



**CONSULTA
CITTADINA**

Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità



Save Lives
#SlowDown



**CONSULTA
CITTADINA**

Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità

**SICUREZZA STRADALE,
MOBILITÀ DOLCE
E SOSTENIBILITÀ**

AVVIO DEI LAVORI DELLA CONSULTA CITTADINA

ROMA 12 MAGGIO 2017
SALA DELLA PROTOMOTECA IN CAMPIDOGLIO

ROMA



mobilità
ROMA

CENTRO DI
COMPETENZA
SULLA SICUREZZA
STRADALE
ROMA SI MUOVE SICURA

IL PROGRAMMA STRAORDINARIO “VISION ZERO”

ROMA



mobilità

ROMA



CENTRO DI
COMPETENZA
SULLA SICUREZZA
STRADALE



ROMA SI MUOVE SICURA



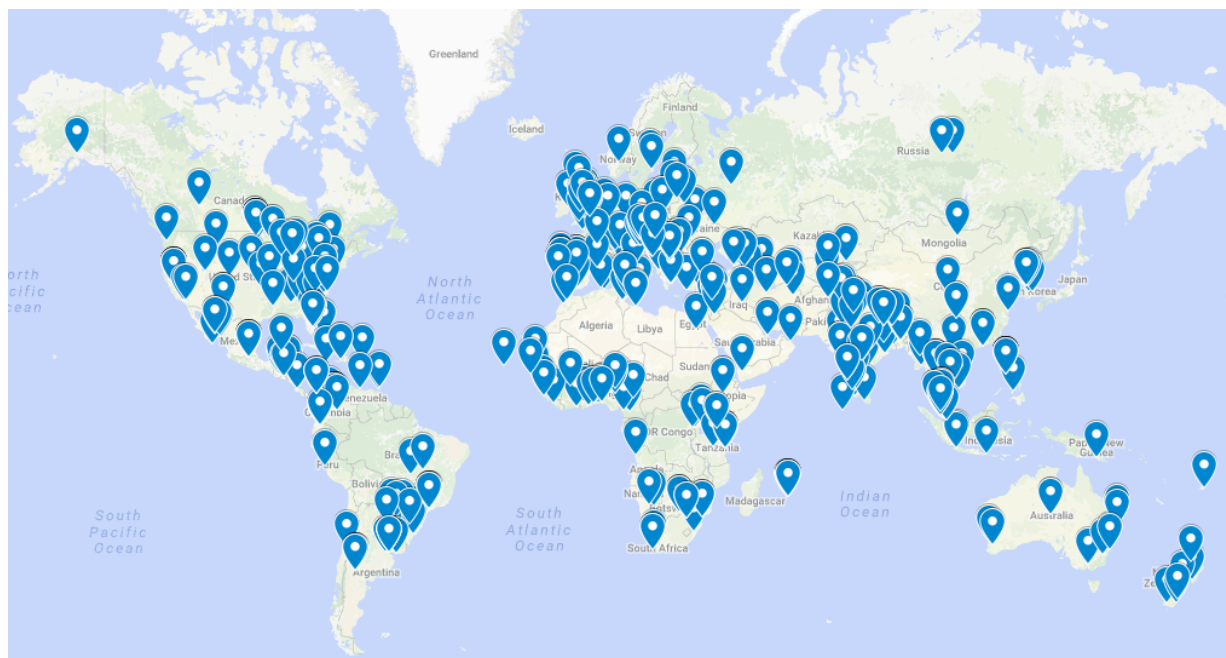
U.N. GLOBAL ROAD SAFETY WEEK



L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha indetto la Quarta Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale (8-16 maggio 2017)

Il tema principale è la velocità, causa di 1/3 del incidenti mortali nei Paesi industrializzati (del 50% nei Paesi in via di sviluppo)

Oltre 300 iniziative associate alla UN Road Safety Week, in più di 100 Paesi nel mondo Roma oggi partecipa con il primo incontro della Consulta Cittadina e con la presentazione in Campidoglio del “Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale”



ROMA



mobilità

ROMA





Campagna "Save Lives #SlowDown"

SPEED

is at the core of the road traffic injury problem.



Excessive speed is when a vehicle exceeds the posted speed limit

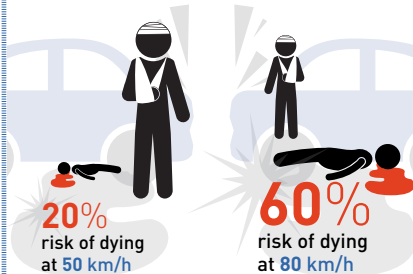


40–50% of people drive above the speed limit



1 in 3 deaths on the road in high-income countries is due to speed

The higher the speed of the vehicle, the higher the **risk** of injury and death for pedestrians



The higher the speed of the vehicle, the greater the **stopping distance**



Source: Speed management, Paris, France, OECD, 2006

MANAGING SPEED



includes measures that bring drivers to a safe speed, avoiding injuries and deaths. It also reduces air and noise pollution and saves fuel.

1

Building or modifying roads to include features that calm traffic



2

Establishing speed limits appropriate to the function of each road



3

Enforcing speed limits



4

Installing in-vehicle technologies



5

Raising awareness about the dangers of speeding



For more information: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/



NUMERI CHE CONOSCIAMO

- 1,25 milioni di morti/anno per incidenti stradali nel mondo
- 26.000 morti/anno in UE
- 1,4 milioni di feriti/anno in UE
- 175.000 incidenti con vittime (morti+feriti) in Italia nel 2015
- 3.428 morti in Italia nel 2015
- 247.000 feriti in Italia nel 2015

EVOLUZIONE DEI TASSI DI MORTALITÀ DAL 1970 AD OGGI: IL LENTO PERCORSO DELL'ITALIA

1970	1980	1990	2000	2002	2006	2010	2015
1 GRECIA 12,5	SVEZIA 10,2	REGNO UNITO 9,1	REGNO UNITO 5,7	REGNO UNITO 5,8	PAESI BASSI 4,5	SVEZIA 2,8	SVEZIA 2,6
2 REGNO UNITO 13,5	REGNO UNITO 10,7	SVEZIA 9,1	SVEZIA 6,7	PAESI BASSI 6,1	SVEZIA 4,9	REGNO UNITO 3,1	REGNO UNITO 2,8
3 SPAGNA 16,2	FINLANDIA 11,5	PAESI BASSI 9,2	PAESI BASSI 7,3	SVEZIA 6,3	REGNO UNITO 5,5	PAESI BASSI 3,2	PAESI BASSI 3,1
4 SVEZIA 16,3	DANIMARCA 13,5	DANIMARCA 12,3	FINLANDIA 7,7	FINLANDIA 8,0	DANIMARCA 5,7	GERMANIA 4,5	DANIMARCA 3,1
5 IRLANDA 18,3	PAESI BASSI 14,2	ITALIA 12,6	GERMANIA 9,1	GERMANIA 8,3	GERMANIA 6,2	DANIMARCA 4,6	SPAGNA 3,6
6 ITALIA 20,5	GRECIA 15,1	FINLANDIA 13,0	DANIMARCA 9,3	DANIMARCA 8,6	FINLANDIA 6,4	IRLANDA 4,7	IRLANDA 3,6
7 PORTOGALLO 21,2	ITALIA 16,3	IRLANDA 13,6	IRLANDA 11,0	IRLANDA 9,7	FRANCIA 7,8	FINLANDIA 5,1	GERMANIA 4,2
8 FINLANDIA 22,9	IRLANDA 16,6	GERMANIA 14,0	ITALIA 12,2	AUSTRIA 11,9	LUSSEMBURGO 7,9	SPAGNA 5,3	FINLANDIA 4,8
9 PAESI BASSI 24,5	SPAGNA 17,5	LUSSEMBURGO 18,7	LUSSEMBURGO 13,2	ITALIA 12,2	AUSTRIA 8,9	FRANCIA 6,2	FRANCIA 5,2
10 DANIMARCA 24,6	GERMANIA 19,3	FRANCIA 19,8	AUSTRIA 13,4	BELGIO 12,7	IRLANDA 9,0	LUSSEMBURGO 6,4	AUSTRIA 5,5
11 GERMANIA 27,3	BELGIO 24,3	BELGIO 19,9	FRANCIA 13,6	FRANCIA 12,9	PORTOGALLO 9,2	AUSTRIA 6,6	ITALIA 5,7
12 BELGIO 31,8	FRANCIA 25,4	AUSTRIA 20,3	BELGIO 14,4	SPAGNA 13,1	SPAGNA 9,5	ITALIA 6,9	PORTOGALLO 5,7
13 FRANCIA 32,4	AUSTRIA 25,9	GRECIA 23,1	SPAGNA 14,6	LUSSEMBURGO 14,0	ITALIA 9,6	BELGIO 7,7	LUSSEMBURGO 6,2
14 AUSTRIA 33,6	LUSSEMBURGO 27,0	SPAGNA 23,3	GRECIA 19,3	GRECIA 14,9	BELGIO 10,2	PORTOGALLO 8,9	BELGIO 6,5
15 LUSSEMBURGO 39,0	PORTOGALLO 30,3	PORTOGALLO 30,4	PORTOGALLO 21,2	PORTOGALLO 16,1	GRECIA 15,0	GRECIA 11,3	GRECIA 7,5
UE 15 22,8	UE 15 18,0	UE 15 15,5	UE 15 11,1	UE 15 10,2	UE 15 7,6	UE 15 5,4	UE 15 4,7

Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat – Anni 1970-2015

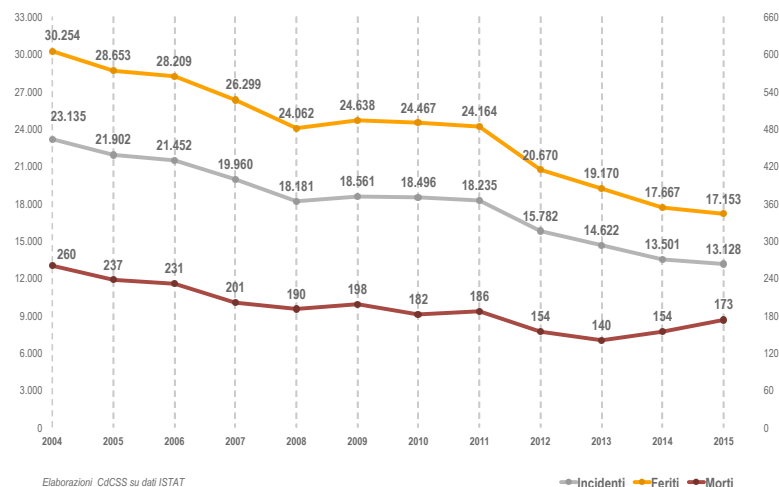


NUMERI CHE CONOSCIAMO

A Roma:

- il 67% degli spostamenti giornalieri effettuati con auto privata; il 28% con trasporto pubblico (a Londra e a Madrid circa il 38%); il 5% in bici e a piedi (a Berlino il 13% in bici e quasi il 30% a piedi)
- tasso di motorizzazione 978 veicoli/1.000 ab.
- nel 2015 oltre 13.000 incidenti con vittime; 173 morti e oltre 17 mila feriti
- il 10% in più di decessi tra il 2013 e il 2014 e il 12% in più tra il 2014 e il 2015 (a fronte di incrementi medi nazionali dell' 1%)
- costo sociale nel 2015: 1,13 miliardi di euro
- tassi pari a 6,0 morti e 599 feriti ogni 100.000 abitanti

EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE NEL COMUNE DI ROMA



i dati ancora parziali del 2016 forniti dalla PLRC (su un campione dell'80%) indicano una riduzione degli incidenti mortali sul totale degli incidenti con vittime (di oltre il 20%) e degli incidenti con vittime sul totale dei sinistri (-3%) che invece resulterebbero aumentati (+14%)





LE COMPONENTI A RISCHIO



A Roma, le componenti a rischio:

- i pedoni rappresentano il 25% dei decessi (in aumento)
- gli utenti delle 2 ruote a motore (1/3 dei decessi e dei feriti; in riduzione)
- i ciclisti (+14% del numero di biciclette coinvolte in incidenti con vittime)
- i bambini (0-14 anni; due decessi nel 2015)
- i giovani (15-54 anni; 14% dei decessi, raddoppiati dal 2013 al 2014)
- gli anziani (>64 anni) sono il 31% dei deceduti e il 63% dei pedoni deceduti

gli incidenti nelle ore notturne (tra le 22.30 e le 6.30) causano circa 1/3 dei decessi (in aumento). Molti di essi sono correlati alle alte velocità

gli incidenti presso le intersezioni rappresentano il 36% del totale

Il “Programma Straordinario” focalizza l’attenzione su queste componenti, attraverso misure, azioni e interventi specificamente mirati alla loro salvaguardia e alla messa in sicurezza degli ambiti stradali e delle infrastrutture dove tali componenti risultano a maggior rischio





COME NASCE IL PROGRAMMA

Risoluzione 64/255 del marzo 2010, le Nazioni Unite proclamano il “Decennio 2011-2020 della Sicurezza Stradale”

OMS e ONU: “Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020”

United Nations – “Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development” – Settembre 2015

- garantire una vita sana e promuovere il benessere per tutti e tutte le fasce di età (entro il 2020 dimezzare il numero delle vittime a livello mondiale)
- rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili (garantire sistemi di trasporto sicuri e accessibili, migliorare la sicurezza stradale, ampliando l’offerta di tp e garantendo la massima attenzione agli utenti vulnerabili)

Libro Bianco 2001 e Programma di Azione europeo per la sicurezza stradale 2003

Obiettivo: dimezzare il numero delle vittime per incidenti stradali nell’Unione Europea entro il 2010

2010 - Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale

Rinnovato l’obiettivo di ridurre del 50% il numero delle vittime entro il 2020

2011 - Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti

Intervento nel settore della sicurezza dei trasporti, verso l’obiettivo “zero vittime” sulle strade



ROMA





COME NASCE IL PROGRAMMA

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - PNSS 2002

Stanziamanti disposti dai Programmi di Attuazione del PNSS nel periodo 2002-2011 e successive rimodulazioni

2008 - "Programma Triennale della Sicurezza Stradale" - approvato con Delibera G.C. n. 130 del 25 giugno 2008

2011 - "Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020" - approvato con Delibera G.C. n. 397 del 14 dicembre 2011

2009 - Piano per la fluidificazione e la messa in sicurezza della rete portante

2013 - Costituzione del "Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale"

Nuovo "Piano Generale del Traffico Urbano" - approvato con Delibera A.C. n. 21 del 16 aprile 2015

Costituzione della "Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità" con Del. AC n. 8 del 3/3/2017

**PROGRAMMA STRAORDINARIO PER LA
SICUREZZA STRADALE 2017**
"Vision Zero"



ROMA



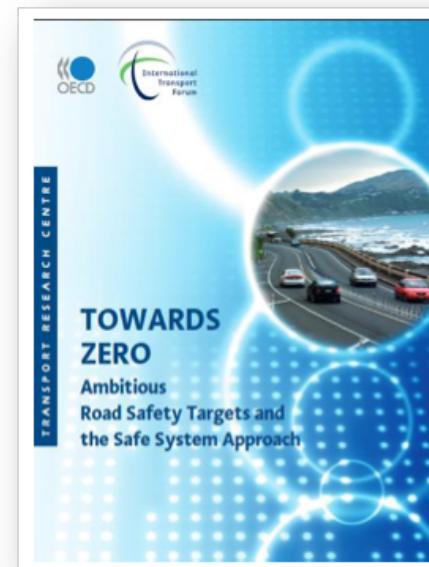


L'APPROCCIO "VISION ZERO"

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 dalla convinzione che l'errore umano sia inevitabile ma che, tuttavia, i responsabili politici devono fare tutto quanto in loro potere per garantire che gli incidenti stradali non comportino morti o lesioni gravi

Ha origine in Svezia intorno alla fine degli anni 90

Nel 2008 il Documento dell'OCSE "Towards Zero", che anticipa la programmazione della decade 2011-2020 ripropone lo stesso approccio, fornendo una serie di "raccomandazioni"



"Verso Zero significa che noi non accettiamo che alcun essere umano muoia o rimanga gravemente ferito sulle nostre strade. Si comprende che non è possibile raggiungere lo zero, 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 di pensare alla sicurezza stradale e secondo che cosa è disposta ad accettare"

nella Strategia di sicurezza stradale del Western Australia (2008-2020) – "Towards Zero"



ROMA





COS'E' IL PROGRAMMA

E' un quadro coerente ed integrato di azioni, misure e interventi (qualità delle infrastrutture, sistema di prevenzione e controllo, soluzioni e tecnologie innovative, sviluppo di una "cultura" della sicurezza stradale), ad oggi definito in una prima stesura dall'Amministrazione

Prefigura un ripensamento complessivo delle politiche di sicurezza stradale per tutti i settori di intervento e tutti i comparti della mobilità, assunti contemporaneamente e in forma integrata, rispetto agli obiettivi prioritari della sicurezza stradale (con massima attenzione agli utenti vulnerabili) ma anche della sostenibilità, dell'inclusività, della vivibilità e dell'accessibilità urbana

Il Programma definisce una griglia entro la quale si dettagliano le attività da realizzare, le priorità, le soluzioni e le modalità di intervento, nonché le modalità di raccordo tra gli operatori, istituzionali e non, che possono intervenire alla realizzazione degli stessi interventi. La "griglia" è un quadro coerente di azioni, da condividere, dettagliare e mettere in attuazione nel breve, medio e lungo periodo



ROMA





QUALI OBIETTIVI?



- breve periodo (2 anni): “rafforzamento” delle condizioni di base
- medio periodo (5 anni): misure per il raggiungimento degli obiettivi EU (-50% dei decessi e -35% dei feriti gravi)
- lungo periodo (10 anni): indicazioni dell’”Agenda 2030” (“*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*”)

Obiettivi quantitativi del Programma

	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%





QUALI OBIETTIVI?

Obiettivi qualitativi del Programma

- mettere in sicurezza itinerari, tratte stradali e intersezioni a maggior rischio in particolare per gli utenti deboli, e per le quali si registrano condizioni più gravi di incidentalità (in particolare nelle fasce orarie notturne)
- 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 e 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 e attività coordinate con la PLRC
- consolidare una “cultura” della sicurezza stradale attraverso iniziative di formazione ed informazione volte ad accrescere i livelli di consapevolezza e di responsabilità in tutte le fasce di età

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 criticità; finalizzare le risorse disponibili e le opportunità di finanziamento; attivare forme di collaborazione pubblico-pubblico e pubblico-privato; mettere in rete iniziative condotte in maniera episodica o settoriale, per valorizzarle all’interno di una strategia più ampia e condivisa



ROMA

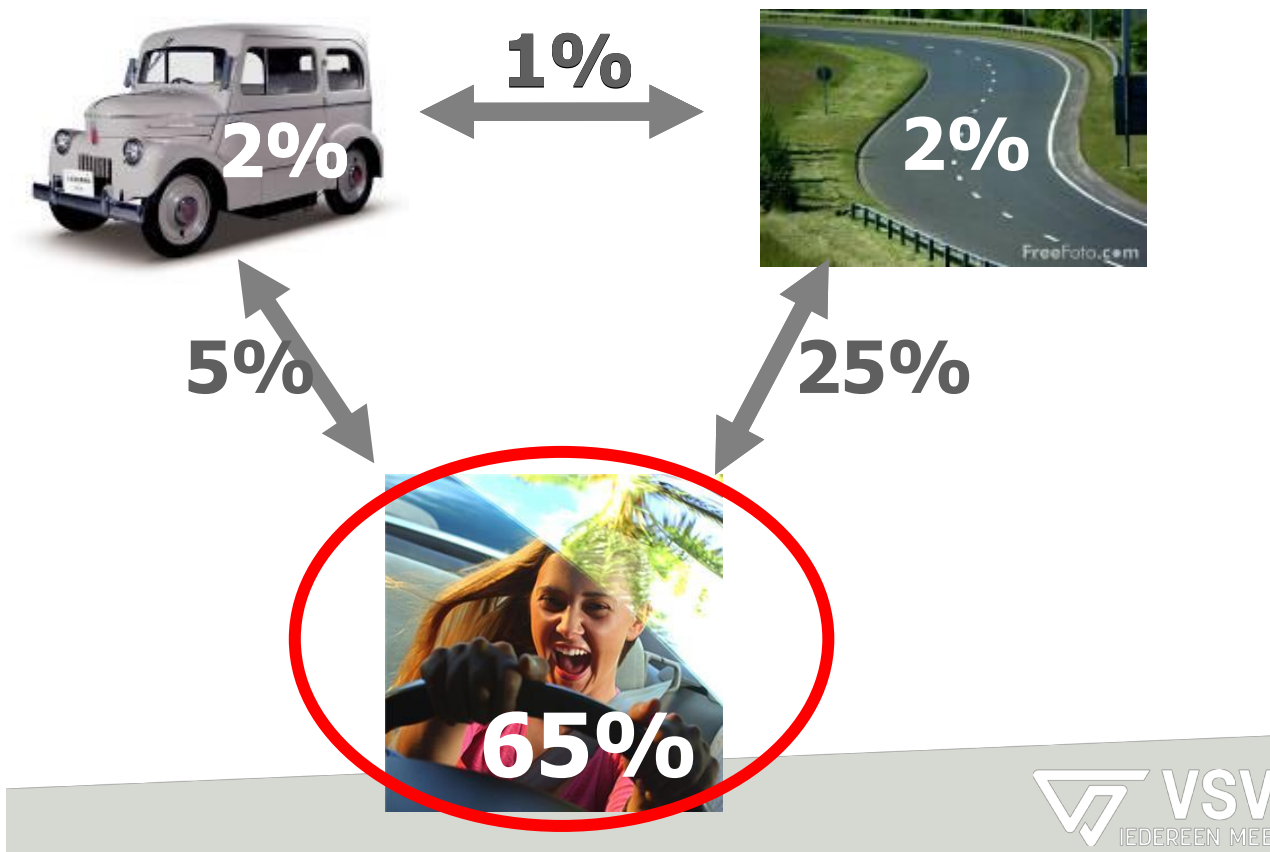




CONSULTA
CITTADINA
Sicurezza Stradale
Mobilità dolce
Sostenibilità

CHE TIPO DI AZIONI?

ACCIDENT CAUSES



VSV
IEDEREN MEE



ROMA



mobilità
ROMA



CHE TIPO DI AZIONI?

Azioni “Trasversali” (per innalzare nel complesso i livelli di sicurezza)

GOVERNANCE

governo e gestione della sicurezza stradale

STRUTTURE E STRUMENTI

ATTIVITA' DI ANALISI, INDAGINI, STUDI DI SETTORE

RICERCA E SVILUPPO

ATTIVITA' DI PIANIFICAZIONE

FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO DEI TECNICI

CONCERTAZIONE, CONDIVISIONE, COMUNICAZIONE

ENFORCEMENT

rafforzamento delle attività di prevenzione e controllo

STRUMENTI E TECNOLOGIE INNOVATIVE

RAFFORZAMENTO DEGLI UFFICI TECNICI

ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE DELLE AZIONI

FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO DEGLI AGENTI

PROGRAMMI DI AZIONE COORDINATI

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

Azioni “Specifiche” (per specifiche componenti, o fattori di rischio; per singoli ambiti stradali)

SICUREZZA STRADE

+

SICUREZZA VEICOLI

+

SICUREZZA PERSONE

+

SERVIZI EMERGENZA

e assistenza sanitaria post-incidente

qualità e livelli di sicurezza delle infrastrutture; razionalizzazione e efficientamento del sistema della mobilità; qualità dei contesti urbani (pedonalizzazioni, riqualificazione, arredo); uso di tecnologie e sistemi innovativi; tratte e intersezioni stradali a più alto rischio; percorsi-casa scuola e ambiti di pertinenza delle scuole; accesso al tpl; itinerari ciclabili e pedonali

controlli sui veicoli; sistema degli incentivi; tecnologie di sicurezza

coinvolgere in sede di Consulta i Soggetti che si occupano di salute pubblica e servizi di emergenza; informazioni tra strutture sanitarie/Pronto Soccorso e Uffici Tecnici dell'Amministrazione; giornate di addestramento presso Aziende ed Uffici

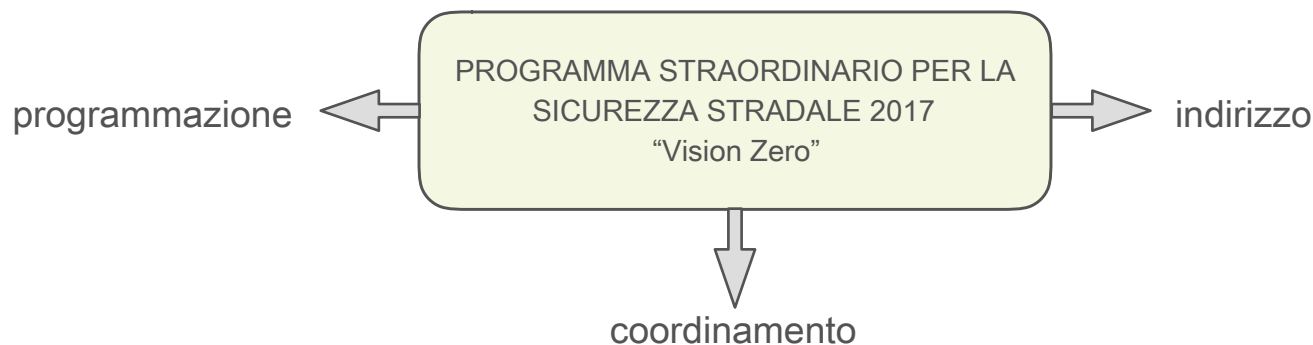


ROMA





COME VERRA' GESTITO IL PROGRAMMA



Forte valenza operativa del Programma

- livelli di priorità
- risultati attesi
- modalità attuative
- tempi di realizzazione
- interazioni con altre azioni o settori di intervento
- costi e B/C
- canali di finanziamento
- soggetti coinvolti
- competenze di ciascun soggetto

Processo di condivisione permanente

- soggetti istituzionali
- Forze dell'Ordine
- Ordini professionali
- Università
- Scuola e formazione
- strutture sanitarie
- Associazioni
- Compagnie assicurazione
- case costruttrici veicoli

Consulta Cittadina





RISORSE E FINANZIAMENTO

- assunzione diretta, da parte di Roma Capitale, degli oneri del Programma
- incentivi e finanziamenti statali o regionali
- finanziamenti aggiuntivi e rifinalizzazione della spesa locale
- utilizzo dei proventi delle contravvenzioni di cui all'art. 208 del Codice della Strada (annualmente, una quota pari almeno al 50% dei proventi delle contravvenzioni deve essere destinata a: segnaletica; attività di controllo/sanzionamento; altre finalità connesse al miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale come la manutenzione). Nel comune di Roma, l'ammontare complessivo dei proventi delle contravvenzioni è pari oltre 300 milioni di euro l'anno (oltre il doppio di Milano, cinque volte Napoli e Torino, sei volte Firenze)
- finanziamenti derivanti da accordi di collaborazione tra soggetti pubblici
- finanziamenti derivanti da accordi di partenariato pubblico-privato



ROMA





QUALI STRUTTURE A SUPPORTO?



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITA' DOLCE, SOSTENIBILITA'





ROMA



schema della griglia illustrativa
su cui sarà avviato il processo
di elaborazione e condivisione
del “Programma Straordinario”



LE AZIONI PRIORITARIE

Il “Programma Straordinario” dettaglia le azioni “trasversali” e “specifiche” ritenute prioritarie, da realizzare nel breve e nel medio periodo

Tali azioni si pongono in continuità e valorizzano quanto già realizzato dall’Amministrazione negli ultimi anni o si collegano a programmi, progetti e iniziative incentrati sulle principali condizioni e componenti di incidentalità, per questo ritenuti “prioritari”, per i quali o sono già disponibili i finanziamenti o è in previsione la necessaria copertura finanziaria

La definizione più dettagliata di tali azioni (un loro eventuale riallineamento o rafforzamento o l’individuazione di ulteriori azioni) sarà oggetto di condivisione più ampia in sede di Consulta Cittadina





LE STRADE PIU' PERICOLOSE

Tra le azioni “specifiche” il “Programma” ha individuato, attraverso specifiche analisi elaborate dal Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale, un “campione critico” di 76 direttrici sulle quali si concentra il 64% dei decessi, il 46% dei feriti, il 52% del costo sociale, e su cui grava complessivamente oltre il 61% dei flussi (veic km/anno)

In base alla relazione tra il costo sociale/veic.km (flussi di traffico) e il costo sociale/km di strada (lunghezza), è stato poi definito un elenco di 18 strade più pericolose (il 24% del campione critico), per una lunghezza di 150 km:

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

Su tali strade si dovranno concentrare prioritariamente gli interventi specifici, di carattere per lo più infrastrutturale o di regolazione, da approfondire anch'essi in sede di Consulta Cittadina

