statistici, studi, descrizione delle iniziative svolte, etc.). La durata di questa fase è pari a 8 mesi.

Si riporta di seguito il cronoprogramma, in forma di diagramma di Gantt.

CRONOPROGRAMMA																																							
FASE	TEMPO (MESI)																																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36			
Redazione del piano operativo	■	■	■	■																																			
Fase 1 – allestimento ed avviamento del Centro					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																						
Fase 2 – attuazione progetti pilota																	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■									
Fase 3 – formazione																														■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Redazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale																	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■										

E. QUADRO ECONOMICO

Il costo previsto per l'attuazione della presente proposta è di 3.500.000 € (compresa I.V.A.).

Il quadro economico dell'intervento proposto è il seguente:

QUADRO ECONOMICO	
VOCE	IMPORTO
1) SERVIZI	
Progettazione del sistema informativo, costituzione di banche dati, elaborazione dei dati	€ 1.100.000,00
Studi, ricerche e campagne di indagine	€ 500.000,00
Redazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale	€ 200.000,00
Attività di formazione, educazione, sensibilizzazione, creazione di portali <i>web</i>	€ 400.000,00
TOTALE SERVIZI	€ 2.200.000,00
2) FORNITURE	
Attrezzature <i>hardware e software</i>	€ 1.250.000,00
Arredi	€ 50.000,00
TOTALE FORNITURE	€ 1.300.000,00

IMPORTO TOTALE	€ 3.500.000,00
QUOTA A CARICO DEL PROPONENTE	€ 1.200.000,00
QUOTA A CARICO DEL PNSS	€ 2.300.000,00