

Protocollo RC n. 92688/08

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA
GIUNTA COMUNALE**

(SEDUTA DEL 25 GIUGNO 2008)

L'anno duemilaotto, il giorno di mercoledì venticinque del mese di giugno, alle ore 14,30, nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Comunale di Roma, così composta:

| | | | |
|---------------------------|---------------------|-------------------------|------------------|
| 1 ALEMANNI GIOVANNI..... | <i>Sindaco</i> | 8 CORSINI MARCO | <i>Assessore</i> |
| 2 CUTRUFO MAURO | <i>Vice Sindaco</i> | 9 CROPI UMBERTO..... | “ |
| 3 ANTONIOZZI ALFREDO..... | <i>Assessore</i> | 10 DE LILLO FABIO | “ |
| 4 BELVISO SVEVA | “ | 11 GHERA FABRIZIO..... | “ |
| 5 BORDONI DAVIDE..... | “ | 12 MARCHI SERGIO..... | “ |
| 6 CASTIGLIONE EZIO | “ | 13 MARSILIO LAURA..... | “ |
| 7 CAVALLARI ENRICO..... | “ | | |

Sono presenti l'On.le Sindaco, il Vice Sindaco e gli Assessori Antoniozzi, Belviso, Bordoni, Cavallari, Corsini, Croppi, Ghera, Marchi e Marsilio.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Vincenzo Gagliani Caputo.

(O M I S S I S)

Deliberazione n. 130**Approvazione del Programma per la Sicurezza Stradale 2008–2010.**

Premesso che l'Amministrazione intende conseguire il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali sul territorio del Comune di Roma;

Che a tal fine occorre sviluppare una più incisiva politica di sicurezza stradale attraverso la costituzione di nuovi strumenti e nuove strutture dedicate al suo miglioramento e l'avvio di un più stretto dialogo sui temi della sicurezza stradale con la Regione Lazio, con la Provincia di Roma, con le altre grandi città e, soprattutto, con il Governo nazionale e con il Parlamento;

Che per migliorare i livelli di sicurezza stradale e creare i presupposti affinché il territorio romano possa raggiungere l'obiettivo di ridurre fortemente il numero delle vittime degli incidenti stradali, occorre:

- rafforzare il sistema di interventi dedicati in modo specifico a migliorare sicurezza e sostenibilità della mobilità urbana;
- dotarsi di strutture e di strumenti tecnici che consentano di sviluppare l'impegno necessario per raggiungere gli obiettivi sopra indicati;
- costruire una rete di alleanze e raccordi che consenta al Comune di Roma e a tutte le grandi e medie città italiane di promuovere una profonda revisione della normativa, delle regole, delle priorità e dei criteri di allocazione delle risorse finanziarie per la

sicurezza stradale, che tenga maggiormente conto delle esigenze specifiche dei grandi sistemi urbani;

Che in questa logica il Comune di Roma intende sviluppare un programma di interventi in grado di intercettare i finanziamenti resi disponibili dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

Che a tal fine si sono svolti una serie di incontri tra il Dipartimento VII e l'ATAC, nell'ambito del Contratto di Servizio di cui alla deliberazione Giunta Comunale n. 81/2007, che hanno portato all'individuazione di cinque linee di attività per il raggiungimento dei suddetti obiettivi;

Che con nota del Dipartimento VII prot. n. 12015 del 31 marzo 2008 è stata richiesta all'ATAC la predisposizione di un documento che descriva nel dettaglio le suddette linee di attività e che determini le risorse necessarie alla loro attuazione;

Che l'ATAC, con nota prot. n. 14535 del 22 aprile 2008, ha trasmesso il "Programma per la Sicurezza Stradale 2008-2010", allegato quale parte integrante del presente provvedimento, finalizzato al raggiungimento di tre obiettivi:

- rafforzare, rendere più specifici e dare maggiore sistematicità agli interventi a favore della sicurezza stradale posti in essere dall'Amministrazione, concentrando l'azione sulle situazioni di massimo rischio, dove gli incidenti stradali determinano le maggiori quote di vittime;
- costruire la strumentazione tecnica e le strutture di gestione necessarie per migliorare il quadro conoscitivo con particolare riferimento all'individuazione delle tratte stradali, delle zone urbane e – più in generale – delle componenti di mobilità dove si determina il maggior numero di vittime da incidenti stradali, all'analisi dei fattori di rischio che determinano tali concentrazioni di "danno sociale" e alla definizione delle linee di azione e degli interventi che possono eliminare più efficacemente e più rapidamente e in modo permanente tali fattori di rischio;
- sviluppare una azione sistematica di monitoraggio dell'attuazione degli interventi e, soprattutto, dei risultati conseguiti, al fine di valutare l'efficacia degli interventi stessi rispetto agli obiettivi e ai risultati attesi e di rendere disponibili gli elementi valutativi necessari per migliorare e affinare progressivamente l'azione dell'Amministrazione a favore della sicurezza stradale;

Che per il raggiungimento dei suddetti obiettivi vengono individuate le seguenti linee di attività:

1. analisi della sicurezza stradale, elaborazione delle Tesi di Piano e redazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS);
2. elaborazione dei programmi annuali di attuazione del PCSS e verifica della loro attuazione, che – come indicato dal PNSS – dovrà comprendere anche l'analisi dell'evoluzione della sicurezza stradale, la verifica dei risultati e le valutazioni di efficacia relative ai diversi interventi (secondo le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale);
3. progettazione, impianto, avvio del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale e sviluppo di un'azione di monitoraggio pilota sulla riqualificazione della segnaletica stradale, provvedendo a tale fine a rimodulare la proposta di massima presentata nell'ambito del 1° Programma di attuazione del PNSS che ha ottenuto una assegnazione di Euro 1.256.325,00 a titolo di cofinanziamento per la realizzazione del suddetto centro di monitoraggio;
4. elaborazione di un progetto pilota per la riorganizzazione della disciplina del traffico al fine di favorire scelte di mobilità coerenti con i valori di sicurezza stradale (proposta progettuale per la partecipazione al 3° Programma di attuazione del PNSS);

5. progetto Città sicure, mirato a sollecitare i Governi nazionali e quelli regionali, il legislatore nazionale e quelli regionali e le stesse Amministrazioni locali a predisporre norme, regole, atti programmatori e strumentazioni tecniche più coerenti con le esigenze e le specificità delle grandi e medie aree urbane in materia di sicurezza stradale. A tale fine il Comune di Roma realizza e promuove iniziative di informazione, sensibilizzazione e proposta, ricercando attivamente l'accordo, la concertazione e la collaborazione con le altre grandi e medie aree urbane italiane;

Che lo svolgimento delle suddette attività, per le quali si prevede un termine massimo di tre anni (2008-2010), in congruenza con la durata prevista per la realizzazione del Centro di Monitoraggio di cui al precedente punto 3 già cofinanziato dalla Regione Lazio, sarà disciplinato dai "Programmi Operativi" di cui all'art. 5 dell'Allegato Tecnico n. 3 al Contratto di Servizio tra il Comune di Roma e ATAC S.p.A., approvato con deliberazione Giunta Comunale n. 81 del 7 marzo 2007;

Che l'attività di programmazione attuativa e di monitoraggio di cui al punto 2 e le attività relative al Progetto Città Sicure di cui al punto 5, dopo il primo anno potranno essere riproposte in relazione ai risultati conseguiti nell'attuazione dei relativi Programmi Operativi, che saranno definiti nella fase di avvio tra ATAC e Dipartimento VII;

Che i piani ed i programmi di cui trattasi verranno sviluppati da specifici gruppi di lavoro per la pianificazione istituiti presso il Dipartimento VII ai sensi dell'art. 92 del D.Lgs. n. 163/2006, che si avvarranno del supporto operativo di ATAC secondo le modalità di cui ai suddetti Programmi Operativi;

Che a tal fine ATAC costituirà al suo interno una specifica struttura dedicata, eventualmente supportata da professionalità esterne;

Che per la realizzazione del suddetto "Programma Operativo per la Sicurezza Stradale 2008-2010" si è stimato un costo di massima complessivo pari ad Euro 4.662.650,00;

Che le risorse necessarie al finanziamento del Programma vengono come di seguito individuate:

- Euro 650.000,00 già impegnati con determinazione dirigenziale n. 3687 del 19 dicembre 2007 per le attività di pianificazione di cui al citato Contratto di Servizio tra Comune di Roma ed ATAC S.p.A.;
- Euro 1.256.325,00 già cofinanziati (50%) dalla Regione Lazio nell'ambito del 1° Programma di attuazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale per la linea di attività di cui al suddetto punto 3;
- Euro 1.256.325,00 quota di cofinanziamento comunale per la linea di attività di cui al suddetto punto 3 che sarà individuata, a seguito di un aggiornamento del progetto a suo tempo presentato per il 1° Programma di attuazione del PNSS, nell'ambito di attività già in essere nel settore della mobilità e della sicurezza stradale connesse alla pianificazione particolareggiata del PGTU, alla manutenzione straordinaria della viabilità principale, ecc;
- Euro 600.000,00 che potranno essere cofinanziati dalla Regione Lazio nell'ambito del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale relativamente alla linea di attività di cui al suddetto punto 4;
- Euro 900.000,00 quota di cofinanziamento comunale per la linea di attività di cui al suddetto punto 4 che sarà individuata nell'ambito di attività già in essere nel settore della mobilità e della sicurezza stradale connesse alla pianificazione particolareggiata del PGTU, alla manutenzione straordinaria della viabilità principale, ecc;

Che per consentire l'avvio delle attività necessarie all'attuazione del "Programma Operativo per la Sicurezza Stradale 2008-2010" occorre procedere all'approvazione dello

stesso Programma, facente parte integrante del presente provvedimento, delle relative modalità attuative ed all'individuazione delle risorse necessarie;

Considerato che in data 29 maggio 2008 il Direttore della U.O. Traffico e Mobilità del Dipartimento VII ha espresso il parere che integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica dei servizi della pianificazione, sistema integrato di controllo del traffico e della segnaletica luminosa, della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Dirigente

F.to: G. Camilli";

Che in data 18 giugno 2008 il Dirigente della XIII U.O. della Ragioneria Generale, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 comma 1 Decreto Legislativo n. 267 del 18 agosto 2000 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Il Dirigente

F.to: G. Previti";

Visto il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

Visto il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

Visto il Contratto di Servizio di cui alla deliberazione Giunta Comunale n. 81/2007;

LA GIUNTA COMUNALE

delibera di approvare il "Programma per la Sicurezza Stradale 2008-2010", facente parte integrante del presente provvedimento, le cui attività saranno disciplinate dai "Programma Operativi" di cui all'art. 5 dell'Allegato Tecnico n. 3 al Contratto di Servizio tra il Comune di Roma e ATAC S.p.A., approvato con deliberazione Giunta Comunale n. 81 del 7 marzo 2007.

I piani ed i programmi previsti dal suddetto "Programma per la Sicurezza Stradale 2008-2010" verranno sviluppati da specifici gruppi di lavoro per la pianificazione istituiti presso il Dipartimento VII ai sensi dell'art. 92 del D.Lgs. n. 163/2006.

I suddetti gruppi di lavoro si avvarranno del supporto operativo di ATAC S.p.A. secondo le modalità di cui ai suddetti Programmi Operativi.

ATAC S.p.A. costituirà al suo interno una specifica struttura, eventualmente supportata da professionalità esterne, dedicata allo svolgimento delle suddette attività di supporto.

La realizzazione del suddetto "Programma Operativo per la Sicurezza Stradale 2008-2010" comporta una spesa stimata in Euro 4.662.650,00.

Il Dipartimento VII provvederà con successivi provvedimenti all'avvio delle procedure finalizzate alla realizzazione del suddetto "Programma per la Sicurezza Stradale 2008-2010", subordinatamente all'erogazione del contributo di competenza della Regione Lazio, come indicato in premessa.



PROGRAMMA PER LA SICUREZZA STRADALE 2008 - 2010



PREMESSA

Il presente documento illustra il *Programma per la sicurezza stradale nel territorio del Comune di Roma*, concordato dal VII Dipartimento del Comune di Roma e dall'ATAC con riferimento a quanto previsto dal *Contratto di servizio tra il Comune di Roma e l'ATAC S.p.A. per la gestione della mobilità privata*, approvato con deliberazione n. 81 del 7 marzo 2007, agli art. 4 e 5 dell'Allegato tecnico n. 3, *Supporto in materia di pianificazione*.

Il Programma è finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione delle vittime degli incidenti stradali in coerenza con i principi, gli obiettivi e gli indirizzi indicati sia nel terzo Programma di Azione sulla Sicurezza Stradale predisposto dalla Commissione europea, sia dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).

In termini economico-finanziari il Programma:

- punta a utilizzare le risorse del PNSS assegnate dalla Regione Lazio al Comune di Roma nell'ambito del 1° Programma di attuazione (€ 1.256.325 a titolo di cofinanziamento per la realizzazione del *Centro di monitoraggio della sicurezza stradale*, risorse che per problematiche di diversa natura non sono state ancora impegnate ma risultano tuttora disponibili) e a creare i presupposti per un'efficace partecipazione al 3° Programma di attuazione del PNSS e la connessa acquisizione della quota di cofinanziamento (€ 600.000) che il Programma dedica alle grandi aree urbane per progetti innovativi ed integrati a favore del miglioramento della sicurezza stradale, come si evince dal combinato tra l'art. 6, *Entità dei finanziamenti*, comma 3, Tabella A del Documento 2/4, *Bando tipo per interventi di rilevanza nazionale a favore della sicurezza stradale*, che definisce le quote di cofinanziamento per classe di danno, e il documento 4/4, *Documentazione tecnica. Distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali e classi di danno*, che definisce le classi di danno per Comune e Provincia;
- individua le possibili fonti di cofinanziamento dei progetti di cui sopra attraverso al possibile rifinalizzazione di alcune spese in essere riguardanti la manutenzione della rete stradale e la predisposizione dei Piani Urbani del Traffico, inquadrandole in un disegno unitario per il miglioramento della sicurezza stradale, nella misura di € 2.156.325;
- prevede complessivamente un impiego di risorse nel triennio nella misura di 4,62 milioni di euro, di cui 650 mila (oltre IVA) a carico dell'Amministrazione comunale da utilizzare attraverso specifici programmi operativi annuali secondo le modalità di cui al citato *Contratto di servizio tra il Comune di Roma e l'ATAC S.p.A. per la gestione della mobilità privata (Del. GC 81/2007)*,



1 FINALITÀ, CONTENUTI E TEMPI

Il *Programma per la sicurezza stradale* è finalizzato al raggiungimento di tre obiettivi di fondo:

- a) **rafforzare, rendere più specifici e dare maggiore sistematicità agli interventi a favore della sicurezza stradale posti in essere dall'Amministrazione**, concentrando l'azione sulle situazioni di massimo rischio, dove gli incidenti stradali determinano le maggiori quote di vittime;
- b) **costruire la strumentazione tecnica e le strutture di gestione necessarie per migliorare il quadro conoscitivo** con particolare riferimento all'individuazione delle tratte stradali, delle zone urbane e - più in generale - delle componenti di mobilità dove si determina il maggior numero di vittime da incidenti stradali, all'analisi dei fattori di rischio che determinano tali concentrazioni di "*danno sociale*" e alla definizione delle linee di azione e degli interventi che possono eliminare più efficacemente e più rapidamente e in modo permanente tali fattori di rischio;
- c) **sviluppare una azione sistematica di monitoraggio dell'attuazione degli interventi** e, soprattutto, dei risultati conseguiti, al fine di valutare l'efficacia degli interventi stessi rispetto agli obiettivi e ai risultati attesi e di rendere disponibili gli elementi valutativi necessari per migliorare e affinare progressivamente l'azione dell'Amministrazione a favore della sicurezza stradale.

Per rispondere a tali finalità il *Programma* è articolato in cinque linee di attività, tra loro strettamente connesse, come indicato di seguito.

- I. Analisi della sicurezza stradale, elaborazione delle *Tesi di Piano* e redazione del *Piano Comunale della Sicurezza Stradale* (PCSS).
- II. Elaborazione dei programmi annuali di attuazione del PCSS e verifica della loro attuazione, che – come indicato dal PNSS – dovrà comprendere anche l'analisi dell'evoluzione della sicurezza stradale, la verifica dei risultati e le valutazioni di efficacia relative ai diversi interventi (secondo le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale).
- III. Progettazione, impianto, avvio del *Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale* e sviluppo di un'azione di monitoraggio pilota sulla riqualificazione della segnaletica stradale, provvedendo a tale fine a rimodulare la proposta di massima presentata nell'ambito del 1° Programma di attuazione del PNSS che ha ottenuto una assegnazione di € 1.256.325 a titolo di cofinanziamento per la realizzazione del suddetto centro di monitoraggio.
- IV. Elaborazione di un progetto pilota per la riorganizzazione della disciplina del traffico al fine di favorire scelte di mobilità coerenti con i valori di sicurezza stradale (proposta progettuale per la partecipazione al 3° Programma di attuazione del PNSS).



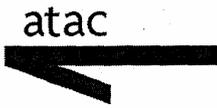
- V. Progetto *Città sicure*, mirato a sollecitare i Governi nazionali e quelli regionali, il legislatore nazionale e quelli regionali e le stesse Amministrazioni locali a predisporre norme, regole, atti programmatici e strumentazioni tecniche più coerenti con le esigenze e le specificità delle grandi e medie aree urbane in materia di sicurezza stradale. A tale fine il Comune di Roma realizza e promuove iniziative di informazione, sensibilizzazione e proposta, ricercando attivamente l'accordo, la concertazione e la collaborazione con le altre grandi e medie aree urbane italiane.

Il programma, nel suo complesso viene rappresentato per una durata triennale (2008-2009-2010) in congruenza con la durata prevista per la realizzazione del Centro di Monitoraggio di cui al precedente punto III.

Va specificato che l'attività di programmazione attuativa e di monitoraggio (attività indicate con i numeri 6; 7; 8 e 9 nel diagramma di Gantt posto di seguito), nonché quelle relative al Progetto Città Sicure (numeri 21, 22 e 23), dopo il primo anno potranno essere riproposte in relazione ai risultati conseguiti nell'attuazione dei relativi Programmi Operativi che saranno definiti nella fase di avvio tra ATAC e Dipartimento VII.

I Piani ed i Programmi di cui trattasi verranno sviluppati attraverso Gruppi di Lavoro istituiti presso il Dipartimento VII, con il supporto operativo di ATAC secondo le modalità di cui ai successivi Programmi Operativi.

A tal fine ATAC costituirà al suo interno una specifica struttura dedicata eventualmente supportata da professionalità esterne.



TEMPI E FASI DELLE CINQUE LINEE DI ATTIVITÀ

| Nome attività | Anno 1 | | | | Anno 2 | | | | Anno 3 | | | | Anno 4 | | | |
|---|---------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| | Tri 1 | Tri 2 | Tri 3 | Tri 4 | Tri 1 | Tri 2 | Tri 3 | Tri 4 | Tri 1 | Tri 2 | Tri 3 | Tri 4 | Tri 1 | Tri 2 | Tri 3 | Tri 4 |
| Inizio | 02/06 | | | | | | | | | | | | | | | |
| I) Analisi di sicurezza, siti a massimo rischio, Tesi del Piano | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| I) Piano di sicurezza stradale e interventi prioritari | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| II) Programma pilota (intervento su siti a massimo rischio) | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| II) 1° Ciclo di monitoraggio/verifiche di risultato e di efficacia | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| II) 1° Programma attuazione (sulla base del 1° ciclo di monit) | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| III) Progettazione centro di monitoraggio sulla sicurezza stradale | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| III) Impianto centro (archivi, procedure, fonti, etc.) | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| III) Avvio dell'attività dell'osservatorio | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| III) Progetto pilota di censimento e monitoraggio segnaletica | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| IV) Avvio atteso del 3° Programma di attuazione del PNSS | 02/01 | | | | | | | | | | | | | | | |
| IV) Progettazione nuove discipline del traffico per la sicurezza str. | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| IV) Applicazioni sperimentali su siti idonei | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| IV) Valutazione dei risultati e loro diffusione | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |
| V) Progetto città sicure, 1° anno | [Barra di attività] | | | | | | | | | | | | | | | |



2 PROFILI ECONOMICO-FINANZIARI

2.1 COSTI

L'impegno economico complessivo sul triennio del Programma di Azioni è determinato in circa 4,7 milioni di Euro, così ripartiti:

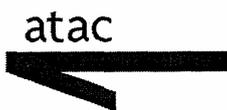
Tab. 1

| LINEA DI ATTIVITÀ | Importo |
|--|------------------|
| I) Analisi generale della sicurezza stradale, individuazione dei principali fattori di rischio e dei siti urbani ad elevato numero di vittime, predisposizione delle <i>Tesi del Piano</i> e redazione del <i>Piano Comunale della Sicurezza Stradale</i> (anni 2008 e 2009) | 320.000 |
| II) Programma annuale di attuazione del Piano, analisi dei risultati e verifica di efficacia delle azioni poste in essere (primo programma anno 2008 riproponibile per le annualità successive) | 180.000 |
| III) Centro di monitoraggio della sicurezza stradale, comprendente: | |
| - progettazione, impianto e verifica del Centro di monitoraggio e avvio delle attività (anni 2008 e 2009); | 1.300.000 |
| - monitoraggio pilota sulla riqualificazione della segnaletica (anni 2008 e 2009). | 1.212.650 |
| IV) Riorganizzazione della disciplina del traffico al fine di determinare una mobilità più favorevole al miglioramento della sicurezza stradale e sua applicazione sperimentale in alcuni siti opportunamente scelti (anni 2008 e 2009) | 1.500.000 |
| V) Progetto città sicure (primo progetto anno 2008 riproponibile per le annualità successive) | 150.000 |
| Totale | 4.662.650 |

NB La voce III) identifica il progetto "*Centro di monitoraggio della sicurezza stradale*" cofinanziato dalla Regione Lazio nell'ambito del 1° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento finanziario, questo si articola in tre canali:

- a) risorse proprie dell'Amministrazione dedicate in modo specifico al presente programma per la sicurezza stradale, € 650.000;



- b) risorse provenienti da cofinanziamenti a carico delle dotazioni finanziarie del PNSS, erogate dalla Regione Lazio attraverso bandi regionali, € 1.856.325;¹
- c) rifinalizzazione di spese già in essere che vengono orientate alla sicurezza stradale, in relazione a quanto indicato nel cap. 4.3, *Il fabbisogno finanziario e i benefici socio-economici* del PNSS, con diretto riferimento al paragrafo 4.3.1, *Riferimenti di base*, € 2.156.325.

Nella tabella si descrive l'ammontare assicurato da ciascun canale di finanziamento, per ciascuna delle linee di attività.

Tab. 2

| CANALE | Importo |
|--|-------------------------|
| a) Risorse proprie dell'Amministrazione: | |
| - analisi generale, fattori di rischio, tesi ed elaborazione del Piano | 320.000 |
| - programma annuale e verifiche di risultato e di efficacia | 180.000 |
| - progetto città sicure | <u>150.000</u> |
| <i>nel complesso</i> | <i>650.000</i> |
| b) Risorse da cofinanziamenti del PNSS: | |
| centro di monitoraggio | 1.256.325 |
| nuove discipline del traffico | <u>600.000</u> |
| <i>nel complesso</i> | <i>1.856.325</i> |
| c) Rifinalizzazione di spese già in essere: | |
| centro di monitoraggio | 1.256.325 |
| nuove discipline del traffico | <u>900.000</u> |
| <i>nel complesso</i> | <i>2.156.325</i> |
| Totale | <u>4.662.650</u> |

Di seguito vengono sinteticamente illustrate le cinque linee di attività.

¹ il cofinanziamento di € 1.256.325 è già stato acquisito dal Comune di Roma mentre il cofinanziamento di € 600.000 è da acquisire.



3 Linea 1. ANALISI GENERALE DELLA SICUREZZA STRADALE, INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO E DEI SITI CON IL MAGGIOR NUMERO DI VITTIME. DEFINIZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE

3.1 OBIETTIVI

Analizzare le principali **cause di mortalità e ferimento** per incidenti stradali e la loro localizzazione - **strade e zone urbane a massimo rischio** - al fine di individuare le **linee di azione più efficaci per la riduzione delle vittime**. Definizione dei campi prioritari di intervento, nonché degli strumenti e delle condizioni necessarie per la loro realizzazione, ivi comprese le risorse economiche e professionali. Organizzazione del sistema di interventi per ridurre i livelli di rischio stradale sul territorio romano in un ***Piano Comunale per la Sicurezza Stradale***.

3.2 CONTENUTI

Analisi di sicurezza stradale e Tesi del Piano

Analisi degli incidenti stradali e loro vittime nel comune di Roma negli ultimi 7 anni (dal 2000 al 2006) sulla base dei dati ISTAT disponibili, anche in relazione all'evoluzione dei sistemi insediativo ed infrastrutturale e alla conseguente modificazione dei flussi veicolari sulla rete stradale. Confronto con le principali aree urbane italiane ed europee.

Ricognizione sugli interventi (materiali e immateriali) posti in essere per migliorare la sicurezza stradale. Analisi dello stato e dell'evoluzione della sicurezza stradale per Municipio e per fascia PGTU, per modalità di spostamento, per profilo sociale.

Individuazione delle situazioni ad alto danno (elevato numero di vittime) e ad alto rischio (rapporto elevato tra vittime e popolazione o tra vittime e volume di spostamenti). Analisi di dettaglio sui fattori di rischio e definizione degli interventi prioritari da realizzare sulle strade e nelle zone urbane con la massima concentrazione di vittime da incidenti stradali.

Predisposizione dei criteri, dei parametri e delle procedure di monitoraggio degli interventi e dei loro risultati. Verifiche di risultato e valutazioni di efficacia.

Predisposizione delle "Tesi del Piano" (descrizione sia delle situazioni ad alto danno e individuazione e delle linee di intervento prioritario, sia delle azioni strutturali per il miglioramento sistematico e di lungo periodo della sicurezza stradale). Presentazione pubblica delle Tesi, confronto con le rappresentanze istituzionali, sociali ed economiche che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale e acquisizione delle loro indicazioni ed istanze. Avvio delle fasi di concertazione interistituzionale e di partenariato pubblico-privato.

Piano della sicurezza stradale

Ulteriore sviluppo dei campi prioritari di intervento. Individuazione della gamma di azioni che possono determinare un sostanziale e stabile miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e analisi delle condizioni di fattibilità economiche, regolamentari, procedurali e dei risultati attesi (ove ciò sia possibile con un soddisfacente livello di certezza). Valutazioni di efficacia e segnalazione delle alternative più soddisfacenti.

Quanto sopra indicato viene articolato per circoscrizione territoriale / tratta stradale, modalità, profilo socio demografico, tipo di mobilità.



Verifica degli indirizzi e delle priorità politiche. Definizione della strategia generale di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale.

3.3 RISULTATI ATTESI

Indicazioni operative utili sia ai fini della determinazione di programmi annuali di intervento che consentano l'impiego più efficace delle risorse disponibili, sia ai fini della attivazione di accordi di partenariato pubblico-privato e di concertazione interistituzionale mirate a migliorare l'efficacia delle azioni poste in essere e ad aumentare il complesso di risorse professionali, organizzative e finanziarie disponibili per gli interventi a favore della sicurezza stradale.

4 Linea 2. PROGRAMMI DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEI RISULTATI E DELL'EFFICACIA DEGLI INTERVENTI

4.1 OBIETTIVI

Definire annualmente le **risorse da impegnare per la sicurezza stradale** e scegliere le modalità di impegno che, nel loro complesso, consentono di raggiungere i maggiori risultati.

Analisi degli effetti determinati dagli interventi realizzati (nell'ambito del programma e all'esterno di questo) e **valutazioni di efficacia** (anche in relazione ai mezzi impiegati per realizzare le azioni).

Progressivo affinamento della programmazione attraverso il rafforzamento degli investimenti sulle linee di azione più efficaci e l'abbandono di investimenti su linee di azione di bassa efficacia.

4.2 CONTENUTI

L'attività di monitoraggio e programmazione ha carattere continuativo. Il presente documento definisce il programma pilota da realizzare nel corso del presente anno (in assenza di un Osservatorio operante e di un monitoraggio con verifiche di risultato e di efficacia già effettuato) e i primi due cicli di monitoraggio/programmazione.

Sulla base dei risultati delle analisi e dell'individuazione dei principali fattori di rischio e delle situazioni dove si determina il maggior numero di vittime e sulla base delle prime indicazioni delle *Tesi del Piano*, viene definito il **Programma pilota** per la più efficace definizione e organizzazione degli interventi sulle situazioni che determinano il massimo rischio sul territorio romano.

Completata l'elaborazione del *Piano Comunale della Sicurezza Stradale* e a partire dai primi dati forniti dall'Osservatorio sulla sicurezza e sulla mobilità (vedi il paragrafo successivo) viene realizzato il **1° ciclo di monitoraggio**. Nell'ultimo trimestre, anche sulla base dei risultati del monitoraggio (verifiche di risultato e valutazioni efficacia, analisi delle risorse complessivamente disponibili, ricognizione sulla disponibilità di altre istituzioni o del sistema delle imprese a contribuire all'azione di miglioramento della sicurezza stradale, etc.) e degli indirizzi di politica di sicurezza, viene predisposto il **1° Programma di attuazione** e ne viene avviato il monitoraggio.



Le due fasi di programmazione e monitoraggio si ripetono in cicli annuali, opportunamente dimensionati per consentire la migliore utilizzazione dei risultati di monitoraggio/verifica da parte delle fasi di programmazione delle azioni e degli interventi. In particolare, le fasi di monitoraggio/verifica comprendono la misurazione dei tempi di attuazione degli interventi, delle risorse impegnate, dell'evoluzione del contesto e degli effetti che i suddetti interventi determinano in termini di sicurezza stradale.

Valutazioni di efficienza (rapporto tra mezzi impegnati e risultati conseguiti in termini di miglioramento della sicurezza stradale) e di efficacia (rapporto tra azioni poste in essere e avvicinamento all'obiettivo di riduzione delle vittime indicato dal Piano).

4.3 RISULTATI ATTESI

Aumento della "resa" degli investimenti in sicurezza stradale. Maggiore coinvolgimento di altri soggetti (pubblici e privati) nel processo di miglioramento della sicurezza stradale nel territorio del Comune di Roma.

Progressivo miglioramento dell'azione comunale a favore della sicurezza stradale.

Convogliamento di risorse di altri soggetti (pubblici e privati) nel processo di miglioramento della sicurezza stradale attivato dal Comune di Roma.

5 Linea 3. CENTRO DI MONITORAGGIO SULLA INCIDENTALITÀ STRADALE E SULLA MOBILITÀ

Il progetto "Comune di Roma / 2. Centro di monitoraggio della sicurezza stradale" presentato nell'ambito del 1° Programma di attuazione del PNSS prevede un onere complessivo di € 2.512.650 ed ha ottenuto dalla Regione un cofinanziamento pari al 50% del totale (€ 1.256.325). Il presente programma aggiorna tale proposta onde tener conto delle evoluzioni del contesto tecnico-organizzativo dell'Amministrazione e delle nuove metodologie che sono emerse nel frattempo.

A tal fine Atac formulerà una proposta di dettaglio per la rimodulazione che sarà concordata con il Dipartimento VII che successivamente provvederà ad attivarsi presso la Regione Lazio per i conseguenti atti.

5.1 OBIETTIVI

Raccogliere e integrare in un **sistema coerente di archivi** tutti i dati di interesse ai fini del governo della sicurezza stradale. Migliorare la completezza e la qualità dei dati. Fornire supporti tecnici alle fonti. Assicurare la georeferenziazione dei dati raccolti.

Per acquisire indicazioni operative e verificare in itinere la concreta utilità e l'efficacia degli strumenti messi a punto, viene sviluppata un'azione di **monitoraggio pilota** sulla manutenzione della segnaletica stradale. Tale azione costituisce articolazione del più ampio programma di adeguamento della segnaletica stradale esistente che, al momento, non fa parte del presente programma operativo.



5.2 CONTENUTI

Osservatorio

Progettazione, impianto e avvio della struttura tecnica per la raccolta, l'organizzazione e la georeferenziazione dei dati utili per definire lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale e per sviluppare una efficace azione di governo della sicurezza stradale. Realizzazione della strumentazione tecnica necessaria per la più efficiente gestione delle attività. Predisposizione dei **supporti tecnici e di assistenza alle fonti** coinvolte (l'assistenza e il supporto alle fonti rappresentano, probabilmente, i fattori più rilevanti per migliorare la completezza e la qualità delle conoscenze disponibili per il governo della sicurezza stradale).

Monitoraggio pilota della segnaletica stradale

Avvio di un monitoraggio pilota di carattere sperimentale sugli interventi di bonifica e riqualificazione della segnaletica stradale. Il monitoraggio pilota riguarderà sia le procedure di analisi ex ante / ex post, sia la definizione degli interventi e la loro realizzazione, sia la costruzione di un archivio georeferenziato delle condizioni di sicurezza, degli interventi (sotto il profilo tecnico, economico, procedurale, etc.) e dei risultati. Tali prodotti saranno verificati e valutati nell'ambito della seconda linea di azione, *"Programmi di attuazione e monitoraggio dei risultati e dell'efficacia degli interventi"* di cui al paragrafo precedente.

5.3 RISULTATI ATTESI

Piena operatività del *"Centro di Monitoraggio sull'incidentalità stradale e sulla mobilità"*, compresa la realizzazione del primo nucleo di archivi georeferenziati, delle procedure di raccolta e integrazione dei dati, dei moduli di supporto alle fonti per migliorare la completezza e la qualità dei dati stessi.

Le conoscenze che si renderanno disponibili consentiranno di fornire supporti conoscitivi e interpretativi non solo all'azione di miglioramento della sicurezza stradale ma anche ai servizi di trasporto, ai provvedimenti per migliorare la qualità dell'ambiente urbano e ridurre la diffusione di inquinanti nell'atmosfera.

Inoltre il monitoraggio pilota della segnaletica stradale consentirà di realizzare il nucleo di base del catasto della segnaletica e degli interventi di manutenzione programmata, secondo le indicazioni fornite del PNSS nel Capitolo 3.6.

5.4 RISORSE

L'importo complessivo (€ 2.512.650) coincide con quanto previsto dalla proposta assegnataria di cofinanziamento della Regione Lazio sui fondi resi disponibili dal 1° Programma di attuazione del PNSS.

Il cofinanziamento della Regione Lazio già approvato ammonta a € 1.212.650. La rimanente quota pari a € 1.300.000 rappresenta il cofinanziamento del Comune di Roma. Quest'ultimo importo sarà individuato attraverso la rifinanziamento di attività già finanziate dal Comune stesso su azioni direttamente attinenti la pianificazione, progettazione e attuazione di interventi sulla sicurezza stradale.



6 Linea 4. RIORGANIZZAZIONE DELLA DISCIPLINA DEL TRAFFICO E SUA SPERIMENTAZIONE

La presente linea di attività indirizza una possibile proposta per partecipare al 3° Programma di attuazione del PNSS che dovrebbe essere operativo nel secondo trimestre 2008 (il 3° Programma è stato approvato dal CIPE il 28 dicembre 2008, la ripartizione regionale è stata deliberata dal Ministro dei Trasporti il giorno successivo, si attende la pubblicazione del bando regionale). Per Comuni come quello di Roma è previsto cofinanziamento non superiore al 40% del costo complessivo dell'intervento e per un importo massimo di € 600.000. Di seguito si presenta un progetto per un onere complessivo di € 1.500.000 che rientra nei parametri previsti dal 3° Programma.

Operativamente la proposta definitiva da sottoporre a richiesta di finanziamento sarà predisposta da ATAC di concerto con il Dipartimento VII.

6.1 OBIETTIVI

Individuazione di una **regolamentazione e di una gestione del traffico urbano che favorisca strutturalmente il miglioramento della sicurezza stradale** e sua progressiva applicazione al territorio comunale, con particolare riferimento alle aree ad alta incidentalità stradale.

6.2 CONTENUTI

Analisi dei principali fattori di rischio e individuazione dei fattori di regolamentazione e gestione del traffico che possono eliminare o ridimensionare tali fattori.

Elaborazione di un sistema organico di regole e di condizioni di gestione mirate in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale nelle situazioni prese in esame.

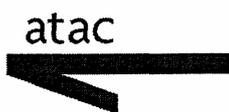
Applicazione sperimentale di tali regole in aree ristrette del territorio comunale per verificarne l'efficacia e il livello di accettazione da parte degli utenti della strada.

Valutazione dei risultati della sperimentazione e definizione di una strategia di messa a sistema delle misure regolamentari e gestionali.

6.3 RISULTATI ATTESI

Evoluzione della composizione modale, degli stili di mobilità e della configurazione del traffico secondo assetti più favorevoli al miglioramento della sicurezza stradale.

Riduzione degli incidenti gravi e delle vittime da questi determinate nei siti a più elevata incidentalità. Miglioramento dei livelli di efficienza della spesa (rapporto tra risultati conseguiti e mezzi impegnati). Forte abbassamento della soglia di fattibilità delle politiche di sicurezza stradale, in relazione ai costi molto più contenuti rispetto agli interventi di tipo infrastrutturale.



6.4 RISORSE

Le risorse da destinare a questa attività verranno definite in sede di redazione della richiesta di cofinanziamento. In via preventiva una possibile ipotesi determina costi per la realizzazione della linea di azione descritta pari a € 1.500.000 dei quali il 40% (€ 600.000) a carico delle risorse nazionali del PNSS (gestite dalla Regione Lazio) e il 60% (€ 900.000) a carico del Comune di Roma che dovranno essere individuate sotto forma di rifinalizzazione di spese già previste nel settore della gestione del traffico.

7 Linea 5. PROGETTO CITTÀ SICURE

7.1 OBIETTIVI

Sviluppare un'azione di **informazione e sensibilizzazione ai problemi di sicurezza specifici delle grandi e medie aree urbane nei confronti del governo e del legislatore di livello nazionale e regionale**. Promuovere il **confronto e il coordinamento delle grandi e medie aree urbane sui temi della sicurezza stradale**.

Spingere il legislatore nazionale e i legislatori regionali verso normative e **scelte di pianificazione e programmazione finanziaria più coerenti con le dimensioni e la qualità dei problemi di sicurezza stradale delle grandi e medie aree urbane** e soprattutto tali da fornire un maggior sostegno alle politiche di sicurezza stradale nelle grandi e medie aree urbane.

A titolo esemplificativo si nota che tali obiettivi comprendono una più diretta e attiva partecipazione delle grandi aree urbane alla riforma del Codice della Strada o alla definizione della programmazione nazionale a favore di interventi per la sicurezza stradale o alla definizione delle norme tecniche sulla rete stradale esistente.

7.2 CONTENUTI

Organizzazione di incontri tecnici, seminari, conferenze per proporre norme, regolamenti e allocazioni di risorse più coerenti con le esigenze di miglioramento della sicurezza stradale in area urbana. Tra le tematiche che potranno essere trattate si indicano:

- a) la modificazione della struttura di allocazione delle risorse finanziarie dedicate alla sicurezza stradale;
- b) la normativa per la sicurezza stradale in area urbana;
- c) la pianificazione e la programmazione della sicurezza stradale urbana nell'ambito del 4° e del 5° Programma di attuazione del PNSS (già finanziati);
- d) la valorizzazione del TPL a fini di sicurezza stradale;
- e) la messa in sicurezza degli spostamenti casa-scuola;
- f) la mobilità su due ruote a motore;
- g) gli spostamenti ciclopedonali in area urbana.



La presente linea di azione comprende inoltre misure e iniziative che favoriscano un più frequente e approfondito scambio di esperienze tra le grandi e medie aree urbane e un maggiore coordinamento su temi di particolare rilevanza (dai centri di monitoraggio urbani, alla gestione della sosta dei veicoli, alla limitazione della circolazione e degli accessi).

Infine il "Progetto città sicure" comprende l'elaborazione di documenti, piattaforme comuni, proposte, indirizzi tecnici e linee strategiche per favorire una più rapida evoluzione del sistema normativo-programmatorio verso configurazioni più favorevoli al sistema urbano.

7.3 RISULTATI ATTESI

Dalla quinta linea di azione si attendono tre ordini di risultati:

- a livello nazionale e regionale, una **evoluzione della normativa**, degli apparati regolamentari, dei meccanismi di allocazione delle risorse più favorevoli al miglioramento della sicurezza stradale in area urbana;
- il sistema urbano dovrebbe acquisire una **maggiore capacità di incidere** sulle decisioni del legislatore nazionale e regionale, del governo nazionale e dei governi regionali;
- le attività di confronto, verifica, scambio di esperienze (sia sul versante tecnico che su quello delle politiche poste in essere) dovrebbero **rafforzare e accelerare il miglioramento della sicurezza stradale in area urbana**.



8 QUADRO RIASSUNTIVO DELLE RISORSE E DEI CORRISPETTIVI

Le risorse necessarie per lo sviluppo dell'intero programma triennale sono pari a circa 4,66 ml di euro, suddivise secondo il dettaglio di cui alla tabella successiva.

| | Complessivo | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Tot | 1° | 2° | 3° |
| 1 Analisi e Piano | 320.000 | 140.000 | 180.000 | 0 |
| Analisi e tesi del Piano | 140.000 | 140.000 | 0 | 0 |
| Piano | 180.000 | 0 | 180.000 | 0 |
| 2 Monitoraggio e programmazione | 180.000 | 180.000 | 0 | 0 |
| Monitoraggio | 90.000 | 90.000 | 0 | 0 |
| Programma annuale | 90.000 | 90.000 | 0 | 0 |
| 3 Centro di Monitoraggio | 2.512.650 | 300.000 | 1.156.325 | 1.056.325 |
| Progettazione | 340.000 | 200.000 | 140.000 | |
| Impianto | 560.000 | | 360.000 | 200.000 |
| Avvio | 356.325 | | | 356.325 |
| Sperimentazione pilota | 1.256.325 | 100.000 | 656.325 | 500.000 |
| 4 3° Programma attuazione PNSS | 1.500.000 | 600.000 | 900.000 | |
| Discipline traffico per sic.str. | 600.000 | 300.000 | 300.000 | |
| Sperimentazione | 900.000 | 300.000 | 600.000 | |
| 5 Progetto città sicure | 150.000 | 150.000 | 0 | 0 |
| Studi e proposte | 90.000 | 90.000 | 0 | 0 |
| Conferenze, convegni, etc. | 60.000 | 60.000 | 0 | 0 |
| NEL COMPLESSO | | | | |
| Onere totale nominale | 4.662.650 | 1.370.000 | 2.236.325 | 1.056.325 |
| Rifinalizzaz. spese in essere | 2.156.325 | 400.000 | 1.256.325 | 500.000 |
| Cofinanziamenti | 1.856.325 | 500.000 | 800.000 | 556.325 |
| Risorse comunali da reperire | 650.000 | 470.000 | 180.000 | 0 |

L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, il sujesteso schema di deliberazione che risulta approvato all'unanimità.

Infine la Giunta, in considerazione dell'urgenza di provvedere, dichiara, all'unanimità immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma di legge.

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE
G. Alemanno

IL SEGRETARIO GENERALE
V. Gagliani Caputo

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal
al e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dalla Giunta Comunale nella seduta del
25 giugno 2008.

Dal Campidoglio, li

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....