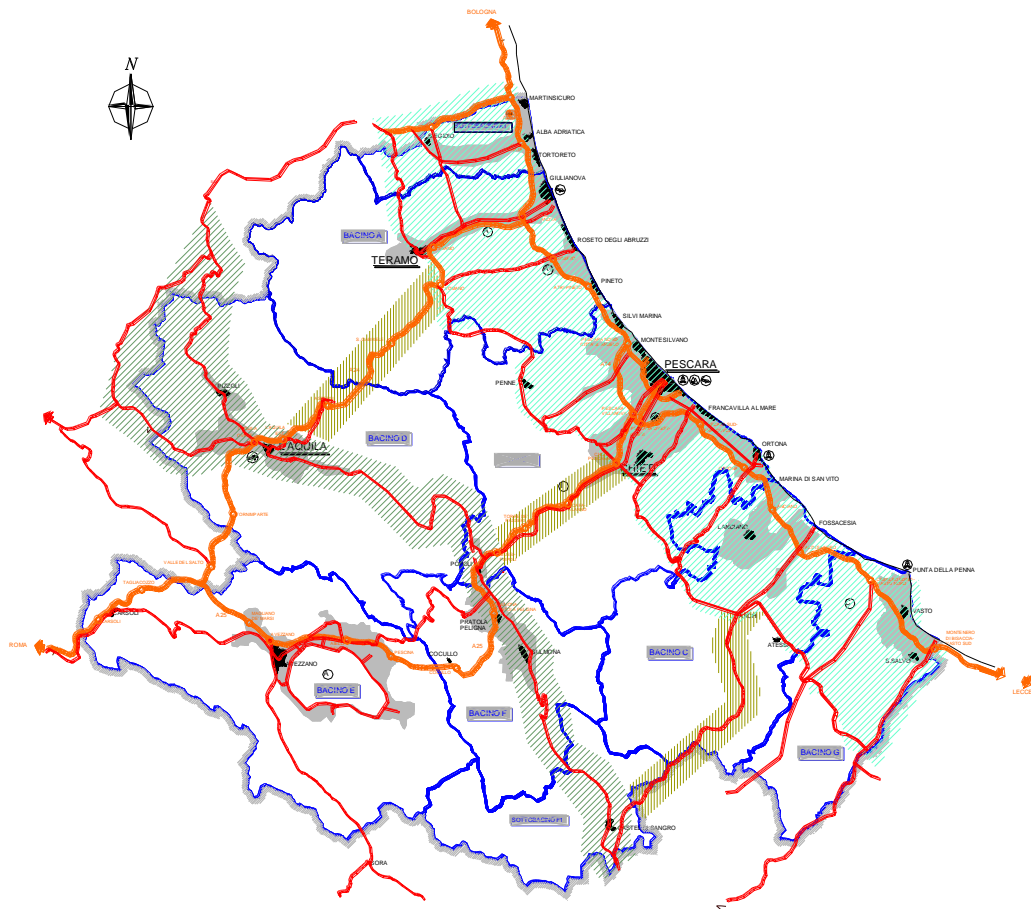




REGIONE ABRUZZO

Progetto per la realizzazione di un Centro Regionale Abruzzese di Monitoraggio della Sicurezza Stradale “CRAMOSS”



GENERALITA'	3
Il contesto operativo	3
Lo scenario Regionale	5
Premessa	5
Il quadro normativo in materia di viabilità e di incentivi sulla sicurezza nella Regione.....	7
Proposta di aggiornamento del centro regionale sulla sicurezza stradale.....	10
Struttura del "CRAMOSS."	13
COM - Centro Operativo di Monitoraggio	13
CS – Centro Studi	13
Consulta Regionale sulla Sicurezza Stradale	14
Ruolo della Regione nella formazione e gestione del Centro.....	14
CONTENUTI ED OPERATIVITA' DEL "C.R.A.MO.S.S."	16
Le attività.....	16
Linee di azione prioritarie.....	17
Avvio e coordinamento del progetto	17
Sistema informativo sulla Sicurezza Stradale.....	18
Routine del Sistema Informativo Stradale (SIS).....	18
Costituzione delle banche dati	19
Operatività del Sistema Informativo	19
FORMAZIONE E DIFFUSIONE	20
Formazione.....	20
Diffusione.....	21
SUPPORTO ALLA PROGRAMMAZIONE (studi di dettaglio)	21
STIMA DEI COSTI, COMPETENZE E COMPARTICIPAZIONE	23

GENERALITA''

Il contesto operativo

La gravità dei fenomeni di incidentalità stradale è ormai nota a tutti.

Nell'ultimo censimento disponibile L'ISTAT ha reso noto che nel 2009 in Italia gli incidenti stradali incidenti con conseguenze alle persone sono stati 215.405, per un totale di 4.237 persone decedute e 307.258 hanno subito lesioni di diversa gravità, i dati preliminari sugli incidenti stradali 2010 anticipati lo scorso giugno confermano che l'Italia seppur superando la media europea NON ha conseguito l'obiettivo del dimezzamento dei morti nel decennio 2001 – 2010, con una riduzione della mortalità stradale che si attesta intorno al 44% piazzandosi al 13° posto nella classifica UE27.

L'Abruzzo segue la tendenza nazionale con una riduzione delle vittime nello stesso periodo del 43% ma con una riduzione degli incidenti del 23%. Un approfondimento dei dati ufficiali mostra una riduzione delle vittime del 19% nel biennio 2007-2008 dovuta principalmente alla provincia di Chieti che nello stesso biennio ha ridotto le vittime del 50%, anche se il numero di incidenti è rimasto pressoché invariato (riduzione del 6%)

Anche se i dati presentano alcune anomalie di cui non si conoscono i motivi si evince che anche l'Abruzzo, non ha raggiunto l'obiettivo della riduzione del 50% dei morti sulle strade come imposto dalla Unione Europea.

Il tributo che ogni anno il nostro Paese paga in termini di vite umane perse, feriti o danni materiali provocati da incidenti stradali si aggira intorno ai 40.000 mld di lire/anno, cifra che rappresenta circa il 2% del PIL nazionale.

In Abruzzo il costo sociale degli incidenti stradali (costi diretti delle strutture sanitarie e costi indiretti dovuti alla mancata produzione) calcolato con i valori correnti è stimato in circa 370 milioni di euro

Particolarmente grave è la situazione sul fronte dell'incidentalità urbana. L'Italia, insieme al Regno Unito, è il paese in cui si registra la più alta percentuale di incidenti in ambito urbano (70-75%) nei quali vengono coinvolti, nella gran parte dei casi, le classi di utenza deboli, quali bambini, persone anziane, ciclisti ecc.

Già da diversi anni il Legislatore, consapevole della gravità del fenomeno in ambito urbano, ha sottolineato, nel campo degli strumenti di pianificazione dei sistemi di mobilità locali – i PUT (*Piani Urbani del Traffico*) in primo luogo – l'importanza del tema della sicurezza stradale, fissando alcuni obiettivi come prioritari per il conseguimento della riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze. A riguardo, le direttive per la redazione dei PUT invitano gli estensori del piano a conseguire l'obiettivo di ridurre, su scala urbana, le conseguenze connesse all'incidentalità stradale mediante *“l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali, con preminente riferimento a quelle relative a carenze infrastrutturale e/o di regolazione e controllo del traffico”*.

In Abruzzo non esistono ancora significativi esempi di applicazione del richiamato dettato normativo.

Il miglioramento della sicurezza stradale deve tendere anche nella nostra realtà territoriale, in primo luogo, alla salvaguardia delle categorie più deboli – ciclisti e pedoni – con riferimento, nell'ambito di quest'ultima categoria, agli scolari, alle persone anziane e a quelle con limitate capacità motorie.

Secondo le indicazioni fornite dal PUT, l'ottenimento di un miglioramento delle condizioni di circolazione sulle strade “va successivamente misurato in fase di verifica e valutato nelle sue

componenti attraverso una dettagliata analisi delle modalità e delle conseguenze degli incidenti stradali”.

La riduzione dell’entità di tali fenomeni coinvolge diversi fattori:

- *sensibilizzazione, informazione ed educazione degli utenti della strada;*
- *repressione dei comportamenti scorretti su strada;*
- *aumento della sicurezza degli autoveicoli;*
- *sviluppo di sistemi intelligenti (ITS) in grado di coadiuvare il guidatore in direzione di una maggior sicurezza;*
- *aumento degli investimenti in materia di manutenzione delle strade;*
- *progettazione delle infrastrutture stradali in maniera tale da costringere gli utenti ad una guida meno pericolosa.*

In tutti i casi, alla base di ogni decisione c’è la necessità di una corretta ed approfondita conoscenza del fenomeno. Occorre sapere dove gli incidenti si manifestano con maggiore frequenza, in quali periodi, quali sono i fattori che realmente influiscono sull’evento “incidente”.

E’ quindi evidente che ai fini di una più completa conoscenza del fenomeno, risulta indispensabile poter contare su data base “storici” dell’incidentalità stradale affidabili, completi e di caratteristiche tali da renderne possibile l’impiego, al di là della semplice azione di monitoraggio, per lo sviluppo di analisi statistiche finalizzate all’interpretazione quali - quantitativa del fenomeno.

Da questo punto di vista è ben noto, come già accennato, che la situazione “Abruzzese” non appare tra le più “felici” in quanto oggettive difficoltà operative, connesse per lo più alle dimensioni ed alla organizzazione dei territori comunali della città e in taluni casi alle carenze procedurali nell’acquisizione, archiviazione e trasmissione del dato, rendono non facile l’opera di monitoraggio e di controllo dell’incidentalità sul territorio regionale.

Soprattutto nelle aree urbane abruzzesi, là dove si verificano oltre il 70% degli incidenti stradali, i sistemi di rilevazione e comunicazione dei dati statistici non sembrano, nella nostra Regione, dei più rodati.

Lo stanziamento significativo per la sicurezza con il Piano all’uopo varato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresenta un segnale importante dal punto di vista politico ed anche un oculato investimento.

C’è una componente mezzi, che almeno per il settore auto, ha fatto molti passi avanti; ma dove molto ce’è ancora da fare, introduzione obbligatoria dell’ABS e degli air bag, migliore protezione delle cellule abitative, dotazione elettroniche finalizzate alla sicurezza, carrozzerie disegnate in funzione di arrecare un minor danno ai pedoni investiti, casco obbligatorio per i ciclisti, sono solo alcuni dei passi da intraprendere.

Ci si aspetta che il dialogo incentivi una informazione più corretta, anche da parte dei media, e si traduca in impegni concreti per correggere i vizi più evidenti e pericolosi. Anche in Italia infatti dobbiamo andare verso un rapporto più sincero tra produttori e consumatori.

Fra queste componenti che incidono sulla qualità della mobilità dei cittadini, la Regione Abruzzo in associazione con le quattro Province, guarda con un rilievo importante ai fini della sicurezza, anche al sistema stradale. C’è un problema di inadeguatezza, qualità e manutenzione delle infrastrutture stradali; Autostrade abruzzesi, viabilità urbana ed extraurbana, troppo spesso assumono un rilievo secondario nella casualità dei sinistri stradali.

Tracciati vecchi, ostacoli visivi e naturali in prossimità delle carreggiate, fondi stradali dissestati, asfalti viscidati, segnaletiche orizzontali sbiadite, segnaletiche verticali confusionarie, assenza di accorgimenti antinebbia, illuminazione insufficiente, tutto concorre ad introdurre sulle strade abruzzesi motivi di pericolo.

Esaminando gli indicatori di densità di rete, questi descrivono per la Regione Abruzzo una situazione viaria caratterizzata da una dotazione infrastrutturale nettamente superiore alla media nazionale sia per quanto riguarda l'attuale viabilità ANAS, sia per la viabilità trasferita alle province.

Lo scenario Regionale

Se si considera l'orografia della Regione e la localizzazione dei principali poli urbani, l'eccesso di dotazione viaria giustifica un rilevante trasferimento del patrimonio ANAS alla viabilità minore (73%), anche in considerazione del fatto che il sistema autostradale della Regione concorre a disegnare un reticolo sufficientemente equilibrato.

Allo stesso modo lo scenario incidentale è tale da segnalare significative preoccupazioni, non tanto in termini assoluti, presentando livelli di incidentalità modesti rispetto allo scenario nazionali, quanto in relazione alla mancato raggiungimento degli obiettivi imposti dalla Comunità Europea che imponeva il dimezzamento dei morti nel decennio trascorso.

In Abruzzo, la riduzione dei morti nel periodo 2001 – 2007 è stata del 23% e solo nel periodo 2007-2009 ha raggiunto la quota del 44%, dovuta principalmente alla provincia di Chieti.

Il maggior numero di morti accadono sulla rete stradale extraurbana, mentre in ambito urbano sono concentrati il maggior numero di feriti.

Nello specifico fra le strade con maggiori livelli di incidentalità spicca la ss. 16 Adriatica, mentre per le infrastrutture trasferite alla Regione devono citarsi la SS. 656 di Val Pescara Chieti, la SS. 151 della Valle del Tavo e la SS. 649 di Fondo Valle Alento, tutte con una frequenza di eventi almeno doppia dei valori medi nazionali.

Esaminando la consistenza delle condizioni di degrado della viabilità locale i tre quarti del patrimonio delle strade provinciali ha standard di sezione e geometrici inferiori ai valori previsti dal CNR, ma soprattutto è preoccupante un diffuso degrado delle piattaforme viarie che coinvolge circa un terzo dell'intero patrimonio, giustificando rilevanti esigenze finanziarie (20.000 euro/km) per bonificare le emergenze più significative. In questo contesto il trasferimento della viabilità ANAS alle competenze regionali può contribuire al riordino della viabilità locale sempre che la Regione provveda ad avviare un adeguato piano di recupero. tuttavia se trova giustificazione una valutazione positiva del disegno di rete risultante dal Decreto Legislativo di federalismo stradale, ciò non toglie che siano necessarie alcune limitate integrazioni. E' questo il caso, ad esempio, della ss. 82 della Valle del Liri (47 km) che collega l'Abruzzo con il Lazio lungo la direttrice Avezzano Sora Frosinone per la quale il tasso di incidentalità è fra i maggiori a livello regionale.

Premessa

Di fronte a tante insufficienze la Regione Abruzzo è intenzionata ad attivare meccanismi di rilevazione statistica e di controllo qualitativo sulla pericolosità della viabilità, predisponendosi a monitorare le situazioni più eclatanti per coordinare e puntellare le amministrazioni competenti alle loro responsabilità verso la comunità. Inoltre, per quanto le azioni volte strade siano importanti e possano dare un loro contributo alla riduzione della gravità del fenomeno, si deve tuttavia ricordare che il 75 per cento degli incidenti è attribuibile alla responsabilità del conducente.

Questo significa che la Regione Abruzzo, di concerto con Province, ed altri portatori di interessi può fare moltissimo in favore della sicurezza stradale per creare quella cultura che sola può rendere più responsabile il comportamento degli automobilisti.

Accanto a queste misure, si pone certamente il problema di efficacia e regolarità dei controlli, c'è un problema a più facce, perché riguarda organici, orari, stipendi, qualificazione del personale, ma anche scelte di indirizzo operativo.

Gli incidenti si verificano soprattutto nelle città abruzzesi ed è quindi in città che la soglia di attenzione dovrà essere più elevata. Servono un monitoraggio costante e controlli più attenti e severi con un cambio di ruoli. Da meri esattori per conto dei comuni; chi si occupa della sicurezza sulle strade urbane deve lasciare ad altri detta incombenza ed impegnarsi sulla strada per regolare la circolazione ed intensificare i controlli; anche perché, contrariamente a quanto previsto dalla legge, il gettito delle contravvenzioni, che entra nelle casse dei comuni, viene solo in parte irrisoria, reinvestito per rendere più sicura la vita dei cittadini sulle strade. Ciò posto, l'organizzazione delle informazioni ed il loro aggiornamento sono, a tutti i livelli territoriali, elementi pregiudiziali per entrare in una logica di piano-processo e costituiscono una garanzia perché questo possa svolgersi correttamente attraverso scelte logiche e documentate. A tal fine è necessario prevedere la costituzione nella regione Abruzzo di un sistema di centri di monitoraggio della sicurezza concepiti come strutture di coordinamento delle attività di rilevazione statistica da parte di soggetti pubblici e privati operanti, nel settore alle diverse scale territoriali. Detti centri dovranno far capo alla divisione "Ricerca e Sistemi Informativi degli Uffici di Piano degli Enti Locali". Ed opereranno attraverso la creazione e la gestione di una banca dati informativa.

Il Centro di Monitoraggio, sarà chiamato a raccogliere ed organizzare le informazioni per tre tipi di utenti: il pianificatore (*interno o esterno alla pubblica amministrazione*), l'utente finale e tutti i soggetti interessati alla mobilità delle persone e delle merci. La configurazione di sistema informativo per la pianificazione avrà un rilievo assoluto rispetto alle altre due, anche perché queste ultime scaturiscono prevalentemente da ambiti di applicazione del medesimo software più ridotti di quello della prima. E sulla base dei risultati via via raggiunti dal <<sistema informativo per la pianificazione>> che verranno determinati il tipo e la qualità (man mano affinabile) delle risposte che il Centro di Monitoraggio verrà messo in grado di fornire agli utenti diversi dal pianificatore.

Sarà necessario concepire il sistema dei Centri di Monitoraggio Regionale e Provinciali come un insieme organico e correlato di centri che opereranno Secondo una metodologia unica ed adotteranno tecniche di rilevamento e di elaborazione dei dati, parametri, indici, formati perfettamente interfacciabili, Tra i diversi centri e tra questi e le strutture analoghe a servizio di settori diversi alla programmazione della medesima istituzione (*si pensi, per quanto riguarda una regione, alla programmazione economica, all'assetto del territorio, all'ambiente*) sarà necessario stabilire, uno scambio continuo di informazioni.

I Centri di monitoraggio dovrebbero, in altri termini, essere concepiti come parti interfacciabili ed interrelabili (*per via telematica*) di un sistema informativo più Complesso ed articolato. In tale modo si potrebbe:

- specializzare al massimo la raccolta di certi tipi di dati e le loro elaborazioni di, base, accentrando su un determinato livello e non sugli altri;
- definire analogamente tipologie specifiche di livello per l'elaborazione, la ricerca e lo sviluppo del software;
- affidare all'intero complesso la capacità di configurare dei veri e propri interventi <<sostitutivi>> nella organizzazione e gestione dei dati laddove singole istituzioni stentassero o si dimostrassero carenti. Ovviamente tali poteri sostitutivi o d'ufficio devono essere coordinati ed

esercitati dai livelli superiori, dalle Regioni, e dalle Province per quanto riguarda le realtà sottordinate.

A tal proposito il 2° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (anno 2003), nel capitolo 2, (campi di intervento) al paragrafo 2.4 (interventi strategici) punto primo (creazione o rafforzamento/sviluppo di centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello, regionale, raccordati con i centri di monitoraggio provinciali e comunali), fornisce una indicazione sintetica delle caratteristiche dei centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello regionale che costituiscono requisito per accedere ai finanziamenti del PNSS.

Il quadro normativo in materia di viabilità e di incentivi sulla sicurezza nella Regione

A fronte di tale scenario è da rimarcare che in materia di viabilità si è verificata una rivoluzione sostanziale che ha inciso sia sulle competenze attribuite ai diversi livelli di governo del territorio sia sulle modalità di programmazione e di finanziamento degli interventi.

A seguito del Decreto Legislativo 112/1998 la Regione Abruzzo ha assunto competenze dirette in materia di viabilità e di sicurezza stradale, e questa è stata l'occasione per affrontare organicamente la materia viabilistica dettando norme che hanno fatto orientare le scelte di programmazione degli interventi anche in relazione alla sicurezza stradale all'interno e nell'impronta che la Regione intende dare alla gestione della rete viaria regionale.

La LEGGE REGIONALE 3 marzo 1999, n. 11, in attuazione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 recante: "Individuazione delle funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale e conferimento di funzioni e compiti amministrativi agli enti locali ed alle autonomie funzionali" ha stabilito nel CAPO VI – VIABILITA', all'art. 66, che restano riservate alla regione le seguenti funzioni:

1. Le strade già appartenenti al demanio statale e non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale di cui all'art. 822 del codice civile entrano a far parte del demanio regionale ad eccezione di quelle di cui al comma 1 dell'articolo 59; le forme ed i modi della gestione di tali strade sono individuati con successivo provvedimento della regione ai sensi della l.r. n. 3/97.
2. Richiedono l'esercizio unitario a livello regionale e sono riservati alla regione relativamente alle strade di cui al comma precedente i compiti e le funzioni relativi a:
 - la programmazione e il coordinamento della rete viaria non compresa nella rete Autostradale e stradale nazionale;
 - la classificazione e declassificazione delle strade provinciali o tratti di esse, sentite le province e i comuni interessati;
 - la determinazione dei criteri per la fissazione e la riscossione delle tariffe relative alle licenze, alle concessioni e all'esposizione della pubblicità lungo le strade trasferite.

Relativamente alle nuove tratte autostradali interamente comprese nel territorio regionale ,e non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale, la regione provvede alla:

- individuazione e approvazione delle concessioni di costruzione e di esercizio; determinazione dei criteri per la predisposizione e approvazione dei piani finanziari delle società concessionarie;
- determinazione e adeguamento delle tariffe di pedaggio;
- progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle autostrade regionali mediante affidamento a terzi;

- controllo delle società concessionarie di tratte autostradali regionali, relativamente al rispetto delle convenzioni di costruzione e di esercizio;
- determinazione annuale delle tariffe relative alle licenze, alle concessioni ed alla esposizione della pubblicità.

Dopo aver predisposto detta legge (L.R. 11/99) di cornice e delega alle Province in materia di viabilità si è deciso di non limitarsi alle classiche enunciazioni di principio cui seguono campagne informative ed interventi topici che poco hanno dimostrato di ottenere rispetto alla dimensione del problema sicurezza, ma di lavorare a partire dalla conoscenza e manutenzione della rete.

Si è cercato infatti di attribuire un'importante valenza alla sicurezza della circolazione e alla manutenzione programmata della rete, a sua volta basata su di una nuova classificazione della rete stessa improntata a caratteri fisico-tipologici e di fruizione.

Ciò comporterà la riclassificazione della rete extraurbana regionale in termine di gerarchia sulla base dell'intensità d'uso e della capacità degli itinerari, alla luce delle loro caratteristiche, dei livelli di servizio. Dall'uso e quindi dall'usura della strada deriverà il livello di manutenzione con standard minimi garantiti. Questo costituirà l'intervento basilare mirato alla sicurezza: garantire che il "luogo" della circolazione non ponga, in sé, ostacoli o rischi alla circolazione che vi si svolge.

Il tema della sicurezza stradale vera e propria però costituisce di fatto materia nuova per il livello regionale, che solo nell'anno 2000 si è dotata di un proprio "servizio per la viabilità e la sicurezza stradale".

La Regione, che non ha mai gestito né gestirà demanio stradale proprio stante alle disposizioni emanate con la successiva L.R. 31.07.2001 n°35, si muove quasi da "ospite" in un contesto rispetto al quale il proprio ruolo è consistito sinora nel promuovere e finanziare interventi di riqualificazione.

Con detta legge si è modificato e integrato l'art. 66 della L.R. 11/1999 istituendo un fondo unico con il quale risulta possibile l'attuazione di interventi sulla sicurezza stradale. Infatti la precedente lett. a) della L.R. 11/99 è stata abrogata e sostituita dalla seguente enunciazione che ha riservato alla Regione:

la programmazione, anche ai fini del conseguimento degli standards di qualità e degli obiettivi di sicurezza e al conseguente monitoraggio della rete viaria.

Tali funzioni sono esercitate attraverso il programma triennale di intervento sulla rete viaria, strumento attraverso il quale la Regione definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, ammodernamento, sviluppo e grande infrastrutturazione della rete viaria, nonché interventi di manutenzione straordinaria.

Il programma è predisposto dalla G.R., sentita la Conferenza permanente Regione/EE.LL, e approvato dal Consiglio regionale. Dopo il comma 3 della L.R. 11/99 è stato aggiunto il seguente comma 4: "E' istituito un fondo unico per la "Viabilità" nel quale confluiscono le risorse trasferite dallo Stato alla Regione, ovvero quelle derivanti dalla fiscalità regionale, nonché risorse aggiuntive proprie della Regione. Tale Fondo è destinato a finanziare tutti gli interventi, strutturali e non, in materia di viabilità.

Una quota pari al 10% del Fondo di cui sopra può essere destinata dalla Giunta regionale quale contributo ai comuni per la manutenzione delle strade dagli stessi acquisite a seguito di provvedimenti di declassificazione, nonché per interventi miranti a migliorare la sicurezza ed il collegamento con arterie di comunicazione di interesse regionale.

Inoltre l'art. 67 della L.R. 11/1999 è stato così modificato e integrato: "Le strade già appartenenti al demanio statale e non ricompense nella rete stradale e autostradale di cui al D.Lgs. 461/1999,

elencate nel DPCM 21.2.2000, sono trasferite al demanio delle Province territorialmente competenti.”

Per quanto attiene gli incentivi in tema di sicurezza stradale, la Regione è intervenuta per contenere l’elevata congestione della circolazione lungo la SS. 16 Adriatica, cui si deve sia un allarmante tasso di incidentalità sia un livello di inquinamento acustico ed atmosferico superiore alla media. In attesa però che gli interventi infrastrutturale si concretizzino, apportando significativi – miglioramenti alle condizioni di viabilità dell’intera adriatica, la Regione procede al momento con provvedimenti di dirottamento della circolazione dei mezzi pesanti dalla S.S. 16 alla autostrada A.14 che, pur con la loro valenza di soluzioni “tampone” sono in grado di garantire in ogni caso la tutela della sicurezza e della salute pubblica.

All’uopo vengono sottoscritti Accordi di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni: Marche, Abruzzo e Molise, l’ANAS, la Società Autostrade S.p.A., le Associazioni degli Autotrasportatori, CUNA, FITA ed UTI, per la sperimentazione nei mesi di maggio – ottobre del dirottamento di autoveicoli a quattro i più assi dal tratto della S.S. 16 compreso tra i Comuni di Gabicce Mare e Termoli alla tratta autostradale della A/14 compresa tra i caselli di Fano e Termoli. In tal senso la Regione Abruzzo ha ritenuto di dover approntare uno strumento legislativo di durata pluriennale che consenta, di concerto con gli enti locali concordati, in sede di studio e monitoraggio di quanto già realizzato, dal Gruppo di lavoro insediato presso il Ministero dei LL.PP.

Tale strumento legislativo consiste nella L.R. 28.7.1999, n° 45 “Modifiche ed integrazioni alla L.R. 28 Luglio 1998, n° 60 – Deviazione del traffico pesante dalla S.S. 16 Adriatica alla autostrada A/14 nelle zone litoranee del territorio abruzzese – anno 1998” come ulteriormente modificata dall’art. 76 della L.R. n° 7 del 17.04.2003 recante: “Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2003 e pluriennale 2003 – 2005 della Regione Abruzzo (Legge Finanziaria regionale 2003)”.

Le leggi testè descritte non si addentrano nel distinguere tra interventi "fisici" sul contesto in cui si guida ed interventi sui comportamenti di chi guida.

Ne consegue che oltre all'usuale promozione e supporto finanziario all'adeguamento della rete ed alla rimozione delle cause topiche di incidentalità , particolare attenzione dovrà essere ancora data dalla Regione agli strumenti per il controllo ed il monitoraggio del traffico e della circolazione, comprendendo tra questi sia quelli mirati ad una migliore gestione dei flussi di traffico sia quelli destinati alla dissuasione delle infrazioni.

Inoltre, nel campo degli interventi sui comportamenti di chi guida vi è poi da rimarcare che si tratta del vero “fronte” su cui si dovrà combattere la battaglia per la sicurezza.

Pur con la consapevolezza che gli utenti abruzzesi non subiscono livelli di traffico superiori alla media nazionale con il conseguente livello di stress,non possono essere tollerati atteggiamenti di guida potenzialmente lesivi della sicurezza propria ed altrui.

E dunque ampio diviene lo spazio per un’educazione alla circolazione non più intesa quale codifica di regole più mnemoniche che coscienti, ma quale “materia” da insegnare a pieno titolo ad ogni livello scolastico,affinché di quanto appreso rimanga traccia al momento dell’uso della strada sia come pedoni, sia come ciclisti, sia come automobilisti.

E anche come materia da “reinsegnare” quale istruttiva punizione nel caso di reiterate infrazioni al codice o come esercitazioni di guida su percorsi attrezzati per simulare le diverse condizioni e situazioni di guida e di rischio.

Ma al di là dell’educazione stradale, l’organizzazione delle informazioni ed il loro aggiornamento sono, a tutti i livelli territoriali, elementi pregiudiziali per entrare in una logica di piano – processo e

costituiscono una garanzia perché questo possa svolgersi correttamente attraverso scelte logiche e documentate.

A tal fine è necessario prevedere, all'interno e fuori della Regione Abruzzo, la costituzione di un sistema di centri di monitoraggio sulla sicurezza stradale concepiti come strutture di coordinamento delle attività di rilevazione statistica da parte di soggetti pubblici e privati operanti nel settore alle diverse scale territoriali.

Il Centro di Monitoraggio Regionale sarà chiamato a raccogliere ed organizzare le informazioni per tre tipi di utenti: il pianificatore (*interno o esterno alla pubblica amministrazione*), l'utente finale e gli operatori nei vari campi della mobilità delle persone e delle merci.

La configurazione di <<Sistema Informativo per la pianificazione>> avrà un rilievo assoluto rispetto alle altre due, anche perché queste ultime scaturiscono prevalentemente da ambiti di applicazione del medesimo software più ridotti di quello di prima. E' sulla base dei risultati via via raggiunti dal <<sistema informativo per la pianificazione>> che verranno determinati il tipo e la qualità (man mano affinabile) delle risposte che il Centro di Monitoraggio verrà messo in grado di fornire agli utenti diversi dal pianificatore. E' necessario concepire il sistema dei Centri di Monitoraggio come un insieme organico e correlato di centri che opereranno secondo una metodologia unica ed adotteranno tecniche di rilevamento e di elaborazione dei dati, parametri, indici, formati perfettamente interfacciabili. Tra i diversi centri e tra questi e le strutture analoghe a servizio di settori diversi alla programmazione della medesima istituzione (si pensi, per quanto riguarda una regione, alla programmazione economica, all'assetto del territorio, all'ambiente) necessario stabilire uno scambio continuo di informazioni.

Alla luce delle considerazioni suesposte, la Regione Abruzzo, insieme con le quattro Province (L'Aquila, Chieti, Pescara e Teramo) intende supplire a dette carenze conoscitive e di azione proponendo l'attivazione di un Centro Regionale Abruzzese di Monitoraggio della Sicurezza Stradale, denominato "C.R.A.M.O.S.S."

Proposta di aggiornamento del centro regionale sulla sicurezza stradale

La proposta di aggiornamento del Centro di Monitoraggio (CRAMOSS), che la Regione Abruzzo ha presentato nel dicembre 2003 partecipando al Bando Nazionale per gli interventi strategici sulla sicurezza stradale nell'ambito del 2° Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, si è resa necessaria a seguito dell'incontro del 21 Giugno 2011 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle numerose modifiche normative intercorse dal 2003 ad oggi.

Il presente aggiornamento sostituisce la precedente proposta progettuale con l'obiettivo di soddisfare il nuovo quadro normativo - ordinamentale del periodo di 2003 – 2010 e recepisce le indicazioni fornite dallo stesso Ministero per migliorare l'efficacia complessiva del Centro di Monitoraggio sulla Sicurezza Stradale alla luce delle esperienze che nel frattempo sono state maturate in Italia ed in altri Paesi Europei.

L'aggiornamento si è reso altresì indispensabile a seguito della nuova evoluzione delle tecnologie informatiche e dei nuovi strumenti di gestione e di acquisizione delle informazioni, quali ad esempio i sistemi di acquisizione ad alto rendimento.

Infine l'aggiornamento operato va inquadrato nell'attuazione della riforma del Titolo V della Costituzione e del conseguente ampliamento dell'area delle competenze del Governo Regionale, che contempla il "Protocollo di intesa tra ISTAT, Ministero dell'Interno, Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI per la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri il 20 settembre 2007".

L'attuale proposta di aggiornamento detta le linee guida di intervento, nell'ottica di un inquadramento complessivo della proposta nel quadro normativo delineato, e la stessa andrà opportunamente approfondita prima della gara come già delineato nella originaria proposta di progetto presentata nel 2003.

L'articolazione dell'aggiornamento segue la proposta originaria ma ne specifica meglio i contenuti e gli aspetti economici alla luce di quanto emerso nella citata riunione del 21 giugno 2011.

I contenuti minimi di base delineate dal documento emanato dal Ministero per il Centro di monitoraggio sulla sicurezza stradale possono essere sintetizzati secondo quanto riportato:

1. Svolgere un'azione di sostegno alla formazione di centri di monitoraggio della sicurezza stradale e di verifica dell'attuazione del PNSS a livello locale da parte delle Province e Comuni e sviluppare misure di indirizzo, coordinamento e valorizzazione di tali centri;
2. Essere organizzato in modo tale da consentire la partecipazione diretta di Province e Comuni alla gestione del centro;
3. Adottare standard definiti dal Governo nazionale in accordo con i Governi regionali le Province e i Comuni, al fine di assicurare una piena coerenza dei dati sulla rete stradale e delle procedure di analisi/valutazione su tutto il territorio nazionale;
4. Assicurare l'elaborazione di un quadro regionale sullo stato della sicurezza stradale del Piano, sui risultati progressivamente raggiunti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
5. Individuare gli interventi di maggior efficacia che possono configurarsi come buone pratiche da proporre come riferimento a livello regionale e nazionale
6. Favorire, sostenere, svolgere attività di studio e ricerca per approfondire la conoscenza sui fattori di rischio e sulle cause che determinano gli incidenti stradali e individuare misure e interventi tipo per contrastare i fattori di rischio;
7. Promuovere la redazione e attuazione di piani e programmi provinciali e comunali per la sicurezza stradale.

Esplicitando le funzioni che CRAMOSS dovrà svolgere ed a mero titolo esemplificativo possiamo elencare le principali attività del centro:

- o svolgerà compiti di raccolta dei dati su tutto il territorio Regionale con la messa a punto di un sistemi informativo per il rilievo, l'archiviazione e la gestione degli incidenti stradali;
- o curerà la localizzazione e la georeferenziazione degli incidenti sulla rete extraurbana ed urbana tramite supporto tecnico – pratico da dare alle Amministrazioni di appartenenza;
- o elaborerà ed analizzerà i dati relativi alla consistenza, allo stato ed all'utilizzo delle infrastrutture stradali che interesseranno il territorio dell'Abruzzo, definendo idonei strumenti di raccordo informativo, di monitoraggio e controllo;
- o eseguirà le analisi delle relative cause, e definirà gli interventi occorrenti segnalando dove ricorrano le esigenze di finalizzare maggiormente gli strumenti programmatici alla riqualificazione della rete viaria;
- o contribuirà a fornire strumenti decisionali agli Enti Locali per la regolamentazione della velocità e la gerarchizzazione delle infrastrutture per attribuire alle diverse componenti di traffico percorsi più adeguati e per specializzarne l'utilizzo;

- o costituirà un modello di allocazione delle risorse per il miglioramento della sicurezza stradale che sia di supporto agli organismi decisionali regionali in tema di scelte prioritarie per la programmazione triennale degli interventi viari;
- o individuerà le iniziative atte a migliorare la circolazione e diminuire i livelli di rischio e ne seguirà l'evoluzione dopo la loro realizzazione materiale valutandone l'influenza e la ricaduta nel tempo e la necessità o meno di adeguamenti e/o rafforzamenti;
- o raccoglierà ed analizzerà proposte ed esperienze in materia di sicurezza, del traffico e della circolazione costruendo un quadro generale completo e utile per la definizione di politiche di livello regionale che abbiano un orizzonte nazionale e comunitario;
- o elaborerà un "Rapporto annuale sulla circolazione e la sicurezza stradale della Regione Abruzzo;
- o proporrà ed elaborerà programmi di sensibilizzazione, informazione ed educazione in materia di
- o promuoverà campagne informative e di sensibilizzazione mirate su tipologie di utenti e su tipi di mobilità a rischio e campagne integrate a temi e corsi di educazione stradale con l'ausilio di personale tecnico specializzato anche al fine del recupero dei punti della patente e del rilascio del patentino per i ciclomotori;
- o studierà servizi multimediali con informazioni nel tempo reale relativi alla mobilità pubblica e privata di tutta la regione sia urbana, per le città capoluogo di provincia, che extraurbana con la messa in onda di un notiziario sul traffico da tutte le radio regionali e da tutte le emittenti televisive;
- o costituirà un servizio di informazioni relativo al traffico via internet sul sito della Regione e su telefonia cellulare mobile con aggiornamenti in tempo reale e visualizzazione delle impedenze e dei percorsi alternativi su mappe cartografiche;
- o renderà pubblico l'operato del centro.

Il Centro di Monitoraggio Regionale dovrà nascere senza l'intenzione di avere vita "autonoma" rispetto agli omologhi provinciali, ma proprio con lo scopo di raccogliere e coordinare le diffuse e diversificate esperienze di questi, rendendole disponibili in rete e distribuendo ulteriori esperienze e stimoli che possono provenire dall'esame delle iniziative che in materia di sicurezza stradale si vanno conducendo in altre realtà italiane e all'estero.

Esso dovrà svolgere una funzione di supporto e consulenza alle Province ed alla stessa Regione, mediante il proprio Centro Studi (CS) con il fine di fornire indicazioni utili alla formazione di piani, programmi e linee di intervento in materia di sicurezza stradale;

L'articolazione del Centro ha preso spunto dall'implicazione, ritenuta necessaria unanimemente dagli Amministratori e tecnici di settore della Regione e delle Province proponenti, di assicurare un sostanziale coordinamento tra gli Enti, non solo per quanto riguarda le modalità di raccolta di dati e i parametri di valutazione del fenomeno ma soprattutto per l'adozione di un sistema coordinato di criteri e metodologie di valutazione e di attuazione delle misure e degli interventi da porre in essere per migliorare la sicurezza stradale.

I soggetti proponenti, inoltre, ritengono che le misure per migliorare la sicurezza stradale debbano riguardare i diversi campi di intervento e proprio per tale motivo si è ritenuto indispensabile, inserire nel progetto diverse figure professionali, per dare a "CRAMOSS" un carattere fortemente multisettoriale. A tale proposito, si evidenzia che esperienze svolte sia a livello nazionale, sia in altri paesi dell'UE mostrano chiaramente come interventi mono-settoriali siano caratterizzati da un efficacia limitata e tendano a determinare risultati parziali e non durevoli.

Le Amministrazioni proponenti, ritengono sempre con più certezza e convinzione, che alcuni fattori di rischio non possono essere eliminati o ridotti senza il coinvolgimento diretto di strutture e organismi privati di settore e per tali motivazioni si è ritenuto indispensabile la piena ed attiva partecipazione di forme pubblico-private quali: Università, liberi professionisti, aziende e società di settore.

Struttura del “CRAMOSS.”

La struttura operativa di “CRAMOSS” prevede due sezioni operative, ed una consultiva.

Ognuna delle sezioni operative ha un proprio organico e specifiche funzioni:

1. Centro Operativo di Monitoraggio (COM);
2. Centro Studi (CS).

La sezione consultiva, (Consulta della sicurezza stradale) che rappresenta il momento di confronto e diffusione delle iniziative in essere in materia di sicurezza stradale, svolge funzione di ascolto dei portatori di interesse facendone proprie le istanze dei portatori di interesse

COM - Centro Operativo di Monitoraggio

Il Centro Operativo di Monitoraggio(COM), rappresenta il punto di forza dell’intero “CRAMOSS”, in quanto ha la funzione prettamente operativa ed è l’unica sezione che dialoga in maniera diretta con i vari CMP (Centri di Monitoraggio Provinciali), nonché con l’esterno avendo praticamente una funzione di “ascolto” e “risposta” che devono essere assicurate nei confronti delle rappresentanze sociali, economiche e delle associazioni civili (*familiari vittime della strada, ACI, Soccorso ecc*) .

Il COM sarà costituito da una struttura operativa fissa situata internamente alla Regione, prevedendo come personale stabilmente impiegato un dirigente tecnico (ingegnere), uno o due istruttori tecnici (geometra e/o perito) e un istruttore amministrativo (ragioniere o equipollente).

Sia nella fase di avvio che durante la realizzazione del centro parte integrante del COM è il Coordinatore di progetto che abbia specifiche competenza in materia di assistenza e coordinamento di progetti complessi sulla sicurezza stradale.

CS – Centro Studi

Finalità principale del CS è quella di apportare al COM un supporto prettamente tecnico-scientifico di indirizzo e coordinamento. Il CS riveste quindi la duplice funzione consultiva e di indirizzo ed è in relazione diretta con il COM.

Il CS non sarà rappresentato da una struttura fissa e stabile ma sarà attivato dietro preventivo avviso ogni qualvolta ci sarà necessità.

Faranno parte attiva del CS le elencate figure:

- Rappresentante del COM;
- Rappresentanti dei Centri Monitoraggio Provinciali esistenti (CMP);
- Esperti con provata esperienza nel campo della sicurezza stradale, e di catasto delle strade;
- Università;
- Esperto in materia di pianificazione, di tecniche multicriteria e di valutazione economica e finanziaria di piani e progetti di mobilità,
- Rappresentante dell’ANCI sezione regionale
- Rappresentante dell’ACI sez. regionale

- Esperto in materia di finanziamenti comunitari;

Consulta Regionale sulla Sicurezza Stradale

L'istituzione della CONSULTA Regionale sulla Sicurezza Stradale (Consulta) di cui fanno parte strutture ed organismi esterni operanti nel settore della Sicurezza Stradale, le rappresentanze sociali ed i vari portatori di interesse, ha funzione di "ascolto" delle esigenze e di "risposta" in termini di azioni da proporre agli interessati utili a ridurre l'incidentalità sulla rete stradale.

L'impegno costante della CONSULTA sarà quello di promuovere iniziative che favoriscano la partecipazione per il raggiungimento di maggiori condizioni di sicurezza sulle strade e quindi l'attuazione di azioni da parte delle associazioni di categoria, del sistema delle imprese, dei cittadini.

Organo operativo della CONSULTA è la segreteria tecnica con compiti operativi, di sollecitazione per l'attivazione di iniziative utili alla sicurezza stradale.

Le funzioni a cui la CONSULTA dovrà assolvere possono sinteticamente essere individuate in:

- **consultazione** delle parti sociali relativamente agli indirizzi e alle linee di attività in essere,
- **acquisizione delle indicazioni**, valutazioni e proposte che vengono proposte dai partecipanti e modalità di attuazione;
- **promozione** di una attiva partecipazione al suo funzionamento coinvolgendo, il sistema delle rappresentanze sociali, il sistema delle imprese, le associazioni di cittadini, gli utenti della strada;
- **rendere** pubblico l'operato del centro.

Ruolo della Regione nella formazione e gestione del Centro

L'Aggiornamento della proposta progettuale non modifica gli obiettivi del Centro di Monitoraggio, ma ne aggiorna i contenuti specificandone le azioni e modificando il peso delle singole azioni seguendo le linee guida fornite dal Ministero.

Obiettivo del Centro di Monitoraggio della Regione Abruzzo è quello di elaborare supporti e strumenti che consentano alla Regione di aumentare la redditività degli investimenti in materia di sicurezza stradale sia in termini sociali che economici.

Sulla scorta delle caratteristiche di base già esplicitate, proprie di un Centro di Monitoraggio, vengono individuati gli obiettivi specifici propri del ruolo che la Regione deve avere nella sua funzione di Ente sovraordinato:

- svolgere una funzione di supporto e consulenza alle Provincie ed ai Comuni al fine di fornire indicazioni utili alla formazione di piani, programmi e linee di intervento in materia di sicurezza stradale ;
- avere la capacità di valutare i risultati conseguiti dagli interventi di messa in sicurezza di reti stradali e dei sistemi della mobilità nell'intero territorio regionale e nelle aree provinciali di competenze;
- migliorare la qualità e la completezza dei dati in termini di localizzazione e georiferimento sulla rete (extraurbana ed urbana) dei dati di incidentalità stradale, dei flussi di traffico, dello stato e caratteristiche, mediante la messa a punto di procedure comuni a cui le singole Amministrazioni debbono attenersi;
- analizzare in modo dettagliato l'evoluzione della sicurezza stradale in relazione agli obiettivi individuando i sistemi infrastrutturali critici che non riescono ad evolvere verso i livelli di

sicurezza indicati dagli obiettivi, consentendo così un'analisi tempestiva delle situazioni ove occorre rafforzare l'intervento;

- puntare ad integrare in un sistema unitario e coerente gli interventi realizzati in materia di sicurezza stradale in funzione dei risultati conseguiti, (come ad esempio dar vita ad un repertorio degli interventi in materia di sicurezza stradale);
- garantire le condizioni operative, costruire un quadro generale della sicurezza stradale, dei fattori di rischio e degli interventi posti in essere, completo e utile per la definizione di politiche di livello regionale di intervento (con visione nazionale e comunitario);
- rendere pubblico l'operato del centro stesso promuovendo un approfondito confronto tra le diverse strategie ritenute di valida efficacia in materia di sicurezza stradale con la finalità di illustrare i risultati conseguiti e l'efficienza delle soluzioni adottate o di possibile adozione.

CONTENUTI ED OPERATIVITA' DEL "C.R.A.MO.S.S."

Le attività

Nel progetto del 2003 possono essere individuate otto attività principali, ognuna delle quali di competenza specifica di una o più sezioni:

- A. Propedeutiche;
- B. Formazione ed aggiornamento;
- C. Costituzione banche dati;
- D. Acquisizione dati da altri centri di monitoraggio;
- E. Elaborazione dati;
- F. Supporto ed assistenza;
- G. Monitoraggio dei risultati;
- H. Diffusione e divulgazione dati;

Alla luce della recente riunione di Roma del 21 giugno 2011 e delle note esplicative emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), è stato necessario rimodulare l'impostazione data al Centro e dare coerenza ed omogeneità alle otto attività previste.

Per le finalità del monitoraggio nazionale, il contributo richiesto ai Centri di Monitoraggio regionali riguardano in misura maggiore la fornitura di informazioni, con particolare riferimento a:

- Dati incidentalità aggregati a livello regionale, provinciale e comunale
- Incidenti localizzati sulla rete
- Dati sui progetti finanziati dal PNSS
- Dati aggregati di mobilità

A tal fine il MIT ha identificato, in particolare, come aspetti prioritari ai fini della realizzazione e rafforzamento dei Centri di Monitoraggio regionali:

- le azioni necessarie all'avvio dei Centri con l'organizzazione di un sistema informatizzato per la raccolta dei dati d'incidentalità e il popolamento di banche dati utili per le analisi di sicurezza stradale (banca dati degli incidenti, delle strade e dei dati di traffico);
- la costituzione di una banca dati dei progetti finanziati dal PNSS;
- la realizzazione di campagne di indagine su specifici comportamenti degli utenti;
- lo sviluppo di strumenti di supporto alla pianificazione degli interventi;
- la creazione di un portale web per la diffusione di dati d'incidentalità e di buone pratiche.

In base alle finalità generali riportate e in particolare agli aspetti prioritari individuati, oltre la fase propedeutica e di avvio del progetto, sono state identificate sei categorie generali di azioni necessarie per l'avviamento dei Centri di Monitoraggio regionali:

1. Sviluppo ed esercizio di Sistemi Informativi necessari per il funzionamento del Centro di Monitoraggio.
2. Creazione di una Banca degli Incidenti,
3. Creazione di una Banca dei Flussi di Traffico

4. Creazione di una Banca delle Strade
5. Attività di Formazione e Diffusione dei risultati del Centro di Monitoraggio.
6. Realizzazione di Studi di Dettaglio sul fenomeno dell'incidentalità.

Linee di azione prioritarie

Dal punto di vista della sua realizzazione, e considerato che l'operatività di progetto complesso quale appare quello della costituzione di un Centro di monitoraggio sulla sicurezza stradale, non si può prescindere da una fase preliminare di avvio e di organizzazione del progetto, che per le peculiarità della proposta va affidata all'esterno.

Perseguendo una logica di omogeneità le sei attività elencate sono state raggruppare in tre distinte linee di azione prioritarie omogenee al proprio interno, rappresentate da:

- **Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale**, con l'obiettivo prioritario di individuare, conoscere ed analizzare il fenomeno incidentale. Fanno parte integrante del Sistema Informativo la creazione della banca dati degli Incidenti, dei Flussi di traffico, delle Strade nonché le procedure di analisi e valutazione dei dati raccolte e la messa a punto di metodologie funzionali al raggiungimento del risultato,
- **Formazione, e Diffusione**, con il coinvolgimento e la collaborazione delle Amministrazioni locali (*Province, Comuni*) nonché degli Organi preposti alla rilevazione (*Carabinieri, Polizia Stradale, Polizia Municipale*) che sono i soggetti fonte dei dati sull'incidentalità,
- **Supporto alla programmazione** ed interventi da porre in essere per migliorare lo stato della sicurezza stradale, funzionale al raggiungimento dell'obiettivo della riduzione dell'incidentalità stradale differenziandoli in funzione del contesto territoriale e dei diversi destinatari (**Studi di dettaglio**).

Per l'attuazione delle attività individuate, coerentemente con il progetto del 2003, è necessario, oltre al personale della Regione Abruzzo espressamente dedicato alla sua direzione individuare, nella fase di start up e di avvio del progetto, individuare figure professionali che svolgano funzioni di coordinamento e assistenza alla direzione tecnica durante tutte le sei fasi previste.

Avvio e coordinamento del progetto

Sono considerate attività propedeutiche quelle necessarie allo start-up, al coordinamento del progetto, al controllo ed alla corretta realizzazione del Centro in coerenza alla proposta di progetto.

Tali attività sono finalizzate a dare uniformità e congruenza al metodo di raccolta delle informazioni e dei dati (*incidenti, catasto, flussi, rete stradale ecc.*) nell'ottica che le informazioni sia condivisibili sia dagli Enti territoriali aderenti che dal Ministero competente.

Le figure professionali che svolgono funzioni di coordinamento e assistenza alla direzione sono individuate in un ingegnere senior con comprovata esperienza in materia di sicurezza stradale e ingegnere junior con competenze specifiche.

A mero titolo esemplificativo, possono essere considerate attività di avvio in capo al coordinatore del progetto quelle elencate:

- Approfondimento della presente bozza di progetto,
- Individuazione delle figure da coinvolgere nel progetto del centro di monitoraggio,
- definizione delle banche dati da attivare con l'individuazione della struttura e dell'organizzazione delle stesse,

- redazione di specifiche prestazionali relative a:
 - o metodologia ed obiettivi per la realizzazione del Sistema Informativo Stradale ed in particolare degli elementi strutturali caratterizzanti il catasto strade (*DM 1/06/2001*),
 - o routine di analisi, elaborazione e definizione delle procedure per il trattamento delle banche dati (*catasto strade, incidenti, traffico, ecc.*) nell'ambito del Sistema Informativo Stradale,
 - o definizione di standard e protocolli di comunicazione con gli Enti territoriali coinvolti nel progetto (*Province e Comuni*) e, qualora dovessero ricorrerne le condizioni, con l'Archivio Nazionale delle Strade in corso di costituzione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Art. 226 del NCdS "Organizzazione degli archivi e dell'anagrafe nazionali");
- individuazione e formazione della struttura organizzativa da coinvolgere nel progetto,
- assistenza tecnica ed operativa alla consulta sulla sicurezza stradale,
- controllo dello stato di attuazione del centro in relazione alla proposta di progetto,
- assistenza durante la fase di monitoraggio.

Sistema informativo sulla Sicurezza Stradale

Routine del Sistema Informativo Stradale (SIS)

Il sistema Informativo Integrato della Regione Abruzzo è lo strumento principe per l'archiviazione, la gestione e l'elaborazione delle banche dati territoriali acquisite, con lo scopo di eseguire l'aggregazione e l'integrazione dei dati, consentendone la rappresentazione in un unico georiferimento territoriale.

Il SIS sono sistemi dedicati alla gestione delle banche dati della mobilità e dei trasporti, e si basano su una filosofia maggiormente legata al concetto di strada (*nella sua rappresentazione topologica di grafo stradale*), su cui vengono riportate le informazioni di contesto relative ai singoli componenti (*oggetti*), agli elementi ad essa collegati e, nel caso dei sistemi più complessi, alla domanda e offerta di trasporto, nel sistema informativo della Regione sono di norma integrate anche le funzioni di analisi del traffico e del trasporto, le attività ritenute prioritarie sono:

- Definizione di una rete di monitoraggio regionale con definizione delle competenze delle Province e dei Comuni e organizzazione di un sistema informatizzato per la raccolta dati d'incidentalità con coinvolgimento di Province, Comuni e Organi di rilievo.
- Convenzione con ISTAT finalizzata alla raccolta, verifica e informatizzazione dei dati di incidentalità con successivo invio dei dati a ISTAT e al MIT.
- Sviluppo e diffusione di strumenti di supporto alla pianificazione degli interventi nell'ottica del miglior rapporto costi/benefici o costi/efficacia.
- Predisposizione di una banca dati aggiornata dei progetti finanziati nell'ambito del PNSS. I dati relativi ai progetti finanziati nell'ambito dei primi tre bandi di attuazione del PNSS saranno forniti dal MIT alle Regioni, essendo già prevista la raccolta di tali dati nell'ambito delle attività del "Servizio di monitoraggio e assistenza tecnica ed amministrativa per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", attualmente in corso.
- Individuazione dei tronchi stradali e dei nodi ad alta incidentalità e la conseguente pianificazione degli interventi infrastrutturali e di contesto utili ad aumentare la sicurezza di circolazione.

Obiettivo finale è la definizione degli indirizzi programmatici, definendo in base alle specifiche condizioni di contesto, interventi ed azioni da porre in essere finalizzati ad incidere in modo diretto sulle cause imputabili al “fattore infrastruttura”, al “fattore umano” o al “fattore veicolo” o meglio alla combinazione dei tre principali tipici fattori.

Costituzione delle banche dati

Attività preliminare alla realizzazione del Sistema Informativo Stradale è finalizzata alla costituzione dei necessari data base individuati in:

- redazione del **grafo di rete** di livello regionale individuando la viabilità di rango principale (strade di grande comunicazione e scorrimento), e quella di rango minore (viabilità locale urbana ed extraurbana), che potrà costituire la base del catasto strade, e di tutte le altre informazioni rilevate,
- costituzione del **catasto delle strade** in accordo con il D.M. 1/6/2001 “Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade” che definisce le modalità di istituzione ed aggiornamento del Catasto delle Strade, di cui al comma 6 art. 13 D. Lgs. 30/4/1992 n° 285, il cui scopo è quello della conoscenza della rete stradale e del suo stato manutentivo sviluppando analisi e procedure funzionali alle finalità proprie degli Enti
- realizzazione del **data base degli incidenti stradali** e serie storiche (*fino ad oggi rilevate da fonti della Polizia Stradale, dal Corpo dei Carabinieri, dalla Polizia Municipale e dalla Polizia Provinciale*), per il miglioramento della rilevazione, l’integrazione dei diversi archivi in un sistema unitario e trasmissione dei dati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche mediante convezioni quadro con l’Istat, le forze dell’ordine e gli Enti territoriali (Province, Comuni, Servizio Sanitario).
- raccolta dei dati sui **flussi di traffico** definendo una rete di rilevazione ed un costantemente aggiornamento nel tempo degli stessi, con l’obiettivo di conoscere i reali flussi di traffico sulla viabilità di interesse regionale e di sistematizzare la raccolta delle informazione nell’ottica di un monitoraggio continuo delle condizioni della rete,
- rilevazione dei **fattori e dei luoghi del rischio** ai fini dell’incidentalità e data base dei fattori territoriali e di contesto che possono influenzare negativamente il sistema uomo-veicolo-ambiente,
- sistematizzare quanto previsto ed imposto da DECRETO LEGISLATIVO 15 marzo 2011, n. 35, attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture, sulle **ispezioni di sicurezza** sulla rete stradale di proprietà delle Province e dei Comuni,

Operatività del Sistema Informativo

Il presupposto del Centro di Monitoraggio della sicurezza stradale è la realizzazione di un sistema informativo unitario sull’incidentalità stradale e sulle sue cause.

A tal fine non solo è necessario raccogliere tempestivamente i dati sugli incidenti stradali e quelli che possono concorrere alla conoscenza del fenomeno, ma occorre integrare questi dati con quelli relativi a settori che possono concorrere alla conoscenza del fenomeno con maggior dettaglio:

- rilevazione e monitoraggio degli interventi per la sicurezza stradale, con dettaglio operativo per quelli realizzati prendendo in esame tipologia, caratteristiche, costi e tempi,
- monitoraggio dei risultati conseguiti degli interventi realizzati sulla rete con particolare riferimento alla variazione di vittime e di incidenti. Tale attività è finalizzata a definire le strategie di intervento a seguito dei risultati conseguiti.

Il monitoraggio sarà sviluppato a due livelli:

- il primo per verificare gli effettivi benefici per la collettività derivanti dall'attuazione di una o più strategie e relativi interventi collegati
- il secondo per monitorare gli interventi in corso d'opera.

La struttura Regionale sulla Sicurezza Stradale, sul piano tecnico, raccoglie le conoscenze di base per valutare l'efficacia delle strategie di sicurezza stradale ed individua le buone pratiche da diffondere attraverso strumenti di incentivazione, regolamentazione, orientamento, mediante :

- progetti già realizzati o in essere dalle singole Amministrazioni Provinciali nel campo della Sicurezza Stradale; tale data base avrà la finalità di costruire un archivio storico di qualsiasi progetto singolo o aggregato tale da poter avere un aggiornamento in tempo reale dell'evolversi della situazione generale;
- dati relativi all'individuazione delle criticità in materia di Sicurezza Stradale che le singole Amministrazioni Provinciali e Comunali hanno sulla rete di propria competenza;
- altri dati di interesse strategico riguardante sia la conoscenza della rete stradale, (*segnalatica stradale verticale, orizzontale e luminosa, pavimentazioni e barriere di sicurezza, nonché il loro stato di manutenzione*), che di contesto territoriale, con la finalità di riuscire ad definire una procedura di controllo e gestione del fenomeno incidentale;

In sostanza CRAMOSS dovrà dare alla Regione gli strumenti per poter esercitare le funzioni che gli sono proprie, e cioè:

- **programmatoria** (programmazione, dimensionamento, allocazione e ripartizione delle risorse da dedicare al settore sicurezza stradale);
- **di governo** (individuazione delle modalità ottimali di impegno dei fattori di governo specificatamente regionali);
- **di coordinamento** (coordinazione della strategia di miglioramento della sicurezza stradale con altri programmi e politiche regionali (sanitaria, fiscale, di regolamentazione del TPL, di supporto alle attività produttive, di formazione, di controllo, ecc.).

FORMAZIONE E DIFFUSIONE

Formazione

Il recente DECRETO LEGISLATIVO 15 marzo 2011, n. 35, Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture. (11G0076), obbliga ad adottare i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale,

I corsi di formazione per controllori, debbono avere una durata non inferiore a centottanta ore, sono svolti, sulla base dei programmi da definire .

Ai corsi di formazione iniziale hanno accesso i soggetti in possesso di laurea magistrale, in ingegneria o di laurea specialistica in ingegneria iscritti da almeno cinque anni all'albo dell'ordine degli ingegneri nel settore dell'ingegneria.

L'attività di formazione deve quindi andare nella direzione prevista dal decreto di formare i controllori della sicurezza aumentando la consapevolezza dei tecnici in materia di sicurezza stradale senza perdere di vista l'obiettivo di elevare lo standard culturale degli operatori di settore dei Comuni delle Province e degli altri Enti territoriali.

L'attività di formazione può essere divisa in quattro diversi livelli:

- formazione finalizzata al rispetto del decreto legislativo 35/11 per la formazione dei controllori della sicurezza stradale anche nelle more dell'emanazione del decreto attuativo da emanare entro il 19/12/2011
- formazione dei tecnici di settore delle Amministrazioni Provinciali e Comunali su specifici argomenti della sicurezza stradale, che partendo dalla conoscenza delle numerose norme in materia di strade, traffico arrivi alla definizione e condivisione di standard tecnici minimi comuni,
- formazione ma anche aggiornamento degli operatori di polizia sulla coscienza specifica di norme, strumenti e procedure in materia di Sicurezza Stradale;
- formazione mirata ad aumentare la conoscenza e la capacità di intervento in situazioni di primo soccorso, rivolta direttamente agli operatori del 118 ma anche alle numerose associazioni che giornalmente sostengono con il loro volontariato il sistema sanitario nazionale

Diffusione

Consultazione e concertazione con Province e Comuni e con le rappresentanze sociali ed economiche dell'Abruzzo, per definire le forme di collaborazione migliori, ivi compresi gli standard ed i formati più opportuni per un agevole scambio di dati e delle informazioni.

Acquisizione dei criteri e degli indirizzi in materia di sicurezza stradale al fine di elaborare parametri e criteri coerenti con le scelte e gli indirizzi del decisore politico e centrare l'attenzione e l'attività di analisi e valutazione sugli aspetti di maggior interesse per il centro di monitoraggio.

Creazione del "portale del cittadino" come momento di ascolto delle esigenze e di raccolta delle segnalazioni in materia di sicurezza stradale, il trasferimento delle segnalazioni agli organismi preposti e per dare concrete risposte alle segnalazioni ricevute.

Tra le attività ritenute necessarie alla comunicazione dell'operato e dei risultati conseguiti riguardano l'organizzazione di incontri di approfondimento, specifici convegni a cui saranno invitati a partecipare, le Amministrazioni comunali competenti, le associazioni di categoria, le aziende di settore e gli Enti e gli Istituti Universitari coinvolti nel progetto.

Un ruolo centrale sarà svolto dai mass media con specifiche azioni di comunicazione che dovranno essere concentrate nella realizzazione di:

- o campagne informative e di sensibilizzazione mirate su tipologie di utenti e su tipi di mobilità a rischio e campagne integrate a temi e corsi di educazione stradale;
- o servizi multimediali con informazioni nel tempo reale relativi alla mobilità pubblica e privata di tutta la regione sia urbana, per le città capoluogo di provincia, che extraurbana con la messa in onda di un notiziario sul traffico da tutte le radio regionali e da tutte le emittenti televisive;
- o servizi radio-tv sulle attività in corso e quelle in essere

SUPPORTO ALLA PROGRAMMAZIONE (studi di dettaglio)

Strategicamente il Centro di Monitoraggio sulla sicurezza stradale organizza ed elabora i risultati resi disponibili dalle precedenti azioni prioritarie illustrate.

A tal fine analizza lo stato dell'incidentalità nelle diverse condizioni, individua i fattori di rischio, propone interventi ed azioni utili agli scopi, valuta il rapporto benefici/costi, indica le priorità e fornisce supporti e indirizzi all'azione di Governo Regionale.

Alla luce di quanto evidenziato il supporto alla programmazione si concretizza in attività specifiche :

- sulla scorta delle informazioni disponibili al momento dell'avvio del progetto, elabora un quadro generale della sicurezza stradale in Abruzzo, che rappresenta lo scenario di riferimento,
- attiva studi, ricerche applicate e progetti pilota mirati all'individuazione dell'efficacia di interventi specifici che hanno avuto margine di significatività nella riduzione del fenomeno incidentale,
- Individua gli interventi di maggior efficacia da proporre come riferimento a livello Regionale fornendo elementi conoscitivi utili per la determinazione di piani, programmi, linee di intervento e azioni in materia di Sicurezza Stradale sulla base di analisi di priorità e delle verifiche di efficacia ed efficienza,
- elabora proposte di progetti normativi a fronte delle nuove conoscenze maturate sulla scorta di valutazioni di efficacia ed efficienza in relazione agli esiti del monitoraggio, nella direzione di incentivare gli interventi più significativi in termini di riduzione del rischio incidentale.

STIMA DEI COSTI, COMPETENZE E COMPARTICIPAZIONE

	Progetto 2003	Proposta aggiornata	TOT per Attività
AVVIO E COORDINAMENTO DEL PROGETTO (attività propedeutica)	€ 130.000,00	€ 130.000,00	€ 130.000,00
Definizione delle banche dati da attivare			
Redazione delle specifiche prestazionali			
SISTEMA INFORMATIVO INTEGRATO			€ 1.870.000,00
Routine di Impianto e procedure del Sistema Informativo per la Regione, Province e Comuni		€ 600.000,00	
- acquisti hardware per Enti e struttura operativa	€ 250.000,00	€ 60.000,00	
- Realizzazione/Acquisto SOFTWARE GIS procedure di interrogazione dati	€ 130.000,00		
Costituzione delle banche dati			
Catasto strade (DM 1/06/01) db territoriale	€ 822.000,00	€ 700.000,00	
Protocollo intenti ISTAT-Regione su incidentalità stradale, attivazione sistema di raccolta dati		€ 130.000,00	
Acquisizione sistema rilievo e analisi dati flussi di traffico		€ 300.000,00	
Ispezioni di sicurezza e database sui rischi specifici		€ 80.000,00	
FORMAZIONE DIFFUSIONE, CONCERTAZIONE			€ 280.000,00
Formazione	€ 110.000,00	€ 150.000,00	
- finalizzata ai contenuti del dl 35/11 di recepimento direttiva europea sulla sicurezza stradale			
- aggiornamento/formazione operatori di polizia			
- formatori operatori del 118 (1 x provincia)			
Diffusione e concertazione	€ 201.900,00	€ 130.000,00	
- struttura di comunicazione			
- giornate studio e convegni specifici			
SUPPORTO ALLA PROGRAMMAZIONE	€ 240.000,00		€ 410.000,00
Quadro di riferimento sulla sicurezza stradale in Abruzzo		€ 30.000,00	
Studi, ricerche e progetti pilota specifici		€ 300.000,00	
Costituzione repertorio interventi per la sicurezza		€ 50.000,00	
Proposte di progetti normativi per la regione		€ 30.000,00	
ALTRE ATTIVITA' COMPLEMENTARI			€ 180.000,00
Funzionamento del COM x 3 anni	€ 299.900,00		
Funzionamento del CMP x 3 anni	€ 643.000,00		
Funzionamento del CS x 3 anni		€ 60.000,00	
Funzionamento della consulta Regionale x 3 anni		€ 60.000,00	
Monitoraggio dei risultati X 3 anni	€ 43.200,00	€ 60.000,00	
TOTALI	€ 2.870.000,00	€ 2.870.000,00	€ 2.870.000,00

CRAMOSS - CENTRO REGIONALE ABRUZZESE DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE

TEMPISTICA				CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI																																															
	giorni	inizio stimato	fine																																																
Durata e data stimata dei lavori	1080	01/11/11	16/10/14																																																
</																																																			