PROGRAMMA STRAORDINARIO PER LA SICUREZZA STRADALE

“VISION ZERO”

seconda parte

LE SPECIFICITA’ DEL CONTESTO ROMANO

LUGLIO 2017

ROMA

mobilità ROMA

CENTRO DI COMPETENZA SULLA SICUREZZA STRADALE

ROMA SI MUOVE SICURA

CONSULTA CITTADINA

Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità

SOMMARIO

1. DIMENSIONI E CARATTERISTICHE DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE 5
1.1. La dimensione dell'incidentalità stradale a Roma 7
1.2. Le componenti a maggior rischio 12
1.3. Divari tra i Municipi 14
1.4. Assi e intersezioni a massima incidentalità (media triennio 2013-2015) 19
1.5. Graduatoria delle strade più pericolose nel 2015 22

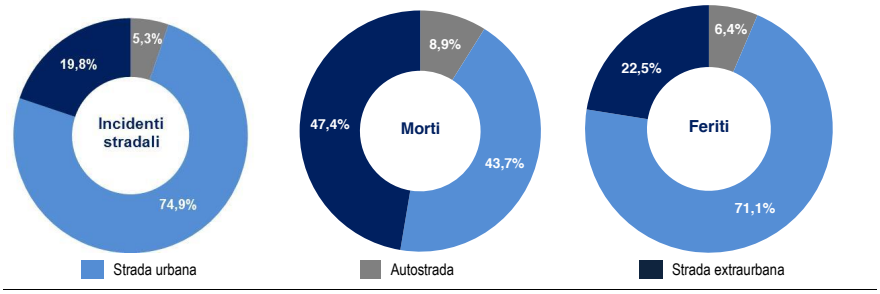
2. POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE IN ATTUAZIONE DEL PNSS 27
2.1. Il quadro programmatorio di riferimento a Roma 29
2.2. Piano Comunale della Sicurezza Stradale" 2012-2020 30
2.3. Il "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale" 32
2.4. La "Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità" 36

3. DIMENSIONI E CARATTERISTICHE DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE

3.1. La dimensione dell'incidentalità stradale a Roma

Uno dei temi centrali delle politiche di sicurezza stradale riguarda **l'incidentalità in ambito urbano**:

- in Europa, le strade urbane raccolgono in media il 38% dei decessi;
- in Italia, il quadro è più critico, con il 75% degli incidenti con vittime, il 44% dei decessi e oltre il 70% dei feriti si localizza su strade urbane. [1]



(a) Sono incluse nella categoria "Strada urbana" anche le strade extraurbane secondarie, Statali, Regionali e Provinciali entro l'abitato. Sono incluse nella categoria "Strada extraurbana", le strade extraurbane principali, Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane

Elaborazioni CdCSS su fonte Istat – Anno 2015

In generale, nel corso degli anni, la progressiva riduzione del numero di incidenti, soprattutto mortali, ha registrato dinamiche più lente in area urbana,

- tanto nella media europea, dove l'incidenza del numero di decessi sul totale delle vittime è andata invece progressivamente crescendo dal 2001, da quote del 35%-36% fino ai più recenti valori del 38%-39%;
- che in Italia dove, a fronte di una riduzione complessiva del numero di decessi che supera il 50% dal 2002 ad oggi, la riduzione media sulle strade urbane è stata inferiore al 40%.

La città di Roma, sul totale regionale, raccoglie da sola il 65% degli incidenti con vittime, il 47% dei decessi e il 61% dei feriti, con il 90% degli incidenti con vittime e oltre il 70% dei decessi avvenuti su strada urbana.

In totale, nel 2015, tra urbano ed extraurbano, Roma ha registrato **13.128 incidenti con vittime che hanno causato la morte di 173 persone e 17.153 feriti**. Rispetto all'anno precedente risulta un 3% in meno sia di incidenti che di feriti ma **il 12,3% in più di decessi**.

In controtendenza rispetto alle dinamiche di lungo periodo, si conferma, cioè, all'ultimo anno, **un significativo aumento degli incidenti gravi** che già aveva caratterizzato il passaggio dal 2013 al 2014, e in misura molto più ampia rispetto alle condizioni medie nazionali. [2]

Il costo sociale determinato da tali incidenti è stato pari a **1,13 miliardi di euro** (+0,2% rispetto a quello relativo al 2014).

In termini di esposizione al rischio, per ciascun cittadino romano, risulta un tasso di **6,0 morti e 599 feriti ogni 100.000 abitanti,** più elevato che nella media nazionale (5,6 morti e 405 feriti ogni 100.000 abitanti). **Ogni cittadino romano sopporta per l'incidentalità stradale un costo pari a 394 euro, 100 euro in più che nella media nazionale**.

[1] Fonte Istat 2015.

[2] Il dato romano risulta particolarmente allarmante se confrontato con la media nazionale, dove lo stesso incremento, pur destando analoghe preoccupazioni dopo anni di progressivi miglioramenti della mortalità su strada, supera di poco l'1%.

I NUMERI DELL'INCIDENTALITA' STRADALE A ROMA NEL 2015 - Confronti con la media nazionale							
		ITALIA			ROMA		
		2014	2015	Var%	2014	2015	Var%
	Popolazione al 31/12	60.795.612	60.665.551	-0,2%	2.872.021	2.864.731	-0,3%
INCIDENTI NEL COMPLESSO							
	Incidenti	177.031	173.892	-1,8%	13.501	13.128	-2,8%
	Morti	3.381	3.419	1,1%	154	173	12,3%
	Feriti	251.147	246.050	-2,0%	17.667	17.153	-2,9%
	Costo Sociale (mil.euro)	17.633.027.949	17.440.504.272	-1,1%	1.125.819.519	1.128.596.985	0,2%
	Morti x 100 mila abitanti	5,56	5,64	1,3%	5,36	6,04	12,6%
	Feriti x 100 mila abitanti	413,1	405,6	-1,8%	615,1	598,8	-2,7%
	Euro x abitante	290,0	287,5	-0,9%	392,0	394,0	0,5%
TIPOLOGIA DI STRADA							
	Incidenti su Strade Urbane	133.598	130.245	-2,5%	11.902	11.510	-3,3%
	% su tot	75%	75%		88%	88%	
	Morti su Strade Urbane	1.505	1.495	-0,7%	120	127	5,8%
	% su tot	45%	44%		78%	73%	
	Incidenti su Strade Extra-Urbane	43.433	43.647	0,5%	1.599	1.611	0,8%
	% su tot	25%	25%		12%	12%	
	Morti su Strade Extra-Urbane	1.876	1.924	2,6%	34	46	35,3%
	% su tot	55%	56%		22%	27%	

Elaborazioni CdCSS su fonte Istat – Anni 2014 e 2015

A confronto con gli altri grandi comuni italiani, Roma si caratterizza per i più elevati tassi di mortalità (6,0 morti ogni 100 mila abitanti, al 2015, su una media dei grandi comuni di 4,5) che determinano elevate quote di costo sociale pro-capite (394 euro/abitante su un costo medio di 375 euro/abitante).

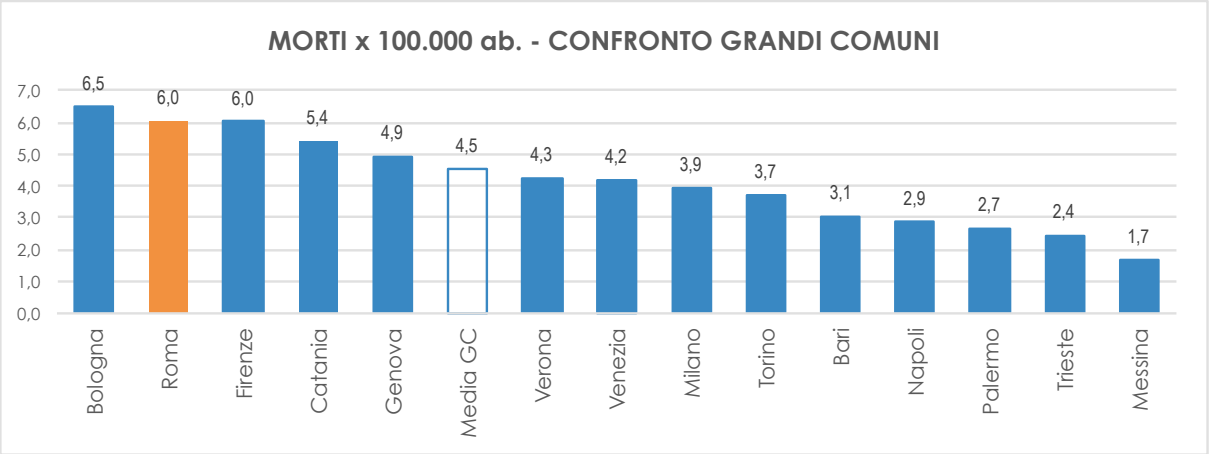
VITTIME E COSTO SOCIALE - CONFRONTO TRA I GRANDI COMUNI

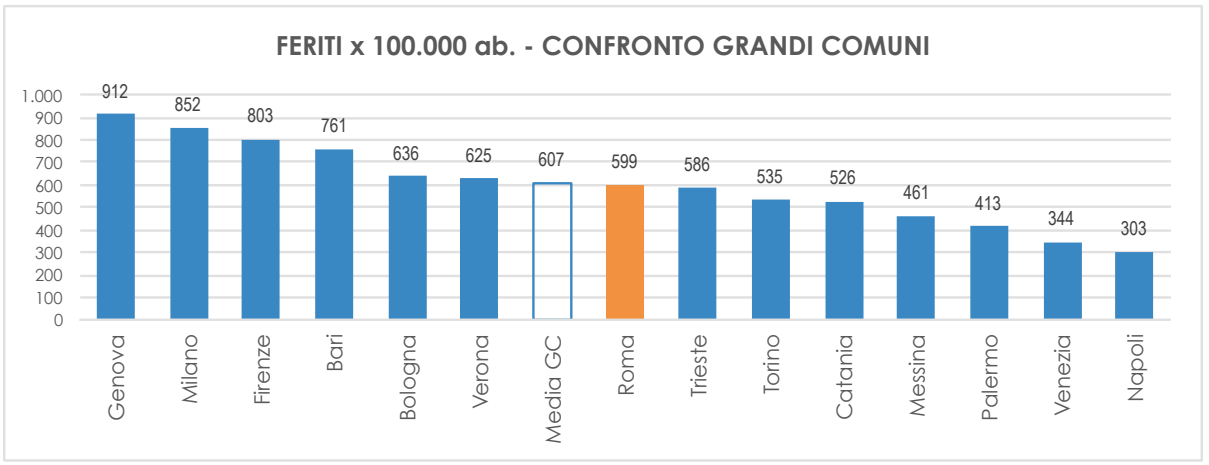
	2014					2015				
	Incidenti	Morti	Feriti	Costo Sociale	IG	Incidenti	Morti	Feriti	Costo Sociale	IG
Torino	3.228	22	4.761	269.555.247	0,5	3.163	33	4.765	285.553.923	0,7
Milano	8.959	42	11.691	655.173.483	0,4	8.729	53	11.465	659.649.099	0,5
Verona	1.386	17	1.740	114.255.486	1,0	1.290	11	1.618	99.026.172	0,7
Venezia	654	8	896	57.044.988	0,9	666	11	906	62.110.980	1,2
Trieste	732	9	868	58.223.754	1,0	970	5	1.198	68.754.732	0,4
Genova	4.184	18	5.194	292.322.730	0,3	4.345	29	5.350	317.221.530	0,5
Bologna	1.944	18	2.551	156.129.273	0,7	1.872	25	2.460	162.024.282	1,0
Firenze	2.751	19	3.267	196.727.769	0,6	2.551	23	3.075	192.440.481	0,7
Roma	13.501	154	17.667	1.125.819.519	0,9	13.128	173	17.153	1.128.596.985	1,0
Napoli	2.175	25	2.973	187.011.387	0,8	2.169	28	2.948	190.401.966	0,9
Bari	1.674	8	2.664	142.893.900	0,3	1.685	10	2.483	138.381.087	0,4
Palermo	2.227	24	3.040	188.907.342	0,8	2.105	18	2.787	167.861.703	0,6
Messina	717	13	1.028	70.829.964	1,2	697	4	1.099	60.071.883	0,4
Catania	1.239	18	1.711	112.920.183	1,0	1.190	17	1.656	108.555.834	1,0
Totale	**45.371**	**395**	**60.051**	**3.627.815.025**	**0,7**	**44.560**	**440**	**58.963**	**3.640.650.657**	**0,7**

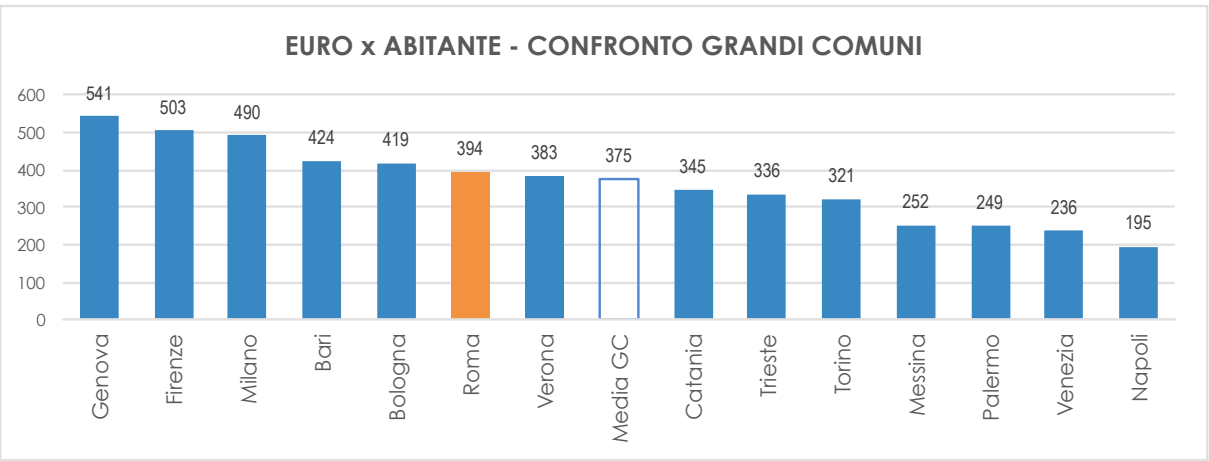
INDICI DI RISCHIO - CONFRONTO TRA I GRANDI COMUNI

	2014					2015				
	Popolazione	Incidenti x 100.000 ab	Morti x 100.000 ab	Feriti x 100.000 ab	Euro x abitante	Popolazione	Incidenti x 100.000 ab	Morti x 100.000 ab	Feriti x 100.000 ab	Euro x abitante
Torino	896.773	360,0	2,5	530,9	300,6	890.529	355,2	3,7	535,1	320,7
Milano	1.337.155	670,0	3,1	874,3	490,0	1.345.851	648,6	3,9	851,9	490,1
Verona	260.125	532,8	6,5	668,9	439,2	258.765	498,5	4,3	625,3	382,7
Venezia	264.579	247,2	3,0	338,7	215,6	263.352	252,9	4,2	344,0	235,8
Trieste	205.413	356,4	4,4	422,6	283,4	204.420	474,5	2,4	586,0	336,3
Genova	592.507	706,2	3,0	876,6	493,4	586.655	740,6	4,9	911,9	540,7
Bologna	386.181	503,4	4,7	660,6	404,3	386.663	484,1	6,5	636,2	419,0
Firenze	381.037	722,0	5,0	857,4	516,3	382.808	666,4	6,0	803,3	502,7
Roma	2.872.021	470,1	5,4	615,1	392,0	2.864.731	458,3	6,0	598,8	394,0
Napoli	978.399	222,3	2,6	303,9	191,1	974.074	222,7	2,9	302,6	195,5
Bari	327.361	511,4	2,4	813,8	436,5	326.344	516,3	3,1	760,9	424,0
Palermo	678.492	328,2	3,5	448,1	278,4	674.435	312,1	2,7	413,2	248,9
Messina	240.414	298,2	5,4	427,6	294,6	238.439	292,3	1,7	460,9	251,9
Catania	315.601	392,6	5,7	542,1	357,8	314.555	378,3	5,4	526,5	345,1
Totale	**9.736.058**	**466,0**	**4,1**	**616,8**	**372,6**	**9.711.621**	**458,8**	**4,5**	**607,1**	**374,9**

Elaborazioni CdCSS su fonte Istat – Anni 2014 e 2015



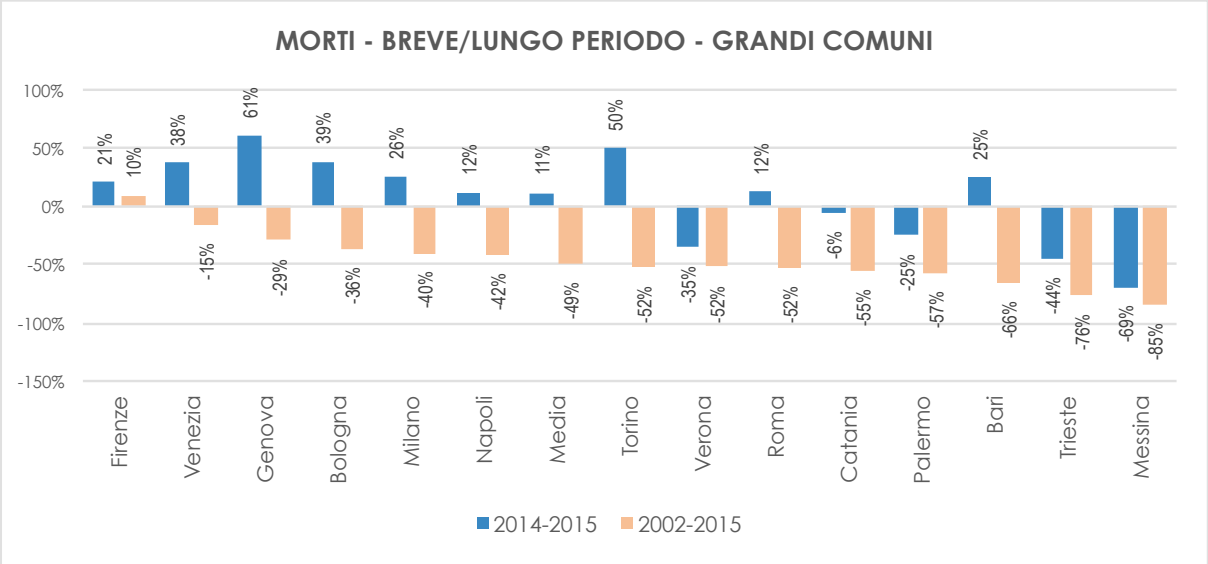


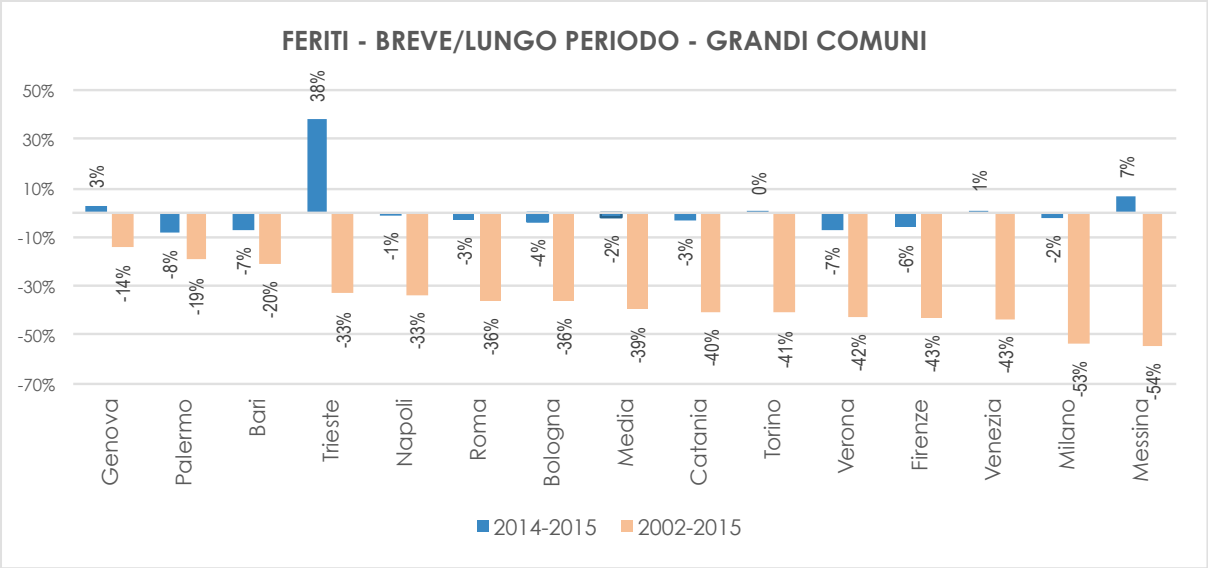


Elaborazioni CdCSS su dati Istat 2015

Nelle dinamiche più recenti, Roma vede accrescere il numero dei morti del 10%, tra il 2013 e il 2014, e del 12%, tra il 2014 e il 2015, in linea con la media dei grandi comuni, ma in misura comunque inferiore rispetto ad altre città dove gli stessi incrementi hanno superato anche il 60% (Genova).

Nell'evoluzione di lungo periodo, dal 2002 al 2015, Roma si contraddistingue, invece, per una riduzione più significativa del numero di decessi (del 52% su una riduzione media del 49%) a fronte di una riduzione più contenuta del numero di feriti (del 36% a fronte del 39%).





Elaborazioni CdCSS su dati Istat

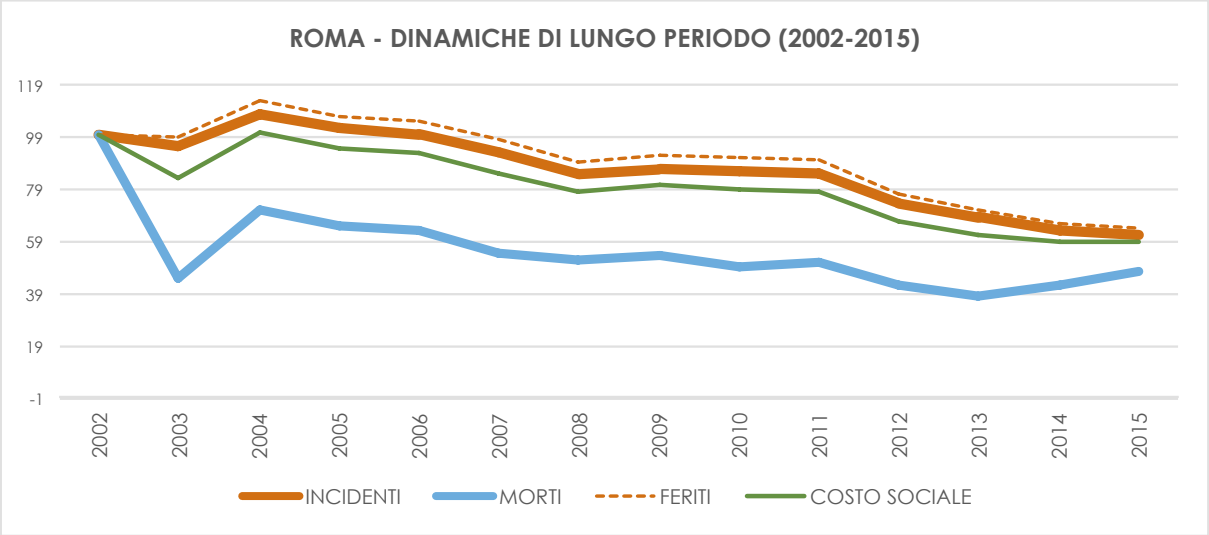
In particolare, dal 2004[3], si osserva una lenta e progressiva riduzione sia del numero di morti che di feriti fino al 2008 e condizioni di stabilità tra il 2008 e il 2011.

Dal 2011, la forbice si stringe; il numero di feriti si riduce più velocemente e, dal 2013, si inverte la tendenza decennale della mortalità, con **incrementi anche significativi del 10%-12% nell'ultimo biennio**.

Nel bilancio complessivo, si osserva comunque una riduzione del costo sociale, che passa dai quasi 2,0 miliardi di euro (negli anni 2002-2004) ai circa 1,1 miliardi di euro (nel 2015).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
INCIDENTI	21.330	20.426	23.135	21.902	21.452	19.960	18.181	18.561	18.496	18.235	15.782	14.622	13.501	13.128
MORTI	363	165	260	237	231	201	190	198	182	186	154	140	154	173
FERITI	26.696	26.638	30.254	28.653	28.209	26.299	24.062	24.638	24.467	24.164	20.670	19.170	17.667	17.153
COSTO SOCIALE	1.907	1.597	1.922	1.807	1.774	1.632	1.501	1.542	1.510	1.500	1.278	1.181	1.126	1.129

[3] Nel periodo 2002-2003 viene avviata a Roma l'informatizzazione dei dati rilevati dalla Polizia Locale. La "caduta" del dato al 2003 è probabilmente dovuta ad incompletezza delle informazioni informatizzate. Per tale motivo l'analisi delle dinamiche considera il 2004 come primo anno per il quale i dati assumono significatività.



Elaborazioni CdCSS su dati Istat

3.2. Le componenti a maggior rischio

L'analisi disaggregata dei dati consente di individuare le specifiche componenti per le quali, a Roma, si registrano più ampie criticità, **a dimensione comunale, nei divari municipali e in corrispondenza degli assi e delle intersezioni stradali dove risultano concentrazioni più elevate di incidentalità e di livelli di rischio**.

In generale, in termini aggregati, risultano condizioni di massima criticità per:

- **PEDONI** che costituiscono il 25% dei decessi e sono aumentati del 15% tra il 2013 e il 2014;
- **UTENTI DELLE 2 RUOTE A MOTORE** che costituiscono oltre 1/3 dei decessi e dei feriti, sia in qualità di conducenti che di passeggeri;
- **CICLISTI** per i quali, tra il 2013 e il 2014, si è registrato un incremento del 14% del numero di biciclette coinvolte in incidenti con vittime;
- **BAMBINI**, nella classe 0-14 anni, che hanno fatto registrare 2 decessi nel 2015;
- **GIOVANI,** tra 15 e 24 anni, riguardano il 14% dei decessi e sono in aumento negli ultimi anni;
- **ANZIANI**, oltre i 64 anni, che rappresentano il 31% delle persone decedute e il 63% dei pedoni deceduti;
- **ORE NOTTURNE**, tra le 22,30 e le 6,30 del mattino, quando si concentra un terzo dell'incidentalità grave, generalmente correlata ad "alta velocità", e in aumento negli ultimi anni;
- **INTERSEZIONE** che raccolgono il 36% dell'incidentalità grave.

Sono queste le principali componenti su cui si concentra il *"Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale",* individuando le **misure, le azioni e gli interventi più efficaci per contrastare e ridurre il numero delle vittime e per mettere in sicurezza gli ambiti territoriali, gli assi e le intersezioni, dove risultano le più ampie criticità**.

LE PRINCIPALI COMPONENTI DI INCIDENTALITA'							
		2013	2014	2015	Var% 13/14	Var% 14/15	*Quote su tot*
	Popolazione al 31/12	2.863.322	2.872.021	2.864.731	*0,3%*		
INCIDENTI NEL COMPLESSO							
	Incidenti	14.622	13.501	13.128	*-8%*	*-3%*	
	Incidenti mortali	138	144	164	*4%*	*14%*	*1%*
	Morti	140	154	173	*10%*	*12%*	
	Feriti	19.170	17.667	17.153	*-8%*	*-3%*	
	Costo Sociale (mil.euro)	1.180.534.122	1.125.819.519	1.128.596.985	*-5%*	*0%*	
	Morti x 100 mila abitanti	4,9	5,4	6,0	*10%*	*13%*	
	Feriti x 100 mila abitanti	669,5	615,1	598,8	*-8%*	*-3%*	
	Euro x abitante	412,3	392,0	394,0	*-5%*	*1%*	
TIPOLOGIA DI UTENTE							
	Conducenti deceduti	95	84	114	*-12%*	*36%*	*55%*
	Trasportati deceduti	6	25	16	*317%*	*-36%*	*9%*
	Pedoni deceduti	39	45	43	*15%*	*-4%*	*25%*
	Pedoni feriti	2.136	1.989	1.982	*-7%*	*0%*	*12%*
TIPOLOGIA DI VEICOLO							
	Autovetture coinvolte	17.716	16.385	15.962	*-8%*	*-3%*	
	Ciclomotori coinvolti	588	455	422	*-23%*	*-7%*	
	Motocicli coinvolti	6.635	5.933	5.719	*-11%*	*-4%*	
	Biciclette coinvolte	237	271	256	*14%*	*-6%*	
	Morti su 2 ruote a motore	67	56	nd	*-16%*		*36%*
	Feriti su 2 ruote a motore	7.628	6.770	nd	*-11%*		*38%*
	Morti in bicicletta	6	5	nd	*-17%*		*3%*
	Feriti in bicicletta	230	262	nd	*14%*		*1%*
DECESSI PER CLASSI DI ETA'							
	0-14	0	0	2	*0%*	*1900%*	*1%*
	15-24	18	28	24	*56%*	*-14%*	*14%*
	25-44	44	40	54	*-9%*	*35%*	*31%*
	45-64	30	44	36	*47%*	*-18%*	*21%*
	65 ed oltre	46	42	53	*-9%*	*26%*	*31%*
PEDONI DECEDUTI PER ETA							
	0-14	0	0	0	-	-	*0%*
	15-24	2	4	4	*100%*	*0%*	*9%*
	25-44	5	5	6	*0%*	*20%*	*14%*
	45-64	7	12	6	*71%*	*-50%*	*14%*
	65 ed oltre	25	24	27	*-4%*	*13%*	*63%*
ORE NOTTURNE							
	Incidenti 22,30 -06,30	1.949	2.889	nd	*48%*		*21%*
	Morti 22,30 -06,30	36	42	nd	*17%*		*27%*
CARATTERISTICHE STRADA							
	Incidenti nelle intersezioni	5.357	4.810	nd	*-10%*		*36%*
	Incidenti su rotatoria	128	105	nd	*-18%*		*1%*
NATURA INCIDENTE							
	Totale incidenti tra veicoli	10.737	9.808	nd	*-9%*		*73%*
	Totale incidente a veicoli isolati	3.885	3.693	nd	*-5%*		*27%*

Elaborazioni CdCSS su dati Istat – Confronto anni 2013-2014-1015

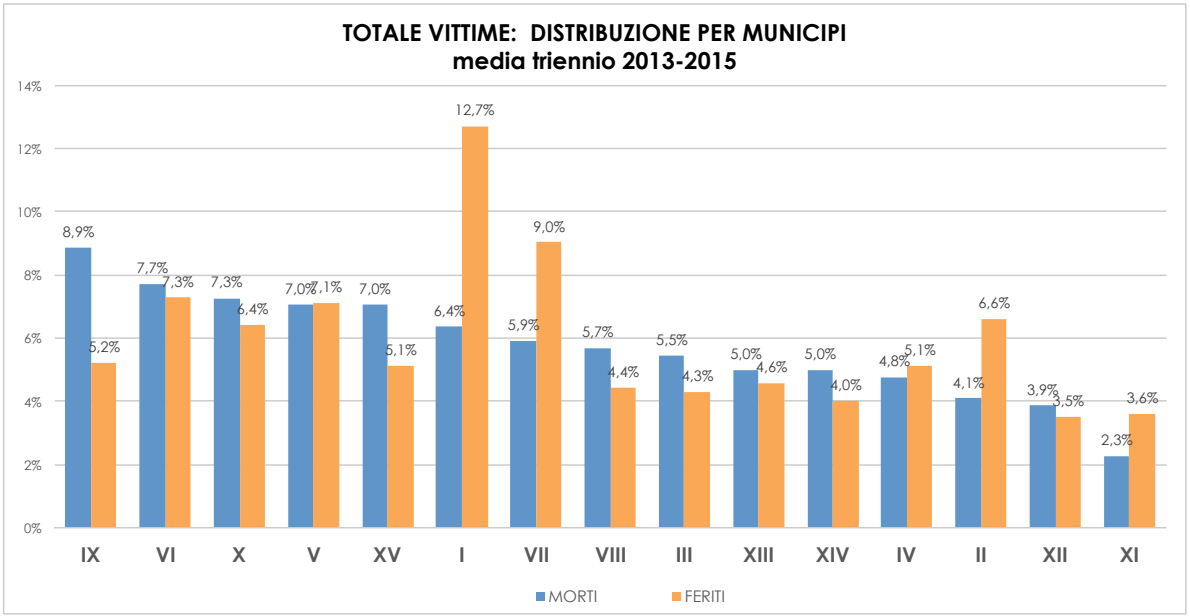
3.3. Divari tra i Municipi

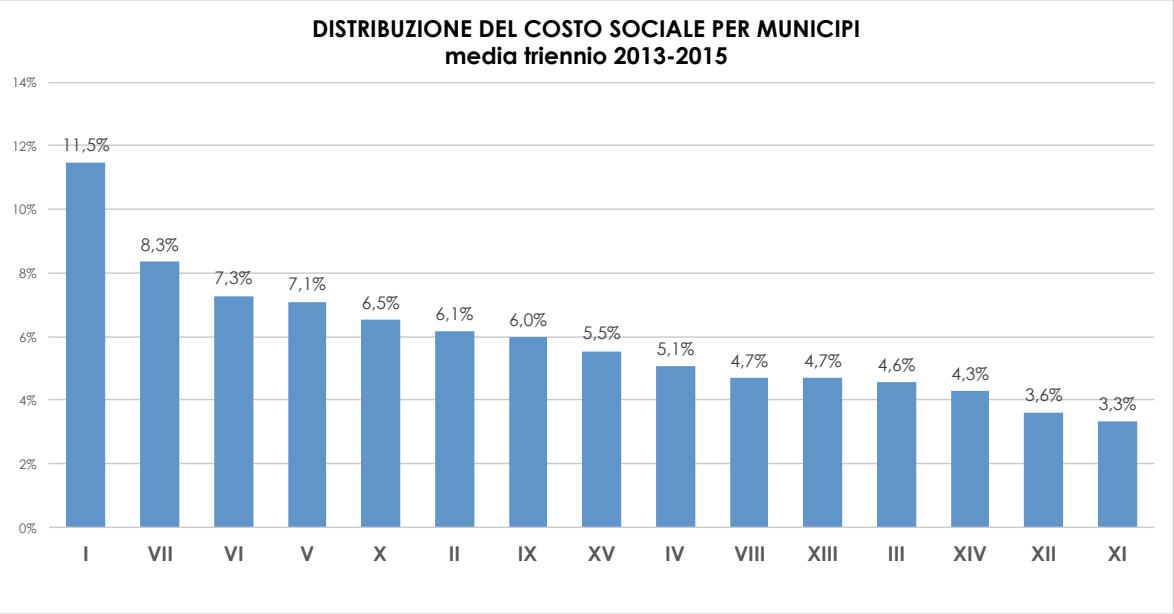
Forti divari si evidenziano nei Municipi. In particolare, in base ai dati forniti dalla Polizia Locale di Roma Capitale, riferiti alla **media triennale 2013-2015**, risultano:

- massime concentrazioni di incidenti in mortali nei **Municipi IX, VI, X, V e XV** (che insieme cumulano quasi **il 40% dei decessi**);
- le più alte concentrazioni di feriti nel **Municipio I** (che da solo raccoglie quasi il 13% dei feriti) **e nei Municipi VII, VI, V e II**;
- incidenti più gravi nel **IX Municipio** (1,5 morti ogni 100 vittime) e nel **Municipio XV** (1,2 morti ogni 100 vittime); ampie criticità anche nei **Municipi III, VIII e XIV** (1,1 morti ogni 100 vittime, su un indice medio di 0,9);
- massime concentrazioni di costo sociale nei **Municipi I** (che da solo raccoglie l'11% del costo totale)**, V, VI, VII e X** (tutti con quote variabili tra il 7 e l'8%).

MEDIA TRIENNIO 2013-2015							
Municipio	POPOLAZIONE	KM DI RETE	INCIDENTI	MORTI	FERITI	COSTO SOCIALE (mil. Euro)	IG Medio
I	192.405,0	404,1	1.698,3	9,3	2.080,0	120.510.650	0,4
II	168.444,3	332,5	897,3	6,0	1.081,7	64.548.929	0,6
III	204.397,7	587,8	571,3	8,0	702,3	47.960.399	1,1
IV	177.072,7	409,7	648,7	7,0	838,0	53.033.704	0,8
V	245.944,3	325,7	883,3	10,3	1.165,7	74.458.811	0,9
VI	259.367,0	814,2	831,0	11,3	1.189,7	76.401.123	0,9
VII	307.550,3	499,1	1.109,0	8,7	1.476,3	87.547.371	0,6
VIII	131.446,3	308,4	569,3	8,3	721,7	49.255.991	1,1
IX	179.769,3	1.004,1	649,3	13,0	850,7	62.599.742	1,5
X	229.817,7	1.082,3	722,7	10,7	1.050,7	68.339.872	1,0
XI	154.248,3	438,4	460,3	3,3	587,7	34.881.221	0,6
XII	141.188,7	471,0	471,3	5,7	573,7	37.920.311	1,0
XIII	134.139,0	410,1	597,3	7,3	748,0	49.171.376	1,0
XIV	189.682,7	631,1	546,7	7,3	658,0	44.815.042	1,1
XV	158.069,3	987,0	656,7	10,3	840,0	58.219.330	1,2
ND	3.280,3	0,0	1.341,3	20,0	1.786,0	120.218.822	1,1
Totale	**2.876.823,0**	**8.705,5**	**12.654,0**	**146,7**	**16.350,0**	**1.049.882.694,0**	**0,9**

Elaborazioni CdCSS su dati della Polizia Locale di Roma Capitale





Elaborazioni CdCSS su dati della Polizia Locale di Roma Capitale

Se si osservano i livelli di esposizione al rischio, si contraddistinguono:

- i Municipi per i quali risultano alti tassi di mortalità, sia rispetto alla estesa stradale (morti per chilometro di rete), sia rispetto al numero di abitanti (morti per 100 mila abitanti), in particolare i **Municipi I, II, VIII**;
- i Municipi per i quali risulta particolarmente elevato il numero di morti per chilometro di rete, in particolare i **Municipi V e VII**;
- i Municipi per i quali risulta particolarmente elevato il numero di morti per abitante, in particolare i **Municipi XIII e XV**.

INDICI X 100 KM DI RETE				
Municipio	INCIDENTI	MORTI	FERITI	Mil Euro
I	420,3	2,3	514,7	29,8
II	269,9	1,8	325,3	19,4
III	97,2	1,4	119,5	8,2
IV	158,3	1,7	204,5	12,9
V	271,2	3,2	357,9	22,9
VI	102,1	1,4	146,1	9,4
VII	222,2	1,7	295,8	17,5
VIII	184,6	2,7	234,0	16,0
IX	64,7	1,3	84,7	6,2
X	66,8	1,0	97,1	6,3
XI	105,0	0,8	134,0	8,0
XII	100,1	1,2	121,8	8,1
XIII	145,7	1,8	182,4	12,0
XIV	86,6	1,2	104,3	7,1
XV	66,5	1,0	85,1	5,9
Media	145,4	1,7	187,8	12,1

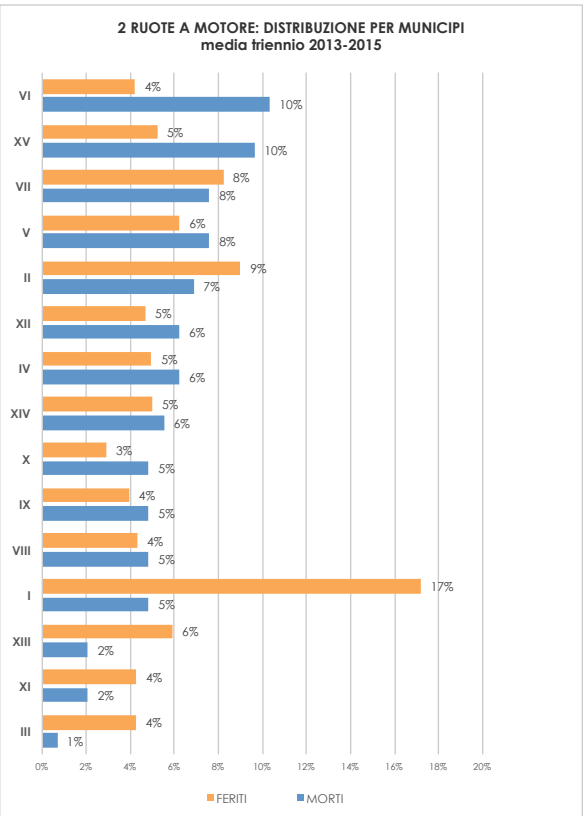
INDICI x 100.000 ABITANTI				
Municipio	INCIDENTI	MORTI	FERITI	Euro x ab
I	882,7	4,9	108,1	626,3
II	532,7	3,6	64,2	383,2
III	279,5	3,9	34,4	234,6
IV	366,3	4,0	47,3	299,5
V	359,2	4,2	47,4	302,7
VI	320,4	4,4	45,9	294,6
VII	360,6	2,8	48,0	284,7
VIII	433,1	6,3	54,9	374,7
IX	361,2	7,2	47,3	348,2
X	314,5	4,6	45,7	297,4
XI	298,4	2,2	38,1	226,1
XII	333,8	4,0	40,6	268,6
XIII	445,3	5,5	55,8	366,6
XIV	288,2	3,9	34,7	236,3
XV	415,4	6,5	53,1	368,3
Media	439,9	5,1	56,8	364,9

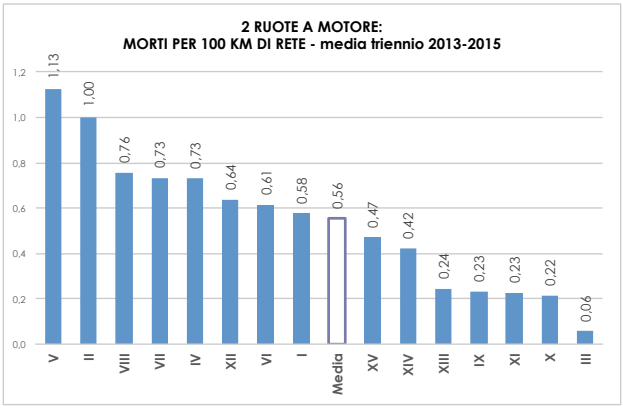
Elaborazioni CdCSS su dati della Polizia Locale di Roma Capitale

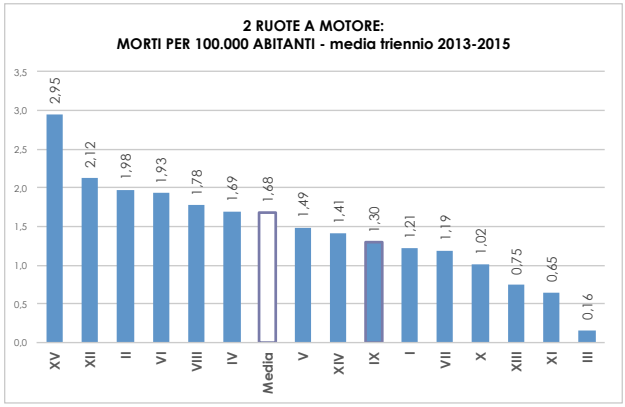
Per la sola **componente delle 2 ruote a motore** risultano:

- massime concentrazioni di incidenti mortali nei **Municipi VI, XV, VII e V**;
- tassi di mortalità più elevati per km di rete nei **Municipi V, II, VIII e VII**;
- tassi di mortalità più elevati per abitante nei **Municipi XV, XII, II e VI.**

2 RUOTE A MOTORE - MEDIA TRIENNIO 2013-2015								
Municipio	**VEICOLI**	**MORTI**	**FERITI**	**IG Medio**	**MORTI x 100km**	**FERITI x 100km**	**MORTI x 100.000ab**	**FERITI x 100.000ab**
I	990,3	2,3	1.072,3	*0,2*	*0,6*	*265,4*	*1,2*	*557,3*
II	527,3	3,3	560,3	*0,6*	*1,0*	*168,5*	*2,0*	*332,7*
III	253,0	0,3	264,7	*0,1*	*0,1*	*45,0*	*0,2*	*129,5*
IV	290,3	3,0	309,0	*1,0*	*0,7*	*75,4*	*1,7*	*174,5*
V	358,0	3,7	387,7	*0,9*	*1,1*	*119,0*	*1,5*	*157,6*
VI	242,0	5,0	261,7	*1,9*	*0,6*	*32,1*	*1,9*	*100,9*
VII	471,3	3,7	512,0	*0,7*	*0,7*	*102,6*	*1,2*	*166,5*
VIII	252,7	2,3	268,0	*0,9*	*0,8*	*86,9*	*1,8*	*203,9*
IX	234,3	2,3	245,0	*0,9*	*0,2*	*24,4*	*1,3*	*136,3*
X	164,7	2,3	180,7	*1,3*	*0,2*	*16,7*	*1,0*	*78,6*
XI	240,7	1,0	265,7	*0,4*	*0,2*	*60,6*	*0,6*	*172,2*
XII	275,7	3,0	291,3	*1,0*	*0,6*	*61,9*	*2,1*	*206,3*
XIII	341,7	1,0	367,7	*0,3*	*0,2*	*89,7*	*0,7*	*274,1*
XIV	293,0	2,7	310,7	*0,9*	*0,4*	*49,2*	*1,4*	*163,8*
XV	306,3	4,7	324,7	*1,4*	*0,5*	*32,9*	*3,0*	*205,4*
Totale	**5.808,3**	**48,3**	**6.229,7**	***0,8***	***0,6***	***71,6***	***1,7***	***216,5***





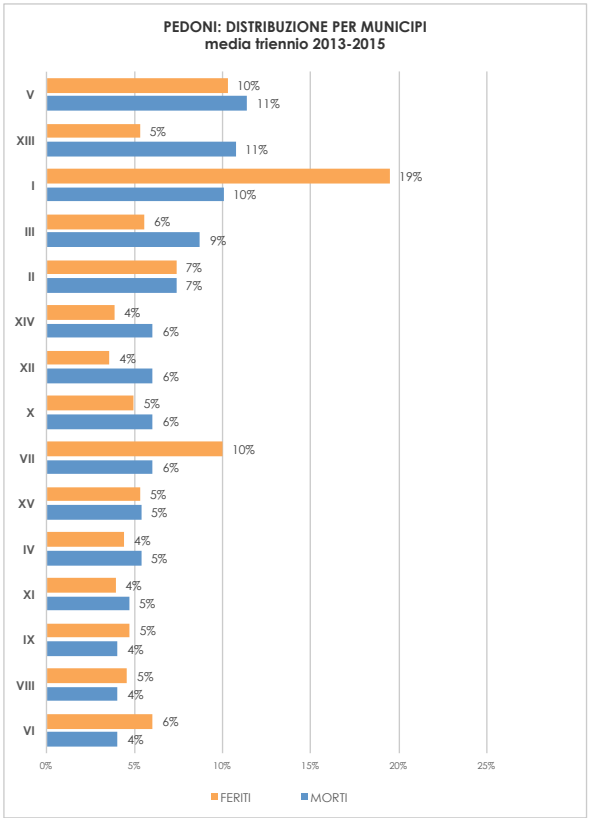


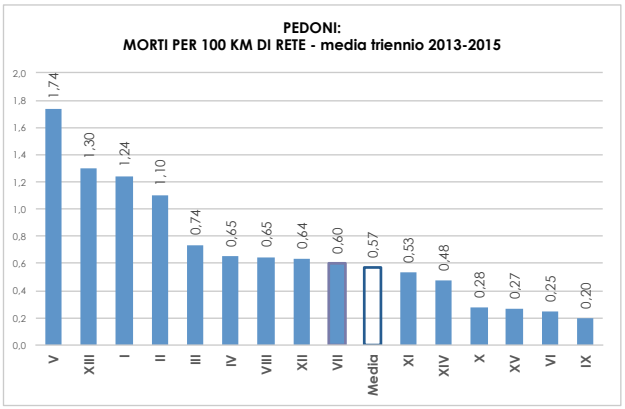
Elaborazioni CdCSS su dati della Polizia Locale di Roma Capitale

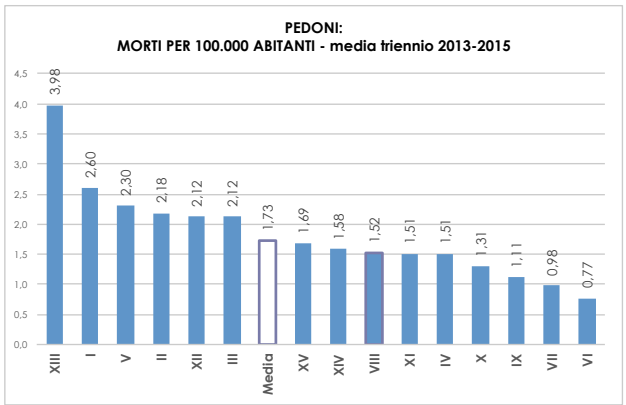
La **componente pedonale** presenta invece:

- massime concentrazioni di incidenti mortali nei **Municipi V, XIII, I, III**;
- tassi di mortalità più elevati per km di rete nei **Municipi V, XIII, I, II**;
- tassi di mortalità più elevati per abitante nei **Municipi XIII, I, V.**

PEDONI - MEDIA TRIENNIO 2013-2015							
Municipio	MORTI	FERITI	IG Medio	MORTI x 100km	FERITI x 100km	MORTI x 100.000ab	FERITI x 100.000ab
I	5,0	460,3	1,1	1,2	113,9	2,6	239,3
II	3,7	174,0	2,1	1,1	52,3	2,2	103,3
III	4,3	131,0	3,2	0,7	22,3	2,1	64,1
IV	2,7	104,3	2,5	0,7	25,5	1,5	58,9
V	5,7	243,0	2,3	1,7	74,6	2,3	98,8
VI	2,0	142,0	1,4	0,2	17,4	0,8	54,7
VII	3,0	236,3	1,3	0,6	47,4	1,0	76,8
VIII	2,0	108,3	1,8	0,6	35,1	1,5	82,4
IX	2,0	111,7	1,8	0,2	11,1	1,1	62,1
X	3,0	117,0	2,5	0,3	10,8	1,3	50,9
XI	2,3	92,3	2,5	0,5	21,1	1,5	59,9
XII	3,0	84,7	3,4	0,6	18,0	2,1	60,0
XIII	5,3	125,0	4,1	1,3	30,5	4,0	93,2
XIV	3,0	90,7	3,2	0,5	14,4	1,6	47,8
XV	2,7	125,7	2,1	0,3	12,7	1,7	79,5
Totale	**49,7**	**2.361,7**	**2,1**	**0,6**	**27,1**	**1,7**	**82,1**





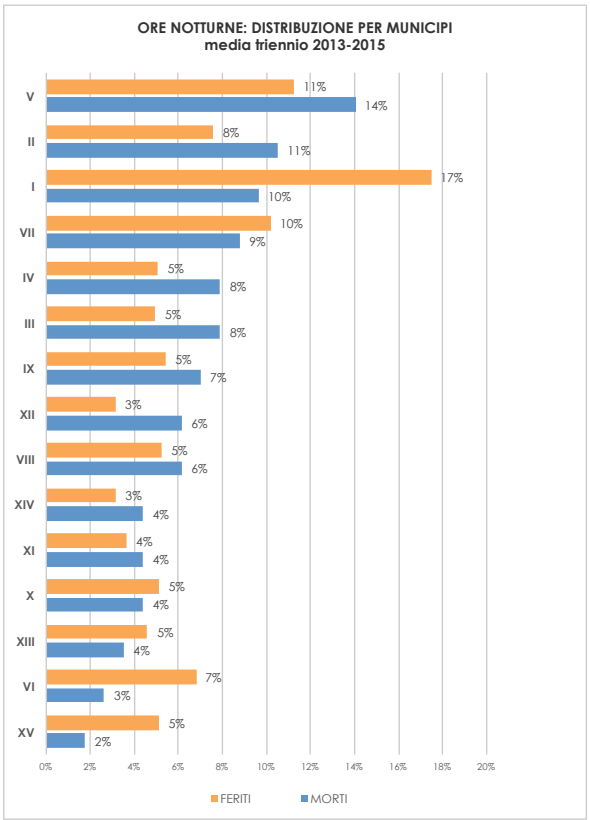


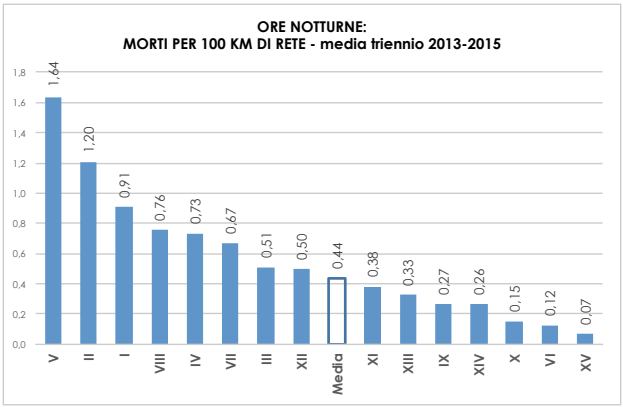
Elaborazioni CdCSS su dati della Polizia Locale di Roma Capitale

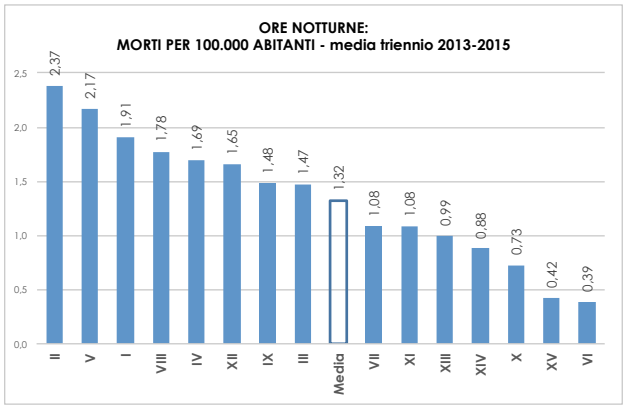
L'incidentalità notturna si caratterizza per:

- massime concentrazioni di incidenti mortali nei **Municipi V, II, I, VII**;
- tassi di mortalità più elevati per km di rete nei **Municipi V, II, I, VIII, IV**;
- tassi di mortalità più elevati per abitante nei **Municipi II, V, I, VIII.**

INCIDENTI ORE NOTTURNE - MEDIA TRIENNIO 2013-2015								
Municipio	**INCIDENTI**	**MORTI**	**FERITI**	**IG Medio**	**MORTI x 100km**	**FERITI x 100km**	**MORTI x 100.000ab**	**FERITI x 100.000ab**
I	306,3	3,7	444,3	*0,8*	*0,9*	*110,0*	*1,9*	*230,9*
II	144,7	4,0	192,7	*2,0*	*1,2*	*57,9*	*2,4*	*114,4*
III	92,0	3,0	125,7	*2,3*	*0,5*	*21,4*	*1,5*	*61,5*
IV	86,0	3,0	128,7	*2,3*	*0,7*	*31,4*	*1,7*	*72,7*
V	182,0	5,3	286,0	*1,8*	*1,6*	*87,8*	*2,2*	*116,3*
VI	112,7	1,0	173,0	*0,6*	*0,1*	*21,2*	*0,4*	*66,7*
VII	169,3	3,3	259,0	*1,3*	*0,7*	*51,9*	*1,1*	*84,2*
VIII	87,7	2,3	133,0	*1,7*	*0,8*	*43,1*	*1,8*	*101,2*
IX	95,3	2,7	137,7	*1,9*	*0,3*	*13,7*	*1,5*	*76,6*
X	78,7	1,7	130,0	*1,3*	*0,2*	*12,0*	*0,7*	*56,6*
XI	63,7	1,7	92,3	*1,8*	*0,4*	*21,1*	*1,1*	*59,9*
XII	61,7	2,3	79,7	*2,8*	*0,5*	*16,9*	*1,7*	*56,4*
XIII	83,3	1,3	116,7	*1,1*	*0,3*	*28,4*	*1,0*	*87,0*
XIV	60,0	1,7	80,0	*2,0*	*0,3*	*12,7*	*0,9*	*42,2*
XV	92,0	0,7	130,0	*0,5*	*0,1*	*13,2*	*0,4*	*82,2*
Totale	**1.738,0**	**38,0**	**2.543,0**	***1,5***	***0,4***	***29,2***	***1,3***	***88,4***







Elaborazioni CdCSS su dati della Polizia Locale di Roma Capitale

3.4. Assi e intersezioni a massima incidentalità (media triennio 2013-2015)

Si evidenziano di seguito **gli assi stradali** che, nella media del triennio 2013-2015 (secondo i dati forniti dalla Polizia Locale di Roma Capitale), hanno concentrato le massime quote di costo sociale, per i quali si indicano anche i rispettivi livelli di gravità degli incidenti (morti ogni 100 vittime). In particolare:

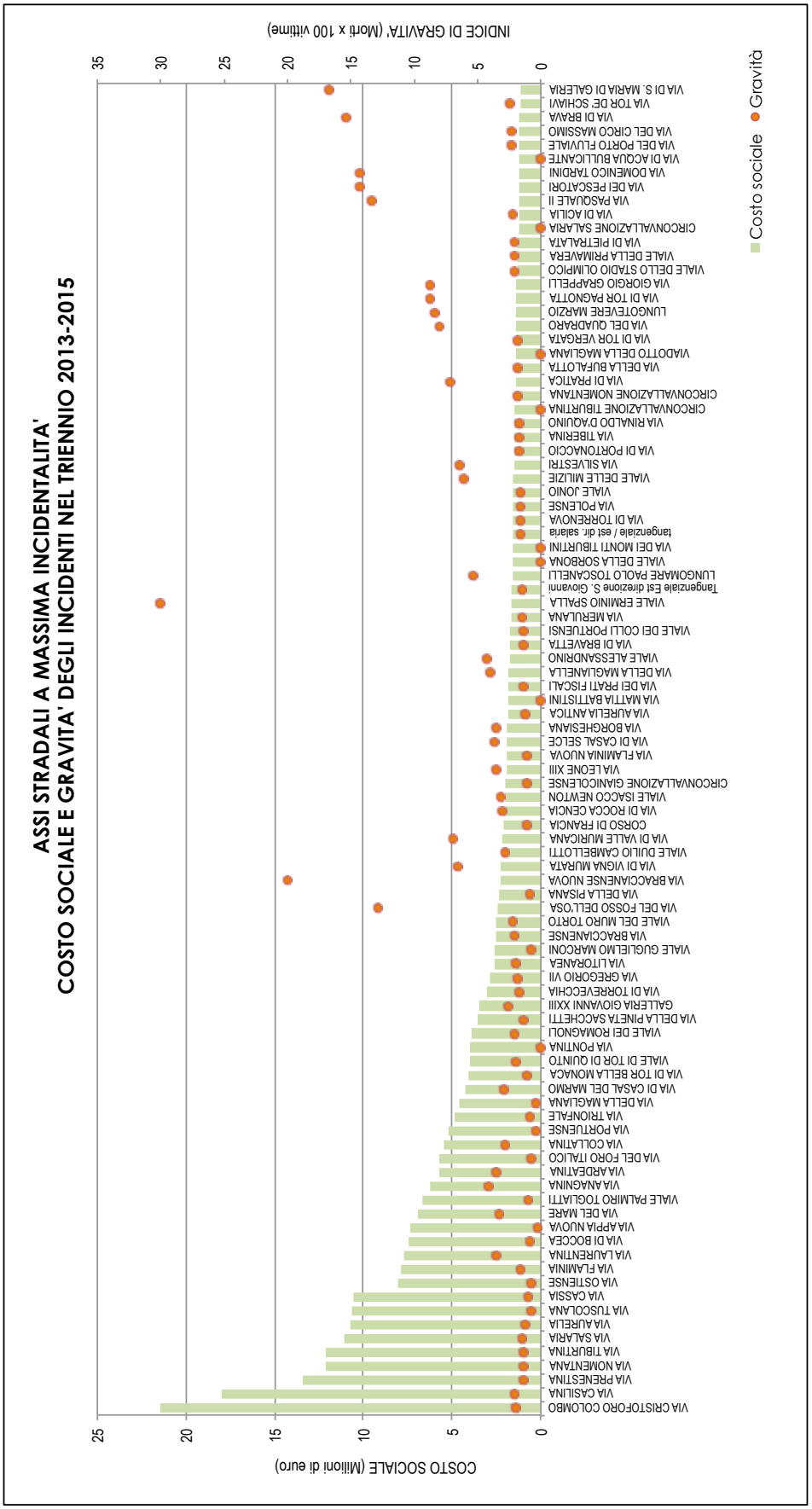
- **Via Cristoforo Colombo,** dove il costo sociale risulta superiore ai 20 milioni di euro;
- **Via Casilina,** dove il costo sociale è di circa 18 milioni di euro;
- **Via Prenestina, Via Nomentana, Via Tiburtina, Via Salaria, Via Aurelia, Via Tuscolana,** dove il costo sociale oscilla tra 10 e 15 milioni di euro.

Nonostante i consistenti addensamenti di incidenti con vittime, tali assi non raggiungono i livelli di gravità che invece caratterizzano altri assi, quali **viale Erminio Spalla** (30 morti ogni 100 vittime), **via Braccianense Nuova** (20), **via di S. Maria di Galeria** (17), **via di Brava** (15), **via Domenico Tardini e via dei Pescatori** (14), **via Pasquale II e via del Fosso dell'Osa** (13).

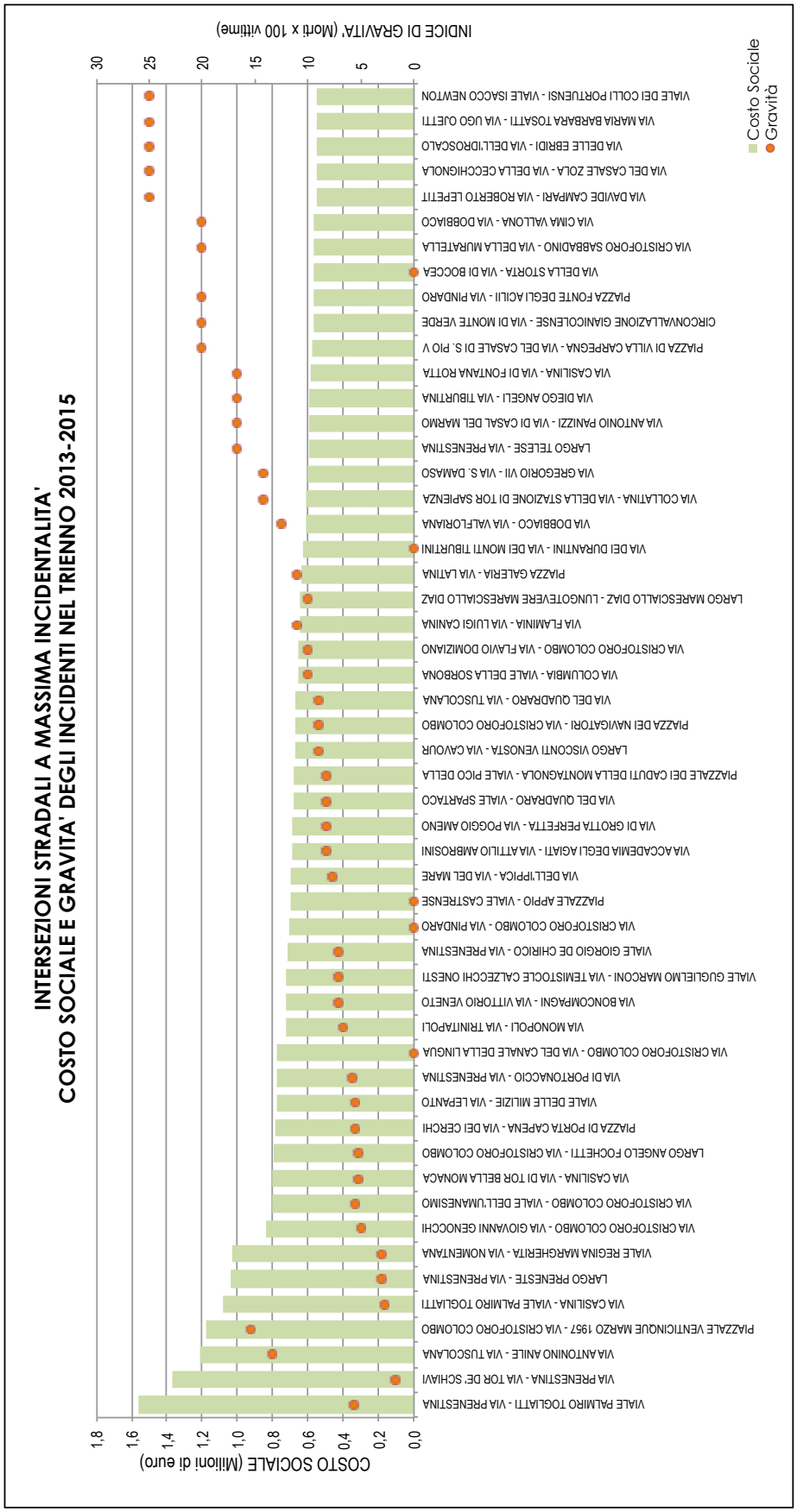
Massime concentrazioni di costo sociale risultano sulle seguenti **intersezioni**:

- **Viale Palmiro Togliatti incrocio con Via Prenestina e Via Prenestina incrocio con Via Tor De' Schiavi**, dove il costo sociale nel triennio considerato risulta pari a 1,4 e 1,6 milioni di euro;
- **Via Antonino Anile incrocio con Via Tuscolana, Piazzale Venticinque Marzo 1957 incrocio con Via Cristoforo Colombo, Via Casilina incrocio con Viale Palmiro Togliatti**, variabile tra 1,1 e 1,2 milioni di euro**;**
- **Largo Preneste incrocio con Via Prenestina e Viale Regina Margherita incrocio con Via Nomentana,** di circa 1,0 milioni di euro.

Tra le suddette intersezioni, massimi livelli di gravità degli incidenti riguardano **Via Antonino Anile incrocio con Via Tuscolana e Piazzale Venticinque Marzo 1957 incrocio con Via Cristoforo Colombo** (rispettivamente 13 e 15 morti ogni 100 vittime).



CENTRO DI COMPETENZA SULLA SICUREZZA STRADALE
ROMA SI MUOVE SICURA


INTERSEZIONI STRADALI A MASSIMA INCIDENTALITA'
COSTO SOCIALE E GRAVITA' DEGLI INCIDENTI NEL TRIENNO 2013-2015
Costo Sociale
Gravità
INDICE DI GRAVITA' (Morti x 100 vittime)
COSTO SOCIALE (Milioni di euro)
0,0
0,2
0,4
0,6
0,8
1,0
1,2
1,4
1,6
1,8
0
5
10
15
20
25
30
VIALE PALMIRO TOGLIATTI - VIA PRENESTINA
VIA PRENESTINA - VIA TOR DE' SCHIAVI
VIA ANTONINO ANILE - VIA TUSCOLANA
PIAZZALE VENTICINQUE MARZO 1957 - VIA CRISTOFORO COLOMBO
VIA CASILINA - VIALE PALMIRO TOGLIATTI
LARGO PRENESTE - VIA PRENESTINA
VIALE REGINA MARGHERITA - VIA NOMENTANA
VIA CRISTOFORO COLOMBO - VIA GIOVANNI GENOCCHI
VIA CRISTOFORO COLOMBO - VIALE DELL'UMANESIMO
VIA CASILINA - VIA DI TOR BELLA MONACA
LARGO ANGELO FOCHETTI - VIA CRISTOFORO COLOMBO
PIAZZA DI PORTA CAPENA - VIA DEI CERCHI
VIALE DELLE MILIZIE - VIA LEPANTO
VIA DI PORTUNACCIO - VIA PRENESTINA
VIA CRISTOFORO COLOMBO - VIA DEL CANALE DELLA LINGUA
VIA MONOPOLI - VIA TRINITAPOLI
VIA BONCOMPAGNI - VIA VITTORIO VENETO
VIALE GUGLIELMO MARCONI - VIA TEMISTOCLE CALZECCHI ONESTI
VIALE GIORGIO DE CHIRICO - VIA PRENESTINA
VIA CRISTOFORO COLOMBO - VIA PINDARO
PIAZZALE APPIO - VIALE CASTRENSE
VIA DELL'IPPICA - VIA DEL MARE
VIA ACCADEMIA DEGLI AGIATI - VIA ATTILIO AMBROSINI
VIA DI GROTTA PERFETTA - VIA POGGIO AMENO
VIA DEL QUADRARO - VIALE SPARTACO
PIAZZALE DEI CADUTI DELLA MONTAGNOLA - VIALE PICO DELLA
LARGO VISCONTI VENOSTA - VIA CAVOUR
PIAZZA DEI NAVIGATORI - VIA CRISTOFORO COLOMBO
VIA DEL QUADRARO - VIA TUSCOLANA
VIA COLUMBIA - VIALE DELLA SORBONA
VIA CRISTOFORO COLOMBO - VIA FLAVIO DOMIZIANO
VIA FLAMINIA - VIA LUIGI CANINA
LARGO MARESCIALLO DIAZ - LUNGOTEVERE MARESCIALLO DIAZ
PIAZZA GALERIA - VIA LATINA
VIA DEI DURANTINI - VIA DEI MONTI TIBURTINI
VIA DOBBIACO - VIA VALFLORIANA
VIA COLLATINA - VIA DELLA STAZIONE DI TOR SAPIENZA
VIA GREGORIO VII - VIA S. DAMASO
LARGO TELESE - VIA PRENESTINA
VIA ANTONIO PANIZZI - VIA DI CASAL DEL MARMO
VIA DIEGO ANGELI - VIA TIBURTINA
VIA CASILINA - VIA DI FONTANA ROTTA
PIAZZA DI VILLA CARPEGNA - VIA DEL CASALE DI S. PIO V
CIRCONVALLAZIONE GIANICOLENSE - VIA DI MONTE VERDE
PIAZZA FONTE DEGLI ACILII - VIA PINDARO
VIA DELLA STORTA - VIA DI BOCCEA
VIA CRISTOFORO SABBADINO - VIA DELLA MURATELLA
VIA CIMA VALLONA - VIA DOBBIACO
VIA DAVIDE CAMPARI - VIA ROBERTO LEPETIT
VIA DEL CASALE ZOLA - VIA DELLA CECCHIGNOLA
VIA DELLE EBRIDI - VIA DELL'IDROSCALO
VIA MARIA BARBARA TOSATTI - VIA UGO OJETTI
VIALE DEI COLLI PORTUENSI - VIALE ISACCO NEWTON

3.5. Graduatoria delle strade più pericolose nel 2015

La rete stradale del comune di Roma è articolabile in **7.270 direttrici stradali**, intendendo per queste l'insieme delle tratte stradali caratterizzate da uguale toponomastica. L'estesa stradale totale di tali direttrici raggiunge i **7 mila chilometri**.

Se si assume quale **campione critico** quello costituito dalle direttrici stradali interessate da flussi di traffico di una certa entità – per le quali le percorrenze (espresse in veic.km), nell'ora di punta, risultano superiori ai 5.000 veic.km/h – si individuano **76 direttrici** (l'1,05% del totale), per una lunghezza di 691 km (circa il 10% dell'estesa totale). [4]

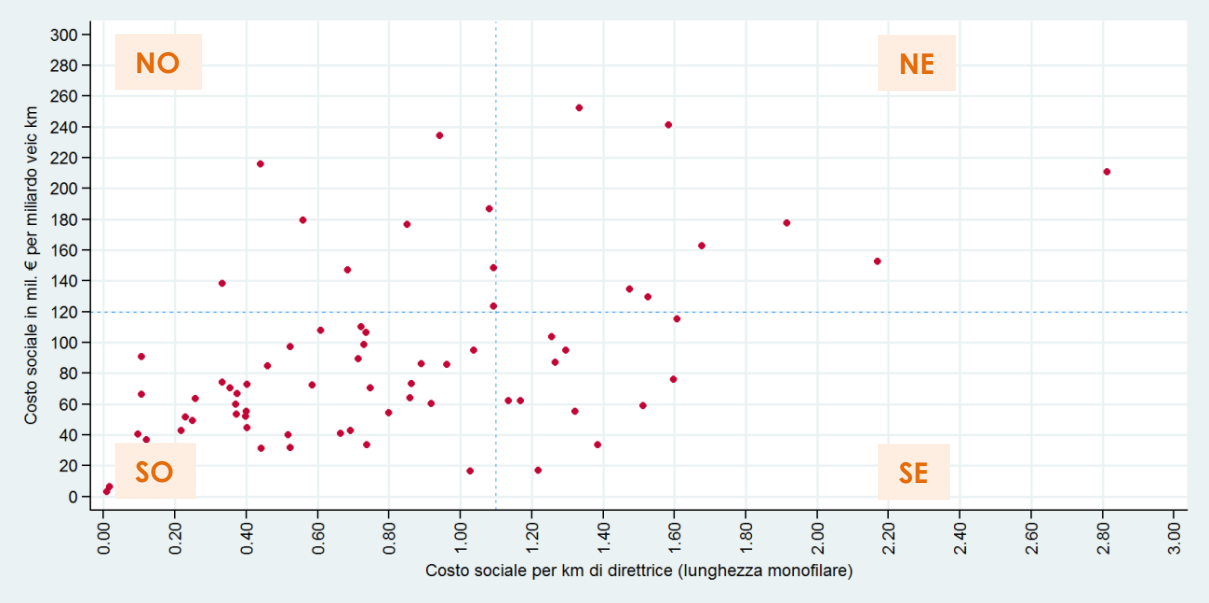
Su tali direttrici si concentra **il 64% dei decessi, il 46% dei feriti, il 52% del costo sociale, e su di esse grava complessivamente oltre il 61% dei flussi (veic km/anno)**.

		Totale	*Campione critico*	%
N° direttrici/vie	*n°*	7270	76	1.05%
Estesa Rete (LT)	*km*	6960	691.3	9.93%
Incidenti*	*n°*	11485	5024	43.74%
Morti	*n°*	152	97	63.82%
Feriti	*n°*	14984	6887	45.96%
Costo Sociale (CSS) *	*Mil. €*	987.4	513.2	51.98%
Veic. Km/anno (VKY)	*Mdi Veickm*	16.092	9.758	60.64%

** solo incidenti con morti e/o feriti*

Il grafico che segue illustra per ciascuna direttrice la relazione tra il costo sociale/veic.km (flusso di traffico) e il costo sociale/km di strada (lunghezza). Si individuano **4 quadranti** (NO, NE, SO, SE).

Le direttrici ricadenti nel **quadrante SO presentano limitate condizioni di criticità**, in base ai ridotti livelli di costo sociale.

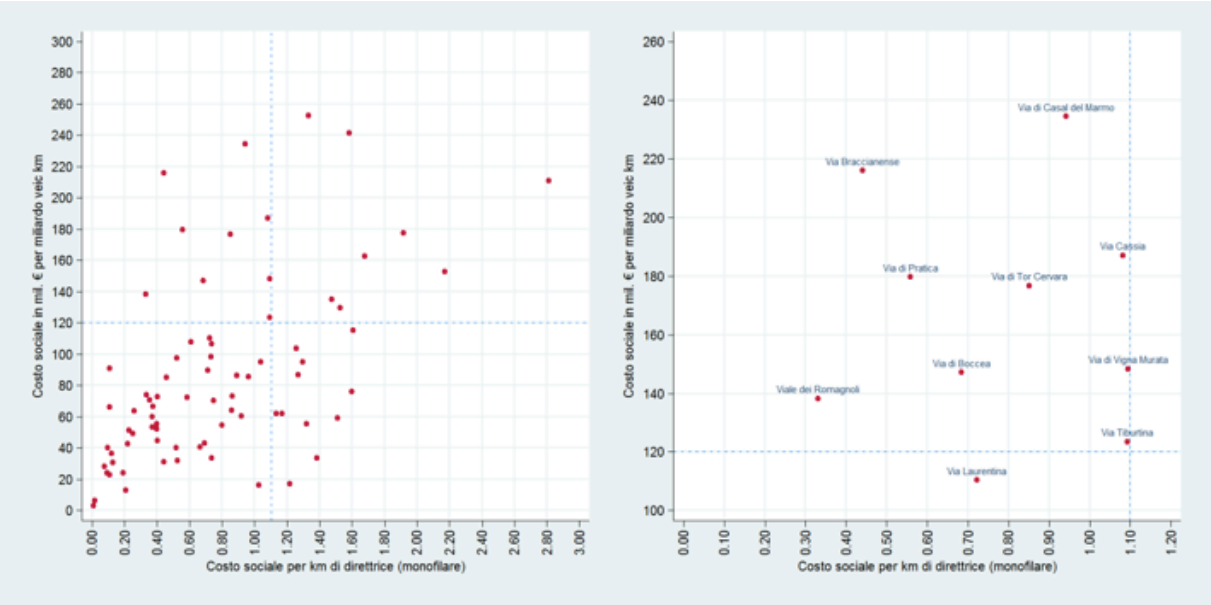


[4] La lunghezza media di tali direttrici è pari a circa 9 km: circa il 43% ha una lunghezza inferiore ai 5 km; il 19% tra 5 e 10 km; un altro 16% tra 10 e 15 km; il 14% tra 15 e 20 km; il 6% tra 20 e 25 km; un 2% tra 25 e 30 km.

Nel **Quadrante NO** ricadono le direttrici che, a parità di Costo sociale, presentano:

- Bassi livelli di traffico (elevati valori di CSST/Veic.km)
- Elevate lunghezze (bassi valori di CSST/km)

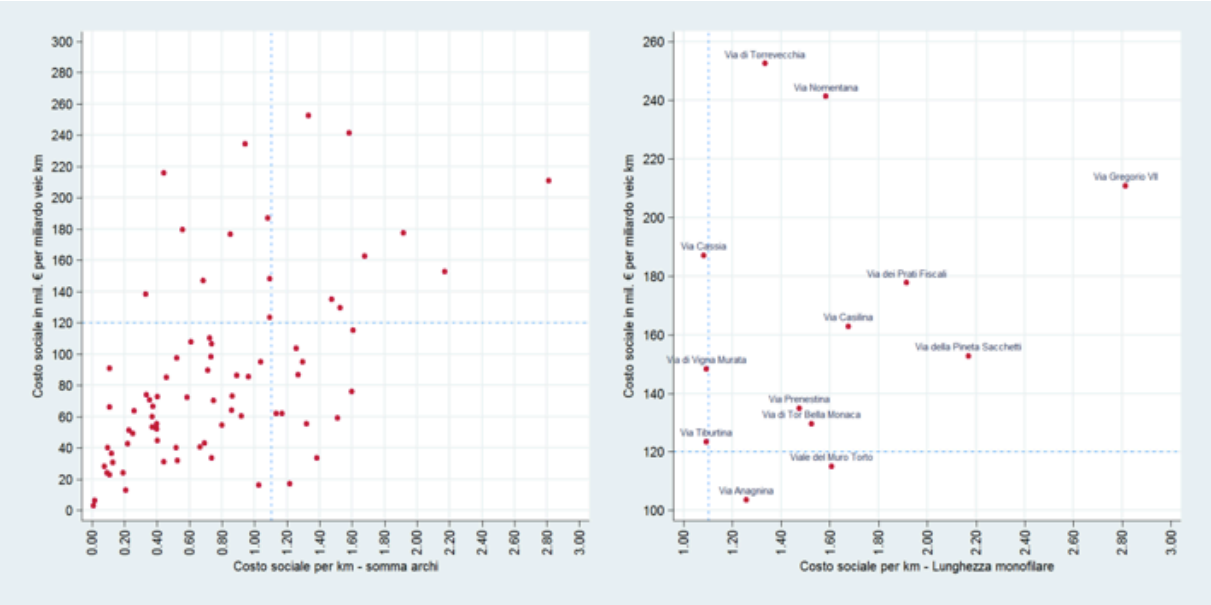
Si tratta generalmente di direttrici che ricadono in ambito extraurbano, oltre il GRA.



Nel **Quadrante NE** ricadono le direttrici che, a parità di Costo sociale, presentano:

- Bassi livelli di traffico (elevati valori di CSST/Veic.km)
- Modeste lunghezze (elevati valori di CSST/km)

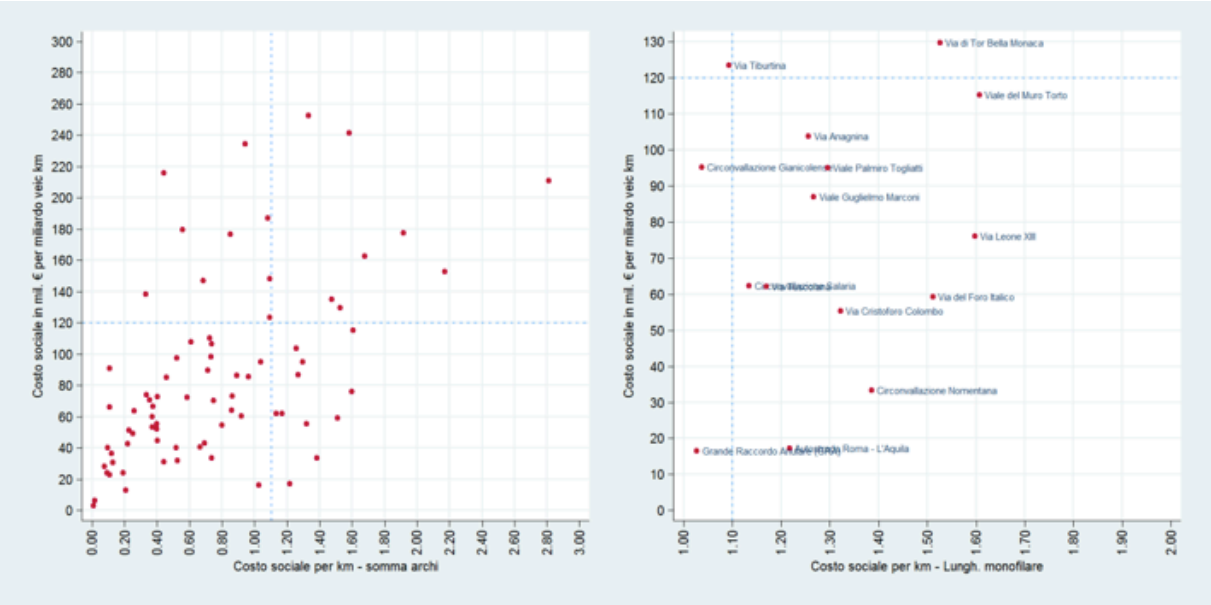
Si tratta di direttrici che, in gran parte, ricadono in ambito urbano.



Nel **Quadrante SE** ricadono le direttrici che, a parità di Costo sociale, presentano:

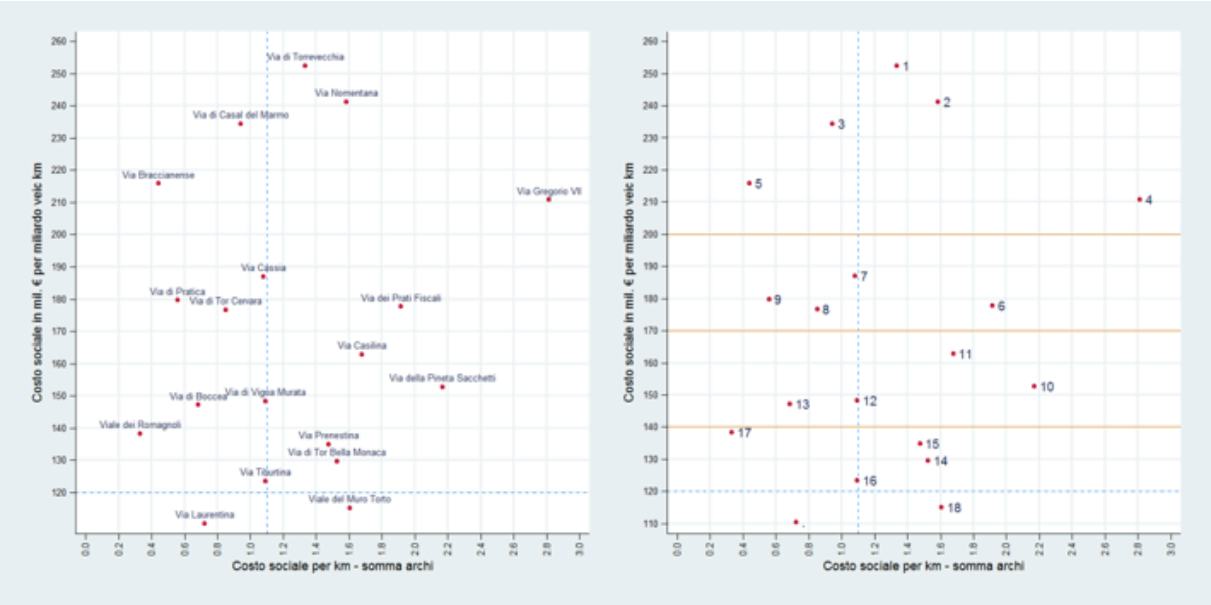
- Elevati livelli di traffico (bassi valori di CSST/Veic.km)
- Modeste lunghezze (elevati valori di CSST/km)

Anche in tal caso, si tratta di direttrici in gran parte ricadenti in ambito urbano con alte percorrenze.



In base alle relazioni sopra descritte, si individuano **4 fasce di pericolosità**:

1. CSST/Veic.km>200 Mil€/MdiVeic.km & CSST/km>0 (Via di Torrevecchia, Via Nomentana, Via di Casal del Marmo, Via Gregorio VII e Via Braccianense);
2. 200<CSST/Veic.km<170 Mil€/MdiVeic.km & CSST/km>0 (Via dei Prati Fiscali, Via Cassia, Via di Tor Cervara, Via di Pratica);
3. 170<CSST/Veic.km<140 Mil€/MdiVeic.km & CSST/km>0 (Via della Pineta Sacchetti, Via Casilina, Via di Vigna Murata, Via di Boccea);
4. 140<CSST/Veic.km<110 Mil€/MdiVeic.km & CSST/km>0 (Via di Tor Bella Monaca, Via Prenestina, Via Tiburtina, Viale dei Romagnoli, Viale del Muro Torto).



Secondo la suddetta distribuzione e, all'interno di ciascuna fascia, secondo i valori di CSST/km decrescenti, si riporta di seguito **la graduatoria delle direttrici che sono risultate più pericolose nel 2015.**

RANK	TOP
1	Via di Torrevecchia
2	Via Nomentana
3	Via di Casal del Marmo
4	Via Gregorio VII
5	Via Braccianense
6	Via dei Prati Fiscali
7	Via Cassia
8	Via di Tor Cervara
9	Via di Pratica
10	Via della Pineta Sacchetti
11	Via Casilina
12	Via di Vigna Murata
13	Via di Boccea
14	Via di Tor Bella Monaca
15	Via Prenestina
16	Via Tiburtina
17	Viale dei Romagnoli
18	Viale del Muro Torto

Si tratta di **18 direttrici (il 24% del campione critico)**, per una lunghezza di 150 km (il 22%). Lungo di esse si concentra **il 44% dei decessi, il 30% dei feriti e il 33% del costo sociale** del campione critico considerato alla base dell'analisi.

		Campione critico	*Le 18 strade più pericolose*	%
N° direttrici/vie	*n°*	76	18	23.68%
Estesa Rete (LT)	*km*	691.3	150.3	21.74%
Incidenti*	*n°*	5024	1554	30.93%
Morti	*n°*	97	43	44.33%
Feriti	*n°*	6887	2037	29.58%
Costo Sociale (CSS) *	*Mil. €*	513.2	167.7	32.68%
Veic. Km/anno (VKY)	*Mdi Veickm*	9.758	1.025	10.50%

** solo incidenti con morti e/o feriti*

4. POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE IN ATTUAZIONE DEL PNSS

4.1. Il quadro programmatorio di riferimento a Roma

A partire dal 2008, in continuità con quanto indicato dal "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"* e in linea con la programmazione europea, Roma inizia a definire un quadro di programmazione specificamente mirato a contrastare l'incidentalità stradale e ridurre il numero delle vittime sulla strada. [5]

I principali provvedimenti adottati dall'Amministrazione in materia sono i seguenti:

- **2008 -** "***Programma Triennale della Sicurezza Stradale***" - approvato con Delibera G.C. n. 130 del 25 giugno 2008. Tra le principali attività individuate dal Programma: l'elaborazione del "*Piano Comunale della Sicurezza Stradale*" e del primo "*Programma di attuazione*"; la costituzione di un "*Centro di Monitoraggio dell'Incidentalità stradale*"; il progetto "*Città Sicure*", una serie di iniziative di formazione ed aggiornamento dei Tecnici finalizzate a rafforzare le capacità di governo e di gestione dell'Amministrazione. [6]

- **2009 - Piano per la fluidificazione e la messa in sicurezza della rete portante**. Individua, su un totale di 300 km (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 e di segnaletica, ma anche sperimentando nuove tecnologie, strumenti innovativi di gestione del traffico, azioni di prevenzione, controllo e repressione.

- **2010 -** ***"Piano Strategico della Mobilità Sostenibile"*** - approvato con Delibera C.C. n. 36 del 16 marzo 2010. Fornisce una serie di indicazioni per migliorare le prestazioni dell'offerta di trasporto attraverso la valorizzazione dei sistemi collettivi; potenziare le capacità e l'efficienza del sistema su ferro, con la previsione delle necessarie strutture di supporto, quali parcheggi pubblici, stazioni attrezzate e nodi di scambio modale; incentivare l'intermodalità per le persone e per le merci, con conseguente riduzione dei fenomeni di congestione del traffico.

- **2010 –** A seguito della riattivazione dei finanziamenti statali viene realizzato il *"Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale"* e si avvia il percorso per la costituzione della "*Consulta Cittadina della Sicurezza Stradale*", oltre la realizzazione di una serie di interventi sperimentali per la sicurezza stradale nell'ambito del "**Primo" Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** [7], e di "*Interventi sperimentali per la manutenzione della rete viaria principale*" nell'ambito del **"Secondo" Programma**. [8]

- **2011 –** L'Amministrazione acquisisce i finanziamenti disposti per il **Terzo Programma di Attuazione del PNSS** per l'elaborazione di un *"Piano Integrato di Azione per la riduzione delle velocità nelle ore notturne sugli itinerari cittadini a massima incidentalità"*. Il progetto, oggi in fase di attuazione, prevedeva l'individuazione delle tratte stradali maggiormente gravate dal problema dell'incidentalità notturna, in particolare correlata alle alte velocità; la definizione degli "*ambiti di progettazione di dettaglio*" con l'indicazione delle soluzioni progettuali più efficaci a contrastare e rimuovere le specifiche criticità; l'individuazione di un "*itinerario*

[5] In realtà, in attuazione del PNSS 2002, già tra il 2003 e il 2004, il Comune di Roma risponde ai Bandi del Ministero per accedere ai finanziamenti del *"Primo"* e del *"Secondo Programma di Attuazione".* Tuttavia, la concreta disponibilità dei fondi statali si realizza soltanto nel 2010.

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

[7] Il progetto cumula un totale di 2,5 milioni di Euro, cofinanziati per il 50% dalla Regione Lazio (su finanziamenti statali) e per l'atro 50% a carico dell'Amministrazione. Per gli interventi sperimentali sono stati stanziati ulteriori 808 mila Euro, cofinanziati per il 40% dalla Regione Lazio (su finanziamenti statali) e per il rimanente 60% a carico dell'Amministrazione.

[8] Per un totale di 3 milioni di Euro, cofinanziati al 45% dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e per il rimanente 55% a carico dell'Amministrazione.

cantiere" (successivamente fissato lungo la Via Cristoforo Colombo), su cui attuare interventi e misure, anche a carattere sperimentale, da monitorare nel breve, medio e lungo termine. [9]

- **2011 - *"Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020"***, approvato con Delibera G.C. n. 397 del 14 dicembre 2011, costituisce il primo vero strumento di indirizzo e di programmazione degli interventi di sicurezza stradale, con il fine di coordinare e mettere a sistema l'insieme delle azioni e degli interventi già in corso o da porre in essere per migliorare le condizioni di sicurezza stradale nel territorio comunale. Il Piano individua le principali componenti di incidentalità e le tratte stradali/intersezioni a maggior rischio, per intervenire nei vari sistemi (mobilità, traffico, territorio, ambiente) e settori di intervento (programmazione, progettazione, gestione, formazione, informazione, controllo e prevenzione).
- **2012 -** L'Amministrazione accede ai finanziamenti disposti per il **IV e V Programma di Attuazione del PNSS**, con un progetto che prevede la realizzazione di *"Azioni trasversali e specifiche a salvaguardia dell'utenza debole",* in particolare pedoni, bambini, anziani e mobilità ciclistica. Il finanziamento viene tuttavia revocato.[10]
- **2015 - *"Piano Generale del Traffico Urbano"*** - approvato con Delibera A.C. n. 21 del 16 aprile 2015. Aggiorna il PGTU del 1999. Tra i principali obiettivi: l'aumento del 20% sia degli utenti che della velocità del trasporto pubblico, con l'incremento del 40% delle corsie preferenziali e l'attuazione di itinerari a priorità semaforica; l'organizzazione del Centro storico per "*isole ambientali*" progressivamente estese alle aree esterne, con creazione di Zone 30 e interventi di "*traffic calming*"; raggiungimento del 2% di uso sistematico della bicicletta entro 2 anni, del 4% su base cittadina e del 10% nel Centro nei 5 anni.
- **2016** – Nel documento contenente **"*Linee programmatiche 2016-2021 per il Governo di Roma Capitale*"**, approvate con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 9 del 3 agosto 2016, l'Amministrazione assume come prioritario il tema della sicurezza stradale, quale linea di governo che intercetta "trasversalmente" tutti i comparti della mobilità (ciclabilità, pedonalità, trasporto, trasporto pubblico, trasporto merci, sosta, ecc.), in raccordo e in sinergia con le politiche di "sostenibilità", "inclusività", "accessibilità".

4.2. Piano Comunale della Sicurezza Stradale" 2012-2020

Approvato con **Delibera G.C. n. 397 del 14 dicembre 2011**, il "*Piano Comunale della Sicurezza Stradale*" (PCSS) analizza in dettaglio le condizioni di incidentalità; individua gli obiettivi "*generali*" e "*specifici*" da perseguire nel periodo 2012-2020; indica le azioni "*trasversali*" e "*di dettaglio*" da intraprendere per contrastare il problema dell'incidentalità strade, nel breve, medio e lungo periodo.

In continuità con la programmazione europea e con il Piano Nazionale del 2002, il PCSS fissa l'obiettivo di raggiungere, **entro il 2020, un tasso di mortalità pari a 3,8 morti per 100.000 abitanti**, in linea con le città europee più virtuose.

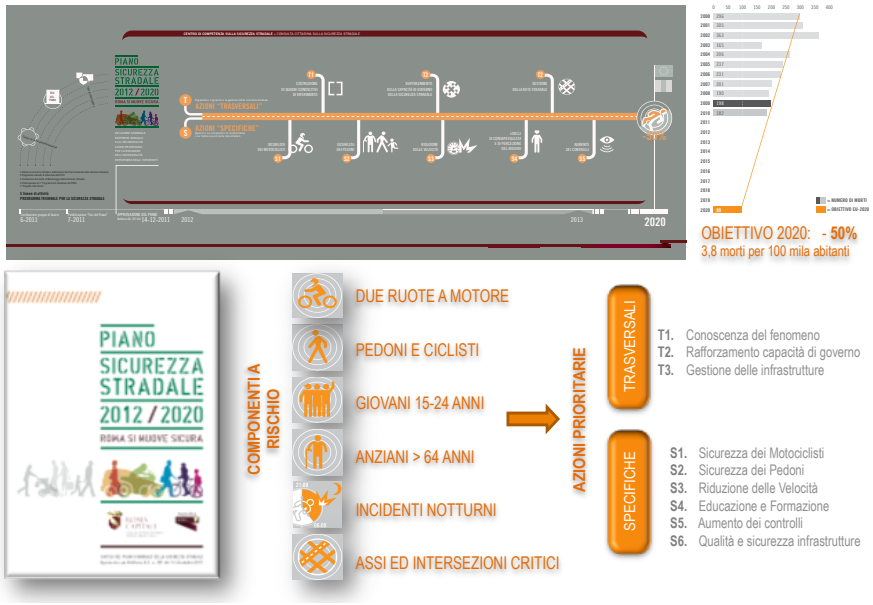
Gli obiettivi "specifici" si riferiscono alle singole componenti di incidentalità: **i pedoni, gli utenti delle 2 ruote a motore, i bambini, i giovani e gli anziani**.

Per ciascuna di tali componenti, il Piano individua l'obiettivo da raggiungere entro il 2020 (in termini di riduzione del numero di vittime), gli specifici fattori di rischio da rimuovere, gli indicatori di

[9] Il Progetto 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 (su finanziamenti statali) e per il rimanente 60% a carico dell'Amministrazione.

[10] Come nel bando precedente, anche al progetto 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 (su finanziamenti statali) e per il rimanente 60% a carico dell'Amministrazione.

riferimento per monitorare il progressivo raggiungimento dell'obiettivo, **gli assi e le intersezioni stradali** dove risultano massimi i rispettivi livelli di esposizione al rischio e sui quali occorre intervenire.



Per il raggiungimento dei suddetti obiettivi, il PCSS indica:

- **un sistema di azioni "*trasversali*"**, da porre in essere nel breve, medio e lungo periodo, al fine di contrastare quei fattori di rischio che riguardano in generale e in maniera diffusa il governo e la gestione della sicurezza stradale (carenza di dati, mancata pianificazione degli interventi, necessità di manutenzione programmata della rete, scarsa informazione e insufficiente "cultura" della sicurezza stradale, ecc.);[11]
- **un sistema di azioni "*specifiche*"**, anch'esse da realizzare nel breve, medio e lungo periodo, al fine di contrastare quei fattori di rischio che risultano localizzati sulla rete stradale (su un tratto della rete, su alcune intersezioni, etc.) oppure associati a una specifica componente di rischio (il maggior rischio per i pedoni, le criticità per le 2 ruote a motore, ecc.). [12]

Tra le principali azioni "*trasversali*" indicate dal PCSS sono la realizzazione del *"Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*" e la costituzione di una "*Consulta Cittadina"* per la sicurezza stradale.

[11] Le azioni "*trasversali*" possono essere raggruppate in 3 categorie: 1. 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; 2. Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale, per migliorare il quadro delle competenze tecniche e decisionali; 3. Gestione della rete stradale, attraverso l'individuazione e messa in sicurezza delle tratte stradali e delle intersezioni critiche.

[12] Le azioni "*specifiche*" 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.

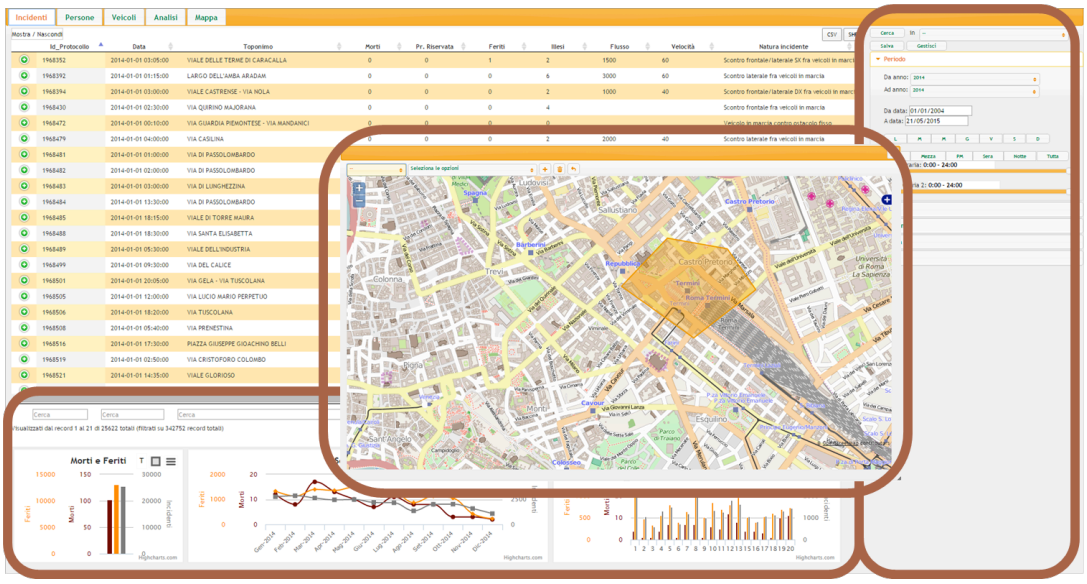
4.3. Il "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale"

Il "*Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*" (CdCSS) è **una struttura tecnica** dedicata alla raccolta e alla gestione dei dati di incidentalità; alla valutazione e al monitoraggio degli interventi; oltre che alla realizzazione di attività ed iniziative volte a migliorare gli standard di sicurezza stradale nel territorio comunale.

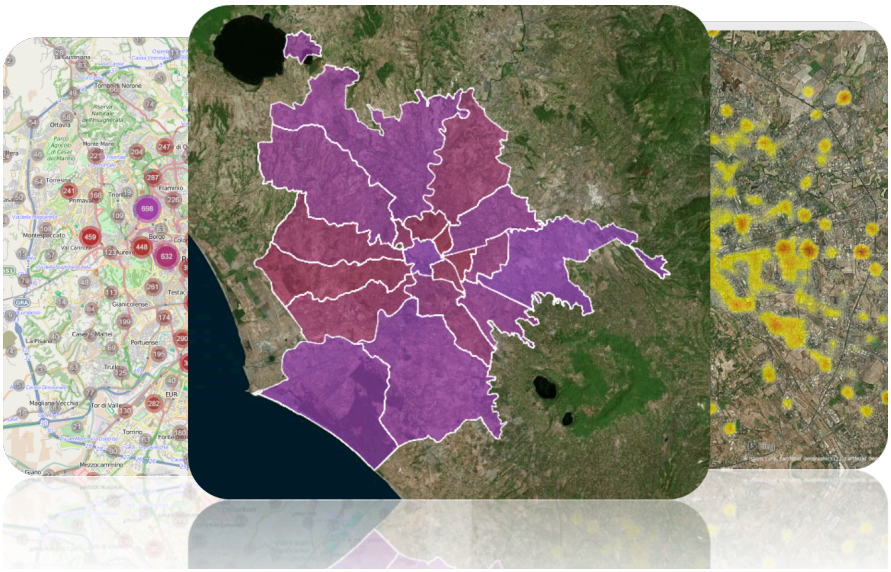
Realizzato con i finanziamenti disposti nell'ambito del **Primo Programma di Attuazione del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"***, il Centro opera per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, presso l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM), con il compito di ampliare il quadro delle conoscenze e supportare le attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione. Il Centro supporta anche Enti esterni all'Amministrazione che si occupano di mobilità, trasporti e sicurezza stradale nel territorio comunale, in collegamento con altri Centri di eccellenza nazionali ed europei.

Tra le principali attività del Centro:

- **Attività di raccolta e gestione, analisi e monitoraggio dei dati di incidentalità**. Il Centro acquisisce ed elabora i dati provenienti dalle diverse fonti (Istat, Polizia Locale, strutture sanitarie, ecc.) per analizzare le condizioni di sicurezza stradale del territorio comunale, alla diversa scala, fino alla determinazione delle direttrici e delle intersezioni a massimo rischio. Come strumento di supporto per le attività di raccolta, gestione ed elaborazione dei dati, è stato realizzato il **Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)** che acquisisce in tempo reale i dati forniti dalla Polizia Locale di Roma Capitale e li integra con le altre banche dati di cui dispone RSM (dati di traffico, di velocità, dati territoriali, dati socio-economici, dati sanitari, ecc**.)**. Oltre alle attività "ordinarie", il CdCSS realizza attività di *in-depth investigation*, indagini campioni, studi e ricerche anche in collegamento con progetti europei (ESum, PASTA, ecc.). **Dati ed elaborazioni mirate vengono resi disponibili dal CdCSS ai Municipi, alla stessa Polizia Locale e ai vari Operatori che ne facciano richiesta (servizi sportello)**.



- **Pianificazione e governo della sicurezza stradale**. Sulla base delle condizioni di incidentalità, il Centro elabora Piani e Programmi di sicurezza stradale. In particolare, il Centro ha elaborato il "*Piano Comunale della Sicurezza Stradale* 2012-2020" e, con i finanziamenti del III Programma di attuazione del PNSS, il "*Piano integrato di Azione per il contenimento delle velocità notturne lungo gli itinerari a massimo rischio*".



- **Progettazione di interventi**. Sono stati progettati e realizzati interventi previsti dai "*Piani Particolareggiati del Traffico*", con particolare attenzione alla sicurezza stradale, e quelli per la fluidificazione del traffico su 300 km di rete portante. A supporto della progettazione, il CdCSS realizza sistematicamente attività di ispezione su strada (*Road Safety Inspection*) e di verifica dei livelli di sicurezza dei progetti (*Road Safety Audit*); è stato redatto un "*Repertorio degli interventi*", un manuale per tecnici e progettisti dell'Amministrazione; in collegamento con la redazione del nuovo *"Piano Generale del Traffico Urbano"*, sono stati redatti provvedimenti e discipline per il governo e la gestione del traffico.

- **Sperimentazione di tecnologie innovative per le attività di rilievo, gestione e restituzione dati.** Con la Polizia Locale di Roma Capitale, il CdCSS ha curato vari cicli di audizioni con soggetti produttori/fornitori di strumentazioni e tecnologie innovative. E' stato implementato il sistema di gestione dei dati di incidentalità utilizzato dalla PLRC, nella versione web, che consente di georiferire automaticamente gli incidenti, razionalizzare le procedure di rilievo e gestione delle informazioni e trasferirle al Comando Generale. Le stesse informazioni, depurate dai dati sensibili, vengono trasmesse in tempo reale al Centro di Competenza. Ulteriori sperimentazioni di strumenti e soluzioni innovative sono state programmate per supportare le attività ordinarie della Polizia Locale (firma grafometrica, copie autentiche di verbali, ecc.).

- **Organizzazione di seminari tecnici indirizzati agli Agenti della Polizia Locale**. Specifici moduli di formazione sono stati curati direttamente dal CdCSS per rafforzare le capacità di rilievo e restituzione dei dati di incidentalità e per ottimizzare, di conseguenza, le successive attività di analisi, programmazione, progettazione e monitoraggio degli interventi. I seminari sono stati finalizzati ad accrescere la consapevolezza circa l'importanza della "qualità" del dato di base; condividere i criteri per la corretta rilevazione dell'incidente stradale e per la gestione dei dati; valorizzare ed omogeneizzare le tecniche e le modalità operative nell'ambito delle attività di rilievo e restituzione delle informazioni; costruire un filo conduttore diretto tra l'Agente rilevatore del sinistro, il progettista degli interventi e coloro che devono gestire e governare il fenomeno dell'incidentalità stradale.
- **Formazione dei tecnici dell'Amministrazione.** Sono state organizzate 6 edizioni del "*Progetto Città Sicure*" e seminari tecnici sui temi della pianificazione, progettazione e gestione degli interventi per la sicurezza stradale. Sono stati, sino ad oggi, coinvolti oltre 200 tra tecnici, progettisti e rappresentanti della Polizia Locale. I moduli formativi sono stati tenuti da docenti universitari, tecnici ed esperti del settore.

- **Attività di formazione e informazione nelle scuole**. Nell'anno accademico 2011-2012, in 11 Istituti di scuola superiore, è stata promossa l'iniziativa di sensibilizzazione **"***Pilota per la vita***"**; nell'anno accademico 2012-2013, in 13 Istituti di scuola superiore, è stata promossa l'iniziativa

di sensibilizzazione **"***Gira Sicuro*"; nell'anno accademico 2015-2016, in tutti gli Istituti di scuola superiore, è stata condotta l'iniziativa "*Keep Calm and Slow Down*", che ha previsto la diffusione di un concorso per la realizzazione di video sui temi della sicurezza stradale. Le campagne sono state valutate in termini di efficacia attraverso la somministrazione e la valutazione di specifici questionari.

- **Attività di comunicazione e supporto ai processi partecipativi.** Per raccordare i vari soggetti che operano nel settore e a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione, il Centro organizza e cura tavoli tecnici e iniziative di partecipazione. In questa veste, il Centro svolge il ruolo di **Segreteria Tecnica della "*Consulta Cittadina della Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità*"**.
- **Sviluppo e gestione del sito web.** Per informare la Cittadinanza e mettere in rete gli operatori del settore, all'interno del sito di Roma Servizi per la Mobilità è la sezione dedicata alle attività del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale". Le diverse aree del sito, curate direttamente dal Centro, raccolgono dati e statistiche sull'incidentalità stradale; leggi e provvedimenti normativi; piani e programmi di sicurezza stradale; documenti tecnici relativi a progetti e interventi di sicurezza stradale; documenti relativi a iniziative di formazione e sensibilizzazione. Uno spazio specifico è dedicato alla "*Consulta Cittadina della Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità*".

- **Collaborazioni e partenariati con altri Enti.** Si segnala in particolare: la partecipazione al **Tavolo Nazionale, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, per la definizione di moduli formativi indirizzati alla salvaguardia della mobilità degli "*Over 65*" (Roma costituisce area di sperimentazione del progetto pilota); la collaborazione con **Ministero dell'Istruzione, Ministero dei trasporti e ACI**, nell'ambito dell'iniziativa condotta nelle scuole superiori "*Keep Calm and Slow Down";* il **Protocollo con Fiera di Roma**, per l'utilizzazione degli spazi e la condivisione di iniziative ed eventi sulla sicurezza stradale.

4.4. La "Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità"

Con **deliberazione di Assemblea Capitolina n. 8 del 3 marzo 2017**, è stata modificata e integrata la deliberazione di Assemblea Capitolina n. 14 del 10 aprile 2014, che già istituiva formalmente la "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale" [13]. In particolare, con la Del. A.C. n. 8/2017, sono stati ampliati il ruolo e le competenze della Consulta Cittadina, che ha preso così la nuova denominazione di *"Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità".*

CONSULTA CITTADINA
Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità

Col fine primario di ridurre il numero delle vittime sulle strade di Roma, la costituzione di tale Organismo rafforza l'impegno dell'Amministrazione nel favorire gli spostamenti a piedi e in bicicletta, promuovere l'uso del TPL, diffondere sistemi alternativi di spostamento, verso un riequilibrio modale complessivo che riduca al contempo gli incidenti stradali, la congestione e l'inquinamento.

La nuova "*Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità*", è intesa come **sede permanente di confronto e collaborazione** tra tutti i settori istituzionali e i soggetti pubblici e privati operanti nei campi della sicurezza stradale, della mobilità dolce e della sostenibilità, della inclusività e dell'accessibilità urbana.

L'obiettivo è quello di costruire **una rete di relazioni fra le Istituzioni e le rappresentanze sociali**, per favorire la conoscenza delle condizioni specifiche del territorio e dei programmi dell'Amministrazione, oltre che consentire a tutti i soggetti coinvolti di partecipare attivamente allo sviluppo delle politiche istituzionali.

Sono **organi della Consulta**: il Presidente, il Vice Presidente con funzioni vicarie, la Commissione di coordinamento e l'Assemblea, composta da Componenti "di diritto"[14] e Componenti "Aggiunti"[15], così come indicato nella DelAC n.8/2017, che fissa anche i principi di base del Regolamento e le modalità operative della Consulta, attraverso la costituzione dei "Gruppi di lavoro".

---

[13] L'iter per la costituzione della Consulta è stato avviato nel 2012. Sono stati organizzati, prima e dopo la costituzione formale, una serie di incontri: il 5 Ottobre 2012 ("*Roma si muove verso la Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale*"); il 15 febbraio 2013 (Primo incontro della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale); il 30 gennaio 2015 *("Obiettivo: l'aggiornamento del Piano Comunale Sicurezza Stradale*"); il 29 maggio 2015 (Incontro informale con le Associazioni).

[14] Sono "componenti di diritto" dell'Assemblea: il Sindaco, gli Assessori delegati alle politiche della mobilità, alle politiche ambientali, alle politiche della programmazione e pianificazione del territorio, alle politiche dei lavori pubblici, alle politiche sociali e della scuola, l'Assessore Roma Semplice, i Presidenti dei Municipi, due Consiglieri dell'Assemblea Capitolina indicati dal Presidente della stessa Assemblea Capitolina. Sono altresì "componenti di diritto" dell'Assemblea: i Direttori dei relativi Dipartimenti; il Comandante Generale del Corpo della Polizia Locale di Roma Capitale; i Comandanti di ciascuno dei Gruppi municipali della Polizia Locale di Roma Capitale. Sono altresì "componenti di diritto" dell'Assemblea i rappresentanti degli Enti pubblici competenti nelle materie di interesse della Consulta, le rappresentanze delle Forze dell'Ordine, dei Servizi sanitari e di emergenza.

[15] Quali "componenti aggiunti" dell'Assemblea possono partecipare le associazioni, le organizzazioni e le fondazioni senza fini di lucro con competenza nel settore della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile o che abbiano un manifesto interesse sui temi specifici.

Oltre che come organismo consultivo, la Consulta si configura **come Tavolo tecnico-operativo**, per individuare le azioni prioritarie, ottimizzare le risorse disponibili, valorizzare le singole e specifiche esperienze, sfruttare le eventuali sinergie che possono derivare dall'aggregazione delle diverse esperienze e competenze.

Uno dei primi compiti della Consulta è quello di condividere con l'Amministrazione **il processo di progressiva definizione/attuazione del "Programma Straordinario",** nel rispetto degli obiettivi e in coerenza con la struttura del Programma stesso. In particolare la Consulta sarà chiamata a condividerne la struttura, gli obiettivi, le priorità di intervento; esprimersi sulle azioni e sulle modalità attuative; proporre nuove azioni o rafforzare quelle già previste; sviluppare eventuali sinergie.

A supporto delle attività della Consulta, della Commissione di Coordinamento e dei Gruppi di Lavoro, opererà il "*Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*", con la funzione di fornire i dati, le informazioni, i documenti e la reportistica necessari allo svolgimento dei lavori. Il Centro svolge anche il ruolo di "***Segreteria Tecnica della Consulta***".

Utile supporto operativo è dato dal **canale web** già attivo nella sezione del Centro di Competenza sul sito di Roma Servizi, attraverso il quale i Componenti della Consulta possono accedere a dati ed informazioni, confrontarsi tra loro, rendere disponibili i risultati delle attività svolte.

ROMA

mobilità ROMA

CENTRO DI COMPETENZA SULLA SICUREZZA STRADALE

ROMA SI MUOVE SICURA

CONSULTA CITTADINA

Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità