

Osservatorio

Sicurezza

Cittadini

Automobilisti

Responsabili



M

O

N

S

E

R

R

A

T

O



Sommario

Breve descrizione del progetto OSCAR	3
1. ASSE 1 - Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale	6
1.1 Realizzazione dell'Osservatorio per la Sicurezza Stradale	7
• Sistema informativo territoriale (GIS) sulla sicurezza stradale.....	7
• Catasto comunale delle Strade.....	9
• Catasto comunale della Segnaletica.....	10
• Portale Web	11
• Web-TV	11
1.2 Road Safety.....	12
1.3 La Consulta comunale sulla Sicurezza Stradale	13
1.4 Sperimentazione delle misure di sicurezza nei tratti urbani ad alto rischio e nella SS 554	14
2. ASSE 2 - formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale	18
2.1 Piano della Comunicazione	19
2.2 Edugame	26
4. ASSE 3 - Interventi su componenti di incidentalità prioritarie	29
4.1 Piano comunale per la Sicurezza Stradale	30
4.2 Piano comunale di Segnalamento	31

Breve descrizione del progetto OSCAR

Nell'ambito del 3° Programma Annuale di attuazione del PNSS (Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale) , il Comune di Monserrato ha elaborato il progetto “Osservatorio per la Sicurezza dei Cittadini Automobilisti Responsabili”, successivamente rinominato “OSCAR” .

Il Progetto prevede la realizzazione di un complesso di interventi innovativi e intersettoriali sul territorio comunale, rivolti a migliorare la sicurezza stradale, contribuendo all'obiettivo comunitario di ridurre del 50% il numero di morti e di feriti sulle strade entro il 2011.

In particolare, si possono individuare *tre assi* principali di azione:

- RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE
- FORMAZIONE DI UNA NUOVA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE
- INTERVENTI SU COMPONENTI DI INCIDENTALITÀ PRIORITARIE

Tali assi di azione consentono di definire un nuovo modello di governo della sicurezza stradale, a mezzo di una serie di misure e azioni, da realizzare attraverso le seguenti fasi:

- I. analisi del fenomeno (fattori di rischio, possibili obiettivi e linee di azione)
- II. utilizzo di una moderna governance socio/istituzionale, che promuova il coinvolgimento attivo della comunità locale nelle iniziative promosse
- III. la promozione di una cultura tecnico/professionale
- IV. verifica di attuazione delle strategie individuate con relativa sperimentazione

Tali fasi potranno assicurare il raggiungimento dell'obiettivo sopra indicato e concorrere alla diffusione di una cultura della sicurezza, quale motore e centro delle future politiche a sostegno della mobilità locale.

Per la realizzazione operativa, secondo quanto indicato nel bando, il progetto è stato articolato nelle seguenti misure e azioni:

1. ASSE 1: rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale

- MISURA 1.1: OSSERVATORIO COMUNALE DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE
 - **Azione 1:** Realizzazione di un Osservatorio sulla Sicurezza Stradale
- MISURA 1.2: INDAGINI DI RICERCA APPLICATA AI CRITERI DI SUPPORTO E DI VALUTAZIONE DELLE DECISIONI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE

- **Azione 2:** Rilevazione e analisi con metodo del Road Safety Audit
- **MISURA 1.3:** DEFINIZIONE E ATTUAZIONE DI PROTOCOLLI PER L'ESERCIZIO DELLE ATTIVITÀ DI PREVENZIONE, CONTROLLO, DISSUAZIONE, REPRESSIONE DEI COMPORTAMENTI AD ELEVATO RISCHIO
- **Azione 3:** Consulta comunale sulla Sicurezza Stradale.
- **MISURA 1.4:** SPERIMENTAZIONE
- **Azione 4:** Sperimentazione delle misure di sicurezza per la circolazione nei tratti urbani ad alto rischio e nella SS 554

2. ASSE 2: formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale

- **MISURA 2.1:** PIANO DI COMUNICAZIONE
 - **Azione 5:** Redazione e attuazione del Piano della Comunicazione
- **MISURA 2.2:** EDUGAME
 - **Azione 6:** Realizzazione e distribuzione Edugame sulla sicurezza stradale

3. ASSE 3: interventi su componenti di incidentalità prioritarie

- **MISURA 3.1:** PIANO COMUNALE PER LA SICUREZZA STRADALE E PIANO DI SEGNALAMENTO
 - **Azione 7:** Definizione del Piano comunale per la Sicurezza stradale
 - **Azione 8:** Realizzazione del Piano di segnalamento

1. ASSE 1 - Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale

L'asse 1 del progetto OSCAR prevede la realizzazione di una serie di azioni. La tabella che segue sintetizza quello che verrà esposta nel dettaglio nei paragrafi successivi:

AZIONI	OBIETTIVO	ONERI	6 RISORSE PROFESSIONALE	STRUMENTI
OSSERVATORIO COMUNALE DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE	- migliorare lo stato e la qualità delle conoscenze sul fenomeno dell'incidentalità stradale; - sviluppo di analisi e valutazioni in merito alle azioni ed agli interventi (attuati, in avvio e/o in corso di attuazione) - realizzare l'integrazione informativa tra i diversi soggetti che a vario titolo intervengono in tema di incidentalità e sicurezza stradale - tradurre le analisi e le valutazioni in supporti ed indirizzi all'azione di governo della sicurezza stradale.	€ 280.000,00	5	- Sistema informativo territoriale - Catasto strade - Catasto segnaletica - Portale Web - Web - TV
ROAD SAFETY	- individuare i difetti di uno scenario stradale esistente (punti di debolezza), che hanno ripercussioni significative sui livelli di sicurezza stradale; - individuare gli accorgimenti progettuali atti a migliorare il progetto di uno scenario stradale, sia in riferimento ad una infrastruttura viaria di nuova costruzione che per un progetto di adeguamento di una infrastruttura viaria esistente.	€ 24.000,00	2	Indagini
CONSULTA COMUNALE SULLA SICUREZZA STRADALE	- fornire ai componenti delle proprie strutture assembleari e tecniche i supporti conoscitivi e valutativi - favorire il confronto tra le parti e l'espressione di indirizzi unitari relativi agli obiettivi, alle priorità, ai contenuti del programma di azioni - consentire una valutazione dettagliata delle misure di sicurezza stradale	€ 6.000,00	1	- Riunioni con cadenza semestrale - Portale Web
SPERIMENTAZIONE DELLE MISURE DI SICUREZZA PER LA CIRCOLAZIONE NEI TRATTI URBANI AD ALTO RISCHIO E NELLA SS 554	- migliorare il servizio di sicurezza stradale - migliorare il reticolo minore trasversale - migliorare la segnaletica stradale - migliorare la distribuzione delle correnti di traffico - riorganizzare la circolazione stradale (manutenzione delle caratteristiche geometriche delle intersezioni, dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili, delle fasce di pertinenza)	€ 160.000,00	25	- Stazioni di monitoraggio e accertamento automatico delle infrazioni - Nuova segnaletica stradale

1.1 Realizzazione dell'Osservatorio per la Sicurezza Stradale

L'Osservatorio sarà, per sua missione, il fulcro strategico dell'analisi e definizione dello stato della sicurezza stradale, della sua evoluzione, dell'individuazione dei fattori di rischio e, soprattutto, di valutazione dell'efficacia delle misure poste in essere dall'amministrazione e dai partner istituzionali e non che a vario titolo partecipano al progetto. Secondo questa logica l'Osservatorio dovrà essere considerato:

71

- come elemento di una rete più ampia di strutture omologhe parallele
- come luogo (o, ancor meglio, ambiente) per costruire e fornire conoscenza in un contesto di concretezza tecnico- operativa e di competenze intersettoriali.

L'Osservatorio, infatti, dovrà relazionarsi con gli altri livelli della rete disegnata dal Piano sulla Sicurezza Stradale, e ricostruire ed implementare tutte le necessarie condizioni di coerenza e sinergia verso l'alto e verso il basso. L'Osservatorio, quindi, in una logica di massima efficienza (compatibilità tecnologica, coordinamento di azioni, efficacia del partenariato) dovrà operare in coordinamento e in coerenza con i diversi livelli Amministrativi: comunale, provinciale e regionale.

In questo contesto, l'osservatorio sarà chiamato a svolgere, nella più ampia azione di governance per la sicurezza stradale, il ruolo nodale di:

- **organo tecnico-conoscitivo** per migliorare lo stato e la qualità delle conoscenze sul fenomeno dell'incidentalità stradale;
- **organo per lo sviluppo di analisi e valutazioni** in merito alle azioni ed agli interventi (attuati, in avvio e/o in corso di attuazione) finalizzati al contrasto dell'incidentalità ed all'innalzamento del livello di sicurezza della rete stradale, di competenza dell'Ente e/o avente influenza sullo stato riscontrabile del fenomeno;
- **organo per l'integrazione informativa** tra i diversi soggetti che a vario titolo intervengono in tema di incidentalità e sicurezza stradale (es. vigili urbani, carabinieri, pronto soccorso, ecc.)
- organo che traduce le analisi e le valutazioni in supporti ed **indirizzi all'azione di governo** della sicurezza stradale.

Dal punto di vista organizzativo l'Osservatorio sulla Sicurezza Stradale, utilizzerà una serie di strumenti operativi, descritti successivamente.

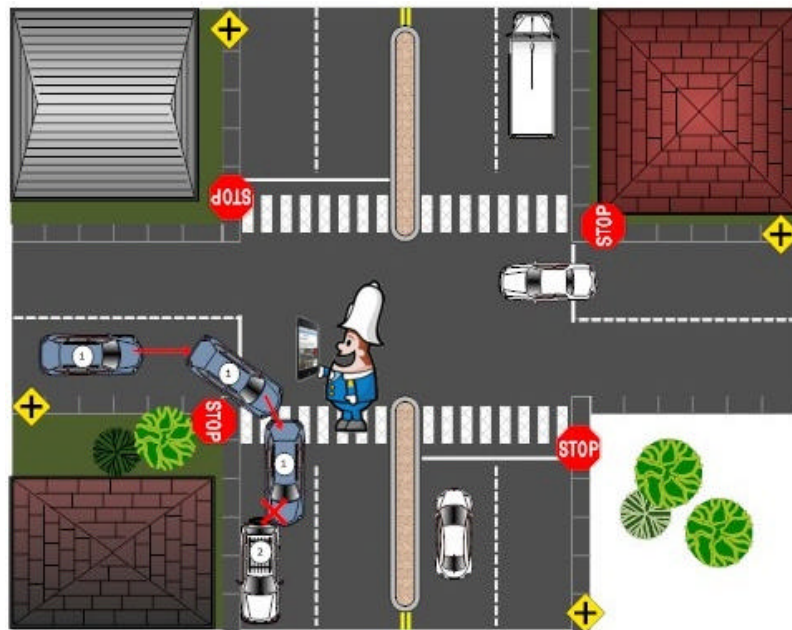
• SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE (GIS) SULLA SICUREZZA STRADALE

Il GIS (Geographic Information System - Sistemi Informativi Geografici) sarà un sistema informatico in grado di produrre, gestire e analizzare dati spaziali, associando a ciascun elemento geografico una o più informazioni, contenute all'interno di un data base. La piattaforma GIS consentirà quindi di:

- rappresentare la cartografia del territorio ed il grafo della rete stradale
- selezionare i singoli elementi stradali
- visualizzare le informazioni relative ai singoli elementi stradali contenute nella banca dati
- gestire e aggiornare automaticamente, a mezzo dispositivi mobili, gli eventi incidentali
- mettere in relazione tra di loro evento incidentale, elementi stradali e informazioni relative (es. immagini, video, rilevazioni stradali, ecc.) attraverso un database relazionale opportunamente strutturato
- effettuare delle analisi previsionali di forecasting e backcasting attraverso l'impiego di sistemi di intelligenza artificiale.

La piattaforma GIS permetterà all'Osservatorio sulla Sicurezza Stradale:

- rilevare in maniera automatica (es. a mezzo dispositivi mobili come smartphone) l'evento incidentale indipendentemente dal soggetto rilevatore (es. vigile urbano, carabinieri, ecc.)



- archiviare automaticamente e trattare dei dati statistici e di monitoraggio relativi al fenomeno dell'incidentalità
- effettuare delle previsioni sulla sicurezza stradale (morti, feriti, incidenti, punti nevralgici, ecc.)
- gestire il Catasto comunale delle strade
- implementare il Catasto comunale della segnaletica
- individuare le politiche che generano i migliori benefici nel futuro
- redigere, in automatico, il Piano sulla Sicurezza Stradale e il Piano di Segnalamento.

• CATASTO COMUNALE DELLE STRADE

Il Catasto delle Strade, integrato nella piattaforma GIS, rappresenterà lo strumento base per valutare lo stato attuale della rete viaria comunale.

In base a questa prerogativa oltre che creare un archivio di informazioni georeferenziate (previsto dal Codice della Strada), verranno rilevati altri dati utili per la costruzione di analisi, schemi interpretativi e valutazioni in merito alla sicurezza stradale.

In particolare verrà creato un sistema basato su architettura di tipo client/server con la possibilità di un collegamento in rete con policy di accesso differenziate, di una banca dati di tipo relazionale su base GIS per la rappresentazione cartografica e alfanumerica della rete stradale (grafo), e delle sue pertinenze (attributi globali e segmentati).

I rilievi per la realizzazione del Catasto Stradale Informatizzato potranno essere effettuati con un sistema ad alto rendimento, equipaggiato con strumenti di localizzazione (GPS, odometro, piattaforma inerziale) e di trattamento delle immagini (telecamere ad alta risoluzione 1024 x 768 pixel). L'asse stradale sarà rilevato come sequenza di punti; per ogni elemento stradale, sarà eseguita la geometrizzazione e restituzione su file e sul GIS stradale dei dati relativi ai punti costituenti la poligonale della rete stradale rilevata, tra loro strutturati secondo la logica "arco-nodo".

Per procedere alla identificazione e catalogazione degli attributi globali e segmentati richiesti dal D.M. 01/06/01, saranno realizzate le seguenti attività:

- censimento (identificazione e classificazione) degli elementi di interesse e richiesti dalla normativa;
- posizionamento sulla cartografia degli elementi rilevati e collegamento al database del Catasto;
- restituzione delle immagini con le caratteristiche richieste;
- personalizzazione dei dati e delle informazioni, compreso il software di gestione.

Nel GIS saranno integrabili i dati Esri (standard nativo dell'applicazione proposta) - Arcview (Shape), Microstation(DGN) , Autocad (DWG-DXF) e raster (Tif, Jpg, Gif, Pcx, etc.).

Il software che gestirà il Catasto Strade attraverso un'interfaccia semplice ed immediata offrirà la possibilità di:

- inserire e gestire attraverso delle interfacce personalizzate per ciascun elemento tutte le tipologie di dati rilevati sul campo (es. evento incidentale), rilevati dalla Polizia Municipale e/o eventualmente altri soggetti (es. i Carabinieri) o condivisi con archivi dell'Amministrazione;

- visualizzare i filmati delle strade, rilevati dalle telecamere localizzate sulla rete viaria, collegati alla progressiva di riferimento e alla loro posizione geografica;
- generare e stampare grafici e statistiche sulla base di filtri sul database;
- consultare dati cartografici;
- eseguire analisi spaziali, sfruttando i criteri di inclusione e intersezione, al fine di ottenere la relativa selezione dei dati alfanumerici collegati;
- visionare attributi, fotografie e filmati digitali degli elementi localizzati sulla cartografia;
- stampare una scheda “tipo” di ciascun elemento con la sua localizzazione su cartografia;
- visionare i filmati relativi alla tratta in esame, collegati alla progressiva odometrica;
- importare file provenienti da altre fonti (office, cad, etc.).

L'applicativo, pur avendo una sua architettura di base, sarà scalabile e personalizzabile a seconda delle esigenze dell'Amministrazione e comunque **coerente con le indicazioni di cui all'allegato al D.M. 01.06.2001**; su tale base sarà possibile quindi, realizzare ulteriori livelli informativi attraverso l'acquisizione di altri dati (mappe catastali, dati patrimoniali, espropri, collegamenti ad archivi storici, etc.), realizzando una completa banca dati territoriale.

Tutti i dati saranno esportabili nei formati Excel e Word, shape file, dxf e sarà possibile il collegamento dei record con immagini, disegni tecnici in possesso dell'Amministrazione comunale utilizzando i formati standard.

L'applicativo fornito sarà perfettamente conforme alle Direttive della Funzione Pubblica e dall'Autorità per l'Informatica, avendo architettura e componenti evoluti e di larga diffusione sul mercato.

• **CATASTO COMUNALE DELLA SEGNALETICA**

Il Catasto della segnaletica, integrato nella piattaforma GISS, comporterà un'analisi di ciascuno dei segnali esistenti, individuandone la conformità rispetto al regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada, in modo da accertarne lo stato di manutenzione, la visibilità diurna e notturna e la leggibilità.

Sarà uno strumento integrato con il Catasto delle Rete Stradale, in quanto descriverà una componente degli elementi di interesse descrittivi dello stato della rete.

E' inteso, anch'esso, come strumento di gestione temporale, in quanto, per la sua rilevanza funzionale, la segnaletica dovrà essere sottoposta a periodiche verifiche di valutazione della rispondenza alle esigenze del traffico e delle necessità degli utenti, nonché alla verifica dello stato di conservazione.

Esso fornirà elementi conoscitivi/interpretativi del fenomeno incidentalità, consentendo di migliorare la performance degli interventi manutentivi/progettuali ai fini della sicurezza stradale. La segnaletica orizzontale e verticale, funzionalmente obsoleta, deteriorata, danneggiata, poco visibile, irregolare (dunque incoerente con le esigenze di sicurezza e informazione dell'utente stradale) e la presenza di tabelloni pubblicitari abusivi che distolgono l'attenzione, cominceranno, infatti, a divenire elementi ricorrenti nelle analisi sistematiche della incidentalità.

Il catasto della segnaletica sarà quindi uno strumento di analisi fondamentale, preliminare a qualsiasi successivo studio/intervento di circolazione e segnaletica. Questo strumento permetterà la perfetta conoscenza di quanto installato sul territorio, la gestione e programmazione degli interventi mediante il rilievo dello stato dei segnali e la restituzione informatica e cartacea dei dati indispensabili per la gestione nel tempo del parco segnali.

In questo senso è lo strumento che permetterà, in correlazione con gli altri strumenti di analisi, di definire il Piano di Segnalamento.

• PORTALE WEB

Verrà definito dal punto di vista grafico e dei contenuti un apposito portale per la Sicurezza Stradale si attraverso il quale ci si propone di:

1. migliorare la qualità e la quantità delle informazioni sulle condizioni di rischio e sul danno derivante da incidenti stradali
2. sviluppare una diffusa cultura della sicurezza stradale
3. contribuire a sostenere la costruzione del partenariato

Il Portale verrà costantemente aggiornato da n.1 addetto dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale.

Dal punto di vista dei contenuti, fin da ora sono previste le seguenti tre aree tematiche:

- INFORMAZIONI: news, informazioni generali sulle attività e sui progetti promossi
- SERVIZI: edugame, web-tv, contatti, link, area FAQ, glossario dei tecnicismi, calcolo automatico del costo sociale dell'incidentalità
- DOCUMENTAZIONE: approfondimenti, quadro normativo.

• WEB-TV

L'avvio di una piattaforma web TV nasce dalla volontà di sperimentare nuove forme di comunicazione. L'obiettivo è quello di ampliare e rafforzare il flusso informativo per offrire maggiore trasparenza all'attività

istituzionale dell'amministrazione comunale in tema di sicurezza stradale e individuare nuove formule di partecipazione e coinvolgimento.

Le caratteristiche dello strumento, interattivo e multimediale, indicano inoltre la possibilità di ampliare e supportare i servizi resi ai cittadini dall'Ente comunale.

Le caratteristiche della piattaforma web tv interattiva saranno:

12

- Interfaccia web tv con tecnologia Flash
- Organizzazione dei contenuti video
- Visione di video on demand o streaming
- Sistema di Video advertising
- Icone interattive
- Software CMS per gestione palinsesto
- Visione Feed RSS
- Visione di video anche in HD
- Visione in contemporanea di contenuti video e html
- Utilizzo di media server dedicati per garantire la qualità del servizio e numerosi accessi
- Distribuzione di contenuti digitali in flash streaming con protezione dei diritti d'autore in quanto nessun video è memorizzato in locale

La piattaforma della web-tv verrà impiegata per consentire l'accesso on-line a qualunque video realizzato in tema di sicurezza stradale.

La piattaforma Web-TV verrà costantemente aggiornata da n.1 addetto dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale.

1.2 Road Safety

Lo strumento più efficace per dotare il Piano comunale della Sicurezza Stradale delle necessarie capacità di elaborazione delle strategie di intervento, dal punto di vista delle carenze infrastrutturali, sarà rappresentato dall'applicazione di tecniche di analisi della sicurezza stradale, quali:

- A. **Road Safety Inspecting (RSI)**: attività svolta per individuare i difetti di uno scenario stradale esistente (punti di debolezza), che hanno ripercussioni significative sui livelli di sicurezza stradale;

- B. **Road Safety Audit (RSA)**: attività svolta per individuare gli accorgimenti progettuali atti a migliorare il progetto di uno scenario stradale, sia in riferimento ad una infrastruttura viaria di nuova costruzione che per un progetto di adeguamento di una infrastruttura viaria esistente.

Il Sistema di Audit sarà svolto attraverso due livelli di analisi in modo da coprire, con l'approfondimento necessario, l'intera rete comunale:

13

1. Il I° di analisi avrà per oggetto l'intera rete viaria comunale;
2. il II° sarà il risultato dell'analisi sull'intera rete attraverso la quale verrà selezionata una parte della rete comunale, definita Rete ad Elevata Priorità (REP). La REP (es. la SS554) sarà l'oggetto su cui si svilupperanno in via prioritaria le azioni di analisi e miglioramento della sicurezza stradale (la sperimentazione).

1.3 La Consulta comunale sulla Sicurezza Stradale

L'istituto della Consulta comunale sulla Sicurezza Stradale sarà posto all'interno del sistema di organismi di governo delle azioni strategiche contemplate dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale a seguito delle direttive comunitarie emanate in materia.

Tali azioni prevedono la formazione di una struttura verticale che, a partire dal livello comunale e passando per quello provinciale e regionale vada ad alimentare, in uno scenario di condivisione e confronto continuo delle tematiche e delle acquisizioni tecnico-scientifiche in materia di Sicurezza Stradale, le politiche di contrasto al fenomeno incidentale promosse dagli organi preposti.

La "Consulta sulla sicurezza stradale" sarà quindi uno strumento decisionale e promozionale basato sul contributo di tutti quei soggetti, pubblici e privati, che, a vario titolo e finalità, ritengono di indirizzare i propri sforzi al processo di miglioramento della sicurezza stradale.

All'istituto della Consulta sarà affidato il compito di svolgere tre distinte funzioni:

1. **fornire ai componenti delle proprie strutture assembleari e tecniche i supporti conoscitivi e valutativi necessari per conoscere lo stato dell'incidentalità e la sua evoluzione nonché gli interventi posti in essere e i risultati da questi determinati;**
2. favorire il **confronto tra le parti e l'espressione di indirizzi unitari** relativi agli obiettivi, alle priorità, ai contenuti del programma di azioni nonché a raccogliere e sistematizzare i contributi provenienti dalla rete di soggetti portatori di idee e conoscenze condivisibili e trasferibili;
3. consentire una **valutazione dettagliata delle misure di sicurezza** stradale poste in essere, sulla base di verifiche e analisi svolte da una struttura tecnica con carattere di terzietà.

Nello specifico, la Consulta sulla sicurezza stradale, potrà svolgere azioni di governo e di supporto tecnico alle politiche sulla sicurezza stradale finalizzate a favorire:

- l'informazione e confronto sulle problematiche della sicurezza stradale al fine di fornire un contributo concreto alla individuazione degli obiettivi e delle priorità del Piano da parte di tutte le istituzioni, del settore produttivo, delle parti sociali e delle associazioni civili;
- la sensibilizzazione e promozione della concertazione e del partenariato tra istituzioni, imprese, società civile, etc. per realizzare interventi multisettoriali che coinvolgano competenze e processi decisionali diversi ;
- il contributo alla verifica dell'efficacia generale delle misure poste in essere e alla costruzione di un repertorio di conoscenze acquisite.

14

1.4 Sperimentazione delle misure di sicurezza nei tratti urbani ad alto rischio e nella SS 554

Nell'ambito delle attività di sperimentazione applicata al sistema infrastrutturale, Il Comando dei Vigili Urbani individuerà delle "strade tipo" sulle quali effettuare degli interventi di sperimentazione, sulla base delle indagini e delle risultanze derivanti dal Piano della Sicurezza Stradale e del Piano di Segnalamento e attraverso l'impiego del Protocollo di Intesa siglato con la Prefettura di Cagliari e i comuni limitrofi in merito alla sicurezza stradale. In particolare l'attività di sperimentazione verrà realizzata:

- in una "strada tipo" urbana con il maggiore indice di rischio
- in un tratto della SS 554

Su questi tratti della rete viaria, ritenute di particolare importanza, si applicherà e sottoporrà a verifica la strategia di intervento multisettoriale e interistituzionale tipica della filosofia di approccio generale al governo della sicurezza stradale.

In questo senso gli elementi di tipicità della "strada tipo" saranno classificabili in due categorie:

A. STRUTTURALI

Le principali carenze che verranno analizzate saranno:

1. **di servizio e di sicurezza stradale**, evidenziate soprattutto dall'attraversamento dei centri abitati di Monserrato, Selargius, Quartucciu e Quartu Sant'Elena;
2. **del reticolo minore trasversale**, rappresentato da piccole strade che non permettono di svolgere funzione ottimale di drenaggio dei carichi veicolari e di alternative di percorso;
3. inefficienza del sistema della **segnaletica stradale**.

A tali carenze si farà fronte attraverso i seguenti interventi:

- *installazione di postazioni sperimentali fisse per il monitoraggio e l'accertamento automatico* delle infrazioni al codice della strada (es. telecamere, autovelox) con sanzionamento, a mezzo pattuglie di vigilanza e della piattaforma GIS, dei comportamenti di guida improntati al non rispetto delle norme sulla sicurezza stradale (tali infrastrutture verranno gestite in maniera centralizzata a mezzo dell'Osservatorio sulla Sicurezza Stradale); le risultanze delle rilevazioni saranno disponibili in real time per le pattuglie che svolgeranno l'attività di vigilanza (es. carabinieri, vigili urbani, ecc.) e per i sanzionati a mezzo del portale web;
- *sostituzione della segnaletica stradale* sulla base delle indicazioni del Piano di Segnalamento
- *manutenzione delle caratteristiche geometriche delle intersezioni*
- *manutenzione dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili*
- *sistemazione delle fasce di pertinenza stradale.*

15

B. TERRITORIALI

Tale categoria di elementi di tipicità è determinata dalla struttura stessa del territorio e dalla conformazione e disposizione degli insediamenti e degli attrattori. In particolare verranno individuate le carenze funzionali determinate dalla assenza di percorsi destinati agli spostamenti per motivi di studio/lavoro da e verso il sistema localizzato presso la Cittadella Universitaria.

Tali carenze verranno colmate attraverso il Piano della Sicurezza Stradale, al fine di:

- migliorare la *distribuzione delle correnti* di traffico
- *riorganizzare* la circolazione stradale

Il percorso operativo di sperimentazione si caratterizzerà in un processo così strutturato:

1. **FASE 1:** analisi di dettaglio del sistema territorio e della relazione con l'asse stradale oggetto di studio
2. **FASE 2:** ipotesi di modifiche nel tempo dell'asse stradale attraverso le possibili trasformazioni territoriali e infrastrutturali determinate dalle progettualità in atto e dalle iniziative degli attori sociali: progettualità regionale (bando sulla 554) e provinciale (nuovo svincolo tra la SS 554 e la SP 8 per Sestu)
3. **FASE 3:** analisi delle criticità rilevate, la incidentalità e l'audit dello stato della sicurezza;
4. **FASE 4:** individuazione delle criticità puntuali e definizione dell'abaco delle soluzioni possibili e delle ipotesi d'intervento indicate nel progetto;

5. **FASE 5:** aggiornamento PUT (Piano Urbano del Traffico), in coerenza con la pianificazione urbanistica e di settore e con le scelte del tavolo della mobilità del Piano Strategico Intercomunale.

2. ASSE 2 - formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale

La tabella che segue mostra sinteticamente le azioni, descritte nel dettaglio nei paragrafi successivi, che sono associate al presente asse con indicazione dei relativi obiettivi, oneri, risorse professionali impiegate e strumenti.

AZIONI	OBIETTIVO	ONERI	18 RISORSE PROFESSIONALE	STRUMENTI
REDAZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO DELLA COMUNICAZIONE	• Informazione e sensibilizzazione • Educazione	€ 70.000,00	7	• piano della comunicazione • web –TV • portale Web • edugame • info-desk • manifestazioni • serate a tema nei locali notturni • distribuzione di gadget • testimonial • spot • materiali informativi • incontri • concorso a premi • convenzioni • percorsi casa-scuola guidati
REALIZZAZIONE E DISTRIBUZIONE EDUGAME	• Educazione	€ 20.000,00	1	• Edugame

2.1 Piano della Comunicazione

2.1.1 Premessa

Il Piano di Comunicazione rappresenterà uno strumento funzionale sia per una pianificazione attenta delle attività di informazione e sensibilizzazione che per una loro corretta ed integrata gestione.

Il Piano di Comunicazione del progetto OSCAR adotterà una strategia di comunicazione rivolta ad incidere sui fattori umani - comportamentali e psicofisiologici – che giocano un ruolo preponderante nella dinamica degli incidenti stradali.

Il Piano di Comunicazione si incentrerà dunque sui destinatari: *un'attività di comunicazione fortemente orientata al target si rivela infatti più efficace nel sollecitare nei soggetti bersaglio l'adozione di comportamenti coerenti con le norme di sicurezza.*

2.1.2 Gli obiettivi del piano

L'obiettivo strategico del Piano della Comunicazione è **contribuire a ridurre il numero delle vittime e degli incidenti stradali nel territorio comunale.**

Diverse esperienze hanno dimostrato che un'azione sistematica e capillare, sviluppata attraverso l'uso congiunto di attività di informazione, sensibilizzazione e prevenzione, unite ad attività di controllo e repressione, e condotte in modo coordinato da diversi soggetti, produce effetti apprezzabili sui comportamenti degli utenti della strada.

L'obiettivo strategico è perseguito attraverso i seguenti obiettivi operativi:

- a. **migliorare l'informazione ai cittadini** sulle condizioni di rischio e sul danno derivante da incidenti stradali nel territorio comunale, e quindi rafforzare la consapevolezza degli utenti sui comportamenti coerenti con le norme di sicurezza;
- b. **incoraggiare la partecipazione** delle associazioni d categoria, del sistema delle imprese, delle rappresentanze dei lavoratori e dei cittadini nell'attuazione delle misure e degli interventi individuati, per la riduzione del rischio, dall'Osservatorio e dalla Consulta locale sulla sicurezza stradale;
- c. **ideare e promuovere specifiche iniziative/campagne di sensibilizzazione** nel territorio comunale per accrescere la sensibilità collettiva sul tema della sicurezza stradale, incoraggiando negli utenti (guidatori e pedoni) comportamenti conformi alle regole della sicurezza stradale;
- d. aumentare la **conoscenza dei principali fattori di rischio** specifico rilevati sulla rete stradale comunale.

2.1.3 I destinatari

I principali destinatari del Piano saranno:

- La popolazione giovanile comunale:
 - ⊕ studenti delle scuole secondarie di primo grado, di secondo grado e Universitari;
 - ⊕ studenti delle scuole primarie;
- Insegnanti;
- Utenti deboli e a rischio;
- Strutture interne al Comune, Comuni limitrofi, la Provincia di Cagliari, la Regione e le altre istituzioni pubbliche;
- Imprese e sindacati;
- Operatori del settore: i decisori ed i tecnici delle amministrazioni proprietarie di strade e degli organismi di gestione della rete e dei servizi di trasporto.

20|

Di seguito, un'analisi di dettaglio delle diverse attività di comunicazione differenziate per target group:

- **LA POPOLAZIONE GIOVANILE**

Nel Comune di Monserrato, i morti e i feriti in incidenti stradali che hanno tra i 18 e i 29 anni sono circa il 50% del totale.

I giovani che non hanno ancora compiuto trent'anni sono dunque la categoria di utenza a più elevato rischio. Tale valore è certamente allarmante da un punto di vista sociale. Incrociando questo dato con altre variabili, emergono ulteriori informazioni utili per l'individuazione delle azioni di comunicazione e sensibilizzazione più efficaci.

Per contrastare efficacemente questo fenomeno occorrono azioni mirate, realizzate in modo capillare sul territorio comunale – presso i principali centri di aggregazione giovanile, in partnership con soggetti istituzionali (es. operatori sanitari, forze dell'ordine, ecc.) e privati (gestori dei locali, aziende automobilistiche, emittenti televisive e/o radiofoniche, ecc.), quali:

- *info-desk;*
- *manifestazioni sportive e musicali;*
- *serate a tema nei locali notturni;*
- *distribuzione di gadget.*

Oltre a consentire una diffusione capillare delle informazioni, questi strumenti presentano il vantaggio di favorire uno scambio comunicativo tra gli operatori e i destinatari intercettati, che sono chiamati a confrontarsi ed esprimere opinioni e suggerimenti utili anche in vista di una ridefinizione delle strategie di comunicazione.

A queste attività devono essere affiancate *azioni di sensibilizzazione* diffusa, indirizzate alla costruzione di una “cultura della sicurezza stradale”: una vera e propria campagna media, comprensiva di:

- *spot veicolati su emittenti radiofoniche e televisive locali*
- *portale internet*
- *web-tv*
- *edugame*
- *campagna stampa su quotidiani locali, periodici e riviste specializzate; affissioni, ecc.;*
- *materiali below-the-line (brochure, leaflet targettizzati).*

La costruzione di una campagna di comunicazione efficace non può prescindere da una corretta profilazione del target: occorre pertanto tenere conto delle caratteristiche psicologiche individuali, che possono costituire fattori di rischio per il fenomeno dell'incidentalità.

A questo proposito, interessanti appaiono i risultati della ricerca “Il paradosso del giovane guidatore” curata dall'Università “La Sapienza” di Roma nell'ambito del “Progetto Icaro” e condotta attraverso un'indagine campionaria su 5.000 studenti delle scuole secondarie superiori di 12 città italiane. Attraverso l'identificazione delle variabili psicologiche individuali connesse al rischio di incidenti, la ricerca intende offrire elementi conoscitivi utili ad una più efficace progettazione di attività di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale.

I risultati dell'indagine evidenziano tre profili di guidatori: il giovane guidatore “prudente” (37,8% dei giovani intervistati), caratterizzato da un approccio altruistico e rispettoso delle norme sociali; il giovane guidatore “a rischio” (34,33%), caratterizzato da un basso livello di ansia, accompagnata da un alto livello di aggressività e dalla mancata introiezione delle norme di convivenza civile; il giovane guidatore “preoccupato/controllato” (27,88%), caratterizzato da un alto livello d'ansia e da un moderato livello di aggressività. Dall'indagine è emerso inoltre che i giovani che dichiarano di mettere più frequentemente in atto comportamenti di guida incompatibili con le norme di sicurezza stradale e che, conseguentemente, incorrono più spesso in violazioni delle norme del codice e in incidenti stradali, corrispondono al profilo psicologico del giovane guidatore “a rischio”: **in questo caso, la campagna di sensibilizzazione deve essere orientata non solo a promuovere un**

cambiamento comportamentale (Behavioral Change), ma soprattutto a incidere sul sistema delle convinzioni e dei valori che sostengono l'agire individuale (Valute Change).

È peraltro interessante notare come alcuni fattori di rischio siano associati anche al profilo del giovane guidatore “preoccupato/controllato”, che condivide con il profilo del guidatore “a rischio” alcune caratteristiche “negative” (rabbia/ostilità/scarso altruismo): in questo caso la mancata violazione delle norme del codice è legata all'ansia e ad un eccessivo timore di incorrere in incidenti stradali, che tuttavia non escludono il rischio di disattenzioni alla guida.

22

Tanto per la campagna di comunicazione quanto per gli eventi sarà opportuno avvalersi della partecipazione di **testimonial**, ovvero personaggi che, in virtù del possesso di determinate caratteristiche, “riescono ad ottenere la fiducia delle persone ed hanno quindi la possibilità di influenzarne gli atteggiamenti, le opinioni ed i comportamenti”. Pertanto la fase di selezione del testimonial, quale chiave comunicazionale, rappresenterà un passaggio cruciale per l'efficacia del messaggio, dovendo il testimonial possedere caratteristiche di credibilità, attrattività, congruenza con il messaggio veicolato e dovendo rappresentare valori condivisi dal target giovanile. È importante, inoltre, che il testimonial sia utilizzato in modo continuativo ed esclusivo e che vi sia un suo pieno coinvolgimento nel progetto - in virtù di esperienze o di competenze maturate nell'ambito della propria sfera professionale. Nella scelta del testimonial occorrerà inoltre considerare che l'efficacia del testimonial stesso nel veicolare il messaggio ed indurre un cambiamento nei comportamenti dei giovani può variare in relazione al livello culturale dei destinatari e del loro stile di consumo mediatico.

Tali iniziative, che sono trasversali a tutti i giovani, verranno integrate con le seguenti che sono riferite ai seguenti target-group:

⊕ **ALUNNI DELLE SCUOLE SECONDARIE DI SECONDO LIVELLO E UNIVERSITARI**

Un ruolo di primo piano nella costruzione di una “cultura della sicurezza stradale” e nell'educazione stradale è affidata alle istituzioni scolastiche, il cui coinvolgimento è sempre strategico per assicurare capillarità alle azioni di sensibilizzazione. Il Piano di Comunicazione (progetto @SCUOLA) prevederà dunque:

- **incontri organizzati** presso istituti scolastici secondari di II grado e nella cittadella universitaria presenti sul territorio. Gli incontri si indirizzeranno ad alunni e docenti e si avvarranno della partecipazione di esperti sulle tematiche della sicurezza stradale: la partecipazione agli incontri darà luogo all'attribuzione di crediti formativi e ciascuno degli incontri verrà registrato e immesso nel sistema web-tv.

- **concorsi** (artistici, giornalistici, premio tesi), attraverso i quali gli studenti saranno chiamati ad avviare una riflessione personale sul tema della sicurezza stradale, elaborandone una rilettura originale;
- **web-tv** che conterrà l'intera documentazione filmata durante le attività formative realizzate in tema di sicurezza stradale;
- stipula di **convenzioni**, in partnership con le aziende di trasporto pubblico, per l'attivazione di forme promozionali e agevolate di trasporto (es. forme agevolate di abbonamento).

⊕ **ALUNNI DELLE SCUOLE PRIMARIE E SECONDARIE DI PRIMO LIVELLO**

Al target rappresentato dalla fascia d'età compresa tra i 6 e i 13 anni saranno rivolte, oltre ad azioni "trasversali", comuni al target degli alunni delle scuole superiori (incontri con esperti sulla sicurezza stradale, concorsi, web-tv, forme agevolate di abbonamento al trasporto pubblico), attività specifiche, rivolte a sensibilizzare i destinatari sui "pericoli della strada" e a trasmettere il complesso dei valori e delle norme comportamentali che fondano la cultura della sicurezza stradale (progetto @SCUOLA), quali:

- **giornate formative** organizzate in partnership con l'Ufficio provinciale della motorizzazione civile e/o autoscuole e con tutti gli organismi pubblici e privati locali che possono concorrere all'attività di educazione stradale (es. ASL, forze di Polizia stradale, Regione, Provincia, ACI, altre associazioni che operano nel settore); ciascuna delle giornate verrà registrata e immessa nel sistema web-tv;
- realizzazione di **percorsi casa-scuola guidati** (scuolabus a piedi), finalizzati ad incentivare la mobilità pedonale degli alunni, favorendone l'autonomia e contribuendo al tempo stesso ad abbattere l'inquinamento da emissioni di veicoli a motore in prossimità delle scuole;
- **pubblicazioni**, quali giornalino a fumetti, vademecum, ecc.;
- **edugame** dedicato al tema della sicurezza stradale, articolato in livelli di difficoltà e complessità crescenti in relazione alle diverse fasce d'età, per stimolare, anche presso gli utenti più giovani - un precoce apprendimento delle regole di sicurezza stradale e favorire l'introduzione di modelli positivi.

Nella realizzazione delle attività rivolte agli alunni sarà importante coinvolgere i genitori e sollecitarne la collaborazione attiva, al fine di produrre ricadute in termini di adeguamento dei comportamenti di guida degli adulti alle norme della sicurezza stradale.

• **INSEGNANTI**

È evidente come, affinché possa darsi una corretta ed efficace attuazione delle attività di comunicazione rivolte agli alunni di grado primario e secondario, sia necessario realizzare una preliminare azione di informazione e sensibilizzazione finalizzata a suscitare presso i docenti che operano nel territorio comunale la consapevolezza dell'importanza del tema "sicurezza stradale".

Il Piano promuoverà quindi occasioni di approfondimento e riflessione, rivolte ad insegnanti, dirigenti degli istituti scolastici di grado primario e secondario presenti sul territorio comunale.

24

A questo scopo, oltre agli **incontri con esperti** precedentemente descritti, il Piano prevederà l'organizzazione di **momenti di riflessione e dibattito** scientifico diretti agli operatori del settore scolastico, organizzati in concomitanza di eventi significativi, quali, ad esempio, la "Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale" e la "Giornata Europea Vittime della Strada". In tali occasioni, si prevede di alimentare il dibattito pubblico attraverso la realizzazione di convegni, seminari, articoli di approfondimento pubblicati su riviste specialistiche e immessi nei sistemi web-tv.

- **UTENTI DEBOLI E A RISCHIO**

Nella categoria "utenti deboli e a rischio" verranno considerati:

- anziani con più di 64 anni di età;
- specifiche categorie di utenti della strada, quali pedoni e ciclisti
- extracomunitari, conducenti professionali.

Per quanto riguarda la popolazione *anziana*, i fattori che la rendono una categoria a rischio sono riconducibili alla riduzione delle prestazioni psico-fisiche, legata anche all'assunzione di particolari tipologie di medicinali. Il Piano prevederà quindi **azioni informative**, dirette ad illustrare ai conducenti anziani gli effetti delle ridotte capacità psico-sensoriali sulla sicurezza della guida e gli eventuali rischi connessi all'assunzione di medicinali, suggerendo al tempo stesso le azioni di prevenzione che possono essere opportunamente intraprese (es. attuazione di strategie di mobilità adeguate).

È importante che la comunicazione utilizzi strumenti familiari al target: in particolare, per massimizzare l'efficacia della campagna informativa, sarà opportuno coinvolgere alcune figure professionali particolarmente vicine al target (es. medici di famiglia, geriatri, operatori sanitari, parroci, assistenti sociali, volontari, ecc.), anche attraverso la stipula di partnership con ASL, Aziende ospedaliere, Case di cura, Centri sociali per anziani ecc.

Un'attenta pianificazione delle azioni di comunicazione verrà realizzata anche per specifiche categorie di utenti della strada, le cui caratteristiche diversificate impongono un'accurata selezione

degli strumenti, dei contenuti e dei “luoghi” di distribuzione e diffusione di materiali informativi. Nel caso dei *pedoni e dei ciclisti*, una capillare **campagna di affissioni** lungo i percorsi ciclo-pedonali e presso i principali nodi di scambio del trasporto pubblico potrà rafforzare gli effetti di una **campagna stampa** ed **internet** condotta su riviste cartacee/online e siti internet specializzati.

Riviste di settore, siti internet specializzati dedicate saranno gli strumenti individuati per veicolare campagne di sensibilizzazione rivolte alle diverse categorie dei *conducenti professionisti*: per garantire una maggiore efficacia all'azione comunicativa, sarà opportuno sfruttare sinergie in atto a livello sovraordinato, coordinandosi con iniziative analoghe.

Altrettanto mirate saranno le azioni di comunicazione rivolte ai *cittadini extracomunitari*, da attuarsi in collaborazione con gli organismi attivi sul territorio (Uffici e sportelli per l'immigrazione, centri di informazione sanitaria, associazioni private, ecc.): nella predisposizione dei **materiali informativi**, una particolare attenzione sarà quindi rivolta a personalizzare i messaggi sulla base delle specificità linguistiche e culturali legate alla nazionalità di appartenenza dei destinatari.

- **STRUTTURE INTERNE ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E AD ALTRE ISTITUZIONI**

Attraverso azioni di comunicazione interna, il Piano si proporrà di fluidificare i flussi informativi tra i diversi settori e livelli dell'Amministrazione pubblica coinvolti nell'attuazione del Progetto, promuovendone la collaborazione ed il coordinamento: altri Comuni limitrofi, Provincia di Cagliari, Regione Sardegna e tutte le altre istituzioni pubbliche che parteciperanno alle attività della Consulta comunale per la Sicurezza Stradale.

A questo scopo, il Piano prevederà, accanto alla periodica organizzazione di **incontri interistituzionali**, la realizzazione e la costante implementazione di una **sezione del portale web** specificamente dedicata ai soggetti istituzionali a diverso titolo coinvolti nel processo di pianificazione ed organizzazione della sicurezza stradale.

- **IMPRESE E SINDACATI**

L'alta incidenza degli incidenti stradali sul totale degli infortuni sul lavoro richiede la realizzazione di un'articolata strategia di contrasto dei fattori di rischio della mobilità dei lavoratori, che prevederà la fattiva collaborazione del sistema delle imprese e dei sindacati, attraverso la sottoscrizione di accordi ed intese.

Coinvolgere le imprese e i sindacati attraverso azioni informative volte a conseguire gli obiettivi del progetto appare quindi necessario per migliorare la sicurezza degli spostamenti casa lavoro e della

mobilità legata al trasporto e alla distribuzione delle merci. Un'informazione puntuale e chiara rappresenta, infatti, il presupposto per la creazione e l'implementazione di forme di partenariato pubblico – privato. La Consulta comunale per la Sicurezza Stradale rappresenterà il luogo privilegiato in cui attuare l'azione di informazione delle rappresentanze dei lavoratori e delle imprese e dei soggetti pubblici interessati. Gli strumenti più adeguati a questo scopo sono individuabili in:

- *opuscoli informativi;*
 - *articoli di approfondimento pubblicati su riviste specialistiche;*
 - *eventi: convegni e workshop.*
- **OPERATORI DEL SETTORE: I DECISORI ED I TECNICI DELLE AMMINISTRAZIONI PROPRIETARIE DI STRADE E DEGLI ORGANISMI DI GESTIONE DELLA RETE E DEI SERVIZI DI TRASPORTO**

Per quanto concerne gli operatori del settore, il Piano risponderà all'esigenza di aumentare la conoscenza dell'entità del danno sociale ed economico derivante dal fenomeno dell'incidentalità stradale e la sua evoluzione, attraverso la realizzazione di azioni volte a trasferire informazioni e contenuti tecnici:

- *eventi: convegni, workshop;*
- *area dedicata all'interno del portale web.*

Ciò rappresenterà il necessario presupposto per l'individuazione di piani, programmi ed interventi indirizzati alla sicurezza stradale che vedano il coinvolgimento ed il coordinamento tra i vari soggetti amministrativi e decisionali coinvolti. Il miglioramento dell'informazione sulle condizioni di rischio e sul danno derivante da incidenti stradali sarà condotto in stretta collaborazione con l'Osservatorio comunale sulla Sicurezza Stradale.

2.2 Edugame

Al fine di raggiungere in maniera compiuta il target giovanile verrà realizzato un gioco educativo (edugame), fruibile attraverso il portale web, che permetterà agli alunni delle scuole di apprendere le regole sulla sicurezza stradale. All'interno di un action game verranno proposte, in maniera casuale, delle domande a risposta multipla.

Per vincere sarà necessario fornire un determinato numero di risposte esatte e "sconfiggere" una serie di avversari virtuali che creano problemi alla sicurezza stradale.

4. ASSE 3 - Interventi su componenti di incidentalità prioritarie

La tabella che segue mostra sinteticamente le azioni, descritte nel dettaglio nei paragrafi successivi, che sono associate al presente asse con indicazione dei relativi obiettivi, oneri, risorse professionali impiegate e strumenti.

AZIONI	OBIETTIVO	ONERI	29 RISORSE PROFESSIONALE	STRUMENTI
REDAZIONE DEL PIANO DELLA SICUREZZA STRADALE	- Riduzione del danno sociale - Riduzione dei divari di rischio - Contrasto delle evoluzioni regressive - Coordinamento e promozione di interventi - Coordinamento con i Comuni limitrofi - Miglioramento delle conoscenze, dei modelli interpretativi	€ 20.000,00	1	- Piano della Sicurezza Stradale - GIS - Catasto Strade
REDAZIONE DEL PIANO DI SEGNALAMENTO	- Localizzare gli interventi necessari sulla segnaletica - Classificazione di adeguatezza segnaletica	€ 20.000,00	1	- Piano di Segnalamento - GIS - Catasto Strade - Catasto Segnaletica

4.1 Piano comunale per la Sicurezza Stradale

30|

In base a quanto indicato dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, il Piano comunale della Sicurezza Stradale costituirà uno strumento di indirizzo e coordinamento generale, orientato al miglioramento della sicurezza stradale sull'intera rete stradale presente nel territorio comunale, riguardante tutti i diversi fattori di rischio e tutte le possibili linee di azione. Secondo tale assunzione, il Piano della Sicurezza Stradale non sarà uno strumento settoriale, atto ad intervenire su singole componenti di incidentalità e di sicurezza stradale, ma sarà uno strumento che interverrà contemporaneamente su tutti i diversi settori, interessando l'intera gamma dei fattori e delle condizioni che incidono sui livelli di sicurezza stradale.

L'assunzione di una logica multisetoriale, interistituzionale e di partenariato risponderà, in generale, ai seguenti ordini di fattori:

1. l'opportunità di far corrispondere la struttura del Piano comunale della Sicurezza Stradale alle indicazioni del Piano Nazionale e del Terzo Programma comunitario di azione per la sicurezza stradale;
2. la necessità di sviluppare un'azione di governo della sicurezza stradale coerente con la natura del fenomeno da governare e, soprattutto, con livelli di efficacia tali da consentire una riduzione stabile e rilevante delle vittime degli incidenti stradali;
3. la necessità di operare su tutto il sistema dell'incidentalità e garantire a tutti i cittadini un miglioramento dei livelli di sicurezza, che non sia limitato da alcun settorialismo.

Il Piano consentirà di realizzare, entro il 2011, i seguenti obiettivi prioritari:

1. **Riduzione del danno sociale:** messa in sicurezza delle situazioni infrastrutturali e delle componenti di mobilità dove si determina il maggior numero di vittime, attraverso la rimozione degli specifici fattori di rischio.
2. **Riduzione dei divari di rischio:** messa in sicurezza delle situazioni con i più elevati tassi di mortalità e ferimento, al fine di garantire a tutti i cittadini analoghe condizioni di sicurezza.
3. **Contrasto delle evoluzioni regressive:** individuazione delle tratte stradali, delle componenti di mobilità e delle aree dove la tendenza evolutiva del numero di vittime diverge dall'obiettivo, con la definizione di programmi speciali per il riallineamento di tali tendenze sul sentiero che conduce all'obiettivo.
4. **Coordinamento e promozione di interventi** atti a migliorare la sicurezza stradale sia, in prima istanza da parte del sistema delle rappresentanze economiche e sociali e delle imprese.

5. **Coordinamento con i Comuni limitrofi** (Cagliari, Selargius, Quartucciu e Quartu Sant'Elena), al fine di rendere possibile una loro piena ed efficace partecipazione al processo di miglioramento della sicurezza stradale.
6. **Miglioramento delle conoscenze, dei modelli interpretativi e della capacità di governo** della sicurezza stradale e sviluppo di una connessa attività di formazione/ informazione/ sensibilizzazione, rivolta a tutti i soggetti che possono collaborare al processo di miglioramento della sicurezza stradale.

Il Piano verrà strutturato secondo il seguente modello:

- a) costruzione e messa in coerenza della base conoscitiva e di analisi
- b) individuazione ed analisi dei sistemi e dei fattori di rischio (ovvero le principali cause di incidentalità);
- c) determinazione delle priorità di intervento, in base alle diverse condizioni di rischio e agli specifici fattori che incidono sulla maggiore o minore criticità delle condizioni;
- d) definizione delle linee di azione, interventi e misure che, nel loro complesso, possono eliminare o ridurre la portata dei fattori di rischio e, conseguentemente, ridurre il numero delle vittime, in coerenza con gli obiettivi stabiliti dalle Amministrazioni sovraordinate e con quelli comunitari e nazionali;
- e) bilancio integrato ed affinamento delle priorità di intervento e delle linee di azione, attraverso la verifica delle condizioni di fattibilità, delle risorse professionali e finanziarie disponibili, dei problemi emergenti, della disponibilità degli eventuali soggetti pubblici e privati a cooperare per realizzare le azioni sopra indicate.

Il piano verrà prodotto in automatico attraverso l'impiego della piattaforma GIS.

4.2 Piano comunale di Segnalamento

Il Piano di Segnalamento si configurerà come un "piano di settore" del Piano Comunale della Sicurezza Stradale. Il piano si prefigge l'obiettivo di specificare le direttive generali ivi contenute, relative tanto all'indirizzamento dei flussi veicolari, quanto alla regolamentazione della circolazione e della sosta, portando in attuazione tutte le scelte e le proposte relative alla circolazione stradale, con particolare riferimento agli itinerari consigliati.

Il Piano di Segnalamento sarà articolato nelle seguenti componenti:

- a) Acquisizione dei dati del Catasto della Segnaletica e impostazione delle priorità.
- b) Definizione del Piano di segnalamento.
- c) Piano di bonifica della segnaletica.

Il piano di segnalamento, quindi, fornirà le linee guide per le successive fasi di progettazione di dettaglio degli elementi segnaletici (progetto della segnaletica). Esso fornirà gli indirizzi per le nuove installazioni segnaletiche e comprenderà le indicazioni di bonifica della segnaletica esistente volta a eliminare le ridondanze, le incoerenze, le non conformità al Catasto della Segnaletica e a individuare la segnaletica visivamente deteriorata da sostituire.

Il piano riguarderà tutta la rete viaria dell'amministrazione comunale, analizzando oltre che la segnaletica orizzontale, anche quella verticale. Il lavoro sarà prodotto avvalendosi del "catasto stradale" e del "catasto segnaletica".

Il piano di segnalamento consentirà:

- di localizzare puntualmente sulla rete comunale tutti gli interventi necessari (siano essi di bonifica o prevedano nuove installazioni segnaletiche)
- di evidenziare, attraverso schede riferite a ciascuna strada esaminata, problematiche e/o situazioni di carattere più generale fornendo indicazioni progettuali ad ampio spettro ed offrendo una classificazione di adeguatezza segnaletica sulla base di una valutazione complessiva che investe sia la segnaletica orizzontale che quella verticale.

La predisposizione del piano di segnalamento comporterà:

- la ricognizione di tutta la segnaletica orizzontale sulla viabilità comunale e sulle strade afferenti mediante lo strumento software;
- l'individuazione delle situazioni in cui non risulta chiaro l'utilizzo di un determinato segnale e/o della disciplina di traffico;
- l'evidenziazione della segnaletica difforme da quanto previsto nel Catasto della Segnaletica con prescrizione di sostituzione;
- l'individuazione di segnali ridondanti o già impliciti in altro segnale dello stesso impianto segnaletico (es. inizio centro abitato con presenza di limite di velocità e/o divieto utilizzo segnalatori acustici) di cui sarebbe opportuna la bonifica;
- la segnalazione di impianti deteriorati e/o in genere deteriorati sia per quanto concerne il cartello che per quello che riguarda i supporti e/o il palo di sostegno.

In definitiva il **piano di segnalamento** consentirà di individuare le priorità e le tipologie di intervento, non riconducibili alle sole questioni segnaletiche; le indicazioni fornite, sia per tipologia di impianto per ciascuna strada saranno incrociate con i dati di incidentalità e di traffico e saranno utilizzate nella realizzazione del Piano per la Sicurezza Stradale.