

PROGETTO: AZIONI DI MIGLIORAMENTO STATO SICUREZZA CATEGORIE DEBOLI DELLA STRADA – biennio 2016-2017

Anno di riferimento: **Biennio 2016-2017**

PROGETTO STRUMENTALE ☐

PIANO DI ATTIVITA' ☒

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

È PREVISTA LA PARTECIPAZIONE DI PARTNER ESTERNI: **NO**

PREMESSE.

In ambito di sinistrosità stradale, emerge come dato preoccupante, l'alto e costante tasso di infortuni stradali a carico delle così dette categorie deboli della strada, pedoni e conduttori di velocipedi.

Se utilizziamo il dato statistico dei sinistri stradali relativo al 2015 emerge come su un numero complessivo di 214 eventi, ben 36 di questi abbiano interessato investimenti di ciclisti (n.21) e pedoni (n. 15), incidendo ben per il 17% sul totale.

Una disamina di tutti i sinistri avvenuti nel 2015, in cui i soggetti coinvolti siano stati pedoni e/o ciclisti, ha consentito di tipicizzare e distinguere i 36 eventi distinguendoli in due principali categorie di causalità:

- a) **COMPORTAMENTI SCORRETTI;**
- b) **INSIDIE STRADALI.**

Nel primo caso, *comportamenti scorretti*, rientrano quelle modalità di guida da parte dei conducenti di veicoli a motore, ma anche di erronea circolazione dei pedoni e dei conduttori di velocipedi, che rappresentano gli elementi generanti un sinistro stradale e che massivamente sono tutti includibili nelle violazioni degli artt. 7,40,41,145,146,148,157,158,182,190 del Codice della Strada.

Nel secondo caso, *insidie stradali*, queste attengono sia a contesti che riguardano la erronea, ovvero assente segnaletica orizzontale/verticale, ma anche ad un sistema infrastrutturale stradale. Altra parte importante riguarda la disordinata sosta dei veicoli quando questi di fatto concorrono a ridurre la visibilità dei pedoni e dei velocipedi, per fare solo degli esempi, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, nelle intersezioni stradali, sui marciapiedi e piste ciclabili, in doppia fila, e quant'altro.

Ma gli episodi di infortunio rientranti nella categoria delle *insidie stradali* attengono anche ad una inconciliabile promiscuità nella circolazione auto-pedoni-cicli, in assenza di sedim dedicati alla transitabilità ciclopedonale, ed a cui si aggiungono, in ultimo, le più tipiche insidie dovute a perdite di equilibrio da parte delle persone e causate da improvvise sconnessioni delle *livellette* stradali, siano esse in quota positiva o negativa .

Caratteristiche di necessità del Piano d'Attività:

In un simile contesto l'opera progettuale si prefigge l'ambizioso l'obiettivo, in un ragionevole arco temporale, di porre in essere un piano d'attività specifico che miri

ad una pur sensibile riduzione degli episodi di investimento di pedoni o dei conduttori di velocipedi, agendo su tre peculiari fattori:

- Sanzionatori;
- Infrastrutturali;
- Educativi.

Fattore Sanzionatorio

In tema di circolazione stradale non si può prescindere (di fatto tutto il sistema normativo si fonda, a scopo dissuasorio, sull'irrogazione di una sanzione), dalla predisposizione di adeguate ed articolate attività di rispetto delle norme di comportamentale stradale.

Verranno così posti in essere specifici e massivi servizi di controllo stradale riguardanti i già richiamati articoli del codice della strada: artt. 7,40,41,145,146,148,157,158,182,190, nella convinzione che ciò produca un miglioramento sul piano del corretto comportamento da parte degli utenti della strada, siano essi automobilisti, pedoni o velocipedisti.

Fattore Infrastrutturale

Riveste particolare rilievo, ai fini del raggiungimento degli obbiettivi di progetto, la necessità di predisporre una attenta ricognizione delle anomalie, insidie e difformità riguardanti il patrimonio infrastrutturale stradale e che possono essere intese come fattore di rischio per la circolazione stradale.

Queste attività di maggiori e stringenti rapporti con l'ufficio dei Lavori Pubblici dovrà poter incidere non solo in termini di interventi di ripristino stradale, ma anche in sede di progettualità, con particolari attenzioni nei confronti della viabilità a servizio dei numerosi plessi scolastici la cui elevata incidenza numerica dei suoi utenti, ci deve vedere particolarmente attenti e determinati.

Fattore educativo

Nell'ambito delle attività tipiche della polizia locale in termini di partecipazione ed organizzazione di corsi di educazione stradale nelle scuole (art. 230 del c.d.s.), peraltro in essere da ormai diversi anni, si ritiene utile e funzionale a questi obbiettivi di progetto, l'organizzare lezioni monografiche dedicate in particolare al tema delle norme di comportamento che devono assumere i pedoni e i ciclisti.

L'iniziativa mira ad individuare quel plesso scolastico i cui studenti sono soliti, più di altri, recarsi a scuola utilizzando una bicicletta e nei cui intendimenti di fine corso monografico, e quale *gadget*, regalare un caschetto da ciclisti allo scopo di promuovere l'abitudine ad indossarlo, purtroppo ancora così infrequente nei bambini e negli adolescenti.

----- 0 -----

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

RISULTATI AD ALTA INTENSITA' TECNICO-OPERATIVA :

Il progetto si prefigge lo scopo di porre in essere diverse ed articolate attività che agirebbero su diversi piani: sanzionatorio, di analisi critica del patrimonio infrastrutturale stradale ed educativi in ambito di corsi di educazione stradale nelle scuole.

Ciò che si chiede e si pretende dagli operatori di polizia locale è una capacità analitica e tecnico-operativa di alto profilo ed in grado di finalizzare i propri e diversi interventi allo scopo di incidere e

condizionare un contesto che deve mutare sulla spinta di una pressione organizzativa costante e convincente.

In tal senso la polizia locale appare l'organo di Polizia Stradale più adatto a tale scopo, per conoscenze dirette dell'intera rete stradale locale e per funzioni educative ad essa delegate dalla legge.

IMPATTO POSITIVO SUI FENOMENI DELL'AMBIENTE ESTERNO :

Crediamo pertanto che gli obiettivi che si pone il progetto, in un contesto statistico come quello attuale di alta incidenza di infortuni a carico delle categorie deboli della strada, di poter riportare agli indici fisiologici normali tali numeri e di ripristinare inoltre una rete infrastrutturale stradale ad un utilizzo a ridotto rischio di insidie stradali.

La TIPOLOGIA degli obiettivi è:

X	Miglioramento dell'efficienza	Standard di efficienza si conseguiranno attraverso un razionale utilizzo delle risorse umane che preveda una diversa 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.
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 accertamento, ma, anche visibili elementi di efficacia nella positiva percezione che ogni individuo avrà della sicurezza stradale.
X	Caratteristiche di innovazione	Il Progetto è spiccatamente innovativo e sfidante in quanto ci si prefigge l'obiettivo di aumentare lo standard di sicurezza di pedoni e cicli, ma incidendo su piani diversi quali quello sanzionatorio, quello di miglioramento del patrimonio infrastrutturale stradale e quello educativo rivolto alle scuole.

Indicatori di performance	<u>DI CARATTERE QUANTITATIVO:</u>
	Anno 2016 : 1) Riduzione numero di infortuni a carico di pedoni e velocipedisti, nel raffronto con i dati 2015; 2) Segnalazioni anomalie stradali al servizio dei lavori Pubblici, nel raffronto con i dati 2015; Anno 2017 : 1) Riduzione numero di infortuni a carico di pedoni e velocipedisti nel raffronto con i dati 2016; 2) Segnalazioni anomalie stradali al servizio dei lavori Pubblici, nel raffronto con i dati 2016.
<u>DI CATTERE QUALITATIVO:</u>	Anno 2016 : Effettuazione di corsi monografici nelle scuole sulla sicurezza dei pedoni e velocipedisti; Anno 2017 : Incremento corsi monografici nelle scuole sulla sicurezza dei pedoni e velocipedisti.

COSTO ANNUALE DEL PROGETTO:

Anno 2016 : Costo progetto a raggiungimento degli indicatori di tipo QUANTITATIVO/QUALITATIVO	€.
Anno 2017 :Costo progetto a raggiungimento degli indicatori di tipo QUANTITATIVO/QUALITATIVO	€
Costo complessivo del progetto per Anno 2016	€.
Costo complessivo del progetto per Anno 2017	

Periodo di svolgimento:		
Gennaio/Dicembre 2016	Gennaio/Dicembre 2017	

PERSONALE COINVOLTO NEL PROGETTO:**SETTORE POLIZIA LOCALE**

Tutti gli operatori di P.L. sono nominalmente coinvolti nel presente progetto, il diverso grado di partecipazione agli ordini di servizio riguardanti gli obiettivi e le finalità stesse del progetto, sarà misurato in relazione alle effettive presenze in servizio da parete di ciascuno.

Nominalmente tutto il personale in servizio, fatta eccezione per il Comandante, è soggetto al regime di turnazione oraria, in particolare l'ufficiale responsabile della gestione dei turni di lavoro opera in una condizione di equità nella distribuzione dei diversi turni, la partecipazione degli addetti è quindi indicata uniformemente per tutti nella misura del 100%. A consuntivo, tenuto conto che il turno di lavoro maggiormente esposto a criticità è quello del 3° turno, in cui vi sono solo 3 operatori per turno, tutto ciò potrebbe quindi, in relazione al verificarsi di possibili assenze dal servizio, produrre una rideterminazione percentuale diversa da quella indicata come da progetto e nella seguente misura: 1° e 2° turno ciascuno inciderà del 47%, mentre il 3° turno nella misura del 50%, ed in ultimo il turno festivo il 3%.

[illegible]

		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"
		"

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

.....

www.AlboPretorionline.it