

**PROGETTO: INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE NELL'AMBITO DELL'ATTIVAZIONE
DI UNA STAZIONE DI RILEVAMENTO DELLE VELOCITA' – S.C. 415
Paullese, km. 35+100.**

Anno di riferimento: **2015**

PROGETTO STRUMENTALE ☐

PIANO DI ATTIVITA' ☐

È INTERESSATO ALLO SVOLGIMENTO I SETTORI: **POLIZIA LOCALE**

È PREVISTA LA PARTECIPAZIONE DI PARTNER
ESTERNI:

NO

Caratteristiche di necessità del progetto:

Richiamando le competenze attribuite alla P.L. dall'art. 12. del D.Lgas 285/1992 "Nuovo Codice della Strada", quale organo di Polizia Stradale, si rileva come nel tratto di competenza della S.P. 415 "Paullese" siano stati riscontrati volumi di traffico molto consistenti, 20.000 veicoli/giorno e come i rilievi eseguiti dagli organi preposti, mostrino con chiarezza che una percentuale elevata, pari a circa il 60% dei veicoli, supera il limite massimo di velocità, con allarmanti effetti sul numero dei sinistri stradali.

Con Decreto Prefettizio n. 5816/2013, recependo tali dati, il Prefetto di Cremona, nell'ambito delle competenze di coordinamento e prevenzione dei fenomeni degli eccessi di velocità sulle strade, ha autorizzato la posa di sistemi di misurazione delle velocità, in deroga all'obbligo della contestazione immediata delle infrazioni.

In tal senso il Comune di Crema con atti d'intesa con la Provincia di Cremona, quale Ente concessionario, ha proceduto così alla realizzazione di una stazione di rilevamento delle velocità nel tratto posto al km. 35+100 della s.c. 415-Paullese.

Le nuove e conseguenti competenze demandate alla polizia locale nella gestione dell'intero sistema di rilevamento, validazione e redazione dei verbali di violazione, si concretizzano nella gestione temporanea di importanti flussi di sanzioni che non potranno che condizionare ed incidere direttamente sui tempi ordinari del proprio lavoro.

L'avvio di questo nuovo servizio si connota inoltre come una tipica attività sanzionatoria ad efficacia demandata nel tempo, i cui effetti disciplinanti si potranno ottenere in un tempo ragionevole di alcuni mesi, trascorsi i quali si ritiene che il numero di sanzioni potrà rientrare, significativamente, nella norma.

Questa temporalità costituisce, di fatto, il vero aspetto sul quale si deve poter agire per far fronte a questi previsti picchi di sanzioni, i quali non possono e non devono poter interferire sulla qualità e quantità delle attività comunemente erogate dalla Polizia Locale, individuando se necessario nuove forme incentivanti la produttività attraverso istituti contrattuali appropriati.

L'intero processo costituito dall'insorgere ed il manifestarsi di fattori di grave rischio per la sicurezza stradale in un particolare contesto viario, a cui si è inteso intervenire introducendo sistemi sanzionatori appropriati di dissuasione delle velocità, la conseguente gestione di queste attività da parte di questo organo di polizia stradale, si identifica, nella sua interezza, come di elevata valenza progettuale, contenendo in se i principali elementi connotativi, quali: Il perseguimento di un obiettivo qualificante vero e misurabile, evidenti miglioramenti quali-quantitativi dei servizi erogati, e quant'altro.

La possibilità quindi di poter accedere a forme incentivanti la produttività del proprio personale, di cui alla disciplina dell'art. 15, c.5 del CCNL dell'1/4/1999, sembrerebbe la risposta più idonea al caso di specie, ed intesa anche come l'opportunità di voler investire, autenticamente, sulla propria struttura, in termini di capacità di perseguire e raggiungere gli obiettivi in una condizione di elevata intensità di lavoro, tempi certi di realizzazione, adeguati ed oggettivi sistemi di verifica a consuntivo.

Fasi Progettuali :

Il presente progetto contempla un articolato di attività tutte rinvenibili all'interno del tipico mansionario di un addetto di polizia locale, in cui sono previste funzioni operative di polizia stradale, ma anche e per lo più, attività istruttorie di gestione di una contravvenzione a mezzo di software, che la disciplina normativa affida unicamente a questi.

Schematicamente si è inteso distinguere il complesso dei procedimenti e delle attività, individuando un ambito di Livello Centrale ed uno di Livello Periferico.

A) LIVELLO CENTRALE

Questa fase è ritenuta la più complessa, articolata e dispendiosa dell'intero progetto e prevede:

La gestione del sistema di accertamento delle violazioni avverrà da remoto, presso la sede della P.L. utilizzando tre diverse postazioni di lavoro con l'impiego di un software dedicato e denominato "Gatso", riguarderanno complesse operazioni di selezione, trattamento e validazione di ciascun file di immagini contenente la prova dell'avvenuto superamento del limite di velocità, da parte di un veicolo.

L'operatore incaricato del trattamento dei dati dovrà preliminarmente visionare l'immagine ed eseguire le seguenti operazioni:

- Verificare che il sistema di lettura in automatico della targa sia coerente, raffrontando il dato alfanumerico dedotto dal sistema, con la rilettura manuale della targa stessa da parte dell'agente;
- Operazioni manuali di lettura, digitazione e salvataggio della targa in condizioni scarsa visibilità che non consentono al sistema di operare in automatico;

- Utilizzo della funzione "Aree oscurate" da apporre alle targhe dei veicoli adiacenti o prossime a quella oggetto dell'istruttoria sanzionatoria, e di ogni altro elemento connotativo di persone e cose estranee al contesto;
- Annullamento di fotogramma per: difetto di lettura della targa, veicoli appartenenti alle forze di polizia o di emergenza in particolari condizioni di deroga;
- Verifica categoria del veicolo, distinguendo tra autoveicolo e autocarro sup. ai 7,5 t., per i cui casi sono previste sanzioni diversificate;
- Validazione finale del fotogramma ed esecuzione della funzione invio;
- Gestione finale di archiviazione e salvataggio dei file.

B) LIVELLO PERIFERICO

Questa fase del progetto prevede l'esecuzione di servizi di polizia stradale volti a:

- 1) Istituire posti di controllo periodici di polizia stradale essenzialmente mirati ad individuare quei veicoli segnalati ripetutamente dal sistema di controllo elettronico, come suscettibili di anomalie: targhe non italiane, targhe illeggibili, targhe alterate o manomesse, veicoli di provenienza furtiva;
- 2) Segnalare o ridefinire la segnaletica verticale ed orizzontale a corredo della stazione di rilevamento fissa, sovrintendere all'integrità e alla sicurezza degli impianti stessi.

Evidenziare chiaramente, seppure in modo sintetico, gli obiettivi del progetto, ovvero:

Richiamando il Decreto Prefettizio n. 5816/2013 che ha inserito il tratto di competenza cremasca della s.p.Paullese, tra le strade della Provincia di Cremona, ad alto rischio sinistri stradali a causa di una condizione media delle velocità, significativamente superiore a quella stabilita dall'Ente proprietario della strada, ebbene i dati statistici e preparatori del provvedimento medesimo, ci dicono che *"...circa il 60% dei veicoli, supera il limite massimo di velocità"*.

L'istituzione di questo nuovo servizio, in ambito di sicurezza stradale, deve potersi porre l'obiettivo realistico di modificare questo indice percentuale negativo (60%), ritenuto il principale fattore su cui intervenire per ripristinare le normali condizioni di sicurezza e percorribilità di questo tratto.

Il progetto dovrà quindi porsi l'obiettivo di innalzare questo valore e di ricondurlo ad una percentuale prossima al 100% (maggiore o uguale al 90%).

La TIPOLOGIA degli obiettivi è:

X	Miglioramento dell'efficienza	Standard di efficienza si conseguiranno attraverso un razionale utilizzo delle risorse umane che preveda una diverse modulazione del personale in relazione alle loro diverse competenze, capacità, specificità, allo scopo di porre in servizio un contingente operativo in grado di superare ogni possibile difficoltà. L'utilizzo dei mezzi strumentali avverrà con parsimonia, le risorse umane verranno destinate in relazione ad un loro effettivo bisogno. Il contenimento della spesa si esprimerà attraverso un oculata predisposizione dei servizi e dei percorsi, in modo tale da evitare sovrapposizioni di attività o duplicazioni di funzioni.
X	Miglioramento di efficacia	Il miglioramento di efficacia della propria azione si mostrerà tutta nel passaggio da una modalità di attività di tipo ordinario e generalista, ad una di carattere più squisitamente specialistico e tematico in cui sarà richiesta un'espressione professionale dai connotati volti all'utilitarismo di risultato. Un innalzamento del tempo prestato non origina, evidentemente, un incremento numerico delle sole attività di sanzione, ma anche visibili elementi di efficacia nella positiva percezione che ogni individuo ha della sicurezza stradale.
X	Caratteristiche di innovazione	Il Progetto è spiccatamente innovativo e sfidante in quanto ci si prefigge l'obiettivo di invertire il trend negativo riguardante il superamento delle velocità (70km./h) utilizzando tecnologie innovative.

Indicatori di performance	<p><u>DI CARATTERE QUANTITATIVO:</u></p> <p>Attualmente il 60% degli oltre 20.000 veicoli/giorno supera il limite dei 70 Km./h.</p> <p>Il valore quantitativo del progetto dovrà prevedere il rispetto dei limiti di velocità per il 90% dei veicoli in transito.</p> <p>Il monitoraggio dovrà avvenire nei mesi di ottobre-novembre-dicembre 2015.</p>
Valore %	Il raggiungimento di questo obiettivo peserà nella misura dell'80%

Indicatori di performance % reclami di Disservizio	<u>DI CARATTERE QUALITATIVO:</u> 1)Innalzare la fruibilità e l'accessibilità degli utenti interessati alla visione dei fotogrammi costituenti la prova dell'infrazione, attraverso la creazione di un link dedicato, nella pagina del Comune di Crema; 2)Curare i rapporti comunicativi e di informazione in ordine ad i verbali emessi, modalità di ricorso, sanzioni di decurtazione punti, altro. - Valutazione raggiungimento obbiettivi qualitativi: Presentazione reclami scritti in ordine al grado di efficienza e di cortesia mostrata dal personale addetto in front-line e in front –office. Non dovranno eccedere il 20% del numero complessivo di prestazioni erogate.
	Il raggiungimento di questo obbiettivo peserà nella misura del 20%

COSTO ANNUALE DEL PROGETTO.

Il Progetto potrà finanziato interamente con i proventi delle sanzioni amministrative, di cui al comma 5-bis, art. 208 del Nuovo Codice della Strada.

Costo progetto a raggiungimento degli indicatori di tipo QUALI-QUANTITATIVO	€.
Costo complessivo del progetto	€.

Periodo di svolgimento: Aprile 2015	Dicembre 2015	
--	----------------------	--

PERSONALE COINVOLTO NEL PROGETTO :

1) **SETTORE POLIZIA LOCALE** : 25 operatori coinvolti

Cognome e Nome	Grado	% di impiego
CACCIATORI FABRIZIO	Commissario	100
PETRELLA MICHELE	Commissario	"
IMPERATORI A. LEONARDO	Comm. Aggiunto	"
ZIGLIOLI MARIO	Comm. Aggiunto	"
CATTANEO BARBARA	Sovrintendente	"
CROTTI CLAUDIO	"	"
LUPO PASINI MAURIZIO	"	"
PASQUINI GIANFRANCO	"	"
REGAZZI GIOVANNI	"	"
SCANDELLI LORENA	"	"
VENTURINI LUIGI	"	"
BIANCO PIETRO	Assistente Scelto	"

IMPERATORI ANTONUCCI ANGELO	" "	"
BOSI ALESSANDRO	Assistente	"
CRESPIATICO LUCA	"	"
DI SALVO GIUSEPPE	Agente Scelto	"
FAMILIARE LUCA	" "	"
PEN DARADATH	" "	"
CERUTTI MATTIA	Agente	"
FERRARI LUCA	"	"
DE LEONARDIS ALESSANDRO	"	"
LIGUORI ERASMO	"	"
POLIGNONE TIZIANO	"	"
PIRRELLO CRISTOFORO	"	"
ROMANO CARMEN	"	"

A ciascun partecipante il progetto, atteso che venga raggiunto per intero l'obiettivo individuale, il compenso individuale medio stimato ammonta al 3.94% del costo dell'intero progetto comunque calcolato in base all'effettiva partecipazione alle attività progettuali e di raggiungimento dell'obiettivo.

Tutto il personale della P.L., fatta eccezione per il Comandante, sarà coinvolto in questa progettualità ed i criteri di raggiungimento degli obiettivi individuali prefissati verranno misurati sia in termini di effettiva presenza alle diverse attività con misura della propria produttività, ma anche in relazione ad un impegno ed una dedizione al lavoro che dovrà emergere sia in termini quantitativi che qualitativi.

2) UFFICIO C.E.D. 1 operatore tecnico coinvolto

Il coinvolgimento in questo progetto, di un addetto del C.e.d. attiene alla necessità di poter disporre di una continua un'assistenza informatica relativamente ai collegamenti con le banche dati ed il software, le postazioni di lavoro dei singoli addetti alle validazioni, risoluzione di problematiche che attengono al funzionamento dei sistemi di trasmissione dati.

Il grado di raggiungimento di questo obiettivo, verrà valutato nei termini in cui le dotazioni di sistema necessari all'intero processo informatizzato delle sanzioni, rispondano in termini di efficienza ed efficacia.

Il tecnico individuato come partecipante al progetto è il:

Sig. RAIMONDI DARIO

Per le cui attività, ad obiettivo individuale raggiunto ammonta al 1,43% del costo dell'intero progetto.

Data di presentazione del progetto	
Cognome e Nome dell'estensore del piano/progetto	Dr. Giuliano Semeraro
Cognome e Nome del responsabile del piano/progetto (se diverso dall'estensore)	

Firma del responsabile

Firma dell'estensore

.....

.....

OBIETTIVO: INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE IN AMBITO DI UNA STAZIONE DI RILEVAMENTO DELLE VELOCITA' - S.C. 415 Paullese, km. 35+100.												
SETTORE/CENTRO DI RESPONSABILITA'		POLIZIA LOCALE - C.E.D.										
RESPONSABILE DEL SETTORE		Comandante P.L.										
AREA STRATEGICA A CUI E' COLLEGATO L'OBIETTIVO												
PROGRAMMA DELLA RPP / Programma di Mandato A CUI E' COLLEGATO L'OBIETTIVO		Sicurezza Stradale										
PROGETTO A CUI E' COLLEGATO L'OBIETTIVO		Richiamando il Decreto Prefetizio n. 5816/2013 che ha inserito il tratto di competenza cremasca della s.p. Paullese, tra le strade della Provincia di Cremona, ad alto rischio sinistri stradali a causa di una condizione media delle velocità, significativamente superiore a quella stabilita dall'Ente proprietario della strada, ebbene i dati statistici e preparatori del provvedimento medesimo, ci dicono che "...circa il 60% dei veicoli, supera il limite massimo di velocità". L'istituzione di questo nuovo servizio, in ambito di sicurezza stradale, deve potersi porre l'obiettivo realistico di modificare questo indice percentuale negativo (60%), ritenuto il principale fattore su cui intervenire per ripristinare le normali condizioni di sicurezza e percorribilità di questo tratto. Il progetto dovrà quindi porsi l'obiettivo di innalzare questo valore e di ricondurlo ad una percentuale prossima al 100% (maggiore o uguale al 90%). Le nuove e conseguenti competenze demandate alla polizia locale nella gestione dell'intero sistema di rilevamento, validazione e redazione dei verbali di violazione, si concretizzano nella gestione temporanea di importanti flussi di sanzioni che non potranno che condizionare ed incidere direttamente sui tempi ordinari del proprio lavoro. L'avvio di questo nuovo servizio si connota inoltre come una tipica attività sanzionatoria ad efficacia demandata nel tempo i cui effetti disciplinanti si potranno ottenere in un tempo ragionevole di alcuni mesi, trascorsi i quali si ritiene che il numero di sanzioni potrà rientrare, significativamente, nella norma. Questa temporalità costituisce, di fatto, il vero aspetto sul quale si deve poter agire per far fronte a questi previsti picchi. PESO DELL'OBIETTIVO PER IL CENTRO DI RESPONSABILITA': 100%										
		% DI RAGGIUNGIMENTO DELL'OBIETTIVO:										
		100%										
		90%										
		10%										
		90%										
		10%										
		100%										

FASI	GANTT												OUTPUT
	G	F	M	A	M	S	L	A	S	O	N	D	
Realizzazione di un impianto fisso di rilevamento delle velocità - Fase Autorizzatoria													Acquisizione pareri Enti competenti, Rilascio concessione.
Valutazioni tecnico-viabilistiche													Definizione della segnaletica orizzontale e verticale e complementare
Messa in pre-esercizio dell'impianto													Costituzione di posti di controllo di polizia stradale
Gestione della fase contravvenzionale.													a) Validazione del singolo frame e gestione del software di verbalizzazione; b) Sportello front-office e front-line relativo alle avvenute verbalizzazioni; c) gestione del sito di visura dei fotogrammi; d) Sanzioni accessorie di cui all'art. 126 bis del c.d.s., e) Decurtazione punti sulle patenti di guida.
PERSONALE COINVOLTO													
Tutto il personale della P.L. costituito da n.25 operatori è coinvolto nel progetto, a raggiungimento degli obblighi prefissati, ciascuno potrà ottenere compensi rispondenti ad una percentuale massima nella misura del 3,94% dell'intero costo del progetto. Il tecnico CED a raggiungimento dei propri obiettivi potrà percepire un compenso massimo stimato nella misura dell'1,43% dell'intero costo del progetto.													
NOTE / COMMENTI													
L'articolo del progetto viene allegato alla presente scheda.													

OBIETTIVO: INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE IN AMBITO DI UNA STAZIONE DI RILEVAMENTO DELLE VELOCITA' -S.C. 415 Paullese, km. 35+100 .												
SETTORE/CENTRO DI RESPONSABILITA'	POLIZIA LOCALE - C.E.D.											
RESPONSABILE DEL SETTORE	Comandante P.L.											
AREA STRATEGICA A CUI E' COLLEGATO L'OBIETTIVO												
PROGRAMMA DELLA RPP/ Programma di mandato A CUI E' COLLEGATO L'OBIETTIVO												
PROGETTO A CUI E' COLLEGATO L'OBIETTIVO	<p>Sicurezza Stradale</p> <p>Richiamando il Decreto Prefettizio n. 5816/2013 che ha inserito il tratto di competenza cremasca della s.p. Paullese, tra le strade della Provincia di Cremona, ad alto rischio sinistri stradali a causa di una condizione media delle velocità, significativamente superiore a quella stabilita dall'Ente proprietario della strada, ebbene i dati statistici e preparati del provvedimento medesimo, ci dicono che "...circa il 60% dei veicoli, supera il limite massimo di velocità". L'istituzione di questo nuovo servizio, in ambito di sicurezza stradale, deve potersi porre l'obiettivo realistico di modificare questo indice percentuale negativo (60%), ritenuto il principale fattore su cui intervenire per ripristinare le normali condizioni di sicurezza e percorribilità di questo tratto.</p> <p>Il progetto dovrà quindi porsi l'obiettivo di innalzare questo valore e di ricondurlo ad una percentuale prossima al 100% (maggiore o uguale al 90%). Le nuove e conseguenti competenze demandate alla polizia locale nella gestione dell'intero sistema di rilevamento, validazione e redazione dei verbali di violazione, si concretizzano nella gestione temporanea di importanti flussi di sanzioni che non potranno che condizionare ed incidere direttamente sui tempi ordinari del proprio lavoro.</p> <p>L'avvio di questo nuovo servizio si connota inoltre come una tipica attività sanzionatoria ad efficacia demandata nel tempo, i cui effetti disciplinanti si potranno ottenere in un tempo ragionevole di alcuni mesi, trascorsi i quali si ritiene che il numero di sanzioni potrà rientrare, significativamente, nella norma.</p> <p>Questa temporalità costituisce, di fatto, il vero aspetto sul quale si deve poter agire per far fronte a questi previsti picchi.</p> <p>PESO DELL'OBIETTIVO PER IL CENTRO DI RESPONSABILITA': 100%</p>											
FASI	GANIT											
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Realizzazione di un impianto fisso di rilevamento delle velocità - Fase Autorizzatoria												
Valutazioni tecnico-viabilistiche												
Messa in pre-esercizio dell'impianto												
Gestione della fase contravvenzionale.												
PERSONALE COINVOLTO												
<p>Tutto il personale della P.L. costituito da n.25 operatori è coinvolto nel progetto, a raggiungimento degli obiettivi prefissati, ciascuno potrà ottenere compensi rispondenti ad una percentuale massima nella misura del 3,94% dell'intero costo del progetto. Il tecnico CED a raggiungimento dei propri obiettivi potrà percepire un compenso massimo stimato nella misura dell'1,43% dell'intero costo del progetto.</p>												
NOTE /COMMITTI												
L'articolo del progetto viene allegato alla presente scheda.												

