



REPORT LAVORI CONSULTA

ASSEMBLEA GIUGNO 2024

CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE

MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

PREMESSA



Questa Presidenza, supportata dalla Commissione di Coordinamento, sin dal sua nomina e successivo insediamento ha dichiarato l'importanza della sicurezza sulle strade capitoline, con particolare attenzione all'utenza vulnerabile e fragile.

Tale focus è dovuto al numero elevatissimo di vittime che si sono avute a seguito di scontri sulle strade di Roma, che la pongono ai vertici anche a livello nazionale soprattutto per l'utenza pedonale.

Nel 2023 a Roma ci sono stati 12mila incidenti, 15mila feriti e 193 morti sulle strade della provincia, 4 erano minori, 28% in più rispetto al 2022.

Di queste vittime 43 erano pedoni morti investiti, mentre attraversavano sulle strisce morti.

Nei primi 5 mesi 2024 sono già 60 i morti sulle strade della provincia 32 morti sulle strade di Roma capitale con punte di 4 morti nei week end.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società



La violenza stradale è un problema di portata globale, che causa ogni anno 1,3 milioni di vittime nel mondo, e 50 milioni di feriti, tanto che entro il 2030 secondo l'Organizzazione Mondiale per la Sanità sarà al quinto posto tra le principali cause di morte globali.

Si tratta, come definito dal Segretario Generale delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale, di una “pandemia silenziosa” per cui è stato definito il Piano di Azione per il decennio 2021- 2030 delle Nazioni Unite, fondato sui principi del “Sistema Sicuro” (Safe System) e con il fine di ridurre le morti stradali del 50% nel decennio.

Nel quadro politico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030, la Commissione UE ha ribadito l'impegno a perseguire l'obiettivo di avvicinarsi a zero morti e zero feriti gravi sulle strade dell'UE entro il 2050 (“Vision Zero”), come anche l'obiettivo a medio termine di ridurre i decessi e i feriti gravi del 50% entro il 2030.

Le collisioni stradali rappresentano la causa più frequente di morte prematura (infatti esse sono la prima causa di morte nelle giovani generazioni, in età compresa tra i 5 e i 29 anni). Tali tragici eventi, oltre ad avere ripercussioni emozionali e sociali tali da sconvolgere la vita delle persone coinvolte, impattano sull'economia dell'Italia in percentuale superiore al 3% del suo prodotto interno lordo.

Secondo i dati ISTAT il 74 % delle collisioni stradali avviene nelle città, le principali cause sono: eccessiva velocità o comunque velocità inadeguata ai luoghi, distrazione, mancata precedenza e non rispetto delle strisce pedonali.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società

La violenza stradale è un problema di portata globale, che causa ogni anno 1,3 milioni di vittime nel mondo, e 50 milioni di feriti, tanto che entro il 2030 secondo l'Organizzazione Mondiale per la Sanità sarà al quinto posto tra le principali cause di morte globali.

Si tratta, come definito dal Segretario Generale delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale, di una "pandemia silenziosa" per cui è stato definito il Piano di Azione per il decennio 2021- 2030 delle Nazioni Unite, fondato sui principi del "Sistema Sicuro" (Safe System) e con il fine di ridurre le morti stradali del 50% nel decennio.

Nel quadro politico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030, la Commissione UE ha ribadito l'impegno a perseguire l'obiettivo di avvicinarsi a zero morti e zero feriti gravi sulle strade dell'UE entro il 2050 ("Vision Zero"), come anche l'obiettivo a medio termine di ridurre i decessi e i feriti gravi del 50% entro il 2030.

Le collisioni stradali rappresentano la causa più frequente di morte prematura (infatti esse sono la prima causa di morte nelle giovani generazioni, in età compresa tra i 5 e i 29 anni). Tali tragici eventi, oltre ad avere ripercussioni emozionali e sociali tali da sconvolgere la vita delle persone coinvolte, impattano sull'economia dell'Italia in percentuale superiore al 3% del suo prodotto interno lordo.

Secondo i dati ISTAT il 74 % delle collisioni stradali avviene nelle città, le principali cause sono: eccessiva velocità o comunque velocità inadeguata ai luoghi, distrazione, mancata precedenza e non rispetto delle strisce pedonali.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

PERCORSO FATTO COME CONSULTA

Stante questa la situazione la Presidenza in uno alla Commissione di Coordinamento hanno iniziato immediatamente a lavorare per individuare le tematiche in materia di sicurezza sulla strada da sviluppare nei gruppi di lavoro, sono stati definiti le/i referenti ed è stata creata una struttura organizzativa-operativa snella, dove chiunque è parte della consulta può avere informazioni e operare.

Come è a tutte e tutti noto questa Consulta oltre ad avere una funzione consultiva e anche tavolo tecnico-operativo per la condivisione delle specifiche linee di programmazione, attuazione e gestione degli interventi, all'interno di un quadro organico di attività avente il fine di definire le azioni specifiche, ottimizzare le risorse disponibili, valorizzare le singole e specifiche esperienze, sfruttare le eventuali sinergie che possono derivare dall'aggregazione delle diverse esperienze e competenze.

Per l'attuazione di questa seconda prerogativa i gruppi di lavoro affiancati da advisor e supportati dalla Presidenza e dalla Commissione di Coordinamento hanno iniziato ad analizzare le varie problematiche per poter fare delle proposte all'Amministrazione, attuabili che avessero la caratteristica della concretezza e fattibilità.

Tutti e quattro i gruppi di lavoro come avete avuto modo di constatare hanno lavorato intensamente sviluppando proposte interessanti che vi hanno già presentato, le cui richieste saranno oggetto di slide successive.

Nell'ottica della consulta quale tavolo tecnico-operativo si innesta la proposta delle linee guida per gli attraversamenti pedonali rialzati, già consegnate al Presidente della Commissione per la mobilità del Comune di Roma, Giovanni Zannola, che saranno in questa sede presentate anche alla presenza dell'Assessore alla mobilità del comune di Roma Capitale, Eugenio Patanè.

Obiettivo primario della Consulta è quello di costruire una rete di relazioni per le materie di sua competenza, oltre che con le istituzioni e le associazioni, si dedica anche a relazionarsi con l'università, realizzando insieme un convegno dagli alti contenuti avente a oggetto la sicurezza stradale e la partecipazione che ha visto la presenza di importanti relatori e relatrici .



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

L'IMPORTANZA DELLA PRESENZA DELLA CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ NEL UFFICIO DI SCOPO «SICUREZZA STRADALE E CRITICITÀ ALLA MOBILITÀ» DEL COMUNE DI ROMA CAPITALE

Presso il Gabinetto del Sindaco di Roma Capitale è stato istituito il nuovo UFFICIO DI SCOPO «SICUREZZA STRADALE E CRITICITÀ ALLA MOBILITÀ», questa Consulta, le Associazioni e gli Enti che si interessano di Sicurezza stradale hanno accolto con entusiasmo tale organismo, in quanto era stato da anni richiesto vista la problematicità della sicurezza sulle strade capoline.

La determina di istituzione dell'Ufficio non chiarisce adeguatamente quali saranno le sue funzioni e competenze, considerato che si tratta di materie di competenza della Consulta, si chiederà in tempi stretti un incontro con gli organi preposti per definire la sua partecipazione all'interno dello stesso, impegnandosi sin d'ora a portare le sue proposte anche operative.

Se la Consulta è la sede della società civile e dei soggetti competenti dove si predispongono e propongono gli interventi e le misure più adeguate di prevenzione stradale, l'Ufficio di scopo dovrebbe essere l'organismo operativo che riunisce esperti e uffici abilitati a realizzare concretamente le misure proposte dalla Consulta.

Nella società civile, di cui la Consulta è rappresentanza, era emersa la necessità, confermata nel tempo, di un ufficio interdipartimentale a cui consegnare i lavori per portarli a realizzazione concreta. Si ritiene quindi che tale Ufficio debba essere composto sia da referenti dell'Amministrazione che attengano agli assessorati e dipartimenti competenti su mobilità e infrastrutture, Polizia Locale, aziende di trasporto pubblico sia da soggetti della società civile che possono essere individuati anche in seno alla Consulta. Tale Ufficio di Scopo si dovrebbe riunire per specifiche tematiche, in primis per affrontare l'emergenza delle vittime stradali, coinvolgendo di volta in volta i soggetti direttamente competenti sulle singole misure da attuare. Funzioni e poteri dovrebbero essere quelli che consentono di attuare al meglio e nel minor tempo possibile le soluzioni necessarie a rendere le strade della Capitale vivibili e sicure.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

GRAZIE

Nel ringraziare l'Amministrazione Capitolina per l'opportunità che ha dato alla Consulta di esercitare il suo ruolo si passa all'illustrazione alla proposta delle linee guida degli attraversamenti pedonali rialzati, che si spera presto di vederle riportate nel regolamento viario del comune di Roma Capitale.

Un ringraziamento speciale va a un membro del team operativo che non è più tra noi, il cui impegno per una città di Roma più sicura e ciclabile resterà anche su questa proposta: Grazie Luciano.

Ringraziano inoltre le/i partecipanti dei team di tutti i gruppi di lavoro della Consulta per l'impegno profuso nella realizzazione delle proposte oggi presentate e per la propria professionalità impegnata con spirito di servizio per il bene comune.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

IL TEAM

GRUPPO 1, PEDONALITÀ, ACCESSIBILITÀ E INCLUSIVITÀ

Advisor *arch. Matteo Dondè*

Membri del gruppo che hanno partecipato alla redazione

Referente *dott.ssa Francesca Chiodi - Movimento Diritti dei Pedoni APS*

arch. Michele Menna - Bicity ASD

dott. Pino Bendandi - ASSOCONFAM aps

dr. ing. Edoardo MAZZIA - AIIT - Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti

Tecnici dell'Amministrazione

ing. Giovanni Carnevale - Dipartimento Mobilità Comune di Roma

arch. Luciano Tomassini - Dipartimento Mobilità Comune di Roma

Membri del Coordinamento coadiuvanti

Presidente *avv. Enzina Fasano*

Vice Presidente *dott. Mauro Tanfi*

Consigliera *avv. Alessandra Agnello*

Consigliera *dott.ssa Alessandra Bonfanti*



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

OBIETTIVO

Fornire all'Amm.ne di Roma Capitale una proposta che possa essere tradotta in un atto amministrativo per:

- facilitare l'utilizzo dei dispositivi di moderazione di velocità su tutto il territorio
- armonizzarne l'uso superando le diseguaglianze tra i vari Municipi
- ridurre le collisioni stradali con morti e feriti che coinvolgono l'utenza pedonale



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

STRUTTURA DELLA PROPOSTA

La proposta delle linee guida per la progettazione e realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati di Roma Capitale è composta da due elementi la relazione preliminare, la parte politica della proposta e le linee guida degli attraversamenti pedonali rialzati, la parte tecnica.

Quest'ultima è strutturata con:

- A. INTRODUZIONE
- B. EFFICACIA DELLA MISURA
- C. QUADRO LEGISLATIVO
- D. SPECIFICHE TECNICHE - LINEE GENERALI
 - LOCALIZZAZIONE
 - DISTANZA TRA ATTRAVERSAMENTI RIALZATI
 - ALTEZZA DELLA PIATTAFORMA
 - PENDENZA DELLA RAMPA
 - LUNGHEZZA DELLA PIATTAFORMA

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 2, Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

- E. ELEMENTI PROGETTUALI COMPLEMENTARI
- F. SEGNALETICA ORIZZONTALE
- G. SEGNALETICA VERTICALE

Bibliografia



RELAZIONE PRELIMINARE

La relazione preliminare è la parte politica della proposta, ove vengono riportate le motivazioni della necessità del comune di Roma di dotarsi di linee guida per gli attraversamenti pedonali rialzati.

- Partendo dall'importanza della sicurezza sulle strade, si passa al problema dell'incidentalità stradale, con particolare attenzione a quella dell'utenza pedonale, per poi definire impianto, sintesi e struttura della proposta delle linee guida per la progettazione e realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati di Roma Capitale. Per giungere infine alle conclusioni:

Stante l'elevata incidentalità e mortalità stradale sul territorio di Roma Capitale, soprattutto coinvolgenti pedoni, si rende prioritario introdurre le presenti linee guida nel Regolamento Viario del Comune di Roma Capitale al fine di armonizzare l'uso e i benefici per sicurezza e circolazione stradale sul tutto il territorio capitolino.

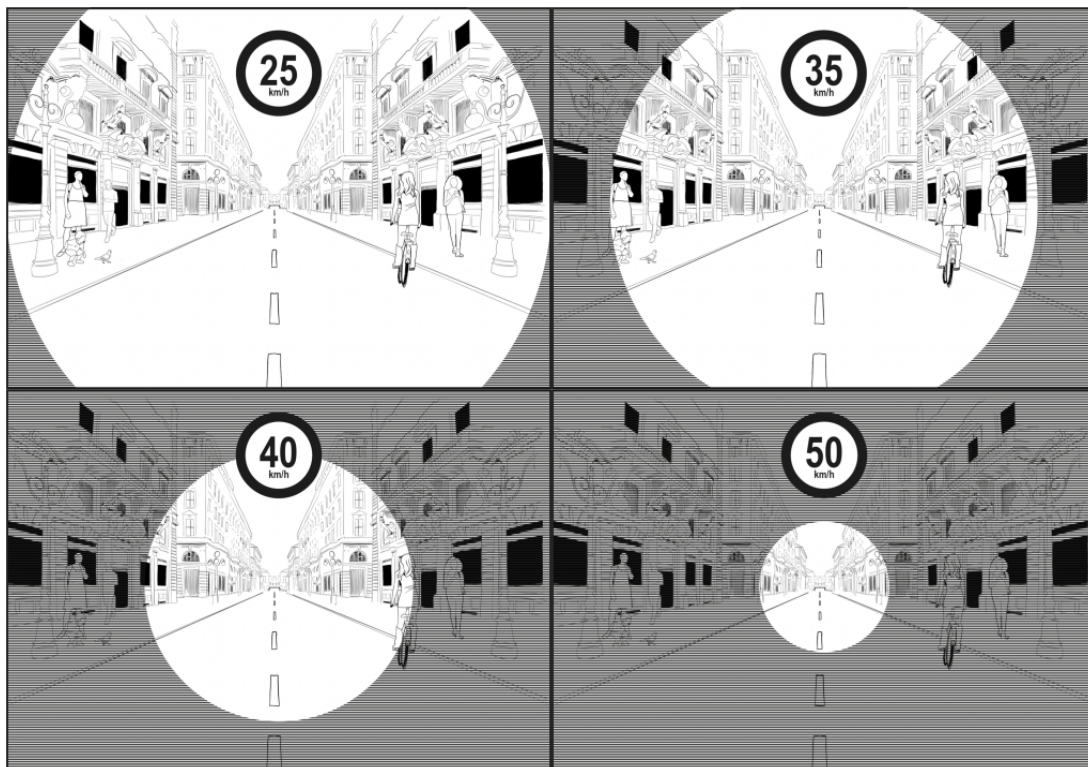


INTRODUZIONE

Definizione di cosa si intende per **attraversamenti pedonali rialzati**, ossia *sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo, realizzata sia per dare continuità ai marciapiedi in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per interrompere la continuità di lunghi rettifili, in modo da moderare la velocità di transito dei veicoli a motore.*



EFFICACIA DELLA MISURA



La velocità di transito di un mezzo a motore, come è a chiunque noto, incide sia sul rischio di collisione che sulla gravità del danno conseguente.

Gli attraversamenti pedonali rialzati sono dispositivi di moderazione del traffico e, come tali, l'obiettivo per questo tipo di infrastrutture è il miglioramento della sicurezza stradale per tutti gli utenti della strada. Riducendo inoltre la velocità di marcia dei veicoli, si migliora la visibilità dei pedoni e la possibilità di comportamenti virtuosi da parte dei conducenti dei veicoli, quali dare il previsto diritto di precedenza ai pedoni.

Secondo evidenze scientifiche internazionali vi è un tasso di riduzione delle collisioni con morti e feriti compreso tra il 40% ed il 60% in presenza di tali dispositivi, mentre secondo studi italiani la loro presenza produce una efficace riduzione della velocità dei mezzi in transito, in base agli aspetti geometrici degli stessi si ha l'efficacia di tale riduzione

QUADRO LEGISLATIVO

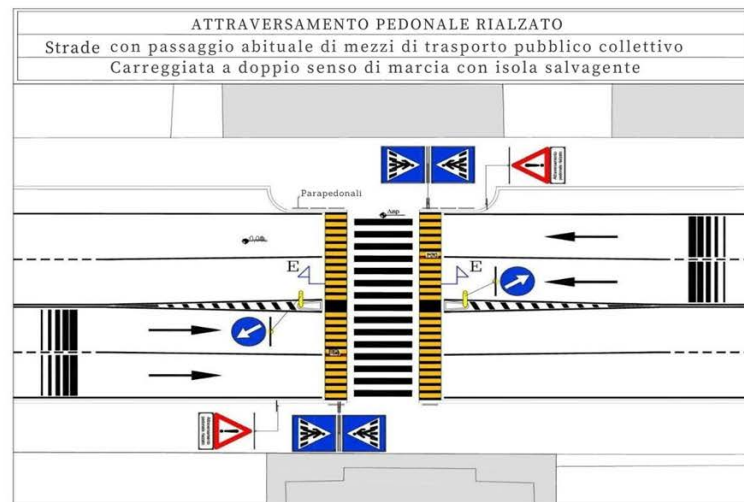
La legislazione italiana, mentre identifica i casi di utilizzo e le tipologie dei dossi artificiali, non impone né impedisce l'esecuzione degli attraversamenti pedonali rialzati.

Le Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana emanate nel 2001 dal MIT forniscono la seguente definizione: «Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati, speed tables - Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi». Inoltre nelle stese è stabilito che essi sono utilizzabili sulle strade di tipo "E" (strade urbane di quartiere) ed "F" (strade urbane locali), per volumi di traffico giornaliero medio (TGM) di qualsiasi entità.

Sempre nel 2001, il MIT ha ribadito che gli attraversamenti pedonali rialzati si configurano come una modifica del profilo longitudinale della strada e non possono essere classificati come dossi di rallentamento ai sensi dell'art. 179, regolamento di attuazione del CDS. Affermazione ribadita anche 2006, quando ha emanato la II Direttiva sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del CdS, in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione



SPECIFICHE TECNICHE - LINEE GENERALI



LOCALIZZAZIONE: La tipologia di strade ove gli attraversamenti pedonali rialzati possono essere preferibilmente realizzati sono quelle di tipo E ed F (meglio definite dall'art. 2 comma 2 del C.d.s.) e soltanto per le strade urbane dove il limite di velocità è uguale o inferiore a 50 km/h.

DISTANZA TRA ATTRAVERSAMENTI RIALZATI: non è stabilita.

ALTEZZA DELLA PIATTAFORMA: le evidenze nazionali e internazionali confermano che un'altezza dell'attraversamento pedonale rialzato, in continuità con il marciapiede, di 10-15 cm rispetto al piano stradale, costituisce un adeguato compromesso tra le esigenze dei pedoni e quelle degli automobilisti

PENDENZA DELLA RAMPA: lo standard del 10%, in linea con gli altri comuni italiani che hanno già adottato questa infrastruttura. Può essere, invece, prevista la pendenza del 7% se l'attraversamento si trova lungo itinerari del trasporto pubblico.

LUNGHEZZA DELLA PIATTAFORMA: Per le strade dove non transitano abitualmente mezzi di trasporto pubblico collettivo, la lunghezza ottimale della piattaforma è di 5 m. Tale lunghezza è compatibile con il transito dei mezzi di soccorso. Mentre ove transitano abitualmente mezzi di trasporto pubblico collettivo, la lunghezza ottimale è di 10 m. Tale la lunghezza può essere opportunamente aumentata in corrispondenza di flussi pedonali intensi, al pari di quanto previsto per

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo – Prima Parte

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO SU STRADE <u>SENZA</u> PASSAGGIO ABITUALE DI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO COLLETTIVO			
DESCRIZIONE		STANDARD	INFORMAZIONI ADDIZIONALI
Localizzazione	In ambito urbano lungo le strade di tipo E ed F.	Limite di velocità è uguale o inferiore a 50 km/h	Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo
Dislivello	In linea con l'altezza del marciapiede.	0,15 m	La geometria deve garantire la tutela della sicurezza dei pedoni e le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle autovetture

PROPOSTA DELLE LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI DI ROMA CAPITALE

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo – Seconda Parte


Rampa di raccordo	Lunghezza rampa di raccordo $\geq 1,50$ m	Lunghezza rampa di raccordo corrisponde al 10% di pendenza	Il rialzamento dell'attraversamento può essere fatto soltanto per le strade dove il limite di velocità è uguale o inferiore a 50 km/h
	Segnaletica orizzontale	Strisce a colori alternati (Bianco e Nero o Giallo e Nero).	La zona della rampa può essere resa meglio visibile mediante applicazione di strisce alternate di colori contrastanti
Segnaletica verticale			Oltre al segnale di pericolo che segnala nello specifico l'attraversamento pedonale rialzato, è previsto da Codice della Strada il segnale bifrontale di attraversamento pedonale
Lp = Lunghezza della piattaforma		Di norma 5,00 m	in caso di attraversamento rialzato la lunghezza della piattaforma deve essere almeno quella delle sezioni di attraversamento, di norma 4,00 m più un franco laterale di min 0,50 m per parte

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

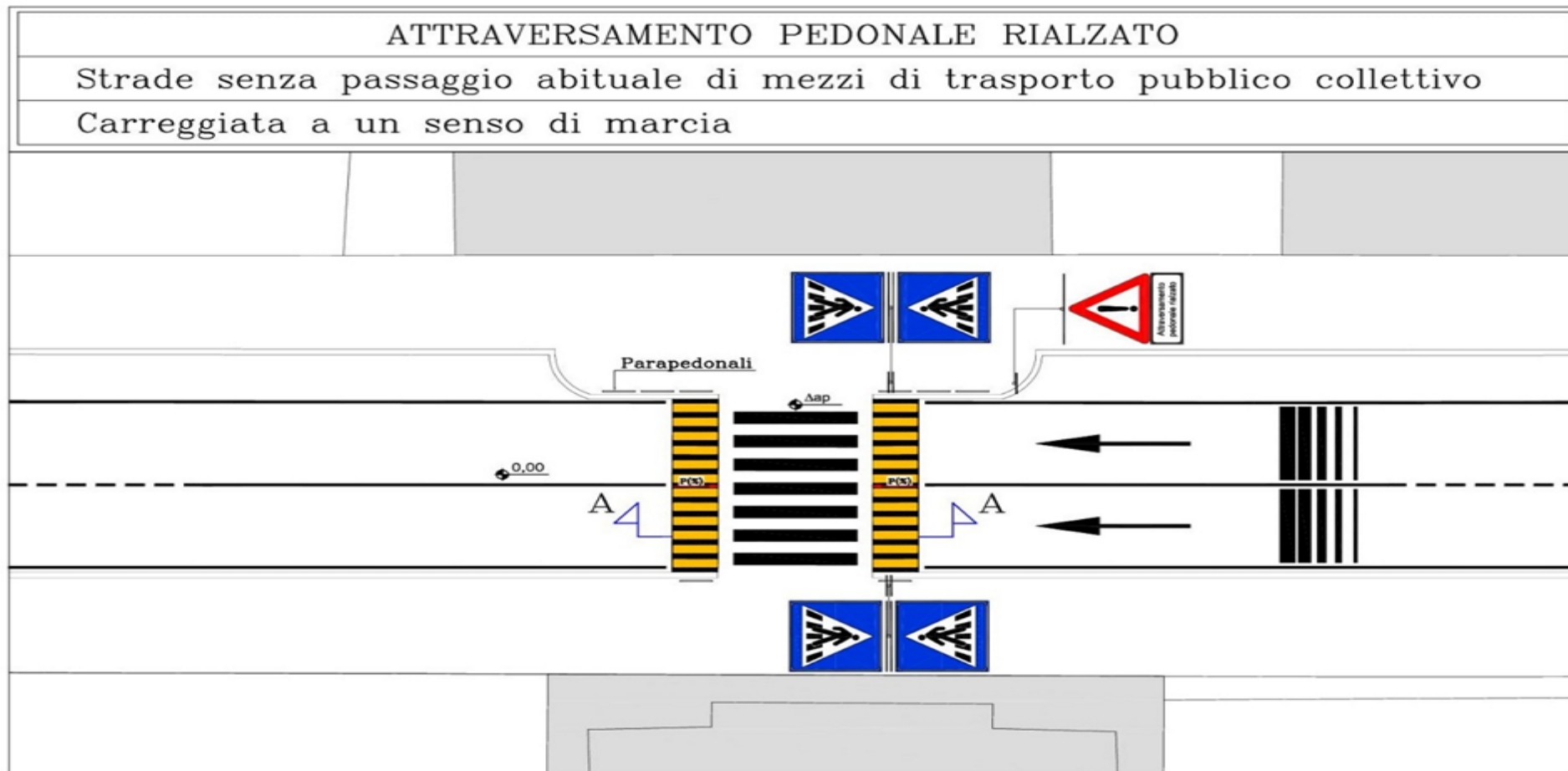


Figura 3A: Esempio schematico di attraversamento pedonale rialzato per carreggiata a un senso di marcia, in questo caso a due corsie, senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

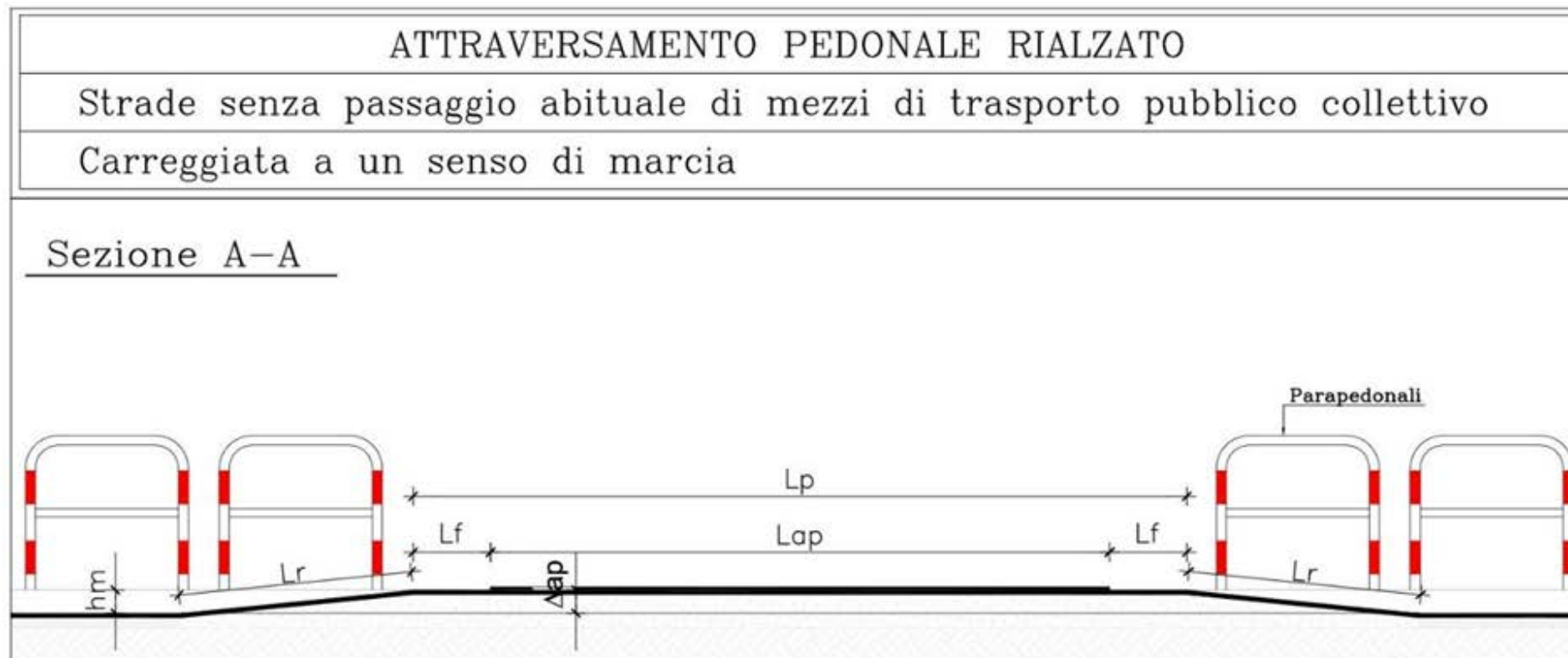


Figura 3B: Esempio schematico di sezione di attraversamento pedonale rialzato per strade a unico senso di marcia senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

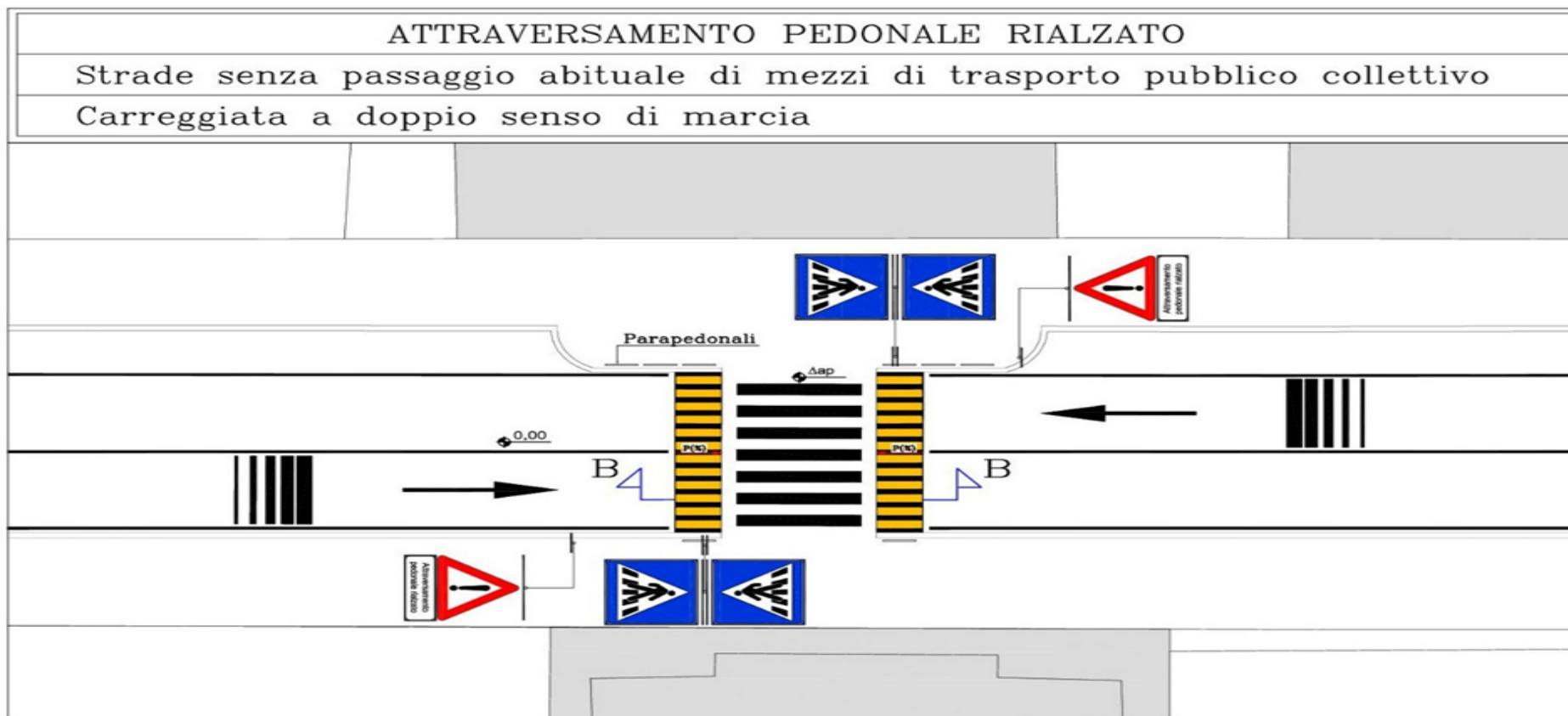


Figura 4A: Esempio schematico di attraversamento pedonale rialzato per carreggiata a doppio senso di marcia, senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

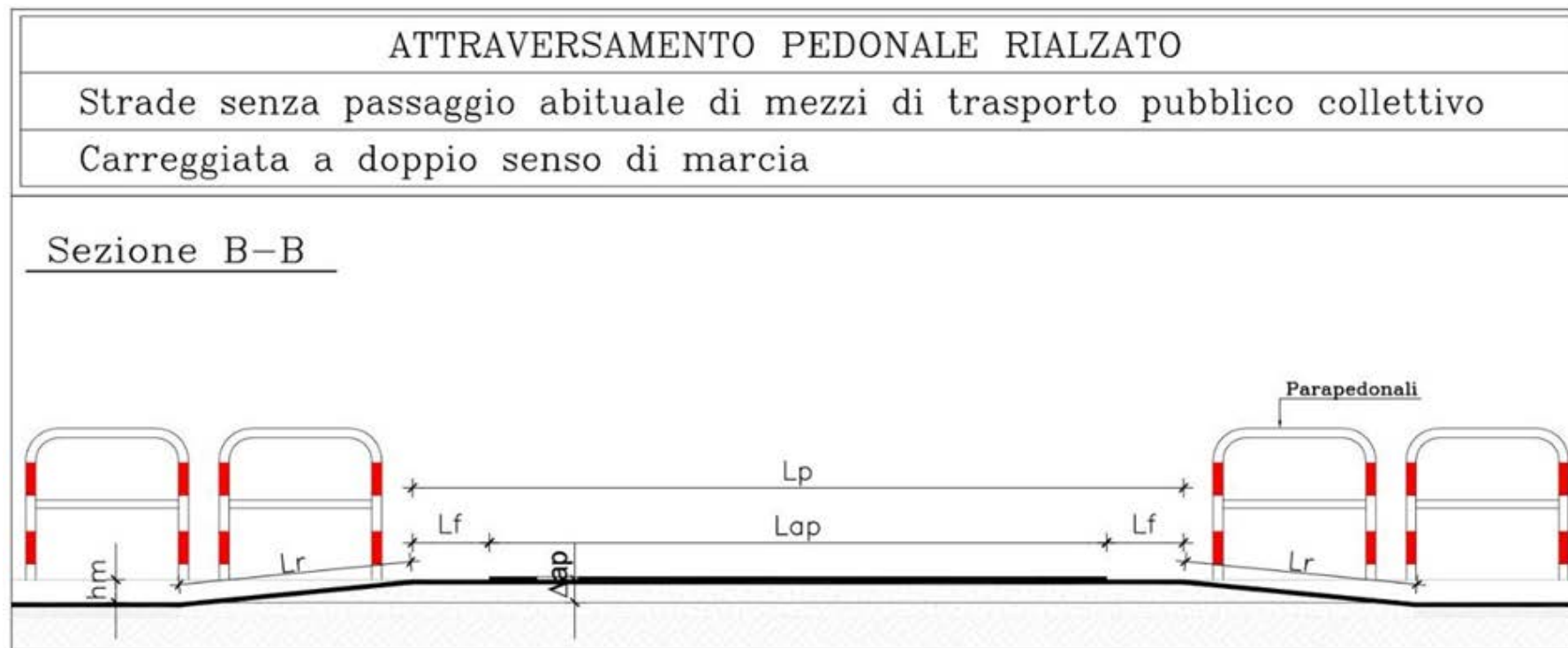


Figura 4B: Esempio schematico di sezione di attraversamento pedonale rialzato per carreggiata a doppio senso di marcia, senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

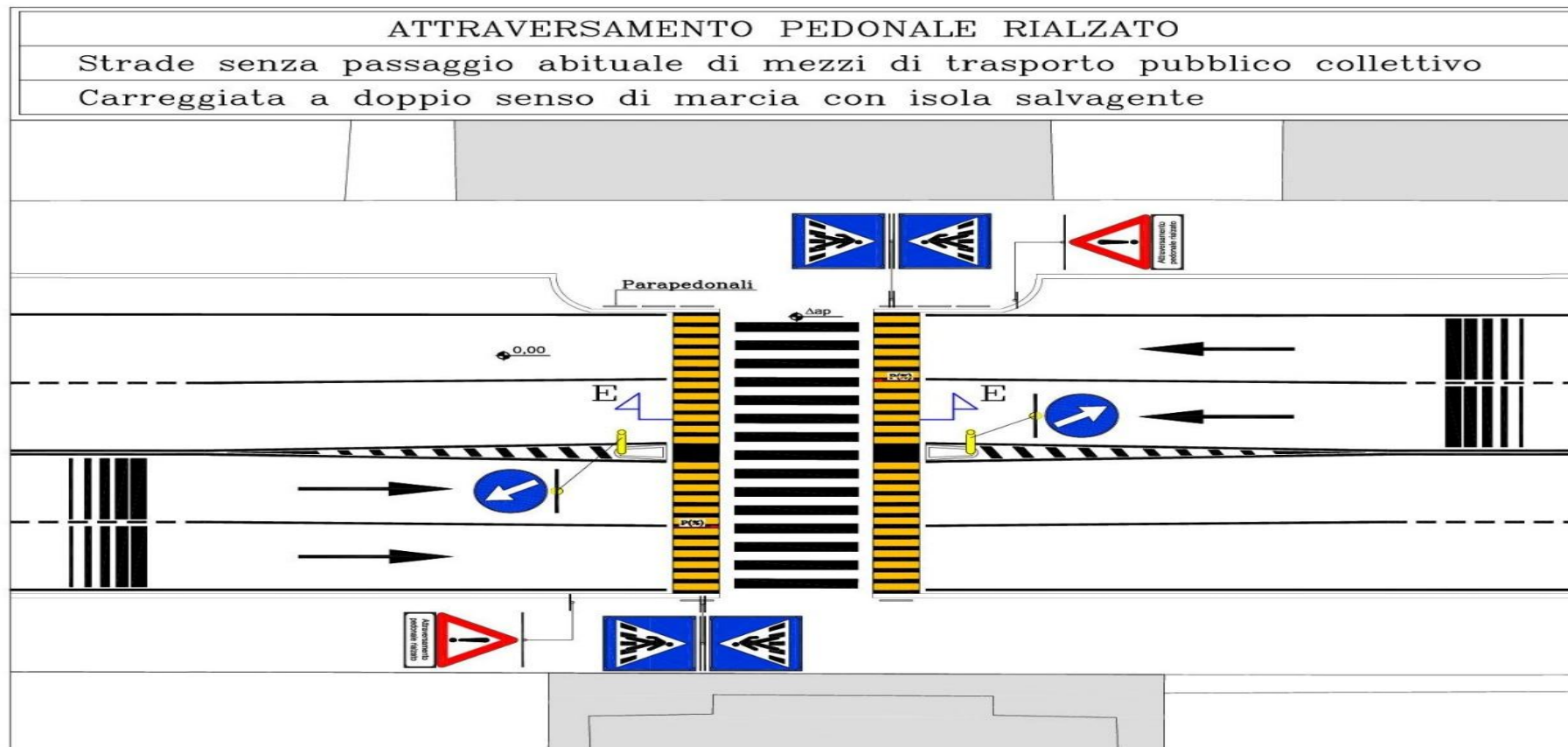


Figura 4c: Esempio schematico di attraversamento pedonale rialzato per carreggiate a due corsie, per ogni senso di marcia, con isola salvagente, senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 1. Strade senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

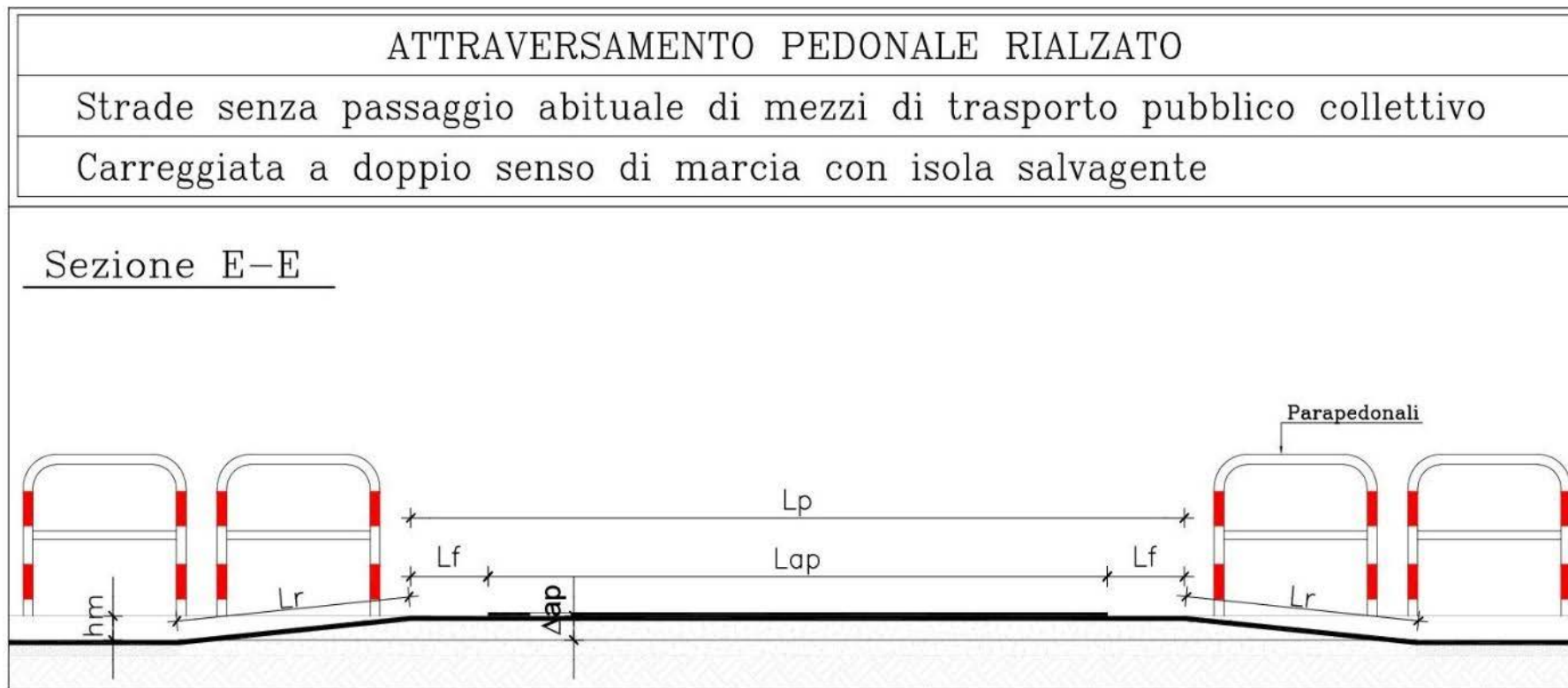



Figura 4D: Esempio schematico di sezione di attraversamento pedonale rialzato per carreggiate a due corsie, per ogni senso di marcia, con isola salvagente, senza passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 2. Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo – Prima Parte

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO SU STRADE <u>CON</u> PASSAGGIO ABITUALE DI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO COLLETTIVO			
<i>DESCRIZIONE</i>		<i>STANDARD</i>	<i>INFORMAZIONI ADDIZIONALI</i>
Localizzazione	In ambito urbano lungo le strade di tipo E ed F	Limite di velocità è uguale o inferiore a 50 km/h	Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo
Dislivello	In linea con l'altezza del marciapiede	0,15 m	La geometria deve garantire la tutela della sicurezza dei pedoni e le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle autovetture e dei mezzi di trasporto pubblico collettivo

PROPOSTA DELLE LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI DI ROMA CAPITALE

Tabella 2. Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo – Seconda Parte

Rampa di raccordo	Lunghezza rampa di raccordo $\geq 2,20$	Lunghezza rampa di raccordo corrisponde circa il 7% di pendenza	Il rialzamento dell'attraversamento può essere fatto soltanto per le strade dove il limite di velocità è uguale o inferiore a 50 km/h
	Segnaletica orizzontale	Strisce a colori alternati (Bianco e Nero o Giallo e Nero).	La zona della rampa può essere resa meglio visibile mediante applicazione di strisce alternate di colori contrastanti previsti per legge
Segnaletica verticale			Oltre al segnale di pericolo che segnala l'attraversamento pedonale rialzato, è previsto da Codice della Strada il segnale bifrontale di attraversamento pedonale
Lp = Lunghezza della piattaforma		Minimo 10,00 m	in caso di attraversamento rialzato la lunghezza della piattaforma deve essere almeno quella delle sezioni di attraversamento (4,00 m) più un franco laterale di min 3,00 m per parte

PROPOSTA DELLE LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI DI ROMA CAPITALE

Tabella 2, Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

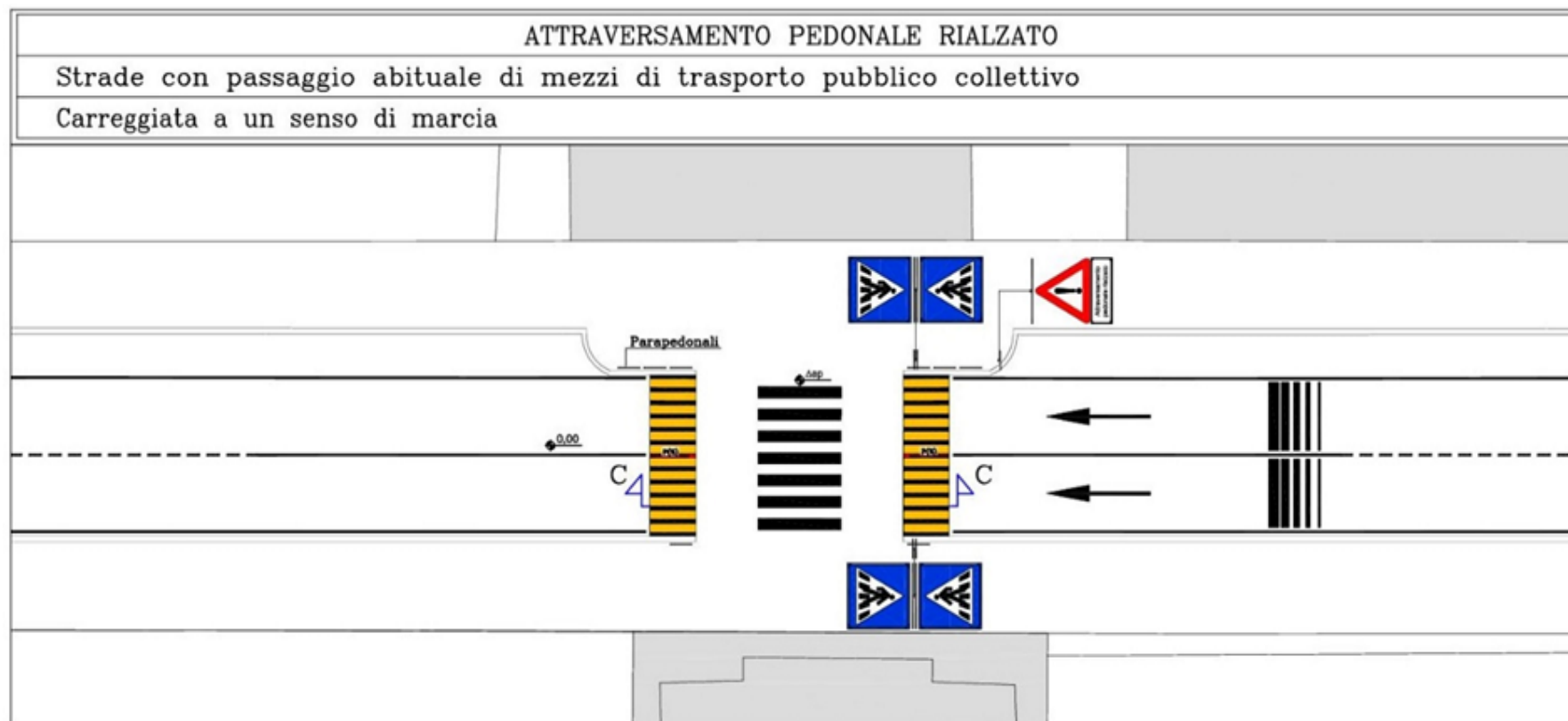


Figura 5A: Esempio schematico di attraversamento pedonale rialzato per carreggiata ad unico senso di marcia, in questo caso a due corsie, con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 2, Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo



Figura 5B: Esempio schematico di sezione di attraversamento pedonale rialzato per carreggiata ad ad unico senso di marcia, con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

Tabella 2, Strade con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

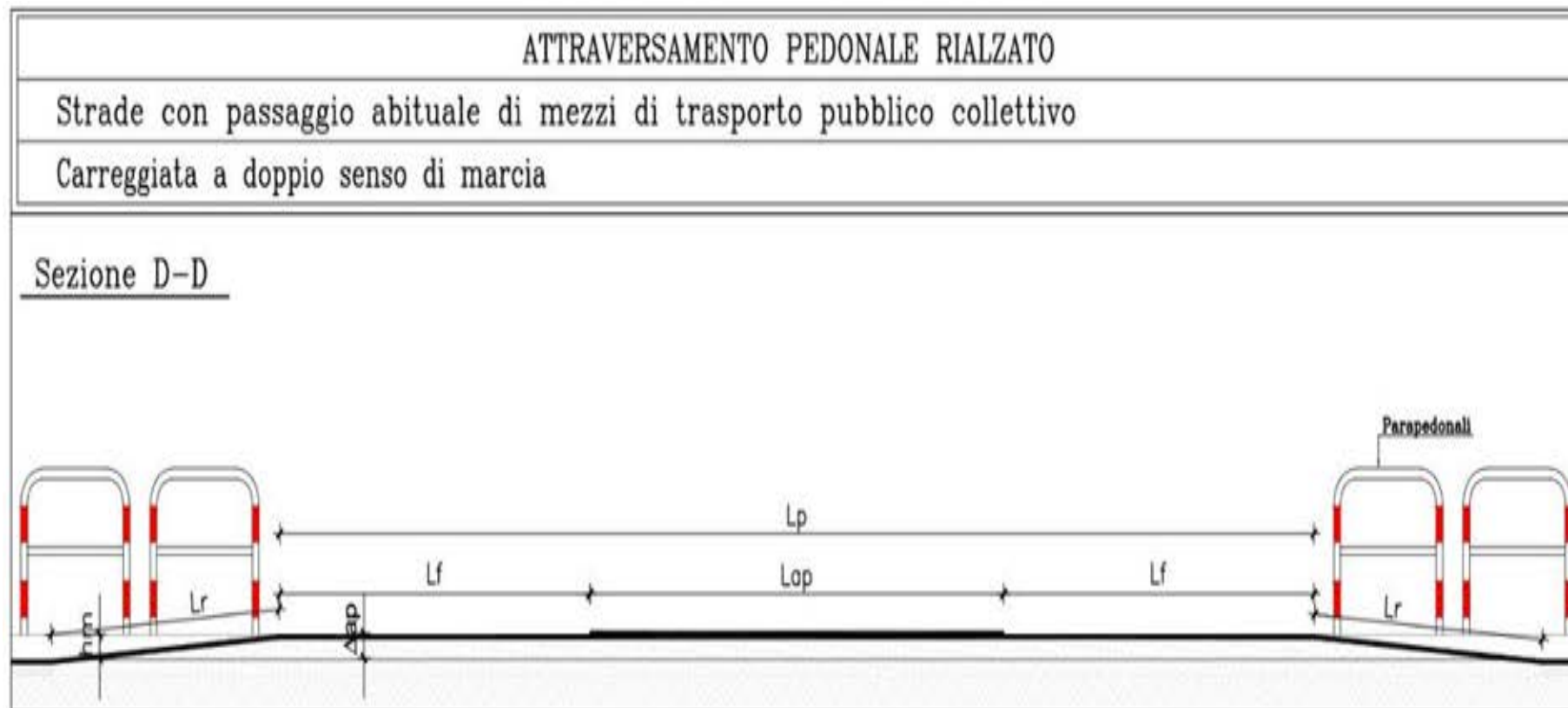


Figura 6B: Schema esemplificativo di sezione di attraversamento pedonale rialzato per carreggiata a doppio senso di marcia, con passaggio abituale di mezzi di trasporto pubblico collettivo

ELEMENTI PROGETTUALI COMPLEMENTARI

Isole Salvagente, anche con funzioni di “rompitratta”, da utilizzare ai fini della riduzione drastica dei tempi di transito pedonale sugli attraversamenti pedonali rialzati. La realizzazione di dette isole è inderogabile per gli attraversamenti isolati sui quali risulti assente la regolazione semaforica e siano da attraversare più di due corsie per senso di marcia.

Ampliamento trasversale dei marciapiedi, per ridurre della larghezza degli attraversamenti pedonali (corrispondente alla riduzione dell’intervallo temporale di esposizione al rischio di incidente per i pedoni).

Cavidotti e sottoservizi, da predisporre insieme con l’opera, sia evitare successive demolizioni e scavi, che per dotare gli attraversamenti pedonali rialzati di futuri impianti di illuminazione notturni.

Deflusso e scolo delle acque meteoriche, da prevedere sin dalla progettazione, apposite caditoie da collegare alla rete pluviale esistente, ovvero l’apposizione di tubazioni pluviali (o la realizzazione di cunette/canalette) tra l’attraversamento pedonale in progetto ed il marciapiede esistente, onde evitare ristagni idrici.

Manutenzione stradale va prestata attenzione al mantenimento del profilo e della struttura geometrica dell’attraversamento stesso.



SEGNALETICA ORIZZONTALE

Nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada od evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, ecc...). Se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore.

Per migliorarne la visibilità, gli attraversamenti pedonali rialzati dovranno essere segnalati attraverso idonea segnaletica orizzontale in colato plastico ad alta rifrangenza, sia sul piano dell'attraversamento pedonale che in avvicinamento alle rampe di collegamento al piano stradale.

Il cambiamento del colore della pavimentazione in corrispondenza dell'attraversamento rialzato e dei tratti di marciapiedi corrispondenti risulta essere molto efficace per sottolineare la continuità della rete dei marciapiedi e per richiamare l'attenzione degli automobilisti.

Si richiama, inoltre, la necessità di prevedere opportune misure a tutela delle persone aventi ridotte capacità visive.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

SEGNALETICA VERTICALE

Per migliorarne la visibilità, gli attraversamenti saranno segnalati attraverso idonea segnaletica verticale bifacciale, eventualmente integrata con dispositivi luminosi lampeggianti, in corrispondenza dell'attraversamento su entrambi i lati della carreggiata.

Inoltre, si deve prevedere un segnale di pericolo con specifica relativa all'attraversamento pedonale rialzato, ad una distanza di 40-60 metri che avvisi i conducenti dei veicoli dell'imminente presenza dell'infrastruttura.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

PERCORSO FATTO COME CONSULTA

Stante questa la situazione la Presidenza in uno alla Commissione di Coordinamento hanno iniziato immediatamente a lavorare per individuare le tematiche in materia di sicurezza sulla strada da sviluppare nei gruppi di lavoro, sono stati definiti le/i referenti ed è stata creata una struttura organizzativa-operativa snella, dove chiunque è parte della consulta può avere informazioni e operare.

Come è a tutte e tutti noto questa Consulta oltre ad avere una funzione consultiva e anche tavolo tecnico-operativo per la condivisione delle specifiche linee di programmazione, attuazione e gestione degli interventi, all'interno di un quadro organico di attività avente il fine di definire le azioni specifiche, ottimizzare le risorse disponibili, valorizzare le singole e specifiche esperienze, sfruttare le eventuali sinergie che possono derivare dall'aggregazione delle diverse esperienze e competenze.

Per l'attuazione di questa seconda prerogativa i gruppi di lavoro affiancati da advisor e supportati dalla Presidenza e dalla Commissione di Coordinamento hanno iniziato ad analizzare le varie problematiche per poter fare delle proposte all'Amministrazione, attuabili che avessero la caratteristica della concretezza e fattibilità.

Tutti e quattro i gruppi di lavoro come avete avuto modo di constatare hanno lavorato intensamente sviluppando proposte interessanti che vi hanno già presentato, le cui richieste saranno oggetto di slide successive.

Nell'ottica della consulta quale tavolo tecnico-operativo si innesta la proposta delle linee guida per gli attraversamenti pedonali rialzati, già consegnate al Presidente della Commissione per la mobilità del Comune di Roma, Giovanni Zannola, che saranno in questa sede presentate anche alla presenza dell'Assessore alla mobilità del comune di Roma Capitale, Eugenio Patanè.

Obiettivo primario della Consulta è quello di costruire una rete di relazioni per le materie di sua competenza, oltre che con le istituzioni e le associazioni, si dedica anche a relazionarsi con l'università, realizzando insieme un convegno dagli alti contenuti avente a oggetto la sicurezza stradale e la partecipazione che ha visto la presenza di importanti relatori e relatrici .

Nel ringraziare l'Amministrazione Capitolina per l'opportunità che ha dato alla Consulta di esercitare il suo ruolo si passa all'illustrazione alla proposta delle linee guida degli attraversamenti pedonali rialzati, ringraziando particolare va a un membro del team operativo che non è più tra noi, il cui impegno per una città di Roma più sicura e ciclabile resterà anche su questa proposta.

Ringrazio inoltre tutti i team dei gruppi di lavoro della Consulta per l'impegno profuso nella realizzazione delle proposte oggi presentate e per la propria professionalità impegnata con spirito di servizio per il bene comune.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

Conclusioni



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

Richieste all'Amministrazione – Interventi di Messa in Sicurezza

- Stanziamento e/o direzionamento di fondi per la **realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati**.
- Realizzazione in tempi brevi delle **opere ciclabili e trasporto pubblico** programmate e appaltate.
- **Interventi puntuali di ricucitura** e recupero delle reti per la multimodalità.
- Creazione di una **visione programmatica** per orientare le prospettive di crescita e di riqualificazione della città, in un'ottica di **redistribuzione e vivibilità dello spazio pubblico**.
- Destinare fondi per realizzare una **progettazione partecipata per i progetti di mobilità scolastica**, riducendo le diseguaglianze tra quartieri.
- **Condivisione di processi**, criteri di prioritizzazione, motivi di diniego, e ostacoli alla realizzazione di progetti per la sicurezza stradale e pedonale.
- **Giubileo - Riduzione del numero di autobus privati** in circolazione tramite l'introduzione di navette specifiche per via della Conciliazione.
- **Giubileo - Percorsi sicuri** dagli HUB a via della Conciliazione.

Proposte delle Associazioni:

- Incontro Pubblico sulla Mobilità Scolastica a Roma.
- Convegno sullo Spazio Pubblico a Roma.
- Supporto ad Urbanismo tattico su Istituto Scolastico.
- Individuazione e segnalazione delle infrastrutture ciclabili e pedonali con criticità di sicurezza tali da richiedere un intervento immediato.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

Richieste all'amministrazione - Promozione della mobilità sostenibile

- **Incremento e digitalizzazione della segnaletica relativa a mobilità sostenibile**, accessibilità, percorsi ciclabili e pedonali, specialmente negli hub multimodali.
- Inserimento nel progetto di restyling degli hub intermodali di **aree dedicate alla mobilità sostenibile** (e.g., stalli per biciclette, totem per manutenzione, mappe di informazioni per le ciclovie e passeggiate pedonali).
- **Aumento dell'offerta di sharing sostenibile** per favorire l'abbandono dell'automobile privata.
- **Giubileo** - Distribuzione su larga scala di materiale per la **promozione della mobilità turistica attiva e sostenibile** e di sponsorizzazione di iniziative come il "Giro delle 7 Chiese".
- **Giubileo** - Individuazione di opere e strumenti per **incentivare il pellegrinaggio sostenibile**.

Proposte delle Associazioni:

- Disseminazione delle azioni della Consulta e attivazione di rapporti con i municipi e il territorio
- Vademecum sulla comunicazione per la promozione della mobilità sostenibile e della Sicurezza stradale, da trasmettere alle testate giornalistiche.
- Realizzazione del percorso turistico denominato "Le sette chiese" sicuro e accessibile per persone a piedi o in bicicletta.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

Richieste all'amministrazione - Azioni per il contenimento dell'emergenza stradale e prevenzione

- **Partecipazione della Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità** quale parte attiva e propositiva all'Ufficio di Scopo «Sicurezza Stradale e Criticità alla Mobilità» istituito presso il Gabinetto del Sindaco di Roma Capitale
- Istituzione di una **struttura dedicata alla messa in sicurezza e manutenzione** delle infrastrutture pedonali e ciclabili.
- Introduzione di un **metodo sistematico di gestione post-sinistro** per raccogliere dati aggiuntivi sul campo e fare un focus sulle cause del sinistro.
- Avvio di **controlli sistematici e capillari** sull'eccessiva velocità, il mancato rispetto della precedenza agli attraversamenti pedonali e la sosta selvaggia per dissuadere comportamenti pericolosi.
- Creazione di una **task force per prioritizzare i controlli verso aree critiche**, adottando un approccio *data-driven* supportato da Università ed Enti.
- Organizzazione di **eventi per informare e coinvolgere la cittadinanza nella prevenzione stradale**.
- Progettazione della **raccolta partecipata dei dati sulla sicurezza stradale** per ottenere dati aggiornati o mancanti, come near-miss e stato degli attraversamenti pedonali.

Proposte delle Associazioni:

- Supporto alla progettazione dei controlli sistematici.
- Supporto nell'organizzazione degli eventi di informazione e campagna di mappatura.
- Supporto all'analisi dei dati per individuare le aree critiche tramite validazione sul campo.



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ