



ROMA
CAPITALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti

mobilità

ROMA



PIANO

SICUREZZA STRADALE

2012 / 2020

BILANCIO GENERALE DELLE AZIONI DEL 2012



**CENTRO DI COMPETENZA
SULLA SICUREZZA STRADALE**

ROMA CAPITALE
Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direttore: Giovanni Serra

Direzione Mobilità Privata e TPL non di Linea
Direttore: Goffredo Camilli

Roma Servizi per la Mobilità Srl
**CENTRO DI COMPETENZA
SULLA SICUREZZA STRADALE**

**S.O. "Progetti, Pianificazione e Innovazione della
Mobilità"**
Responsabile: Alessandro Fuschiotto

U.O. "Ingegneria del Traffico e Sicurezza Stradale"
Responsabile: Fabrizio Benvenuti

Raccolta, Gestione ed Elaborazione Dati
Marco Surace

Progettazione di Traffico per la Sicurezza Stradale
Paolo Catalini

**Eventi, Formazione e Segreteria Tecnica della
"Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"**
Roberta Girmenia

Supporto specialistico
Stefania Pisanti

Contributi tecnico - scientifici
Luca Persia
Andrea Gemma
Francesco Santarsia
Stefano Fondi

Il presente documento è stato elaborato dal "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", una struttura tecnica specificamente dedicata alla raccolta e alla gestione dei dati di incidentalità, alla progettazione e al monitoraggio degli interventi di sicurezza stradale. Tale struttura opera presso l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione.

SOMMARIO

PREMESSA.....	1
1. ELABORAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE	3
1.1. Quadro programmatico e finanziario di riferimento.....	3
1.2. Elaborazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale	4
1.3. Individuazione delle "Azioni prioritarie"	5
1.4. Approvazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale	7
2. ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PRIMO PROGRAMMA DEL PCSS (annualità 2012)	8
2.1. Elaborazione del Primo programma di attuazione del PCSS.....	8
2.1.1. Costruzione di quadri conoscitivi di riferimento	8
2.1.2. Rafforzamento delle capacità di governo e gestione della sicurezza stradale	8
2.1.3. Diffusione di una "cultura" della sicurezza stradale	9
2.1.4. Migliore gestione della rete stradale	9
2.2. Monitoraggio e "Bilancio generale" delle azioni in attuazione del PCSS per l'annualità 2012	10
2.2.1. Elaborazione, approvazione e presentazione del "Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale"	10
2.2.2. Attuazione e monitoraggio del "Primo Programma" di attuazione del PCSS (2012)	10
2.2.3. Costituzione e avvio delle attività del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale".....	11
2.2.4. Sperimentazione tecnologie innovative per il rilievo, la gestione e la restituzione dei dati di incidentalità.....	11
2.2.5. Costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale	11
2.2.6. Attività di formazione ed aggiornamento dei tecnici	12
2.2.7. Convegni sulla sicurezza stradale	12
2.2.8. Attività di informazione e sensibilizzazione nelle scuole.....	12
2.2.9. Partecipazione al III e al IV/V Programma di Attuazione del PNSS	13
3. COSTITUZIONE ED AVVIO DEL "CENTRO DI COMPETENZA SULLA SICUREZZA STRADALE"	14
3.1. Progettazione, realizzazione e avvio del Centro di Competenza	14
3.1.1. Costituzione del Gruppo di Lavoro e prime attività	14
3.1.2. Primo ciclo di formazione, visite tecniche e Progetto di dettaglio	14
3.1.3. Secondo ciclo di formazione per i tecnici addetti al Centro	14
3.1.4. Costituzione formale e avvio delle attività del Centro di Competenza.....	15
3.2. Progetto e realizzazione del Sistema Informativo per la Sicurezza Stradale (SISS) e dei Sistemi di supporto alle decisioni (DSS)	16
3.2.1. Progettazione del SISS e dei sistemi di Supporto alle Decisioni (DSS)	16
3.2.2. Realizzazione del Sistema Informativo del Centro di Competenza	17
3.2.3. Implementazione del sistema GestincWeb per la trasmissione dei dati in tempo reale	17
3.3. Costruzione di banche dati ed implementazione del SISS	18
3.3.1. Acquisizione dei dati della PLRC e consolidamento di procedure sistematiche per lo scambio e il trasferimento delle informazioni.....	18
3.3.2. Georeferenziazione dei dati della PLRC.....	18
3.3.3. Acquisizione di dati attraverso indagini approfondite sul luogo degli incidenti: il Progetto DaCoTA	19
3.4. Sviluppo del Sito web	20
3.5. Prime attività del Centro di Competenza.....	21
3.5.1. Analisi di incidentalità e individuazione delle principali componenti di rischio	21
3.5.2. Mappatura dei punti neri e individuazione di archi stradali da trattare prioritariamente.....	21
3.5.3. Elaborazione del "Rapporto Annuale sull'Incidentalità 2011"	22
3.5.4. Elaborazione del "Rapporto Annuale sull'Incidentalità 2012"	22
3.5.5. Rapporto sull'utilizzo dei dati sanitari e Progetto Pilota	22

4.	SPERIMENTAZIONE DI TECNOLOGIE PER RILIEVO, GESTIONE E RESTITUZIONE DEI DATI.....	24
4.1.	Audizioni in collaborazione con la Polizia Locale di Roma Capitale	24
4.2.	Valutazione di nuove tecnologie e strumentazioni disponibili sul mercato.....	24
4.3.	Selezione degli prodotti, acquisizione e fornitura alla PLRC. Avvio delle sperimentazioni	24
5.	COSTITUZIONE DELLA “CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE”	27
5.1.	Progettazione della Consulta	27
5.2.	Stesura dello “Statuto” per regolare le attività della Consulta	27
5.3.	Approvazione della Consulta con Delibera di Assemblea Capitolina.....	28
5.4.	Costituzione della Segreteria Tecnica ed avvio delle attività	28
5.5.	Presentazione pubblica della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale	28
6.	ATTIVITÀ DI FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO DEI TECNICI.....	29
6.1.	“Progetto Città Sicure”: Iniziative di formazione per Tecnici ed Operatori PLRC	29
6.2.	“La Direttiva 2008/96/EC e la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali” - Seminario tecnico rivolto ai Tecnici dell’Amministrazione	31
6.3.	“Rilievo, gestione e restituzione dei dati” - Seminario Tecnico per Agenti di Polizia Locale di infortunistica stradale	32
7.	CONVEGNI SULLA SICUREZZA STRADALE	34
7.1.	14 maggio 2012. “Presentazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale”	34
7.2.	5 ottobre 2012. “Roma si muove verso la Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale”	36
7.3.	5 novembre 2012. “Centri di monitoraggio della sicurezza stradale: esperienze, limiti e potenzialità di sviluppo”.....	38
7.4.	27 novembre 2012. “Progetti europei e ricerca sulla sicurezza stradale. Trasferibilità delle buone pratiche nel contesto Italiano”	40
8.	ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE NELLE SCUOLE	42
8.1.	Attività “GIRA SICURO 2012”	42
9.	PARTECIPAZIONE AL III E AL IV/V PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PNSS.....	44
9.1.	I Bandi della Regione Lazio in attuazione del PNSS	44
9.2.	Progetto di Roma Capitale per il Terzo Programma Annuale di Attuazione del PNSS.....	45
9.2.1.	Contenuti e finalità del Progetto	45
9.2.2.	Azioni previste	45
9.2.3.	Risorse impegnate e durata delle attività.....	47
9.3.	Progetto di Roma Capitale per il Quarto e Quinto Programma Annuale di Attuazione del PNSS	48
9.3.1.	Contenuti e finalità del Progetto.....	48
9.3.2.	Azioni previste	49
9.3.3.	Risorse impegnate e durata delle attività.....	52



ROMA
CAPITALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti

mobilità

ROMA



PREMESSA

Il 14 dicembre 2011, con Delibera G.C. n. 397, dopo una fase di consultazione e pubblicazione sui Siti istituzionali, è stato approvato il **Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale (PCSS)**, valido fino al 2020.

Si tratta di uno strumento di indirizzo e di programmazione che coordina e mette a sistema l'insieme delle strutture e degli organismi, delle azioni e degli interventi, delle procedure e degli strumenti che possono contribuire a migliorare le condizioni di sicurezza stradale nel territorio comunale.

L'obiettivo generale è il raggiungimento, al 2020, di **un tasso di incidentalità non superiore ai 3,8 morti ogni 100 mila abitanti**, con una riduzione del 50% delle vittime rispetto alla dimensione attuale.

Per il raggiungimento di tale obiettivo, il Piano analizza **le componenti a maggior rischio e le principali condizioni di criticità** che caratterizzano il territorio comunale e, rispetto a queste, individua le azioni "trasversali" e "specifiche" da realizzare nel breve, medio e lungo periodo, le prime volte ad agire in maniera generale e diffusa per migliorare gli standard di sicurezza stradale; le seconde finalizzate a rimuovere particolari componenti o condizioni localizzate di incidentalità.

Il Piano si definisce attraverso **un processo ciclico e continuativo** che si consolida e si valorizza nel tempo: a partire dall'analisi e dalla valutazione del fenomeno dell'incidentalità stradale; per determinare le misure e gli interventi più idonei per contrastare le specifiche componenti di incidentalità; valutando i risultati e i livelli di efficacia degli stessi interventi e gli impatti reali che essi determinano in termini di riduzione del numero delle vittime; per ritornare a valutare i nuovi scenari di incidentalità e definire i nuovi Programmi di azione. Tale ciclicità dura sostanzialmente un anno.

Il Piano si attua, infatti, attraverso **Programmi Annuali di Attuazione**. In base cioè agli obiettivi e alle strategie di breve, medio e lungo periodo, definiti dal PCSS ogni anno, l'Amministrazione stabilisce il quadro delle azioni da porre in essere, in funzione delle specifiche criticità e delle concrete disponibilità economiche e finanziarie.

Ogni anno, il **Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale** - la struttura tecnica che opera presso l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità a supporto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale - elabora i seguenti documenti:

- il **Rapporto Annuale dell'Incidentalità** che, a partire dall'analisi del fenomeno sul territorio comunale e a confronto con le altre grandi città italiane e europee, individua le principali componenti e condizioni di rischio.
- il **Programma delle Azioni Prioritarie** che individua le misure "trasversali" e le misure "specifiche" da porre in essere per contrastare e rimuovere le specifiche componenti e condizioni di criticità.

A conclusione di ciascuna annualità, lo stesso Centro di Competenza elabora, per conto dell'Amministrazione e a supporto delle attività di programmazione della stessa, il "Bilancio generale delle azioni realizzate in attuazione del PCSS".

Il presente documento illustra, dunque, le azioni realizzate nel corso dell'annualità 2012, nel settore della sicurezza stradale, in attuazione di quanto previsto dal **Primo Programma Annuale di Attuazione del PCSS**.

Tale documento viene presentato e discusso in sede di Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale - la struttura permanente di confronto e di concertazione costituita in attuazione del PCSS - sia per fare il punto sulle azioni svolte e i risultati raggiunti che per avviare la nuova fase di programmazione, prima della stesura definitiva del successivo Programma di Attuazione.

Secondo quanto previsto dal Primo Programma Annuale di Attuazione del PCSS, sono diverse e di diversa natura le azioni realizzate da Roma Capitale nel corso del 2012, realizzate tra l'altro **attraverso strumenti e canali di finanziamento differenti e nell'ambito di progetti variamente connotati** che trovano, tuttavia, pieno raccordo all'interno del Piano Comunale della Sicurezza Stradale. Tra i principali:

- **il Programma Triennale della Sicurezza Stradale** approvato dall'Amministrazione con Delibera n. 130 del 25 giugno 2008, che ha finanziato un'ampia gamma di iniziative, tra cui la stessa elaborazione del PCSS oltre che attività di formazione e informazione;
- **il Primo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, che ha finanziato la costituzione del Centro di Competenza e della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale, oltre che il primo aggiornamento del PCSS e una serie di interventi sperimentali;
- **il Secondo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** per la manutenzione programmata della rete stradale;
- **i Piani Particolareggiati**, in attuazione del PGTU, per la riqualificazione e messa in sicurezza della rete stradale nei vari Municipi.

L'attuazione del PCSS si collega, in tal modo, alle varie condizioni e opportunità che via via si definiscono, rimodulando e facendo convergere tali condizioni e opportunità in funzione delle strategie e degli obiettivi previsti dal Piano.

Con lo stesso principio, è in corso di elaborazione il **Secondo Programma di Attuazione del PCSS** (relativo alle attività da realizzare nel 2013) che riconduce a sistema i vari progetti e finanziamenti resi disponibili per il 2013. In particolare:

- il progetto presentato per il **Terzo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, volto a contrastare le elevate velocità notturne;
- il progetto presentato per il **Quarto e Quinto Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, per la salvaguardia degli utenti deboli, l'incentivazione e la messa in sicurezza della mobilità ciclistica.

1. ELABORAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE

1.1. QUADRO PROGRAMMATORIO E FINANZIARIO DI RIFERIMENTO

Il *Programma Triennale della Sicurezza Stradale*, approvato dall'Amministrazione con Delibera n. 130 del 25 giugno 2008, costituisce il principale riferimento per le politiche locali. Con l'obiettivo di mettere in coerenza le iniziative e gli sforzi già in essere e al fine di impiegare al meglio le risorse disponibili, il Programma Triennale aveva individuato una serie di attività, tra cui: l'elaborazione del "Piano Comunale della Sicurezza Stradale" e del relativo "Programma Annuale di attuazione"; la costituzione di un "Centro di Monitoraggio dell'Incidentalità stradale"; iniziative finalizzate al rafforzamento delle capacità di governo dell'Amministrazione, nell'ambito del progetto "Città Sicure" ¹.

Ulteriori strumenti di programmazione dell'Amministrazione comunale sono:

- il *Piano Generale del Traffico Urbano* (1999) che costituisce tutt'oggi il principale riferimento per la pianificazione e la progettazione degli interventi di governo del traffico (PPTU);
- il *Piano Strategico della Mobilità Sostenibile* (2009) che già aveva individuato specifici obiettivi per la riduzione dell'incidentalità stradale.

Nel 2009, il *Piano di fluidificazione e messa in sicurezza della rete portante* viene ad individuare, su un totale di 300 km (che rivestono un ruolo "chiave" per la viabilità principale), gli ambiti a massima criticità e gli itinerari lungo i quali applicare "tolleranza zero". Per tali ambiti, il Piano definisce le azioni e gli interventi necessari per garantire la massima fluidità, non solo attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali o di segnaletica, ma anche sperimentando nuove tecnologie, strumenti di gestione del traffico, azioni di prevenzione, controllo e repressione.

Nel 2010 sono stati sbloccati i finanziamenti disposti dal *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*, nell'ambito del *Primo Programma di attuazione del PNSS* (2002). Il progetto prevedeva la realizzazione del *Centro di monitoraggio dell'incidentalità stradale* (successivamente denominato *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*) e la costituzione di una *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale*, oltre alla realizzazione di una serie di interventi sperimentali per la sicurezza stradale ².

Sempre nel 2010 sono stati sbloccati i finanziamenti relativi al *Secondo Programma di attuazione del PNSS* (2003), per la realizzazione di "*Interventi sperimentali per la manutenzione della rete viaria principale*" ³.

Sfruttando i finanziamenti ancora disponibili a livello nazionale, nel 2011, la Regione Lazio ha pubblicato il bando per il *Terzo Programma di attuazione del PNSS*, in risposta al quale Roma Capitale ha presentato il progetto ed ottenuto i finanziamenti per la realizzazione di un "*Piano Integrato per la riduzione delle velocità nelle ore notturne sugli itinerari cittadini a massima incidentalità*" ⁴.

¹ Complessivamente, per l'elaborazione del PCSS e per il progetto "Città Sicure", sono state impegnate risorse per un totale di 520 mila Euro.

² Il progetto del Centro di monitoraggio cumula complessivamente un totale di 2,5 milioni di Euro, cofinanziati per il 50% dalla Regione Lazio e per l'altro 50% a carico dell'Amministrazione. Per gli interventi sperimentali vengono stanziati ulteriori 808 mila Euro, cofinanziati per il 40% dalla Regione Lazio e per il rimanente 60% a carico dell'Amministrazione.

³ Per un totale di 3 milioni di Euro, cofinanziati al 45% dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

⁴ Il Progetto di Roma Capitale, presentato per il Terzo Programma di Attuazione del PNSS, cuba un totale di 1,5 milioni di Euro, cofinanziati per il 40% dalla Regione Lazio e per il rimanente 60% a carico dell'Amministrazione.

Nello stesso anno, in risposta al Bando regionale per il Quarto e Quinto Programma di attuazione del PNSS, l'Amministrazione ha presentato un progetto ed ottenuto i finanziamenti per la realizzazione di "azioni trasversali e specifiche a salvaguardia dell'utenza debole" (in particolare pedoni, bambini, anziani e mobilità ciclistica) ⁵.

In questo quadro di programmazione, per raccordare e mettere a sistema l'insieme delle iniziative e dei finanziamenti messi in campo, nel 2011, è stata avviata l'elaborazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020.

1.2. ELABORAZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Il Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale (PCSS) è uno strumento di indirizzo e programmazione finalizzato a coordinare e mettere a sistema l'insieme delle strutture e degli organismi, delle azioni e degli interventi, delle procedure e degli strumenti che possono contribuire a migliorare le condizioni di sicurezza stradale nel territorio comunale.

L'obiettivo generale è la riduzione del numero delle vittime, con il raggiungimento al 2020 di un tasso di mortalità non superiore a 3,8 morti per 100.000 abitanti, allineato con quello delle città europee più virtuose. Per il raggiungimento di tale obiettivo, rispetto alle specifiche componenti di rischio, il Piano fissa gli obiettivi specifici ed individua le azioni "prioritarie" da realizzare, nel breve, medio e lungo periodo.

Il Piano si definisce attraverso un processo ciclico e continuativo che si consolida e si valorizza nel tempo: dall'analisi di incidentalità, alla individuazione delle componenti e fattori di rischio, alla definizione degli obiettivi generali e specifici, alla determinazione delle azioni prioritarie, fino all'attuazione e al monitoraggio dell'efficacia degli interventi.

Tale processo coinvolge tutti i soggetti e gli operatori che operano nel settore e che possono contribuire, ciascuno per propria competenza, ad innalzare gli standard di sicurezza nel territorio comunale (soggetti istituzionali, Forze dell'ordine, i diversi Dipartimenti di Roma Capitale, gli organi tecnici, la scuola, le strutture sanitarie, gli enti di ricerca, le associazioni, ecc.). Attraverso il PCSS gli operatori del settore entrano in rete per condividere ed aggiungere valore alle proprie attività.

Nella sua forma editoriale completa, il PCSS è articolato in quattro documenti:

- La "Relazione generale" che illustra la struttura, gli obiettivi e i contenuti principali del Piano.
- Il "Rapporto annuale sull'incidentalità" che, a partire dall'analisi del fenomeno sul territorio comunale e a confronto con le condizioni delle altre grandi città italiane e europee, individua le principali componenti d'incidentalità e le condizioni di rischio ⁶.



⁵ Come nel bando precedente, anche al Progetto di Roma Capitale, presentato per il Quarto e Quinto Programma di Attuazione del PNSS, viene assegnato un finanziamento di 1,5 milioni di Euro, cofinanziati per il 40% dalla Regione Lazio e per il rimanente 60% a carico dell'Amministrazione.

⁶ L'analisi del fenomeno, posta alla base del PCSS, è basata su dati Istat (ultimo anno disponibile 2009) e sulle banche dati fornite dalla Polizia Locale Roma Capitale (ultimo anno disponibile 2010).

- Il documento sulle "Azioni prioritarie per la riduzione dell'incidentalità" che individua le misure "trasversali" e le misure "specifiche" da porre in essere nel breve, medio e lungo periodo, per contrastare le specifiche componenti di criticità.
- Il "Repertorio degli interventi", una sorta di manuale per i tecnici e gli operatori della sicurezza stradale che riporta tutte le indicazioni sulle soluzioni da adottare sistematicamente per risolvere i diversi tipi di criticità ⁷.

Un documento di "Sintesi" del Piano Comunale della Sicurezza Stradale è stato presentato alla Cittadinanza e diffuso attraverso i Siti istituzione.

I vari documenti sono stati elaborati e vengono sistematicamente aggiornati dal *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*⁸.

1.3. INDIVIDUAZIONE DELLE "AZIONI PRIORITARIE"

In continuità con la programmazione europea e nazionale, il PCSS definisce gli obiettivi (generali e specifici) da realizzare nel breve, medio e lungo periodo (dal 2012 al 2020) e, in riferimento a tali obiettivi, individua le azioni prioritarie, "trasversali" e "specifiche" da realizzare per contrastare l'incidentalità stradale ed innalzare gli standard di sicurezza sul territorio comunale.

Come obiettivo generale viene fissata la **riduzione del 50% del numero delle vittime entro il 2020**, portando a 3,8 l'attuale indice di mortalità (pari a 6,6 morti ogni 100 mila abitanti), con particolare attenzione alle componenti che risultano a maggior rischio nella Capitale: pedoni, giovani, bambini ed anziani, conducenti di motocicli e di ciclomotori. Ulteriori criticità individuate dal Piano riguardano le elevate velocità e gli incidenti nelle ore notturne e, in generale, il mancato rispetto delle regole. Per ciascuna di tali componenti, il Piano fissa, come obiettivo strategico, il dimezzamento del numero dei decessi.

Per il raggiungimento di tale obiettivo, il PCSS individua azioni "trasversali" e azioni "specifiche", da realizzare secondo diversi livelli di priorità ⁹.

Vengono previste **16 azioni "trasversali"**, volte a contrastare quei fattori di rischio che riguardano in generale e in maniera diffusa il governo e la gestione della sicurezza stradale (carenza dei dati, mancata pianificazione degli interventi, necessità di manutenzione programmata della rete, scarsa informazione e insufficiente "cultura" della sicurezza stradale, etc.). Tali azioni possono essere riassunte in tre categorie:

- **Costruzione di quadri conoscitivi di riferimento** per ottimizzare il rilievo, la raccolta e l'analisi dei dati di base e strutturare il quadro delle conoscenze in materia, in modo da supportare e indirizzare le scelte politiche.
- **Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale**, per migliorare il quadro delle competenze tecniche e decisionali.
- **Gestione della rete stradale**, attraverso l'individuazione e messa in sicurezza delle tratte stradali e delle intersezioni critiche.

⁷ Per le diverse categorie e soluzioni progettuali, il "Repertorio" illustra caratteristiche tecniche, costi e livelli di efficacia degli interventi.

⁸ Per maggiori dettagli, si rimanda al Capitolo 3, "Costituzione del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale".

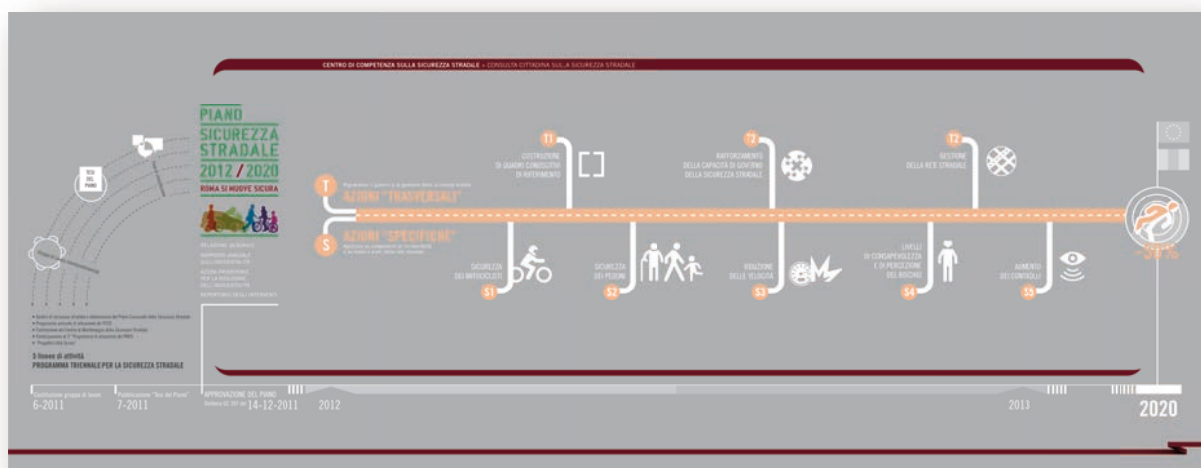
⁹ Le azioni con priorità "alta" hanno inizio entro il primo anno dall'approvazione del PCSS; le azioni con priorità "media" hanno inizio entro il 2013, anno che vedrà la revisione del PCSS, con l'aggiornamento del "Rapporto annuale sull'incidentalità" e del documento sulle "Azioni prioritarie".

Tra le principali azioni "trasversali" promosse dal Piano sono **la realizzazione del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale"** (quale struttura tecnica dedicata alla gestione e al monitoraggio dei dati di incidentalità e a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione) e **la costituzione della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"** (quale sede organizzata e permanente, di confronto e concertazione, che coinvolge tutti gli operatori e i soggetti interessati alla sicurezza stradale).

Per contrastare, invece, quei fattori di rischio che risultano localizzati sulla rete stradale (su un tratto della rete, su alcune intersezioni, etc.) oppure che risultano associati a una specifica componente di rischio (il maggior rischio per i pedoni, le criticità per le due ruote a motore, etc.), vengono individuate **21 azioni "specifiche"**. Tali azioni riguardano:

- **Azioni e misure specifiche per i pedoni** (azioni per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali, con particolare riferimento ai percorsi casa-scuola, agli attraversamenti a rischio, etc.);
- **Azioni e misure specifiche per i motociclisti** (definizione di un modello per la manutenzione programmata della rete stradale, realizzazione di campagne di sensibilizzazione, etc.);
- **Azioni e misure specifiche per ridurre le velocità** (azioni di monitoraggio delle velocità, aumento dell'enforcement e delle campagne di supporto, istituzione di zone a 30 Km/h, etc.);
- **Azioni per aumentare i livelli di consapevolezza e di percezione del rischio** (realizzazione di campagne di sensibilizzazione per i giovani, iniziative di educazione stradale nelle scuole, attivazione di corsi di guida sicura, etc.);
- **Azioni per migliorare il livello dei controlli** (attraverso la definizione di un piano operativo di enforcement in collaborazione con la Polizia Locale di Roma Capitale, la dotazione di strumentazione più efficace a supporto delle attività della PLRC, etc.).

Ulteriori azioni "specifiche" riguardano la **individuazione e messa in sicurezza di tratte stradali e intersezioni critiche**.



1.4. APPROVAZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Il "Piano Comunale Sicurezza Stradale 2012-2020" di Roma Capitale è stato approvato definitivamente con Delibera G.C. n.397 il 14 dicembre 2011 ed è stato presentato pubblicamente alla Cittadinanza il 14 maggio 2012, presso l'Auditorium dell'Ara Pacis.

Il percorso di approvazione ha seguito diverse fasi:

- **la costituzione di un Gruppo di Lavoro interdipartimentale**, costituito da tecnici dell'Amministrazione e supportato dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità per lo sviluppo delle tematiche di carattere tecnico e scientifico (giugno 2011)
- **la redazione della bozza del Piano** ("Tesi del Piano"), un documento preliminare che individua le principali componenti di rischio e delinea la struttura, gli obiettivi e i contenuti del PCSS, nonché le misure e le azioni prioritarie (giugno/luglio 2011);
- **la pubblicazione delle "Tesi del Piano" sui siti istituzionali**, con l'avvio di una fase di consultazione e il conseguente recepimento delle osservazioni da parte di Cittadini ed Associazioni (luglio/settembre 2011);
- **la redazione del testo finale del PCSS** e la sua approvazione ultima da parte della Giunta di Roma Capitale (dicembre 2011).

2. ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PRIMO PROGRAMMA DEL PCSS (annualità 2012)

2.1. ELABORAZIONE DEL PRIMO PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PCSS

Come illustrato in precedenza, il PCSS individua 16 misure "trasversali" e 21 misure "specifiche" da realizzare nel breve, nel medio e nel lungo periodo, secondo i diversi livelli di priorità.

Il livello di priorità viene determinato in funzione di tre parametri significativi:

- **l'impatto sulla sicurezza**, ovvero la capacità dell'intervento di migliorare i livelli di sicurezza stradale e ridurre il numero delle vittime;
- **la propedeuticità delle azioni**, ovvero la necessità di realizzare un intervento per avviare ulteriori azioni ed iniziative;
- **il collegamento ad altre iniziative e misure** che risultano già realizzate e/o avviate dall'Amministrazione.

In funzione dei suddetti parametri sono stati individuate le azioni con "priorità alta" da realizzare entro il primo anno dall'approvazione del PCSS; le azioni con "priorità media" da avviare entro il 2013.

Per il primo anno di attività (annualità 2012), in base alle disponibilità economiche e ai campi di interesse di piani e programmi specifici (in particolare il "Programma Triennale per la Sicurezza Stradale" e i Bandi della Regione Lazio per l'attuazione del "Primo" e del "Secondo Programma" del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale), il "Primo Programma di attuazione" del PCSS ha individuato i principali settori di intervento e, all'interno di questi, le azioni ad "alta priorità".

In particolare, in ragione delle principali finalità, vengono individuati **4 settori prioritari di intervento**: per la costruzione di quadri conoscitivi di riferimento; per il rafforzamento della capacità di governo e gestione della sicurezza stradale; per la diffusione di una "cultura" della sicurezza stradale; per la migliore gestione della rete stradale.

2.1.1. Costruzione di quadri conoscitivi di riferimento

Al fine di organizzare il sistema delle informazioni e dei dati che riguardano l'incidentalità stradale, in linea con le priorità individuate dal PCSS, per l'annualità 2012, il "Primo Programma di attuazione" del PCSS ha individuato le seguenti azioni:

- **acquisizione e sistematizzazione dei dati e delle informazioni relative all'incidentalità stradale**, per la migliore comprensione del fenomeno e come riferimento e supporto per le attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione;
- **azioni volte ad ottimizzare le attività di rilievo, gestione e restituzione dei dati da parte della Polizia Locale di Roma Capitale**, al fine di migliorare la qualità delle informazioni di base, organizzando tra l'altro in maniera strutturata il processo di trasferimento degli stessi dati dai vari Organi preposti alla rilevazione al Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale;
- **predisposizione di strumenti e sistemi di gestione delle informazioni**, attraverso la costruzione di modelli specificamente dedicati alla valutazione della sicurezza stradale, a supporto dei processi decisionali dell'Amministrazione.

2.1.2. Rafforzamento delle capacità di governo e gestione della sicurezza stradale

Per rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale, rafforzando, da un lato, il sistema delle competenze in materia e realizzando, dall'altro strutture, specificamente preposte a supportare le attività di progettazione,

programmazione e gestione degli interventi dell'Amministrazione, per l'annualità 2012, il "Primo Programma di attuazione" del PCSS ha individuato le seguenti azioni:

- **costituzione del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale"**, quale struttura tecnica dedicata alla raccolta ed elaborazione dei dati di incidentalità, alla valutazione e monitoraggio degli interventi per la sicurezza stradale, a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione e dei vari operatori;
- **istituzione della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"**, come sede organizzata e permanente di confronto e concertazione per la condivisione e il rafforzamento del "Piano Comunale della Sicurezza Stradale";
- **attività di formazione ed addestramento per i Tecnici dell'Amministrazione**, volte ad ampliare il quadro delle competenze in materia, indirizzate sia ai tecnici e ai progettisti dei Dipartimenti che agli operatori delle Forze dell'Ordine;
- **raccordi e collaborazione sistematica con la Polizia Locale di Roma Capitale.**

2.1.3. Diffusione di una "cultura" della sicurezza stradale

Per diffondere una maggiore consapevolezza e livelli di responsabilità più elevati, nell'intera collettività e soprattutto da parte dei più giovani, per l'annualità 2012, il "Primo Programma di attuazione" del PCSS ha individuato le seguenti azioni:

- **organizzazione di eventi, momenti di scambio e di confronto**, con il coinvolgimento di tutti gli operatori della sicurezza stradale, consentendo in tal modo un raccordo diretto, concreto e collaborativo sulle tematiche di interesse specifico;
- **iniziative di informazione e sensibilizzazione nelle scuole**, volte ad innalzare i livelli di consapevolezza e di percezione del rischio da parte dei più giovani;
- **predisposizione di strumenti di comunicazione e diffusione delle informazioni** che coinvolgono tutta la Cittadinanza nei processi di gestione della sicurezza stradale.

2.1.4. Migliore gestione della rete stradale

Per mettere in sicurezza le tratte stradali e i punti della rete che risultano caratterizzati da più elevati livelli di rischio, il "Primo Programma di attuazione" del PCSS ha individuato le seguenti azioni:

- **georeferenziazione dei dati di incidentalità stradale**, nelle serie storiche significative, con l'individuazione e la mappatura delle tratte stradali e delle intersezioni critiche; la valutazione delle componenti a rischio e l'analisi delle condizioni di criticità localizzate;
- **progettazione e attuazione di interventi di fluidificazione del traffico**, attraverso l'impiego di nuove tecnologie, come l'estensione del sistema informativo UTT (Urban Travel Time); l'impiego estensivo dei sistemi PhotoRed; il coordinamento e la centralizzazione degli impianti semaforici; interventi di riorganizzazione della sede stradale e delle intersezioni; ottimizzazione della segnaletica; riorganizzazione della sosta e verifica della regolamentazione per le occupazioni di suolo pubblico;
- **progettazione e attuazione di Piani Particolareggiati**, volti a mettere in sicurezza itinerari e attraversamenti a rischio, attraverso la realizzazione di interventi di adeguamento della sede stradale, installazione di misure di controllo e mitigazione delle velocità, interventi e misure che consentano di innalzare gli standard di sicurezza delle infrastrutture;

- **attività di gestione e controllo del traffico**, con il potenziamento dei sistemi tecnologici attualmente in uso (sistemi di videosorveglianza, pannelli a messaggio variabile, sistemi per il monitoraggio dei tempi di percorrenza, varchi elettronici per il controllo delle ZTL, ecc.).

2.2. MONITORAGGIO DELLE AZIONI E “BILANCIO GENERALE” DELLE AZIONI REALIZZATE IN ATTUAZIONE DEL PCSS PER L’ANNUALITÀ 2012

In attuazione di quanto previsto dal PCSS, incrociando i livelli di priorità individuati dal Piano con le concrete condizioni di fattibilità e di disponibilità economica, nel corso del 2012, sono state realizzate tutte le azioni ad “alta priorità” indicate dal “Primo Programma di attuazione” del PCSS.

In particolare, sulla base dei finanziamenti disposti dal “Programma Triennale per la Sicurezza Stradale”, dal “Primo” e dal “Secondo Programma” di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e per l’attuazione dei Piani particolareggiati nei diversi Municipi, sono state realizzate tutta una serie di azioni.

Tali azioni vengono sinteticamente illustrate nel presente paragrafo (sotto forma di semplice elenco delle attività svolte) e trovano ampio spazio nelle pagine successive, consentendo in tal modo, a conclusione dell’annualità 2012, di costruire un “Bilancio generale”, che si pone a consuntivo delle attività svolte e a supporto della successiva attività di programmazione dell’Amministrazione.

2.2.1. Elaborazione, approvazione e presentazione del “Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale”

- Alla base del Piano e in aggiornamento dello stesso sono stati acquisiti i dati di incidentalità stradale ed è stata realizzata un’analisi dettagliata del fenomeno;
- Come parte integrante del PCSS sono stati elaborati i vari documenti: il “Rapporto Annuale dell’Incidentalità - 2010” e il documento delle “Azioni prioritarie”; un altro documento raccoglie un “Repertorio” di interventi e misure efficaci a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di incidentalità; un documento di “Sintesi” del PCSS è stato presentato e diffuso alla Cittadinanza;
- “Obiettivi, azioni e prospettive del Piano Comunale della Sicurezza Stradale” sono stati pubblicamente presentati presso l’Auditorium dell’Area Pacis, il 14 maggio 2012.

2.2.2. Attuazione e monitoraggio del “Primo Programma” di attuazione del PCSS (2012)

- Come parte integrante del PCSS, per avviare la fase di attuazione, è stato elaborato il “Primo Programma” di attuazione del PCSS, con l’individuazione delle azioni prioritarie da realizzare nel corso del 2012;
- Utilizzando fonti e canali diversi di finanziamento, nel corso del 2012, sono state realizzate e monitorate le varie azioni previste dal “Primo Programma” di attuazione del PCSS;
- A conclusione dell’annualità, è stato redatto il presente documento che si configura come “Bilancio generale delle azioni realizzate in attuazione del PCSS per l’annualità 2012”;
- Tale documento verrà presentato e discusso in sede di *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale*, sia per fare il punto sulle azioni svolte e i risultati raggiunti che per avviare la nuova fase di programmazione, prima della stesura definitiva del “Secondo Programma” di attuazione del PCSS.

2.2.3. Costituzione e avvio delle attività del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale"

- Nel 2012, è stato realizzato il primo *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale* di Roma Capitale, una struttura tecnica specificamente dedicata alla raccolta e gestione dei dati di incidentalità, alla valutazione e al monitoraggio degli interventi per la sicurezza stradale, a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione e dei vari operatori. Per la costituzione di tale struttura, è stato costituito un Gruppo di lavoro multidisciplinare e sono stati realizzati due cicli di formazione per i tecnici della struttura;
- è stato progettato ed è in via di realizzazione il "*Sistema Informativo per la Sicurezza Stradale*" (SISS). Ulteriori modelli di supporto alle decisioni (DSS) sono in previsione. Per valorizzare i dati e le informazioni, è stato implementato il sistema GestincWeb, in uso presso la Polizia Locale di Roma Capitale, che consentirà la trasmissione dei dati in tempo reale al "*Centro di Competenza*";
- oltre i dati forniti dall'Istat, per le diverse annualità, sono stati acquisiti e *georiferiti* i dati della Polizia Locale di Roma Capitale, nella serie storica 2004-2011, per un totale di 285 mila record;
- in collaborazione con la stessa PLRC, e con l'apporto operativo del Centro di Trasporti e Logistica dell'Università "Sapienza" di Roma, sono state realizzate attività di "*in-depth investigation*" sul luogo degli incidenti;
- per la massima diffusione delle attività e delle informazioni gestite dal "*Centro di Competenza*", è stato realizzato ed è in fase di pubblicazione il Sito web dedicato (www.muoversiaroma/css);
- sono state avviate le prime attività del "*Centro di Competenza*", con l'aggiornamento del "*Rapporto Annuale dell'Incidentalità – 2011*"; la mappatura dei punti neri e l'individuazione degli archi stradali a maggior rischio; la stesura del "*Rapporto sull'utilizzo dei dati sanitari*";
- è in corso di elaborazione il "*Secondo Programma*" di attuazione del PCSS (che riguarda le azioni da realizzare nel corso del 2013). In linea con quanto indicato dal PCSS e in base ai finanziamenti resi disponibili, in particolare dall'aggiudicazione del III e IV/V Programma di attuazione del PNSS e dall'assegnazione definitiva dei finanziamenti disposti dal II Programma di attuazione del PNSS, sono state individuate le "*Azioni prioritarie*".

2.2.4. Sperimentazione di tecnologie innovative per il rilievo, la gestione e la restituzione dei dati di incidentalità

- In collaborazione con la Polizia Locale di Roma Capitale, sono state organizzate una serie di audizioni che hanno visto il coinvolgimento di varie Società specializzate nel settore delle tecnologie a supporto della sicurezza stradale. Nell'ambito delle audizioni sono stati valutati i principali prodotti presenti sul mercato e la relativa potenzialità di ottimizzare le attività di rilievo, gestione e restituzione dei dati svolte dagli Agenti della PLRC;
- a seguito di tali audizioni, sono state selezionati e acquisiti da parte dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, per essere forniti alla PLRC, alcuni strumenti che possono migliorare i sistemi attualmente in uso ed ottimizzare il processo di acquisizione e trasmissione dei dati ai diversi operatori del settore.

2.2.5. Costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale

- E' stato avviato l'iter per la costituzione formale della *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale*, quale sede permanente e strutturata di confronto e di concertazione, di cui faranno parte i diversi settori dell'Amministrazione, gli altri Enti pubblici, le Strutture e le Associazioni di categoria che operano a livello locale;

- è stato redatto lo "Statuto" della Consulta ed è in corso di approvazione la Delibera costitutiva da parte dell'Assemblea Capitolina;
- la costituenda struttura è stata presentata pubblicamente alla Cittadinanza, presso l'Auditorium dell'Ara Pacis, il 5 ottobre 2012;
- con il supporto della Segreteria Tecnica, sono in corso di organizzazione i primi incontri di lavoro e le prime attività della Consulta, a supporto delle procedure partecipate poste alla base dei nuovi progetti.

2.2.6. Attività di formazione ed aggiornamento dei tecnici

Ampio spazio è stato dato allo svolgimento di attività di formazione rivolte ai tecnici dell'Amministrazione e agli operatori della Polizia Locale di Roma Capitale. Sui diversi temi della sicurezza stradale, sfruttando l'esperienza e le competenze di docenti ed esperti del settore, sono state organizzate:

- quattro cicli del "Progetto Città Sicure" (per un totale di oltre 150 ore di formazione rivolte ai tecnici dell'Amministratori e agli operatori della PLRC);
- un seminario su "La Direttiva 2008/96/EC e la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" rivolto ai progettisti dell'Amministrazione;
- un seminario su "Rilievo, gestione e restituzione dei dati" rivolto agli Agenti di Polizia Locale che si occupano di infortunistica stradale.

2.2.7. Convegni sulla sicurezza stradale

Sono stati organizzati vari convegni, con il coinvolgimento di tutti gli operatori della sicurezza stradale, attivi sia a livello locale che a livello nazionale ed internazionale. In particolare, curati dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, per conto Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, sono stati organizzati una serie di incontri aperti all'intera Cittadinanza:

- per la presentazione del "Piano Comunale della Sicurezza Stradale";
- per la presentazione della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale";
- per la presentazione del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale" a confronto con le esperienze di altri Centri di eccellenza nazionali;
- sullo sviluppo dei Progetti europei nel settore della sicurezza stradale e sulle esperienze italiane a confronto con quelle di altri Paesi;
- sui temi della normativa di supporto alla progettazione degli interventi per la sicurezza stradale.

2.2.8. Attività di informazione e sensibilizzazione nelle scuole

Con il coinvolgimento di una serie di Istituti scolastici di Secondo grado, è stata condotta un'ampia attività di sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale rivolta agli studenti. In continuità con la precedente iniziativa "Pilota per la vita", realizzata nel 2011, la nuova iniziativa "Gira Sicuro 2012" ha visto l'organizzazione di eventi in vari Istituti della Capitale, con il coinvolgimento degli studenti e del corpo docente e in collaborazione con i vari Gruppi municipali; la produzione e la diffusione di materiali video; la predisposizione e la valutazione di questionari tesi ad analizzare i livelli di responsabilità e di percezione del rischio da parte dei ragazzi.

2.2.9. Partecipazione al III e al IV/V Programma di Attuazione del PNSS

In attuazione del PCSS rientrano anche, nel quadro delle attività svolte nel 2012, le attività di progettazione finalizzate ad acquisire nuove disponibilità finanziarie e a proseguire l'azione di governo della sicurezza stradale da parte dell'Amministrazione. In particolare, nell'ambito degli ultimi due Programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, l'Amministrazione ha risposto ai Bandi regionali per il III e il IV e V Programma, aggiudicandosi l'apporto finanziario della Regione Lazio per la realizzazione dei seguenti progetti:

- "Piano Integrato per la riduzione delle velocità nelle ore notturne sugli itinerari cittadini a massima incidentalità";
- "Azioni 'trasversali' e 'specifiche' per la salvaguardia degli utenti deboli in attuazione del Piano della Sicurezza Stradale di Roma Capitale 2012-2020".

3. COSTITUZIONE ED AVVIO DEL "CENTRO DI COMPETENZA SULLA SICUREZZA STRADALE"

3.1. PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA

3.1.1. Costituzione del Gruppo di Lavoro e prime attività

- Per definire la struttura del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale (CdCSS) e la sua articolazione interna, individuare gli strumenti e le procedure per renderlo operativo, in avvio delle attività, all'interno dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, è stato costituito un **Gruppo di lavoro multidisciplinare**, composto da risorse sia interne che esterne a RSM, con competenze specialistiche e diversificate.
- Anche in relazione ad esperienze già consolidate, sia a livello nazionale che internazionale, il Gruppo di lavoro ha individuato le condizioni necessarie per la costituzione del Centro di Competenza (natura e finalità della struttura, funzioni ed attività, architettura del SISS, raccordo con le fonti informative e criteri di popolamento del Siss, strumentazione sw e hw, modelli DSS, gestione del risorse), con la produzione di documenti e supporti operativi sia in fase di sviluppo che di implementazione del Centro, fino all'avvio e la definitiva messa a regime della struttura.

3.1.2. Primo ciclo di formazione, visite tecniche e Progetto di dettaglio

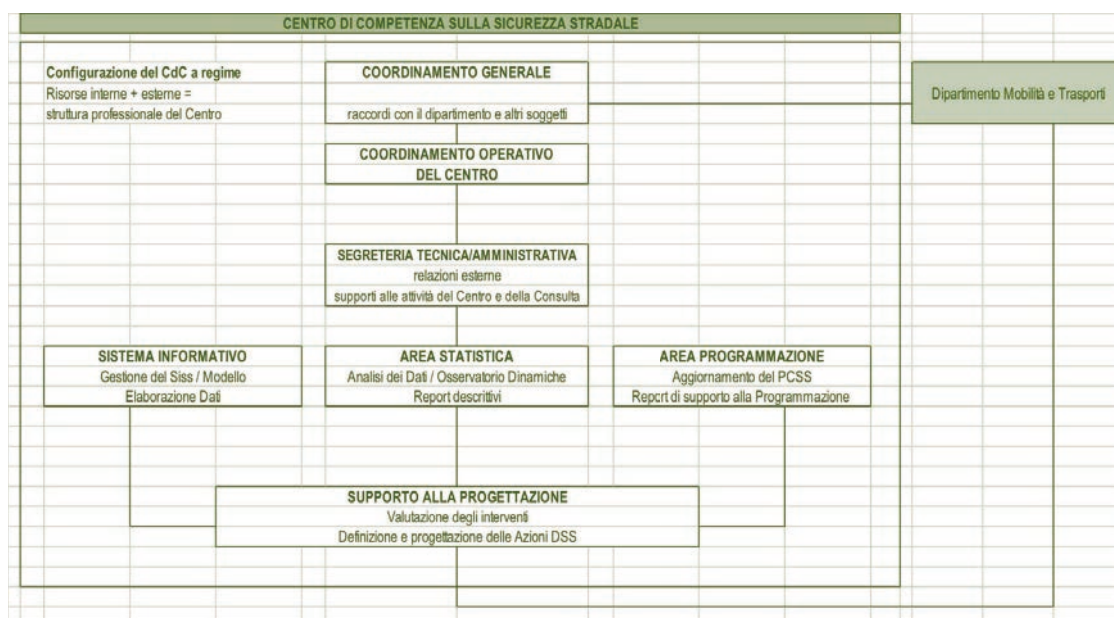
- Per comprendere le caratteristiche e le modalità operative del Centro, è stata realizzata una prima ricognizione sul web dei principali Centri di monitoraggio dell'incidentalità stradale operanti sia in Italia che all'estero. La documentazione e i materiali sono stati raccolti in un **"Report di valutazione dei Centri di monitoraggio di eccellenza"** che ha costituito riferimento per i componenti del Gruppo di lavoro nelle successive fasi di progettazione e sviluppo della struttura.
- E' stato organizzato un **ciclo di visite tecniche presso i principali Centri di eccellenza** in Italia, operativi sia a livello regionale (Emilia Romagna, Piemonte, Lombardia), che provinciale (Bologna, Torino, Milano) e comunale (Bologna, Torino, Milano), a cui hanno partecipato tutti i componenti del Gruppo di Lavoro, con il fine di acquisire, ciascuno per propria competenza, il maggior numero di informazioni, spunti operativi e riferimenti utili per la progettazione e lo sviluppo del CdCSS.
- L'esigenza diffusa, registrata in occasione degli incontri tecnici, di costituire una **"rete" tra gli operatori**, ha poi dato lo spunto per organizzare una giornata di lavori, a Roma, presso la sala del MACRo, il 5 novembre 2012, a cui hanno partecipato rappresentanti dei vari Centri di eccellenza, tecnici ed esperti del settore.
- In base alle rispettive competenze e a seguito delle visite tecniche, il Gruppo di Lavoro ha elaborato il **Progetto di dettaglio del Centro di Competenza**, con la specificazione delle seguenti tematiche: natura e organizzazione del Centro; funzioni e attività del Centro; architettura e progettazione del SISS; architettura e progettazione del sistemi di supporto alle decisioni (DSS); banche dati ed informazioni di riferimento; raccordi con i soggetti referenti delle informazioni; strumentazione hardware e software; gestione delle risorse; procedure per l'espletamento delle gare e per l'acquisizione dei necessari supporti.

3.1.3. Secondo ciclo di formazione per i tecnici addetti al Centro

- In base alla natura e alle finalità del Centro di Competenza, sono stati individuati i **profili professionali** da inserire nella struttura una volta a regime. In particolare: una figura per il coordinamento generale e un responsabile delle attività, con esperienza in pianificazione della sicurezza stradale e in strutture di monitoraggio dell'incidentalità; due figure (un senior e uno junior) con competenze in statistica ed elaborazione dati; una figura esperta in sistemi informativi; due figure (un senior e uno junior) con competenze in progettazione stradale; due figure (un senior e uno junior) da dedicare alle attività di Segreteria tecnica e per seguire

l'organizzazione delle varie attività di formazione e informazione che pure interessano il Centro di Competenza.

- Per tali figure è stato previsto (da realizzare nei primi mesi del 2013) uno specifico ciclo di formazione finalizzato a costruire il quadro delle competenze necessarie alla gestione del Centro. Le lezioni teoriche e le esercitazioni pratiche saranno tenute dagli stessi componenti del Gruppo di Lavoro, con il fine di trasferire le conoscenze necessarie su: ruoli e funzioni del Centro di Competenza; linee di attività; organizzazione delle risorse; architettura del Sistema Informativo Sicurezza Stradale; utilizzo della strumentazione informatica a supporto delle elaborazioni; fonti informative, costruzione e mantenimento della "rete"; raccolta dati e gestione degli archivi; acquisizione e omogeneizzazione dei dati; analisi ed elaborazione dei dati di incidentalità; elaborazioni e prodotti del Centro.



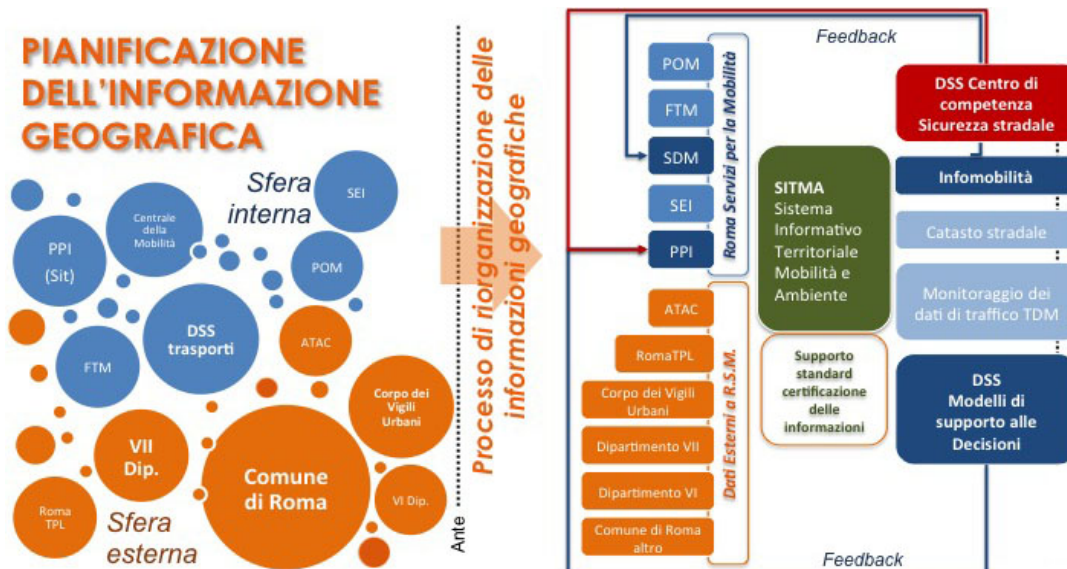
3.1.4. Costituzione formale e avvio delle attività del Centro di Competenza

- La struttura del Centro di Competenza è stata localizzata presso la sede dell'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM)**, braccio operativo del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale. Ciò al fine di sfruttare le utili sinergie derivanti dall'ampio know-how che già caratterizza tale struttura in tema di governo della mobilità e progettazione di interventi di traffico (sia in termini di competenze che in ordine alla disponibilità di dati che potranno essere messi direttamente a disposizione del Centro). Presso RSM è stata fissata una sede specificamente dedicata alle attività del Centro di Competenza, con la predisposizione dei necessari spazi di lavoro, postazioni operative, strumentazioni tecniche, ecc.
- Per l'**acquisizione della strumentazione hardware e software** necessaria alla messa a regime del Centro di Competenza sono state espletate tutte le procedure di gara previste da RSM. In particolare, sono state messe a gara: le attività per la realizzazione e lo sviluppo del Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS); le attività per la progettazione di ulteriori modelli di supporto alle decisioni (DSS); le attività per la georeferenziazione dei dati; le attività per l'elaborazione e la mappatura dei dati; le attività di "Road Safety Audit". Sono state avviate le procedure per l'acquisizione della strumentazione tecnica.
- Come previsto dal Progetto di dettaglio, il Centro di Competenza una volta a regime dovrà essere formalmente riconosciuto attraverso **Ordine di Servizio di RSM e Delibera di Giunta Comunale**.

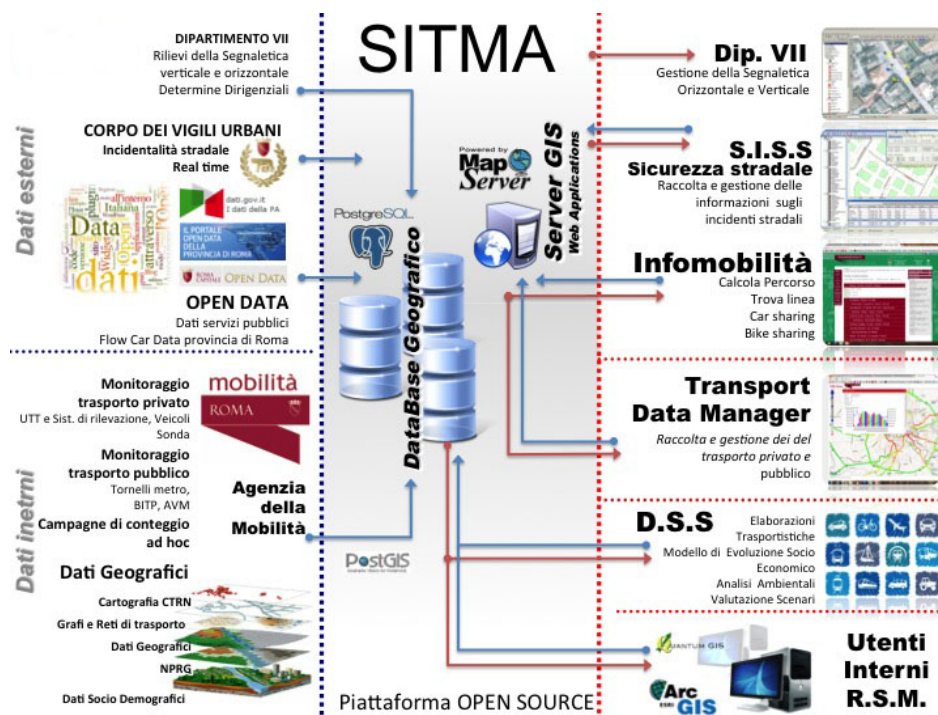
3.2. PROGETTO E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO PER LA SICUREZZA STRADALE (SISS) E DEI SISTEMI DI SUPPORTO ALLE DECISIONI (DSS)

3.2.1. Progettazione del SISS e dei sistemi di Supporto alle Decisioni (DSS)

- Il Sistema informativo del Centro di Competenza (SISS) risulta perfettamente compatibile con il sistema di gestione dei dati del traffico (TDM) già in uso presso RSM. Esso è strutturato per evolversi ed assumere un ruolo di DSS (Decision Support System), **un vero strumento di supporto alle decisioni** che permetterà di aumentare l'efficacia del suo utilizzo. La funzione principale del DSS è quella di estrarre in poco tempo e in modo versatile le informazioni utili ai processi decisionali, provenienti dall'analisi dei dati di incidentalità relazionati ad altre informazioni. Le principali funzioni del DSS sono di consultazione, analisi, valutazione e reportistica.



- Il Sistema si integra, al suo interno, con l'ampia mole di informazioni provenienti dai vari sistemi informativi (di mobilità, traffico, informazioni socio-economiche, dati sanitari, ecc.) e dai diversi operatori presenti sul territorio comunale (Polizia, Carabinieri, Asl, VVFF, ecc.), attraverso un sistema di attività che consente di trasformare i dati operazionali in conoscenza a supporto delle decisioni.
- Il Sistema è progettato per essere implementato nel tempo e pertanto è strutturato come un DSS composto da base dati (per contenere dati e informazioni che, direttamente o indirettamente, interessano l'utente); base modelli (per contenere tutti i modelli/procedure, necessari per risolvere i problemi dell'utente); sistema software (Data Base Management Software (DBMS) per definire schematicamente l'organizzazione dei dati, come memorizzarli, modificarli, gestirli permettendo un'interrogazione semplice della base dati; Model Base Management Software (MBMS) per facilitare la memorizzazione, la modifica e l'uso dei modelli.
- Il MBMS gestisce procedure e non dati; Dialog Generation/Management Software (DGMS) è l'interfaccia utente e definisce il tipo d'interazione con esso. Determina le richieste che l'utente può fare, quali risposte può ottenere e in che modo.
- Le fasi di sviluppo hanno riguardato la progettazione del Sistema Informativo e integrazione con SITMA e il TDM e l'analisi dei requisiti del Grafo stradale.



3.2.2. Realizzazione del Sistema Informativo del Centro di Competenza

- Una volta determinati gli obiettivi del Progetto, sono stati creati i vari **Tool per la geocodifica automatica degli incidenti**. In totale sono stati geocodificati automaticamente 218 mila incidenti, mentre altri 66 mila restano da localizzare manualmente.
- Per la **localizzazione manuale degli incidenti non geocodificabili automaticamente (66 mila)** è stata espletata un'apposita gara.
- Le fasi successive (previste per i primi mesi del 2013) riguardano l'**acquisizione e l'implementazione del grafo stradale**; la realizzazione della versione Beta del S.I.S.S; la dotazione della strumentazione hardware e la fase di test, prima del rilascio definitivo del sistema e la messa a regime delle attività. Per tali attività, sono in corso gli affidamenti con procedura di gara.

3.2.3. Implementazione del sistema GestincWeb per la trasmissione dei dati in tempo reale

- Per aumentare la qualità dei dati di incidentalità ed ottimizzare le attività di rilievo e gestione delle informazioni da parte della PLRC è stato implementato il sistema attualmente in uso nella forma WEB (GestincWeb) che consente la **geocodifica automatica dei dati, la trasmissione in tempo reale e l'autogenerazione automatica della modulistica**.
- L'inserimento dei dati nella nuova versione Web di "Gestinc" potrà avvenire attraverso un semplice collegamento da remoto da parte dei Gruppi di Polizia, utilizzando la stessa base dati e la stessa interfaccia utente della precedente versione di "Gestinc Desktop".

- Nell'ambito di un'attività ampia di sperimentazione più ampia, volta ad ottimizzare le attività degli Agenti attraverso l'uso di nuove tecnologie, nell'ambito dei finanziamenti disponibili per la costituzione del Centro di Competenza, è stata impegnata una quota per fornire **20 licenze di GestIncWeb ai Gruppi di PLRC**.



3.3. COSTRUZIONE DI BANCHE DATI ED IMPLEMENTAZIONE DEL SISS

3.3.1. *Acquisizione dei dati della PLRC e consolidamento di procedure sistematiche per lo scambio e il trasferimento delle informazioni*

- Sono state acquisite, organizzate ed omogeneizzate le banche dati della Polizia Locale di Roma Capitale (fornite dal Comando Generale), nelle **serie storiche dal 2004 al 2011**.
- Per completare il repertorio dei dati, ulteriori fonti risultano i Carabinieri, la Polizia Stradale, le Asl, l'Ufficio Statistico del Comune di Roma. Con alcuni di questi soggetti sono stati organizzati una serie di incontri finalizzati ad illustrare il Progetto e a programmare utili sinergie.
- Sono state avviate attività per il **consolidamento delle procedure di scambio e di trasferimento dei dati** da parte della PLRC al Centro di Competenza. Ulteriori accordi dovranno essere stretti anche con gli altri Soggetti che dispongono di informazioni utili ad arricchire ed implementare gli archivi di base.
- Ulteriori informazioni di cui dovrà disporre il Centro di Competenza, oltre i dati quantitativi sull'incidentalità, riguardano i dati riguardanti la mobilità, i flussi di traffico, lo stato della rete, dati sui comportamenti. Molti di questi dati sono già disponibili presso RSM e confluiranno direttamente negli archivi del SISS.

3.3.2. *Georeferenziazione dei dati della PLRC*

- I dati forniti dalla Polizia Locale di Roma Capitale, nella serie storica 2004-2011, sono stati **georiferiti attraverso una procedura automatica specificamente preposta**. Su un totale di 285 mila record, sono stati localizzati "automaticamente", attraverso un software specificamente predisposto: 117 mila record relativi a incidenti su intersezioni (il 41%); 101 mila record relativi a incidenti in corrispondenza di n. civici (il 35%).
- Ulteriori 66 mila record (il 23%) sono attualmente in corso di **georeferenziazione "manuale"** in quanto non localizzabili automaticamente. Di questi: 50 mila record (il 18%) risultano non localizzabili (in base a dati di

localizzazione non chiari); 6.700 record (il 2%) riferiti a “pali della luce”; 5.000 record (il 2%) riferiti a “civici” con nota; 4.500 record (l’1,5%) riferiti a chilometriche stradali.

3.3.3. Acquisizione di dati attraverso indagini approfondite sul luogo degli incidenti: il Progetto DaCoTA

DaCoTA è un progetto Europeo che vede coinvolti 17 partner di 11 Paesi europei. L’obiettivo è quello di estendere e rafforzare le metodologie e i dati dell’Osservatorio Europeo sulla Sicurezza Stradale (ERSO) per supportare lo sviluppo di politiche sulla sicurezza stradale basate su informazioni e dati certi. Il Progetto ha avuto una durata complessiva di 36 mesi ed è terminato nel Dicembre 2012.

In collegamento a DaCoTA, con la collaborazione degli **Agenti di Polizia Locale del X Gruppo**, i tecnici specializzati del Centro di Trasporti e Logistica dell’Università “Sapienza” di Roma (CTL) hanno organizzato un’attività di “in-depth investigation”, che ha consentito la raccolta dettagliata di dati su un campione limitato di incidenti con il fine di: individuare i meccanismi di ferimento dei coinvolti negli incidenti; individuare le cause degli incidenti ed eventuali contromisure anche in termini di ITS; valutare sul campo l’impatto sulla sicurezza di sistemi innovativi come i sistemi di supporto alla guida.

I tecnici del CTL sono stati ospitati per circa 2 mesi (tra luglio e agosto 2012) presso il X Gruppo di Polizia Locale, intervenendo direttamente sul luogo del sinistro insieme agli stessi Agenti in **un totale di 9 incidenti**.



Sul luogo dell’incidente, i tecnici specializzati del CTL hanno rilevato: dati ed informazioni inerenti i veicoli coinvolti (posizione, tipo ed entità delle deformazioni, ecc.); condizioni dei soggetti coinvolti (elementi identificativi, tipo ed entità delle lesioni, ecc.); qualità e caratteristiche dell’infrastrutture. Ulteriori elementi di interesse sono scaturiti da **interviste e testimonianze** fornite anche da parte di soggetti non direttamente coinvolti nell’incidente.

I dati raccolti sul campo, resi anonimi ed utilizzati per soli scopi di ricerca, sono stati successivamente oggetto di analisi ed archiviati in specifici sistemi informatici appositamente sviluppati per essere confrontati con quelli rilevati, nell’ambito dello stesso Progetto DaCoTA, da altri Paesi europei.

3.4. SVILUPPO DEL SITO WEB

Oltre ai dati relativi all'incidentalità stradale, alla mobilità e al traffico, il Centro di Competenza dovrà fornire anche materiali informativi e documenti che attengono al quadro normativo e regolamentare, ai Piani e Programmi, ai Progetti che riguardano la sicurezza stradale.

Con finalità primarie di comunicazione e di sensibilizzazione, fruibile da parte di tutti i Cittadini, **con diversi livelli di accesso alle informazioni**, è stato realizzato il Sito web del Centro di Competenza (www.muoversiaroma.it/css) che potrà costituire riferimento per tutti gli utenti.

La struttura del sito prevede le seguenti sezioni:

- un'area più in evidenza nella home-page dedicata alla comunicazione di notizie, eventi, iniziative e temi di interesse;
- una sezione più articolata che raccoglie e restituisce documenti e materiali in formati scaricabili e stampabili: "Dati e statistiche"; "Leggi e provvedimenti"; "Piani e programmi"; "Interventi per la sicurezza stradale"; materiali inerenti attività di "Formazione e sensibilizzazione"; "Progetti, studi e pubblicazioni"; "Rassegne stampa".
- un'area riservata che consente l'accesso ai Componenti della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale", uno spazio dedicato alla discussione e al confronto tra di vari operatori, per lo scambio di documenti e materiali.

Il Sito web pubblicherà periodicamente documenti ed elaborati del "Centro di Competenza" per diventare un canale di comunicazione e di informazione per tutta la Cittadinanza.



3.5. PRIME ATTIVITÀ DEL CENTRO DI COMPETENZA

Pur essendo ancora in corso una serie di attività per la completa messa a regime della struttura (la realizzazione del SISS, la formazione dei tecnici, la costituzione formale), il **Centro di Competenza è già operativo**. Di seguito sono riportate le principali attività svolte nel corso del 2012.

3.5.1. Analisi di incidentalità e individuazione delle principali componenti di rischio

In base ai dati di incidentalità della serie storica 2004-2011, è stata condotta un'attenta analisi dell'incidentalità stradale, sia in forma aggregata (con la determinazione dell'entità del fenomeno su tutto il territorio comunale e per singoli Municipi) che in forma disaggregata (con la valutazione delle specifiche componenti di incidentalità, le tratte stradali e le intersezioni a più elevata incidentalità).

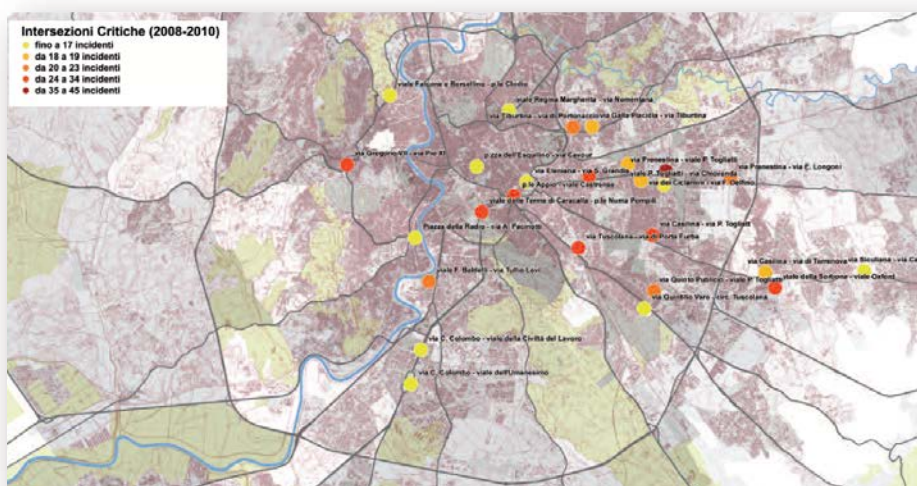
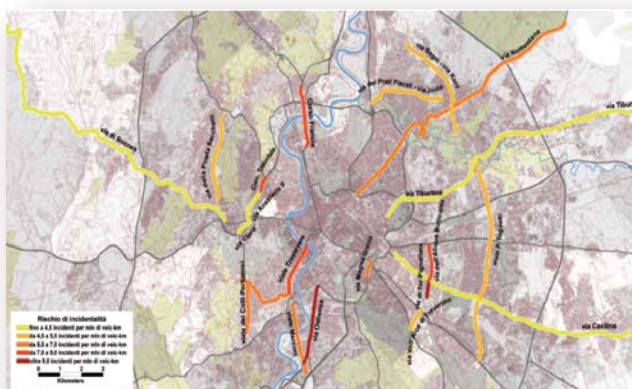
Come principali componenti di incidentalità sono stati individuati: **i pedoni, le due ruote a motore, gli utenti deboli (pedoni, bambini e anziani, ciclisti), l'incidentalità nelle ore notturne, il mancato rispetto delle regole**. Per tali componenti, il "Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020" ha definito gli obiettivi (generali e specifici) e le azioni "trasversali" e "specifiche" da realizzare nel breve, medio e lungo periodo.

3.5.2. Mappatura dei punti neri e individuazione di archi stradali da trattare prioritariamente

A partire dalle attività di georeferenziazione dei dati di incidentalità forniti dalla Polizia Locale di Roma Capitale, sono state elaborate le prime mappe dei punti neri.

In particolare sono stati individuati **gli archi stradali e le intersezioni a massimo rischio** relativi a tutti gli incidenti stradali.

In base alle componenti che risultano a massimo rischio sul territorio comunale, sono state individuate le tratte e le intersezioni **a massimo rischio per la componente pedonale**; le tratte e le intersezioni **a massimo rischio per le due ruote a motore**.



3.5.3. Elaborazione del "Rapporto Annuale sull'Incidentalità 2011"

In riferimento ai dati Istat e ai dati forniti dal Comando Generale della Polizia Locale di Roma Capitale nella serie storica 2004-2010, il Centro di Competenza ha elaborato il primo "Rapporto Annuale sull'Incidentalità 2011". Esso rappresenta il documento di base a partire dal quale sono stati definiti gli obiettivi e le "azioni prioritarie" del PCSS e del "Primo Programma" di attuazione del PCSS.

Il Rapporto **analizza la dimensione e le caratteristiche della incidentalità stradale** nel territorio comunale, a confronto con gli scenari europei e nazionali e rispetto alle dinamiche delle altre grandi Città. Vengono individuate **le principali componenti di rischio che si registrano a Roma**: per modo di trasporto, per fascia di età, per mese e giorno della settimana, per fascia oraria, per tipologia di strada, per dinamica prevalente dell'incidente.

A livello territoriale, il Rapporto analizza **i divari nei 19 Municipi**, le tratte stradali con maggiore incidentalità, le intersezioni a massima criticità.



3.5.4. Elaborazione del "Rapporto Annuale sull'Incidentalità 2012"

A distanza di un anno, sulla base dei nuovi dati forniti dall'Istat e dal Comando Generale della Polizia Locale di Roma Capitale, sulla base dei dati relativi all'annualità 2011, il Centro di Competenza ha elaborato il "Rapporto Annuale sull'Incidentalità 2012".

Oltre a descrivere **le nuove condizioni e le dinamiche di evoluzione del fenomeno**, il documento costituisce riferimento per verificare il raggiungimento degli obiettivi del "Piano Comunale della Sicurezza Stradale" e del "Primo Programma" di attuazione del PCSS e per monitorare lo stato della sicurezza stradale.

Il Rapporto mantiene la stessa struttura del precedente, con **un maggiore livello di dettaglio su alcune tipologie di analisi**. In particolare comprende: l'analisi dello stato e l'evoluzione dell'incidentalità a Roma; il confronto della situazione di Roma con quella italiana e delle altre grandi Città europee; l'individuazione dei principali fattori di rischio su cui programmare prioritariamente gli interventi di messa in sicurezza; l'analisi dell'incidentalità nei diversi Municipi del territorio del Comune di Roma Capitale, con l'individuazione delle tratte stradali e delle intersezioni a maggior rischio.



3.5.5. Rapporto sull'utilizzo dei dati sanitari e Progetto Pilota

Il progetto ha il fine di analizzare i dati sanitari relativi all'incidentalità stradale. La valutazione dei costi sanitari legati ai sinistri stradali e la definizione del "ferito" da incidente stradale in relazione alla gravità delle lesioni riportate (ferito lieve o ferito grave) risultano azioni prioritarie per la definizione delle politiche e dei programmi di intervento dell'Amministrazione.

Ad oggi nel nostro Paese, l'informazione relativa al grado di ferimento non viene rilevata: non si fa distinzione in termini di ferito "lieve" e ferito "grave e/o con inabilità permanente". Ciò comporta una **sottostima della quantificazione del danno sociale e del costo sanitario associato all'evento**.

Il documento analizza la completezza del dato sanitario (schede SDO) rispetto al dato Istat; le definizioni di “morto” e “ferito” per incidente stradale; il rapporto tra costo sociale e costo sanitario; il costo sanitario degli incidenti stradali; alcune esperienze di rilevazione ed utilizzo dei dati sanitari; la situazione nella regione Lazio e a Roma Capitale.

Come proposta, in conclusione, il documento presenta un **Progetto pilota** con il coinvolgimento di una Asl territoriale di Roma Capitale.

4. SPERIMENTAZIONE DI TECNOLOGIE PER RILIEVO, GESTIONE E RESTITUZIONE DEI DATI

4.1. AUDIZIONI IN COLLABORAZIONE CON LA POLIZIA LOCALE DI ROMA CAPITALE

La rilevazione dei dati di incidentalità da parte della Polizia Locale risponde, da un lato, all'esigenza propria degli Organi di Polizia di raccogliere tutte le informazioni necessarie alla verbalizzazione dell'incidente ai fini legali; dall'altro, a supportare le attività di analisi e di programmazione della sicurezza stradale, attraverso la determinazione dei punti a maggior rischio, la verifica delle cause e delle dinamiche di incidente più frequenti, l'individuazione delle misure più efficaci a contrarli.

Pertanto, l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti e in collaborazione con il Comando Generale della Polizia Locale di Roma Capitale, ha avviato **la sperimentazione di una serie di strumentazioni e tecnologie innovative** per il rilievo degli incidenti stradali, la gestione dei dati e la restituzione degli scenari.

In funzione delle specifiche esigenze operative degli Agenti, la strumentazione alla base di tale sperimentazione doveva rispondere almeno ad uno dei seguenti requisiti: assicurare l'incolumità degli Agenti; ottimizzare la fase di rilievo e acquisizione delle informazioni e velocizzare quanto più possibile il ripristino della circolazione; garantire la georeferenziazione degli incidenti, la precisione delle misurazioni e la completezza dei dati e delle informazioni necessarie a ricostruire le caratteristiche dell'evento; restituire efficacemente tali informazioni attraverso rilievi fotografici e su supporti grafici e cartografici idonei per una chiara rappresentazione anche ai fini legali; ottimizzare il trasferimento dei dati in tempo reale al Centro di raccolta dei dati; facilitare l'elaborazione dei verbali, dei Rapporti di sinistro e degli ulteriori atti necessari fino alla chiusura della pratica dell'incidente.

4.2. VALUTAZIONE DI NUOVE TECNOLOGIE E STRUMENTAZIONI DISPONIBILI SUL MERCATO

In collaborazione con la Polizia Locale Roma Capitale, per la valutazione delle tecnologie disponibili sul mercato, è stato organizzato **un ciclo di incontri tecnici con rappresentanti di società produttrici/fornitrici** di strumenti e sistemi innovativi.

In particolare, nel corso delle audizioni, sono stati valutati: sistemi di supporto per la redazione assistita dei verbali e DB integrati; sistemi di mappatura degli incidenti stradali; stazione totale per la ricostruzione degli scenari; fotocamera digitale compatta e poligono di calibrazione; moduli per il rilievo, la gestione, l'analisi e la restituzione planimetrica delle informazioni; software per la gestione infortunistica stradale; estensioni di ArcGIS per la gestione e l'analisi di dati d'incidentalità stradale; portatili semi-rugged, i-pad ultrasensibili; strumentazione GpS per le attività di rilievo dello scenario incidente.

4.3. SELEZIONE DEGLI PRODOTTI, ACQUISIZIONE E FORNITURA ALLA PLRC. AVVIO DELLE SPERIMENTAZIONI

A seguito delle audizioni, in collaborazione con la PLRC, sono stati selezionati gli strumenti più efficaci da acquisire per la fase di sperimentazione. In particolare sono stati selezionati tre prodotti:

- per supportare le attività di raccolta e gestione dei dati: **modulo implementato Gestinc web based**;
- per facilitare la fase di inserimento e trasmissione dei dati in tempo reale: **notebook semi-rugged**;
- per ottimizzare la fase di rilievo e restituzione dello scenario di incidente: **sistema fotogrammetrico**.

Allo stato attuale, il Corpo di Polizia Locale di Roma Capitale ha già in dotazione il sistema di gestione dei dati di incidentalità "Gestinc", prodotto dalla ditta Verbatel. Rispetto al modulo attualmente in uso presso la PLRC, in ragione delle esigenze operative sia degli Agenti che del Centro di Competenza, si rendono necessarie una serie di funzionalità aggiuntive. Prima fra tutte, la modalità Gestinc web based che la stessa ditta Verbatel Srl offre

quale aggiornamento della tecnologia, per l'invio e l'archiviazione in tempo reale dei dati rilevati e la georeferenziazione degli incidenti.

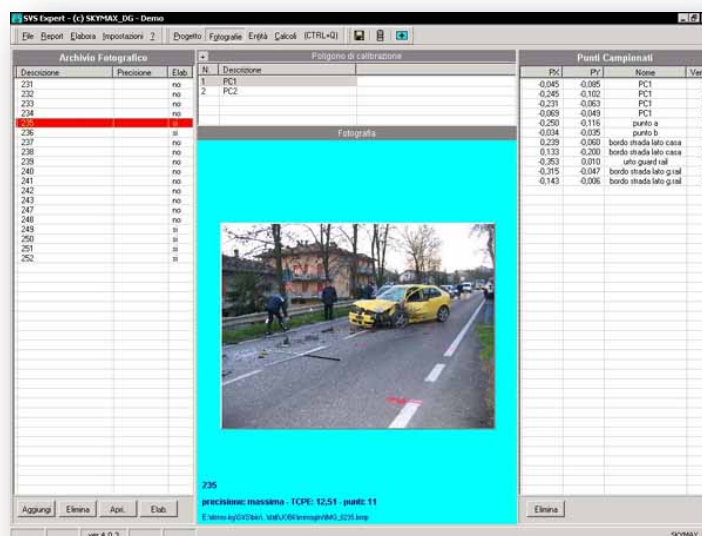
Rispetto al sistema in uso, il nuovo applicativo garantisce la trasmissione in tempo reale delle informazioni, la georeferenziazione dei dati, la possibilità di autogenerare e trasmettere via web la modulistica, rendendo disponibili ulteriori funzioni che migliorano la flessibilità e la gestibilità del sistema, sia in strada che in ufficio.

Tale applicativo garantisce inoltre, rispetto ad altri sistemi, importanti economie dovute ad una serie di condizioni (utilizzo della stessa base dati e della stessa interfaccia utente della versione desktop in uso di Gestinc; stessa modulistica per la raccolta dati cartacea già in uso agli operatori esterni; stesse informazioni e stessa sequenza logica per l'inserimento dati; conoscenza del sistema da parte del personale che utilizzerà l'upgrade).

Per tali ragioni, la stessa Polizia Locale di Roma Capitale ha scelto di sperimentare il nuovo applicativo, con il valore aggiunto di gestire e trasferire in tempo reale i dati al "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", per finalità di analisi e di programmazione.

Per la migliore le attività di acquisizione dei dati sul campo, la scelta si è orientata, invece, sull'adozione di **notebook semi-rugged** che, oltre alla notevole maneggevolezza e versatilità, consentono di inviare in tempo reale i dati alla banca dati web, oltre che comunicare direttamente con l'Autorità Giudiziaria e con altri soggetti coinvolti nei c.d. primi atti.

Infine, a supporto dell'attività di rilievo e restituzione degli scenari di incidente, condotte dagli Agenti, e in termini di progressiva ottimizzazione di tali attività, è risultata di particolare interesse la **sperimentazione del sistema fotogrammetrico**, attraverso l'acquisizione di un software specificamente dedicato all'acquisizione e gestione di fotografie scattate sul campo che consentono di restituire con grande precisione, tramite modulo cad, il rilievo dell'incidente.



Ai fini della sperimentazione, sono stati acquisiti da parte dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e forniti alla Polizia Locale di Roma Capitale: n. 20 licenze dell'applicativo GestincWeb2 (per i 19 Gruppi municipali e per il Comando Generale. Lo stesso applicativo sarà inoltre installato presso RSM per l'acquisizione in tempo reale dei dati; n. 20 unità di notebook semi-rugged; n. 2 licenze del software per la restituzione fotogrammetrica della scena dell'incidente, corredati da "target" (ruotabili ed equivalenti) da utilizzare in fase di rilievo. Nel pacchetto viene fornito anche un corso di formazione per istruire gli Agenti.

Per l'acquisizione di tali strumentazioni, l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità ha già espletato tutte le necessarie procedure di gara e di affidamento. E' imminente la fornitura alla Polizia Locale.

La sperimentazione impegnerà **un periodo di 3-4 mesi**, utili a valutare il valore aggiunto che l'uso dei nuovi strumenti potrà portare alle consuete attività condotte dagli Agenti dell'Infortunistica stradale, nonché alle attività di acquisizione e gestione dei dati del Centro di Competenza.

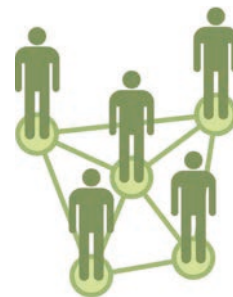
5. COSTITUZIONE DELLA "CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE"

5.1. PROGETTAZIONE DELLA CONSULTA

In continuità con quanto previsto dal Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale e dal Progetto di dettaglio finanziato nell'ambito del Primo Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è in fase di costituzione formale la "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale".

Tale struttura si configura come **sede permanente e strutturata di confronto e di concertazione**, dedicata ad affrontare i vari temi della sicurezza stradale, con il coinvolgimento dei vari settori dell'Amministrazione, degli altri Enti pubblici, delle varie Strutture ed Associazioni che si occupano di sicurezza stradale sul territorio comunale.

L'obiettivo è quello di costruire **una rete di relazioni fra i vari soggetti** impegnati sui temi della sicurezza stradale, per la condivisione, l'attuazione e l'aggiornamento del Piano Comunale della Sicurezza Stradale.



Attraverso l'Assemblea, la Consulta partecipa attivamente alla programmazione delle azioni che l'Amministrazione pone in essere, e costituisce riferimento attivo e propositivo per la definizione delle politiche istituzionali nel settore specifico.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, a supporto delle attività della Consulta, opera il "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", mentre per le ulteriori attività, necessarie a garantire lo svolgimento dei lavori della Consulta, è già stata istituita una Segreteria Tecnica. Come canale di scambio e di comunicazione tra gli stessi componenti della Consulta è stata prevista un'area dedicata all'interno del Sito web del Centro di Competenza (www.muoversiaroma.it/css).

5.2. STESURA DELLO "STATUTO" PER REGOLARE LE ATTIVITÀ DELLA CONSULTA

Per regolare il funzionamento e le attività della Consulta è stata redatta una bozza di Statuto, da condividere e confrontare con gli stessi Componenti dell'Assemblea.

Lo Statuto definisce il ruolo e le attività degli "Organi" (Presidente, Assemblea e Commissione di coordinamento) e delle "Strutture di supporto" (Centro di Competenza, Gruppi di lavoro e Segreteria Tecnica); la composizione dell'Assemblea, con la distinzione tra "componenti di diritto" e "componenti aggiunti"; i requisiti per l'adesione; oltre che i termini di recesso, decadenza ed esclusione dalla Consulta.

In base a quanto disposto dallo Statuto, la Consulta si riunisce almeno due volte l'anno.

- **Entro il 31 marzo di ogni anno** - in occasione della presentazione del "Rapporto annuale sull'incidentalità" e del nuovo "Programma Annuale" di attuazione del PCSS - l'Assemblea si riunisce per prendere atto delle condizioni specifiche di incidentalità e delle azioni prioritarie che l'Amministrazione intende attuare nel corso dello stesso anno o nelle successive annualità. In occasione della stessa seduta, o successivamente attraverso il sito web, la Segreteria Tecnica raccoglie le eventuali osservazioni e proposte provenienti dai Componenti dell'Assemblea in apposito documento ("Osservazioni e proposte della Consulta Cittadina sulla Sicurezza stradale"). Tale documento viene diffuso attraverso la stessa sezione web accessibile da parte dei Componenti della Consulta. Di tali proposte, l'Amministrazione può tenerne conto in fase di stesura definitiva del "Programma annuale" di attuazione del PCSS, nonché nella progettazione e attuazione degli interventi specifici.
- **A fine anno, entro il 31 dicembre** - in occasione della presentazione del documento di "Bilancio generale delle azioni realizzate in attuazione del PCSS" - l'Assemblea si esprime in merito all'efficacia delle azioni realizzate nel corso dell'anno e ad eventuali proposte di cui l'Amministrazione può tener conto in sede di elaborazione del successivo "Programma annuale" di attuazione del PCSS.



5.3. APPROVAZIONE DELLA CONSULTA CON DELIBERA DI ASSEMBLEA CAPITOLINA

Per costituire formalmente la "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale", in base a quanto stabilito dallo Statuto di Roma Capitale, è necessaria una **Deliberazione dell'Assemblea Capitolina**. La procedura di approvazione della Delibera è attualmente in corso. Essa fissa gli elementi principali dello Statuto ed istituisce il nuovo organismo.

5.4. COSTITUZIONE DELLA SEGRETERIA TECNICA ED AVVIO DELLE ATTIVITÀ

A supporto delle attività della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale, nell'ambito del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", è stata prevista la costituzione di una Segreteria Tecnica, con il compito di organizzare l'agenda degli incontri; redigere, custodire e distribuire i verbali delle sedute; inviare convocazioni; ricevere adesioni; tenere aggiornato l'indirizzario, ecc..

Utilizzando le risorse tecniche e professionali del Centro di Competenza, la Segreteria Tecnica fornisce i necessari supporti operativi (raccolta delle osservazioni, elaborazioni di documenti, etc.) per lo svolgimento delle attività dell'Assemblea. Per eventuali comunicazioni, convocazioni e per la diffusione di materiali, la Segreteria Tecnica utilizza la sezione riservata che risiede nel **Portale web del Centro di Competenza**.

5.5. PRESENTAZIONE PUBBLICA DELLA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE

Il 5 ottobre 2012, presso l'Auditorium dell'Ara Pacis, è già stata presentata la Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale. In particolare ne è stato condiviso il Progetto di base, la natura, le caratteristiche e gli obiettivi con cui s'intende connotare la nuova struttura, rafforzando in tal modo il modello di partecipazione e condivisione proposto dal PCSS.

Oltre a presentare il Progetto, collegandolo e confrontandolo con altre esperienze già consolidate sia a livello nazionale che provinciale, sono stati sollecitati i contributi da parte dei vari Enti, Strutture, Associazioni per valorizzare l'utilità e l'efficacia di una Consulta di livello comunale, perché tale organismo, così come negli intenti di base, possa costituire concretamente riferimento e supporto per le politiche di governo della mobilità e della sicurezza stradale dell'Amministrazione di Roma Capitale.

Gli Atti del Convegno saranno disponibili sul Portale web del Centro di Competenza.

6. ATTIVITÀ DI FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO DEI TECNICI

6.1. "PROGETTO CITTÀ SICURE": INIZIATIVE DI FORMAZIONE PER TECNICI ED OPERATORI PLRC

Nell'ambito del *Programma Triennale sulla Sicurezza Stradale* (Delibera 130/2008), il "Progetto Città Sicure" ha realizzato una serie di iniziative promosse da Roma Capitale per informare, formare e sensibilizzare i tecnici e i responsabili dell'Amministrazione a una più stretta e costruttiva collaborazione con le altre grandi aree urbane italiane ed europee sui temi della sicurezza stradale.

In linea con quanto previsto dal Piano Comunale della Sicurezza Stradale, il Progetto si è tradotto nel corso del 2012 nello svolgimento di **quattro cicli formativi specialistici**, ciascuno composto da 8-10 moduli di 4 ore (per oltre 150 ore di formazione): la prima edizione, dal 9 gennaio al 6 febbraio 2012; la seconda edizione, dal 12 aprile al 15 maggio 2012; la terza edizione, dal 1 ottobre al 8 novembre 2012; la quarta edizione, dal 12 novembre al 13 dicembre 2012.

I corsi sono stati organizzati e curati direttamente da Roma Servizi per la Mobilità, per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale. A parte la prima edizione, svoltasi presso la sede di RSM, le altre edizioni hanno impegnato una sala del **Centro Culturale Elsa Morante**, in uno spazio idoneo ed accogliente.

I corsi, tenuti da docenti ed esperti del settore, sono stati rivolti a pianificatori e progettisti dell'Amministrazione, rappresentanti della Polizia Locale, tecnici e responsabili dei Dipartimenti, con l'obiettivo di **rafforzare le specifiche competenze per la progettazione e la gestione degli interventi per la sicurezza stradale**.

Sono state trattate le varie tematiche che configurano il processo di pianificazione e governo della sicurezza stradale: l'analisi del fenomeno dell'incidentalità stradale; gli strumenti di pianificazione e programmazione degli interventi; i criteri per la valutazione delle infrastrutture esistenti in termini di sicurezza; le tecniche di pianificazione del traffico; le modalità di progettazione degli interventi e della segnaletica per la sicurezza; la regolamentazione delle intersezioni a raso; le recenti prescrizioni normative e gli aggiornamenti del Codice della Strada.

Le ultime due edizioni, rispetto alle precedenti, hanno previsto inoltre approfondimenti mirati su: progettazione degli attraversamenti e dei percorsi pedonali; messa in sicurezza degli itinerari ciclabili; organizzazione ed ottimizzazione della sosta. Uno spazio specifico è stato dedicato alle attività di "enforcement" condotte dalle Forze dell'Ordine per contrastare, prevenire e reprimere i comportamenti di guida a rischio sulle strade della Capitale. Ogni modulo ha incluso **applicazioni ed esercitazioni pratiche**.

L'interesse delle tematiche trattate, insieme all'ampia competenza dei docenti e all'esperienza concreta degli addetti ai lavori presenti in aula hanno dato spazio a **momenti di scambio e di confronto**, giudicati di stimolo e di crescita per i vari operatori. A conclusione di ciascun ciclo, è stata distribuita un'ampia documentazione di riferimento e sono stati somministrati specifici questionari di valutazione del Corso.



Al di là dei giudizi sul Programma o sui contenuti dei singoli moduli (che si è cercato tra l'altro di migliorare progressivamente, nelle successive edizioni), il bilancio dell'iniziativa è assolutamente positivo. Ciò si collega, da un lato, all'ampia necessità di formazione e di aggiornamento che emerge da parte degli stessi tecnici e degli operatori del settore, dall'altro, ad una ancora più diffusa esigenza di confronto sui temi e le problematiche specifiche, per condividere e mettere a fattor comune i risultati delle attività svolte nei vari Municipi.



Di seguito il Programma del IV Ciclo – Progetto “Città Sicure”:

Prima giornata	Il governo della sicurezza stradale a Roma (Fabrizio Benvenuti, Stefania Pisanti, Marco Surace – Agenzia Roma Servizi per la Mobilità)
Seconda giornata	Rilievo, gestione, analisi ed elaborazione dei dati (Luca Persia – Centro Trasporti e Logistica. Università “La Sapienza” Roma)
Terza giornata	Quadro normativo e Codice della strada: la salvaguardia delle utenze deboli (Francesco Mazziotta - Direzione Generale Sicurezza Stradale Ministero Infrastrutture e Trasporti)
Quarta giornata	Quadro normativo e Codice della strada: la messa in sicurezza delle infrastrutture (Francesco Mazziotta - Direzione Generale Sicurezza Stradale Ministero Infrastrutture e Trasporti)
Quinta giornata	Pianificazione del traffico in ambito urbano ed organizzazione della sosta (Lucio Quaglia - Libero professionista)
Sesta giornata	Regolazione delle intersezioni stradali (Ignazio Morici - Libero professionista)
Settima giornata	Fluidificazione e messa in sicurezza di itinerari principali (Giulio Maternini - Università degli Studi di Brescia)
Ottava giornata	Attraversamenti e percorsi pedonali sicuri (Francesco Mazzone - Area Tecnica ACI)
Nona giornata	Progettazione e messa in sicurezza di itinerari ciclabili (Marco Passigato – Università degli Studi di Verona)
Decima giornata	Enforcement, educazione, formazione, informazione (Francesco Caporaso – Comando Generale della Polizia Locale di Roma Capitale)

6.2. "LA DIRETTIVA 2008/96/EC E LA GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI" - SEMINARIO TECNICO RIVOLTO AI TECNICI DELL'AMMINISTRAZIONE

Presso il Technotown (in Villa Torlonia), dal 24 al 27 settembre 2012, Roma Servizi per la Mobilità ha organizzato e curato, per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, 4 giornate di formazione destinate a tecnici e progettisti dell'Amministrazione, incentrate sulla Direttiva europea 2008/96/CE per la gestione della sicurezza delle infrastrutture.

Nel corso delle lezioni, tenute da docenti ed esperti del settore, sono state approfondite le varie prescrizioni introdotte dal **Decreto legislativo 35 del 15 marzo 2011** di recepimento della Direttiva e le "**Linee Guida**" recentemente emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riguardanti le procedure per le valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale delle infrastrutture, i controlli in fase di progettazione, le ispezioni in fase di realizzazione e di esercizio.

Oltre agli aspetti procedurali ed operativi introdotti dalla Direttiva e dal relativo Decreto di recepimento, il Seminario ha stimolato riflessioni più approfondite su:

- le implicazioni che tali norme introducono nel settore della progettazione e della gestione delle infrastrutture rispetto al quadro attuale delle competenze e delle modalità operative;
- le ripercussioni legate ai nuovi Decreti attuativi che il Ministero si accinge a emanare, in particolare per quanto concerne i corsi di formazione per la **qualifica di "controllore"** e **l'istituzione di un elenco** di professionisti esperti in materia di sicurezza stradale che saranno deputati alle verifiche di sicurezza di piani, progetti e infrastrutture esistenti.

Di seguito il **Programma del Seminario**:

Prima giornata	Valutazione di impatto sulla sicurezza stradale di progetti infrastrutturali e Network Safety Management (Olga Basile e Davide Shingo Usami - CTL Centro di Ricerca Trasporti e Logistica. Università di Roma)
Seconda giornata	Road Safety Audit: Riferimenti normativi; Tecniche di Road Safety Audit (RSA) (Lorenzo Domenichini - Università di Firenze)
Terza giornata	Road Safety Inspection: Riferimenti normativi; Tecniche di Road Safety Inspection (RSI) (Paola Di Mascio - "Sapienza" Università di Roma)
Quarta giornata	La sicurezza delle gallerie in ambito urbano. L'implementazione della Direttiva 2008/96/EC in Italia (Pasquale Cialdini - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

6.3. "RILIEVO, GESTIONE E RESTITUZIONE DEI DATI" - SEMINARIO TECNICO PER AGENTI DI POLIZIA LOCALE DI INFORTUNISTICA STRADALE

Il 4 e 5 dicembre, presso il Technotown (in Villa Torlonia), l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità ha organizzato e curato, per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, 2 giornate di formazione, con il coinvolgimento degli Agenti di Polizia Locale di Roma Capitale (PLRC) che si occupano di infortunistica stradale.

In qualità di soggetti chiamati a intervenire sul luogo dell'incidente, per rilevare e restituire dati ed informazioni significative (numerosità, localizzazione, caratteristiche dei sinistri), gli Agenti della PL assumono particolare rilevanza nel processo di pianificazione e governo della sicurezza stradale, dove le diverse fasi - di analisi del fenomeno, programmazione, progettazione, realizzazione e monitoraggio degli interventi - si fondano proprio sui dati da loro rilevati per fissare interventi e misure specifiche oppure per distribuire le risorse disponibili.

Gli incontri hanno visto la partecipazione di 40 Agenti, referenti delle attività di infortunistica stradale per i 19 Gruppi municipali.

Il Seminario ha inteso, in primo luogo, accrescere negli operatori la consapevolezza dell'importanza delle attività di rilevazione e gestione dei "dati di base", in quanto finalizzate a legittimare e dare significatività alle successive attività di analisi degli incidenti, programmazione e progettazione degli interventi, governo e gestione della sicurezza stradale.

Ulteriori finalità del Seminario riguardavano, inoltre: la condivisione dei criteri per una corretta rilevazione dell'incidente stradale e per la gestione dei dati di incidentalità; la valorizzazione e l'omogeneizzazione delle tecniche e delle modalità operative; la finalizzazione di tali attività a tutto il processo non solo di verbalizzazione dell'incidente ma di governo della sicurezza stradale; e soprattutto, la costruzione di un filo conduttore diretto tra l'agente rilevatore del sinistro, il progettista degli interventi di messa in sicurezza, coloro che dovranno gestire e governare tali interventi, gli stessi agenti che dovranno intervenire con attività di prevenzione e repressione sulla strada.

La recente fornitura alla PLRC di strumenti che ottimizzano le attività degli Agenti (sia sulla strada che in ufficio) ed aumentano la qualità dei dati di base (in termini di completezza, coerenza, aggiornamento e trasferibilità), ha dato lo spunto per illustrare sviluppi e potenzialità dei nuovi sistemi, ma anche limiti e fattori ostacoli a tali sviluppi.

La rilevanza e l'utilità dell'iniziativa sono state confermate da tutti i partecipanti, insieme all'opportunità di confrontarsi direttamente e collegialmente su temi, procedure, tecniche e modalità operative. Da parte di molti è stata sollecitata una continuità delle attività di formazione "sistematiche" e "strutturate", come presupposto imprescindibile per aumentare i livelli di efficienza e di efficacia non solo delle attività degli Agenti ma di tutti gli operatori del settore.



Di seguito il Programma del Seminario:

	L'utilizzo dei dati di incidentalità per la pianificazione e la progettazione della sicurezza stradale (Roma Servizi per la Mobilità) Dall'analisi di incidentalità fino all'In-depth Investigation (Centro di Ricerca per i Trasporti e la Logistica. Università "Sapienza" di Roma)
Prima giornata	
Seconda giornata	Il nuovo applicativo web del sistema Gestinc (Verbatel) Prospettive e sviluppi per le attività di rilevazione e gestione dei dati incidentalità (Polizia Locale di Roma Capitale)

7. CONVEGNI SULLA SICUREZZA STRADALE

7.1. 14 MAGGIO 2012. "PRESENTAZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE DI ROMA CAPITALE"

Il 14 maggio 2012, presso l'Auditorium dell'Ara Pacis, in presenza di Istituzioni, Enti pubblici e privati, e delle varie rappresentanze ed associazioni che si occupano di sicurezza stradale a livello locale, è stato organizzato un Convegno di presentazione del "Piano Comunale della Sicurezza Stradale". Nella stessa occasione sono stati inoltre presentati:

- il "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", quale struttura tecnica per la raccolta, l'elaborazione e la gestione dei dati, a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione e dei vari operatori;
- la "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale", quale sede organizzata e permanente di confronto e concertazione tra i diversi soggetti dell'Amministrazione, gli altri Enti pubblici, le strutture e le associazioni di categoria che operano nel settore della sicurezza stradale.

Tra i presenti, l'Assessore alla Mobilità, Antonello Aurigemma, il comandante della Polizia Locale, Angelo Giuliani, l'ing. Sergio Dondolini, della Direzione Generale Sicurezza Stradale del MIT.



Di seguito, il Programma del Convegno:








Presentazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma Capitale

Auditorium Ara Pacis / via di Ripetta, 190
ROMA 14 MAGGIO 2012 / ORE 9.30 - 13.30
Ingresso libero fino ad esaurimento posti

IL PROGRAMMA

<p>9.30 <i>Welcome coffee</i></p> <p>9.45 Antonello Aurigemma Assessore alle Politiche della Mobilità di Roma Capitale</p> <p>10.00 Roberto Cantiani Presidente della III^a Commissione Assembleare Permanente Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</p> <p>10.15 Giovanni Alemanno Sindaco di Roma</p> <p>10.30 Angelo Giuliani Comandante Generale del Corpo di Polizia Locale di Roma Capitale <i>L'impegno della polizia locale per la prevenzione e la sicurezza stradale</i></p> <p>10.45 Goffredo Camilli Responsabile della Direzione Mobilità Privata e Tpl non di Linea del Dipartimento Mobilità e Trasporti <i>Come si è arrivati al Piano Comunale della Sicurezza Stradale</i></p>	<p>11.00 Alessandro Fuschiotto Dirigente Struttura Organizzativa Progetti, Pianificazione Innovazione Mobilità di Roma servizi per la mobilità <i>I contenuti e gli obiettivi del Piano</i></p> <p>11.15 Fabrizio Benvenuti Responsabile Unità Organizzativa Ingegneria del Traffico e Sicurezza Stradale di Roma servizi per la mobilità <i>Le azioni proposte dal Piano</i></p> <p>11.30 Sergio Dondolini Responsabile della Direzione Generale Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti <i>L'efficacia degli strumenti di pianificazione nella sicurezza stradale</i></p> <p>11.45 Cinzia Ricciardi Dirigente Sezione Polizia Stradale di Roma <i>Incidentalità stradale e mancato rispetto delle regole</i></p> <p>12.00 Massimo Tabacchiera Presidente di Agenzia Roma servizi per la mobilità</p>
---	---

Ufficio Stampa
Agenzia Roma servizi per la mobilità tel. 06 46957853 - diana.formaggio@agenziamobilita.roma.it

Segreteria organizzativa
Zetema Progetto Cultura - tel 06 82077403 - eventi.aziendali@zetema.it



7.2. 5 OTTOBRE 2012. "ROMA SI MUOVE VERSO LA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE"

Tra le azioni prioritarie, il "Piano Comunale della Sicurezza Stradale" ha previsto la costituzione di una Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale, un **organismo di confronto e di concertazione**, a supporto delle politiche e dei programmi dell'Amministrazione.

Tale organismo si configura come Tavolo tecnico/operativo di cui fanno parte i settori competenti dell'Amministrazione, le associazioni di categoria e altri Enti pubblici e privati che operano nel campo della sicurezza stradale sul territorio comunale.

L'obiettivo è quello di **costruire una rete di scambio e di relazioni** fra i vari soggetti impegnati sui temi della sicurezza stradale, per la condivisione, l'attuazione e l'aggiornamento dello stesso Piano comunale.

Il Convegno, organizzato il 5 ottobre 2012, presso l'Auditorium dell'Ara Pacis, ha avuto il fine di **condividere il progetto di base della Consulta**, la natura, le caratteristiche e gli obiettivi con cui s'intende connotare la nuova struttura, rafforzando in tal modo il modello di partecipazione e condivisione proposto dal PCSS.

Oltre a presentare il Progetto, collegandolo e confrontandolo con altre esperienze già consolidate sia a livello nazionale (la Consulta nazionale sulla sicurezza stradale) che provinciale (la Consulta provinciale sulla sicurezza stradale), sono stati sollecitati i contributi dei presenti al fine di prefigurare l'utilità e l'efficacia di una Consulta di livello comunale, come riferimento e supporto per le politiche di governo della mobilità e della sicurezza stradale dell'Amministrazione.



Di seguito il, il Programma del Convegno:

**PIANO
SICUREZZA
STRADALE
2012 / 2020**
**ROMA SI MUOVE SICURA**

**ROMA
CAPITALE**
Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti

**mobilità
ROMA**

ROMA SI MUOVE VERSO LA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE

Iniziativa di concertazione per la costituzione della Consulta

Auditorium Ara Pacis / via di Ripetta, 190
ROMA 5 OTTOBRE 2012 / ORE 9.00 - 13.00
Ingresso libero fino ad esaurimento posti

IL PROGRAMMA

9.00 *Registrazione dei partecipanti e welcome coffee*

10.15 *Introduzione dell'Assessore alle Politiche della Mobilità di Roma Capitale*
Antonello Aurigemma

10.30 **Fabrizio Benvenuti**
Roma servizi per la mobilità
La Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale di Roma Capitale

11.00 **Maurizio Coppo**
Responsabile della Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale
L'esperienza della Consulta Nazionale

11.15 **Marcello Aranci**
Presidente Consulta Provinciale per la Sicurezza Stradale
L'esperienza della Consulta Provinciale

11.30 *Interventi programmati**

13.00 *Chiusura lavori*

Coordinamento degli interventi:
Alessandro Fuschiotto
Roma servizi per la mobilità

* Gli enti/associazioni/organizzazioni interessati a intervenire potranno comunicare i loro riferimenti alla dott.ssa Valentina Zelada (06.4695.6851), entro il giorno 2 ottobre 2012. Per consentire la più ampia partecipazione la durata di ciascun intervento non potrà superare i 10 minuti.

7.3. 5 NOVEMBRE 2012. "CENTRI DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE: ESPERIENZE, LIMITI E POTENZIALITÀ DI SVILUPPO"

Nell'ambito del "Primo Programma" di attuazione del Piano Nazionale, Roma Capitale ha costituito il "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", una struttura tecnica specificamente dedicata alla raccolta, alla gestione e all'elaborazione dei dati di incidentalità, alla valutazione e al monitoraggio degli interventi, a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione e dei vari operatori del settore.

Al fine di valorizzare l'esperienza in atto e raccorderla alle altre esperienze già consolidate, il Convegno del 5 novembre, presso l'Auditorium del MacRO, ha rappresentato un'importante occasione di incontro e di confronto tra i rappresentanti delle varie strutture che operano nel panorama nazionale.

Al Convegno hanno partecipato, insieme ad Enti istituzionali e di ricerca, i responsabili dei principali Centri d'eccellenza che, in Italia, operano nel settore della sicurezza stradale a supporto delle attività di programmazione e progettazione delle Amministrazioni.



Di seguito, il Programma del Convegno:



PIANO
SICUREZZA
STRADALE
2012 / 2020
ROMA SI MUOVE SICURA



ROMA
CAPITALE
Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti



mobilità
ROMA



IL PROGRAMMA

PRIMA PARTE:
ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEI CENTRI DI MONITORAGGIO
SULLA SICUREZZA STRADALE
Coordinamento: **Alessandro Fuschiotto**
Roma servizi per la mobilità

10.00 **Goffredo Camilli**
Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti
Introduzione ai lavori

10.20 **Sergio Dondolini**
Ministero Infrastrutture e Trasporti - Direzione Generale
Sicurezza Stradale
I centri di monitoraggio nell'esperienza del PNSS

10.40 **Fabrizio Benvenuti**
Roma servizi per la mobilità
Il centro di competenza di Roma Capitale

11.00 **Silvia Bruzzone**
ISTAT - U.O. Incidentalità Stradale
La rilevazione degli incidenti con lesioni a persone: il
Protocollo d'intesa nazionale

11.20 **Adriana Elena**
Regione Lazio - ASTRAL
Il centro di monitoraggio della sicurezza stradale della
Regione Lazio

11.40 **Ursula Montanari**
Provincia di Bologna
Sicurezza stradale: l'esperienza della Provincia di
Bologna

12.00 **Bruno Donno**
Regione Lombardia
Centri di monitoraggio sulla sicurezza stradale: ieri,
oggi e domani

12.20 **Sergio Negro**
Agenzia campana mobilità sostenibile - ACaM
Il CRISS della Regione Campania: stato dell'arte e
prospettive

12.40 **Sylvie Occeili**
IRES Piemonte
La messa in azione del centro di monitoraggio della
Regione Piemonte

13.00 Dibattito

Coordinamento tecnico-scientifico: Stefania Pisanti e Fabrizio Benvenuti
Segreteria organizzativa: Valentina Zelada - tel. 06. 4596. 6851
e-mail: valentina.zelada@agenziamobilita.roma.it

Auditorium del **MACRO** / via Nizza, 138
ROMA 5 NOVEMBRE 2012 / ORE 9.00 - 17.30
Ingresso libero fino ad esaurimento posti

13.30 Lunch

SECONDA PARTE:
LA STRUMENTAZIONE TECNICA E I SISTEMI DI GESTIONE DELLE
INFORMAZIONI
Coordinamento: **Luca Persia**
CTL - Università di Roma "Sapienza"

14.30 **Marco Surace**
Roma servizi per la mobilità
I dati di incidentalità e la collaborazione con la Polizia
Locale di Roma Capitale

14.50 **Giulio Lascialfari**
Roma servizi per la mobilità
Il sistema informativo in uso presso il centro di
competenza di Roma

15.10 **Luca Persia**
CTL - Università di Roma "Sapienza"
Strumenti di supporto alle attività dei centri di
monitoraggio

15.30 **Fabio Bruno Piscineri**
Provincia di Crotone
Il sistema informativo della Provincia di Crotone. Dalla
georeferenziazione dei dati alla diminuzione
dell'incidentalità

15.50 **Ilana Gobbino**
Regione Friuli Venezia Giulia
Il centro regionale di monitoraggio della sicurezza
stradale del Friuli Venezia Giulia

16.10 **Leonardo Naldini**
Comune di Perugia
La valutazione dinamica dei livelli di sicurezza stradale
a Perugia

16.30 **Vito Velardi**
AIPSS - Associazione Italiana Professionisti Sicurezza Stradale
Il ruolo dei professionisti a supporto della P.A.

16.50 Summary e chiusura lavori





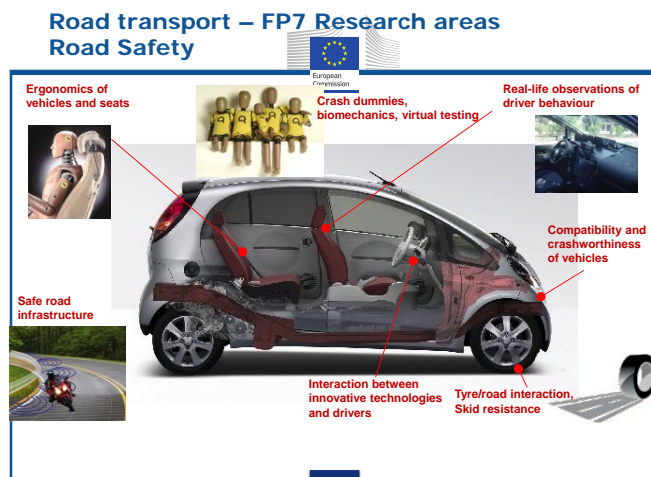
7.4. 27 NOVEMBRE 2012. "PROGETTI EUROPEI E RICERCA SULLA SICUREZZA STRADALE. TRASFERIBILITÀ DELLE BUONE PRATICHE NEL CONTESTO ITALIANO"

Il 27 novembre 2012, presso l'Auditorium dell'Ara Pacis, si è svolto il Convegno dedicato ai progetti di ricerca europei sulla sicurezza stradale e alla effettiva trasferibilità delle buone pratiche nel contesto italiano, a cura dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM) e in collaborazione con il Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) dell'Università "Sapienza" di Roma.

Ai lavori hanno partecipato rappresentanti di Organismi europei, di Enti e Amministrazioni italiane, oltre che del mondo accademico e della ricerca.

Sono stati presentati progetti ed iniziative messe in campo per migliorare la sicurezza stradale, promosse dalla Commissione europea o da singoli Paesi. Il dibattito ha evidenziato una generale applicabilità delle proposte a livello nazionale, seppure all'interno di uno spazio più ampio da assegnare alle attività di sperimentazione (di nuove tecnologie, di soluzioni progettuali innovative, ecc.) e alla "promozione" dei risultati di tali attività, prima di un definitivo adeguamento dell'apparato normativo.

La partecipazione dei Centri di ricerca e del mondo accademico italiano alle iniziative europee risulta essenziale per la individuazione e la valutazione delle misure innovative ma, di contro, si evidenzia una certa "inerzia" da parte del legislatore a recepire le eventuali proposte. La fase di sperimentazione (di più semplice promozione da parte dei tecnici e di più semplice attuazione da parte delle Amministrazioni) diventa cruciale per una reale diffusione delle buone pratiche suggerite dalla ricerca nazionale e internazionale.



Di seguito, il Programma del Convegno:



PIANO
SICUREZZA
STRADALE
2012/2020

ROMA SI MUOVE SICURA



ROMA
CAPITALE
Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti



mobilità
ROMA

PROGETTI EUROPEI E RICERCA SULLA SICUREZZA STRADALE

Trasferibilità delle buone pratiche nel contesto Italiano

Auditorium **ARA PACIS** / via Ripetta, 190
ROMA 27 NOVEMBRE 2012 / ORE 9.00 - 13.30
Ingresso libero fino ad esaurimento posti

IL PROGRAMMA

<p>9,00 Registrazione dei partecipanti</p> <p>9,30 F. Nussio Roma servizi per la mobilità Introduzione ai lavori e coordinamento interventi</p> <p>IL CONTESTO EUROPEO:</p> <p>9,40 M. C. Marolda EC DC MOVE Horizon 2020: il Framework europeo per la ricerca e l'innovazione</p> <p>10,00 S. Nikolaou CERTH La ricerca sulla sicurezza stradale e l'applicazione dei suoi risultati in Europa</p> <p>PROGETTI NEI QUALI L'ITALIA È IMPEGNATA:</p> <p>10,20 G. Giustiniani CTL - Università di Roma "Sapienza" Il progetto DaCoTa e l'in-depth investigation a Roma</p> <p>10,35 P. Sardi SIPSIVI Relazione tra l'uso di alcool e l'attività di guida: il progetto DRUID</p> <p>10,50 S. Piantini Università di Firenze Studio approfondito degli incidenti stradali gravi nell'area metropolitana fiorentina: il progetto RASIF</p> <p>11,05 <i>Coffee break</i></p>	<p>11,30 M. Surace Roma servizi per la mobilità La sicurezza delle due ruote motorizzate in aree urbane: il progetto eSUM</p> <p>11,45 M. Moretti ANCMA Un approccio integrato alla sicurezza dei motociclisti: il ruolo dei costruttori</p> <p>12,00 A. Tripodi CTL - Università di Roma "Sapienza" La sicurezza degli utenti deboli: i progetti SaferBrain e SafeCycle</p> <p>12,15 TAVOLA ROTONDA: LA TRASFERIBILITÀ DELLE BUONE PRATICHE NEL CONTESTO ITALIANO</p> <p>A. Fuschiotto Roma servizi per la mobilità Coordinamento degli interventi</p> <p>Partecipano: G. Camilli Roma Capitale - Dip. Mobilità e Trasporti, D. Porta Polizia Locale di Roma Capitale, M.C. Marolda EC DC MOVE, S. Giovenali Roma servizi per la mobilità, L. Naldini Comune di Perugia, L. Persia CTL - Università di Roma "Sapienza", M. Pieve Piaggio</p> <p>13,30 Summary e chiusura lavori</p>
---	--

Segreteria organizzativa: Roma servizi per la mobilità - S.O. Progetti, Pianificazione e Innovazione della Mobilità - tel. 06. 4695. 6637
e-mail: segreteria.ppi@agenziamobilita.roma.it



CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



REGIONE
LAZIO



MIT
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



25 000
VITE DA SALVARE
Campagna europea della sicurezza stradale

8. ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE NELLE SCUOLE

8.1. ATTIVITÀ "GIRA SICURO 2012"

La precedente iniziativa, promossa da Roma Capitale e curata da Roma Servizi per la Mobilità nel 2011, intitolata "Pilota per la Vita", aveva coinvolto gli studenti delle Scuole superiori di **7 Istituti nei Municipi IV, VI e VII**, con l'organizzazione di incontri-spettacolo ed il coinvolgimento di esperti di sicurezza stradale, psicologi, tecnici, esponenti delle Amministrazioni locali e rappresentanti della Polizia Locale di Roma Capitale.

L'obiettivo era, da un lato, di sensibilizzare gli studenti sul tema dell'incidentalità stradale, sul pericolo che può comportare ogni "leggerezza", ogni interpretazione superficiale delle regole, e invitarli a riflettere; dall'altro di registrare il livello di percezione del rischio da parte degli stessi ragazzi, l'effettiva consapevolezza delle conseguenze di un incidente stradale, la loro idea sull'uso del trasporto pubblico anche come modo più sicuro di spostarsi in città.

Nell'ambito della campagna "Pilota per la Vita" erano stati coinvolti circa 1.000 studenti e distribuiti oltre 650 questionari; la premiazione dei questionari prevedeva l'assegnazione di caschi da moto e abbonamenti al trasporto pubblico.



In continuità con la campagna del 2011, la nuova iniziativa di sensibilizzazione, curata dalla stessa RSM, tra maggio e giugno 2012, intitolata "Gira Sicuro. Be Sapiens", si è concentrata invece sul concetto di "evoluzione", per invitare i ragazzi a rivedere i propri livelli di consapevolezza e di responsabilità nella vita, come sulla strada.

Da un lato sono state presentate le condizioni di rischio determinate da comportamenti di guida trasgressivi, dall'altro, i comportamenti corretti da assumere per la sicurezza propria e delle altre persone, a bordo dei diversi tipi di veicolo (in particolare su motociclo e ciclomotore) e a piedi. Ulteriormente valorizzata è la componente del trasporto pubblico, come mezzo più sicuro oltre che sostenibile in termini di riduzione dei livelli di congestione ed impatto sull'ambiente urbano.

L'iniziativa ha coinvolto **15 Istituti di Secondo grado ricadenti in diversi Municipi della Capitale**, attraverso la realizzazione di eventi/spettacolo ed il coinvolgimento diretto dei ragazzi e del corpo docente. La presenza, inoltre, dei rappresentanti della Polizia Locale di Roma Capitale e dei rappresentanti delle Asl, oltre che dei tecnici di Roma Servizi per la Mobilità, nelle diverse giornate, ha attribuito più ampia rilevanza all'iniziativa.

Attraverso la **proiezione di video, la presentazione di testimonianze e l'intervento diretto degli operatori della sicurezza stradale**, i ragazzi sono stati esortati a riflettere sui temi della sicurezza stradale e, soprattutto, sulle condizioni che determinano "insicurezza" sulla strada. La testimonianza di alcuni genitori di ragazzi rimasti vittime di incidenti stradali è stata presentata come monito generale.

Anche in questa iniziativa, il supporto di questionari pre-impostati ha consentito di veicolare l'evento, oltre che realizzare a-posteriori una valutazione più dettagliata dei **livelli di conoscenza e di percezione del problema da parte dei ragazzi**.

QUESTIONARIO rivolto agli studenti delle Scuole Superiori

Scuola _____

Dati sulla persona _____

Sesso M F N O C

età _____

Municipio di residenza _____ / CAP _____

Ho il patentino SI NO C

1. Quali mezzi abitualmente utilizzi per recarti a scuola? (Per caso di più mezzi utilizzati, indicare nell'apposita casella il numero riferito alla frequenza dei mezzi per esempio se ti accompagnano con l'auto e poi prendi l'autobus, indicherei rispettivamente 1 nella riga auto privata come passeggero e 2 nella riga autobus mezzo pubblico.)

— a piedi

— in bicicletta

— metro, metrolino o scooter come conducente SI NO I N O C

— moto, metrolino o scooter come passeggero SI NO I N O C

— auto privata come conducente SI NO I N O C

— auto privata come passeggero SI NO I N O C

— minicar come conducente SI NO I N O C

— minicar come passeggero SI NO I N O C

— mezzo pubblico (bus, metropolitana, tram) SI NO I N O C

— altro mezzo (specificare) _____

2. (Se usi moto/motociclo/scooter per recarti a scuola) quante volte a settimana usi il tuo scooter/motociclo?

da 1 a 2 giorni da 3 a 4 giorni da 5 a 6 giorni altre (specificare) _____

3. (Se usi moto/motociclo/scooter per recarti a scuola) in caso di pioggia, per i tuoi spostamenti utilizzi comunque la tua moto/scooter oppure cambi mezzo?

sì, cambio mezzo, uso il trasporto pubblico sì, cambio mezzo, vado in macchina no, non cambio no, non cambio

4. Sei consapevole del fatto che l'uso di alcuni mezzi di trasporto (guida, bicicletta, trasporto pubblico) è meno inquinante rispetto al trasporto su autoveicolo o moto/motociclo?

sì no, non lo so sì, non lo so no, non lo so non mi interessa

5. (Se usi auto/minicar o/o moto/motociclo/scooter per recarti a scuola) perché non utilizzi il trasporto pubblico per andare a scuola? (Indicare al massimo due motivazioni)

non ci sono fermate/stazioni vicino casa non ci sono mezzi in circolazione per raggiungere la scuola devo cambiare troppi mezzi mi impiega troppo tempo le vetture sono troppo affollate i mezzi non sono puntuali, i passaggi non sono frequenti preferisco la moto o la macchina altro (specificare) _____

6. Assegna un punteggio da 1 a 10 sulla sicurezza dei seguenti mezzi di trasporto

— autoveicolo auto minicar moto scooter bicicletta scooter auto minicar moto scooter bicicletta scooter

7. Sei mai stato coinvolto in un incidente stradale?

sì, in auto sì, in moto/motociclo/scooter sì, a bordo di una minicar sì, ero a piedi no, non mi è mai capitato

12. (Per chi è stato coinvolto in un incidente stradale) l'incidente che hai subito ha richiesto il ricovero in ospedale?

sì no

13. (Per chi è stato coinvolto in un incidente stradale) qual è stata la dinamica dell'incidente?

caduta da moto/motociclo/scooter perdita di controllo del veicolo tamponamento o urto con altro veicolo urto con ostacolo (bordone, marciapiedi, ecc...) investimento pedone investimento pedone altro (specificare) _____

14. Hai amici che sono stati coinvolti in un incidente stradale grave?

sì no

15. Secondo te, gli incidenti sono da attribuire principalmente a:

comportamenti irresponsabili del conducente scarsa manutenzione delle strade veicoli poco sicuri altro (specificare) _____

16. Assegna un punteggio da 1 a 10 ai comportamenti più rischiosi per chi guida:

— uso di dispositivi elettronici abuso di alcoolici alta velocità uso del cellulare alla guida o guida distratta manovre scorrette non uso dei dispositivi di sicurezza (cintura, cinture...) passaggio nel rosso altro (specificare) _____

17. (Se guidi moto/motociclo/scooter) a tuo parere, quali sono le condizioni di eventi/traffico che consenti nel tuo percorso urbano?

scarsa manutenzione delle strade (buché) scarsa manutenzione della segnaletica stradale (cartelli e strisce pedonali) conducenti che non rispettano le regole ridotta visibilità notturna strada sconvolta in caso di pioggia buio in scia sui marciapiedi o in doppia fila assenza di marciapiedi altro (specificare) _____

18. Puoi assegnare un punteggio da 1 a 10 al grado di pericolosità delle seguenti azioni?

— scalare una montagna 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

— frenare con il parabrezza 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

— andare in notturno 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

— giocare a calcio 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

— giocare a rugby 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

— frenare dal secondo piano 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

— passare col rosso 0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

19. Due domande: qual è il tasso alcolico consentito per l'impiego di:

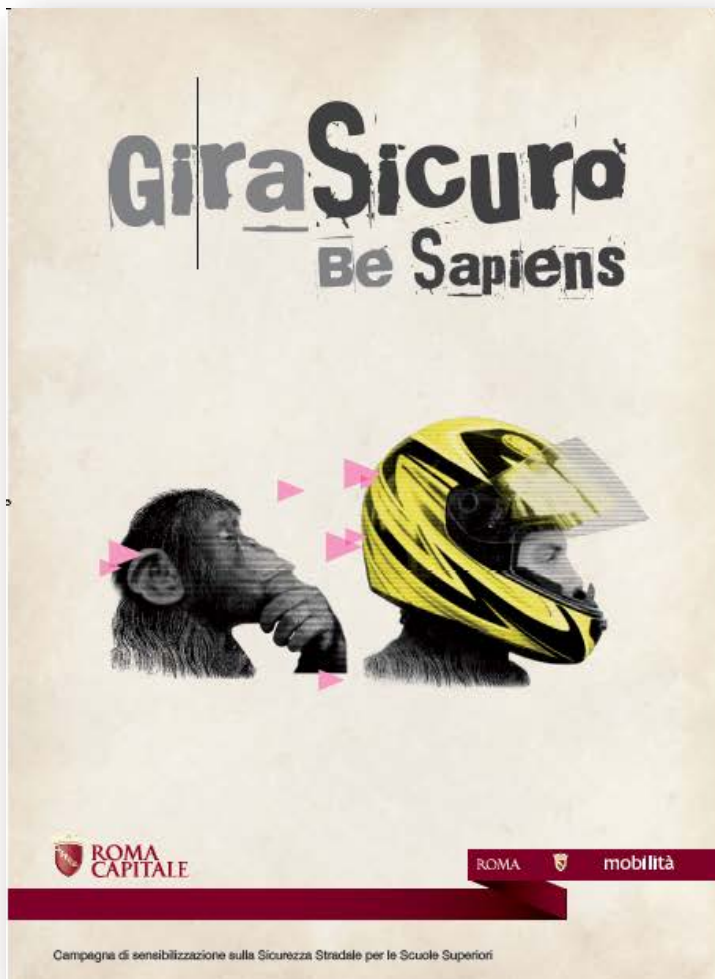
0 mg/ml 0,2 mg/ml 0,5 mg/ml 1 mg/ml

qual è il limite di velocità in città?

50 Km/h 60 Km/h 70 Km/h 80 Km/h

20. Secondo te, è vero che sono morte più persone in Italia per incidenti stradali l'anno scorso, che nel 2001 a New York per l'attacco alle torri gemelle?

sì no



9. PARTECIPAZIONE AL III E AL IV/V PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PNSS

9.1. I BANDI DELLA REGIONE LAZIO IN ATTUAZIONE DEL PNSS

Per ridurre il danno sociale derivante dagli incidenti stradali, con Legge n. 144/99, è stato istituito il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" (PNSS) che si attua attraverso "Programmi annuali" che individuano specifiche linee di azione.

In ragione delle risorse disponibili, nel corso degli anni, il Governo ha finanziato i Programmi annuali, destinando alle singole Regioni quote di finanziamenti commisurate alle specifiche condizioni di incidentalità.

Attraverso le risorse derivanti dal "Primo" e "Secondo Programma", la Regione Lazio ha risposto nel corso degli anni al finanziamento di numerosi interventi e attività proposti da Comuni e Province, finalizzati a migliorare le condizioni della sicurezza stradale sul rispettivo territorio di competenza. Sulla base dei finanziamenti previsti dal *Primo* e dal *Secondo Programma*, sul territorio regionale, sono stati avviati circa 155 interventi infrastrutturali di messa in sicurezza delle strade e sono state realizzate attività di formazione e informazione promosse da Comuni e Province, per un importo complessivo di circa 19 mln di euro. Tali interventi risultano in parte già realizzati.

Nell'ambito dei finanziamenti disposti dal *Primo* e dal *Secondo Programma*, Roma Capitale ha realizzato:

- **il progetto per la costituzione del Centro di Monitoraggio** (successivamente denominato *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*) e della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale (per un totale di 2,5 milioni di Euro, cofinanziati al 50% dalla Regione Lazio), oltre una serie di **interventi sperimentali per la sicurezza stradale** (per ulteriori 808 mila Euro, cofinanziati al 40% dalla Regione Lazio e per il 60% dall'Amministrazione comunale);
- **interventi sperimentali per la manutenzione della rete viaria principale** (per un totale di 3 milioni di Euro, cofinanziati al 45% dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e per il 55% dall'Amministrazione comunale).

Nell'ambito del *Terzo Programma annuale di attuazione* del PNSS, la Regione Lazio (con Deliberazione di Giunta Regionale n. 545 del 18/11/2011) ha co-finanziato interventi per un totale di € 4.704.709. Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 156 del 13 aprile 2012, è stato inoltre approvato il Bando per il *Quarto* e *Quinto Programma di attuazione* del PNSS, con uno stanziamento complessivo della Regione Lazio pari ad € 8.951.456,05. In entrambi i Bandi, gli interventi mirano al rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale e alla realizzazione di opere infrastrutturali su componenti di incidentalità prioritarie ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale.

Aggiudicandosi sia il *Terzo* che il *Quarto* e *Quinto Programma*, l'Amministrazione di Roma Capitale ha ottenuto i finanziamenti per:

- **la realizzazione di un "Piano Integrato per la riduzione delle velocità nelle ore notturne sugli itinerari cittadini a massima incidentalità"** (per un totale di 1,5 milioni di Euro cofinanziati al 40% dalla Regione e per il 60% dall'Amministrazione comunale);
- **la realizzazione di "Azioni "trasversali" e "specifiche" per la salvaguardia degli utenti deboli in attuazione del Piano della Sicurezza Stradale di Roma Capitale 2012-2020"**, con particolare riguardo alla salvaguardia e all'incentivazione della mobilità ciclistica (per ulteriori 1,5 milioni di Euro anch'essi cofinanziati al 40% dalla Regione).

9.2. PROGETTO DI ROMA CAPITALE PER IL TERZO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PNSS

9.2.1. Contenuti e finalità del Progetto

Come prima causa di incidentalità e come componente principale dell'ordine di gravità degli incidenti stradali, l'Istat individua l'alta velocità. **Quasi il 10% degli incidenti stradali, in Italia, è causato dall'alta velocità.** Seguono, in ordine decrescente, gli incidenti dovuti a guida distratta e pericolosa, guida contromano, mancato rispetto della precedenza, mancato rispetto della distanza di sicurezza, attraversamento irregolare dei pedoni, assunzione di alcool e sostanze stupefacenti.

Recenti studi della Commissione europea indicano che in circa il 55% degli incidenti che avvengono in ambito urbano la velocità dei veicoli è superiore a 50 km/h, mentre in solo il 5% degli incidenti la velocità dei veicoli è inferiore ai 30 Km/h.

Nel comune di Roma, la quota di incidentalità dovuta all'alta velocità riguarda il 12,3% degli incidenti stradali e raggiunge il 24% sul totale degli incidenti mortali.

I tassi di incidentalità nelle ore notturne risultano 2-3 volte superiori a quelli registrati nelle ore del giorno, con un accrescimento dell'ordine di gravità degli incidenti soprattutto sulle tratte a veloce scorrimento, che si collega ad ulteriori condizioni di guida in stato di stanchezza, alterazione psico-fisica, scarsa visibilità, etc.

Il progetto, denominato *"Piano Integrato per la riduzione delle velocità nelle ore notturne sugli itinerari cittadini a massima incidentalità"* riguarda un complesso di **interventi ed azioni volte a garantire più elevati livelli di sicurezza stradale a tutte le componenti di traffico in ambito urbano**, con particolare attenzione alla componente delle elevate velocità che si determinano nelle ore notturne sui principali assi cittadini.

Con il fine primario di ridurre il numero delle vittime e l'ordine di gravità degli incidenti, il progetto è finalizzato a:

- **Ampliare il quadro delle conoscenze sul fenomeno** della velocità nelle ore notturne, rafforzando contestualmente il sistema delle competenze e la capacità di leggere ed interpretare tale fenomeno;
- **Rafforzare le capacità tecniche di governo e gestione dell'incidentalità**, attraverso la formazione dei tecnici e la realizzazione di strutture e strumenti dedicati a supportare le attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione;
- **Costruire un quadro strutturato e condiviso di attività**, attraverso la definizione del Piano Integrato di Azione e la costituzione del Tavolo di concertazione/consultazione specificamente dedicato;
- **Progettare e realizzare specifiche soluzioni e tipologie di intervento** per innalzare i livelli di sicurezza e ridurre le quote e la gravità degli incidenti sulle strade romane, compatibilmente con quanto prescritto dal Codice della strada, le condizioni e gli equilibri ambientali, le caratteristiche specifiche dei contesti in attraversamento;
- **Diffondere un sistema di conoscenze e di consapevolezza più elevato** sulle conseguenze dell'alta velocità, soprattutto tra la popolazione giovanile (in particolare la fascia dei neopatentati), e sulle conseguenze dell'alta velocità nelle ore notturne, rivolto a tutti gli utenti della strada (con particolare riguardo agli utenti professionali).

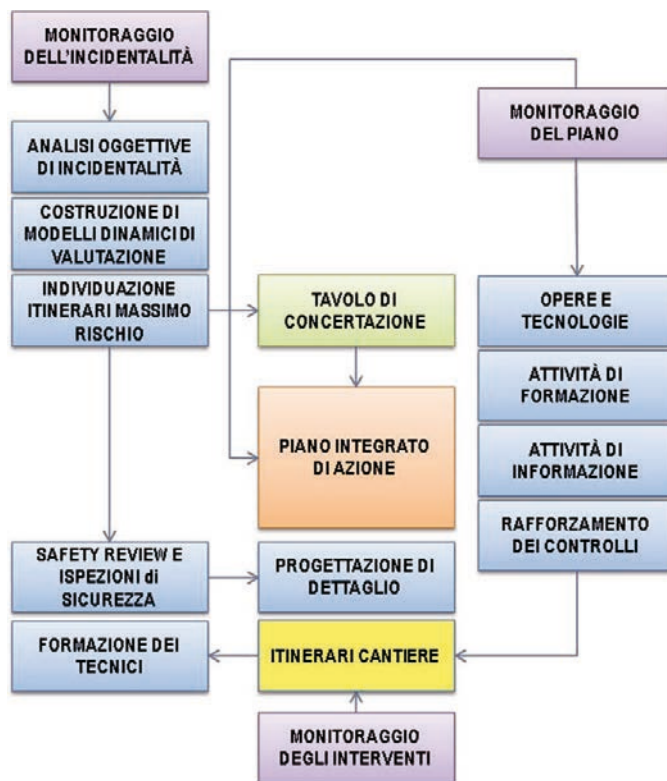
Il *"Piano Integrato di Azione"*, quale strumento intersettoriale e multidisciplinare volto a far convergere i diversi processi di decisione e di intervento, fissa e raccorda le diverse linee di attività.

9.2.2. Azioni previste

All'interno del *"Piano Integrato di Azione"*, il Progetto prevede la definizione e la realizzazione di un sistema ampio di attività: attività di analisi e di valutazione delle condizioni di rischio; azioni di rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale; attività di formazione nelle scuole e attività di comunicazione/informazione ri-

volte alle componenti sensibili e alla cittadinanza; formazione dei tecnici dell'amministrazione e degli operatori della Polizia Municipale; rafforzamento dei controlli e altre misure sistematiche di contrasto. In particolare, il progetto prevede **tre macrofasi**:

- **Prima macrofase - "Analisi, concertazione preventiva e Piano Integrato di Azione"**: Analisi oggettiva di incidentalità e individuazione delle tratte caratterizzate da massimo rischio nelle ore notturne; Costruzione di modelli dinamici di valutazione; Valutazione delle criticità strutturali delle tratte stradali; Formazione dei tecnici dell'Amministrazione su road safety review e ispezioni di sicurezza; Costruzione del repertorio degli interventi; Formazione degli operatori delle Polizie Municipali; Costituzione di un tavolo tecnico di concertazione/consultazione; Costruzione del Piano Integrato di Azione; Iniziative di formazione e sensibilizzazione rivolte in particolare alle fasce giovanili, agli operatori di guida professionali e all'intera cittadinanza; Rafforzamento dei controlli e campagne di presidio della Polizia Municipale; Pubblicazione e Diffusione risultati.
- **Seconda macrofase - "Sperimentazione: Ambiti di progettazione di dettaglio e progetto pilota - "Itinerari Cantiere"**: Elaborazione di progetti di dettaglio per le tratte a massimo rischio; Selezione e valutazione del repertorio degli interventi; Selezione, progettazione e realizzazione degli interventi sull'itinerario "cantiere" (installazione di tecnologie innovative, realizzazione di opere e segnaletica sperimentale); azioni integrative di rinforzo dei presidi delle Forze dell'Ordine; misure di comunicazione e informazione destinate alle fasce di utenza sensibile.
- **Terza Macrofase: "Monitoraggio"**: Valutazione e monitoraggio dell'incidentalità nel triennio di riferimento (valutazione della riduzione delle velocità medie, delle quote di incidentalità, dei livelli di gravità degli incidenti); Valutazione e monitoraggio degli effetti e dei livelli di efficacia derivati dalla realizzazione degli interventi (valutazione ex-ante ed ex-post); Valutazione e monitoraggio dell'efficacia delle diverse iniziative realizzate nell'ambito del Progetto (di formazione, informazione, rafforzamento dei controlli, etc.), nonché dei livelli di adesione, di coinvolgimento, e di partecipazione attiva da parte degli operatori presenti sul territorio comunale (monitoraggio del Piano).



Schema del Piano Integrato di Azione

9.2.3. Risorse impegnate e durata delle attività

Per la progettazione di dettaglio e la realizzazione delle azioni previste dal Progetto saranno utilizzate le risorse professionali, le competenze e la strumentazione tecnica del *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*, all'interno della Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (S.O. "Progetti, Pianificazione e Innovazione della mobilità") che opera per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale. Una serie di attività vedranno il coinvolgimento diretto di altri soggetti, in particolare, degli operatori della Polizia Locale di Roma Capitale e dei tecnici dei Dipartimenti.

Un sostanziale contributo potrà provenire dalla *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale*, con il coinvolgimento di tutti gli operatori che assumono competenza nel settore della sicurezza stradale.

Per lo svolgimento delle tre macrofasi è previsto **un arco di 36 mesi**, la cui articolazione risulta funzionale all'efficacia delle azioni specifiche. Il Progetto di dettaglio, previsto in avvio delle attività, delinea in maniera più approfondita le azioni specifiche e le modalità operative.

9.3. PROGETTO DI ROMA CAPITALE PER IL QUARTO E QUINTO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PNSS

9.3.1. Contenuti e finalità del Progetto

Nel 2010 l'incidentalità stradale nel comune di Roma ha determinato **18.496 incidenti con vittime, 182 morti e 24.467 feriti**, per un costo sociale di **2,05 miliardi di euro**. Il costo sociale sostenuto da ciascun cittadino per l'incidentalità stradale risulta pari a 744 Euro per abitante, una volta e mezzo il valore medio nazionale (461 Euro per abitante).

Sono in media 51 gli incidenti stradali che si verificano a Roma ogni giorno e 15 i decessi per incidente stradale che si registrano ogni mese, oltre 3 decessi a settimana.

In tali condizioni, più ampie criticità si registrano per gli utenti deboli della strada, in particolare:

- **pedoni** che rappresentano circa un quarto delle vittime, con 43 pedoni deceduti nel 2010 (il 24% delle vittime), un tasso di mortalità di 1,6 morti ogni 100 mila abitanti (1,5 volte quello medio nazionale), un tasso di ferimento di 82 feriti ogni 100 mila abitanti (2,3 volte quello medio nazionale);
- **ciclisti**, per i quali risultano 3 morti e 179 feriti, al 2010, e 4 morti e 185 feriti al 2009, con il coinvolgimento di 133 veicoli in incidenti stradali, al 2010;
- **bambini e anziani**, in ragione delle specifiche condizioni di vulnerabilità; sul totale dei pedoni deceduti, il 65% rientra nella fascia di età oltre 65 anni.

Nonostante risultino dinamiche in riduzione nel numero e nella gravità degli incidenti stradali, le componenti più vulnerabili continuano a far registrare elevate quote di vittime e condizioni di rischio. Ciò in conseguenza di una serie di fattori legate alla sicurezza stradale (i livelli di sicurezza dei percorsi, il mancato rispetto delle regole da parte degli utenti della strada, l'assunzione di comportamenti di guida a rischio) oltre che livelli di congestione e traffico che, nella città di Roma, aumentano esponenzialmente l'esposizione al rischio, soprattutto per gli utenti deboli.

Diventa dunque necessario intervenire con misure ed azioni specificamente mirate a riorientare i modelli di mobilità verso configurazioni più coerenti con le esigenze di salubrità e di sicurezza dei cittadini, secondo composizioni modali che risultino adeguate alle esigenze degli utenti deboli e della mobilità non motorizzata (messa in sicurezza delle piste ciclabili, delimitazione di zone con limite di velocità a 30 km/h, realizzazione di aree riservate alla mobilità ciclopedonale, etc.).



Pertanto il Progetto, presentato da Roma Capitale nell'ambito del Quarto e Quinto Programma di attuazione del PNSS, si incentra proprio sulle componenti deboli della strada (soprattutto pedoni e ciclisti), per **incentivare e garantire in termini di sicurezza modelli di mobilità sostenibili**, a fronte dei vantaggi di diverso tipo (ambientali, ecologici, sociali, di salubrità, ecc.) che tali modelli determinano. **La messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e delle aree di pertinenza delle scuole**, per la salvaguardia della mobilità dei più piccoli (promuovendo tra l'altro l'uso della bicicletta) costituisce l'altra tematica su cui si sofferma la proposta progettuale, laddove i bambini costituiscono non solo una componente da "proteggere" (come pedoni e come passeggeri), ma anche e soprattutto una componente da "educare" e da "formare" perché possano riconoscersi, nella crescita e da "adulti", in modelli di mobilità e di vita sicuri e responsabili. **Le particolari condizioni di vulnerabilità e le ridotte capacità fisico-motorie degli anziani**, a fronte di una dimensione sempre più ampia delle classi over 65 anni, inducono ad intervenire inoltre con misure ed azioni adeguate rispetto a questa specifica componente di mobilità.

In riferimento dunque agli obiettivi e alle azioni prioritarie individuate dal "Piano Comunale della Sicurezza Stradale", e quale strumento di attuazione del Piano stesso, il Progetto assume l'obiettivo generale di aumentare i livelli di sicurezza delle utenze deboli (in particolare pedoni e ciclisti, bambini ed anziani) e ridurre il numero delle vittime sulla strada. Ciò attraverso una serie di azioni che si articolano in funzione degli specifici obiettivi qualitativi posti alla base dello stesso Progetto:

- **rafforzare le capacità di governo e gestione della sicurezza stradale**, attraverso la conoscenza e la comprensione del fenomeno; la realizzazione di strutture, strumenti ed iniziative volte ad accrescere i livelli di competenza e le capacità di programmazione, progettazione e intervento dell'Amministrazione;
- **accrescere i livelli di consapevolezza della popolazione**, in tutte le fasce di età, attraverso azioni diffuse finalizzate alla formazione di una cultura della sicurezza stradale e al coinvolgimento delle varie componenti della collettività e dei diversi operatori del settore;
- **intervenire e mettere in sicurezza gli ambiti territoriali**, le tratte stradali e gli itinerari critici, attraverso la progettazione e la realizzazione di interventi efficaci; la sperimentazione di soluzioni e tecnologie innovative; il rafforzamento delle attività di prevenzione, controllo e repressione combinate con le Forze dell'Ordine.

9.3.2. Azioni previste

Per "rafforzare le capacità di governo e gestione della sicurezza stradale" da parte dell'Amministrazione, il Progetto di dettaglio prevede:

- **costruzione di quadri conoscitivi di dettaglio**: analisi del fenomeno dell'incidentalità stradale collegata all'utenza debole e analisi dei comportamenti a rischio; mappatura degli ambiti e degli itinerari (assi e intersezioni) a maggior rischio, con l'individuazione delle criticità e la determinazione delle cause; valutazione delle specifiche condizioni di sicurezza stradale attraverso attività di "Road Safety Inspection" lungo gli itinerari più critici. Particolare attenzione verrà posta alle condizioni di sicurezza degli itinerari ciclabili e, soprattutto, degli esiti delle piste ciclabili nei punti di immissione e/o di conflitto con la componente veicolare; degli itinerari casa-scuola, delle aree di pertinenza e degli attraversamenti pedonali davanti le scuole; degli itinerari turistici nelle aree a maggior frequenza di flussi pedonali; degli altri itinerari e punti della rete che presentino livelli significativi di incidentalità;
- **elaborazione di un "Manuale" per la progettazione degli itinerari ciclabili e ciclo-pedonali**, che fornisca un repertorio significativo di soluzioni da adottare per salvaguardare e mettere in sicurezza l'utenza debole¹⁰, anche attraverso la valutazione dell'efficacia e della trasferibilità di misure e soluzioni già sperimentate in altri Paesi;

¹⁰ Il "Manuale" costituisce estensione/integrazione del "Repertorio degli interventi" già elaborato nell'ambito del PCSS.

- **elaborazione del “Programma di Azioni”** che, assumendo come riferimento il repertorio sopra citato, individui le attività e le misure più efficaci da porre in essere, i soggetti da coinvolgere, i tempi e le modalità operative, i risultati da raggiungere in risposta alle specifiche condizioni di incidentalità. Tale documento, che si pone come parte integrante del “Secondo Programma di attuazione” del PCSS, costituirà supporto per le attività di pianificazione e progettazione dell’Amministrazione;
- **organizzazione di moduli formativi indirizzati ai tecnici dell’Amministrazione e agli operatori della PLRC**, con il fine di innalzare i livelli di competenza e rafforzare le capacità di programmazione, progettazione, gestione degli interventi.

Per “accrescere i livelli di conoscenza e di consapevolezza della popolazione”, in tutte le fasce di età, sia in età scolare che per gli adulti, ma anche per sollecitare il raccordo tra i vari operatori della sicurezza stradale, il Progetto prevede:

- **attività di formazione/informazione nelle scuole primarie**, rivolte ai bambini fino a 10 anni, nell’ambito di un Programma di attività coordinato con la Polizia Locale di Roma Capitale;
- **iniziative di sensibilizzazione nelle scuole secondarie di primo e secondo grado** in collaborazione con i vari Gruppi municipali della PLRC;
- **una campagna di sensibilizzazione destinata all’intera cittadinanza**, incentrata sul tema della salvaguardia degli utenti deboli, e declinata rispetto alle diverse tipologie di utenza (pedoni, ciclisti, bambini, anziani);
- **attività di comunicazione e diffusione del Progetto**, attraverso un Convegno e seminari tecnici con il coinvolgimento dei vari soggetti che operano nel settore specifico a livello locale e con la partecipazione anche di altre Amministrazioni italiane o di altri Paesi che si siano efficacemente misurate con il tema della sicurezza degli utenti deboli;
- **diffusione di materiali informativi e pubblicazione dei risultati**, attraverso il portale web del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale e i Siti istituzionali.

Alla base delle varie fasi di definizione/attuazione del progetto è prevista l’attivazione di una “**procedura partecipata**”, con il coinvolgimento dei diversi operatori che, a dimensione locale, abbiano interessi e competenze nel settore specifico (rappresentanti delle Istituzioni, associazioni, scuola, forze dell’ordine, strutture sanitarie, strutture per anziani, ecc.). Già in fase di prima elaborazione del “Programma di Azioni”, sono previsti una serie di incontri volti, da un lato, a illustrare obiettivi, contenuti, attività e risultati del Progetto; dall’altro, a raccogliere eventuali contributi che possano derivare dal confronto tra gli stessi operatori per valorizzare ed ottimizzare le attività specifiche¹¹.

Infine, per “**mettere in sicurezza ambiti territoriali ed itinerari ciclabili e ciclo-pedonali**” caratterizzati da più gravi condizioni di rischio, il Progetto prevede:

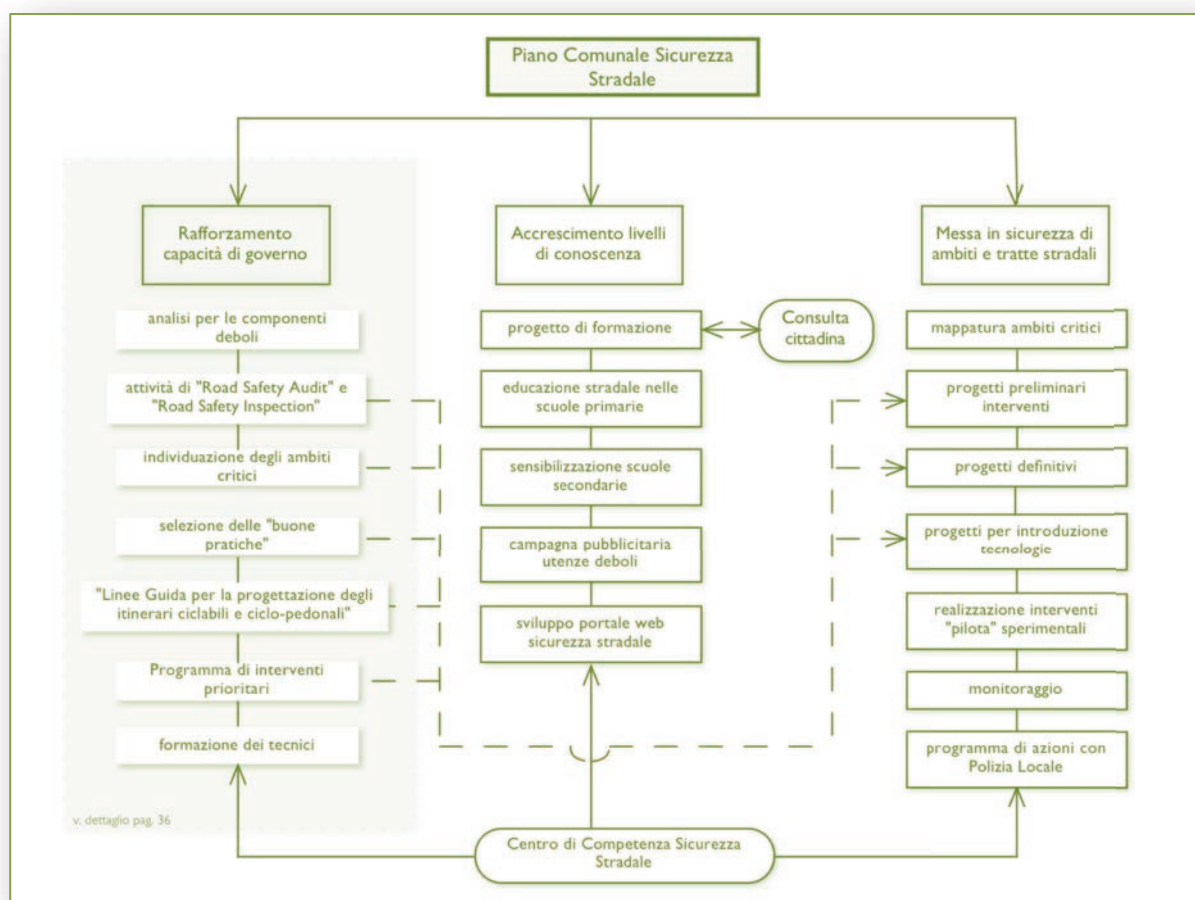
- **sperimentazione di misure e soluzioni specifiche di intervento**, con l’elaborazione di una serie di progetti di cui l’Amministrazione potrà disporre anche al di fuori del presente Progetto, in ragione delle concrete occasioni e disponibilità finanziarie; la valutazione dei livelli di efficacia degli interventi e del relativo impatto sulla sicurezza stradale, attraverso attività di “Road Safety Audit” degli stessi progetti; la messa in opera di alcune tipologie di intervento;

¹¹ L’adozione della procedura partecipata anticipa e avvia concretamente le attività della “*Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale*”, come sede di raccordo e di concertazione prevista nell’ambito del PCSS, la cui istituzione risulta attualmente in corso di approvazione da parte dell’Assemblea capitolina.

- **sperimentazione di tecnologie, segnaletica e soluzioni innovative**, sia attraverso la elaborazione di progetti da mettere a disposizione dell'Amministrazione e da utilizzare in base ad ulteriori canali di attuazione e modalità di finanziamento, sia attraverso la realizzazione concreta di alcune tipologie di soluzioni e tecnologie innovative;
- **rafforzamento dei controlli ed altre misure di contrasto**, sulla base di un Programma di azione coordinato con la Polizia Locale di Roma Capitale, volto ad ottimizzare e rafforzare le attività di presidio, prevenzione e repressione da parte degli Agenti nelle aree e lungo gli itinerari più critici.

Per tutta la durata del Progetto è prevista, inoltre, **un'attività di monitoraggio** volta a registrare l'evoluzione delle condizioni di incidentalità e dei fattori di rischio nel triennio di riferimento del Progetto; monitorare i risultati conseguiti nell'ambito delle specifiche attività (di formazione, informazione, rafforzamento dei controlli, ecc.); valutare gli effetti e l'efficacia degli interventi sulle infrastrutture.

Il monitoraggio del Progetto sarà effettuato sia attraverso la valutazione dei parametri di incidentalità che con **l'apertura di un canale di comunicazione con i cittadini** (sul portale web), al fine di raccogliere le eventuali segnalazioni ed osservazioni proposte dalla cittadinanza e diffondere i risultati del Progetto. Il canale di comunicazione sarà reso attivo fin dalla fase di definizione del "Programma di Azioni", nell'ambito della sopra citata procedura partecipata.



9.3.3. Risorse impegnate e durata delle attività

Per lo svolgimento delle quattro macro-fasi è previsto **un arco di 36 mesi**, la cui articolazione risulta funzionale all'efficacia delle azioni specifiche.

Il Progetto è coordinato dal Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale (Direzione Mobilità Privata e TPL non di Linea) che lo gestisce, operativamente, attraverso Roma Servizi per la Mobilità (RSM), una struttura multidisciplinare con competenze specialistiche sui temi della sicurezza stradale, progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, analisi e monitoraggio, impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico. All'interno di RSM è operativo il "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale", che realizzerà gran parte delle attività previste dal Progetto, utilizzando la strumentazione tecnica, i dati, le risorse e le competenze professionali di tale struttura.

Oltre il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, il Progetto vede direttamente coinvolti nella realizzazione delle attività specifiche anche altri settori dell'Amministrazione (Dipartimento Ambiente, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Polizia Locale di Roma Capitale, Uffici Tecnici Municipali).

La procedura partecipata sopra descritta consentirà di coinvolgere, comunque, tutti gli operatori che, sul territorio comunale, abbiano competenze nel settore e sui temi della salvaguardia delle utenze deboli (Federazione Italiana Ciclisti, Federazione motociclisti, Associazione dei Pedoni, ecc.) e che possano fornire utili contributi per la valorizzazione delle azioni previste dal Progetto. Nell'ambito delle attività di formazione e informazione saranno coinvolti inoltre gli Istituti scolastici distribuiti nei vari Municipi, le strutture sanitarie, i centri per anziani, i genitori, ecc. La comunicazione via web e la campagna di sensibilizzazione consentiranno di raggiungere, di fatto, l'intera Cittadinanza.



ROMA
CAPITALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti

mobilità

ROMA





ROMA
CAPITALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti

mobilità

ROMA





ROMA
CAPITALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità
Dipartimento Mobilità e Trasporti

mobilità

ROMA



PIANO SICUREZZA STRADALE 2012 / 2020

ROMA SI MUOVE SICURA



CENTRO DI COMPETENZA
SULLA SICUREZZA STRADALE

