

PREMESSA

Il giorno 31 gennaio 2007, presso l'Auditorium dell'istituto Sandro Pertini di Crotone, all'autorevole presenza del ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, è stata per la prima volta convocata e ufficialmente presentata la Consulta Provinciale per la Sicurezza Stradale già costituita con delibera consiliare n. 54 del 28.11.2006.

LE ATTIVITA' DELLA CONSULTA PROVINCIALE DI CROTONE

In realtà la Consulta di Crotone aveva già precedentemente avviato i suoi passi nell'ambito del progetto intitolato "*Centro di Monitoraggio, Consulta, Piano Provinciale per la Sicurezza Stradale della Provincia di Crotone*" definito in risposta a quanto previsto dal Primo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, conformandosi al concetto di Consulta locale come strumento periferico di governo e di costruzione della cultura della sicurezza stradale e così come prevede l'istituto centrale della Consulta Nazionale.

Infatti la Provincia di Crotone, facendo riferimento all'aspetto innovativo del sistema della partecipazione assembleare da parte degli attori interni ed esterni alle pubbliche Amministrazioni che, a vario titolo, possono portare il proprio contributo alla formazione della cultura della Sicurezza stradale e ricorrendo all'ausilio del Centro di Monitoraggio (strumento operativo attivato sin da subito per azioni tecnico-gestionali utili alla crescita di conoscenze in materia di sicurezza sulle strade) coglieva l'evento legato all'emanazione del bando pubblicato dalla Regione Calabria sul Bollettino Ufficiale n. 5 del 16 marzo 2006 finalizzato al conferimento di cofinanziamenti destinati alla Province e ai Comuni per la "realizzazione di interventi previsti dal 2° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale". In questo modo dava il via ad azioni di affiancamento e consulenza destinate alle Amministrazioni interessate a partecipare.

L'Amministrazione provinciale di Crotone avviò, in sostanza, una corretta, tempestiva e ben coordinata attività di informazione, coinvolgimento e condivisione delle istanze proposte dal bando, affidata all'azione dell'Ufficio provinciale per la Sicurezza Stradale (UpSS), sede del Centro di Monitoraggio e provvedeva ad inserire all'interno delle avviate azioni di assistenza tecnica finalizzate alla realizzazione del 1° programma di attuazione (di cui la costituzione dell'UpSS è il

primo risultato concreto), un modulo di assistenza a quelle Amministrazioni comunali che, avendone fatto richiesta, venivano affiancate per la formulazione e la presentazione della propria candidatura.

Il primo atto di questa campagna di sensibilizzazione e coinvolgimento, tenutosi il giorno 3 aprile 2006, consistette in una conferenza informativa, presieduta dal vicepresidente della Provincia dott. Emilio De Masi, ed ebbe luogo presso la sede della Provincia di Crotone, dove, alla presenza di numerosi sindaci e assessori dei vari comuni e di rappresentanti delle forze di polizia municipali, vennero esposti i contenuti del bando e i principi animatori delle azioni cofinanziabili dal programma.

Fu questa la prova generale e sperimentale dell'azione specifica della Consulta ed ebbe come esito il favore dalle Amministrazioni che espressero esplicitamente la volontà di collaborare attivamente alla costruzione di una strategia di sicurezza stradale concordata, unitaria e diffusa nel territorio

In particolare furono assistite e promosse a vari livelli le candidature, oltre a quella della stessa Provincia, di altri cinque comuni (Crotone, Cirò Marina, Cutro, Melissa e Strongoli), resisi disponibili a cofinanziare attività finalizzate alla riduzione del rischio di incidenti, quindi, all'innalzamento del tasso di sicurezza delle strade ricadenti nei propri territori comunali.

Per avviare le procedure di candidatura e produrre l'apparato documentale necessario, furono configurate una serie di attività preparatorie (rilevazioni, elaborazioni, schedature) che, per merito anche della specifica attività di supporto del personale in forza presso l'UpSS, produssero dati, informazioni e cognizioni indispensabili al conseguimento dell'obiettivo finale.

Questa esperienza, oltre all'importanza delle motivazioni più esplicite che l'hanno determinata, rappresenta, in realtà, un valore che va oltre il possibile raggiungimento degli obiettivi prefissati. Essa infatti, già nella prima adunata assembleare e poi nei successivi contatti attivi con le Amministrazioni interessate, si poneva come primo atto operativo della, allora, costituenda Consulta Provinciale oltre che effettivo inizio delle attività del Centro di Monitoraggio. Una sorta di prova sperimentale, quindi, che vedeva le Amministrazioni Comunali, nocciolo centrale dello strumento consultivo, preventivamente mobilitate e attivate proprio su quei temi che saranno l'oggetto stesso del lavoro della Consulta, gettando utili basi per una più strutturata e istituzionalizzata attività di condivisione di obiettivi, azioni congiunte, idee, proposte.

LE FINALITA' E GLI OBIETTIVI

Lo sviluppo del programma di attivazione delle funzioni della Consulta e il progressivo approfondimento degli obiettivi da raggiungere nell'ambito della sicu-

rezza stradale, ha portato, nei mesi successivi, per mezzo di un'attenta operazione di coinvolgimento sul tema, all'individuazione delle figure istituzionali portatrici di conoscenze, competenze e stimoli, da porre all'interno del lavoro assembleare, dedicato alla formulazione, proposta e verifica di scelte strategiche e azioni operative finalizzate alla costruzione della cultura della sicurezza stradale, chiamate a svolgere azioni di governo e di supporto tecnico alle politiche di:

- a) **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;
- b) **sensibilizzazione e promozione** della concertazione e del partenariato tra istituzioni, imprese, società civile, etc. per realizzare interventi multi-settoriali che coinvolgono competenze e processi decisionali diversi;
- c) **contributo alla verifica dell'efficacia** generale delle misure poste in essere e alla costruzione di un repertorio di conoscenze acquisite.

LE AZIONI DI GOVERNO E LE MISSIONI IN SENO ALLA CONSULTA

Scendendo nel dettaglio, le azioni e i supporti tecnici di cui sopra possono essere ricondotti ad attività di:

1. **prevenzione, controllo e repressione** dei comportamenti a rischio (attività di contrasto nei confronti dell'uso dell'alcool o droghe nella guida, uso di farmaci, all'interno di terapie, che possano condizionare la guida, ecc.);
2. **soccorso, cura e recupero** delle vittime della strada (azioni di velocizzazione, miglioramento dell'intervento e prime cure nell'atto del soccorso, miglioramento delle attività di recupero e assistenza alle vittime di infortuni e ai loro famigliari);
3. **educazione, formazione, informazione e sensibilizzazione** rivolte a varie categorie come studenti, operatori del settore del controllo, prevenzione e sicurezza stradale in genere, utenti generici (attività indirizzate alla soluzione di problematiche relative alle diverse tipologie di rischio come guida in stato di ebbrezza o di stanchezza, eccesso di velocità, problematiche legate alle categorie di utenze deboli come pedoni, bambini e anziani, ciclisti e motociclisti, ecc.);
4. **adeguamento della rete viaria** in capo a enti e amministrazioni gestori e proprietari di strade (mediante la costruzione di una manualistica aggiornata, progettazione ad essa conforme, piani di manutenzione programmata);

5. **partecipazione alla determinazione degli scenari conoscitivi** contribuendo al reperimento delle informazioni di base e al loro utilizzo (attività di indirizzo sull'uso dei dati e informazioni da ottenere con la consulenza e l'azione tecnico-scientifica del C.d.M.);

Quanto sopra può essere sintetizzato nel seguente quadro sinottico:

	prevenzione	controllo	repressione	soccorso	cura e recupero	contributo a informazioni e sensibilizzazione	formazione	progettazione	regolamentazione del traffico	adeguamento strutture viarie	verifica risultati
Provincia di Crotone	■	■	■			■	■	■	■	■	■
Comuni della Provincia, singoli od associati;	■	■	■			■	■	■	■	■	■
Comunità montane;	■					■				■	
Enti gestori delle strade;						■		■		■	
Corpi di polizia od altri organismi con compiti di polizia stradale secondo quanto indicato dal vigente art. 12 del d.leg.vo n. 285 del 1992, organi dello Stato sovraordinati	■	■	■			■	■		■		
Aziende sanitarie locali; strutture sanitarie e di soccorso				■	■						
Organizzazioni sindacali.	■					■	■				
Associazioni, fondazioni, comitati od altre rappresentanze della società civile diversamente denominate;	■					■	■				
Altri enti pubblici o loro associazioni;	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Da questo quadro è possibile dedurre momenti di condivisibilità su temi comuni da parte di più attori riconducibili alle categorie sopra espresse. E' facile, quindi, immaginare politiche operative sul territorio che vedano coinvolte, su progetti comuni, più figure istituzionali, pubbliche o private, con diverse competenze e in differenti momenti.

I COMPONENTI DELL'ASSEMBLEA E LE RELATIVE COMPETENZE

E' dunque la Consulta, con la sua struttura assembleare, che provvederà alla definizione degli obiettivi, dei programmi e progetti, alla configurazione delle fasi operative, al coordinamento delle varie figure istituzionali coinvolte, alla definizione e alla verifica dei risultati attesi.

Il grafico già mostrato può ulteriormente dettagliarsi collocando, all'interno delle macrocategorie di attori, l'elenco (implementabile) degli attuali partecipanti alla Consulta, configurandosi come segue:

		prevenzione	controllo	repressione	soccorso	cura e recupero	contributo a informazioni e sensibilizzazione	formazione ed educazione stradale	progettazione	regolamentazione del traffico	adeguamento strutture viarie	verifica risultati
	Povincia di Crotone											
Comuni della Provincia, singoli od associati;	Comune di Belvedere Spinello											
	Comune di Carfizzi											
	Comune di Casabona											
	Comune di Castelsilano											
	Comune di Cerenzia											
	Comune di Cotronei											
	Comune di Crotone											
	Comune di Crucoli											
	Comune di Isola Capo Rizzuto											
	Comune di Melissa											
	Comune di Mesoraca											
	Comune di Petilia Policastro											
	Comune di Rocca di Neto											
	Comune di Roccabernarda											
	Comune di San Mauro Marchesato											
	Comune di San Nicola dell'Alto											
	Comune di Santa Severina											
	Comune di Savelli											
Comune di Scandale												
Comune di Strongoli												
Comune di Umbriatico												
Comune di Verzino												
Comunità montane;	Comunità Montana "Alto Crotone"											
	Comunità Montana "Alto Marchesato"											
Enti gestori delle strade;	Anas-Compartimento per la Calabria											
Corpi di polizia od altri organismi con compiti di polizia stradale, secondo quanto indicato dal vigente art. 12 del d.leg.vo n. 285 del 1992; Organi dello Stato sovraordinati	Questura di Crotone											
	Prefettura di Crotone-Ufficio Territoriale del Governo											
	Regione Carabinieri Calabria - Comando Provinciale di Crotone											
Aziende sanitarie locali; strutture sanitarie e di soccorso	ASL n. 5 di Crotone											
	Casa di Cura "Istituto S. Anna"											
	S.U.E.M. 118 KR											
Organizzazioni sindacali.	CGIL											
	CISAL											
	CISL											
	UIL											
	S.I.U.L.P.											
	S.N.A.P.I.S (Sind. Naz. Autonomo Periti Infortunistica Stradale)											
UGL												
Associazioni, fondazioni, comitati od altre rappresentanze della società civile diversamente denominate;	Ass. "Fermiamo il male! La Strada!											
	Ass. Familiari Vittime della Strada											
	C.C.I.A.A.											
	ANPRIS (Ass. Nazionale Periti Ricostruttori Infortunistica Stradale)											
	Confedertai (Confederazione Titolari Autoscuole Agenzie d'Italia)											
Confindustria												
Unasca (un. Naz. autoscuole studi consulenza automobilistica)												
Altri enti pubblici o loro associazioni;	ACI											
	Consulta Studentesca Provinciale											
	Inail											
	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Dip. Trasporti Terrestri-Off. Prov. di Crotone											
	Ministero dell'Interno-Dip. Pubblica Sicurezza-Compartimento della Polizia Stradale-Sez. di Crotone											
	Ordine degli Ingegneri di Crotone											
Ufficio Scolastico Provinciale												

Dalla lettura del grafico (i cui contenuti vanno intesi solo indicativamente e senza vincoli di sorta) si possono dedurre le possibili connessioni funzionali e le sinergie attivabili tra gli enti partecipanti. Tra questi, le Amministrazioni Comunali possono produrre, per la complessità delle loro competenze e delle strutture di servizio, un gran numero di attività e proporsi come luoghi in cui la intersectorialità può essere espressa al massimo. Queste potranno e dovranno promuovere, singolarmente e di concerto, con l'apporto di altre figure, pubbliche e private, attività e dispositivi di governo per la messa a punto di una rete di informazioni, di azioni sul territorio e servizi al fine di ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza stradale in sintonia con la programmazione nazionale e regionale.

TEMI DI STUDIO E LAVORO

Ciò detto, si ritiene opportuno, anche come proposta di lavoro per un futuro calendario di attività, introdurre alcune tra le possibili tematiche, oggetto di studio, riflessione e progettazione, di azioni coordinate e attività pratiche che possano rappresentare altrettanti oggetti di lavoro e missioni operative della Consulta:

piani di vigilanza e repressione dei comportamenti a rischio

ovvero, dopo e oltre le campagne di formazione sensibilizzazione, la verifica del comportamento su strada degli utenti, relativamente a:

- specifiche problematiche sociali (alcool, droga, stanchezza);
- particolari contesti territoriali (luoghi di eventi sportivi, zone deputate alla ricreazione e svago, discoteche ecc);
- specifici problemi topici (punti critici della rete stradale).

Le figure professionali chiamate a svolgere tali attività sono ovviamente le Forze dell'ordine. Tuttavia è facile immaginare che anche altri attori possano dare il proprio contributo specificatamente al loro grado di influenza sull'ambiente e i comportamenti stradali (per esempio le Assicurazioni con l'introduzione di benefici assicurativi nei confronti di comportamenti virtuosi, le strutture sanitarie dotate di camper per il controllo gratuito delle condizioni fisiche degli automobilisti, ecc.)

miglioramento dei comportamenti di guida

ovvero la costruzione e l'avvio di strategie e azioni di contrasto dei comportamenti a rischio come:

- guida in stato di ebbrezza per uso di alcool o droghe;
- guida condizionata da terapie mediche o uso di farmaci alteranti;
- guida senza dispositivi di protezione previsti dalla legge come casco, cinture, seggiolini per bambini.

Le strategie di contrasto nei confronti dei comportamenti sbagliati si coniugano con azioni di responsabilizzazione e di innalzamento della consapevolezza nei confronti dei pericoli fisici derivanti dalla velocità eccessiva, dalla nebbia, dalla guida in stato di stanchezza o sonno, mancata distanza di sicurezza, dai viaggi in condizione di eccesso di traffico (esodi festivi, manifestazioni sportive ecc.).

I soggetti attivi in tale missione sono le Forze dell'Ordine sia locali che di Stato mentre i soggetti coinvolgibili potranno essere le Strutture Sanitarie, in particolare il 118.

miglioramento e adeguamento dei sistemi di soccorso e prima cura, riabilitazione, assistenza alle famiglie e informazione sanitaria

ovvero il miglioramento della tempestività e la qualità dell'intervento, anche in virtù di un innalzamento del numero di soggetti in grado di fornire un primo soccorso (campagne di educazione della popolazione e corsi di diffusione del BLS *Basic Life Support* - per il volontariato organizzato), l'attivazione di misure per facilitare e velocizzare il soccorso come piani di fluidificazione del traffico o come la dotazione di mezzi quali l'elisoccorso. Inoltre, il miglioramento dei rapporti e della pianificazione comune tra strutture di emergenza e soccorso e le Forze dell'ordine e ancora programmi di mitigazione del danno sociale per mezzo dell'attivazione di misure di assistenza alla riabilitazione del traumatizzato e di assistenza ai familiari delle vittime.

Notevole importanza va attribuita alle campagne di informazione e sensibilizzazione per la tutela e assistenza della popolazione anziana in relazione ai rischi stradali dovuti al già citato uso di farmaci condizionanti i comportamenti durante la guida.

Possibile corollario all'aspetto sanitario dei rischi stradali è rappresentato dal fenomeno dell'inquinamento atmosferico ed acustico dovuto al traffico. Il mezzo motorizzato non soltanto, quindi, come strumento di pericolo fisico diretto, come "arma" lesiva all'interno di un evento incidentale ma anche come generatore di condizioni patologiche perduranti nel tempo il cui effetto va combattuto e collocato all'interno di una complessiva politica di prevenzione e abbattimento dei fattori inquinanti.

Soggetti di riferimento per l'attuazione di tale misura: S.U.E.M.118, Altre Strutture Sanitarie. Partner operativi: Forze dell'Ordine, ACI, INAIL.

programmi di aggiornamento professionale per istruttori

ovvero il massimo livello di aggiornamento e preparazione alle ultime problematiche della guida e della tecnica della circolazione stradale e veicolare da destinare alle figure professionali deputate alla preparazione dei candidati al conseguimento delle varie patenti di guida. Di competenza delle scuole guida e dei centri di guida sicura, tali corsi non escludono contributi provenienti da soggetti portatori di competenze complementari.

programmi educativi, anche rivolti agli insegnanti, azioni mirate di prevenzione e di sensibilizzazione

ovvero la proposta di moduli didattici indirizzati alla formazione e alla sensibilizzazione di soggetti in età scolare e a studenti delle scuole medie inferiori e superiori anche in appoggio e preparazione al corso per il conseguimento del patentino per ciclomotori e in previsione statistica, a fini programmatori e con utili margini di anticipo, della popolazione prossima all'accesso alle patenti di classi superiori. E' possibile immaginare corsi specifici di formazione e aggiornamento per categorie sociali a rischio come cittadini extracomunitari, cittadini anziani, ciclisti o corsi di aggiornamento didattico per insegnanti impegnati nella diffusione della educazione stradale e della cultura della sicurezza.

La preparazione e l'attivazione di tali piani formativi compete, ognuno per la propria quota di pertinenza, alle Pubbliche amministrazioni e alle strutture scolastiche che possono mettere a disposizione spazi e personale insegnante, nonché l'esperienza e la testimonianza della Polizia municipale, oltre alle autoscuole portatrici di vasto e sperimentato patrimonio didattico.

Gli attori chiamati a rispondere alla definizione di tali azioni saranno quindi principalmente le scuole guida e le Polizie comunali, ma importante sarà anche il contributo rappresentato dalle strutture afferenti al mondo della scuola come i distretti scolastici e l'Ufficio scolastico provinciale, la Consulta Studentesca Provinciale, ma anche le Strutture Sanitarie locali, le associazioni di volontariato, i Ministeri dell'Interno e dei Trasporti, ordine degli ingegneri, ecc.

piani di comunicazione (collaborazioni con emittenti locali, campagne stampa, diffusione in rete)

ovvero attività di informazione e sensibilizzazione allargata, attraverso l'uso dei media, per la promozione di campagne di sensibilizzazione destinate alle varie tipologie di utenti e fasce di età.

Questi piani, da realizzare in collaborazione con esperti del settore della comunicazione, dovranno contemplare diversi target di riferimento e strumenti di diffusione differenziati per il raggiungimento capillare di tutte le fasce di pubblico da coinvolgere.

Tale strumentazione conterà:

- uno o più **marchi** o **slogan** caratterizzanti la campagna di comunicazione con, eventualmente, uno o più *testimonial*;
- la stampa, su **quotidiani o periodici**, per l'informazione diretta ed eventualmente di approfondimento su *house organ* istituzionali;
- materiale grafico coordinato per la lettura immediata come **depliant e manifesti**;
- **spot video** anche adattati ad una visione digitale (cd, dvd, internet);
- produzione e diffusione di **gadget**.

interventi sulla rete stradale

ovvero attività di:

- analisi dei fattori di rischio derivanti da condizioni di inefficienza, obsolescenza, deterioramento delle strutture viarie esistenti o di pericolosa interferenza su di esse da parte di elementi ambientali (ostacoli, elementi che inibiscono la lettura della segnaletica ecc.);
- progettazione e realizzazione di opere di messa in sicurezza e di adeguamento anche in rispetto delle ultime normative vigenti e delle più aggiornate cognizioni tecniche e tecnologiche. Notevole importanza va attribuita ai supporti per una circolazione corretta e aggiornata come la dotazione di segnaletica informativa luminosa, rilevatori di traffico ecc.
- programmazione della manutenzione delle strade.

Attori coinvolti: Uffici tecnici delle Amministrazioni proprietarie di strade Provincia, Comuni, ANAS), assessorati preposti. Soggetti coinvolgibili: Ordine degli ingegneri.

tematiche relative ai conflitti tra tipologie di spostamento su strada e tra differenze di utenza

ovvero la produzione e l'elaborazione di progetti (Regolamenti della Mobilità) per la realizzazione di misure ed interventi finalizzati alla riduzione delle diffe-

renze di grado e qualità delle misure di sicurezza tra diverse tipologie di utenti della strada.

Infatti categorie come i pedoni (e tra questi i bambini o gli anziani) o i ciclisti sono considerati utenze deboli e maggiormente esposte, quindi potenzialmente “discriminate” se non supportate da politiche finalizzate all’innalzamento del grado di equità di tutela. Gli stessi motociclisti soffrono un livello di rischio notoriamente più elevato di altri utenti motorizzati. Inoltre differenze e disuguaglianze di esposizione si riscontrano anche in considerazione di fattori legati alle tipologie professionali. Infatti, è evidente l’incremento di percentuale di rischio corso da chi, per motivi di lavoro, è costretto all’uso del mezzo motorizzato e al pericolo stradale (trasporto di merci e passeggeri). Anche le statistiche ci avvertono segnalando che 1/3 dell’incidentalità totale si manifesta con l’esposizione al rischio nei semplici percorsi casa-lavoro.

Di basilare importanza dovranno essere, in seno al Regolamento della Mobilità, le misure adottate per la razionalizzazione e la riduzione del traffico.

Attori diretti nella attuazione di tale misura saranno le Amministrazioni nella figura degli assessorati preposti alla mobilità e i relativi uffici tecnici. Grandi contributi nella identificazione delle problematiche esistenti tra le dinamiche legate ai tempi e ai luoghi del lavoro, della scuola e del tempo libero, e le relative percorrenze, potranno arrivare da soggetti legati al mondo del lavoro (INAIL, organizzazioni sindacali, associazioni di categoria come C.C.I.A.A., Confindustria), da operatori legati al mondo della scuola (Ufficio scolastico provinciale, Consulta Studentesca Provinciale) da altri soggetti attivi sul territorio come Associazioni di familiari vittime della strada.

Determinazione degli scenari conoscitivi

Ovvero attività o contributi al reperimento di dati e informazioni di base, per mezzo di modelli e metodologie condivise di raccolta e selezione, da destinare al Centro di Monitoraggio a cui è attribuita la funzione di elaborazione dei dati stessi e la produzione di rapporti conoscitivi, al fine di meglio descrivere il fenomeno dell’incidentalità e definire le strategie di contrasto.

I suddetti temi e le relazioni con i diversi soggetti attivabili per competenza, possono essere riassunti nel seguente quadro sinottico:

QUADRO DELLE TEMATICHE E DEGLI ATTORI

OBIETTIVI		TEMI DI LAVORO		SOGGETTI COINVOLTI
1	prevenzione, controllo e repressione	A	piani di vigilanza e repressione degli comportamenti a rischio	Polizie locali Polizia di Stato Carabinieri
		B	miglioramento dei comportamenti di guida	INAIL Compagnie di assicurazione Strutture Sanitarie
2	soccorso e assistenza	A	miglioramento e adeguamento dei sistemi di soccorso e prima cura, riabilitazione, assistenza alle famiglie e informazione sanitaria	S.U.E.M. 118 di Crotone Questura Carabinieri VV.UU. ACI elisoccorso
3	educazione, formazione, informazione e sensibilizzazione	A	programmi di aggiornamento professionale per istruttori	Provincia di Crotone (Ufficio Sicurezza Stradale) VV.UU.
		B	programmi educativi, anche rivolti agli utenti adulti, azioni mirate di prevenzione e di sensibilizzazione	Strutture Sanitarie Ufficio Scolastico Provinciale scuole guida ACI
		C	piani di comunicazione (collaborazioni con emittenti locali, campagne stampa, diffusione in rete)	Polizia di Stato associazioni di volontariato organizzazioni sindacali
4	adeguamento della rete viaria	A	interventi fisici e di organizzazione funzionale della rete stradale	Comuni (Ass. Strade e OO.PP., Ass. Mobilità, VV.UU.) Ufficio Scolastico Provinciale Ordine degli ingegneri Organizzazioni Sindacali
		B	tematiche relative ai conflitti tra tipologie di spostamento su strada e tra differenze di utenza	Associazioni di volontariato associazioni di categoria Comunità Montane
5	determinazione degli scenari conoscitivi	A	modelli e metodologie di raccolta e selezione di dati sull'incidentalità	Provincia (Centro di Monitoraggio Provinciale) S.U.E.M. 118 di Crotone Polizie locali Polizia di Stato Carabinieri

Il precedente quadro può essere letto ponendo attenzione al rapporto tra i singoli componenti la Consulta e il loro possibile ambito di competenza:

QUADRO DEGLI ATTORI COINVOLTI E RELATIVE TEMATICHE

		OBIETTIVI	1	2	3	4	5
Provincia			A, B		C	A, B	A
Comunità montane						A	
Comuni	Assessorato mobilità				C	A	
	Assessorato LL.PP.					A	
	Polizia Municipale		A, B		A, B	B	A
Prefettura, Questura (Polizia di Stato) Comando Carabinieri			A, B	A	A, B, C		A
Strutture Sanitarie	ASL n. 5 di Crotone			A	C	B	
	Casa di Cura "Istituto S. Anna"			A			
	S.U.E.M. 118 KR			A			A
INAIL			B			B	A
ACI				A	A, B		A
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Dip. Trasporti Terrestri-Uff. Prov. di Crotone					C	A	
Ministero dell'Interno-Dip. Pubblica Sicurezza-Compartimento della Polizia Stradale-Sez. di Crotone				A	C	B	
Ordine degli Ingegneri di Crotone						A	
Ufficio Scolastico Provinciale					A, B		
Consulta Studentesca Provinciale					A		
Organizzazioni sindacali					B	B	
Associazioni di categoria	ANPRIS (Ass. Nazionale Periti Ricostruttori Infortunistica Stradale)				B		A
	Confedertai (Confederazione Titolari Autoscuole Agenzie d'Italia)				A, B		
	Unasca (un. Naz. autoscuole studi consulenza automobilistica)				A, B		
	Confindustria					B	
	C.C.I.A.A.					B	
Associazioni di volontariato	Ass. Fermiamo il male! La Strada!				C	B	A
	Ass. Familiari Vittime della Strada				C	B	A
ANAS						A	

Si ritiene importante rappresentare con maggiore dettaglio il ruolo che alcuni componenti della Consulta o categorie di componenti, possono attivamente rivestire essendo, per loro specifiche competenze, direttamente chiamati ad assolvere funzioni e iniziative di primaria importanza.

LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI ALL'INTERNO DELLE ATTIVITA' DELLA CONSULTA PROVINCIALE SULLA SICUREZZA STRADALE

Il ruolo dei Municipi, in seno alla Consulta provinciale per la Sicurezza Stradale, sia singolarmente che riuniti su specifici temi comuni, riveste un'importanza primaria, non solo per l'incidenza della preponderante rappresentanza numerica, ma soprattutto perché è ai Comuni che spetta principalmente il governo del territorio ed è attraverso le strutture e gli uffici tecnico-amministrativi che passano le principali deliberazioni e soluzioni procedurali alle problematiche sottoposte a soluzione.

E' soprattutto dalle potenzialità delle Pubbliche Amministrazioni, infatti, che parte la risposta ai quesiti base che il Centro di Monitoraggio, braccio tecnico-operativo della Consulta, si pone nel definire i contorni del fenomeno dell'incidentalità e degli elementi di rischio stradale.

Per l'elevato numero di competenze e di funzioni che i Municipi hanno al loro interno, è possibile immaginare un contributo e una partecipazione attiva di primaria importanza su progetti e programmi in risposta ai seguenti temi generali proposti a titolo esemplificativo e corrispondenti ad altrettanti argomenti di studio.

1) **prevenzione, il controllo e la repressione** dei comportamenti su strada errati o a rischio di competenza della Polizia Municipale come:

- attività di contrasto alla guida condizionata dall'alcool e droghe, uso dell'etilometro presso i centri di aggregazione giovanile. Partner da coinvolgere: Polizia di Stato, Carabinieri, ASL, 118, associazioni di volontariato;
- promozione di benefici e incentivi premiali nei confronti dei comportamenti virtuosi (riduzione dei premi assicurativi). Partner da coinvolgere: INAIL, compagnie di assicurazione;

2) **modelli e metodologie di raccolta** delle informazioni sull'incidentalità e loro trasferimento al C.d.M. per l'interpretazione di dati per l'analisi statistica degli incidenti e alla loro dinamica.

Di competenza della Polizia Municipale o, se esistenti, uffici statistici, i programmi di raccolta dati saranno formulati su modelli condivisi e configurati anche ai fini ISTAT, su standard predisposti dal C.d.M.

Partner da coinvolgere: S.U.E.M. 118 Kr, Polizia e Carabinieri, U.T.G. (Prefettura), INAIL, ACI, associazioni vittime della strada, C.C.I.A.A., ANPRIS, Confindustria, Confetertai, Unasca.

3) **piani e attività di educazione stradale, informazione e sensibilizzazione**, rivolti in particolar modo alla popolazione giovanile in età scolare, da formulare in collaborazione con le strutture scolastiche, pubbliche o private, le scuole guida e la stessa Polizia Municipale. Nel dettaglio si possono prevedere:

- moduli didattici di educazione stradale nelle scuole. Partner da coinvolgere: Ufficio scolastico provinciale, direzioni didattiche, VV.UU;
- programmi sull'uso corretto della bicicletta e sul corretto comportamento del pedone. Partner da coinvolgere: ufficio scolastico provinciale, direzioni didattiche, VV.UU, associazioni di ciclisti;
- campagne di promozione e sostegno dell'uso dei mezzi pubblici per la riduzione del traffico privato. Partner da coinvolgere: gestori autolinee, Polizia Municipale;
- campagne di sensibilizzazione e responsabilizzazione sul tema della sicurezza stradale per mezzo dei media e organi di stampa. Partner da coinvolgere: emittenti televisive e radiofoniche locali, editori di quotidiani e riviste, ecc.;
- campagne di educazione e prevenzione contro l'uso di alcool e droghe in seno alle attività per la sicurezza nelle strade. Partner da coinvolgere: ACI, ASL, associazioni di volontariato, esperti in infortunistica;

4) **piani e attività di formazione, aggiornamento professionale e addestramento** destinati agli operatori attivi nel campo della sicurezza stradale, addestramento alla guida, ai lavoratori a rischio stradale. Si possono prevedere:

- moduli formativi per l'aggiornamento dei tecnici e quadri amministrativi comunali in materia di Sicurezza Stradale. Partner da coinvolgere: Aci, autoscuole, Polizie di Stato;
- moduli formativi per l'aggiornamento del personale viaggiante delle aziende comunali e non. Partner da coinvolgere: Aci, autoscuole.
- programmi di addestramento per cittadini a rischio di gap formativi come anziani, extracomunitari, portatori di handicap. Partner da coinvolgere: ASL, ACI, autoscuole, associazioni di volontariato, organizzazioni sindacali;

5) **progettazione e adeguamento dei modelli stradali** per l'abbattimento o riduzione dei fattori di rischio. A tal fine il ruolo principale sarà attribuito agli uffici tecnici che cureranno l'aggiornamento dei progetti e le progettazioni conformi alla normativa delle strutture viarie in coerenza con quanto previsto dalla attuale normativa. In particolare si possono prevedere:

- redazione del piano comunale per la sicurezza stradale, magari in sinergia con le scelte operate dalle altre Amministrazioni. Partner da coinvolgere: Ordine degli ingegneri, Ministero dei Trasporti, Comunità Montane (se di appartenenza dell'Amministrazione di riferimento), Polizia Municipale.
- progettazione e realizzazione di piste ciclabili e percorsi protetti per facilitare gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola. Partner coinvolti: organizzazioni sindacali, ordine degli ingegneri,

6) **adeguamento e manutenzione** della rete stradale mirata all'attuazione, cantierizzazione e attività di affiancamento al C.d.M. per la verifica di efficacia di quanto progettato e sperimentato.

In particolare le Amministrazione possono intervenire con opere come:

- miglioramento delle condizioni viarie a vantaggio di utenti deboli e non motorizzati come pedoni e ciclisti. Partner di riferimento: altri proprietari di strade .
- pedonalizzazione dei Centri storici, belvedere e lungomare per l'abbattimento degli agenti inquinanti. Partner da coinvolgere: Ordine degli architetti, Consulta studentesca provinciale;
- dotazione e localizzazione di strumenti di rilevazione automatica delle infrazioni. Partner da coinvolgere: Polizia di Strada, Carabinieri.

7) **piani del traffico e/o regolamenti della mobilità** finalizzati alla razionalizzazione dei flussi di traffico, anche in considerazione di fattori come modificazioni stagionali legate ai percorsi turistici o densificazione dei rischi nei tragitti casa-lavoro o casa-scuola.

Possono essere proposti, in tal senso, attività di:

- pianificazione dei traffici per la riduzione del tasso di incidentalità stradale in riferimento ai percorsi casa-lavoro, casa-scuola;
- programmi di tutela nei confronti dei lavoratori alla guida come autisti, autotrasportatori, tassisti, automobilisti professionali;

- regolamenti per il controllo della mobilità e del traffico con ricorso alla separazione programmata dei percorsi dedicati auto-ciclo-pedone.

IL RUOLO DELLE FORZE DELL'ORDINE E DEGLI ORGANI SOVRAORDINATI DELLO STATO,

Le Forze dell'Ordine, Polizia Stradale e Carabinieri sono chiamati a partecipare, in seno alla Consulta provinciale per la Sicurezza Stradale, a diverse attività, progetti e temi di studio, e ad assolvere, oltre al ruolo istituzionale di controllo e repressione dei comportamenti di guida errati e a rischio, a funzioni di consulenza e affiancamento a campagne di prevenzione, contributi a campagne di educazione stradale, attività di raccolta dati sull'incidentalità sulle strade.

Su indirizzo dell'organo sovraordinato dell'Ufficio territoriale di Governo-Prefettura, e in collaborazione con le Amministrazioni Pubbliche (Provincia, Comuni, Ministero dei Trasporti) e con le Strutture sanitarie (ASL, 118) possono essere chiamate a contribuire alla definizione del quadro di programmi finalizzati al miglioramento del servizio di soccorso, ad attività di prevenzione del fenomeno incidentale, programmi di tutela e garanzia di sicurezza a favore delle utenze deboli.

Tali contributi sono riconducibili, nel dettaglio, all'interno delle seguenti attività:

1) **prevenzione, controllo, contrasto e repressione** dei comportamenti errati o a rischio, come:

- attività su strada di contrasto dell'alcool e droghe durante la guida e prova dell'etilometro su strada e presso i centri di aggregazione giovanile. Partner da coinvolgere: ASL, 118, Polizia Municipale, associazioni di volontariato;
- partecipazione a campagne di educazione e prevenzione contro l'uso di alcool e droghe in seno alle attività per la sicurezza nelle strade. Partner da coinvolgere: ACI, associazioni di volontariato, esperti in infortunistica;
- definizione di programmi di miglioramento del soccorso stradale contribuendo, con misure di fluidificazione del traffico, all'innalzamento del grado di tempestività di intervento. Partner da coinvolgere: ACI, ASL, 118, Polizia Municipale, associazioni di volontariato;
- partecipazione a programmi di addestramento per cittadini a rischio di gap formativi come anziani, extracomunitari, portatori di handicap. Partner da coinvolgere: ACI, autoscuole, associazioni di volontariato, organizzazioni sindacali;

2) modelli e metodologie di raccolta e selezione di dati sull'incidentalità finalizzabili all'analisi statistica degli incidenti e alla loro dinamica:

- programmi e attività di raccolta dati, la cui elaborazione, in sede provinciale, è competenza del Centro di Monitoraggio, da formulare anche ai fini ISTAT, con l'intento di meglio fotografare il fenomeno incidentale e definire le strategie di contrasto. Partner da coinvolgere: INAIL, ACI, associazioni vittime della strada, C.C.I.A.A., ANPRIS, Confindustria, Confetertai, Unasca.

LE STRUTTURE SANITARIE E DI SOCCORSO

Le Strutture Sanitarie, intese come ASL e loro declinazioni, ospedali, cliniche e SUEM 118, in seno alla Consulta provinciale per la Sicurezza Stradale, rivestono, ovviamente, un ruolo di primaria importanza e, in risposta al carattere multi-settoriale del modello operativo promosso dal PNSS, possono assolvere a diverse e basilari funzioni.

In collaborazione con le Amministrazioni comunali e con le Forze dell'Ordine, sono chiamate a contribuire alla definizione del quadro di programmi finalizzati al miglioramento del servizio di soccorso, ad attività di prevenzione del fenomeno incidentale, ad attività di cura, riabilitazione degli infortunati e di assistenza ai familiari delle vittime.

Di estrema importanza è inoltre il contributo da parte della struttura del 118 all'attività di raccolta dei dati sull'incidentalità da finalizzare ad una proficua collaborazione con il Centro di Monitoraggio, in seno all'Ufficio provinciale per la Sicurezza Stradale, per l'attuazione di un sistema di rilevazione condiviso e uniformato agli standard ISTAT.

Per le specifiche competenze e le attività da "prima linea" che le strutture sanitarie e di soccorso garantiscono, è possibile immaginare un contributo e una partecipazione attiva di primaria importanza su progetti e programmi in risposta a temi generali, come di seguito proposti a titolo esemplificativo, corrispondenti ad altrettanti potenziali argomenti di studio e lavoro:

1) prevenzione, controllo e contrasto dei comportamenti su strada errati o a rischio, come:

- Partecipazione consulenziale ad attività e campagne di informazione, educazione e prevenzione, anche presso i centri di aggregazione giovanile, per azioni di contrasto all'uso dell'alcool e droghe durante la guida.

Partner da coinvolgere: Polizia di Stato, Carabinieri, associazioni di volontariato;

- programmi di miglioramento del soccorso stradale per l'aumento del grado di tempestività di intervento, alzando il numero e la reperibilità di soggetti in grado di fornire un primo soccorso e da ottenere mediante corsi dedicati, migliorando i apporti intraospedalieri, istituendo o migliorando servizi di elisoccorso ecc.. Partner da coinvolgere: ACI, Polizia di Stato, Carabinieri, associazioni di volontariato;
- partecipazione a programmi di addestramento e responsabilizzazione per cittadini a rischio di gap formativi come anziani, extracomunitari, portatori di handicap. Partner da coinvolgere: ACI, autoscuole, associazioni di volontariato, organizzazioni sindacali;

2) modelli e metodologie di raccolta e selezione di dati sull'incidentalità finalizzabili all'analisi statistica degli incidenti e alla loro dinamica:

- programmi e attività di raccolta e prima selezione di dati, di competenza del S.U.E.M. 118, da formulare su modelli condivisi e configurati anche ai fini ISTAT, con l'intento di meglio fotografare il fenomeno incidentale e le sue conseguenze sanitarie nonché di valutarne il danno sociale. Partner da coinvolgere: Polizia e Carabinieri, U.T.G. (Prefettura), INAIL, ACI, associazioni vittime della strada, C.C.I.A.A., ANPRIS, Confindustria, Confetertai, Unasca.

IL RUOLO DEGLI ALTRI ENTI GESTORI DI STRADE (ANAS)

Nel territorio della Provincia di Crotone l'altro gestore di strade, oltre all'Amministrazione provinciale e ai Comuni, è l'ANAS.

Di particolare importanza risulta essere il contributo che essa può apportare in relazione ai programmi di adeguamento, manutenzione e realizzazione di tratti viari comunali o provinciali in prossimità dei nodi e delle connessioni con tratti di strade statali. A tal fine si possono prevedere attività di:

1) progettazione di soluzioni tecniche applicate alle strade finalizzate all'abbattimento o riduzione dei fattori di rischio. In particolare si possono prevedere:

- Attività di supporto e condivisione di soluzioni tecniche previste dai piani comunali o provinciali per la sicurezza stradale. Partner da coinvolgere: Amministrazioni comunali, uffici preposti provinciali, Ordine degli ingegneri, Ministero dei Trasporti, Comunità Montane (se di appartenenza dell'Amministrazione di riferimento), Polizia Municipale.

2) adeguamento e manutenzione della rete stradale mirata alla messa a norma delle connessioni con le altre tipologie di infrastrutture. In particolare le Amministrazioni possono intervenire con:

- progettazione e realizzazione di opere di messa in sicurezza e di adeguamento anche in rispetto delle ultime normative vigenti e delle più aggiornate cognizioni tecniche e tecnologiche. Partner da coinvolgere: Amministrazioni comunali, uffici preposti provinciali, Ordine degli ingegneri, Ministero dei Trasporti, Comunità Montane (se di appartenenza dell'Amministrazione di riferimento), Polizia Municipale.
- miglioramento delle condizioni viarie a vantaggio di utenti deboli e non motorizzati come pedoni e ciclisti. Partner di riferimento: altri proprietari di strade .
- Dotazione e localizzazione di strumenti di rilevazione automatica delle condizioni di traffico. Partner da coinvolgere: Forze di Polizia, uffici tecnici comunali e provinciali.