

PROGRAMMA STRAORDINARIO PER LA SICUREZZA STRADALE

“VISION ZERO”

terza parte

PROGRAMMA STRAORDINARIO

LUGLIO 2017

ROMA







SOMMARIO

5. NATURA ED OBIETTIVI DEL PROGRAMMA	5
5.1. L'approccio "Vision Zero"	7
5.2. Obiettivi del "Programma Straordinario"	8
6. SETTORI DI INTERVENTO	11
6.1. Azioni "trasversali"	13
6.1.1. "GOVERNANCE" - Governo e gestione della sicurezza stradale.....	13
6.1.2. "ENFORCEMENT" - Rafforzamento delle capacità di prevenzione e controllo.....	15
6.1.3. "CULTURA" – Cultura della sicurezza stradale e del rispetto delle regole	16
6.2. Azioni "specifiche"	19
6.2.1. Sicurezza strade	19
6.2.2. Sicurezza veicoli	20
6.2.3. Sicurezza persone	21
6.2.4. Servizi di emergenza e assistenza sanitaria post incidente.....	21
7. GESTIONE DEL "PROGRAMMA STRAORDINARIO"	25
7.1. Il modello di gestione	27
7.2. Il quadro delle risorse e le opportunità di finanziamento	29
7.3. L'utilizzo dei proventi delle contravvenzioni (art. 208 CdS).....	29
7.3.1. Strutture e strumenti per la gestione del Programma	30
8. AZIONI PRIORITARIE	33
8.1. Azioni "trasversali" a breve e medio termine.....	35
8.2. Azioni "specifiche" a breve e medio termine.....	43
9. QUADRO DI SINTESI.....	53





5. NATURA ED OBIETTIVI DEL PROGRAMMA





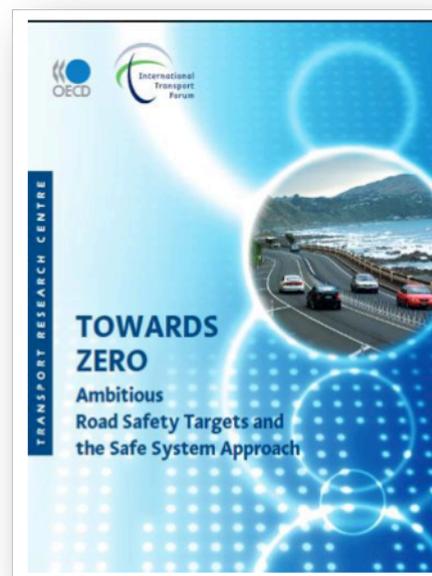


5.1. L'approccio "Vision Zero"

L'approccio "Vision Zero" si collega all'idea di un futuro in cui **nessuno rimarrà più ucciso o seriamente ferito a causa di un incidente stradale**. Si parte, cioè, dalla convinzione che l'errore umano sia inevitabile ma che, tuttavia, i **responsabili politici debbano fare tutto quanto in loro potere per garantire che gli incidenti stradali non comportino morti o lesioni gravi**.

Tale approccio ha origine in Svezia verso la fine degli anni '90 ed è stato successivamente adottato anche in altri Paesi¹.

Nel 2008, il documento dell'OCSE - *Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico* - che anticipa la programmazione della nuova decade 2011-2020 dell'Unione Europea, ripropone lo stesso approccio. Il documento "**Toward Zero. Ambitious Road safety Targets and the Safe System Approach**" fornisce una serie di "raccomandazioni" per la predisposizione dei nuovi piani e programmi di cui dovranno dotarsi gli Stati Membri:



- 1. fissare obiettivi ambiziosi che prevedano l'azzeramento degli incidenti con morti e feriti gravi.** E' una visione che, in qualche modo, induce a rivedere i modelli tradizionali di intervento, attraverso l'introduzione di nuovi modelli più efficaci e innovativi di governo, programmazione, progettazione, comportamento, ecc.. Da qui l'importanza di individuare obiettivi intermedi di breve periodo, che contribuiscano a mantenere credibile la visione di lungo termine;
- 2. prevedere obiettivi intermedi per raggiungere progressivamente la visione finale.** La definizione di obiettivi intermedi consente, da un lato, di individuare i risultati a breve e medio termine che ci si aspetta dall'attuazione progressiva degli interventi; dall'altro, di misurare i risultati via via raggiunti rispetto all'obiettivo finale;²

¹ Nella strategia di sicurezza stradale del Western Australia (2008-2020) – "Towards Zero" – si dice: "Verso Zero significa che noi non accettiamo che nessun essere umano muoia o rimanga gravemente ferito sulle nostre strade. Si comprende che non è possibile raggiungere lo zero entro il 2020, ma pensiamo di non accettare nessun decesso o lesione grave come inevitabile. Questa visione può essere raggiunta se la Comunità nel suo insieme fa un cambiamento fondamentale nel modo in cui pensa alla sicurezza stradale e che cosa è disposta ad accettare".

² In base ad un sondaggio condotto dall'OCSE nei vari Paesi (2006), dove si chiedeva agli Operatori della sicurezza stradale di identificare le principali componenti di rischio nel loro Paese, vengono elencate **le misure e le azioni prioritarie da porre in essere nel breve periodo**: • **Contenimento delle velocità**: attraverso interventi e misure sulle infrastrutture (adeguamento della geometria e della segnaletica, verifica dei volumi di traffico e dei livelli di conflittualità con le utenze deboli, ecc.); uso di nuove tecnologie e rafforzamento dei controlli; accrescimento della consapevolezza da parte degli utenti della strada, relativamente al fatto che, per esempio, piccoli decrementi di velocità producono una riduzione sostanziale del trauma; • **Riduzione dell'alcol alla guida**: attraverso estensione e massima severità dei controlli e delle sanzioni; applicazione delle tecnologie alcolock ai veicoli; iniziative di informazione e sensibilizzazione della popolazione; • **Uso delle cinture di sicurezza**: attraverso il massimo rigore del quadro normativo e il rafforzamento dei controlli; tecnologie applicate ai veicoli (es: sistemi di avvisatore cinture e interblocchi accensione delle cinture di sicurezza); • **Strade e marciapiedi più sicuri**: attraverso interventi, a breve termine, di messa in sicurezza delle tratte e delle intersezioni a maggior rischio; a più a lungo termine, attraverso un approccio sistematico alla valutazione dei livelli di sicurezza stradale nella progettazione delle nuove infrastrutture e nell'adeguamento di quelle esistenti; • **Maggiore sicurezza dei veicoli**: attraverso lo sviluppo tecnologico di sistemi di sicurezza passiva (protezione) e sistemi di sicurezza attiva (prevenzione). In particolare, i sistemi di controllo elettronico della stabilità rappresentano un importante progresso nella sicurezza attiva, così come i sistemi di allarme per evitare collisioni. Ulteriori sistemi di sicurezza sono attualmente in corso di sperimentazione; • **Riduzione del rischio per i neo-patentati**: il principio della tolleranza "zero alcol" e il maggior rigore nel rilascio delle licenze di guida hanno sicuramente contribuito a migliorare le condizioni di sicurezza stradale dei neo-patentati. L'applicazione di ulteriori restrizioni (rafforzamento dei controlli durante le ore notturne, attribuzione di punti di demerito o inasprimento delle pene, periodi di formazione più lunghi e in diverse condizioni stradali e atmosferiche) possono contribuire a ridurre i tassi di mortalità tra i giovani.



3. **adottare l’approccio “Safe System”**, secondo il quale gli interventi e le misure di tipo tradizionale (sull’infrastruttura o sui veicoli) vanno rivisti in forma innovativa rispetto alla componente principale della “sicurezza dell’utente” e all’obiettivo comune di ridurre il livello di gravità degli incidenti;³
4. **riferirsi a interventi e misure già sperimentati in altri Paesi (buone pratiche)**, soprattutto nella programmazione di breve e medio periodo, prevedendo invece, nel lungo periodo, politiche di investimento più ampie, volte a colmare le lacune e rafforzare i sistemi di governo e di gestione della sicurezza stradale;
5. **dotarsi di una dettagliata base dati per comprendere le specifiche condizioni di incidentalità**. La dotazione di dati completi e aggiornati consente di definire programmi e progetti efficaci, individuare gli obiettivi, determinare le priorità e monitorare l’efficacia degli interventi;⁴
6. **rafforzare il sistema di gestione della sicurezza stradale a livello istituzionale**, attraverso l’individuazione di strutture specificamente preposte, con ruoli, responsabilità ed obiettivi ben determinati, all’interno di una strategia ben definita;
7. **favorire la diffusione delle conoscenze e delle “buone pratiche”**, attraverso iniziative specificamente mirate. Ciò per favorire la cooperazione internazionale, non solo a sostegno dei Paesi a basso e medio reddito che hanno scarsa capacità di investimento, ma anche per quelli ad alto reddito che intendano riferirsi a misure e strategie innovative già sperimentate;
8. **investire in sicurezza stradale**. La quantificazione del costo sociale degli incidenti stradali dovrebbe far comprendere l’opportunità di investimento, da parte delle Autorità competenti, in interventi che possano ridurre e contrastare l’incidentalità. Ciò significa favorire gli investimenti in sicurezza stradale, attraverso la realizzazione di veri e propri “business case” che dovrebbero evidenziare i rendimenti competitivi degli investimenti ed individuare le condizioni di interesse per attrarre finanziamenti sia pubblici che privati;
9. **impegnare i diversi livelli istituzionali**, sia attraverso la produzione sistematica di una reportistica di analisi e valutazione dell’incidentalità stradale che indirizzi e supporti i processi decisionali, sia attraverso sistemi di consultazione pubblica che coinvolgano tutti i livelli istituzionali e le parti sociali.

5.2. Obiettivi del “Programma Straordinario”

Sulla base dell’approccio “Vision Zero” - che muove appunto nella direzione di una drastica riduzione dell’incidentalità grave – il “Programma Straordinario” prefigura **un ripensamento complessivo delle politiche di sicurezza stradale** che devono attraversare “*trasversalmente*” tutti i settori di intervento (infrastrutture, veicoli, comportamenti degli utenti della strada) e tutti i comparti della mobilità (trasporto pubblico, trasporto privato, ciclabilità, pedonalità, trasporto merci, sosta, ITC, ecc...), assumendoli contemporaneamente e in forma integrata, rispetto ai temi della “sicurezza” e della “sostenibilità” degli spostamenti.

³ L’approccio “Safe System” adatta il sistema stradale ai limiti dettati dalla vulnerabilità umana agli incidenti e alla propensione all’errore: **alti livelli di sicurezza delle infrastrutture, contenimento delle velocità e misure per mitigare le conseguenze dell’incidente al momento dell’impatto** sono tra i principali cardini dell’approccio “Safe System”.

⁴ Le principali base informative riguardano: numero di morti e feriti gravi (per stimare i risultati degli interventi); misure di esposizione (per stimare i livelli di rischio); indicatori di performance (velocità medie, utenti che indossano la cintura di sicurezza, incidenti alcol correlati, rating del veicolo e di sicurezza delle infrastrutture); dimensione delle attività di controllo da parte delle Forze dell’Ordine; costi-sociosanitari connessi con il trauma stradale; altri fattori economici (per esempio, la dimensione delle vendite di nuovi veicoli).



Con tali connotazioni, il Programma attribuisce alle politiche e agli obiettivi di sicurezza stradale la capacità di “*incidere*” in ciascuno dei suddetti settori e comparti, presupponendo pertanto una rivisitazione di questi stessi, rispetto agli obiettivi comuni di “*sicurezza*” e “*sostenibilità*” degli spostamenti, con la massima attenzione agli utenti vulnerabili.

Si configura, in tal modo, la **natura intersettoriale e multi-disciplinare del “Programma Straordinario”**, volto a rendere coerenti e mettere a sistema azioni diverse e di diversa natura che, nel loro insieme, possono contribuire a ridurre i livelli di incidentalità stradale nel territorio comunale; riequilibrare nel complesso i diversi modi di spostamento; aumentare la qualità, l’accessibilità, la fruibilità dell’ambiente urbano.

Nella sua struttura generale, il “Programma Straordinario” si configura come **una griglia di misure, interventi ed azioni** che, nel perseguimento di “*obiettivi intermedi*”, si articolano nel breve, medio e lungo periodo. In particolare:

- **nel breve periodo (biennio)** si riconducono misure, interventi ed azioni volti sostanzialmente a “*rafforzare*” le condizioni di base su cui consolidare, nel medio e lungo periodo, le politiche di sicurezza stradale dell’Amministrazione, rispetto agli obiettivi prefissati;
- **il medio periodo (quinquennio)** coincide, di fatto, con la scadenza del secondo obiettivo europeo, per il quale, anche a livello nazionale, è stata fissata “*la riduzione del 50% del numero dei decessi e del 35% dei feriti gravi entro il 2020*”, rispetto ai valori registrati nel 2010.⁵
- **per il lungo periodo (decennio)**, ci si riferisce, invece, alle indicazioni fornite dalla “*Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*”⁶, dove – confermando il dimezzamento del numero delle vittime entro il 2020 - si fissa l’obiettivo al 2030 di “*garantire sistemi di trasporto sicuri, accessibili e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale, ampliando l’offerta dei mezzi di trasporto pubblici e garantendo la massima attenzione agli utenti vulnerabili*”.

Mantenendo fisse le quote di riduzione indicate dalla programmazione europea e dal Piano Nazionale “*Orizzonte 2020*”, in ragione di quelle che rappresentano le componenti specifiche di incidentalità stradale nella città di Roma (in particolare, pedoni, utenti delle 2 ruote a motore, ciclisti, giovani, anziani, incidenti nelle ore notturne), si definiscono gli **obiettivi “quantitativi” del “Programma Straordinario” al 2020 (orizzonte a medio termine)**.

OBIETTIVI “QUANTITATIVI” AL 2020

	2010	2014	2020	VAR 10-20	VAR 14-20
PEDONI DECEDUTI	43	45	< 22	- 50%	52%
UTENTI 2 RUOTE A MOTORE DECEDUTI	77	56	< 39	- 50%	31%
BICICLETTE COINVOLTE	197	271	< 99	- 50%	64%
GIOVANI 15-24 ANNI DECEDUTI	30	28	< 15	- 50%	46%
ANZIANI > 64 ANNI DECEDUTI	40	42	< 20	- 50%	52%
DECESSI ORE NOTTURNE	60	42	< 30	- 50%	50%
TOTALE DECESSI	182	154	< 91	- 50%	41%

⁵ In particolare, in base a quanto indicato dal PNSS – “*Orizzonte 2020*”, il numero di morti sulle strade italiane nel 2020 dovrà essere non superiore a 2.045 decessi, con un tasso pari a 3,3 morti ogni 100.000 abitanti. L’obiettivo generale, declinato rispetto alle specifiche categorie di utenza, prevede una serie di “*obiettivi specifici*”: 1. Bambini (fino a 14 anni): da 69 nel 2010 a 31 (-55%) nel 2017 e 0 (-100%) nel 2020; 2. Due ruote a motore: da 1.146 nel 2010 a 744 (-35%) nel 2017 e 573 (-50%) nel 2020; 3. Ciclisti: da 263 nel 2010 a 145 (-45%) nel 2017 e 105 (-60%) nel 2020; 4. Pedoni: da 614 nel 2010 a 338 (-45%) nel 2017 e 246 (-60%) nel 2020; 5. Utenti incidenti in itinere: da 229 nel 2010 a 149 (-35%) nel 2017 e 115 (-50%) nel 2020.

⁶ United Nations – “*Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development*” – A/Res/70/1 – Settembre 2015.



Si tratta di obiettivi "ambiziosi" che consentiranno, alla scadenza del quinquennio, di riallineare le azioni intraprese rispetto agli scostamenti registrati e in funzione dell'obiettivo ancora più ambizioso fissato **per il 2030 (orizzonte a lungo termine)**, ovvero quello di **"rivedere" i diversi comparti della mobilità (trasporto pubblico, trasporto privato, ciclabilità, pedonalità, trasporto merci, sosta, ITC, ecc...) sul filone comune della "sicurezza" e della "sostenibilità" degli spostamenti.**⁷

Il perseguimento di tali obiettivi si collega ad **un sistema di obiettivi "qualitativi"**, ovvero:

- **mettere in sicurezza gli itinerari, le tratte stradali e le intersezioni a maggior rischio** per le specifiche categorie di utenti della strada (in particolare pedoni, ciclisti, bambini ed anziani, giovani tra 15 e 24 anni e utenti delle 2 ruote a motore), per le quali si registrano condizioni più gravi di incidentalità;
- **rafforzare il sistema di governo e di gestione della sicurezza stradale**, attraverso strumenti (tra cui lo stesso "Programma Straordinario"), strutture, risorse ed azioni volte ad innalzare le capacità di programmazione, progettazione, gestione degli interventi da parte dell'Amministrazione;
- **rafforzare il sistema di prevenzione e controllo da parte delle Forze dell'Ordine** e il collegamento tra queste e gli Uffici tecnici, attraverso misure ed azioni coordinate con la Polizia Locale di Roma Capitale per ottimizzare e supportare le rispettive attività;
- **consolidare una "cultura" della sicurezza stradale**, agendo sulla sfera dei comportamenti individuali, attraverso iniziative di formazione ed informazione volte ad accrescere i livelli di consapevolezza e di responsabilità nelle diverse fasce di età, a partire dai più piccoli fino alla popolazione anziana.

Rispetto al sistema degli obiettivi "quantitativi" e "qualitativi", il Programma individua **due tipologie di azioni**:

1. **AZIONI "TRASVERSALI"**, finalizzate ad innalzare nel complesso gli standard di sicurezza stradale su tutto il territorio comunale, agendo in maniera diffusa nei diversi settori di intervento che lo stesso Programma raccorda e mette a sistema per valorizzare gli esiti delle azioni specifiche;
2. **AZIONI "SPECIFICHE"** volte a contrastare e rimuovere specifici fattori e componenti di rischio che risultano localizzati sulla rete stradale (su un tratto della rete, su alcune intersezioni, ecc...) oppure associati a specifiche componenti di criticità (alta incidentalità tra i giovani, gravità degli incidenti su 2 ruote a motore, salvaguardia utenti "vulnerabili", ecc.).

⁷ Nel "Programma Straordinario" vengono individuati come prioritari: la definizione di una rete di itinerari ciclabili continui e sicuri, la realizzazione di isole ambientali, la rete degli itinerari pedonali o la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro, ecc. Il tema della "sostenibilità" risulta strettamente collegato al tema della "sicurezza stradale": incentivare, per esempio, l'uso del trasporto pubblico, vuol dire ridurre i livelli di congestione e al tempo stesso valorizzare l'uso del mezzo pubblico quale mezzi più sicuro; promuovere sistemi di mobilità alternativa è uno dei temi del "Programma Straordinario", così come costruire una cultura della ciclabilità e della mobilità attiva. Lo sviluppo e la sperimentazione delle nuove tecnologie rappresenta una delle principali opportunità da sfruttare nell'ambito delle politiche di sicurezza (per il governo e la gestione della mobilità e della sicurezza stradale, nelle politiche di enforcement, nei sistemi di informazione e comunicazione all'utente, ecc.).



6. SETTORI DI INTERVENTO







6.1. Azioni “trasversali”

Le azioni “trasversali” si articolano in **tre macro-aree**.

1. **GOVERNANCE**: azioni, misure ed interventi volti a rafforzare la capacità di governo e gestione della sicurezza stradale da parte dell’Amministrazione;
2. **ENFORCEMENT**: azioni, misure ed interventi volti a rafforzare le capacità di prevenzione e controllo da parte delle Forze dell’Ordine;
3. **CULTURA**: azioni, misure ed interventi volti ad incidere sui comportamenti individuali, accrescendo i livelli di consapevolezza e di percezione del rischio in tutte le fasce di età e nei diversi utenti della strada.



6.1.1. “GOVERNANCE” - Governo e gestione della sicurezza stradale

La capacità di governare e gestire il fenomeno dell’incidentalità stradale da parte dell’Amministrazione si collega ad azioni, misure ed interventi volti a:

- ampliare, in primo luogo, la conoscenza e la capacità di incidere sul fenomeno dell’incidentalità stradale;
- rafforzare le capacità di programmare, progettare e gestire interventi efficaci atti a contrastare e ridurre l’incidentalità stradale e a rimuovere gli specifici fattori di rischio;
- raccordare i diversi settori e comparti della mobilità, per promuovere azioni integrate finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e sostenibilità degli spostamenti;
- costruire una rete di relazioni tra i vari operatori del settore, al fine di sviluppare utili sinergie, valorizzare le singole attività, ampliare le capacità di investimento nell’ambito di un quadro coerente e condiviso di azione.

Le azioni di “Governance” previste dal “Programma Straordinario” riguardano in particolare:

- **sviluppo, sistematico e continuativo, di strutture e strumenti specificamente dedicati ad ampliare la conoscenza del fenomeno dell’incidentalità stradale**, attraverso la raccolta, la gestione e la elaborazione dei dati di incidentalità; l’integrazione di banche dati diverse; il raccordo con ulteriori strumenti e strutture che possono contribuire ad ampliare e consolidare il quadro delle conoscenze; la realizzazione di strutture e strumenti che si



pongano a supporto dei processi decisionali e possano costituire riferimento non solo per l'Amministrazione stessa e ma per tutti gli operatori del settore.

- **realizzazione, anch'essa sistematica e continuativa, di attività di analisi e di indagini mirate** che si pongano alla base delle attività di programmazione, progettazione e gestione degli interventi, anche attraverso lo sviluppo di metodologie codificate di analisi e indicatori utili a valutare, a dimensione urbana, i livelli di sicurezza delle infrastrutture esistenti (*Road Safety Inspection*) e dei progetti di infrastruttura (*Road Safety Audit*) nonché il gradiente di efficacia degli interventi;
- **riferimento alle “buone pratiche”, attraverso investimenti in attività di ricerca e sviluppo**, che favoriscano la conoscenza, il confronto e la condivisione di quanto già sperimentato in altri contesti, nazionali e internazionali, nei diversi settori di intervento, rispetto ai differenti approcci della pianificazione, della progettazione, dell'attuazione e della gestione degli interventi;
- **pianificazione e programmazione degli interventi**, all'interno di una strategia condivisa che, per il breve, medio e lungo periodo, venga a fissare gli obiettivi, le politiche e le azioni prioritarie; promuova ed indirizzi i possibili canali di finanziamento; coordini i vari operatori pubblici e privati all'interno di un quadro coerente ed integrato di azione;
- **formazione ed aggiornamento continuo dei Tecnici dell'Amministrazione e dei vari operatori del settore**, con il fine di rafforzare le relative capacità di programmazione, progettazione, attuazione e gestione della sicurezza stradale;
- **azioni sistematiche e strutturate di concertazione e condivisione dei processi decisionali**, attraverso l'individuazione di opportune sedi di confronto e di canali di comunicazione per il coinvolgimento attivo e propositivo dei vari operatori del settore e delle parti sociali nelle successive fasi di definizione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi.



Le azioni di “Governance” previste dal “Programma Straordinario”, in particolare nel breve periodo, andranno in continuità e verranno a valorizzare quanto già realizzato da Roma Capitale negli ultimi anni. In particolare, attraverso il rafforzamento delle attività del “Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale” e del “Sistema Informativo Sicurezza stradale”; in continuità con quanto previsto dal nuovo “Piano Generale del Traffico Urbano”, dal “Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020” e dal “Piano Integrato di Azione per la riduzione delle velocità notturne”; attribuendo carattere



di sistematicità ai vari cicli di formazione indirizzati ai Tecnici dell’Amministrazione e agli Operatori della Polizia Locale, già avviati negli anni precedenti nell’ambito del Progetto “Città Sicure”.⁸

Un ruolo di ampia rilevanza è attribuito dal Programma stesso all’organismo della Consulta che, ulteriormente ampliata nei contenuti e nel quadro delle attività, avvia i lavori con la nuova denominazione di “Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità”.⁹

6.1.2. “ENFORCEMENT” - Rafforzamento delle capacità di prevenzione e controllo

In stretto collegamento con le azioni di “governance”, il “Programma Straordinario” prevede azioni, misure ed interventi volti a rafforzare e valorizzare le **attività di “prevenzione”, “presidio” e “controllo” condotte dalle Forze dell’Ordine**, in particolare della Polizia Locale di Roma Capitale, per prevenire e contrastare l’incidentalità stradale.

Ulteriori misure sono, invece, finalizzate ad ottimizzare il lavoro degli Agenti che si occupano di infortunistica stradale, attraverso **azioni di supporto alle attività di “rilievo” e “gestione” dei dati relativi all’evento incidente**, laddove la qualità e la completezza di tali dati risultano prioritarie nelle successive attività di analisi e comprensione del fenomeno dell’incidentalità stradale; per l’individuazione delle specifiche criticità e delle priorità di intervento; per indirizzare efficacemente le politiche dell’Amministrazione.

In particolare il “Programma Straordinario” prevede:

- **dotazione di strumenti e tecnologie innovative** a supporto sia delle attività di rilievo e gestione degli incidenti stradali che per le ottimizzare le azioni di prevenzione, sanzionamento e controllo condotte dagli Agenti della PLRC;
- **formazione sistematica e continuativa degli operatori**, anche in relazione alla diffusione e sperimentazione di nuovi strumenti e tecnologie;
- **iniziative integrate e coordinate**, su ambiti territoriali e/o progetti specifici, con il fine di raccordare direttamente e valorizzare le azioni di “governance” condotte dall’Amministrazione e le attività di “enforcement” condotte dalle Forze dell’Ordine.



Anche in tal caso, il “Programma Straordinario” intende rafforzare quanto già realizzato da Roma Capitale negli anni precedenti. In particolare consolidando ulteriormente il rapporto tra PLRC (Comando Generale), Uffici Tecnici e “Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale”, per la

⁸ Si veda, per maggiori dettagli, il documento “Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale. Vision Zero” – Seconda Parte – Cap. 2
⁹ Si veda, per maggiori dettagli, il documento “Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale. Vision Zero” – Seconda Parte - § 2.4.

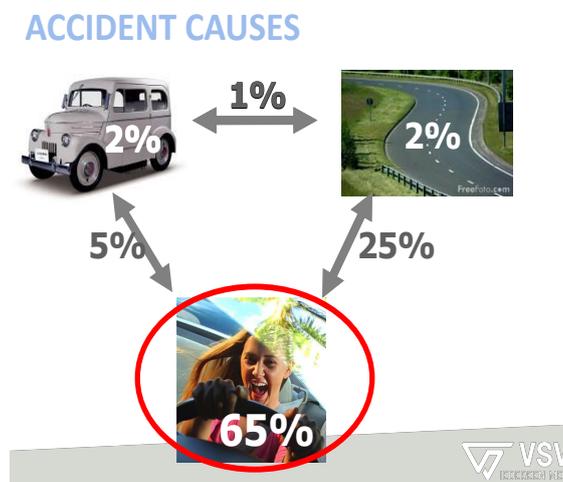


trasmissione dei dati e la elaborazione periodica di reportistica a supporto delle rispettive attività. Si coglieranno, inoltre, le opportunità offerte dagli specifici progetti previsti dal Programma per dare continuità alle attività formative già condotte dal CdCSS nell’ambito del Progetto “Città Sicure”.¹⁰

6.1.3. “CULTURA” – Cultura della sicurezza stradale e del rispetto delle regole

Secondo i risultati della ricerca internazionale, relativamente all’incidenza dei fattori che determinano incidentalità stradale (infrastruttura, veicolo, uomo), risulta che: soltanto nel 2% degli eventi la responsabilità ricade sulla sola infrastruttura; un altro 2% è determinato dal solo veicolo; il 65% si collega ad errati comportamenti dell’utente della strada; il restante 31% è dato da una corresponsabilità dei vari fattori. In particolare, un 5% risulta correlato all’interazione “veicolo-uomo”; soltanto l’1% all’interazione “infrastruttura-veicolo”; il 25% dipende da una correlazione “infrastruttura-uomo”.

Complessivamente il 95% degli incidenti stradali risulta correlato alla sfera dei comportamenti.



La possibilità, pertanto, di incidere sui comportamenti “errati” o “trasgressivi” dei diversi utenti della strada e nelle differenti fasce di età assume pertanto massima rilevanza nel “Programma Straordinario”. Ciò attraverso la realizzazione di iniziative di formazione, informazione e sensibilizzazione volte a sviluppare e diffondere una “cultura” della sicurezza stradale e del rispetto delle regole, contro i comportamenti di guida a rischio, che abbracci al contempo (seguendo i recenti orientamenti della Commissione europea¹¹) anche i principi della sostenibilità e della qualità della ambiente urbano, all’interno di una nuova “cultura” della mobilità.

Già il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”, nel 2002, reinterpretava la funzione di educazione stradale nelle scuole come pratica diffusa e sistematica:

- oltre la conoscenza delle regole del Codice della Strada e le abilità necessarie per muoversi sulla strada senza trasgredire le norme vigenti (**educazione stradale**);
- oltre la consapevolezza dei fattori di rischio e dei comportamenti di guida insicuri (**educazione alla sicurezza stradale**);
- prendendo in esame gli stili di vita, le scelte di mobilità e le implicazioni che tali scelte hanno in termini non solo in termini di sicurezza stradale, ma di impatto ambientale, di coesione sociale, di fruibilità e di accessibilità dell’ambiente urbano (**formazione alla mobilità sicura e sostenibile**).

¹⁰ Si veda, per maggiori dettagli, il documento “Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale. Vision Zero” – Seconda Parte – Cap. 2.

¹¹ Commission of the European Communities - GREEN PAPER - Towards a new culture for urban mobility (COM 2007/0551).



Il Piano stesso caratterizzava tale assunzione con la scelta di affiancare all'obbligo della educazione stradale nelle scuole **un sistema di risorse, strumenti ed incentivi** che ne migliorassero la fattibilità e ne incentivassero la diffusione: *“l'obiettivo non è quello di ribadire o rafforzare l'obbligo alla educazione stradale nelle scuole ma quello di renderla operativamente possibile, di incentivarla, di estenderla ad altri soggetti, di costruire le condizioni di fattibilità perché divenga una pratica diffusa e sistematica”*.

Il passaggio **dalla dimensione ordinaria della “educazione stradale” ad una assunzione più articolata di “formazione alla mobilità sicura e sostenibile”** si arricchisce nel riferimento alle esperienze condotte in molti Paesi europei dove programmi ed attività di questo tipo costituiscono ormai prassi consolidata all'interno dei diversi cicli scolastici.¹²

In continuità con attività ed iniziative già avviate da Roma Capitale negli anni precedenti¹³, il “Programma Straordinario” prevede:

- **iniziative di formazione, informazione e sensibilizzazione nelle scuole**, articolate per fasce di età e cicli scolastici, in ragione degli specifici obiettivi conoscitivi e formativi, anche in raccordo con le politiche “*mobility management*” scolastico;¹⁴
- **iniziative di informazione e sensibilizzazione degli anziani**, attraverso la progettazione e la diffusione di moduli formativi coerenti con le specifiche esigenze di mobilità in autonomia degli over 65;¹⁵
- **iniziative di formazione e informazione nelle aziende** e raccordo con le politiche di “*mobility management*” aziendale;¹⁶

¹² La ricerca pan-europea “ROSE 25” - Road Safety Education – Censimento delle migliori prassi nei 25 Paesi europei – individua una serie di fattori che attribuiscono efficacia alle attività formative nelle scuole, di ogni ordine e grado esse siano. Tali fattori riguardano: **l'articolazione dei moduli formativi per fasce di età**, a cui corrispondono obiettivi conoscitivi specifici e livelli di apprendimento distinti rispetto alle diverse fasce tra 0 e 2; tra 3 e 5; tra 6 e 10; tra 11 e 13; tra 14 e 18 anni; **la continuità e la rilevanza delle attività**, per cui i diversi momenti formativi devono avere un carattere di continuità nel tempo, devono cioè essere proposti a intervalli regolari; devono avere una sostanziale rilevanza, sia in termini di tempo sia in termini di importanza attribuita a tali attività dal sistema scolastico; **il confronto con modelli di comportamento coerenti**, come coerenza tra i contenuti delle attività di formazione e i comportamenti con cui i giovani si confrontano (dei genitori, della Collettività); **il coinvolgimento di tutti i soggetti della Collettività** direttamente o indirettamente coinvolti nel campo della sicurezza stradale.

¹³ Si veda, per maggiori dettagli, il documento “Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale. Vision Zero” – Seconda Parte – Cap. 2.

¹⁴ In base ai differenti obiettivi conoscitivi, le attività formative dovranno essere articolate per le seguenti fasce di età: **tra 0 e 2 anni** (età prescolare): uso dei seggiolini di sicurezza e dei sistemi di protezione, primo contatto con i genitori sul tema della sicurezza stradale per i loro figli; **tra 3 e 5 anni** (scuola dell'infanzia): primo contatto con la formazione alla mobilità sicura e sostenibile; **tra 6 e 10 anni** (scuola primaria): formazione di base alla mobilità sicura e sostenibile preparazione alla mobilità autonoma ciclo-pedonale; **tra 11 e 13 anni** (secondaria di 1° grado): preparazione alla mobilità autonoma su mezzi a motore; **tra 14 e 18 anni** (secondaria di 2° grado): rafforzamento della formazione e collegamento all'addestramento per la guida di ciclomotori, quadricicli e altri mezzi guidabili in questa fascia di età / formazione per l'accesso al patentino o alla patente.

¹⁵ L'obiettivo è quello di definire moduli di formazione che consentano di trasferire (nei luoghi e attraverso le modalità più idonee) tutte le informazioni riguardanti: le condizioni di incidentalità e i fattori di rischio per gli “over 65”, sia in qualità di pedoni che di conducenti di veicoli; le recenti introduzioni del Codice della Strada; le limitazioni psico-fisiche dovute all'avanzamento dell'età; gli effetti di determinate patologie o di farmaci sulle capacità di guida; i comportamenti di guida a rischio; modalità di trasporto alternative e, in particolare, uso del TPL come mezzo più sicuro; ulteriori fattori che potranno ritenersi utili per sollecitare modelli di guida “sicuri” e l'utilizzo corretto della strada

¹⁶ L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, per conto di Roma Capitale, è **Mobility Manager d'area per Roma**: supporta i mobility manager nella redazione ed attuazione dei piani di mobilità aziendale (anche con corsi tecnici di formazione), gestisce i fondi per incentivare all'acquisto di titoli metrebuss (740mila euro erogati da febbraio 2015, e sono state stanziati ulteriori risorse da Roma Capitale e dal Ministero dell'Ambiente), supporta il Dipartimento Mobilità nell'istruttoria dei progetti cofinanziati, esegue il monitoraggio dei servizi e l'analisi delle rendicontazioni tecnico-economiche (dal 2002 sono stati cofinanziati progetti per oltre 2,5 milioni di euro), organizza convegni tematici, workshop, tavoli di quadrante con i mobility manager e sviluppa iniziative per la diffusione di car sharing, car pooling, smart working. In particolare ha il compito di stabilire, con i 140 Mobility Manager aziendali (oltre 250.000 dipendenti): la promozione del ruolo dei Mobility Manager di Azienda; l'incentivazione dei Mobility Manager di Azienda alla partecipazione attiva; l'attività di formazione; l'attività e progetti che aggregano Aziende in azioni comuni di mobilità sostenibile; lo sviluppo di progetti innovativi per smart working, car pooling, car sharing aziendale, mobilità elettrica ecc. Dal 2016 esiste anche il sostegno al **mobility management scolastico**, con iniziative per scuole medie inferiori e superiori: gli Istituti che hanno intrapreso il percorso sono 12, con oltre 9.000 studenti e 960 unità di personale.



- **iniziative di formazione e informazione indirizzate agli utenti professionali** (conducenti di autobus, taxi, conducenti di Tir, ecc.);
- **iniziative di informazione e sensibilizzazione indirizzate alle categorie di utenti della strada che risultano a maggior rischio** (pedoni, ciclisti, utenti delle 2 ruote a motore, bambini ed anziani);¹⁷
- **campagne informative rivolte a tutta la Cittadinanza;**¹⁸
- **iniziative di comunicazione e diffusione dei risultati delle attività previste ed attuate dal Programma.**¹⁹

CULTURA

cultura della sicurezza stradale e del rispetto delle regole

INIZIATIVE DI EDUCAZIONE STRADALE, INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE NELLE SCUOLE

INIZIATIVE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE DEGLI ANZIANI

INIZIATIVE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE RIVOLTE ALLE CATEGORIE A MAGGIOR RISCHIO

CAMPAGNE INFORMATIVE RIVOLTE A TUTTA LA CITTADINANZA

INIZIATIVE DI COMUNICAZIONE E DIFFUSIONE DEI RISULTATI DELLE ATTIVITÀ

¹⁷ Volte in generale a sollecitare comportamenti di guida e stili di vita “sani” e “responsabili” verso modelli di mobilità “sicuri” e “sostenibili”, e sollecitando una cultura della “mobilità attiva”, anche attraverso l’incentivazione all’uso del Trasporto pubblico, le iniziative di informazione e sensibilizzazione assumono obiettivi specifici rispetto alle diverse tipologie di utenti della strada a cui è indirizzata. In particolare: **pedoni** (incentivazione agli spostamenti pedonali, incentivazione all’uso del trasporto pubblico, innalzamento dei livelli di consapevolezza dei rischi della strada, rispetto delle regole e contrasto dei comportamenti di guida a rischio); **ciclisti** (incentivazione agli spostamenti in bicicletta, innalzamento dei livelli di consapevolezza dei rischi della strada, rispetto delle regole e contrasto dei comportamenti di guida a rischio); **bambini** (uso corretto del trasporto dei bambini in auto, innalzamento dei livelli di consapevolezza e di percezione dei rischi della strada, rispetto delle regole); **anziani** (principali temi di attenzione nella mobilità degli anziani, innalzamento dei livelli di consapevolezza dei rischi della strada, rispetto delle regole e contrasto dei comportamenti di guida a rischio).

¹⁸ Le dinamiche più recenti mostrano, in controtendenza rispetto agli anni precedenti, un incremento del numero dei decessi, in particolare tra i giovani. A Roma, tra il 2014 e il 2015, i decessi sono aumentati del 12% (su una meda nazionale dell’1%) e si è quasi raddoppiata la quota di vittime tra 15 e 24 anni. Tra le principali cause a cui si attribuisce tale inversione di tendenza è la **diffusione di dispositivi e tecnologie che aumentano il fattore “DISTRAZIONE”**. Su questo tema, il Programma prevede la realizzazione di campagne di sensibilizzazione da indirizzare in particolar modo ai giovani, volte in generale a sollecitare comportamenti di guida e stili di vita “sani” e “responsabili” verso modelli di mobilità “sicuri” e “sostenibili”, anche attraverso l’incentivazione all’uso del Trasporto pubblico, nei format più adeguati, attraverso i canali istituzionali e radio-TV, sotto forma di Campagna “Pubblicità progresso”, ecc.

¹⁹ Saranno organizzati seminari e momenti di confronto con la partecipazione anche di altre Amministrazioni italiane o di altri Paesi; i Convegni e le giornate conclusive delle specifiche iniziative diventeranno momento di confronto e di dibattito; l’implementazione degli strumenti di comunicazione già disponibili presso l’Amministrazione (**il sito web dell’Agenzia, la piattaforma “crowdsourcing”, la piattaforma Moby dell’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e il circuito Telesia**) costituiscono ulteriori canali di diffusione delle attività previste nella Proposta.



6.2. Azioni "specifiche"

In funzione dei fattori che determinano l'incidentalità stradale (**la strada, il veicolo, l'uomo**), in particolare per contrastare quegli incidenti stradali caratterizzati da alti livelli di gravità, il "Programma Straordinario" individua azioni, misure ed interventi "specifici" volti a:

- innalzare i livelli di sicurezza delle infrastrutture, negli ambiti territoriali e per le tratte stradali che risultano a maggior rischio ;
- incentivare l'adozione delle massime condizioni di sicurezza a bordo dei veicoli;
- garantire la massima salvaguardia degli utenti più vulnerabili o che presentano maggiori condizioni di rischio (pedoni, ciclisti, bambini ed anziani, giovani tra 15 e 24 anni e utenti delle 2 ruote a motore);
- ottimizzare le attività dei servizi di soccorso/emergenza e di assistenza sanitaria post-incidente.



6.2.1. Sicurezza strade

Come già esposto in termini generali, il "Programma Straordinario attribuisce alle politiche di sicurezza stradale la capacità di attraversare "trasversalmente" tutti i settori di intervento (infrastrutture, veicoli, comportamenti) e tutti i comparti della mobilità (trasporto pubblico, trasporto privato, ciclabilità, pedonalità, trasporto merci, sosta, ITC, ecc...), per incidere in ciascuno dei suddetti settori e comparti, presupponendo, pertanto, una "rivisitazione" di questi stessi, **rispetto agli obiettivi di "sicurezza" e "sostenibilità"**, attraverso la promozione di modalità e modelli di spostamenti compatibili e in linea con tali obiettivi".

In tale "rivisitazione", ciascun settore/comparto di intervento viene inteso nel senso più ampio, comprendendo al suo interno la molteplicità dei fattori che, direttamente o indirettamente, possono incidere nel raggiungimento degli obiettivi prefissati. In quest'ottica, i recenti orientamenti della Commissione europea²⁰ collegano direttamente le politiche di sicurezza stradale alla possibilità di ottenere un traffico scorrevole nelle città; ottenere città più pulite; ottenere trasporti urbani intelligenti; migliorare l'accessibilità e la qualità dei contesti urbani.

²⁰ Commission of the European Communities - GREEN PAPER - Towards a new culture for urban mobility (COM 2007/0551).



Entro tale assunzione, la **qualità e i livelli di sicurezza delle infrastrutture** risultano collegati ad una pluralità di fattori:

- non solo alle **caratteristiche specifiche dell’infrastruttura** (intese come qualità della geometria della sezione stradale, livelli di visibilità, qualità della segnaletica, qualità del manto stradale, gestione dei cantieri; ecc.); all’**organizzazione della viabilità** (in termini di risoluzione dei conflitti tra diverse modalità di spostamento, qualità e sicurezza degli itinerari ciclo-pedonali, qualità e sicurezza dei percorsi casa-scuola, ecc.); alla **gestione della rete infrastrutturale** (in termini di sistematicità delle attività di manutenzione, gestione dei cantieri, ecc.); all’**uso di tecnologie e sistemi innovativi** (per la gestione del traffico o per ottimizzare le attività di controllo e di presidio da parte degli operatori, ecc.);
- ma anche alla **razionalizzazione del sistema complessivo della mobilità** (come classificazione della rete, efficacia degli schemi di circolazione, organizzazione dei flussi di spostamento, offerta ed organizzazione del trasporto pubblico, controllo dei livelli di congestione del traffico, ecc.); all’**organizzazione della struttura urbanistica** (organizzazione dei sistemi territoriali, presenza di attrattori, dislocazione delle funzioni, ecc.); alla **qualità dei contesti urbani** (organizzazione dello spazio pubblico, presenza di elementi di arredo urbano, ecc.);

In funzione delle specifiche condizioni e componenti di incidentalità che configurano lo scenario romano²¹, e tenendo dunque conto dei suddetti fattori che determinano qualità e sicurezza del sistema infrastrutturale, il “*Programma Straordinario*” si concentra, in particolare, nel breve e medio periodo, su alcuni temi prioritari:

- **le tratte e le intersezioni stradali che presentano massime concentrazioni di incidentalità e/o alti livelli di rischio;**²²
- **i percorsi-casa scuola e gli ambiti di pertinenza delle scuole;**
- **gli itinerari ciclabili e pedonali;**
- **la rete di accesso al Trasporto Pubblico.**

Per ciascuno dei suddetti temi, verranno elaborati i progetti di dettaglio (**Programmi degli interventi prioritari**) che, a partire dai risultati delle analisi specifiche, definiranno le misure, le azioni e gli interventi da realizzare.

6.2.2. Sicurezza veicoli

In generale, la sicurezza dei veicoli riguarda lo sviluppo e la diffusione di sistemi di sicurezza “attiva” e “passiva”, l’incentivazione all’uso dei sistemi di protezione, il rinnovo del parco veicolare, il massimo controllo sullo stato e le prestazioni dei veicoli in termini di sicurezza, la sperimentazione e la diffusione di tecnologie innovative.

In sintesi, si possono distinguere tre categorie di azioni:

1. azioni volte al rafforzamento dei controlli sui veicoli;
2. azioni che riguardano il sistema degli incentivi;
3. sperimentazione e diffusione di tecnologie di sicurezza.

Si tratta, tuttavia, di azioni e misure da sollecitare a livello nazionale e sovra-nazionale.

²¹ Si veda, per maggiori dettagli, il documento “Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale. Vision Zero” – Seconda Parte – Cap. 1.
²² Idem.



A livello comunale, l'azione del “Programma Straordinario” si muove, invece, attraverso misure specifiche volte a:

- **supportare le attività di prevenzione/controllo da parte della Polizia Locale;**
- **coinvolgere in sede di Consulta i produttori di veicoli e di tecnologie di sicurezza;**
- **sollecitare la diffusione e la sperimentazione di nuove tecnologie per migliorare la sicurezza dei diversi utenti della strada;**
- **coordinare imprese e settore assicurativo per la maggiore diffusione di tali tecnologie.**

Ulteriori azioni potranno essere suggerite in sede di Consulta, per costituire parte integrante del “Programma Straordinario”.

6.2.3. Sicurezza persone

La sicurezza e la salvaguardia di tutti gli utenti della strada, con particolare attenzione alle categorie più vulnerabili o a quelle che risultano a maggior rischio (pedoni, ciclisti, bambini ed anziani, giovani tra 15 e 24 anni e utenti delle 2 ruote a motore), richiedono azioni, misure e interventi che risultano generalmente riconducibili alle macro-aree di intervento sopra illustrate, laddove la sicurezza e la salvaguardia delle componenti specifiche deriva direttamente dall'azione integrata di:

- azioni, misure e interventi “trasversali”, di “governance”, “enforcement” e sviluppo di una “cultura” della sicurezza stradale;
- azioni, misure e interventi “specifici”, che riguardano la “sicurezza delle strade”, la “sicurezza dei veicoli”, la maggiore efficacia dei “servizi di emergenza e di assistenza sanitaria post incidente”.



6.2.4. Servizi di emergenza e assistenza sanitaria post incidente

Si tratta di azioni, misure e interventi volti ad innalzare complessivamente i livelli di qualità ed efficienza dei servizi di soccorso, emergenza ed assistenza sanitaria post incidente.

A livello comunale, l'azione del “Programma Straordinario” potrà muoversi attraverso misure specifiche, volte a:

- coinvolgere in sede di Consulta i Soggetti che si occupano di salute pubblica e servizi di emergenza;



- acquisire e scambiare informazioni tra strutture sanitarie/Pronto Soccorsi e Uffici Tecnici dell'Amministrazione;
- sollecitare l'organizzazione di giornate di addestramento presso Aziende ed Uffici.

Ulteriori azioni potranno essere suggerite in sede di Consulta, per costituire parte integrante del “Programma Straordinario”.

Nella pagina a seguire si riportata uno schema della griglia illustrativa su cui verrà avviato il processo di elaborazione e condivisione del “Programma Straordinario”.



	Obiettivi		Obiettivi specifici
AZIONI TRASVERSALI			
GOVERNO/GESTIONE	Rafforzamento delle capacità di governo e gestione della sicurezza stradale da parte dell'Amministrazione	STRUTTURE E STRUMENTI	Sviluppo e/o implementazione di strutture e strumenti utili all'acquisizione, alla gestione e alla elaborazione dei dati, al fine di consentire la massima conoscenza del sistema della mobilità e, in particolare, del fenomeno dell'incidentalità stradale Integrazione Centro di Competenza Sicurezza Stradale e Centrale della Mobilità. Obiettivo della Centrale della Mobilità è quello di migliorare la mobilità di tutte le componenti (cittadini, pedoni, merci, city users, ecc.) rispetto alla sostenibilità del traffico (ambientale e di congestione cioè del tempo perso) e alla sicurezza stradale (safety)
		ANALISI, INDAGINI, STUDI DI SETTORE	Attività di analisi, indagini e studi mirati, finalizzate ad indirizzare e supportare le attività di programmazione, progettazione e gestione degli interventi dell'Amministrazione e dei diversi soggetti che operano nel settore, anche attraverso lo sviluppo di metodologie codificate di valutazione dei livelli di sicurezza delle infrastrutture, sia della rete esistente (road safety inspection) che dei nuovi progetti di viabilità (road safety audit)
		RICERCA E SVILUPPO	Attività di ricerca e sviluppo, volte a favorire la conoscenza, il confronto e la condivisione delle "buone pratiche", nazionali e internazionali, adottate in altri contesti territoriali, relativamente ai diversi settori e comparti di intervento e ai diversi differenti livelli di pianificazione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi
		PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	Attività di pianificazione e programmazione degli interventi, attraverso l'elaborazione di piani e programmi di sicurezza stradale (generali e settoriali) che, per il breve, medio e lungo periodo, possano fissare il sistema degli obiettivi (generali e intermedi); determinare il quadro delle politiche e delle azioni prioritarie; promuovere ed indirizzare i possibili canali di finanziamento; coordinare i vari operatori (pubblici e privati) entro un quadro coerente di azioni verso il raggiungimento degli obiettivi prefissati
		FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO DEI TECNICI	Attività di formazione e aggiornamento dei tecnici dell'Amministrazione, ma anche dei vari operatori del settore, volte a rafforzare le rispettive capacità di programmazione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi
		CONCERTAZIONE E CONDIVISIONE	Attività di concertazione e condivisione delle azioni, attraverso la costruzione di sedi permanenti specificamente dedicate, al fine di coinvolgere in maniera strutturata non solo gli operatori del settore ma tutti i Cittadini e le parti sociali nelle diverse fasi pianificazione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi
		ENFORCEMENT	Rafforzamento del sistema di rilevazione incidenti, prevenzione, controllo e sanzionamento da parte delle Forze dell'Ordine
RAFFORZAMENTO DELLE COMPETENZE E DELLE CAPACITÀ DI PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ	Rafforzamento delle competenze e delle capacità di programmazione, attraverso il rafforzamento degli uffici tecnici e delle attività sia di rilievo e gestione dei dati di incidentalità che delle attività di presidio e controllo da parte degli agenti della PLRC; il rafforzamento delle capacità di programmazione delle rispettive attività; la formazione continua e sistematica degli agenti della PLRC		
PROGRAMMI DI AZIONE COORDINATI CON L'AMMINISTRAZIONE	Programmi di azione coordinati con l'Amministrazione, in particolare attraverso la stretta collaborazione con i Dipartimenti Tecnici dell'Amministrazione; la condivisione delle azioni e degli interventi rivolti a contrastare le specifiche condizioni e componenti di incidentalità; la costruzione di Programmi integrati di azione		
CULTURA	Costruzione/diffusione della "cultura" della sicurezza stradale e del rispetto delle regole	INIZIATIVE DI EDUCAZIONE STRADALE, INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE NELLE SCUOLE	L'offerta educativa viene reinterpretata quale "educazione permanente", articolata per fasce di età e cicli scolastici, in ragione degli specifici obiettivi conoscitivi/formativi: oltre la conoscenza delle regole del Codice della Strada e le abilità necessarie per muoversi sulla strada senza trasgredire le norme vigenti (educazione stradale); oltre la consapevolezza dei fattori di rischio e dei comportamenti di guida insicuri (educazione alla sicurezza stradale); prendendo in esame gli stili di vita, le scelte di mobilità e le implicazioni che tali scelte possono avere sul versante della sicurezza stradale, dell'impatto ambientale, della coesione sociale, etc. (formazione alla mobilità sicura e sostenibile).
		INIZIATIVE DI FORMAZIONE E INFORMAZIONE INDIRIZZATE A CATEGORIE SPECIFICHE	Iniziativa di formazione e informazione rivolte alle categorie di utenti della strada a maggior rischio (anziani, utenti professionali, lavoratori), al fine di aumentare i livelli di consapevolezza e di percezione del rischio, unitamente alle capacità di guida e di gestione delle condizioni di rischio
		INIZIATIVE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE	Campagne informative ed iniziative di informazione e comunicazione volte a diffondere la cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile in tutte le fasce di popolazione e/o rivolte a particolari categorie di utenti della strada (Ciclisti, Utenti 2RM, Pedoni) o per contrastare determinate condizioni di guida a rischio (guida sotto effetto di alcool o sostanze stupefacenti, superamento dei limiti di velocità, guida distratta, ecc)

Obiettivi		Obiettivi specifici	
SPECIFICHE			
Adeguamento dei livelli di sicurezza delle infrastrutture e degli ambiti stradali urbani a maggior rischio	MESSA IN SICUREZZA DELLE TRATTE STRADALI E DELLE INTERSEZIONI A MASSIMO RISCHIO	Individuazione delle tratte e delle intersezioni a massimo rischio	
		Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio	
		Promozione/sperimentazione di tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza degli utenti	
	MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI-CASA SCUOLA E DEGLI AMBITI DI PERTINENZA DELLE SCUOLE	Individuazione dei percorsi e degli ambiti a massimo rischio	
		Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio	
		Promozione/sperimentazione di tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza degli utenti	
	MESSA IN SICUREZZA DEGLI ITINERARI CICLABILI E PEDONALI	Individuazione degli itinerari a massimo rischio	
		Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio	
		Promozione/sperimentazione di tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza degli utenti	
	MESSA IN SICUREZZA DELLA RETE DI ACCESSO AL TRASPORTO PUBBLICO	Individuazione dei percorsi e degli ambiti a massimo rischio	
		Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio	
		Promozione/sperimentazione di tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza degli utenti	
	Adeguamento dei livelli di sicurezza dei veicoli e dell'equipaggiamento di sicurezza	INCENTIVI	Incentivazione all'uso dei sistemi di protezione attiva e passiva dei veicoli, al rinnovo del parco veicolare, ecc.
		CONTROLLI	Rafforzamento dei controlli sullo stato e le prestazioni dei veicoli in termini di sicurezza o sull'uso dei sistemi di protezione
		TECNOLOGIE	Sperimentazione e diffusione delle tecnologie di sicurezza
	Adeguamento delle attività dei servizi di emergenza e di assistenza sanitaria post incidente		Rafforzare ed efficientare le attività dei servizi di emergenza e di assistenza sanitaria post incidente



7. GESTIONE DEL “PROGRAMMA STRAORDINARIO”







7.1. Il modello di gestione

Le azioni “*trasversali*” e “*specifiche*”, articolate al loro interno in macro-aree di intervento, configurano **una griglia entro la quale si definiscono, in dettaglio, le attività da realizzare nel breve, medio e lungo periodo, entro un quadro coerente ed integrato di azione**, al fine del raggiungimento degli obiettivi prefissati.

All'interno di tale quadro si inserisce l'azione dell'Amministrazione, ma anche quella dei vari Operatori del settore, che possono condividere l'attuazione di determinate attività con l'Amministrazione stessa, collaborare tra loro, agire autonomamente con misure, iniziative ed interventi specifici ma coerenti con la strategia complessiva indicata dal “*Programma Straordinario*”.

L'obiettivo non è quello di fissare “*a priori*” il quadro delle attività, ma quello di prefigurare lo scenario all'interno del quale: individuare le priorità, in funzione delle specifiche criticità, condizioni e componenti di incidentalità; mettere a sistema e finalizzare le risorse disponibili e le opportunità di finanziamento che via via si presenteranno nel corso dell'attuazione del Programma; attivare forme di collaborazione pubblico-pubblico e di partenariato pubblico-privato, indirizzando lo sviluppo di eventuali sinergie all'interno del quadro di azioni individuato dal Programma stesso; mettere in rete le iniziative già autonomamente condotte da vari operatori del settore, per valorizzarle ulteriormente, raccordandole tra loro all'interno di una strategia ampia e condivisa.

In tal modo, il “*Programma Straordinario*” assume il suo valore di **strumento di programmazione, indirizzo e coordinamento**:

- **in quanto strumento di programmazione**, il Programma individua le azioni prioritarie da realizzare nel breve e medio periodo e quelle a cui tendere nel lungo periodo, nel perseguimento degli obiettivi quantitativi e qualitativi fissati a breve e medio termine (obiettivi intermedi) e a lungo termine (verso l'obiettivo “*Vision Zero*”);
- **in quanto strumento di indirizzo**, il Programma ha il fine di costituire un quadro organico di riferimento per l'azione dell'Amministrazione e dei vari Operatori del settore, in collegamento con le ulteriori politiche di governo e sviluppo del territorio comunale e in ragione delle possibili risorse che si rendono di volta in volta disponibili;
- **in quanto strumento di coordinamento**, il Programma raccorda e mette a sistema le azioni già in essere o quelle da realizzare, promosse dalla stessa Amministrazione o da altri Operatori del settore, per costruire un quadro coerente di sinergie che valorizza le singole azioni finalizzandole al raggiungimento degli obiettivi.

Ma il “*Programma Straordinario*” assume anche una **forte valenza operativa**, entrando nel merito delle azioni che mette in campo, indicando per ciascuna di esse:

- il livello di priorità rispetto alle condizioni specifiche di incidentalità stradale nel territorio comunale;
- i risultati attesi rispetto agli obiettivi di breve, medio, lungo periodo;
- le modalità attuative e i tempi di realizzazione;
- le interazioni con altre azioni/settori di intervento;
- il quadro di spesa e i canali di finanziamento;
- il rapporto tra costi e benefici;
- i soggetti promotori e i soggetti coinvolti;
- gli impegni e le competenze di ciascun soggetto.

Le singole azioni si definiscono e si realizzano in **un processo di condivisione permanente** che coinvolge:



- **i soggetti istituzionali**, chiamati a governare il fenomeno dell’incidentalità stradale nell’ambito delle politiche della mobilità e di governo del territorio comunale;
- **le Forze dell’Ordine**, chiamate al controllo della mobilità e del traffico, alla prevenzione dell’incidentalità e al contrasto dei comportamenti di guida a rischio;
- **gli Ordini professionali** legati ai settori della progettazione delle infrastrutture, dell’urbanistica e del governo del territorio;
- **i soggetti dell’Università e del settore scientifico** che possono ampliare l’ambito delle conoscenze del fenomeno e dei sistemi di governo e di gestione, anche in riferimento alle “buone pratiche” condotte in altri Paesi;
- **i soggetti della Scuola e del settore della formazione**, chiamati a sviluppare e diffondere una “cultura” della sicurezza stradale;
- **le strutture sanitarie**, soprattutto nel settore specifico dei servizi di emergenza e di assistenza post-incidente;
- **gli organismi associativi direttamente collegati al tema della sicurezza stradale** (in particolare associazioni dei familiari delle vittime della strada) e le rappresentanze delle specifiche categorie di utenti della strada (pedoni, ciclisti, 2 ruote a motore);
- **i settori collegati alla produzione dei veicoli e degli elementi costruttivi delle infrastrutture o al mondo assicurativo**, ecc;
- e, in generale, **tutti i soggetti sia pubblici che privati** che possono, direttamente o indirettamente, intervenire per migliorare le condizioni di sicurezza, qualità e sostenibilità dell’ambiente urbano.

E’ proprio dal confronto e dall’interazione attiva e propositiva di tutti i soggetti che prende forma e concretezza il “Programma Straordinario”.

La “Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità” costituirà, pertanto, la sede più idonea ad accogliere il processo di condivisione sopra indicato. In particolare la Consulta sarà chiamata a condividere la struttura, gli obiettivi, le priorità di intervento; esprimersi sulle azioni individuate dal Programma, condividerne tempi e modalità attuative; proporre nuove azioni o rafforzare quelle già previste, anche attraverso lo sviluppo di eventuali sinergie tra i vari operatori del settore; seguire da vicino l’attuazione delle misure e degli interventi posti in essere.²³

Sulle specifiche aree di interesse (ciclabilità, tecnologie, educazione, ingegneria del traffico, enforcement, inclusività, ecc..), così come previsti alla base dei lavori della Consulta, si attiveranno i “Gruppi di Lavoro”.

La **costruzione di accordi di collaborazione tra soggetti pubblici e di partenariato tra soggetti pubblici e privati** potrà porsi come “volano” per ampliare il campo di azione del “Programma Straordinario”, oltre il breve-medio periodo.

Attraverso la Consulta, il Programma Straordinario diventerà occasione per “**sperimentare**” e “**collaudare**” **modelli di gestione dei processi decisionali innovativi**, che risultano ancora poco frequenti nel nostro Paese ma che, invece, rappresentano ormai prassi consolidata in altri Paesi.

Un’azione sistematica e continuativa di monitoraggio seguirà le varie fasi del Programma, attraverso la determinazione di un sistema di indicatori atti a valutare l’efficacia delle azioni specifiche e il livello di avvicinamento agli obiettivi.

²³ L’individuazione delle azioni “trasversali” e “specifiche” prioritarie da inserire nel “Programma”, la costruzione delle eventuali opportunità di collaborazione tra gli operatori del settore, insieme alla verifica delle condizioni di fattibilità economica e finanziaria delle singole operazioni, costituiscono i primi grandi temi su cui si avvieranno i lavori della Consulta.



I risultati dell'azione di monitoraggio verranno esplicitati e diffusi a cadenza annuale, in un documento di **“Bilancio” del “Programma Straordinario”**, in modo da consentire l'eventuale revisione/aggiornamento del Programma stesso o la rimodulazione degli interventi specifici.²⁴

7.2. Il quadro delle risorse e le opportunità di finanziamento

Il Programma Straordinario prefigura lo scenario entro il quale andranno sollecitate ed indirizzate, nel corso degli anni, le possibili disponibilità ed opportunità di finanziamento.

Il quadro delle risorse a cui ci si riferisce deriva dall'attivazione di **varie modalità di finanziamento** e dalla capacità dell'Amministrazione e dei vari operatori del settore di metterle in campo.

In particolare:

1. **assunzione diretta, da parte di Roma Capitale, degli oneri del Programma** derivanti da attività di studio, gestione ed aggiornamento del Programma, presentazione e diffusione dei risultati, coordinamento e gestione dei lavori della Consulta, ecc., che saranno curate direttamente dal *“Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale”*, già operativo presso l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità;
2. **incentivi e finanziamenti statali o regionali** volti a cofinanziare misure e interventi finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza stradale e/o a sostenere le politiche di mobilità dolce, accessibilità, qualità e sostenibilità dell'ambiente urbano;
3. **finanziamenti aggiuntivi e rifinalizzazione della spesa locale** nell'ambito di una rivisitazione complessiva dei diversi comparti della mobilità, in funzione degli obiettivi comuni di *“sicurezza”* e *“sostenibilità”* degli spostamenti;
4. **utilizzo dei proventi delle contravvenzioni di cui all'art. 208 del Codice della Strada**;
5. **finanziamenti derivanti da accordi di collaborazione tra soggetti pubblici**, nell'ambito di azioni condivise e caratterizzate da obiettivi comuni;
6. **finanziamenti derivanti da accordi di partenariato pubblico-privato** per l'attuazione di azioni, misure ed interventi previsti o coerenti con il *“Programma Straordinario”*.

7.3. L'utilizzo dei proventi delle contravvenzioni (art. 208 CdS)

L'art. 208 del Codice della Strada prevede l'istituzione di una *“quota di riserva”* dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecunarie per violazioni del C.d.S. da destinare ***ex lege*** a interventi ed iniziative di sicurezza stradale.

In particolare, al comma 4, si stabilisce che, annualmente, **una quota pari almeno al 50%** dei proventi delle contravvenzioni - che derivano allo Stato (dalle violazioni accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tranvie in concessione) e alle Amministrazioni regionali, provinciali, comunali (dalle violazioni accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, delle regioni, delle province e dei comuni) - deve essere destinata:

- in misura non inferiore a un quarto, a interventi di sostituzione, ammodernamento, potenziamento, messa a norma e manutenzione della segnaletica stradale;

²⁴ L'adozione del modello di revisione/aggiornamento annuale del Programma, in uso in altri Paesi europei (Regno Unito, Svezia, Danimarca, ecc.), consente di *“rivedere”* la strategia complessiva, in funzione dei risultati progressivamente raggiunti e delle condizioni specifiche di incidentalità, e di aggiornare il Programma stesso rispetto alla modifica degli scenari, alle ulteriori risorse in campo, all'evoluzione normativa o del progresso tecnico, ecc.



- in misura non inferiore a un quarto, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature;
- ad altre finalità connesse al miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, alla manutenzione delle strade, all'installazione, ammodernamento, potenziamento, messa a norma e manutenzione delle barriere, alla sistemazione del manto stradale, alla redazione dei piani del traffico, a interventi per la sicurezza stradale degli utenti deboli (in particolare bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti), allo svolgimento, da parte degli organi di Polizia Locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, e a interventi a favore della mobilità ciclistica.

Resta facoltà dell'Ente destinare in tutto o in parte la restante quota del 50% dei proventi alle finalità di cui al comma 4.

Inoltre, l'art. 142 - comma 12 bis (introdotto dalla Legge 120/2010) - prevede che i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, attraverso l'impiego di apparecchi o sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzo di dispositivi o mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni sono attribuiti, in misura pari al 50 %, all'Ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli Enti che esercitano le relative funzioni, e che tali somme vengono destinate dagli stessi Enti alla *“...realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale...”*.²⁵

Nel comune di Roma, l'ammontare complessivo dei proventi delle contravvenzioni è pari a **circa 300 milioni di Euro l'anno** (oltre il doppio di Milano, cinque volte Napoli e Torino, sei volte Firenze).

La possibilità di indirizzarne una parte all'interno del “Programma Straordinario” - individuando opportuni meccanismi di trasparenza all'interno del Programma stesso - per la realizzazione di misure ed azioni coerenti tra loro e con l'art.208, costituisce sicuramente un'opportunità da sollecitare.

7.3.1. Strutture e strumenti per la gestione del Programma

Il “Programma Straordinario”, promosso da Roma Capitale, è stato elaborato (in questa versione “iniziale”) dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (“Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale”), su incarico del Dipartimento Mobilità e Trasporti.

Nelle diverse fasi di condivisione, programmazione, attuazione e monitoraggio del Programma, Roma Capitale si avvarrà delle strutture tecniche di riferimento. In particolare:

- **il Dipartimento Mobilità e Trasporti**, a cui è attribuita la competenza tecnico-amministrativa connessa alle attività di pianificazione e programmazione degli interventi di mobilità, governo del traffico e della sicurezza stradale, che opera in stretto raccordo con la **Polizia Locale di Roma Capitale**, con il **Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana**, con i **Municipi** e gli **ulteriori Dipartimenti che possono essere interessati alle tematiche specifiche**;
- **la Centrale della Mobilità (CDM)**, interna all'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, che svolge, nell'ambito del territorio metropolitano, la funzione di “controllo” di tutte le

²⁵ In base a quanto prescritto al comma 12 quater dello stesso art. 208 del CdS, ciascun Ente Locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento.



componenti della Mobilità Pubblica e Privata attraverso il presidio del territorio e la gestione integrata di tutti i sistemi tecnologici (semafori, telecamere, pannelli, varchi elettronici, sistemi di enforcement sensori su strada, infomobilità, social, ecc.), con l'obiettivo di migliorare la mobilità di tutte le componenti (cittadini, pedoni, merci, city users, ecc.) rispetto alla sostenibilità del traffico (ambientale e di congestione) e alla sicurezza stradale. La Centrale coinvolge direttamente tutti gli enti territoriali e l'Amministrazione che hanno competenza sull'infrastruttura stradale (la Polizia Locale, i gestori del TPL, altre aziende di servizio, le redazioni e centri di comunicazione, ecc.). Inoltre, in virtù del protocollo di intesa del 4 agosto 2016 “Per la Gestione dell’Infomobilità stradale della regione Lazio e dell’area metropolitana di Roma” coopera con La Polizia Stradale, la Regione Lazio (ASTRAL infomobilità), ANAS, ASPI, Strade dei Parchi. Rappresentando il centro di un’architettura tecnologica diffusa e cooperativa per la mobilità, il framework tecnologico dei sistemi ITS è strutturato in tre principali funzioni: Presidio: con obiettivo la conoscenza della mobilità (Knowledge based Mobility Manager System), degli eventi e dello stato del traffico in tutte le sue componenti, in tempo reale e di previsione a medio termine; Gestione: a partire dalla base della conoscenza vengono attuate le azioni di controllo e regolazione sui Processi di mobilità e trasporto; Processi: coordinamento dei flussi dei dati e delle informazioni implementati dai diversi sistemi della mobilità e la loro integrazione con il layer dei servizi della mobilità Mobility as a Service.

- il “**Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale**” (CdCSS), anch’esso interno all’**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, la struttura tecnica realizzata con finanziamenti disposti dal “*Primo Programma di Attuazione*” del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, specificamente dedicata alla raccolta ed elaborazione dei dati di incidentalità, alla valutazione e al monitoraggio degli interventi per la sicurezza stradale, che opera a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell’Amministrazione e a servizio dei vari Operatori del settore nel territorio comunale.
- Quale strumento di gestione ed elaborazione dei dati, alla base delle attività del Centro di Competenza e a servizio degli Operatori del settore, è già operativo il **Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)**. Il SISS acquisisce in tempo reale i dati di incidentalità forniti dalla Polizia Locale per elaborarli, in collegamento con le ulteriori banche dati e sistemi informativi disponibili presso l’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità.

Come sede permanente di raccordo tra i vari operatori del settore, opererà la “**Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità**”, con il supporto logistico della “**Segreteria Tecnica**” della Consulta.

Quali canali dedicati per la diffusione delle informazioni e dei risultati del “*Programma Straordinario*” verranno implementati la **piattaforma “crowdsourcing”** e il **sito web dell’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**.

Utili veicoli di comunicazione potranno, inoltre, essere la **piattaforma Moby dell’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità** e il **circuito Telesia**, che consentono la proiezione di video informativi attraverso monitor posti lungo le banchine delle Metropolitane e a bordo di metro e bus.





8. AZIONI PRIORITARIE







8.1. Azioni “trasversali” a breve e medio termine

Alla base del processo di condivisione, il Programma individua un sistema di azioni “trasversali” ritenute “prioritarie” che risultano integrate tra loro e coerenti con l’architettura del Programma stesso. Tali azioni, articolate nel “breve” (biennio) e “medio” (quinquennio) periodo si pongono in continuità e valorizzano quanto già realizzato dall’Amministrazione negli ultimi anni, in risposta alle condizioni specifiche di incidentalità e componenti di rischio precedentemente illustrate. Alcune di esse risultano propedeutiche allo sviluppo di altre o si collegano a programmi e progetti già in corso che vengono implementati e valorizzati all’interno del Programma.

La tabella che segue descrive ancora in forma aggregata le principali tipologie di azioni “trasversali” previste dal Programma. A seguire il “**Quadro di Sintesi**” articola, con maggiore livello di dettaglio le singole azioni, l’ordine di priorità e i tempi previsti per la loro attuazione.

La definizione più dettagliata di tali azioni (un loro eventuale riallineamento o rafforzamento o l’individuazione di ulteriori azioni) risulterà comunque oggetto di condivisione più ampia.

AZIONI “TRASVERSALI”

“GOVERNANCE”

Rafforzamento delle capacità di governo e gestione della sicurezza stradale da parte dell’Amministrazione

STRUTTURE E STRUMENTI PER IL GOVERNO E LA GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

Alla base del Programma si pone lo sviluppo e l’implementazione di strutture e strumenti specificamente dedicate all’acquisizione, alla gestione e alla elaborazione dei dati, al fine di garantire la conoscenza dei fenomeni ed individuare le criticità specifiche a supporto delle successive fasi di programmazione e progettazione degli interventi.

Con tali finalità è già operativo il “*Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*” (CdCSS), quale 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 e iniziative volte, complessivamente, a migliorare gli standard di sicurezza stradale nel territorio comunale.

Tale struttura, realizzata con i finanziamenti disposti dal I Programma di Attuazione del PNSS e formalmente costituita nel 2014, opera per conto del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, presso l’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM), come struttura qualificata e specialistica nel settore della sicurezza stradale, di riferimento per i responsabili, i tecnici, gli operatori di interesse, rispetto ai quali fa rete. Oltre che per lo svolgimento delle attività di gestione ed elaborazione dati, il Centro si occupa anche della programmazione e progettazione di interventi infrastrutturali; ha elaborato e cura l’aggiornamento e la gestione del “*Piano Comunale della Sicurezza Stradale*”; svolge attività di RSI delle infrastrutture e di RSA dei progetti; cura e realizza direttamente iniziative di formazione indirizzate ai Tecnici dell’Amministrazione e alla Polizia Locale; cura e realizza direttamente iniziative di educazione stradale e informazione nelle scuole, iniziative di informazione e sensibilizzazione della Cittadinanza; svolge attività di Segreteria Tecnica della “*Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità*”.

Il Programma tende, pertanto, a **sfruttare le competenze e il know-how del “Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale”** e a rafforzarli ulteriormente per supportare le diverse fasi di definizione, attuazione e gestione del Programma stesso. In particolare:

- verrà rafforzato il sistema di risorse professionali che opera presso il “**Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale**” (CdCSS), all’interno dell’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in collegamento con la Centrale della

Mobilità, anch'essa interna a Roma Servizi, a supporto non solo dell'Amministrazione di Roma Capitale ma di tutti gli Operatori del settore;

- verrà implementato il **Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)**, già in uso presso il CdCSS, con tutti i dati e gli strumenti utili ad analizzare le condizioni e le componenti specifiche di incidentalità; localizzare le criticità strutturali della rete stradale e gli ambiti a maggior rischio; individuare l'ordine di priorità degli interventi, a supporto dei processi decisionali;
- in capo al Centro di Competenza sarà **l'elaborazione dei cosiddetti “Programmi degli interventi prioritari”** e, attraverso le strutture tecniche del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale e dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, la progettazione e la realizzazione degli interventi;
- i tecnici del Centro seguiranno tutte le fasi di **gestione e monitoraggio del Programma**;
- il Centro si farà, inoltre, promotore di tutte **le ulteriori iniziative previste dal Programma, di formazione nelle scuole; di informazione e comunicazione alla Cittadinanza; di partecipazione e coinvolgimento degli operatori, anche con il ruolo di “Segreteria Tecnica” della “Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità”**.

La conoscenza dei fenomeni si pone alla base dei processi decisionali, delle attività di programmazione, progettazione e gestione degli interventi e delle attività dei diversi Operatori che operano nel settore. In particolare, le attività di analisi riguardano:

- **analisi quantitativa e qualitativa dei dati di incidentalità** per dimensionare e comprendere il fenomeno; individuare i principali divari di rischio esistenti tra i vari Municipi romani; costruire quadri conoscitivi aggregati e di dettaglio;
- **analisi mirate a valutare i principali comportamenti a rischio** delle fasce di età oggetto di osservazione, attraverso l'osservazione diretta (dati incidenti) o indiretta (dati infrazioni) riguardo all'assunzione di comportamenti errati (mancato rispetto delle regole, assenza di sistemi di protezione, guida distratta, ecc.);
- **individuazione degli itinerari (assi e intersezioni) e gli ambiti territoriali** che presentano più ampie criticità, per comprendere le caratteristiche specifiche degli incidenti stradali, le componenti interessate, le dinamiche ricorrenti, ecc. ;
- **verifica delle specifiche criticità strutturali della rete stradale**, in relazione alle diverse componenti di mobilità, all'entità e alla struttura dei flussi di traffico, nonché alle specifiche criticità infrastrutturali, attraverso attività di “*Road Safety Inspection*” sulla rete esistente e di “*Road Safety Audit*” dei progetti in previsione;
- **valutazione delle condizioni di sicurezza** degli itinerari casa-scuola e degli attraversamenti pedonali davanti alle scuole; dei punti di accesso al trasporto pubblico; degli itinerari ciclabili e agli esiti delle stessi in corrispondenza delle intersezioni; degli itinerari e degli attraversamenti pedonali sulle strade principali; dei confini delle zone a velocità limitata (“zone 30”) e residenziali.

L'acquisizione delle informazioni e dei dati di base utili, nonché la loro gestione e restituzione sistematica (sotto forma di reportistica periodica o come servizio sportello), a supporto delle successive fasi di programmazione e progettazione degli interventi, costituirà attività propedeutica.

ANALISI, INDAGINI E STUDI MIRATI



Per quanto riguarda i dati di incidentalità, ci si riferirà, in particolare, ai dati forniti da Istat a livello aggregato, dal Servizio Statistico del Comune di Roma, dalla Polizia Locale di Roma Capitale e dalle altre Forze dell'Ordine. Utili confronti con altre realtà nazionali e internazionali potranno essere realizzati sulla base di dati e statistiche nazionali di altri Paesi. I dati di incidentalità verranno integrati con le ulteriori basi informative (socio-territoriali, di mobilità, flussi di traffico, velocità, ecc.) di cui dispone l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità.

Con carattere di propedeuticità rispetto alle successive fasi pianificazione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi, si pongono le attività di ricerca, volte a favorire la conoscenza delle "buone pratiche" che già si realizzano in Italia o in altri Paesi per contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle diverse componenti, nell'ambito dei diversi settori e comparti di intervento.

In particolare, il Programma prevede la raccolta di documentazione inerente:

- **norme, piani e programmi** incentrati sulle tematiche di interesse e misure specifiche del Codice della Strada, piani e programmi per garantire i più elevati standard di sicurezza in relazione allo sviluppo complessivo della composizione modale, soggetti coinvolti nelle politiche di sicurezza stradale.
- **interventi sulle infrastrutture** (riorganizzazione degli schemi di mobilità, zone a velocità limitata in aree residenziali, messa in sicurezza degli itinerari casa-scuola, messa in sicurezza degli itinerari ciclabili, risoluzione degli esiti delle piste ciclabili, messa in sicurezza delle fermate del TPL, messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, realizzazione di aree di approdo e zone pedonali di aggregazione a servizio delle scuole; razionalizzazione della sosta; interventi sulla segnaletica, segnaletica innovativa, ecc.);
- **segnaletica sperimentale e tecnologie innovative** (installazione e sperimentazione di tecnologie specificamente dedicate all'innalzamento dei livelli di sicurezza)
- **attività di formazione** (attività di educazione stradale nelle scuole, formazione dei tecnici e dei gestori della rete, coinvolgimento dei genitori, ecc.)
- **attività di informazione** (campagne informative dedicate, incentivazione del trasporto pubblico, campagne per incentivare l'uso dei sistemi di protezione, ecc.)
- **equipaggiamento e sistemi di protezione** (caratteristiche dei veicoli, abbigliamento ed equipaggiamento di sicurezza, seggiolini per trasporto bambini, ecc.)
- **attività di controllo e prevenzione da parte delle Forze dell'Ordine** (programmazione dei presidi, strumentazione in dotazione a supporto delle attività degli agenti sulla strada).

RICERCA E SVILUPPO

Alla selezione delle buone prassi deve seguire una specifica **valutazione dei livelli di trasferibilità**, che consente di determinare le soluzioni realmente applicabili sul territorio nazionale e, in particolare, nella realtà romana, nei luoghi e lungo gli itinerari a più alto rischio.

A compendio delle suddette attività, il Programma prevede la elaborazione di manuali tecnici per la corretta progettazione (dei percorsi casa-scuola e delle aree di pertinenza o adiacenti alle scuole, degli itinerari pedonali e ciclabili, per la messa in sicurezza delle intersezioni critiche, ecc.), una sorta di "**Linee Guida**" che rimarranno a disposizione e costituiranno riferimento per i Tecnici e i progettisti del settore.

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Il Programma prevede l'elaborazione di **“Programmi degli interventi prioritari” relativi a “tratte e intersezioni a maggior rischio” e a “componenti specifiche di incidentalità”** che diventeranno parte integrante del **“Programma Straordinario della Sicurezza Stradale”**, fissando in dettaglio: la mappa degli interventi e i livelli di priorità di ciascuno; le soluzioni e le tipologie di intervento più efficaci per garantire la sicurezza e la qualità degli itinerari e delle aree sensibili; i soggetti coinvolti; i tempi e le modalità di esecuzione degli interventi; i costi e i canali di finanziamento.

Ulteriori strumenti di programmazione potranno riguardare: **la manutenzione ordinaria/straordinaria delle pavimentazioni stradali e della segnaletica verticale e orizzontale; “Piani di Spostamento Casa-Lavoro”**, attraverso la rete dei Mobility Manager, e **“Piani di Spostamento Casa-Scuola”**, allo scopo di favorire modalità di spostamento più sostenibili e sicure; Piano di incentivi per l'uso diffuso del Trasporto Pubblico.

FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO DEI TECNICI E DEI PROGETTISTI

Il rafforzamento delle capacità di governo e gestione della sicurezza stradale da parte dell'Amministrazione passa attraverso **la formazione e l'aggiornamento dei Tecnici**, chiamati a programmare, progettare e gestire gli interventi sulla strada, anche in riferimento a soluzioni innovative, già sperimentate in altri Paesi.

Il Programma prevede la realizzazione di moduli formativi **a cadenza periodica**, ogni anno, specificamente orientati a:

- **illustrare quanto si fa in altri Paesi** per la messa in sicurezza degli itinerari (diffusione delle buone pratiche) e per contrastare in generale il fenomeno dell'incidentalità stradale;
- **fornire concreti contributi per la corretta progettazione** e realizzazione degli interventi, in linea con le regole del CdS;
- **fornire concreti contributi per la corretta gestione e manutenzione** degli interventi, anche in riferimento al quadro delle risorse a cui si può attingere (in part. Art. 208 c.5, D.Lgs 285/92 e ss.mm e ii.).

SUPPORTO AI PROCESSI DECISIONALI, CONCERTAZIONE E CONDIVISIONE DELLE AZIONI

Il Programma si fonda su **attività di concertazione e condivisione delle azioni**, attraverso la costruzione di sedi permanenti specificamente dedicate, al fine di coinvolgere in maniera strutturata non solo gli operatori del settore ma tutti i Cittadini e le parti sociali nelle diverse fasi pianificazione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi.

Importanti contributi alla definizione del “Programma Straordinario” e dei relativi “Programmi degli interventi prioritari” sarà fornito dalla **“Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità”**, che potrà contribuire sin dalle fasi iniziali, con proposte ed apporti operativi in linea con gli obiettivi del Programma. In particolare, già nell'ambito delle prime sedute della Consulta, si illustreranno contenuti, obiettivi, linee di attività del Programma; si potrà condividere il quadro delle azioni e degli interventi prioritari da porre in essere; si potranno confrontare soluzioni progettuali e modalità di intervento; si potranno valutare eventuali collaborazioni e sinergie. Un **raccordo diretto tra i Tecnici dell'Amministrazione e la Polizia Locale di Roma Capitale** consentirà, da un lato, di condividere azioni e soluzioni di intervento previste dal Programma e, dall'altro, indirizzare e rafforzare le attività di controllo, prevenzione e sanzionamento nelle aree che presentano maggiori criticità, anche attraverso la fornitura di strumenti e tecnologie utili ad ottimizzare e valorizzare l'azione degli Agenti sulle strade.

Sarà sollecitata la costruzione di **Accordi di collaborazione pubblico-pubblico e di partenariato pubblico-privato**, al fine di realizzare attività ed iniziative per la



sicurezza stradale coerenti con il "Programma Straordinario"

La **piattaforma istituzionale per la gestione del PUMS e il Sito web** dell'Agenzia costituiranno ulteriori e importanti canali di comunicazione con i Cittadini, sul modello "crowdsourcing", con il fine di acquisire contributi ed informare i Cittadini riguardo ai contenuti e all'attuazione dei "Programmi degli interventi prioritari", nonché nelle fasi di monitoraggio delle misure, iniziative e interventi posti in essere.

"ENFORCEMENT"

Rafforzamento delle attività di prevenzione, controllo e rilevazione degli incidenti da parte delle Forze dell'Ordine

STRUMENTI E TECNOLOGIE INNOVATIVE

Il Programma prevede la dotazione di strumenti e tecnologie innovative, a supporto sia delle attività di rilievo e gestione degli incidenti stradali che delle attività di prevenzione, sanzionamento e controllo normalmente condotte dagli agenti della Polizia Locale di Roma Capitale.

RAFFORZAMENTO DELLE COMPETENZE E DELLE CAPACITÀ DI PROGRAMMAZIONE DELLE ATTIVITÀ'

Il Programma prevede il rafforzamento delle competenze e delle capacità di programmazione delle attività da parte delle Forze dell'Ordine, attraverso il rafforzamento degli Uffici tecnici; formazione ed aggiornamento sistematico e continuativo degli Operatori; rafforzamento delle capacità di programmazione delle rispettive attività, in stretto collegamento con i Programmi e i Progetti posti in atto dall'Amministrazione; supporti alle attività sia di rilievo e gestione dei dati di incidentalità che delle attività di presidio e controllo da parte degli agenti della PLRC.

PROGRAMMI DI AZIONE COORDINATI CON L'AMMINISTRAZIONE

Il Programma prevede il rafforzamento delle di attività di programmazione della PLRC, anche attraverso la più stretta collaborazione con i Dipartimenti Tecnici dell'Amministrazione; la condivisione delle azioni e degli interventi rivolti a contrastare le specifiche condizioni e componenti di incidentalità; la costruzione di Programmi integrati di azione. In particolare:

- Per contrastare le componenti prioritarie di incidentalità, i **Programmi di azioni coordinati** con i Dipartimenti Tecnici, anche in collaborazione con il CdCSS di Roma Capitale potranno riguardare l'organizzazione e il rafforzamento delle attività di controllo, prevenzione e sanzionamento dei comportamenti di guida a rischio (velocità, guida in stato di ebbrezza, guida distratta, ecc.), anche attraverso la fornitura di strumenti e tecnologie utili ad ottimizzare e valorizzare l'azione degli Agenti sulle strade.
- Anche in forma di sperimentazione, in corrispondenza delle tratte stradali oggetto degli interventi di messa in sicurezza, dovranno essere messe in campo azioni specifiche della Polizia Locale. L'obiettivo è quello di rafforzare in generale l'azione di enforcement e di raccorderla ad un quadro di indicatori significativi atti ad indirizzare l'azione sul territorio. In forma di sperimentazione, **nelle aree individuate dai "Programmi degli interventi prioritari"**, dove verranno realizzati gli interventi (tratte e intersezioni a massimo rischio, rete dei percorsi casa-scuola, itinerari pedonali e ciclabili, rete di accesso al TPL) e, con la messa in opera di tecnologie, segnaletica e soluzioni innovative, nelle modalità e nei tempi previsti dai Programmi stessi, saranno messe in campo le azioni specifiche di presidio e controllo della Polizia Locale.

"CULTURA"

Costruzione/diffusione della "cultura" della sicurezza stradale e del rispetto delle regole

INIZIATIVE DI EDUCAZIONE STRADALE, INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

L'offerta educativa viene reinterpretata quale "educazione permanente", articolata per fasce di età e cicli scolastici, in ragione degli specifici obiettivi conoscitivi/formativi: oltre la conoscenza delle regole del Codice della Strada e le abilità necessarie per muoversi sulla strada senza trasgredire le norme vigenti (educazione stradale); oltre la consapevolezza dei fattori di rischio e dei comportamenti di guida insicuri



NELLE SCUOLE

(educazione alla sicurezza stradale); prendendo in esame gli stili di vita, le scelte di mobilità e le implicazioni che tali scelte possono avere sul versante della sicurezza stradale, dell'impatto ambientale, della coesione sociale, etc. (formazione alla mobilità sicura e sostenibile). In particolare, il Programma prevede:

- **Attività di educazione stradale nelle scuole primarie** – destinata ai bambini tra 6 e 10 anni, con l'obiettivo di insegnare ai bambini a riconoscere gli elementi e i pericoli della strada, fornendo i primi elementi di conoscenza delle insidie dell'ambiente stradale e la capacità di identificare e mettere in pratica i comportamenti adeguati di sicurezza.
- **Iniziative di “pedibus” e/o “bike to school”**. Il pedibus è un vero e proprio autobus umano, formato da un gruppo di bambini passeggeri, accompagnati da due adulti (un autista davanti e un controllore che chiude la fila); in alcuni casi (soprattutto europei) sono dotati anche di un carrello per portare le pesanti cartelle tutte insieme. Partendo da un punto di raccolta (il capolinea) e seguendo un itinerario prestabilito, il pedibus fa salire a bordo i bambini che si fanno trovare alle varie fermate e li accompagna a scuola e viceversa. Per contraddistinguere i partecipanti al pedibus e garantirne la sicurezza, solitamente si fa loro indossare una pettorina catarifrangente, o si prevedono altri simboli di riconoscimento (cappellino, maglietta, ecc.). Le iniziative del “pedibus” si potranno collegare direttamente alle attività di formazione e informazione nelle scuole;
- **Attività di formazione nelle scuole secondarie di primo grado** - destinata ai bambini tra 11 e 14 anni, con l'obiettivo di accrescere la consapevolezza del fenomeno dell'incidentalità stradale e dei rischi che si corrono sulla strada; sviluppare la capacità di riconoscere i fattori e le condizioni che determinano tali rischi; sollecitare l'assunzione di comportamenti sicuri e responsabili da parte dei giovani, sia in qualità di pedoni che di conducenti;
- **Attività di formazione nelle scuole secondarie di secondo grado** –destinata ai ragazzi tra 15 e 18 anni, con l'intento di accrescere i livelli di consapevolezza del fenomeno e contro i comportamenti di guida a rischio, verso una cultura della mobilità sicura e sostenibile.

Il Programma prevede iniziative di formazione e informazione rivolte alle categorie di utenti della strada a maggior rischio (anziani, utenti professionali, lavoratori), al fine di aumentare i livelli di consapevolezza e di percezione del rischio, unitamente alle capacità di guida e di gestione delle condizioni di rischio. In particolare:

- In continuità con i risultati scaturiti dal Tavolo tecnico coordinato dal MIT sulla mobilità degli “Over 65”, il Programma prevede la elaborazione di un **Programma di formazione per gli “Over 65”** che consenta di trasferire (nei luoghi e attraverso le modalità di linguaggio più idonee) tutte le informazioni riguardanti: le condizioni di incidentalità e i fattori di rischio per gli “over 65”, sia in qualità di pedoni che di conducenti di veicoli; le recenti introduzioni del Codice della Strada; le limitazioni psico-fisiche dovute all'avanzamento dell'età; gli effetti di determinate patologie o di farmaci sulle capacità di guida; i comportamenti di guida a rischio; modalità di trasporto alternative e, in particolare, uso del TPL come mezzo più sicuro; ulteriori fattori che potranno ritenersi utili per sollecitare modelli di guida “sicuri” e l'utilizzo corretto della strada. Il Programma di Formazione – da definire in termini di ore e struttura dei moduli formativi nell'ambito dello stesso Tavolo tecnico - potrà essere adottato presso tutti i luoghi deputati alla formazione degli “over 65” (scuole guida, università della terza età, centri sociali e circoli culturali, ecc.) o presso altri luoghi frequentati abitualmente da persone anziane (strutture sanitarie, centri sociali e circoli

INIZIATIVE DI FORMAZIONE E INFORMAZIONE INDIRIZZATE A CATEGORIE SPECIFICHE



culturali, sedi delle associazioni, ecc.).

- Una versione ridotta, a carattere puramente informativo, dei principali contenuti dei moduli formativi verrà restituita in una sorta di brochure - "**vademecum per la sicurezza stradale degli over 65**" - e diffusa presso tutti i luoghi frequentati abitualmente da persone anziane (studi medici, strutture sanitarie, centri sociali e circoli culturali, sedi delle associazioni, ecc.). Le informazioni contenute nel "Vademecum" riguarderanno in particolare: il potenziale di declino delle capacità sensoriali e cognitive, e le difficoltà che possono sorgere nel traffico; l'adozione di comportamenti di guida idonei per evitare questi problemi; i dispositivi dei veicoli disponibili per rendere la guida più facile; la maggiore vulnerabilità e l'importanza di utilizzare dispositivi di protezione; l'influenza delle malattie legate all'età e gli effetti dei farmaci prescritti sulle capacità di guida; le informazioni inerenti i tempi e le modalità di rinnovo la patente di guida; la possibilità di decidere di non utilizzare più l'auto; le modalità alternative di trasporto e l'utilizzo del TPL come mezzo più sicuro;
- Ulteriori attività potranno riguardare: attività di formazione/informazione nelle aziende e raccordo con le **politiche di mobility management**; attività di formazione/informazione nelle scuole e raccordo con le politiche di mobility management scolastico; attività di formazione/informazione indirizzate agli **utenti professionali** (conducenti di autobus, taxi, conducenti di tir, ecc.); iniziative di informazione e sensibilizzazione rivolte alle **categorie a maggior rischio** (pedoni, ciclisti, utenti delle 2 ruote a motore).

Il Programma prevede la realizzazione di campagne informative ed iniziative di informazione e comunicazione volte a diffondere la cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile in tutte le fasce di popolazione, rivolte a particolari categorie di utenti della strada (Ciclisti, Utenti 2RM, Pedoni) o volte a contrastare determinate condizioni di guida a rischio (guida sotto effetto di alcool o sostanze stupefacenti, superamento dei limiti di velocità, guida distratta, ecc.). In particolare:

- Sviluppo delle fasi successive della **campagna di sicurezza stradale attraverso i messaggi diffusi dal sistema PMV** e monitoraggio dei risultati.
- **Campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale**, su tematiche generali o indirizzate a specifiche categorie di utenti a rischio (giovani, bambini, anziani, ciclisti, utenti delle 2 ruote a motore) e componenti di incidentalità (velocità, incidentalità in ore notturne, distrazione, ecc.), sollecitando comportamenti di guida e stili di vita "sani" e "responsabili" verso modelli di mobilità "sicuri" e "sostenibili", anche attraverso l'incentivazione all'uso del Trasporto pubblico, da realizzare attraverso la produzione di spot audio e video di sensibilizzazione, affissione di manifesti, distribuzione di opuscoli, diffusione attraverso i canali istituzionali e radio-TV.
- Campagna informativa contro i comportamenti di guida a rischio attraverso i canali di comunicazione istituzionali e radio-TV. Campagna promossa dall'Amministrazione e sotto forma di Campagna "**Pubblicità progresso**".
- **Organizzazione di seminari e momenti di confronto** con la partecipazione anche di altre Amministrazioni italiane o di altri Paesi.
- **Il Sito web dell'Agenzia Roma Servizi**, nella sezione del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale" costituirà utile ed efficace veicolo di comunicazione tra gli "addetti ai lavori" (all'interno della sezione specificamente dedicata ai componenti della Consulta Cittadina sulla

**CAMPAGNE
INFORMATIVE E DI
SENSIBILIZZAZIONE
RIVOLTE A TUTTA LA
CITTADINANZA**



Sicurezza Stradale) e per tutta la Cittadinanza (nelle sezioni informative aperte).

- **La piattaforma del PUMS, sul modello “crowdsourcing”**, costituirà un ulteriore e importante canale di comunicazione con i Cittadini, così come la diffusione di eventi ed iniziative sui consueti canali social (Facebook, Twitter, ecc.).
 - **La piattaforma Moby dell’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e il circuito Telesia** (che consente la proiezione di video informativi sui monitor posti lungo le banchine delle Metropolitane e a bordo di metro e bus) costituiranno ulteriori canali di diffusione delle attività previste dal Programma.
-



8.2. Azioni “specifiche” a breve e medio termine

Alla base del processo di condivisione, il Programma individua un sistema di azioni “specifiche” ritenute “prioritarie” che risultano integrate tra loro e coerenti con l’architettura del Programma stesso. Tali azioni, articolate nel “breve” (biennio) e “medio” (quinquennio) periodo si pongono in continuità e valorizzano quanto già realizzato dall’Amministrazione negli ultimi anni, in risposta alle condizioni specifiche di incidentalità e componenti di rischio precedentemente illustrate. Alcune di esse risultano propedeutiche allo sviluppo di altre o si collegano a programmi e progetti già in corso che vengono implementati e valorizzati all’interno del Programma.

La tabella che segue descrive ancora in forma aggregata le principali tipologie di azioni “specifiche” previste dal Programma. A seguire il “**Quadro di Sintesi**” articola, con maggiore livello di dettaglio le singole azioni, l’ordine di priorità e i tempi previsti per la loro attuazione.

La definizione più dettagliata di tali azioni (un loro eventuale riallineamento o rafforzamento o l’individuazione di ulteriori azioni) risulterà comunque oggetto di condivisione più ampia.

AZIONI “SPECIFICHE”

SICUREZZA STRADE

In relazione alle **tratte stradali individuate come a più alto rischio**, anche e in particolare tenendo conto delle interrelazioni con le velocità registrate su ciascuna tratta e/o con i carichi di traffico caratteristici, si dovrà intervenire sui diversi aspetti funzionali e geometrici, così come per gli strumenti e le tecniche di regolazione. Per il 2015, le tratte stradali individuate dal Programma come a massimo rischio, e per le quali si dovrà prioritariamente intervenire sono le seguenti: via di Torrevecchia, via Nomentana, via di Casal del Marmo, via Gregorio VII, via Braccianense, via dei Prati Fiscali, via Cassia, via di Tor Cervara, via di Pratica, via della Pineta Sacchetti, via Casilina, via di Vigna Murata, via di Boccea, via di Tor Bella Monaca, via Prenestina, via Tiburtina, viale dei Romagnoli, viale del Muro Torto.

- Per ciascuna tratta stradale si dovrà procedere nell’**individuazione degli archi stradali dove risultano i massimi addensamenti di costo sociale e massimi indici di rischio**;
- **Mappatura completa degli archi stradali e delle intersezioni** e valutazione delle specifiche caratteristiche e condizioni di incidentalità, attraverso analisi ed elaborazioni di dettaglio dei dati forniti dalla PLRC.
- **Applicazione di procedure e tecniche di “Road Safety Inspection”**, con l’obiettivo di individuare i fattori di rischio e definire gli interventi da progettare e attuare.
- **Elaborazione del “Programma degli interventi prioritari”**: mappa degli interventi e i livelli di priorità di ciascuno; soluzioni e tipologie di intervento più efficaci per garantire la sicurezza e la qualità degli itinerari e delle aree sensibili; soggetti coinvolti; tempi e modalità di esecuzione degli interventi; costi e canali di finanziamento. Gli interventi potranno in linea generale riguardare:
 - verifica comparata della “funzione” nell’ambito dell’intera rete stradale e delle caratteristiche geometriche di ciascuna tratta;
 - analisi di coerenza delle velocità di progetto con la prevedibili velocità di esercizio delle singole tratte stradali e relativi limiti di velocità;
 - “calibrazione” degli spazi stradali con l’obiettivo di trovare il giusto

MESSA IN SICUREZZA DI TRATTE STRADALI E INTERSEZIONI A MASSIMO RISCHIO



- equilibrio tra quelli riservati a ciascuna componente, oltre alla proposizione dove opportuno di c.d. “shared spaces”, laddove gli spazi possono essere utilizzati in contemporanea da più componenti (es. auto e pedoni; tram e pedoni);
- messa in sicurezza degli itinerari pedonali garantendo la capacità necessaria degli spazi e soprattutto la continuità planoaltimetrica dei percorsi;
 - misure per lo sgombero della sosta veicolare d'intralcio sulla rete pedonale e ciclabile;
 - riordino delle discipline e degli spazi di sosta, in corrispondenza delle intersezioni e lungo le strade della rete viaria principale;
 - misure di regolamentazione del traffico, di riorganizzazione della sede stradale e/o revisione delle discipline e degli schemi di circolazione nell'ambito considerato;
 - attrezzaggio degli attraversamenti pedonali e eventuali interventi di disassamento plano-altimetrico delle carreggiate stradali locali;
 - interventi per garantire la fruizione in sicurezza degli spazi pedonali; realizzazione di specifiche protezioni e elementi dissuasori/parapedonali che convogliano i percorsi e garantiscano la massima sicurezza e accessibilità ai percorsi stessi;
 - organizzazione e messa in sicurezza degli itinerari ciclabili esistenti o realizzazione di e in particolare delle intersezioni e dei punti di conflitto con altre correnti veicolari;
 - progetti di attrezzatura delle “porte di accesso” veicolare e pedonale alle isole ambientali;
 - illuminazione stradale, in particolare dei marciapiedi, passaggi ed attraversamenti pedonali. Eventuali interventi di riqualificazione dei passaggi pedonali sotterranei;
 - interventi per garantire la massima accessibilità, in sicurezza, ai servizi di trasporto pubblico (organizzazione generale delle fermate e dei capolinea; verifiche di congruenza degli spazi di manovra dei mezzi pubblici, dell'ampiezza delle pedanee e delle aree di attesa alle fermate; dei percorsi pedonali di trasbordo tra linee diverse);
 - attrezzaggio delle corsie e sedi riservate al TPL e degli attestamenti preferenziali sulle intersezioni stradali; ottimizzazione della regolazione semaforiche e delle priorità al TPL;
 - riprofilatura dei marciapiedi per garantire la massima visibilità in particolare in corrispondenza delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali seguendo le indicazioni che fornisce il nuovo PGTU (ampliamento dei terminali dei marciapiedi; moli di fermata del TPL; “isolati di servizio”; ecc...);
 - realizzazione di tutti gli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche, tra cui la realizzazione dei percorsi tattili per ipovedenti e degli scivoli per disabili e passeggeri in corrispondenza degli attraversamenti;
 - realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati o di intere aree di intersezione a quota marciapiede, eventualmente da pavimentare con



materiale diverso dall'asfalto colato o dal conglomerato bituminoso, per rimarcare e rendere meglio visibile e più sicuro il passaggio pedonale;

- realizzazione di specifica pavimentazione, arredo e definizione per le aree pedonali e per i percorsi pedonali, con l'obiettivo di caratterizzarli e renderli riconoscibili agli utenti tutti, innalzando così i livelli di sicurezza;
 - utilizzo di speciale segnaletica orizzontale bicomponente a freddo a base di resine di più lunga durata e più alta visibilità rispetto alle vernici comunemente utilizzate, per il tracciamento degli stalli di sosta, linee di mezzzeria e di margine, strisce pedonali, zone neutre, attestamenti;
 - ottimizzazione della regolazione degli attraversamenti pedonali semaforizzati, nell'ottica di massima tutela delle utenze più deboli, soprattutto nelle ore di entrata/uscita dai plessi scolastici;
 - **realizzazione e/o ristrutturazione di impianti semaforici, APL; PMV; ecc...** ed ottimizzazione della regolazione degli attraversamenti pedonali semaforizzati, nell'ottica di massima tutela delle utenze più deboli, soprattutto nelle ore di entrata/uscita dai plessi scolastici;
- **Progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi;**
 - **Applicazione di tecniche di "Road Safety Audit" ai progetti** e certificazione formale dei livelli di sicurezza, con specifica delle eventuali condizioni restrittive e delle eventuali prescrizioni e/o azioni complementari necessarie (supporti da parte delle forze di Polizia, presidi, nuove regolamentazioni di traffico, ecc.);
 - **Realizzazione delle opere e degli interventi;**
 - **Monitoraggio e verifica di efficacia degli interventi;**
 - **Attuazione quinquennale del Programma straordinario per la manutenzione** delle pavimentazioni stradali e della segnaletica verticale e orizzontale.

**MESSA IN
SICUREZZA DEI
PERCORSI-CASA
SCUOLA E DEGLI
AMBITI DI
PERTINENZA DELLE
SCUOLE**

- **Individuazione degli itinerari pedonali utilizzati prevalentemente nei percorsi casa-scuola**, che possono essere resi più sicuri attraverso interventi infrastrutturali, di segnaletica e attraverso l'eventuale impiego di tecnologie o misure innovative;
- **Mappatura completa degli ambiti e in particolare degli itinerari pedonali a servizio delle scuole più a rischio**. Saranno valutate le condizioni di sicurezza degli itinerari casa-scuola, delle aree di pertinenza e degli attraversamenti pedonali davanti alle scuole, in particolare per le scuole primarie e secondarie di primo grado. Più in generale, saranno valutati anche altri itinerari pedonali e punti della rete che presentino livelli significativi di incidentalità dell'utenza debole;
- **Applicazione di procedure e tecniche di "Road Safety Inspection"** con specifico riguardo alla sicurezza pedonale dei bambini, con l'obiettivo di individuare i fattori di rischio e definire gli interventi da progettare e attuare;
- **Elaborazione del "Programma degli interventi prioritari"**: mappa degli interventi e i livelli di priorità di ciascuno; soluzioni e tipologie di intervento più efficaci per garantire la sicurezza e la qualità degli itinerari e delle aree sensibili; soggetti coinvolti; tempi e modalità di esecuzione degli interventi; costi e canali di finanziamento. Per gli itinerari inclusi nel "Programma degli interventi prioritari" saranno proposti e progettati interventi volti a garantire la



- continuità e la funzionalità del percorso pedonale, oltre alla sicurezza degli stessi percorsi. Gli interventi potranno in linea generale riguardare:
- misure di regolamentazione del traffico, di riorganizzazione della rete stradale e/o revisione delle discipline e degli schemi di circolazione nell'ambito degli itinerari pedonali scelti, che eliminino le condizioni di rischio per gli spostamenti dei bambini e degli adulti che li accompagnano, secondo le capacità di mobilità e la consapevolezza nelle diverse fasce di età;
 - revisione della sezione stradale e una diversa composizione della stessa, a favore dei necessari spazi pedonali;
 - risagomatura dei cigli dei marciapiedi per garantire la massima visibilità in particolare in corrispondenza delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali secondo le indicazioni del nuovo PGTU (ampliamento dei terminali dei marciapiedi; moli di fermata del TPL; “isolati di servizio”; ecc...);
 - realizzazione di specifiche protezioni attraverso l'apposizione di elementi dissuasori/parapedonali che convogliano i percorsi e garantiscano la massima sicurezza e fruibilità ai percorsi stessi;
 - realizzazione di tutti gli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche, tra cui la realizzazione dei percorsi tattili per ipovedenti e degli scivoli per disabili e passeggini in corrispondenza degli attraversamenti;
 - realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati o di intere aree di intersezione a quota marciapiede, eventualmente da pavimentare con materiale diverso dall'asfalto colato o dal conglomerato bituminoso, proprio per rimarcare e rendere meglio visibile il passaggio pedonale;
 - realizzazione di specifico arredo e definizione delle aree pedonali e del percorso, con l'obiettivo di caratterizzarlo e renderlo riconoscibile come percorso preferenziale casa-scuola;
 - utilizzo di speciale segnaletica orizzontale bicomponente a freddo a base di resine di più lunga durata e più alta visibilità rispetto alle vernici comunemente utilizzate, per il tracciamento degli stalli di sosta, linee di mezzzeria e di margine, strisce pedonali, zone neutre, attestamenti;
 - sperimentazione di pavimentazione a lastre di cemento in alcuni ambiti tratti del percorso e in alcuni ambiti specifici;
 - ottimizzazione della regolazione degli attraversamenti pedonali semaforizzati, nell'ottica di massima tutela delle utenze più deboli, soprattutto nelle ore di entrata/uscita dai plessi scolastici.
- **Progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi;**
- **Applicazione di tecniche di “Road Safety Audit” ai progetti** dei percorsi così concepiti (con specifico riguardo alla sicurezza stradale dei bambini) e certificazione formale dei livelli di sicurezza del percorso per la mobilità dei bambini, con specifica delle eventuali condizioni restrittive e delle eventuali prescrizioni e/o azioni complementari necessarie (supporti da parte delle forze di Polizia, presidi, nuove regolamentazioni di traffico, ecc.);
- **Realizzazione delle opere e degli interventi.** Gli interventi progettati potranno essere realizzati **anche come progetti sperimentali “pilota”** i quali, in caso di esito positivo della sistematica attività di monitoraggio



prevista, si dovrà suggerire l’inserimento di tali misure in un piano di attuazione a più larga scala;

- **Azioni coordinate e rafforzamento dei controlli da parte della Polizia Locale.** Gli interventi infrastrutturali di cui ai punti precedenti saranno progettati in collaborazione con la Polizia Locale. In base alle caratteristiche dei percorsi e delle infrastrutture così concepite, una volta realizzati gli interventi saranno messe in pratica le misure di assistenza, protezione e controllo da parte della Polizia Locale o di altri soggetti volontari, per garantire un’adeguata assistenza agli utilizzatori dei percorsi pedonali casa-suola e ai giovani in particolare;
- **Tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza dei percorsi.** In particolare potranno essere impiegati sistemi di sorveglianza video per il controllo dell’intero percorso. Interventi “chiave” da realizzare lungo i percorsi casa-scuola riguardano: la realizzazione di segnaletica sperimentale verticale, luminosa, in corrispondenza di attraversamenti o passaggi pedonali, o per definire e segnalare gli itinerari pedonali; la realizzazione lungo tutto il percorso casa-scuola di segnaletica orizzontale con materiale bicomponente a freddo a base di resine metacriliche, che garantisca una ben maggiore visibilità rispetto alla segnaletica tradizionalmente utilizzata a vernice, e soprattutto una durata molto più lunga, se pure a fronte di costi maggiori;
- **Monitoraggio dei livelli di efficacia degli interventi.** La valutazione e l’interpretazione dei reali effetti di avvicinamento (o allontanamento) dalle traiettorie prefigurate sarà attuata mediante l’applicazione di modelli statistici e dinamici di analisi per categorie al fine di individuare con maggiore approfondimento le soluzioni e le tipologie di intervento caratterizzate da maggiori livelli di efficacia. Di conseguenza si produrrà un’analisi ragionata dei meccanismi che hanno contribuito al miglioramento della sicurezza con evidenza delle misure che sono state realizzate e degli effetti prodotti. Ampi contributi potranno derivare dalla stessa Cittadinanza che risulterà attiva e propositiva durante le fasi di progettazione, attraverso la piattaforma “*crowdsourcing*”, volta a raccogliere, tra l’altro, segnalazioni ed osservazioni sulle diverse attività poste in essere. Il canale di comunicazione via web sarà reso attivo fin dalla fase di progettazione degli interventi al fine di garantire un supporto alle misure di partecipazione previste, oltre che configurarsi come efficace canale di comunicazione e di informazione sul complesso delle attività poste in essere. L’incidentalità dei gruppi di utenti interessati dalle azioni proposte sarà monitorata mediante l’utilizzo di indicatori definiti sulla base dei dati disponibili fino a tre anni dalla conclusione degli interventi interessati.

**MESSA IN
SICUREZZA DEGLI
ITINERARI CICLABILI
E PEDONALI**

- **Individuazione degli itinerari ciclabili e pedonali caratterizzati da significative condizioni di rischio.**
- **Mappatura completa degli itinerari ciclabili e pedonali più a rischio.** Saranno valutate le condizioni di sicurezza degli itinerari ciclabili e pedonali e dei punti della rete che presentino livelli significativi di incidentalità dell’utenza debole.
- **Applicazione di procedure e tecniche di “Road Safety Inspection”,** con l’obiettivo di individuare i fattori di rischio e definire gli interventi da progettare e attuare.
- **Elaborazione del “Programma degli interventi prioritari”:** mappa degli



interventi e i livelli di priorità di ciascuno; soluzioni e tipologie di intervento più efficaci per garantire la sicurezza e la qualità degli itinerari e delle aree sensibili; soggetti coinvolti; tempi e modalità di esecuzione degli interventi; costi e canali di finanziamento. Per gli itinerari inclusi nel “Programma degli interventi prioritari” saranno proposti e progettati interventi volti a garantire la continuità e la funzionalità dei percorsi.

- Gli interventi potranno riguardare azioni sulla geometria della strada; l'introduzione di elementi a salvaguardia della componente ciclo-pedonale; azioni sulla regolazione semaforica; sulla definizione delle traiettorie veicolari e degli spazi stradali; sulla definizione e attrezzaggio delle aree pedonali. Ove le analisi preliminari ne mettessero in evidenza la necessità potrà essere proposta la realizzazione in via sperimentale di sistemi di “way-finding” che identifichino e indichino il percorso più conveniente e sicuro verso la stazione/fermata del TPL. In particolare i progetti potranno prevedere:
 - la revisione della sezione stradale e una diversa composizione della stessa, a favore dei necessari spazi pedonali;
 - la risagomatura dei cigli dei marciapiedi per garantire la massima visibilità in particolare in corrispondenza delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali;
 - la realizzazione di specifiche protezioni attraverso l'apposizione di elementi dissuasori/parapedonali che convogliano i percorsi e garantiscano la massima sicurezza e fruibilità ai percorsi stessi;
 - la realizzazione di tutti gli interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche, tra cui la realizzazione dei percorsi tattili per ipovedenti e degli scivoli per disabili e passeggini in corrispondenza degli attraversamenti;
 - realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati o di intere aree di intersezione a quota marciapiede, eventualmente da pavimentare con materiale diverso dall'asfalto colato o dal conglomerato bituminoso, proprio per rimarcare e rendere meglio visibile il passaggio pedonale
 - realizzazione di specifico arredo e definizione delle aree pedonali e del percorso, con l'obiettivo di caratterizzarlo e renderlo riconoscibile
 - utilizzo di speciale segnaletica orizzontale bicomponente a freddo a base di resine di più lunga durata e più alta visibilità rispetto alle vernici comunemente utilizzate, per il tracciamento degli stalli di sosta, linee di mezzzeria e di margine, strisce pedonali, zone neutre, attestamenti
 - sperimentazione di pavimentazione a lastre di cemento in alcuni ambiti tratti del percorso e in alcuni ambiti specifici
 - ottimizzazione della regolazione degli attraversamenti pedonali semaforizzati, nell'ottica di massima tutela delle utenze più deboli
- I progetti infrastrutturali, oggetto di progettazione esecutiva, saranno sottoposti ad **attività di “Road Safety Audit” (RSA)** durante le diverse fasi progettuali (preliminare e definitiva). Il fine è individuare e far conoscere al progettista l'esistenza di problemi di sicurezza che possono essere risolti con l'adozione di nuove scelte progettuali o con il miglioramento di quelle adottate.
- **Tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative.** Sulla base dei risultati delle attività di analisi e delle indagini mirate e in riferimento alle



buone pratiche già realizzate in altri Paesi, si individueranno le soluzioni tecnologiche e/o innovative più efficaci per la sicurezza di pedoni e ciclisti. I progetti potranno essere incentrati sia su ambiti specifici, aventi livelli di incidentalità pedonali e/o di ciclisti elevati e per i quali i possibili interventi da realizzare sono di natura tecnologica, che su aree specifiche (es. un intero Municipio di Roma Capitale o un incrocio che presenta condizioni di rischio per pedoni e/o ciclisti). I progetti faranno riferimento a soluzioni tecnologiche e/o innovative (in particolare **Intelligent Transport Systems – ITS**, si veda come esempio il progetto europeo in via di conclusione "SafeCycle" – www.safecycle.eu) derivati dallo studio di Buone Pratiche nazionali ed internazionali in questo settore. Alcuni esempi di sistemi tecnologici che potranno essere presi in considerazione per la sperimentazione lungo gli itinerari sono: **la semaforizzazione intelligente** per dare priorità ad utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti) ove si dimostri una maggiore presenza di tali componenti in certi orari o, ad esempio, in condizioni meteorologiche sfavorevoli; **l'introduzione di ITS** a supporto della sicurezza dei ciclisti (es. infrastrutture con LED che si attivano al passaggio dei ciclisti, billboards luminosi contabiciclette); **lo sviluppo di una piattaforma web e/o di una specifica applicazione**, personalizzata per Roma Capitale, di informazione sui percorsi ciclabili e sulle loro caratteristiche, con l'introduzione di informazioni inerenti la sicurezza degli utenti deboli; la fornitura a ciclisti (o potenziali utilizzatori della bicicletta quale modo di trasporto sistematico) di **strumenti ITS per la sicurezza** (es. i "bike lane safety lights", che tracciano due linee luminose dal retro del sellino).

- Oltre alla segnaletica orizzontale di cui si è fatto cenno, sarà inoltre considerato **l'impiego di segnaletica verticale sperimentale** specificatamente progettata per il supporto alla mobilità di pedoni e ciclisti, nell'ottica di migliorarne la sicurezza mediante la fornitura di informazioni agli utenti della strada.
- A valle della fase di realizzazione verrà **effettuato un monitoraggio degli effetti degli interventi sperimentali realizzati**, sia in termini di sicurezza stradale che di flussi di traffico (per i diversi modi di trasporto). Questo permetterà di valutare gli effetti degli interventi sia sulla sicurezza stradale che sullo "share modale" nei siti (con l'obiettivo, ad esempio, di valutare l'eventuale incremento di uso della modalità ciclabile o degli spostamenti a piedi). Anche in tal caso, ampi contributi potranno derivare dalla stessa Cittadinanza che risulterà attiva e propositiva durante le fasi di progettazione, attraverso la piattaforma "crowdsourcing", volta a raccogliere, tra l'altro, segnalazioni ed osservazioni sulle diverse attività poste in essere, e dal canale di comunicazione via web.

**MESSA IN
SICUREZZA DELLA
RETE DI ACCESSO
AL TRASPORTO
PUBBLICO**

- **Individuazione degli ambiti e degli itinerari caratterizzati da significative condizioni di rischio.**
- **Mappatura completa degli ambiti e degli itinerari più a rischio.** Saranno valutate le condizioni di sicurezza della rete di accesso al trasporto pubblico e dei punti della rete che presentino livelli significativi di incidentalità.
- **Applicazione di procedure e tecniche di "Road Safety Inspection"**, con l'obiettivo di individuare i fattori di rischio e definire gli interventi da progettare e attuare.
- **Elaborazione del "Programma degli interventi prioritari"**: mappa degli interventi e i livelli di priorità di ciascuno; soluzioni e tipologie di intervento più efficaci per garantire la sicurezza e la qualità degli itinerari e delle aree



- sensibili; soggetti coinvolti; tempi e modalità di esecuzione degli interventi; costi e canali di finanziamento. Per gli itinerari inclusi nel “Programma degli interventi prioritari” saranno proposti e progettati interventi volti a garantire la massima sicurezza e l’accessibilità della rete.
- Per la messa in sicurezza dell’accesso alle stazioni e alle fermate del trasporto pubblico, in particolare, si prevede:
 - l’eventuale ampliamento/adequamento delle pedane di fermata del trasporto pubblico (bus) con la realizzazione di moli di fermata e riprofilature dei marciapiedi
 - la realizzazione di interventi finalizzati a garantire la continuità, la riconoscibilità, la fruibilità e l’attrezzaggio dei percorsi pedonali, in particolare in corrispondenza delle intersezioni, semaforizzate e non
 - l’attrezzaggio delle pedane di fermata e delle aree di attesa con elementi parapetonali che definiscano l’area e proteggano al meglio gli utenti, e con pensiline dotate di sedute.
 - Ove le analisi preliminari ne mettessero in evidenza la necessità potrà essere proposta la realizzazione in via sperimentale di sistemi di “way-finding” che identifichino e indichino il percorso più conveniente e sicuro verso la stazione/fermata del TPL.
 - Si procederà poi con la **progettazione di dettaglio degli interventi sulle strade e sugli ambiti interessate e all’applicazione di tecniche di Road Safety Audit** ai progetti dei percorsi così concepiti e certificazione formale dei livelli di sicurezza del percorso per la mobilità degli anziani, con specifica delle eventuali condizioni restrittive e delle eventuali prescrizioni e/o azioni complementari necessarie (supporti da parte delle forze di Polizia, presidi, nuove regolamentazioni di traffico, ecc.).
 - Saranno poi **realizzate le opere e gli interventi** sugli itinerari scelti.
 - Gli interventi infrastrutturali di cui ai punti precedenti saranno progettati **in collaborazione con la Polizia Locale**. In base alle caratteristiche dei percorsi e delle infrastrutture così concepite, una volta realizzati gli interventi saranno messe in pratica le misure di assistenza, protezione e controllo da parte della Polizia Locale o di altri soggetti volontari, per garantire un’adeguata assistenza agli utenti.
 - **Tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative:** in particolare potranno essere impiegati sistemi di sorveglianza video per il controllo dell’intero percorso; realizzazione di segnaletica sperimentale verticale, luminosa, in corrispondenza di attraversamenti o passaggi pedonali, o per definire e segnalare gli itinerari pedonali (pannelli bifacciali luminosi o APL); realizzazione lungo tutto il percorso di segnaletica orizzontale con materiale bicomponente a freddo a base di resine metacriliche, che garantisca una ben maggiore visibilità rispetto alla segnaletica tradizionalmente utilizzata a vernice, e soprattutto una durata molto più lunga, se pure a fronte di costi maggiori. Tutto il sistema della segnaletica orizzontale, sarà realizzato con tali materiali a più alto rendimento e di maggiore efficacia (strisce pedonali; marginatori; linee di mezzera; stalli di sosta; simboli e testi; zone neutre; linee di attestamento; frecce direzionali). L’obiettivo sarà anche quello di confermare (come già dimostrato da numerose ricerche tecnico-scientifiche) l’efficacia di una segnaletica orizzontale chiara, visibile e durevole non solo in termini di sicurezza stradale,



ma anche in termini di fluidità di tutte le componenti di traffico (pedonale e veicolare); installazione di sistemi “countdown” pedonali in corrispondenza di tutti gli attraversamenti, per indicare il tempo di giallo pedonale; realizzazione di “isole salvagente rompitratta” per attraversamenti pedonali di intersezioni ampie; revisione dei tempi semaforici pedonali per favorire gli utenti più anziani e con difficoltà motorie.

SICUREZZA VEICOLI

Si tratta, in generale, di azioni e misure da sollecitare a livello nazionale e sovranazionale.

A livello comunale, l'azione del “Programma Straordinario” si muove, comunque, attraverso misure specifiche volte a: **supportare le attività di prevenzione/controllo da parte della PLRC**; coinvolgere in sede di Consulta i **produttori di veicoli e delle tecnologie di sicurezza**; sperimentare **nuove tecnologie** per migliorare la sicurezza degli utenti (es: dei ciclisti con avvisi audio-visivi sia a bordo delle bici che per gli automobilisti (tag di identificazione a radio frequenza) e diffusione delle “scatole nere”); **coordinare le imprese e il settore assicurativo** per la maggiore diffusione delle tecnologie.

Ulteriori azioni potranno essere suggerite in sede di Consulta dagli operatori del settore, per divenire parte integrante del “Programma Straordinario”.

SICUREZZA PERSONE

Gli utenti a maggior rischio, in generale e in particolare nelle città di Roma, risultano: i pedoni, i ciclisti, i bambini e gli anziani (che complessivamente costituiscono la componente più vulnerabile dell'utenza). Massime condizioni di rischio riguardano anche i giovani (nella fascia 15-24 anni) e gli utenti delle 2 ruote a motore (che risultano coinvolti nel 25% degli incidenti con vittime).

Di fatto, le azioni per la salvaguardia di tali componenti sono riconducibili alle macro-aree di intervento sopra descritte e, in particolare, dall'integrazione di:

- **azioni, misure e interventi di “governance”, “enforcement” e “cultura della sicurezza stradale”;**
- **azioni, misure e interventi di “sicurezza delle strade”, “sicurezza dei veicoli”, nonché dalla maggiore efficacia dei “servizi di emergenza ed assistenza sanitaria post incidente”.**

SERVIZI DI EMERGENZA E ASSISTENZA POST-INCIDENTE

Si tratta di azioni, misure e interventi volti ad innalzare complessivamente i livelli di qualità ed efficienza dei servizi di emergenza e di assistenza sanitaria post incidente. Sono, anche in tal caso, azioni e misure da sollecitare a livello nazionale e sovranazionale.

A livello comunale, l'azione del “Programma Straordinario” potrà tuttavia muoversi attraverso misure specifiche, volte a: coinvolgere in sede di Consulta i **soggetti che si occupano di salute pubblica e servizi di emergenza**; **acquisire e scambiare informazioni** tra strutture sanitarie/Pronto Soccorsi e CdCSS; sollecitare l'organizzazione di **giornate di addestramento presso Aziende/Uffici**.

Ulteriori azioni potranno essere suggerite in sede di Consulta dagli operatori del settore, per divenire parte integrante del “Programma Straordinario”.





9. QUADRO DI SINTESI





"PROGRAMMA STRAORDINARIO SICUREZZA STRADALE"

	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	SICUREZZA PERSONE					AZIONI SVOLTE O ATTUALMENTE IN CORSO	AZIONI	DURATA DELL'ATTIVITA'					COSTO TOTALE	COSTO MEDIO ANNUO	FONTI DI FINANZIAMENTO/ RIPARTIZIONE DELLE RISORSE						
			Pedoni	Ciclisti	Bambini fino a 14 anni	Giovani 15-24	Anziani			Utenti 2 Ruote a motore	1 anno	2 anno	3 anno	4 anno			5 anno	Incentivi e co-finanziamenti statali	Finanziamenti aggiuntivi e rifinanziamento della spesa locale	Utilizzo dei proventi delle contravvenzioni (Art. 208 CdS)	Contratto di Servizio RSM	Partenariato pubblico-pubblico	Partenariato pubblico-privato
											PRIORITA' 1	PRIORITA' 2	PRIORITA' 3										
AZIONI TRASVERSALI																							
GOVERNO/GESTIONE	Rafforzamento delle attività di prevenzione, controllo e rilevazione degli incidenti da parte delle Forze dell'Ordine	STRUTTURE E STRUMENTI PER IL GOVERNO E LA GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	Sviluppo e/o implementazione di strutture e strumenti specificamente dedicate all'acquisizione, alla gestione e alla elaborazione dei dati, al fine di garantire la conoscenza dei fenomeni ed individuare le criticità specifiche a supporto delle successive fasi di programmazione e progettazione degli interventi.							Costituzione e avvio operativo del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale (CdCSS)	Rafforzamento e gestione del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale (CdCSS)												
										Realizzazione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)	Sviluppo e implementazione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale - SISS (dati incidentalità)												
											Integrazione del Centro di Competenza Sicurezza Stradale e della Centrale della Mobilità												
											Realizzazione di sistemi di supporto alle decisioni (DSS) - Valutazione dell'efficacia e monitoraggio degli interventi realizzati												
									Rendere il cittadino parte attiva al processo di gestione delle segnalazioni semaforiche (guasti e stato degli impianti), attraverso un collegamento con il presidio della Centrale della Mobilità.														
		ANALISI, INDAGINI, STUDI DI SETTORE	Supportare i processi decisionali, le attività di programmazione, progettazione e gestione degli interventi e le attività dei diversi Operatori che operano nel settore, anche attraverso lo sviluppo di metodologie codificate di valutazione dei livelli di sicurezza delle infrastrutture, sia della rete esistente (road safety inspection) che dei nuovi progetti di viabilità (road safety audit)							Elaborazione dei "Rapporti Annuali di Incidentalità" - Mappatura degli incidenti per componenti di rischio	Attività sistematica di aggiornamento ed analisi dei dati di incidentalità - Reportistica ed elaborazioni mirate a supporto delle attività di programmazione e progettazione dell'Amministrazione												
										Elaborazione del "Bilancio Annuale di Attuazione"	Attività di valutazione dell'efficacia degli interventi posti in essere - Reportistica periodica sullo stato di attuazione di Piani e Programmi e sui risultati ottenuti dalla realizzazione degli interventi												
										Reportistica ed elaborazioni mirate a supporto delle attività di programmazione e progettazione svolte dal II Municipio	Reportistica ed elaborazioni mirate a supporto delle attività di programmazione e progettazione svolte dai Municipi - Servizi Sportello												
											Reportistica ed elaborazioni mirate a supporto delle attività di presidio, controllo e sanzionamento svolte dalla Polizia Locale Roma Capitale												
											Attività sistematica di Ispezioni di Sicurezza Stradale (RSI - Road Safety Inspection) su assi e intersezioni a maggior rischio. Implementazione di un Archivio delle RSI												
											Attività sistematica di Valutazione dei livelli di Sicurezza Stradale dei progetti (RSA - Road Safety Audit)												
											Analisi sistematiche per acquisire nuove conoscenze sulle cause di collisioni e benchmarking a livello nazionale e internazionale ("In-Depth" Investigation)												
		RICERCA E SVILUPPO	Con carattere di propedeuticità rispetto alle successive fasi pianificazione, progettazione, attuazione e gestione degli interventi, si pongono le attività di ricerca, volte a favorire la conoscenza delle "buone pratiche" che già si realizzano in Italia o in altri Paesi per contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale nelle diverse componenti, nell'ambito dei diversi settori e comparti di intervento							Partecipazione a progetti di ricerca CE	Raccolta sistematica, selezione e valutazione di trasferibilità delle "buone pratiche" realizzate in altri Paesi, relativamente ai diversi settori: normativo e regolamentare, Piani e programmi di sicurezza stradale, progettazioni, attuazione e gestione degli interventi, attività di formazione, informazione e sensibilizzazione sulle tematiche specifiche												
											Partecipazione sistematica a Progetti europei												
											Attività di ricerca su temi specifici e tecnologie innovative (es: "Veicolo Connesso". Sviluppo dei sistemi V2I (Vehicle-to-Infrastructure Control) nell'ambito dei progetti SMART ROADS. Il veicolo connesso riceve informazioni sullo stato dell'infrastruttura e sui comportamenti di guida da adottare volti al miglioramento attivo della sicurezza stradale).												

"PROGRAMMA STRAORDINARIO SICUREZZA STRADALE"

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	SICUREZZA PERSONE					AZIONI SVOLTE O ATTUALMENTE IN CORSO	AZIONI	DURATA DELL'ATTIVITA'					COSTO TOTALE	COSTO MEDIO ANNUO	FONTI DI FINANZIAMENTO/ RIPARTIZIONE DELLE RISORSE					
		Pedoni	Ciclisti	Bambini fino a 14 anni	Giovani 15-24	Anziani			1 anno	2 anno	3 anno	4 anno	5 anno			Incentivi e co-finanziamenti statali	Finanziamenti aggiuntivi e rifinanziamento della spesa locale	Utilizzo dei proventi delle contravvenzioni (Art. 208 CdS)	Contratto di Servizio RSM	Partenariato pubblico-pubblico	Partenariato pubblico-privato
		Utenti 2 Ruote a motore	PRIORITA' 1	PRIORITA' 2	PRIORITA' 3																
AZIONI SPECIFICHE																					
SICUREZZA STRADE	Adeguamento dei livelli di sicurezza delle infrastrutture e degli ambiti stradali urbani a maggior rischio	MESSA IN SICUREZZA DELLE TRATTE STRADALI E DELLE INTERSEZIONI A MASSIMO RISCHIO	Individuazione delle tratte e delle intersezioni a massimo rischio	Individuazione delle "Strade più pericolose"						Individuazione delle tratte e delle intersezioni a massimo rischio											
				Individuazione delle intersezioni più pericolose						Mappatura completa degli archi stradali e delle intersezioni											
				Interventi sulla Via C. Colombo						Applicazione di procedure e tecniche di "Road Safety Inspection"											
			Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio						Elaborazione del "Programma degli interventi prioritari"												
									Progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi.												
									Applicazione di tecniche di "Road Safety Audit" ai progetti												
		MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI-CASA SCUOLA E DEGLI AMBITI DI PERTINENZA DELLE SCUOLE	Individuazione dei percorsi e degli ambiti a massimo rischio		X	X			Individuazione degli itinerari pedonali utilizzati prevalentemente nei percorsi casa-scuola												
					X	X			Mappatura completa degli ambiti e in particolare degli itinerari pedonali a servizio delle scuole												
					X	X			Applicazione di procedure e tecniche di Road Safety Inspection												
					X	X			Elaborazione del "Programma delle azioni e degli interventi prioritari".												
			Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio		X	X			Progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi. Gli interventi potranno riguardare: misure di regolamentazione del traffico; revisione della sezione stradale e una diversa composizione della stessa; risagomatura dei cigli dei marciapiedi; realizzazione di specifiche protezioni; interventi necessari per il superamento delle barriere architettoniche; realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati o di intere aree di intersezione a quota marciapiede; realizzazione di specifico arredo e definizione delle aree pedonali e del percorso; utilizzo di speciale segnaletica orizzontale; sperimentazione di pavimentazione; ottimizzazione della regolazione degli attraversamenti pedonali semaforizzati												
					X	X			Applicazione di tecniche di Road Safety Audit ai progetti												
				X	X			Realizzazione delle opere e degli interventi													
		Promozione/sperimentazione di tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza degli utenti		X	X			Azioni coordinate e rafforzamento dei controlli da parte della Polizia Locale													
				X	X			Tecnologie, segnaletica sperimentale e soluzioni innovative per la salvaguardia e la sicurezza dei percorsi. In particolare: sistemi di sorveglianza video per il controllo dell'intero percorso; realizzazione di segnaletica sperimentale verticale, luminosa, in corrispondenza di attraversamenti o passaggi pedonali, o per definire e segnalare gli itinerari pedonali; realizzazione lungo tutto il percorso casa-scuola di segnaletica orizzontale con materiale bicomponente													



ROMA



CENTRO DI
COMPETENZA
SULLA SICUREZZA
STRADALE



**CONSULTA
CITTADINA**

Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità