

OSSERVATORIO PER LA SICUREZZA STRADALE DEL MUNICIPIO ROMA II

Relazione del Coordinatore Alberto De Gaetano

Consiglio del Municipio Roma II

18 maggio 2017

Signor Presidente del Consiglio, Signor Presidente del Municipio, Signori Consiglieri, Signori Assessori, sono veramente felice di poter svolgere oggi la prima Relazione dell'Osservatorio per la Sicurezza Stradale del II Municipio, dopo un anno dal suo insediamento, un anno di rodaggio di questa nuova realtà che rappresenta una assoluta novità nella Città di Roma, un "fiore all'occhiello" del nostro Municipio che, volendo la sua istituzione, ha mostrato una precisa sensibilità per questo tema, dai tanti importanti risvolti per la vita delle persone ma anche per lo sviluppo della Città.

Anzitutto ci presentiamo. L'Osservatorio è composto da:

Alberto De Gaetano (Coordinatore), Pasquale Cialdini (ViceCoordinatore), Marco Antonio Di Giovanni, Enrica Di Battista, Francesco Pastorello, Claudio Angeletti, Santo Martorano, Gianfranco Anzalone (PLRC), Emanuela Napoli (UOSECS), Enzo Lanzuisi (UOT).

L'ISTITUZIONE DELL'OSSERVATORIO

In data 20 febbraio 2014 il Consiglio del II Municipio ha approvato all'unanimità la deliberazione n. 7, d'iniziativa della Giunta municipale, con la quale è stato istituito l'Osservatorio per la Sicurezza Stradale del Municipio Roma II° secondo le seguenti linee direttive:

- 1) l'Osservatorio avrà il compito di svolgere attività consultiva e di proposta sui temi della sicurezza stradale a partire dall'osservazione, dalla rilevazione e dallo studio della realtà del nostro territorio, al fine di elevare il livello di sicurezza stradale nel territorio stesso;
- 2) tali finalità si attueranno attraverso la raccolta di dati e la prevenzione, che si realizza anche attraverso l'educazione soprattutto delle giovani generazioni, il monitoraggio delle zone critiche ed il controllo dei comportamenti alla guida, nonché con la proposta degli interventi conseguenti;

- 3) l'Osservatorio durerà in carica per tre anni, rinnovabili;
- 4) l'Osservatorio sarà costituito da esperti nella materia, da un rappresentante del dirigente della U.O.T., da un rappresentante del dirigente della U.O.S.E.C.S., da un rappresentante della U.O di P.M., da un rappresentante di ognuno degli organi che espletano il servizio di polizia stradale sul territorio municipale (per esempio Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, e/o altre);
- 5) l'Osservatorio si doterà di un proprio Regolamento, che sarà sottoposto all'approvazione della Giunta e del Consiglio municipale sentita la Commissione competente, nell'ambito del quale potrà essere prevista l'istituzione di Gruppi di lavoro;
- 6) l'Osservatorio si rapporterà periodicamente e costantemente con le Associazioni presenti sul territorio che abbiano nel proprio statuto l'obiettivo della sicurezza stradale o che abbiano interesse verso il tema della sicurezza stradale, istituendo all'uopo uno specifico Gruppo di lavoro, al fine di raccogliere suggerimenti e indicazioni e promuovere ogni iniziativa utile allo scopo;
- 7) l'Osservatorio e tale Gruppo di lavoro sarà costituito a seguito di specifico avviso pubblico;
- 8) ogni sei mesi l'Osservatorio presenterà alla Giunta ed al Consiglio una relazione scritta in merito all'attività svolta.

Con il medesimo atto, il II Municipio ha altresì deciso di rinviare ad una successiva deliberazione la nomina dei componenti dell'Osservatorio, e l'individuazione tra essi di un Coordinatore e di un Vice coordinatore, ai quali non compete alcun emolumento per l'espletamento dell'incarico conferito.

Il successivo iter ha quindi visto la pubblicazione, con Determinazione dirigenziale del 19 gennaio 2015, di un avviso pubblico per il "reperimento di candidature di esperti per la costituzione dell'Osservatorio e al reperimento di soggetti attivi sul versante della sicurezza stradale".

In tal modo si è sostanzialmente precisato che l'Osservatorio sarebbe stato composto sia da esperti sia da rappresentanti di Associazioni operanti nella particolare materia, senza più distinzione.

Il 30 marzo successivo, si è riunita la Commissione costituita per procedere alla valutazione delle domande pervenute nei termini e secondo le modalità prescritte.

Con successiva deliberazione n. 14 del 30 giugno 2015, il Consiglio municipale ha provveduto a nominare quali componenti dell'Osservatorio i sette esperti e rappresentanti di Associazioni

individuati a seguito dell'avviso pubblico e un rappresentante per ognuna delle seguenti strutture municipale: UOT, UOSECS, PLRC.

Infine, con mail del 3 novembre 2015, la Direzione ha convocato per il 17 novembre presso gli uffici di Via Tripoli 136, la prima riunione plenaria per dare avvio al progetto sull'Osservatorio per la Sicurezza Stradale.

I primi atti dell'Osservatorio sono stati ovviamente di natura organizzativa: anzitutto l'elezione del Coordinatore e del Vice Coordinatore nonché l'approvazione del Regolamento.

A quest'ultimo riguardo, il 27 febbraio scorso, con deliberazione n. 8, questo Consiglio ha concluso favorevolmente il processo di approvazione del Regolamento per il funzionamento dell'Osservatorio, il cui iter era dovuto iniziare di nuovo a seguito del termine della precedente Consiliatura.

PERCHÉ UN OSSERVATORIO PER LA SICUREZZA STRADALE

L'istituzione di questo Osservatorio si pone in un contesto nazionale ed internazionale che è volto a porre obiettivi ben precisi agli Stati in materia di sicurezza stradale, considerato un tema prioritario per la realizzazione delle libertà fondamentali dei trattati europei.

La Risoluzione del Parlamento europeo del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 (2010/2235 (INI)) ha stabilito, tra l'altro, di dimezzare entro il 2020 il numero di morti per incidenti stradali nell'UE rispetto al 2010 e sollecitato inoltre, per detto periodo, ulteriori obiettivi, tra cui specialmente:

- una riduzione del 60% del numero di minori di 14 anni morti per incidente stradale;
- una riduzione del 50% del numero di pedoni e ciclisti morti per incidente stradale;
- una riduzione del 40% del numero delle persone che hanno subito gravi lesioni, sulla base di una definizione uniforme dell'UE da sviluppare quanto prima.

Il 18 ottobre 2011 il Parlamento europeo ha apportato una rettifica alla predetta Risoluzione e con la Risoluzione del 3 luglio 2013 ha approvato le prime tappe verso una strategia per le lesioni gravi causate dagli incidenti Stradali (2013/2670 (RSP)).

Sul versante nazionale, l'art. 32 della legge del 17 luglio 1999, n. 144, ha Istituito il *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* con l'obiettivo di creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile.

Uno degli obiettivi di riferimento del Piano è la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali nelle aree urbane. Il predetto Piano prevede la costituzione di strutture tecniche per la definizione e l'attuazione di programmi per la messa in sicurezza della mobilità urbana e la costituzione di strutture di monitoraggio. Il Piano, stante la generalizzata mancanza di un quadro conoscitivo certo e dettagliato dell'incidentalità in area urbana, espressamente prevede la costituzione o il rafforzamento di strutture di monitoraggio di scala comunale, senza escludere strutture di livello sub-comunali, specialmente nel caso delle aree metropolitane.

Sul tema occorre anche considerare quanto segue:

- quello della Sicurezza stradale è un tema assai rilevante per la sicurezza dei cittadini, poiché, nonostante le misure poste in essere, molti ancora sono gli incidenti stradali;
- una delle principali cause di ricovero ospedaliero per i cittadini di età inferiore a 45 anni è dovuto ad incidenti stradali, i quali spesso causano gravi lesioni che comportano danni fisici permanenti e invalidità che si ripercuotono sulla vita dei singoli e delle comunità e comportano sofferenze per il resto della vita;
- il costo sociale ed economico delle conseguenze degli incidenti stradali è assai rilevante e chiama in causa principi costituzionali oltre che principi di educazione civica;
- la maggior parte degli incidenti avvengono nelle aree urbane e coinvolgono soprattutto le persone più vulnerabili, quali i pedoni, i ciclisti, i motociclisti;
- tra le cause degli incidenti stradali sono da annoverare il comportamento dei conducenti e degli altri utenti delle strade, il malfunzionamento delle apparecchiature, la progettazione stradale, la cattiva manutenzione delle strade;
- il Parlamento europeo ha esortato la Commissione europea, e per essa gli Stati membri, a fissare l'obiettivo ambizioso di ridurre del 40% gli incidenti stradali nel periodo 2014-2020 e a mantenere l'idea globale di "visione zero" come obiettivo a lungo termine.

Infine, a livello locale, rileviamo che con deliberazione G.C. n. 397 del 14 dicembre 2011, la Giunta Capitolina di Roma ha approvato il Piano Comunale della Sicurezza Stradale.

A questo riguardo, è notizia recentissima la convocazione della Consulta della Sicurezza Stradale di Roma, avvenuta venerdì scorso, 12 maggio, presso la Sala della Protomoteca in Campidoglio. Nel corso dei lavori ho svolto un breve intervento per presentare l'Osservatorio, la sua originalità e le sue prospettive, suscitando l'interesse per l'iniziativa di questo Municipio da parte di molti tra i presenti nonché degli organizzatori dell'incontro.

Venendo alle questioni a noi più vicine, il Municipio II è particolarmente esposto ai problemi evidenziati poiché presenta importanti assi di viabilità principale e nel suo territorio sono accaduti, anche di recente, incidenti stradali di particolare gravità. Pertanto, è quanto mai necessario perseguire, in linea di coerenza con il Piano Sicurezza Stradale 2012-2020 di Roma Capitale, il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione del numero delle vittime di incidenti stradali sul territorio di nostra competenza.

Per raggiungere questi obiettivi occorre provvedere a monitorare in modo particolare lo stato complessivo della sicurezza stradale nel territorio del Municipio e fare quanto possibile per realizzare una mobilità più sicura e sostenibile, senza dimenticare che risulta, altresì, necessario promuovere e sviluppare campagne di formazione e informazione, soprattutto destinate alle giovani generazioni, volte a migliorare la consapevolezza dei potenziali rischi derivanti dalla circolazione stradale dell'importanza di corretti comportamenti non solo alla guida ma anche, in generale, nell'uso delle strade da parte di tutti gli utenti.

ALCUNI DATI DI CARATTERE GENERALE

Sulla base dei dati trasmessi dall'ACI/ISTAT per l'anno 2015 l'incidentalità rilevata nel 2015 ha evidenziato una inversione di tendenza rispetto al 2014, con un aumento degli incidenti mortali: nel 2015 si sono verificati in Italia 174.539 incidenti stradali con lesioni a persone; per la prima volta dal 2001 cresce il numero di vittime (dalle 3.381 del 2014 alle 3.428 del 2015, +47, pari a +1,4%). Gli incidenti registrano invece una flessione dell'1,4% e i feriti del 1,7%.

Aumenta di anno in anno il numero di feriti gravi: dai 13.112 del 2012 ai 15.901 del 2015 (+6,4% rispetto all'anno precedente); il rapporto tra feriti gravi e decessi è salito a 4,7 nel 2015 (4,4 l'anno precedente).

La maggior parte degli incidenti avviene su strade urbane, quelli più gravi su strade extraurbane e autostrade: in Italia le vittime aumentano solo sulle autostrade (305 morti, +6,3% rispetto al 2014) e sulle strade extraurbane (1.621 morti, +1,9% rispetto al 2014), mentre diminuiscono dello 0,7% sulle strade urbane.

Fanno eccezione i grandi Comuni, per i quali, nel complesso, il numero di morti nell'abitato aumenta dell'8,6%.

L'aumento della mortalità nel 2015 ha riguardato in particolar modo le due ruote a motore (+7,6%) e i pedoni (+4,2%). Secondo aumento consecutivo per i pedoni (+4,9% tra il 2014 e il

2013).

Le vittime sono principalmente giovani 20-24enni (284 vittime) e anziani (889 vittime sopra i 70 anni).

Nel 2015 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato nel mese di luglio (19.628). Seguono il mese di giugno per il numero di eventi sulle strade urbane (12.137 incidenti) e agosto per quelli sulle extraurbane (4.396). Anche il maggior numero di vittime è stato registrato a luglio.

Altri mesi che presentano un numero elevato di decessi sono ottobre per le strade urbane (144) e agosto per quelle extraurbane (191).

Febbraio è stato invece il mese con il minor numero di incidenti e di vittime in incidenti stradali.

Tra i comportamenti errati più frequenti: la guida distratta, il mancato rispetto delle regole di sicurezza e precedenza e la velocità troppo elevata (nel complesso il 44,0% dei casi). Le violazioni al Codice della Strada più sanzionate: l'eccesso di velocità, il mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza e l'uso di telefono cellulare alla guida.

ORGANIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ DELL'OSSERVATORIO E PRIMI ATTI

Successivamente al suo insediamento, l'Osservatorio si è riunito in genere con cadenza bimestrale in seduta plenaria.

Nel corso della sua seconda riunione l'Osservatorio si è dato una propria organizzazione dei lavori, stabilendo la costituzione di due sottogruppi tematici: uno dedicato ai temi della Mobilità e del Monitoraggio dell'incidentalità e l'altro dedicato al tema della Formazione. Ciò ha consentito di potersi riunire in modo meno formale in luoghi e orari non strettamente legati agli orari di apertura delle sedi municipali, utilizzando ad esempio la sede messa a disposizione dalla Croce Rossa locale del nostro Municipio. Per completezza di informazione, si segnala che le riunioni plenarie si tengono di norma nell'Aula consiliare di Via Dire Dava 11 oppure nell'Aula consiliare di Via Golto 35.

Il metodo assunto consiste nella discussione e elaborazione di proposte nei sottogruppi e successivamente nella messa in comune del lavoro nel corso delle riunioni plenarie.

Il monitoraggio dell'incidentalità stradale

Sul versante del monitoraggio dei dati sull'incidentalità abbiamo fin da subito, grazie anche ad una lettera formale di presentazione dell'Osservatorio fatta dall'allora Direttore Dott. Fusco al Responsabile del *Dipartimento Mobilità e Trasporti* del comune di Roma, stabilito un rapporto diretto con gli uffici di *Roma Servizi per la Mobilità*, al fine di poter aver accesso ai dati sull'incidentalità stradale del secondo Municipio. Al riguardo forse non tutti sanno che *Roma Servizi per la Mobilità*, società strumentale del comune di Roma, svolge, tra le molteplici attività, anche un rilevante lavoro di raccolta dati degli incidenti che avvengono nel territorio del Comune di Roma, attraverso l'elaborazione delle informazioni contenute nei verbali redatti dalle Autorità che intervengono sul luogo del sinistro (prevalentemente si tratta delle PLRC).

Occorre quindi dare conto del fatto che l'approfondimento iniziato sulla realtà della incidentalità stradale e sulla mobilità nel nostro Municipio è stato possibile solo grazie alla disponibilità e al supporto professionale offerto da *Roma Servizi per la Mobilità*, e in particolare dal Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale, ai cui componenti va un sentito ringraziamento per il contributo specifico che ci hanno fornito.

I primi dati relativi alle dimensioni e alle caratteristiche dell'incidentalità stradale a Roma e nel II Municipio

Secondo i dati forniti da Istat, a Roma, nel 2014, si sono verificati 13.501 incidenti con vittime, che hanno determinato la morte di 154 persone e 17.667 feriti.

Rispetto agli andamenti dell'ultimo decennio che hanno segnato un notevole miglioramento fino al 2013, con una riduzione dal 2004 del 37% degli incidenti, del 46% dei morti e del 37% dei feriti, il 2014 ha fatto registrare un trend in controtendenza, con un significativo incremento della mortalità (+ 14 decessi rispetto al 2013).

Seppure con una riduzione del numero complessivo di incidenti con vittime (da 19.170 a 17.667) e una riduzione del numero di feriti (da 14.622 a 13.501), è cresciuta nel 2014 l'incidentalità grave rispetto al 2013 (da 140 a 154 decessi).

In particolare, in base ai dati della Polizia Locale di Roma Capitale, crescono a Roma le criticità per:

- i pedoni, con un incremento del 19% dei decessi (da 47 a 56);
- i ciclisti, per i quali si registra un incremento dell'11% dei veicoli coinvolti in incidente stradale e del 13% dei feriti;

- i giovani, tra 15 e 24 anni, che vedono quasi raddoppiare il numero dei decessi (da 14 a 26);
- l'incidentalità notturna, con un incremento del 14% del numero dei morti tra le 22,30 e le 06,30 del mattino (da 35 a 40).

Nel II Municipio, in base ai dati della sola Polizia Locale di Roma Capitale, è stata registrata una media annua (nel triennio 2012-2014) di oltre 2mila incidenti (il 6% del totale registrato sul territorio comunale), 7 morti (il 5%) e 1.146 feriti (il 7%).

L'indice di gravità degli incidenti, pari al numero dei decessi ogni 100 vittime (morti + feriti), è pari a 0,6, leggermente inferiore all'indice medio calcolato sull'intero territorio comunale (pari a 0,8).

L'indice di lesività, pari al numero di vittime (morti e feriti) ogni 100 incidenti (con e senza vittime) è pari a 56,5 leggermente inferiore all'indice medio calcolato sull'intero territorio comunale (pari a 56,1).

Prendendo in esame i giorni della settimana, nella media del triennio 2012-2014, risulta una distribuzione diffusa degli incidenti nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, mentre un maggiore livello di gravità si osserva nei primi giorni della settimana (lunedì e martedì) e nella giornata del venerdì.

Con riferimento alla fascia oraria, maggiori concentrazioni di incidenti si verificano nella fascia oraria della mattinata (tra le 7,00 e le 11,00 e tra le 11,00 e 15,00) e del pomeriggio (tra le 15,00 e le 19,00); tuttavia si evidenzia un significativo livello di gravità degli incidenti nelle fasce orarie notturne (tra le 23,00 e le 7,00 del mattino).

Per tipologia di veicolo, la maggior parte degli incidenti stradali interessa il segmento dell'autovettura (il 68% dei veicoli coinvolti) a fronte di una quota comunque significativa di veicoli a due ruote a motore (il 24%). Se si osserva tuttavia la distribuzione delle vittime, risulta che il 73% dei deceduti e il 62% dei feriti era a bordo di ciclomotori e motocicli.

La quota di incidenti a bordo di 2 ruote a motore, nel II Municipio, pari complessivamente al 24% del totale risulta, insieme a quella del I Municipio, tra le più elevate rispetto alla media dei Municipi (pari al 17%).

Guardando alla natura dell'incidente, più frequente che negli altri Municipi risulta nel II Municipio la condizione di "investimento di pedone", che interessa l'8% degli incidenti (rispetto ad una media del 6%) e, soprattutto, quella di "veicoli in marcia contro veicoli in sosta" che riguarda il 12% degli incidenti a fronte di una media del 7%.

Per fascia di età, il 50% dei decessi, nel II Municipio, ha un'età superiore ai 65 anni, in percentuale nettamente superiore rispetto alla media del 32%; il 25% tra 25 e 44 anni; un altro 20% tra 45 e 64 anni.

Quanto alla tipologia di utente, ampia criticità si riscontra nel II Municipio per l'utenza debole. Il 51% degli incidenti coinvolge persone a piedi e il 45% dei decessi riguarda pedoni, su una media del 38%.

Le intersezioni stradali critiche

Il primo obiettivo che ci siamo posti è stato lo studio dell'incidentalità nelle intersezioni, che sono sicuramente i punti più critici, tralasciando, per ora, lo studio sugli assi viari.

Le elaborazioni che sono state sviluppate ad hoc per l'Osservatorio sono relative ai dati sull'incidentalità nel territorio del secondo Municipio degli ultimi cinque anni disponibili (2010-2015), con l'indicazione delle strade e delle intersezioni per ordine decrescente di numero di incidenti, morti, feriti e per costo sociale.

Quindi, in base ai dati di incidentalità fornitici, abbiamo proceduto ad individuare n°8 intersezioni ad alta incidentalità con differenti caratteristiche funzionali e geometriche, appartenenti sia alla viabilità locale che alla principale.

Di seguito sono elencate le intersezioni scelte ed il tipo di viabilità interessata:

- 1) Viale Regina Margherita - via Nomentana (viabilità principale)
- 2) Via Nomentana - via XXI Aprile o via di Santa Costanza (viabilità principale)
- 3) Viale dell'Università - viale Regina Elena (viabilità principale)
- 4) Via di Villa Ada – via Lariana (viabilità locale)
- 5) Via di Villa Ada – via Benaco (viabilità locale)
- 6) Via Donatello - Via del Vignola (viabilità locale)
- 7) via Anapo - via Fogliano (viabilità principale e locale)
- 8) via Anapo - via Ceresio (viabilità principale e locale)

Successivamente, attraverso vari accessi effettuati presso la sede di *Roma Servizi per la Mobilità*, abbiamo svolto approfondimenti, per step successivi, che ci hanno portato ad individuare un *format* di analisi in cui vengono presi in considerazione i principali elementi che caratterizzano il fenomeno di incidentalità.

Per ognuna delle suddette otto intersezioni ci sarà fornita l'analisi di incidentalità contenente i seguenti elementi:

- incidentalità generale totale e per anno (2010-2015);
- incidentalità per mese dell'anno;
- incidentalità per giorno della settimana;
- incidentalità per fascia oraria;
- incidentalità per natura dell'incidente (generale e serie storica);
- incidentalità per tipologia del veicolo (generale e serie storica);
- incidentalità per fascia di età;
- incidentalità per tipologia di utenti;
- localizzazione degli incidenti su mappa;
- concentrazione degli incidenti su mappa(basata sul costo sociale).

Con il supporto dei dati dell'analisi di incidentalità si procederà alle ispezioni di sicurezza le cui finalità sono:

- individuare le criticità delle intersezioni stradali che le rendono pericolose;
- individuare gli interventi correttivi sia di tipo infrastrutturale che gestionale da attuare al fine di mitigare o eliminare i fattori di pericolo, indicando in modo specifico quelli a basso costo.

A valle delle ispezioni si redigerà una relazione contenente:

- un inquadramento generale dell'intersezione;
- una sintesi dell'analisi di incidentalità;
- la descrizione sintetica dello svolgimento dell'ispezione;
- le criticità rilevate
- gli interventi suggeriti finalizzati alla riduzione degli incidenti.

Ad oggi ci è stata fornita l'analisi di Incidentalità completa per n° 2 intersezioni (via di villa Ada - via Lariana e viale Regina Margherita - via Nomentana) ed abbiamo eseguito, in data 15 febbraio, due ispezioni alle intersezioni via di Villa Ada - via Lariana e via di Villa Ada - via Benaco (v. allegato).

Della prima ispezione si sta procedendo a redigere la relazione, per la seconda si attende l'analisi di incidentalità, anche se le problematiche delle due intersezioni sembrano essere molto simili.

A seguire vi sarà l'ispezione di viale Regina Margherita-via Nomentana.

A valle di questa nostra attività, ci proponiamo di produrre delle proposte di migliorie che trasmetteremo alla Vostra attenzione, con l'auspicio di un Vostro concreto sostegno.

Al riguardo, sono purtroppo noti i cronici problemi di bilancio nei quali si dibatte l'Amministrazione comunale e di conseguenza l'Amministrazione municipale. Tuttavia non possiamo non ricordare l'importanza di non sottovalutare la manutenzione delle strade come primo requisito della sicurezza del loro utilizzo da parte di tutti gli utenti (pedoni, ciclisti, motociclisti, autoveicoli e mezzi pesanti). Credo che tutti dobbiamo prendere assoluta consapevolezza che il denaro speso per la manutenzione delle strade è denaro ben speso e soprattutto che ci fa risparmiare in futuro, non solo in termini di vite umane e di sofferenza fisica e morale ma anche in termini strettamente economici. Pensate non solo alle spese per i ricoveri ospedaliari e per le cure mediche conseguenti, ai costi di assistenza a lungo termine per le invalidità più gravi, non solo al costo di ripristino delle strade e dei veicoli coinvolti ma anche al costo delle assenze dal lavoro e quant'altro. Il costo sociale di tutto ciò è particolarmente rilevante ma può essere almeno attenuato da una valida ed efficace gestione delle risorse.

L'educazione stradale

Par quanto riguarda la formazione, l'Osservatorio ha anzitutto effettuato l'audizione dell'Istruttore di PL Brunella Chini e del Funzionario di PL Stefania Vitali, appartenenti alla U.O. 2^a Gruppo "PARIOLI" della Polizia Locale di Roma Capitale, che si dedicano da tempo e con passione a questa attività, avendo effettuato un percorso di formazione specifico a monte e lavorando in sintonia con il Comando locale e cittadino.

Vi anticipiamo che prossimamente ci rivolgeremo anche al 2° Gruppo "SAPIENZA".

Inoltre abbiamo effettuato l'audizione del prof. Antonio Lerario, fondatore dell'Associazione Familiari delle Vittime della Strada, residente nel nostro Municipio, il quale ci ha fornito preziosi suggerimenti a partire dalla sua lunga esperienza in questo campo.

Le due rappresentanti della PLRC ci hanno illustrato la loro esperienza maturata dal 2011 soprattutto nelle scuole dell'infanzia ed elementari, con qualche esperienza anche nelle scuole medie del Secondo Municipio.

Gli appartenenti alla Polizia Municipale che svolgono questa attività sono attualmente 8 unità.

L'attività viene svolta, da gruppi di due unità, due giorni alla settimana presso le scuole che ne fanno richiesta, mentre nei restanti giorni della settimana gli agenti svolgono la normale attività di Polizia Locale.

Di prassi si va nella stessa classe due volte l'anno: la prima volta si svolge una lezione di un'ora e mezza in orario scolastico in aula alla presenza dell'insegnante; la seconda volta, sempre per un'ora e mezza, si va in strada per spiegare ai bambini come "guardare" e "leggere" l'ambiente esterno.

L'obiettivo è di trasmettere ai bambini, attraverso esperienze ludiche, una coscienza della sicurezza stradale e sarebbe assai opportuno coinvolgere anche le famiglie in questo processo.

Le scuole più attive del secondo Municipio nell'organizzare gli incontri con i rappresentanti della PLRC sono attualmente il plesso di Via Volsinio e il plesso di Via Micheli; ogni anno sono coinvolti in questo processo di formazione circa 1700 alunni.

Abbiamo preso atto che l'attività viene svolta con grande professionalità ed entusiasmo, con il consenso dei dirigenti, con i quali sono intercorsi proficui colloqui.

Tuttavia, le risorse, umane e materiali, ad essa destinate appaiono evidentemente insufficienti e sarebbe auspicabile l'obiettivo di organizzare all'interno del II Municipio una struttura dedicata, con le necessarie dotazioni.

Dall'audizione è emersa la proposta di mettere a sistema le diverse istituzioni e organizzazioni che operano nel settore dell'educazione stradale nel territorio, al fine di raggiungere il maggior numero possibile di alunni.

Abbiamo, quindi, avviato lo studio di un progetto che consenta di ampliare l'offerta formativa attraverso il coinvolgimento di alcuni volontari della Croce Rossa, già avviati alla Formazione e da affiancare agli esponenti della PLRC.

Dopo una interruzione dovuta ai noti avvenimenti sismici dell'estate e dell'autunno che hanno dirottato in quella direzione tutte le risorse della CRI, anche di quella locale, il progetto è ora nella sua fase di definizione.

Infine stiamo studiando le modalità per proporre una iniziativa pubblica di sensibilizzazione alla Sicurezza stradale riservata alla fascia d'età dell'infanzia.

Il progetto "Sicurezza Stradale a Scuola"

La promozione della salute è un elemento fondamentale dello sviluppo dell'individuo ed è nel solco di questa premessa che si inseriscono gli obiettivi di questo progetto.

All'interno del documento redatto dalla Commissione Europea: *"Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"* si può leggere: *"La Commissione Europea propone di promuovere un approccio di più ampia portata e di considerare l'educazione stradale e la formazione come un processo globale, un "continuum formativo" che si sviluppa lungo tutto l'arco della vita"*.

Alla luce di questo, il progetto, rivolto alle scuole primarie di primo grado, ha come obiettivo principale quello di sensibilizzare gli utenti della strada sin da giovanissimi all'adozione di comportamenti sicuri che assicurino la protezione del singolo nel particolare e della cittadinanza in generale.

A questo si collega l'esigenza di una maggiore conoscenza della strada (intersezioni, attraversamenti pedonali, segnaletica verticale e orizzontale, ecc.) e delle norme di circolazione.

Tramite gli interventi previsti dal presente progetto si mira a educare alla sicurezza stradale i bambini, non solo per migliorarne la consapevolezza nell'uso della strada, ma anche al fine di stimolarne la curiosità e l'attenzione nei confronti dei comportamenti tenuti anche dai membri della propria famiglia e dagli adulti in genere.

Una delle caratteristiche del progetto è quella di individuare una classe di riferimento (la V° elementare) come target dell'attività, con l'ambizioso obiettivo che nel tempo tutti i bambini del Municipio possano essere interessati dall'azione formativa.

La Polizia Locale e la Croce Rossa Italiana sono entrambe attive sul territorio nell'ambito della sensibilizzazione in materia di Sicurezza Stradale.

L'attività di sensibilizzazione già svolta autonomamente potrebbe essere più efficacemente svolta con una strategia comune e un coordinamento degli interventi, al fine di:

- raggiungere il maggior numero possibile di destinatari;
- evitare sovrapposizioni;
- utilizzare in maniera efficiente le poche risorse umane e finanziarie disponibili.

Il progetto si articola, per tappe, nel modo seguente:

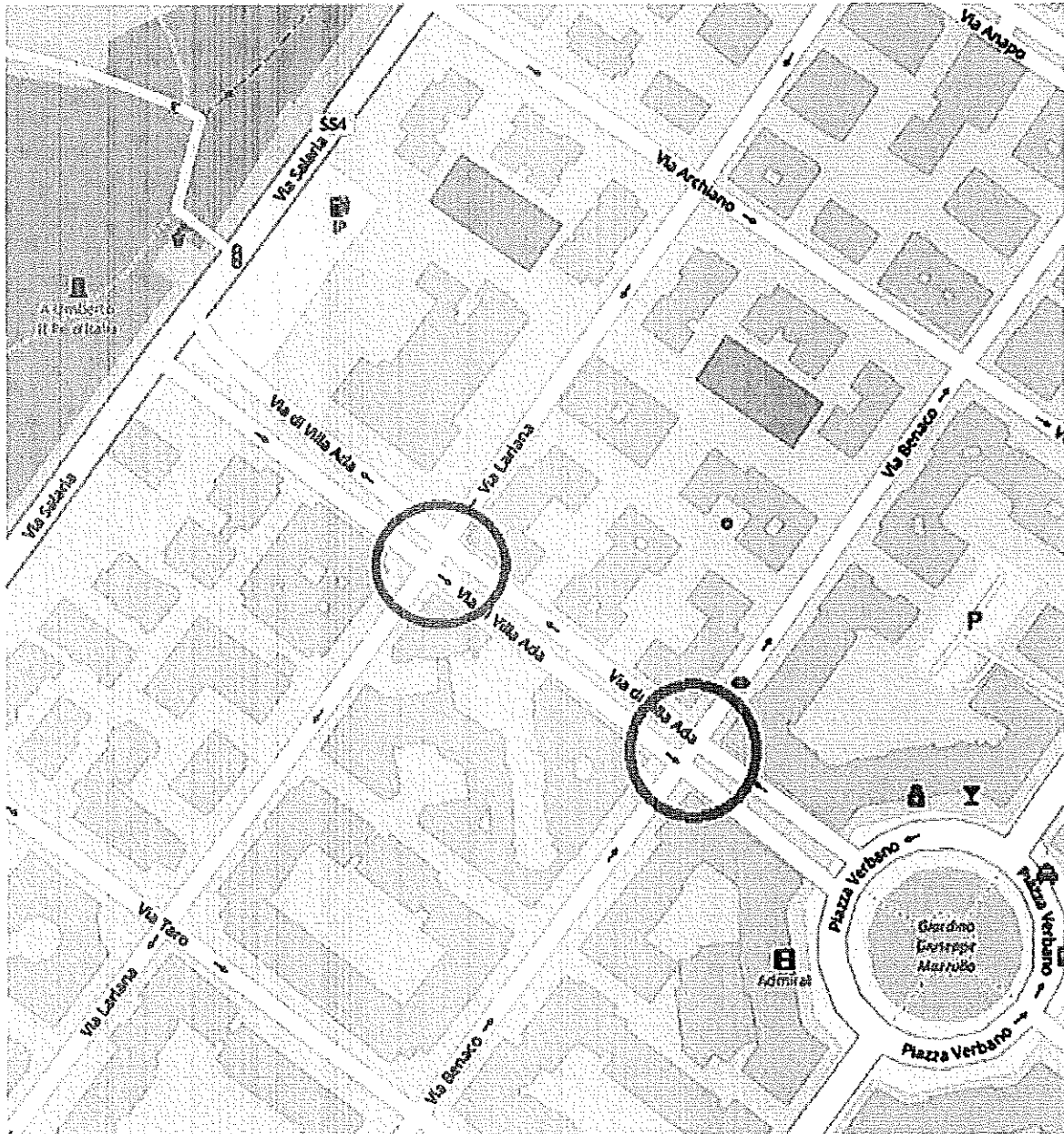
1. Unificazione dei programmi e formazione comune

6

- 2. Affiancamento degli operatori
- 3. Definizione di un calendario comune di interventi

Al riguardo sono in corso gli opportuni contatti con la dirigenza della PLRC per definire alcuni aspetti del progetto, che speriamo possa essere operativo con il prossimo anno scolastico.

Grazie per la Vostra attenzione.



Intersezioni esaminate nell'Ispezione del 15 febbraio 2017