



Protocollo RC n. 12050/11

## ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA CAPITOLINA

(SEDUTA DEL 3 AGOSTO 2011)

L'anno duemilaundici, il giorno di mercoledì tre del mese di agosto, alle ore 14,40, nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1 ALEMANNI GIOVANNI.....	<i>Sindaco</i>	8 DE PALO GIANLUIGI.....	<i>Assessore</i>
2 BELVISO SVEVA.....	<i>Vice Sindaco</i>	9 GASPERINI DINO.....	“
3 ANTONIOZZI ALFREDO.....	<i>Assessore</i>	10 GHERA FABRIZIO.....	“
4 AURIGEMMA ANTONIO.....	“	11 LAMANDA CARMINE.....	“
5 BORDONI DAVIDE.....	“	12 SENSI ROSELLA.....	“
6 CAVALLARI ENRICO.....	“	13 VISCONTI MARCO.....	“
7 CORSINI MARCO.....	“		

Sono presenti l'On.le Sindaco e gli Assessori Aurigemma, Bordoni, Corsini, De Palo, Gasperini, Lamanda, Sensi e Visconti.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Liborio Iudicello.

(O M I S S I S)

Deliberazione n. 266

### **Primo Bando di Concertazione per la realizzazione degli interventi previsti dal "Programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale Sicurezza Stradale". Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale (D.G.R. n. 116). Approvazione del progetto operativo esecutivo e dello Schema di Convenzione.**

Premesso che il CIPE, nella seduta del 29 novembre 2002, con deliberazione n. 100 ha approvato il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”, azioni prioritarie e il Programma annuale di attuazione 2002;

Che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Ministeriale n. 938 del 2 dicembre 2002 ha ripartito i fondi per la realizzazione di interventi in attuazione al suddetto Programma;

Che la Regione Lazio in attuazione al Piano e Programma suindicati coordina l'attribuzione a Province e Comuni di Euro 14.090.565,00 quale quota di cofinanziamento in conto capitale per interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel Programma e nel Piano richiamati;

Che il Bando di Concertazione della Regione Lazio per la realizzazione degli interventi previsti dal citato Programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale

della Sicurezza Stradale prevede massimali di cofinanziamento regionale, nel caso del Comune di Roma, pari a Euro 3.000.000,00 relativamente ai seguenti interventi:

- punto b) messa in sicurezza delle zone urbane a massimo rischio, individuate sulla base dell'analisi svolte dalle amministrazioni responsabili;
- punto c) moderazione del traffico e la riqualificazione di strade e piazze per il miglioramento della sicurezza stradale;  
e pari ad Euro 1.500.000,00 per gli interventi, tra gli altri, di cui al punto f) finalizzati alla creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, di livello regionale, provinciale e comunale dedicati esclusivamente al miglioramento della sicurezza stradale;

Che il Comune di Roma con deliberazione Giunta Comunale n. 498 del 5 agosto 2003 in considerazione delle attività già avviate in materia di sicurezza stradale e dei fondi messi a disposizione della Regione Lazio, ha deliberato:

- 1) di impegnarsi a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale per la realizzazione degli interventi più rilevanti dei Piani Particolareggiati di traffico, selezionando quelli che riguardano situazioni di maggiore rischio;
- 2) a predisporre e a presentare alla Regione Lazio un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da questi determinati ai fini della sicurezza stradale e consentire la valutazione degli stessi;
- 3) di approvare la bozza di convenzione con la Regione Lazio sulla base dello schema riportato nel Bando Regionale;

Che con successiva deliberazione Giunta Comunale n. 248 del 28 aprile 2004 è stato confermato l'impegno a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento regionale per la realizzazione degli interventi più rilevanti dei Piani Particolareggiati di traffico, selezionando, tra quelli che riguardano situazioni di maggiore rischio, i seguenti interventi:

- 1) "Sistemazione accessi Tangenziale Est" per un importo complessivo pari a Euro 808.000,00;
- 2) "Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale" per un costo complessivo pari a Euro 2.512.650,00;

Che con nota Dipartimento Mobilità e Trasporti prot. n. 28423 del 28 agosto 2003 è stato inviato alla Regione Lazio Direzione Regionale Infrastrutture il progetto denominato "Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale";

Che la Regione Lazio con deliberazione di Giunta n. 116 dell'11 febbraio 2005 ha deliberato:

- di assegnare il cofinanziamento alle proposte giudicate dalla Commissione di Valutazione maggiormente coerenti con gli obiettivi e contenuti del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per un importo di Euro 10.172.159,15;
- di approvare la graduatoria e la ripartizione dei finanziamenti relativi al Bando suindicato dalla quale risultano finanziati due progetti presentati dal Comune di Roma il "Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale" e gli "Interventi sperimentali per la sicurezza stradale cofinanziati dalla Regione rispettivamente per Euro 1.256.325,00 e Euro 323.200,00;
- di attivare il finanziamento secondo la procedura finanziaria impostata dalla Direzione Regionale Bilancio e Tributi;
- di autorizzare il Direttore del Dipartimento Territorio alla stipula di Convenzione con gli Enti assegnatari;

Che la Regione Lazio Direzione Regionale Infrastrutture con nota acquisita dal Dipartimento Mobilità e Trasporti con prot. n. 10989 del 24 marzo 2005 ha comunicato che il progetto “Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale” per complessivi Euro 2.512.650,00 è stato cofinanziato al 50% per un importo di Euro 1.256.325,00, assegnando al Comune 120 giorni per la trasmissione del progetto definitivo;

Che il Dipartimento Mobilità e Trasporti con nota prot. n. 24725 del 14 luglio 2005 ha inoltrato alla Regione Lazio la richiesta di proroga per la presentazione del progetto definitivo “Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale”;

Che la Regione Lazio con nota prot. n. 116545/2004 (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 27488 del 3 agosto 2005) ha espresso parere favorevole alla richiesta di proroga di 120 giorni per la presentazione del progetto definitivo relativo “Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale”;

Che il Dipartimento Mobilità e Trasporti con nota prot. n. 47054 del 16/11/2005 ha trasmesso alla Regione Lazio il Programma Operativo dell'intervento “Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale”;

Considerato che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 30 marzo 2009 e con deliberazione della Giunta Comunale n. 244 del 29 luglio 2009, il Comune di Roma, nel definire il riordino organizzativo e societario delle società di trasporto pubblico locale, ha previsto, tra l'altro, la costituzione, mediante scissione parziale di un ramo d'azienda ex art. 2506 c.c. – compreso in ATAC S.p.A. – di una Società a responsabilità limitata, con socio unico, denominata “Roma Servizi per la Mobilità”, la quale svolge attualmente la sua attività in favore di Roma Capitale, di cui è emanazione organica ed ente strumentale;

Che, per l'effetto, a decorrere dal 1° gennaio 2010, l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. con sede attuale sita in Roma, Via Mosca, 9 – 00142 – P. I.V.A. e Iscrizione n. 10735431008, numero REA 1253419, iscritta nella sezione ordinaria del Registro delle Imprese di Roma il 31 dicembre 2009, ha assunto i diritti e gli obblighi di ogni genere facenti capo ad ATAC S.p.A. nelle attività trasferite a seguito della scissione, subentrando a quest'ultima in tutti i beni e in tutti i rapporti attivi e passivi di qualsiasi specie e natura;

Che, ai sensi dello Statuto dell'Agenzia Roma Servizi – per la Mobilità S.r.l., e del vigente Contratto di Servizio tra il Comune di Roma e detta Società, approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 84 del 24 marzo 2010, la stessa è affidataria, tra gli altri, del compito di supportare l'Amministrazione Capitolina nella pianificazione della mobilità pubblica e privata e nella progettazione – fino al livello attuativo – di reti, infrastrutture e servizi, nonché di assicurare la realizzazione degli interventi sulle infrastrutture per la mobilità di superficie, curandone l'intero processo attuativo;

Che pertanto dopo la scissione l'intervento oggetto del presente provvedimento rientra nelle competenze attribuite alla neo costituita Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.;

Che la Regione Lazio, con nota n. 192947 del 20 agosto 2010 ha comunicato che con Decreto n. 795 del 28 settembre 2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro delle Economie e delle Finanze è stato autorizzato l'utilizzo diretto, da parte della Regione Lazio, delle risorse relative al Programma sopra specificato, da corrispondere agli Enti beneficiari secondo un piano ripartito nelle annualità comprese tra il 2009 e il 2016, richiedendo l'invio del progetto operativo esecutivo del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale, accompagnato dall'atto di approvazione dell'Ente ed inviando lo Schema di Convenzione da sottoscrivere;

Che la Regione Lazio con nota prot. n. 44438/DA/09/01 (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 33086 del 19 novembre 2010) ha comunicato che con determinazione n. B4309 dell'1 ottobre 2010 sono stati assunti in favore del Comune di Roma gli impegni relativi all'intervento denominato “Centro di monitoraggio della

Sicurezza Stradale” per un importo complessivo di Euro 1.256.325,00 di cui Euro 834.638,38 per l’anno 2010, Euro 136.116,40 nell’anno 2011 e Euro 285.570,22 nell’anno 2012;

Che la Regione Lazio con nota del 24 maggio 2011 prot. n. 224108/08/00 (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 17621 del 31 maggio 2011 ha sollecitato l’Amministrazione a sottoscrivere la convenzione per l’attuazione dell’intervento sopra citato, ai fini del mantenimento in bilancio del finanziamento e dell’impegno di spesa;

Che Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. con nota n. 70920 dell’8 novembre 2010 (prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 31705 dell’8 novembre 2010) ha trasmesso il progetto Operativo Esecutivo dell’intervento denominato “Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale” strutturato in quattro macrofasi così suddivise:

	gruppo di progetto	consulenze	docenti	gruppo sistemi inform.	gruppo rilevaz. dati	gruppo rilevaz. rete/segnaletica	beni e servizi	totali	quota regione lazio	quota comun e DG 84/10 art. 11	quota comun e DD 1242/10	
<b>Macrofasi</b>												
<b>A</b>	<b>Costruzione e avvio centro di Competenza</b>							<b>306.500</b>	<b>152.000</b>	<b>154.500</b>	<b>-</b>	
1	impianto del centro di monitoraggio	82.500	72.000	36.000				190.500	36.000	154.500		
2	strumentazione tecnica						86.000	86.000	86.000			
3	informazione e diffusione						30.000	30.000	30.000			
<b>B</b>	<b>Gestione del Sistema Informativo e Sperimentazioni</b>							<b>1.784.900</b>	<b>833.075</b>	<b>336.825</b>	<b>615.000</b>	
1	costruzione del sistema informativo sicurezza stradale	126.250	75.750	127.500	491.400	80.000	60.000	960.900	143.900	202.000	615.000	
2	realizzazione del modello di valutazione e gestione dei dati	50.250	39.250	71.250				160.750	71.250	89.500		
3	sperimentazione	32.500	6.000	16.500	400.000			535.000	501.175	33.625		
4	strumentazione tecnica	11.500	4.750	12.000			100.000	128.250	116.750	11.500		
<b>C</b>	<b>Analisi Sicurezza Stradale/ Programmazione Azioni Prioritarie</b>							<b>328.000</b>	<b>211.000</b>	<b>117.000</b>	<b>-</b>	
1	elaborazione della relazione su stato ed evoluzione sicurezza stradale	117.000	122.000					239.000	122.000	117.000		
2	strumentazione tecnica						24.000	24.000	24.000			
3	informazione e diffusione						65.000	65.000	65.000			
<b>D</b>	<b>Processo Partecipativo e costruzione Consulta</b>							<b>93.250</b>	<b>60.250</b>	<b>33.000</b>	<b>-</b>	
1	costruzione della consulta cittadina sulla sicurezza stradale	33.000	30.250				30.000	93.250	60.250	33.000		
2	informazione e diffusione											
<b>TOTALI</b>		<b>453.000</b>	<b>350.000</b>	<b>36.000</b>	<b>227.250</b>	<b>971.400</b>	<b>80.000</b>	<b>395.000</b>	<b>2.512.650</b>	<b>1.256.325</b>	<b>641.325</b>	<b>615.000</b>

Che il costo complessivo dell’intervento “Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale” pari a Euro 2.512.650,00 risulta cofinanziato al 50% dalla Regione e al 50% dall’Amministrazione;

Che la quota a carico dell’Amministrazione di Euro 1.256.325,00 risulta così composta:

- Euro 615.000,00 dall’incarico affidato dal Dipartimento Mobilità e Trasporti a Roma Servizi per la Mobilità con determinazione dirigenziale n. 1242 del 29 ottobre 2010 dell’intervento denominato “Rilievo della segnaletica stradale e

verifica delle discipline di traffico per la realizzazione di un archivio informatizzato relativo alla viabilità principale e centro storico di Roma, finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale e della fluidificazione del traffico”;

- Euro 641.325,00 con le attività che ricadono nell’ambito del Contratto di Servizio tra il Comune di Roma e Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. di cui alla deliberazione Giunta Comunale n. 84/2010 art. 11 che prevede lo svolgimento di attività a supporto alla pianificazione della mobilità per un massimo di 50.000 ore-uomo annue i cui corrispettivi sono ricompresi in quelli previsti dalla delibera stessa;

Che la quota a carico della Regione Lazio di Euro 1.256.325,00 risulta inserita nel bilancio di previsione 2011-2013 come segue:

- Euro 970.754,78 anno 2011 intervento u1.03 6ATA vincolato alla risorsa e2.02.3000 OPNS
- Euro 285.570,22 anno 2012 intervento u1.03 6ATA vincolato alla risorsa e2.02.3000 OPNS;

Che pertanto è necessario procedere alla approvazione del Progetto operativo esecutivo del Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale e dello Schema di Convenzione da stipulare con la Regione Lazio che formano parte integrante del presente atto;

Preso atto che, in data 29 luglio 2011 il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti, ha attestato, ai sensi dell’art. 29, c. 1 lett. h) e i), del Regolamento degli Uffici e dei Servizi, coma da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell’Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte di natura economico-finanziaria o di impatto sulla funzione Dipartimentale che essa comporta.

Il Direttore

F.to: G. Serra;

Considerato che in data 29 luglio 2011 il Direttore della U.O Programmazione, Sviluppo e Controllo del Traffico e della Viabilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti, quale responsabile del Servizio, ha espresso il parere che integralmente si riporta “Ai sensi e per gli effetti dell’art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa della proposta di deliberazione di cui all’oggetto.

Il Direttore

F.to: G. Camilli”;

Considerato che in data 29 luglio 2011 il Dirigente della XXII U.O. di Ragioneria, ha espresso il parere che integralmente si riporta: “Ai sensi e per gli effetti dell’art. 49 del D.Lgs. 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. Ruiz”;

Che sulla proposta in esame è stata, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all’art. 97, comma 2, del Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267;

## LA GIUNTA CAPITOLINA

## DELIBERA

- 1) di approvare il progetto operativo esecutivo dell'intervento denominato "Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale", che costituisce parte integrante del presente provvedimento, per l'importo complessivo di Euro 2.512.650,00, strutturato in macrofasi secondo lo schema di seguito riportato:

	gruppo di progetto	consulenze	docenti	gruppo sistemi inform.	gruppo rilevaz. dati	gruppo rilevaz. rete/segnalatica	beni e servizi	totali	quota regione lazio	quota comune DG 84/10 art. 11	quota comune DD 1242/10	
<b>Macrofasi</b>												
<b>A</b>	<b>Costruzione e avvio centro di Competenza</b>							<b>306.500</b>	<b>152.000</b>	<b>154.500</b>	<b>-</b>	
1	impianto del centro di monitoraggio	82.500	72.000	36.000				190.500	36.000	154.500		
2	strumentazione tecnica						86.000	86.000	86.000			
3	informazione e diffusione						30.000	30.000	30.000			
<b>B</b>	<b>Gestione del Sistema Informativo e Sperimentazioni</b>							<b>.784.900</b>	<b>833.075</b>	<b>336.825</b>	<b>615.000</b>	
1	costruzione del sistema informativo sicurezza stradale	126.250	75.750	127.500	491.400	80.000	60.000	960.900	143.900	202.000	615.000	
2	realizzazione del modello di valutazione e gestione dei dati	50.250	39.250	71.250				160.750	71.250	89.500		
3	sperimentazione	32.500	6.000	16.500	480.000			535.000	501.175	33.825		
4	strumentazione tecnica	11.500	4.750	12.000			100.000	128.250	116.750	11.500		
<b>C</b>	<b>Analisi Sicurezza Stradale/ Programmazione Azioni Prioritarie</b>							<b>328.000</b>	<b>211.000</b>	<b>17.000</b>	<b>-</b>	
1	elaborazione della relazione su stato ed evoluzione sicurezza stradale	117.000	122.000					239.000	122.000	117.000		
2	strumentazione tecnica						24.000	24.000	24.000			
3	informazione e diffusione						65.000	65.000	65.000			
<b>D</b>	<b>Processo Partecipativo e costruzione Consulta</b>							<b>93.250</b>	<b>60.250</b>	<b>33.000</b>	<b>-</b>	
1	costruzione della consulta cittadina sulla sicurezza stradale	33.000	30.250				30.000	93.250	60.250	33.000		
2	informazione e diffusione											
	<b>TOTALI</b>	<b>453.000</b>	<b>350.000</b>	<b>36.000</b>	<b>227.250</b>	<b>971.400</b>	<b>80.000</b>	<b>395.000</b>	<b>2.512.650</b>	<b>1.256.325</b>	<b>641.325</b>	<b>615.000</b>

- 2) di approvare lo schema di convenzione con la Regione Lazio per l'attuazione dell'intervento denominato "Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale" che costituisce parte integrante del presente provvedimento;
- 3) di autorizzare il direttore della U.O. Programmazione, Sviluppo e Controllo del Traffico e della Viabilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti a sottoscrivere la convenzione con la Regione Lazio.

Che il costo complessivo dell'intervento "Centro di monitoraggio della Sicurezza Stradale" pari a Euro 2.512.650,00 risulta cofinanziato al 50% dalla Regione e al 50% dall'Amministrazione.

Che la quota a carico dell'Amministrazione di Euro 1.256.325,00 risulta così composta:

- Euro 615.000,00 dall'incarico affidato dal Dipartimento Mobilità e Trasporti a Roma Servizi per la Mobilità con determinazione dirigenziale n. 1242 del 29 ottobre 2010 dell'intervento denominato "Rilievo della segnaletica stradale e verifica delle discipline di traffico per la realizzazione di un archivio informatizzato relativo alla viabilità principale e centro storico di Roma, finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale e della fluidificazione del traffico";
- Euro 641.325,00 attraverso la finalizzazione alla realizzazione del Centro di monitoraggio delle attività previste dal Contratto di Servizio tra il Comune di Roma e Roma Servizi per la Mobilità, di cui alla deliberazione Giunta Comunale n. 84/2010, sottoscritto il 26 marzo 2010 con prot. 8755/2010 rep. n. 8/2010, in particolare dall'art. 11 dello stesso riguardo le attività di ingegneria del traffico e per la sicurezza stradale per una quota di giorni uomo.

Che la quota a carico della Regione Lazio di Euro 1.256.325,00 grava il Bilancio 2011 come segue:

- Euro 970.754,78 anno 2011 intervento u1.03 6ATA vincolato alla risorsa e2.02.3000 OPNS;
- Euro 285.570,22 anno 2012 intervento u1.03 6ATA vincolato alla risorsa e2.02.3000 OPNS.

Con successivo provvedimento dirigenziale si provvederà all'accertamento dell'importo di Euro 1.256.325,00 relativo al contributo a carico della Regione Lazio e al relativo impegno per la realizzazione dell'intervento cofinanziato.



**ROMA CAPITALE**

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI: PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA  
STRADALE, PROGRAMMA DI ATTUAZIONE 2002 / REGIONE LAZIO: BANDO DI ATTUAZIONE

**ROMA CAPITALE**

**CENTRO DI MONITORAGGIO DELLA  
SICUREZZA STRADALE**

(ART. 2, LETTERA F DEL BANDO REGIONALE)

**PROGETTO  
OPERATIVO / ESECUTIVO**

**N O V E M B R E 2 0 1 0**



## INDICE

	<b>Premessa</b> .....	<b>2</b>
<b>A</b>	<b>CARATTERI GENERALI</b> .....	<b>3</b>
1	Obiettivi del progetto operativo .....	4
2	Struttura e articolazione del progetto .....	4
3	Risultati attesi .....	7
<b>B</b>	<b>AREE DI LAVORI / LINEE DI ATTIVITÀ</b> .....	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Costituzione del Centro di Competenza</b> .....	<b>9</b>
	4.1. <i>Natura e caratteristiche</i> .....	9
	4.2. <i>Obiettivi e risultati</i> .....	9
	4.3. <i>Caratteri strutturali</i> .....	10
	4.4. <i>Programma operativo / linee di attività</i> .....	11
	4.5. <i>Risorse Professionali</i> .....	14
	4.6. <i>Strumentazione tecnica</i> .....	14
	4.7. <i>Informazione e diffusione</i> .....	15
<b>5</b>	<b>Costruzione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale</b> .....	<b>16</b>
	5.1. <i>Natura e caratteristiche</i> .....	16
	5.2. <i>Obiettivi e risultati</i> .....	17
	5.3. <i>Caratteri strutturali</i> .....	18
	5.4. <i>Programma operativo / linee di attività</i> .....	19
	5.5. <i>Risorse Professionali</i> .....	22
	5.6. <i>Strumentazione tecnica</i> .....	23
<b>6</b>	<b>Realizzazione del Modello di Valutazione e Gestione Dati</b> .....	<b>24</b>
	6.1. <i>Natura e caratteristiche</i> .....	24
	6.2. <i>Obiettivi e risultati</i> .....	24
	6.3. <i>Caratteri strutturali</i> .....	25
	6.4. <i>Programma operativo / linee di attività</i> .....	27
	6.5. <i>Risorse Professionali</i> .....	29
	6.6. <i>Strumentazione tecnica</i> .....	30
<b>7</b>	<b>Sperimentazioni</b> .....	<b>31</b>
	7.1. <i>Natura e caratteristiche</i> .....	31
	7.2. <i>Programma operativo / linee di attività</i> .....	32
	7.3. <i>Risorse Professionali</i> .....	34
	7.4. <i>Strumentazione tecnica</i> .....	35
<b>8</b>	<b>Elaborazione della relazione su stato ed evoluzione della sicurezza stradale</b> .....	<b>36</b>
	8.1. <i>Natura e caratteristiche</i> .....	36
	8.2. <i>Obiettivi e risultati</i> .....	36
	8.3. <i>Caratteri strutturali</i> .....	37
	8.4. <i>Programma operativo / linee di attività</i> .....	39
	8.5. <i>Risorse Professionali</i> .....	42
	8.6. <i>Strumentazione tecnica</i> .....	43
	8.7. <i>Informazione e diffusione</i> .....	43
<b>9</b>	<b>Costituzione della Consulta Cittadina sulla sicurezza stradale</b> .....	<b>44</b>
	9.1. <i>Natura e caratteristiche</i> .....	44
	9.2. <i>Obiettivi e risultati</i> .....	44
	9.3. <i>Supporti tecnici alle attività della Consulta</i> .....	46
	9.4. <i>Programma operativo / linee di attività</i> .....	46
	9.5. <i>Risorse Professionali</i> .....	48
	9.6. <i>Informazione e diffusione</i> .....	49
<b>10</b>	<b>Fasi e tempi</b> .....	<b>50</b>
<b>11</b>	<b>Risorse professionali e costi</b> .....	<b>53</b>
	11.1. <i>Quadro complessivo</i> .....	53
	11.2. <i>Composizione dei costi per linea di azione</i> .....	53
	11.3. <i>Composizione dei costi per fattore di attuazione</i> .....	54
	11.4. <i>Tavole di dettaglio</i> .....	56
	11.5. <i>Quote di cofinanziamento</i> .....	60



### **Premessa**

Già nella sua configurazione iniziale, il progetto “*Centro di monitoraggio della sicurezza stradale*”, presentato nell’ambito del Primo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, veniva a prefigurare un quadro di attività ampio ed articolato, già fortemente operativo e ben definito, da un lato, rispetto alle modalità di attuazione delle specifiche linee di attività e, dall’altro, rispetto ai risultati attesi da ciascuna di esse.

Nonostante il significativo lasso temporale intervenuto tra la stesura del progetto generale e quella del progetto operativo (sette anni), il complesso di attività previsto nella stesura iniziale, ampio e fortemente innovativo rispetto agli scenari in cui si veniva a collocare, mantiene ancora oggi una sostanziale attualità e ricchezza di contenuti anche se ottimizzabile e implementabile in certi punti e in ragione delle mutate condizioni.

Il quadro di programmazione e i diversi strumenti di governo e di gestione della mobilità e della sicurezza stradale, che l’Amministrazione è venuta a definire nel corso degli anni, non modificano né tanto meno spostano i livelli di efficacia della proposta progettuale, anzi al contrario ne vengono ad amplificare le potenzialità, arricchendola di ulteriori e più ambiziose finalità e collocandola all’interno di uno scenario più strutturato che contribuisce a valorizzare ulteriormente gli specifici contenuti progettuali.

Ci si riferisce, in particolare, alle esperienze condotte da Roma Capitale sui temi del governo del traffico e della mobilità - con la elaborazione del *Piano Strategico della Mobilità* e attraverso la redazione dei *Piani Particolareggiati del Traffico* - e, in particolare, sui temi del governo della sicurezza stradale - con l’avvio operativo nel 2010 del *Programma Triennale di Sicurezza Stradale*, che intende ricondurre ad un quadro di azione organico il complesso degli strumenti di gestione della sicurezza stradale (il *Piano Comunale della Sicurezza Stradale*, il *Centro di Monitoraggio dell’Incidentalità*, la *Consulta Cittadina per la Sicurezza Stradale*, i *Programmi annuali di attuazione*) e fornisce uno scenario programmatico articolato rispetto al quale si integrano pienamente e acquisiscono valore aggiunto le diverse azioni previste dal progetto.

Oltre alla dovuta specificazione delle fasi di dettaglio e delle modalità per procedere, il progetto operativo tenderà a **ricollocare la proposta iniziale all’interno del più recente quadro programmatico di riferimento**, in collegamento con i diversi strumenti e le differenti opportunità messe in campo e rispetto alle rinnovate condizioni che contraddistinguono attualmente l’Amministrazione nei settori e negli ambiti di governo della sicurezza stradale.

**I caratteri di intersectorialità e multidisciplinarietà** che già caratterizzavano il progetto iniziale si rafforzano ulteriormente nella definizione di una struttura tecnica - il centro di monitoraggio dell’incidentalità - che diventa “**centro di competenza sulla sicurezza stradale**”, luogo di accumulazione delle conoscenze, dei dati e delle informazioni che riguardano la sicurezza stradale ma anche nodo centrale di una rete di scambio (di materiali e di informazioni) più estesa che coinvolge i diversi settori (di programmazione, di governo, di gestione) che, direttamente o indirettamente, possono contribuire a migliorare il sistema informativo alla base del centro di monitoraggio e rafforzare il sistema di supporto alle decisioni che contraddistinguono il centro di monitoraggio nella sua accezione più ampia, **come centro di competenza sulla sicurezza stradale**.

Nel passaggio dalla stesura generale alla stesura operativa, **il progetto si arricchisce cioè di ulteriori valenze e significati** che lo raccordano allo scenario ormai più evoluto in cui si muovono i diversi sistemi di governo e di gestione della sicurezza stradale.

Il riferimento alle diverse strutture di eccellenza che già operano a livello nazionale nei settori della gestione e del monitoraggio dei dati di incidentalità e nella realizzazione di sistemi di supporto al governo della sicurezza stradale consente di adottare modelli già sperimentati, acquisendone gli elementi di maggiore efficacia e superandone invece i limiti già in fase di progettazione.



## **A. CARATTERI GENERALI**



## 1. OBIETTIVI DEL PROGETTO OPERATIVO

Assumendo sostanzialmente gli obiettivi che erano stati posti alla base del progetto generale, il progetto operativo entra maggiormente in dettaglio rispetto alle linee di attività e alle modalità individuate per raggiungere e valorizzare al massimo i livelli di efficacia dei rispettivi risultati. In particolare, in continuità con gli obiettivi già posti in partenza, il progetto intende assicurare:

- a) **la più ampia conoscenza dell'incidentalità stradale**, con l'individuazione delle condizioni, delle componenti e delle variabili specifiche che determinano incidentalità sul territorio comunale, delle condizioni e dei fattori di rischio, delle concentrazioni, delle frequenze e delle ricorsività, attraverso la costruzione di un sistema di archivi ampiamente articolato in rispetto alla complessità delle variabili significative, georeferenziato e implementato nelle sue diverse articolazioni grazie alla costruzione di un sistema di raccolta, omogeneizzazione, sistematizzazione dei dati di base;
- b) **la valutazione e il monitoraggio delle misure e delle azioni** poste in essere e finalizzate a contrastare le specifiche componenti di incidentalità, attraverso la realizzazione di strutture e strumenti atti a comprendere, analizzare, monitorare il quadro della sicurezza stradale a dimensione comunale e con ampio livello di disaggregazione territoriale, rispetto alle diverse implicazioni che assume nei diversi sistemi della mobilità, del traffico, del territorio, dell'ambiente, etc..
- c) **la misura dell'efficacia degli interventi** e l'individuazione delle azioni e delle misure più efficaci in grado di rimuovere i principali fattori di rischio o di ridurre drasticamente la portata, nei diversi contesti e per le diverse problematiche, in funzione degli specifici risultati attesi, in termini di rapporti costi/benefici, riduzione dell'incidentalità, qualità ambientale, etc. La valutazione dei livelli di incidentalità e delle condizioni di rischio, da un lato, con l'individuazione delle azioni e delle misure di contrasto, dall'altro, condurranno alla **individuazione delle azioni prioritarie** (*Programma di Azioni*) che sistematicamente (con cadenza annuale) potrà re-indirizzare e supportare il quadro programmatico e attuativo dell'Amministrazione;
- d) **la costruzione di un quadro di condivisione e di confronto**, opportunamente strutturato, finalizzato ad ottimizzare le condizioni di fattibilità e di efficacia delle diverse azioni poste in essere, attraverso un efficace coordinamento di tutte iniziative che incidono sulla mobilità e sulla sicurezza stradale nel territorio romano assunte dagli altri livelli istituzionali (Municipi, Provincia, Regione, Comuni dell'hinterland romano), da altri soggetti pubblici presenti nell'area e dalle grandi strutture private, costituendo a tale fine una "*Consulta sulla sicurezza stradale*" come sede organizzata di confronto, valutazione e indirizzo gestita da tutti i soggetti interessati al miglioramento della sicurezza stradale.

## 2. STRUTTURA E ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

In funzione dei suddetti obiettivi, e in ragione delle diverse condizioni quantitative e qualitative dell'incidentalità stradale, ai fattori e alle motivazioni che hanno condotto a delineare la proposta progettuale iniziale, nelle sue diverse articolazioni già ampiamente illustrate nel progetto<sup>1</sup>, si delinea un quadro di attività ben definito, articolato schematicamente in sei aree di lavoro<sup>2</sup>:

1. **Costituzione del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale** - e cioè di una struttura tecnica dedicata alle attività di analisi, valutazione e monitoraggio della sicurezza stradale; alla valutazione dei risultati e dell'efficacia delle azioni e degli interventi; alla elaborazione di supporti tecnici per la programmazione e il governo della sicurezza stradale. Ma oltre la suddetta accezione, il Centro di competenza assume una funzione strategica, come luogo di raccolta dei dati e delle informazioni necessarie al governo della sicurezza stradale e come raccordo tra i diversi soggetti, strutture ed organismi che operano sul territorio comunale e che possono contribuire ad arricchire ed implementare il

<sup>1</sup> Si rimanda, in particolare, al progetto – Allegato D – Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale. Agosto 2003

<sup>2</sup> In particolare, rispetto al progetto generale, la seconda linea di attività prevista dal progetto generale (**Creazione della strumentazione tecnica e degli archivi**) viene ulteriormente articolata nelle due linee di attività (**Costruzione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)** e **Realizzazione del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati**), data rilevanza e la sostanziale indipendenza nelle modalità operative di attuazione e di gestione delle stesse.



patrimonio informativo del Centro, che diviene fornitore a sua volta di informazioni e materiali utili allo svolgimento delle rispettive e specifiche attività.

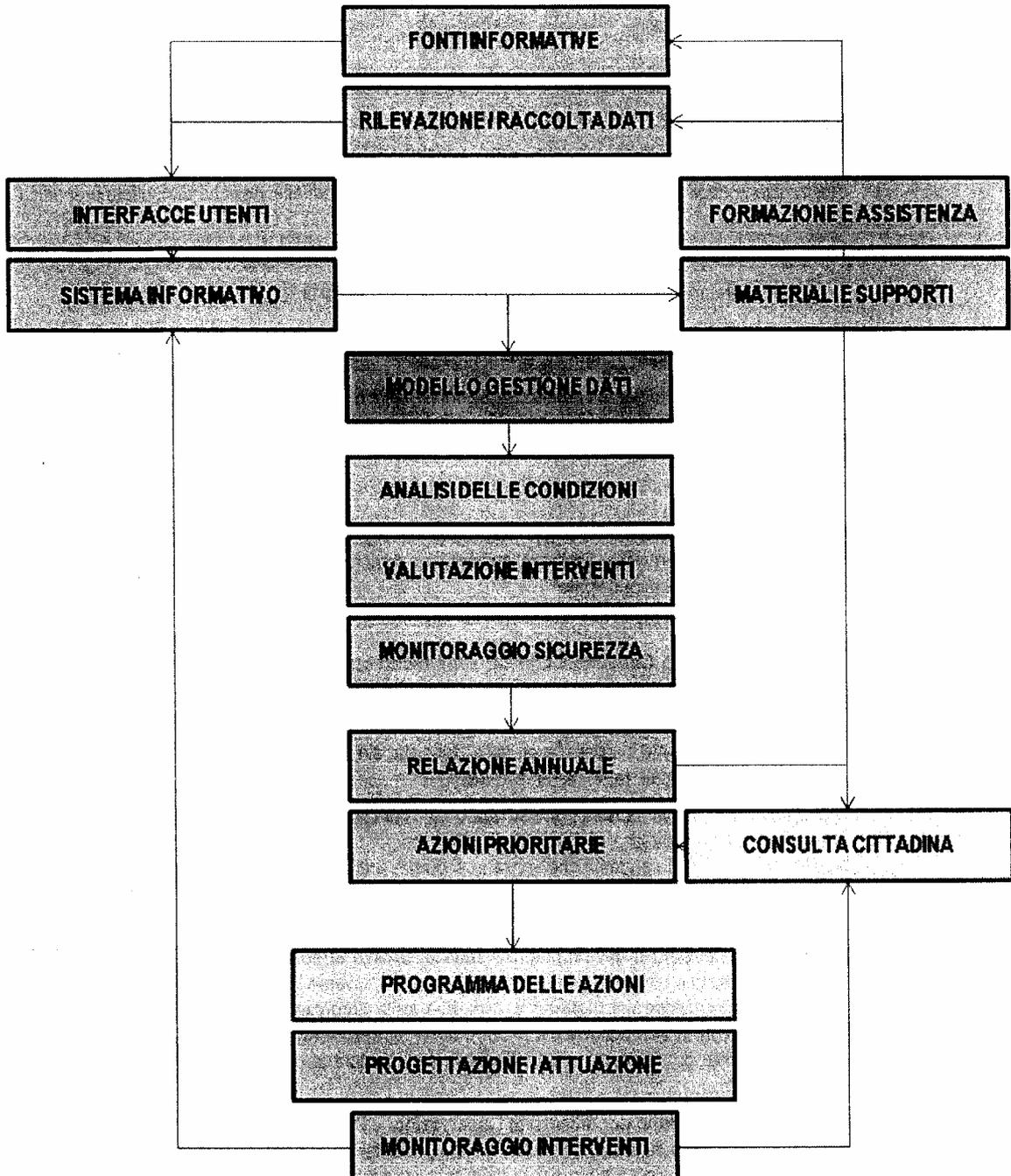
2. **Costruzione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)** – come luogo di accumulazione dei dati e delle informazioni (diverse e di diversa natura) specificamente dedicato ad analizzare e comprendere il fenomeno della sicurezza stradale rispetto alle diverse variabili che determinano incidentalità (infrastrutturali, comportamentali, territoriali, ambientali, etc.); rispetto ai diversi sistemi informativi settoriali (incidentalità, mobilità, ambiente, territorio, etc.); rispetto ai diversi settori di competenza che possono contribuire a fornire dati ed informazioni utili (Polizie Municipali, Asl, Compagnie Assicurative; etc.). Come importante forma di output del sistema informativo così articolato, all'interno del Centro di Competenza, si configura l'**Osservatorio sulla Sicurezza Stradale** che svolge attività di analisi, elaborazione e diffusione dei dati significativi.
3. **Realizzazione del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati** – attraverso la costruzione di un modello dinamico di valutazione teso a gestire la molteplicità dei dati e delle informazioni contenute nel SISS e a consentire elaborazioni e valutazioni a variabili multiple e di dettaglio in funzione delle specifiche esigenze di analisi, di valutazione, di programmazione del Centro di Competenza e come supporto alle attività sistematiche dell'Osservatorio.
4. **Elaborazione della Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale** che illustri le principali condizioni e le dinamiche dell'incidentalità stradale sul territorio comunale rispetto alle diverse variabili analizzate e alle diverse elaborazioni realizzate. In particolare, la Relazione conterrà l'**analisi dello stato e dell'evoluzione della sicurezza stradale; l'analisi e la valutazione degli interventi e delle misure realizzate; il quadro delle azioni prioritarie da porre in essere.**
5. **Costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale, con la definizione dei necessari supporti tecnici e organizzativi**, al fine di costituire la sede strutturata per il confronto sui temi e le condizioni della sicurezza stradale, per la individuazione e la condivisione delle azioni prioritarie, per la valutazione dei risultati conseguiti nell'ambito delle azioni specifiche, per definire accordi di partenariato pubblico-privato e sviluppare forme di concertazione interistituzionali.
6. **Una ulteriore linea di attività riguarda l'area delle sperimentazioni, volte a rafforzare il patrimonio conoscitivo e informativo di riferimento.**

Lo schema riportato nella pagina seguente illustra l'articolazione del Centro di Competenza, a partire dal raccordo con le fonti informative, attraverso la costruzione di rapporti strutturati e permanenti nel tempo con i soggetti referenti (i soggetti deputati a fornire ma anche ad utilizzare i supporti forniti dal Centro); attraverso la costruzione di un sistema informativo articolato e complesso, costituito da livelli e materiali conoscitivi diversi ma in stretto dialogo tra loro, che consentono, sulla base di un modello avanzato di elaborazione e gestione dei dati, la predisposizione di supporti conoscitivi utili ai diversi processi di governo della sicurezza stradale; sulla base di un insieme di sperimentazioni volte a rafforzare i quadri conoscitivi sulla base di indagini dirette e rilevazioni sul campo.

Il modello di gestione dei dati consentirà di costruire sistemi di analisi dell'incidentalità stradale, sistemi di valutazione dei livelli di sicurezza stradale, sistemi di analisi e di monitoraggio dell'efficacia degli interventi.

Attraverso i suddetti strumenti, il Centro di Competenza potrà produrre in maniera sistematica quadri descrittivi e di valutazione che costituiranno supporto alla definizione delle diverse strategie di programmazione e di attuazione degli interventi, consentendo tra l'altro, ancora in maniera strutturata e sistematica, la valutazione e il monitoraggio delle suddette strategie.

Il raccordo con i diversi soggetti ed operatori del settore (attraverso il riferimento alla Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale) rafforzerà il potenziale della struttura che diventerà il luogo di raccolta delle diverse istanze e raccordo tra le diverse posizioni. I risultati delle valutazioni specifiche costituiranno utili materiali di conoscenza ed entreranno in circolo ad alimentare il sistema complessivo.



Schema di funzionamento del Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale



### 3. RISULTATI ATTESI

Le diverse linee di attività consentono di sviluppare due ordini di risultati. Il primo gruppo è costituito da “**risultati strumentali**”, di interesse prevalente per l'Amministrazione e cioè da:

- costituzione della struttura tecnica preposta al monitoraggio;
- formazione e l'addestramento del personale;
- creazione degli archivi di base e delle procedure informatiche per la loro gestione;
- realizzazione degli strumenti informatici per le analisi e i supporti alle verifiche di risultato e di efficacia;
- realizzazione degli strumenti a supporto della informazione di interesse generale;
- acquisizione tramite indagini e rilevazioni di tutti i dati rilevanti ai fini della sicurezza stradale;
- acquisizione, sempre tramite rilevazione, dello stato qualitativo di una porzione della rete stradale comunale, con particolare riferimento ai fattori che incidono sulla sicurezza stradale;
- procedura sperimentale per la verbalizzazione informatica degli incidenti stradali;
- completamento e rilascio del sistema di monitoraggio a supporto del governo della sicurezza stradale.

Il secondo gruppo di risultati è costituito da “**risultati di merito**” che interessano tutti coloro che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale, ivi compresi gli stessi cittadini romani. In questo gruppo rientrano sette risultati principali:

- la presentazione della **Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale** come occasione per invitare tutte le rappresentanze cittadine a partecipare alle sue attività (a 90 giorni dall'inizio);
- la **Relazione sintetica sulla sicurezza stradale** volta ad evidenziare le problematiche più rilevanti, come base di riferimento sia per i lavori della Consulta, sia per lo sviluppo delle indagini di dettaglio sulla incidentalità stradale (a 90 giorni dall'inizio);
- la elaborazione della prima **Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale** (concepita in due versioni, una sintetica e divulgativa di interesse per tutti i cittadini e un'altra di prevalente interesse tecnico per tutti i soggetti che vogliono acquisire una conoscenza dettagliata del fenomeno e delle sue cause) (a 180 giorni dall'inizio), con la prima individuazione delle **Azioni Prioritarie** (prima elaborazione) (a 270 giorni dall'inizio);
- la costituzione del **Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale** e la costruzione della rete dei soggetti referenti che possono contribuire a valorizzare le diverse linee di operatività del Centro. Ciò attraverso la costruzione del **Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale (SISS)** (e la realizzazione del **Modello di Valutazione e Gestione della Sicurezza Stradale**, atto ad implementare il sistema informativo di riferimento e ad indirizzare e supportare le diverse attività del Centro. (a 300 giorni dall'inizio)
- la elaborazione del **Primo documento di Osservazioni e Proposte della Consulta**, riguardante sia il Rapporto sullo stato della sicurezza che le Azioni Prioritarie e la pubblicazione del primo pacchetto di informazione di interesse generale, a stampa e su internet, relativa alla sicurezza stradale e al programma per migliorarla (a 300 giorni dall'inizio);
- la elaborazione e la presentazione del documento **Azioni Prioritarie** (che a regime costituirà il riferimento per aggiornare annualmente il Piano Comunale della Sicurezza Stradale) (a 360 giorni dall'inizio).



## B. AREE DI LAVORO / LINEE DI ATTIVITÀ

Nelle pagine che seguono, viene illustrato il progetto operativo/esecutivo delle seguenti aree di lavoro.  
In particolare:

1. **Costituzione del Centro di Competenza**
2. **Costruzione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)**
3. **Realizzazione del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati**
4. **Elaborazione della Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale**
5. **Costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale**

Ciascuna area di lavoro viene illustrata, in termini operativi, in base alla seguente articolazione:

- a. *Natura e caratteristiche dell'area di lavoro*
- b. *Obiettivi e risultati*
- c. *Caratteri strutturali*
- d. *Programma Operativo / Linee di attività*
- e. *Risultati per linea di attività*
- f. *Tempi per linea di attività*
- g. *Risorse Professionali complessivamente impegnate nell'area di lavoro*
- h. *Strumentazione tecnica di supporto*
- i. *Informazione e diffusione*



## 4. COSTITUZIONE DEL CENTRO DI COMPETENZA

### 4.1. Natura e caratteristiche

A partire dalla definizione di **un complesso sistema di raccolta, omogeneizzazione e sistematizzazione dei dati di base** (attraverso il raccordo e il coinvolgimento dei diversi soggetti deputati a fornire dati e materiali significativi), attraverso **la costruzione di una complessa architettura di archivi informativi** e la implementazione degli stessi archivi, attraverso **la progettazione di un modello specificamente dedicato alla valutazione/gestione dei dati**, si realizza e si caratterizza il Centro di Competenza:

- come luogo di accumulazione delle conoscenze del fenomeno dell'incidentalità stradale;
- come centro di analisi e valutazione delle condizioni e delle dinamiche della sicurezza stradale;
- come luogo di definizione, progettazione e valutazione degli interventi;
- come luogo di valutazione e monitoraggio delle iniziative e dei processi messi in atto;
- come luogo di raccordo e rete di scambio tra i diversi soggetti che operano sul territorio;
- come riferimento e supporto operativo alle diverse strategie di programmazione, progettazione, attuazione dei programmi e degli interventi.

Il *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale* sarà raccordato con i Centri di Monitoraggio collegati ad altre Amministrazioni, ai Centri di Monitoraggio Provinciali e con gli altri organismi che a dimensione regionale e nazionale si occupano di sicurezza stradale.

Entro tali accezioni, si definisce il ruolo strategico del Centro di Competenza, **come sede e strumento a supporto dell'Amministrazione e del Dipartimento Mobilità e Trasporti per la gestione dei processi di governo della sicurezza stradale**. Con tali connotazioni, la struttura si raccorda agli altri e diversi strumenti individuati dall'Amministrazione al fine di governare il fenomeno dell'incidentalità stradale e migliorare i livelli di sicurezza stradale sul territorio comunale. Come supporto operativo, per la definizione e la programmazione annuale *del Piano Comunale della Sicurezza Stradale* e all'interno del *Programma Triennale della Sicurezza Stradale*.

Si evidenzia, rispetto alle diverse funzioni e nelle diverse fasi della filiera, **la duplice caratteristica di intersettorialità e multidisciplinarietà** della struttura. I diversi settori dell'Amministrazione, per i differenti ambiti di competenza, risultano al contempo utenti della struttura oppure contribuiscono ad arricchirla di dati e materiali informativi. Le stesse caratteristiche caratterizzano i sistemi e i processi di governo della sicurezza stradale, coinvolgendo ambiti di competenza e soggetti eterogenei (enti ed organismi di governo del territorio, soggetti della scuola, forze dell'ordine, strutture sanitarie, associazioni sportive, gestori delle infrastrutture e del trasporto pubblico, organizzazioni sociali ed associazioni dei cittadini, settori imprenditoriali, rappresentanze giovanili, etc.). La minore o maggiore efficacia dei processi di governo della sicurezza stradale dipende proprio dall'attivazione e dalla cooperazione dell'intera comunità che si impegna in attività diverse e di diversa natura contribuendo, ciascuno per l'ambito di propria competenza, al miglioramento dei livelli di sicurezza stradale di un determinato contesto territoriale.

### 4.2. Obiettivi e risultati

Rispetto alle diverse esigenze conoscitive e alle differenti fasi di definizione, programmazione, gestione della sicurezza stradale, il Centro di Competenza risponde alle diverse finalità:

1. **Costruzione di quadri conoscitivi.** Migliorare lo stato delle conoscenze sugli incidenti stradali, relativamente alla tipologia, alla localizzazione e ai caratteri dell'incidentalità, ai fattori e alle condizioni di rischio, alle diverse componenti di incidentalità, alle differenti condizioni territoriali, attraverso l'acquisizione, la sistematizzazione, la georeferenziazione e l'elaborazione dei dati. Il processo di costruzione degli archivi di base, in riferimento a fonti diverse e di diversa natura (Istat, dati sanitari, dati della Polizia Municipale e dei Carabinieri, dati assicurativi, etc.) e con l'individuazione degli strumenti



e delle procedure più efficaci per la gestione, l'elaborazione e la restituzione dei dati di base, assume sostanziale rilevanza. L'efficacia delle diverse fasi di definizione, programmazione, gestione degli interventi e delle successive fasi di valutazione, verifica e monitoraggio risulta fortemente collegata alla qualità e alla completezza delle basi conoscitive.

2. **Monitoraggio e verifica di efficacia degli interventi / Valutazione e verifica di efficacia della programmazione.** Censire, analizzare e valutare i risultati degli interventi realizzati sul territorio nonché gli effetti delle diverse linee di programmazione finanziaria, al fine di incidere sul quadro della programmazione più ampia e mettendo a sistema i diversi ambiti e livelli di intervento. Ci si riferisce, in particolare, alla possibilità di verificare gli effetti concreti di un intervento oppure di una specifica linea di attività in rapporto alla rispettiva capacità/efficacia di ridurre e/o migliorare determinate condizioni di rischio in un dato contesto territoriale.
3. **Osservatorio e raccordo delle diverse attività e linee di intervento.** Raccordare le diverse iniziative e linee di attività realizzate sul territorio provinciale. La possibilità di "mettere a sistema" il quadro complessivo delle iniziative, delle attività e degli interventi (infrastrutturali, di messa in sicurezza della rete, di razionalizzazione del traffico, di formazione, informazione, sensibilizzazione, etc.) consente tra l'altro di ottimizzare risorse, sviluppare sinergie ed economie di scala, innescare processi di diffusione delle iniziative entro quadri programmatori più ampi e strutturati.
4. **Supporto alla definizione di Piani e Programmi di intervento.** Fornire supporti tecnici all'azione di governo della sicurezza stradale, attraverso la stesura di report tematici di analisi e di valutazione, con la elaborazione dei dati di base e la costruzione di quadri conoscitivi più articolati che si pongono come base, verifica e supporto tecnico alle diverse linee di programmazione e gestione della sicurezza stradale.

In maniera sistematica, il *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale* conduce attività di analisi ed elaborazione dei dati e delle informazioni a supporto delle diverse esigenze conoscitive, di programmazione, di gestione e, periodicamente, pubblica i risultati delle analisi più significative.

In particolare, ogni anno, il Centro di Competenza pubblica la *Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale* di riferimento per l'Amministrazione e per tutti i diversi operatori del settore.

#### 4.3. Caratteri strutturali

In funzione delle diverse aree di lavoro e delle specifiche esigenze conoscitive, il Centro di Competenza opererà su **5 linee di attività operative**:

1. **Raccolta e sistematizzazione dati di base** (raccordo con i soggetti referenti, gestione delle interfacce di acquisizione, acquisizione, omogeneizzazione, aggiornamento, implementazione dei dati di base). **Acquisizione e georeferenziazione dei dati di base** (entità e localizzazione degli eventi, concentrazioni e condizioni di ricorsività, indici e grandezze rappresentative)
2. **Elaborazione dati, analisi e monitoraggio** dell'incidentalità; analisi e monitoraggio degli interventi; gestione delle rilevazioni e delle indagini; **Analisi ed elaborazione dei dati di base, costruzione di quadri conoscitivi complessi** (concentrazione del danno sociale, condizioni di rischio, divari territoriali, evoluzioni regressive, analisi dell'incidentalità per componenti, etc.); **Verifiche e monitoraggio degli interventi e delle diverse linee di attività poste in essere** (interventi infrastrutturali, interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, interventi sulla segnaletica, regolamentazione del traffico, attività di formazione, campagne informative); **Valutazioni di efficacia dei risultati degli interventi e dei programmi di azione**, ottimizzazione degli investimenti, valutazione di sistemi più ampi di azione, individuazione e sviluppo di sinergie più articolate da mettere in campo nel breve e nel lungo periodo;



3. **Costruzione dei supporti conoscitivi** (prospetti, report, schemi interpretativi e valutativi sullo stato e sull'evoluzione della sicurezza stradale a supporto dell'azione di governo dell'Amministrazione comunale e di altre Amministrazioni nonché della Consulta sulla sicurezza stradale; **Costruzione di report di analisi sullo stato e l'evoluzione dell'incidentalità** (report tematici, elaborazioni e materiali di supporto per l'individuazione delle aree di maggiore criticità, delle linee di azione prioritarie, delle modalità e delle tipologie di intervento); **Costruzione di report di verifica, valutazione e restituzione dei risultati del monitoraggio**, individuazione degli interventi più efficaci, diffusione dei risultati, implementazione delle diverse linee di azione.
4. **Manutenzione e gestione del sistema**, adattamento degli strumenti e delle procedure in base alle richieste avanzate dai soggetti che svolgono un ruolo di governo della sicurezza stradale, nonché dalla Consulta;
5. **Azioni sistematiche di diffusione dei risultati**, sia di natura tecnica, sia di natura divulgativa, tramite la predisposizione di documenti da pubblicare a stampa e/o sul web.

#### 4.4. Programma operativo / linee di attività

Per la **Costituzione del Centro di Competenza** si prevedono le seguenti linee di attività: **1. Impostazione del Centro di Competenza**; **2. Progetto Operativo e Reclutamento del personale**; **3. Costituzione della struttura professionale**; **4. Primo Ciclo di Formazione – Formazione di base**; **5. Organizzazione logistica ed hardware**; **6. Costituzione del Centro di Competenza**; **7. Secondo Ciclo di Formazione – Addestramento Tecnico**; **9. Presentazione Pubblica**.

4.4.1. IMPOSTAZIONE DEL CENTRO DI COMPETENZA	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definizione delle caratteristiche generali del Centro di Competenza.</li> <li>• Elaborazione del programma di attività da sviluppare per l'impianto del Centro e per la realizzazione della strumentazione necessaria al suo funzionamento.</li> <li>• Elaborazione delle direttive per lo sviluppo delle attività di rilevazione nonché per la rilevazione sperimentale dello stato qualitativo della rete stradale.</li> <li>• Definizione delle risorse professionali e del piano di formazione.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Documento di lavoro su Impostazione del Centro di Competenza</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 1° al 60°

4.4.2. PROGETTO OPERATIVO E RECLUTAMENTO DEL PERSONALE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definizione dettagliata delle componenti, delle funzioni, delle procedure e degli strumenti della struttura.</li> <li>• Reclutamento del personale che sarà impegnato presso la struttura, attraverso procedure selettive basate sulla individuazione delle professionalità più idonee.</li> <li>• Definizione degli accordi e delle intese con i soggetti che possono contribuire all'attività del Centro di monitoraggio (Municipi, Polizia Municipale, Carabinieri, Provincia, Regione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, strutture sanitarie locali, ISTAT, ANAS, altri soggetti pubblici e privati).</li> <li>• Definizione degli accordi per lo scambio delle esperienze con le strutture che svolgono funzioni di Centro di monitoraggio e/o di Consulta sulla sicurezza stradale presenti in altre Province.</li> <li>• Definizione di un programma di incontri per lo scambio di esperienze con le strutture che svolgono funzioni di centro di monitoraggio e/o di consulta presenti in altre Amministrazioni locali.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Nota Tecnica: Reclutamento del personale</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 60° al 120°



<b>4.4.3. COSTITUZIONE DELLA STRUTTURA PROFESSIONALE</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Al termine delle prime due fasi operative, sarà verificato formalmente il progetto operativo del centro e sarà costituita la struttura professionale di base.</li> <li>Da questo momento in poi si avviano le attività per la costruzione materiale del Centro (acquisizione della strumentazione, formazione del personale, predisposizione degli spazi necessari allo svolgimento delle attività, etc.).</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Nota tecnica su Costituzione della Struttura Professionale</b>
<b>TEMPI</b>	120° giorno

<b>4.4.4. PRIMO CICLO DI FORMAZIONE – FORMAZIONE DI BASE</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Primo ciclo formativo della struttura professionale del centro di monitoraggio con un carattere prevalentemente critico-informativo sui diversi aspetti della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla analisi dei fattori di rischio e delle dinamiche generali dell'incidentalità.</li> <li>Sul piano tecnico, verranno illustrati e trasferiti con sufficienti livelli di dettaglio gli strumenti e i metodi di analisi e valutazione dell'incidentalità stradale, nonché le modalità e le tipologie di intervento. In particolare le principali sezioni di approfondimento riguarderanno: <i>Strumenti e metodi di gestione dei dati di base; Tecniche di analisi e valutazione oggettiva del fenomeno incidentale; Criteri di progettazione e valutazione delle misure per il miglioramento della sicurezza; Tecniche di valutazione della sicurezza Safety Audit / Safety Inspection; Individuazione e valutazione degli interventi; Strumenti e metodi per il monitoraggio degli interventi e verifica della loro efficacia.</i></li> <li>Nell'ambito della formazione sono previsti 20 incontri formativi con esperti della materia e la distribuzione di appositi materiali di studio.</li> <li>Saranno effettuati sopralluoghi presso centri di monitoraggio già esistenti, individuando quelli di maggiore interesse.</li> <li>Parallelamente alla formazione, il personale, con l'assistenza del gruppo di formazione, svolgerà un'attività di indagine e di analisi dell'incidentalità nell'area romana.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Relazione sulla formazione 20 incontri formativi</b>
<b>TEMPI</b>	120 giorni, dal 120° al 240°

<b>4.4.5. ORGANIZZAZIONE LOGISTICA E HARDWARE</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Predisposizione degli spazi di lavoro necessari per l'attività del Centro, ivi compresa l'acquisizione dell'hardware. La strumentazione hardware sarà verificata e messa in condizioni di piena operatività. In particolare il Centro sarà dotato della strumentazione descritta di seguito: due postazioni evolute e due postazioni grafiche (per lo staff); due portatili; un proiettore digitale; una postazione standard (per la segreteria); due stampanti laser B/N e una stampanti laser a colori (per la stampa di report interni e per la stampa di documentazione di carattere divulgativo); un plotter per la realizzazione di cartografia dedicata; server (produzione, sviluppo e test, data base, analisi e GIS); strumenti per il backup e gruppi di continuità; lan; software specialistico (GIS, analisi dati, verbalizzazione automatizzata degli incidenti stradali, etc).</li> <li>In questo ambito sarà anche acquisita la strumentazione mobile per la sperimentazione di modalità evolute di verbalizzazioni degli incidenti stradali e la georeferenziazione degli stessi (palmari o portatili adeguatamente configurati e dotati di GPS) nonché per acquisire la documentazione fotografica dell'incidente e del contesto (fotocamere digitali).</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Predisposizione degli uffici e relative attrezzature hardware</b>
<b>TEMPI</b>	120 giorni, dal 120° al 240°



4.4.6. COSTITUZIONE DEL CENTRO DI COMPETENZA	
LINEE DI ATTIVITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alla conclusione della fase sopra indicate viene costituito il <i>Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale</i> e viene effettuata la Presentazione pubblica. In questa occasione sarà comunicato anche l'invito a collaborare all'attività del Centro e sarà data ampia informazione sui servizi che il Centro rende disponibili.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Nota Tecnica su Costituzione del Centro di Competenza Presentazione pubblica</b>
TEMPI	240° giorno

4.4.7. SECONDO CICLO DI FORMAZIONE – ADDESTRAMENTO TECNICO	
LINEE DI ATTIVITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secondo ciclo formativo della struttura tecnica del Centro di Competenza con un carattere prevalente di addestramento tecnico all'utilizzazione della strumentazione informatica che nel frattempo è stata predisposta.</li> <li>• Sul piano tecnico, verranno illustrati e trasferiti con sufficienti livelli di dettaglio gli strumenti e i metodi di analisi e valutazione dell'incidentalità stradale, nonché le modalità e le tipologie di intervento. In particolare le principali sezioni di approfondimento riguarderanno: <i>Strumenti e metodi di gestione dei dati di base; Tecniche di analisi e valutazione oggettiva del fenomeno incidentale; Criteri di progettazione e valutazione delle misure per il miglioramento della sicurezza; Tecniche di valutazione della sicurezza Safety Audit / Safety Inspection; Individuazione e valutazione degli interventi; Strumenti e metodi per il monitoraggio degli interventi e verifica della loro efficacia.</i></li> <li>• Sono previsti 20 incontri formativi con esperti della materia e la distribuzione di appositi materiali di studio. Saranno anche organizzati degli stage formativi residenziali presso i centri di monitoraggio italiani ed esteri di maggiore interesse, compatibilmente con la disponibilità dei tali centri.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Relazione sulla formazione e sui risultati conseguiti 20 incontri formativi</b>
TEMPI	120 giorni, dal 240° al 360°

4.4.8. PRESENTAZIONE PUBBLICA	
LINEE DI ATTIVITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentazione pubblica del Centro di Competenza, del Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale (SISS), del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati, della "<i>Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale</i>", delle "<i>Azioni Prioritarie</i>", integrate con le <i>Osservazioni e Proposte</i> pervenute dai componenti della Consulta.</li> <li>• Per tale occasione saranno predisposti materiali informativi di interesse generale mirati a fornire una informazione sintetica e facilmente accessibile sui contenuti delle attività, e delle diverse azioni previste.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Convegno Conclusivo</b>
TEMPI	360° giorno



#### 4.5. Risorse Professionali

All'interno dell'Amministrazione, le funzioni di attuazione delle politiche del governo e delle strategie di sicurezza stradale afferiscono al **Dipartimento – Mobilità e Trasporti**. Le attività operative e le competenze tecniche a supporto delle attività del Dipartimento sono allocate presso l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, società in-house sotto il controllo diretto e il coordinamento del Comune di Roma. In particolare, sui temi della sicurezza stradale, all'interno della SO **“Progetti, Pianificazione e Innovazione della mobilità”** (PPI), operano le tre unità: **“Ingegneria del Traffico e della Sicurezza Stradale”**, **“Pianificazione dei Trasporti”** e **“Innovazione”**. Nell'ambito della stessa struttura PPI è altresì istituito l'**Osservatorio della Mobilità** con la funzione di analisi delle dinamiche, realizzazione di indagini, studi e ricerche sul sistema della mobilità con particolare attenzione alle condizioni di incidentalità e di sicurezza stradale.

La struttura PPI, composta da un organico di **23 figure professionali tra tecnici e amministrativi**, è una struttura multidisciplinare che può operare trasversalmente sul tema della sicurezza stradale con profili specifici su: progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, composta da ingegneri, statistici, economisti, esperti di impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico.

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	16	6		22
Amministrativi		1		1
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>7</b>		<b>23</b>

#### GRUPPO DI PROGETTO E STAFF DI CONSULENZA

Per la realizzazione del Centro di Competenza saranno impegnate **n. 7 risorse professionali**. In particolare, l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità** realizzerà tutte le attività necessarie per l'impianto del Centro di Competenza, assicurando le funzioni di segreteria organizzativa della formazione, curando la predisposizione degli spazi di lavoro e l'acquisizione dell'hardware necessario.

Il gruppo di lavoro sarà costituito complessivamente da **7 risorse professionali, interne e/o esterne alla struttura**, e in particolare: **1 coordinatore, 1 tecnico senior e 2 tecnici junior** complessivamente impegnati **per 510 giorni**; **1 coordinatore, 1 tecnico senior e 1 tecnico junior** complessivamente impegnati **per 360 giorni**.

#### GRUPPO DI FORMAZIONE

Il gruppo di formazione è costituito da uno **staff di 12 docenti con compiti di formazione di base**, complessivamente impegnato **per 80 giorni**. Nell'ambito della formazione una quota di risorse sarà dedicata alla produzione di materiali di documentazione e alla realizzazione di stage di studio presso altre Amministrazioni, in Italia e all'estero.

#### 4.6. Strumentazione tecnica

Nell'ambito di questa linea di azione sarà acquistata la strumentazione hardware necessaria per il funzionamento del Centro di Competenza. In particolare: Postazioni evolute e grafiche, Postazioni di segreteria, Portatili, Proiettore digitale, Stampanti Laser B/N, Stampanti Laser Colore, Plotter, Server di Sviluppo e Test, Server di Produzione, Unità di Backup e Ups, Palmari, Fotocamere digitali, Software GIS, Software (Office, Cad, etc.), ulteriori supporti necessari alla realizzazione delle diverse attività.



#### **4.7. Informazione e diffusione**

In funzione degli obiettivi previsti nell'ambito delle suddette attività, a supporto delle attività di formazione (di base e di addestramento tecnico), per la presentazione conclusiva e per la realizzazione degli incontri intermedi di presentazione e diffusione dei risultati, di confronto ed acquisizione dei materiali, sono previste attività di informazione e diffusione. In particolare, si prevede la organizzazione **n. 40 seminari e work stage, n.1 Convegno** oltre che la produzione di tutta la documentazione e i materiali di supporto.



## 5. COSTRUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO SICUREZZA STRADALE (SISS)

### 5.1. Natura e caratteristiche

La seconda linea di azione è dedicata alla costruzione delle basi conoscitive e della strumentazione tecnica per le analisi e le valutazioni che dovranno guidare l'elaborazione della strategia comunale per la sicurezza stradale e la sua attuazione. In particolare, nell'ambito di questa specifica linea di attività sarà definita e progettata l'architettura informativa complessiva degli archivi; saranno individuati i soggetti referenti delle diverse informazioni; saranno definite le modalità operative attraverso cui il SISS potrà raccogliere i vari contributi, in maniera strutturata, sistematica e costante nel tempo, ai fini del popolamento, dell'aggiornamento, dell'implementazione degli archivi di base.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla fase di **raccolta, omogeneizzazione, sistematizzazione** dei dati di base. In particolare il sistema di raccolta dei dati dovrà tener conto dell'ampia gamma di fonti e di riferimenti disponibili, per i dati di incidentalità:

- dati delle Polizie Municipali con disaggregazione al minimo livello di dettaglio territoriale;
- database ACI/ISTAT completo basato sul file di riferimento ex Trac 350 (estratto moduli CCT/INC), integrato con le estensioni rese disponibili dall'ISTAT;
- dati Assicurativi e/o provenienti da sistemi di rilevamento satellitari (scatole nere);
- dati del Servizio 118 sugli accessi al Pronto soccorso per incidente stradale.

Oltre i dati sull'incidentalità, nelle diverse articolazioni quantitative e qualitative che configurano il fenomeno sul territorio comunale, sono numerose e di diversa natura le basi dati che risultano significative ai fini della valutazione della sicurezza stradale. Elencando i principali ambiti di riferimento, risultano:

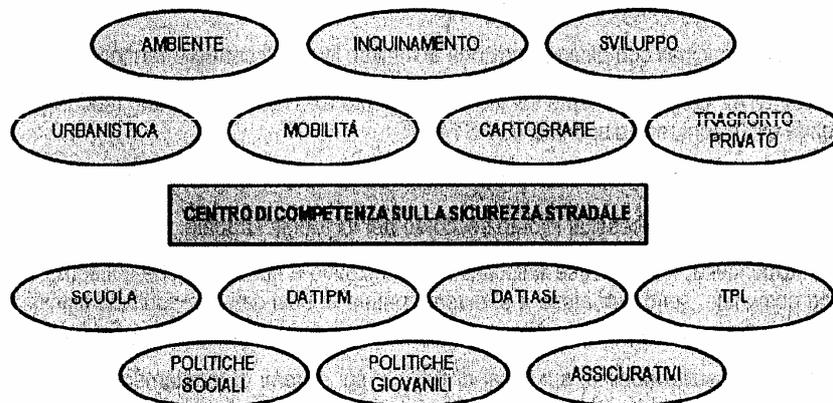
- dati ed informazioni sulla mobilità; sui flussi di traffico; sui sistemi di regolamentazione del traffico e della sosta, sulla rete del trasporto pubblico locale e sul trasporto privato, etc.;
- dati ed informazioni sul quadro delle contravvenzioni; sulla registrazione di comportamenti a rischio; sulla verifica dei livelli di preparazione/formazione alla guida; etc.;
- dati ed informazioni sulle caratteristiche della rete stradale; sulla dotazione e la qualità della segnaletica; sui sistemi di illuminazione; sullo stato di manutenzione e di qualità della rete; sul livello di attrezzature e di arredo urbano; etc.;
- dati ed informazioni sulle caratteristiche territoriali; sulla distribuzione e l'articolazione delle funzioni; sulla presenza di servizi e attrezzature; sulla localizzazione di attrattori; etc.;
- dati ed informazioni sulla qualità dell'ambiente, sui livelli di inquinamento acustico; sulle emissioni di inquinanti; etc.;
- dati ed informazioni sul quadro programmatico relativamente ai diversi sistemi sopra accennati (PRG, PUT, PUC; PPT, etc.);
- dati ed informazioni sulle iniziative e le attività svolte dai diversi settori dell'Amministrazione (mobilità, trasporti, urbanistica, politiche sociali, scuola, etc.) per migliorare i livelli di sicurezza stradale; entità e attribuzione dei proventi contravvenzionali; etc.;
- dati ed informazioni sulle iniziative e le attività svolte dai diversi soggetti pubblici e privati, dalle scuole, da altri operatori del settore e finalizzate a migliorare i livelli di sicurezza stradale.
- dati ed informazioni sulle diverse tipologie di intervento poste in atto dall'Amministrazione o da altri soggetti sulla rete stradale comunale.



Rispetto alla complessità e alla molteplicità delle fonti, attraverso il SISS, il Centro di Competenza costituisce luogo di accumulazione e sede di raccordo di una rete complessa di attori, settori e competenze diversificate, in **un processo bi-direzionale** che:

- in un verso, acquisisce dal SISS i dati e i materiali significativi e di supporto rispetto alle diverse finalità conoscitive, di programmazione, di gestione della sicurezza stradale;
- nell'altro verso, restituisce, attraverso il SISS, informazioni e materiali utili rispetto alle differenti esigenze e modalità operative.

Il Centro di Competenza, attraverso il SISS, diventa in tal modo un **“sistema aperto”** che si raccorda, si arricchisce di contenuti dall'esterno attraverso **un flusso permanente, ampio ed eterogeneo di informazioni**, interloquendo con i diversi soggetti che possono contribuire ad arricchire il sistema.



## 5.2. Obiettivi e risultati

L'obiettivo, in questo pacchetto di attività, è quello di costruire una base dati ampia, omogenea ed articolata, come riferimento e supporto operativo per la definizione delle diverse ed eventuali linee di attività da mettere in campo e come strumento per verificare l'efficacia ed eventualmente riallineare i risultati delle stesse attività. Si prefigura, in tal modo, la definizione di **una banca dati aggiornabile ed implementabile** grazie alla flessibilità e alla dinamicità dell'architettura informatica che consente, tra l'altro, di orientare, di volta in volta, la base dati in funzione delle diverse e possibili esigenze conoscitive.

La costruzione delle basi conoscitive costituisce una fase particolarmente delicata, in quanto, da un lato, l'efficacia delle successive fasi di analisi e di proposta dipende, in larga misura, dalla qualità e dalla completezza delle basi dati, dall'altro, è essenziale per acquisire tutto il sistema dei dati che saranno utilizzati a fini del monitoraggio delle azioni e degli interventi posti in essere e, soprattutto, della valutazione dei risultati connessi alla loro attuazione. La costruzione di basi conoscitive adeguate passa attraverso la raccolta e la omogeneizzazione delle diverse fonti di dati disponibili (dati delle PM, dati socio-sanitari, dati assicurativi, etc.); la progettazione e la realizzazione degli archivi informativi di base; la geo-referenziazione dei dati delle informazioni significative; la costruzione delle mappe tematiche.

La costruzione di un soddisfacente sistema di basi conoscitive comporta, in generale, un'ampia collaborazione da parte di tutti i soggetti e, quindi, **la costruzione di una rete solida di rapporti con i diversi soggetti** che “possiedono” dati ed informazioni utili ad arricchire il sistema degli archivi.

Sotto questo profilo la *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale* (in quanto luogo di interazione e confronto tra i diversi soggetti direttamente o indirettamente coinvolti nel campo della sicurezza stradale) può svolgere un'importante funzione per agevolare la costruzione del sistema di conoscenze e delle basi conoscitive (anche attraverso la definizione di accordi, intese e protocolli per la produzione di dati completi



ed affidabili; il sostegno alle forme di collaborazione necessarie per costruire una base informativa integrata, etc.).

Oltre alla delicata fase di costruzione della rete, la stessa rete andrà **costantemente rafforzata, mantenuta e gestita** nelle sue diverse articolazioni e rispetto alle diverse implicazioni.

### 5.3. Caratteri strutturali

Il Sistema Informativo così prefigurato risulterà, in primo luogo, rivolto a raccogliere ed analizzare i diversi dati – quantitativi e qualitativi – che illustrano l'**incidentalità stradale sul territorio comunale**, con il massimo livello di disaggregazione territoriale e per chilometrica stradale e in ragione delle diverse componenti di incidentalità (tipologia di strada, tipologia del veicolo, classe di età delle vittime, causa prevalente dell'incidente, etc.) e condizioni di rischio (tassi di mortalità e di ferimento, indici di ricorsività, etc.).

**I fattori di incidentalità sono molteplici.** In generale si possono individuare tre sistemi di variabili di cui tener conto in sede di valutazione sia per la valutazione delle infrastrutture esistenti che per la valutazione di progetti in infrastruttura: **“variabili strutturali”, “variabili comportamentali”, “variabili di sicurezza del veicolo”**.

Il primo sistema di variabili fa riferimento non soltanto alle caratteristiche “tecniche” dell’infrastruttura, ma alle diverse variabili che, direttamente o indirettamente, ciascuna singolarmente o in base all’interazione con le altre, vengono a connotare l’infrastruttura o il progetto di infrastruttura e che, direttamente o indirettamente, incidono sui livelli di sicurezza stradale, determinando quote più o meno elevate di criticità e condizioni di rischio.

Un secondo sistema di variabili riguarda, invece, le “variabili comportamentali” che si collegano al mancato rispetto delle regole o all’assunzione di comportamenti a rischio (l’eccesso di velocità, la guida distratta e pericolosa, la guida contromano, il mancato rispetto della precedenza, il mancato rispetto della distanza di sicurezza, l’attraversamento irregolare dei pedoni, l’assunzione di alcool e di sostanze stupefacenti, la guida in stato di stanchezza, il mancato uso dei sistemi di protezione, la scarsa manutenzione del veicolo).

Il terzo sistema di variabili dipende invece dalla qualità e dalle caratteristiche tecniche del veicolo che potremmo definire, in generale, “variabili di sicurezza del veicolo” e che risultano essenzialmente misurabili in funzione di una serie di requisiti e parametri significativi e rispetto alle diverse tipologie di utenza (adulti, bambini, anziani, pedoni, etc.).

Inoltre, il fenomeno dell’incidentalità e i livelli di sicurezza stradale di una determinata tratta stradale risultano collegati alle diverse componenti che configurano **i differenti sistemi nel contesto specifico**. In particolare: il sistema della viabilità (l’organizzazione delle percorrenze; gli schemi di circolazione, il sistema degli accessi, la presenza/assenza di parcheggi, etc.); il sistema della mobilità (l’entità e la tipologia degli spostamenti, l’organizzazione del TPL, la rete del trasporto privato); il sistema funzionale (la distribuzione delle funzioni, la presenza di attrattori, il sistema determinante dei flussi O/D); il sistema ambientale (la qualità dell’aria, l’inquinamento acustico, la qualità dell’insediamento, etc.); lo spazio urbano (il livello di attrezzatura, la qualità dello spazio urbano, presenza di elementi di arredo urbano, etc.); il sistema dei comportamenti alla guida (comportamenti trasgressivi prevalenti, non rispetto dei limiti di velocità, etc.); il sistema delle iniziative e delle attività di formazione/informazione (attività nelle scuole, iniziative e campagne realizzate, corsi di guida sicura); sistemi degli interventi sulla infrastruttura (messa in sicurezza degli attraversamenti, sistemazione di dispositivi di riduzione delle velocità, interventi di traffic calming, etc.); presenza di cantieri e/o di altri eventi non a carattere permanente.

**La sovrapposizione dei diversi sistemi** (come sovrapposizione di *layers*) consente di cogliere il più complesso sistema delle interazioni ed è in tale logica che andrebbe verificata e valutata l’incidentalità stradale, in relazione ai diversi fattori (infrastrutturali, strutturali, territoriali, comportamentali) che possono produrla. I sistemi della viabilità e della mobilità assumono valore di riferimento costante, consentendo di



cogliere di volta in volta le diverse ed eventuali connessioni con gli altri sistemi. In tal modo si perverrà alla lettura del sistema viabilità/mobilità in rapporto al sistema funzionale; in rapporto al sistema economico; in rapporto al sistema residenziale; in rapporto al sistema ambientale e paesaggistico; in rapporto al sistema storico-culturale.

In funzione delle suddette accezioni, la struttura del Sistema Informativo Sicurezza Stradale risulta articolata secondo i tre livelli:

1. **in funzione delle differenti componenti di incidentalità** (per modalità di spostamento, per tipologia di veicolo, per dinamica di incidente, per classe di età delle vittime, per municipio, per tratta stradale, per chilometrica stradale);
2. **in funzione dei diversi fattori che producono incidentalità** (variabili strutturali, variabili comportamentali, variabili di sicurezza del veicolo) che definiscono l'incidentalità stradale e/o producono condizioni e fattori di rischio;
3. **in funzione dei differenti sistemi collegati al fenomeno incidentalità** (sistema della viabilità; sistema della mobilità; sistema funzionale; sistema ambientale; sistema dei comportamenti alla guida; sistema delle attività di educazione stradale; sistemi degli interventi sulla infrastruttura; etc.).

La fase di rilevazione e di acquisizione dei dati e dei materiali informativi costituisce la fase più delicata, facendo riferimento a soggetti diversi (polizie municipali, enti ed istituzioni pubbliche, organismi e strutture, operatori di settore, scuole, etc.); materiali di diversa natura (dati quantitativi, pubblicazioni, documenti, etc.); competenze diverse, non solo e non necessariamente collegate ai temi dell'educazione stradale, della sicurezza stradale e della mobilità sicura e sostenibile, ma comunque che abbiano impatti e ricadute significative nei settori di interesse.

**Il riferimento ad una rete di soggetti referenti** (per i diversi enti, strutture, organismi, etc.) assume particolare rilevanza soprattutto nelle fasi di avvio e di costruzione degli archivi di base, per l'individuazione e l'acquisizione dei materiali di interesse o per l'individuazione di altri soggetti a cui potersi di volta in volta riferire, ma anche, una volta a regime, nelle successive fasi di aggiornamento, implementazione e gestione della struttura.

#### 5.4. Programma operativo / linee di attività

Per la **Costruzione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale (SISS)** si prevedono le seguenti linee di attività: **1. Architettura del Sistema Informativo; 2. Progettazione e realizzazione degli archivi; 3. Attività di preparazione e supporto alla rilevazione dei dati; 4. Rilevazione ed acquisizione Dati delle Polizie Municipali; 5. Rilevazione ed acquisizione dati settoriali e complementari; 6. Rilevazione ed acquisizione dati sulla rete stradale; 7. Popolamento e implementazione del SISS e Test di verifica.**

<b>5.4.1. ARCHITETTURA DEL SISTEMA INFORMATIVO</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definizione della struttura generale. Analisi dettagliata delle fonti, dei flussi, delle tipologie e delle dimensioni dei dati da inserire nell'archivio.</li> <li>• Definizione del sistema degli Archivi di base. Articolazione degli archivi. Tipologia dei dati. Criteri di acquisizione. Modalità operative</li> <li>• Progettazione dei moduli di archiviazione. Contenuti, campi e modalità di archiviazione. Forme e modalità di restituzione degli archivi.</li> <li>• Modalità di restituzione dei materiali informativi. Schede Tipo.</li> </ul>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definizione della strumentazione di supporto e delle risorse professionali. Dimensionamento del sistema e definizione di dettaglio della strumentazione software e hardware.</li> <li>Realizzazione supporti operativi</li> <li>Programma operativo per la realizzazione del sistema informativo e per la messa a regime.</li> </ul>
RISULTATI	<b>Programma operativo per la realizzazione del sistema informativo e per la messa a regime</b>
TEMPI	60 giorni, dal 1° al 60°

<b>5.4.2. PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEGLI ARCHIVI</b>	
LINEE DI ATTIVITÀ	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verifiche della piattaforma informatica. Condivisione della struttura / Modalità di sviluppo degli Archivi di base.</li> </ul>
RISULTATI	<b>Sistema informativo per la gestione degli archivi</b>
TEMPI	90 giorni, dal 60° al 150°

<b>5.4.3. ATTIVITÀ DI PREPARAZIONE/SUPPORTO ALLA RILEVAZIONE DEI DATI</b>	
LINEE DI ATTIVITÀ	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Selezione dei soggetti fornitori di dati. Canali e fonti specialistiche. Individuazione della rete dei soggetti referenti. Raccordi e accordi con le Polizie Municipali; Contatti, incontri. Predisposizione materiali informativi. Costituzione e Riunioni del Gruppo di lavoro.</li> <li>Definizione di accordi atti a fissare l'impegno dei diversi soggetti a fornire dati ed informazioni di interesse. Costruzione della rete dei soggetti referenti. Definizione/presentazione dei moduli e delle modalità operative per l'acquisizione dei dati.</li> <li>Realizzazione degli strumenti di supporto alla rilevazione dei dati di base e dei dati complementari: archivi di supporto, procedure di acquisizione e di verifica della coerenza e della completezza, istruzioni per i rilevatori, piani di rilevazione.</li> <li>Definizione delle procedure di acquisizione per le diverse tipologie di dati (dati storici sugli incidenti stradali, archivi su supporto informatico, verbalizzazioni degli incidenti, etc.), distinguendo tra tre grandi raggruppamenti: dati provenienti da rilevazioni e indagini (ivi comprese quelle relative allo stato della rete stradale); dati provenienti da archivi strutturati; acquisizione di dati dalle verbalizzazioni degli incidenti (attività di tipo sperimentale).</li> <li>Progettazione/Realizzazione delle interfacce per l'acquisizione dei diversi sistemi di dati. Predisposizione della documentazione tecnica di supporto.</li> <li>Formazione/Addestramento del gruppo di lavoro (rilevatori). Modalità della rilevazione, Fonti, Acquisizione materiali, Individuazione degli Enti e delle Strutture di riferimento. Ricerche via web. Individuazione dei Soggetti referenti. Canali e fonti specialistiche. Organizzazione e articolazione delle attività di rilevazione.</li> <li>Criteri di selezione e tipologie dei dati. Raccordo con le Polizie Municipali. Attraverso gli Organismi e Strutture di riferimento. Criteri di selezione dei materiali da acquisire. Criteri di selezione della documentazione di supporto.</li> </ul>
RISULTATI	<b>Programma operativo attività di rilevazione/acquisizione dei dati Nota Tecnica: Costruzione della rete dei soggetti referenti Accordi ed impegni tra le parti Formazione/Addestramento del rilevatori</b>
TEMPI	30 giorni, dal 60° al 90°



<b>5.4.4. RILEVAZIONE ED ACQUISIZIONE DATI POLIZIE MUNICIPALI</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raccordo con i soggetti referenti (contatto, fax, e-mail, incontri, etc.), distinti per livello di priorità dei dati, tipologia e modalità di acquisizione.</li> <li>• Presentazione/illustrazione delle finalità della struttura in fase di avvio e una volta a regime. Presentazione della interfaccia di acquisizione dati.</li> <li>• Ricognizione/acquisizione dei dati presso i diversi Enti e le strutture in possesso di dati significativi.</li> <li>• Verifica di completezza e coerenza delle informazioni. Ricerca delle informazioni utili per il completamento dei dati.</li> <li>• Acquisizione degli archivi o dei singoli dati. Redazione delle specifiche descrittive degli archivi/dati acquisiti.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Programma Operativo Rilevazione Nota sui risultati della rilevazione Acquisizione dei dati su supporto informatico</b>
<b>TEMPI</b>	150 giorni, dal 90° al 240°

<b>5.4.5. RILEVAZIONE ED ACQUISIZIONE DATI SETTORIALI E COMPLEMENTARI</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ricognizione presso le fonti dei dati che concorrono a costruire il quadro dell'incidentalità stradale nell'area romana: Istituto Superiore di Sanità, Ministero della Salute, ASL, etc.; società di assicurazione; associazione dei periti; Polizia stradale di Stato e Carabinieri; ISTAT; INAIL.</li> <li>• Acquisizione degli archivi o dei singoli dati. Redazione delle specifiche descrittive degli archivi/dati acquisiti.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Programma Operativo Rilevazione Nota sui risultati della rilevazione</b>
<b>TEMPI</b>	150 giorni, dal 90° al 240°

<b>5.4.6. RILEVAZIONE ED ACQUISIZIONE DATI SULLA RETE STRADALE</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Di base alle successive fasi di sperimentazione per la rilevazione della qualità della rete stradale</li> <li>• Di base alle successive fasi di sperimentazioni per la rilevazione della qualità della segnaletica.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Acquisizione dei dati su supporto informatico Nota tecnica</b>
<b>TEMPI</b>	150 giorni, dal 90° al 240°

<b>5.4.7. POPOLAMENTO E IMPLEMENTAZIONE DEL SISS E TEST DI VERIFICA</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verifica, Omogeneizzazione, Sistematizzazione dei Dati di base.</li> <li>• Procedure per l'immissione, la migrazione, l'integrazione e l'omogeneizzazione dei dati. Verifiche di coerenza complessiva.</li> <li>• Popolamento degli archivi con dati di test, verifica di funzionalità e ottimizzazione degli archivi. Ve-</li> </ul>	



rifica di funzionalità e usabilità delle procedure e delle interfacce.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure di gestione, verifica e validazione dei dati. Al termine della fase è prevista una verifica formale al cui esito positivo è subordinato l'avvio della rilevazione.</li> <li>• Realizzazione di supporti operativi. Realizzazione delle maschere per inserimento dati / Supporti per lo svolgimento delle diverse linee di attività del gdl;</li> <li>• Costruzione della interfaccia utente per interrogazioni standard (quadri descrittivi ottimizzati) e per consultazioni puntuali.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Archivio integrato sull'incidentalità stradale</b> <b>Nota di metodo</b>
<b>TEMPI</b>	90 giorni, dal 210° al 300°

### 5.5. Risorse Professionali

All'interno dell'Amministrazione, le funzioni di attuazione delle politiche del governo e delle strategie di sicurezza stradale afferiscono al **Dipartimento – Mobilità e Trasporti**. Le attività operative e le competenze tecniche a supporto delle attività del Dipartimento sono allocate presso l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, società in-house sotto il controllo diretto e il coordinamento del Comune di Roma. In particolare, sui temi della sicurezza stradale, all'interno della SO **"Progetti, Pianificazione e Innovazione della mobilità"** (PPI), operano le tre unità: **"Ingegneria del Traffico e della Sicurezza Stradale"**, **"Pianificazione dei Trasporti"** e **"Innovazione"**. Nell'ambito della stessa struttura PPI è altresì istituito l'**Osservatorio della Mobilità** con la funzione di analisi delle dinamiche, realizzazione di indagini, studi e ricerche sul sistema della mobilità con particolare attenzione alle condizioni di incidentalità e di sicurezza stradale.

La struttura PPI, composta da un organico di **23 figure professionali tra tecnici e amministrativi**, è una struttura multidisciplinare con professionalità trasversali sul tema della sicurezza stradale con profili specifici su: progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, composta da ingegneri, statistici, economisti, esperti di impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico.

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	16	6		22
Amministrativi		1		1
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>7</b>		<b>23</b>

#### GRUPPO DI PROGETTO E STAFF DI CONSULENZA

**Per la costruzione del Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale (SISS)** saranno impegnate **n. 12 risorse professionali**. In particolare, l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità** realizzerà tutte le attività necessarie per la predisposizione della strumentazione tecnica a supporto dell'attività del Centro di Competenza, ivi comprese le indagini e rilevazioni e la sperimentazione della verbalizzazione informatica degli incidenti stradali, valendosi dei contributi settoriali assicurati dai gruppi di lavoro specialistici..

Il gruppo di lavoro sarà costituito complessivamente da **12 risorse professionali, interne e/o esterne alla struttura**, e in particolare: **1 coordinatore, 1 esperto, 3 tecnici senior e 3 tecnici junior**, complessivamente impegnati **per 720 giorni**; **1 coordinatore, 1 tecnico senior e 2 tecnico junior**, complessivamente impegnati **per 360 giorni**.



#### **STAFF PER L'AREA SISTEMI INFORMATIVI**

Il gruppo sistemi informativi sarà impegnato nella progettazione e nella realizzazione dei diversi strumenti informatici, ivi comprese le specifiche tecniche per l'acquisizione dello hardware, le specifiche per lo svolgimento delle indagini e rilevazioni, la realizzazione degli archivi e delle procedure automatiche. Lo staff è costituito da **9 risorse**, in particolare da **1 coordinatore, 1 esperto, 4 tecnici senior (Data base, TLC/Internet, GIS, Analista di procedure)** e **3 tecnici junior**, complessivamente impegnati per **750 giorni**.

#### **GRUPPO DI RILEVAZIONE DEI DATI**

La rilevazione dello stato qualitativo della rete stradale sarà assegnata ad **una struttura specialistica**, per complessivi **100 giorni**.

#### **5.6. Strumentazione tecnica**

Per le suddette attività, si farà riferimento a tutta la strumentazione acquisita nel Centro di Competenza, di cui al precedente capitolo. Per le fasi di rilevazione sulla rete stradale sarà utilizzata la necessaria strumentazione di supporto.



## 6. REALIZZAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE E GESTIONE DEI DATI

### 6.1. Natura e caratteristiche

La complessità e l'eterogeneità che caratterizzano il *Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale (SISS)*, precedentemente configurato, rispetto alla molteplicità dei dati e delle informazioni che possono venirlo ad implementare, ne rafforzano lo specifico livello di interesse, rispetto alle diverse esigenze - conoscitive di programmazione, di progettazione e di gestione degli interventi – di cui possano farsi portatori, non solo l'Amministrazione – nei diversi ambiti di competenza – ma tutti i vari soggetti ed operatori che operano nel settore della sicurezza stradale.

**La complessità e l'eterogeneità dei dati e delle informazioni** costituiscono cioè i caratteri di qualità del Sistema Informativo, consentendo di sviluppare elaborazioni diverse e di diversa natura e a supporto dei differenti processi decisionali ed attuativi volti a migliorare i livelli di sicurezza stradale sul territorio comunale.

L'assunzione delle diverse variabili – *strutturali, comportamentali, di sicurezza del veicolo* – che determinano e producono condizioni di rischio, e il riferimento ai differenti sistemi – della mobilità, del traffico, del ambiente, del territorio, etc. – che incidono sui livelli di incidentalità e che definiscono scenari complessi e diversificati, caratterizzano il SISS come uno strumento di ampissime potenzialità da implementare tuttavia con il supporto di strumenti e modelli specificamente dedicati a mettere in atto le possibili implicazioni.

A tal fine si prefigura la realizzazione di un modello di valutazione e gestione dei dati che consenta di fare evolvere il SISS:

- **da luogo di accumulazione delle conoscenze e di scambio dei flussi informativi,**
- **a strumento di supporto alla programmazione e allo sviluppo dei processi decisionali.**

Il SISS, in questa forma evoluta, diviene in tal modo:

- **strumento di gestione dei dati di incidentalità**, atto ad acquisire, omogeneizzare, dare struttura e sistematicità ai dati di base, al fine di controllare costantemente lo stato e le condizioni di evoluzione della sicurezza stradale sul territorio comunale, nelle differenti componenti quantitative e qualitative;
- **strumento di valutazione e di monitoraggio sia dell'incidentalità**, per la determinazione delle specifiche criticità e quindi delle priorità di intervento, **sia degli interventi specifici**, attraverso l'individuazione delle soluzioni più idonee, la verifica e la valutazione degli effetti e dei risultati concreti delle attuazioni.

Si definisce, in tal modo, **un modello di riferimento che costituisce supporto operativo nelle diverse fasi di analisi, programmazione, gestione e monitoraggio della sicurezza stradale**, da calibrare e rimodulare rispetto alle specifiche condizioni territoriali.

Nella configurazione a regime, tale modello diviene riferimento e supporto operativo tanto per la verifica delle condizioni di incidentalità rispetto alle quali delineare le possibili strategie di intervento (strumento di programmazione) che per la valutazione di efficacia delle suddette strategie e degli interventi specifici posti in essere (strumento per il monitoraggio).

### 6.2. Obiettivi e risultati

In particolare, rispetto alla variabilità/complessità dei fattori che determinano incidentalità, il progetto assume come obiettivo la realizzazione di un **Modello di valutazione e gestione dei dati** che consente di ottimizzare i processi di analisi, valutazione e progettazione della sicurezza stradale.



Sulla base sia dei risultati delle analisi di sicurezza stradale che delle verifiche di efficacia degli interventi, relativamente ai possibili contesti territoriali e sistemi infrastrutturali di riferimento, **la costruzione dei quadri descrittivi (finalizzati alla conoscenza del fenomeno) e dei quadri di valutazione (finalizzati al governo e alla gestione del fenomeno)** che derivano dalle analisi e dalle elaborazioni specifiche, consentono di individuare le componenti, le caratteristiche e le tipologie di incidentalità stradale nelle diverse configurazioni, evidenziando le tratte e i punti stradali caratterizzati dalle più elevate concentrazioni di danno sociale e dai più elevati tassi di rischio.

Rispetto alle diverse situazioni e condizioni di rischio, tale modello potrà fornire indicazioni e supporti utili in riferimento alle specifiche condizioni di incidentalità, agli ambiti di criticità e alle condizioni di priorità. Tali indicazioni potranno costituire importante riferimento nella definizione delle diverse linee di programmazione e governo della sicurezza stradale, in raccordo e con l'implementazione sia delle altre eventuali strutture di riferimento (altri centri di monitoraggio, Uffici della Polizia Municipale) che degli altri strumenti (Catasti Stradali, Piani e Programmi di Sicurezza Stradale, etc.) di cui si dota l'Amministrazione. In particolare, il modello dovrà essere in grado di **valutare e monitorare le condizioni e l'evoluzione della sicurezza stradale**, al variare delle condizioni, delle variabili, dei sistemi specifici.

Rispetto alla capacità di valutare e monitorare l'efficacia degli interventi, il Modello permetterà di analizzare l'evoluzione della sicurezza stradale al variare dei parametri specifici relativi al progetto di intervento o alla sua attuazione. In tal modo, lo stesso modello consentirà di **verificare l'efficacia degli interventi e di prefigurare le variazioni di incidentalità**, consentendo di prevedere i livelli di evoluzione della sicurezza stradale anche per i nuovi progetti di intervento.

### 6.3. Caratteri strutturali

Il Sistema Informativo (SISS) farà riferimento ad un tipo speciale di database "*conoscitivo*" volto a gestire contemporaneamente materiali e sistemi informativi diversi e di diversa natura, in grado di acquisire i dati e le rilevazioni provenienti anche da altri sistemi conoscitivi e/o da modelli di simulazioni. Questo consentirà di effettuare un'attività di data mining sulla conoscenza acquisita, con una duplice valenza:

- Consentire una estrazione, con tecniche analitiche all'avanguardia, di informazione implicita, nascosta, da dati già strutturati, per renderla disponibile e direttamente utilizzabile;
- Consentire l'esplorazione ed analisi, eseguita in modo automatico o semiautomatico, allo scopo di scoprire pattern (schemi) significativi all'interno dei dati nel SISS.

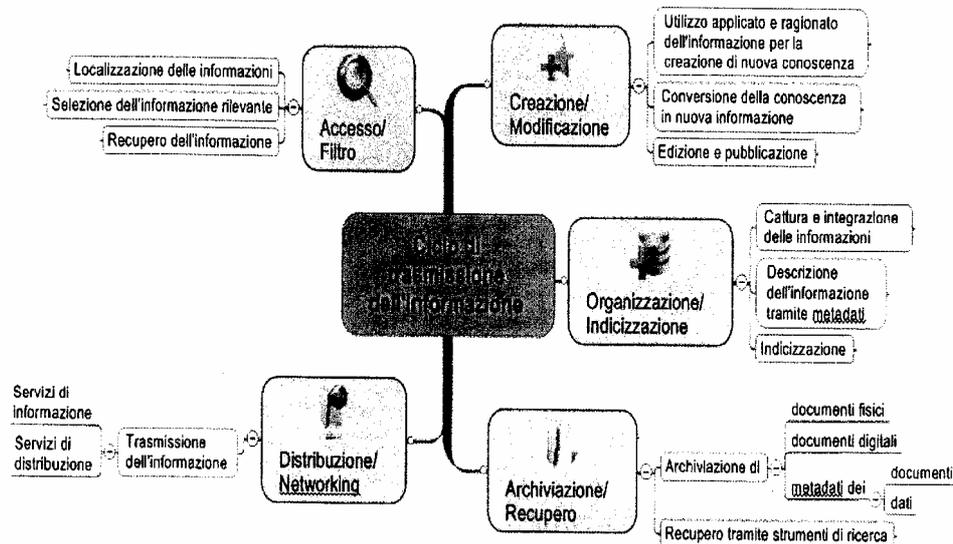
La fase di definizione e progettazione del sistema punterà ad individuare un modello che sia funzionale al tema della sicurezza stradale e che tenga conto di tipologie di informazioni eterogenee e provenienti da fonti molto diverse tra loro. **Un modello innovativo in grado non solo di "fornire" ma di "creare" conoscenza sulla sicurezza stradale.**

Il processo di definizione del sistema dovrà passare per lo studio dei seguenti elementi in relazione al tipo di dati, documenti e contributi che dovranno entrare negli archivi.

- **Creazione/Modificazione:** Utilizzo applicato e ragionato dell'informazione per la creazione di nuova conoscenza; Conversione della conoscenza in nuova informazione; Edizione e pubblicazione.
- **Organizzazione/Indicizzazione:** Cattura e integrazione delle informazioni; Descrizione dell'informazione tramite metadati; Indicizzazione.
- **Archiviazione/Recupero:** Archiviazione di documenti fisici; Documenti digitali; Metadati dei documenti e dati ad essi correlati; Recupero tramite strumenti di ricerca.
- **Distribuzione/Networking:** Trasmissione dell'informazione; Servizi di informazione; Servizi di diffusione delle informazioni.



- **Accesso/Filtro:** Localizzazione delle informazioni; Selezione dell'informazione rilevante; Recupero dell'informazione.



Una delle difficoltà maggiori della KB è definire i modelli di Information Retrieval funzionali agli utilizzatori della base di conoscenza. *In che modo le informazioni dovranno essere rintracciate e restituite? Quali sono i dati che aggiungono conoscenza allo specifico soggetto interrogante? In che modalità dati eterogenei di diversi modelli, software e simulazioni devono combinarsi?* Questi sono alcuni dei quesiti a cui questa fase di ricerca intende rispondere per poter attivare una fase di sviluppo prototipale per un modello di KB.

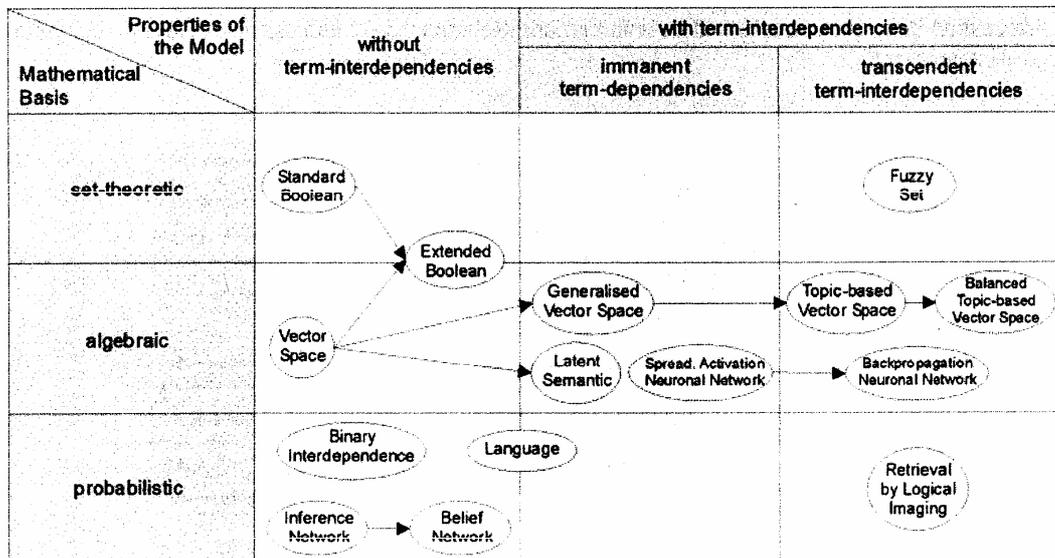
Per recuperare l'informazione, i sistemi IR usano i linguaggi di interrogazione basati su comandi testuali. Due concetti sono di fondamentale importanza: query ed oggetto.

- Le query (interrogazioni) sono stringhe di parole-chiavi rappresentanti l'informazione richiesta. Vengono digitate dall'utente in un sistema IR (per esempio, un motore di ricerca).
- Un oggetto è un'entità che mantiene o racchiude informazioni in una banca dati. Un documento di testo, per esempio, è un oggetto di dati.

Una tipica ricerca di IR ha come input un comando dell'utente. A seguire, la sua query viene messa in relazione con gli oggetti presenti nella KB. In risposta, il sistema fornisce un insieme di record che soddisfano le condizioni richieste.

Spesso i documenti stessi non sono mantenuti o immagazzinati direttamente nel sistema IR, ma vengono rappresentati da loro surrogati, il che aggiunge una difficoltà maggiore nel recupero. Quello che dobbiamo individuare sono i valori ottimali per una serie di parametri di misura del modello di risposta:

- Precisione  $P = (\text{numero di informazioni pertinenti recuperate}) / (\text{numero di informazioni recuperate})$ ;
- Recupero  $R = (\text{numero di informazioni rilevanti recuperate}) / (\text{numero di informazioni rilevanti})$ ;
- Misura  $F = 2 \times P \times R / (P + R)$  che rappresenta la media armonica tra precisione e recupero.



#### 6.4. Programma operativo / linee di attività

Per la Realizzazione del Modello di Valutazione e di Gestione dei Dati si prevedono le seguenti linee di attività: **1. Definizione del modello di acquisizione dei dati; 2. Costruzione del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati; 3. Implementazione del SISS e supporti per le elaborazioni; 4. Integrazione degli archivi, procedure e rilascio del sistema**

6.4.1. DEFINIZIONE DEL MODELLO DI ACQUISIZIONE DEI DATI	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Definizione di procedure ed elaborazioni a supporto delle analisi sullo stato e sull'evoluzione dell'incidentalità nonché a supporto della individuazione dei fattori di rischio.</li> <li>Definizione di quadri descrittivi / di valutazione standard e di sistemi di indicatori per la valutazione dell'evoluzione della sicurezza stradale.</li> <li>Indici e quadri statistici di supporto per l'analisi dei risultati determinati dagli interventi di sicurezza stradale posti in essere e per le verifiche di efficacia.</li> <li>Analisi degli strumenti già esistenti per le analisi a largo spettro, a supporto di studi e ricerche in materia di sicurezza stradale.</li> <li>Verifica degli output generati su primi gruppi di dati reali (in particolare saranno verificate la qualità dei risultati, la loro affidabilità in casi "estremi", la loro evidenza e trasparenza). Sulla base dei risultati della verifica sarà sviluppata una fase di ottimizzazione e affinamento degli algoritmi e dei formati dei report.</li> <li>Programma operativo per la costruzione del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Programma operativo per la costruzione del Modello</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 60° al 120°



6.4.2. COSTRUZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE E GESTIONE DEI DATI																										
LINEE DI ATTIVITÀ																										
<ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Individuazione di scopo.</b> L'analisi dei dati (a.d.d.) implica la possibilità di agire all'interno di un sistema composto di più tappe, tutte ugualmente importanti ed interdipendenti: dai dati grezzi all'output di sintesi. Un sistema di a.d.d. può essere impiegato per due scopi principali, spesso comprensibili. Se lo scopo è confermativo, significa che tramite l'a.d.d. si vogliono verificare ipotesi formulate sul fenomeno oggetto di studio; se lo scopo è, invece, "esplorativo" di fenomeni non noti, occorrerà considerare numerosi caratteri di partenza, appunto esplorativi, che tramite l'a.d.d. si cercherà di "condensare"/ridurre in numero minore. Nel caso specifico, lo strumento di analisi è di carattere esplorativo in modo da individuare nuovi pattern relazionali tra i dati, pur tuttavia lo strumento verrà calibrato su casi noti in modalità confermativa per verificare situazioni già note o fortemente consolidate. La codifica a priori dei dati grezzi rilevati nella prima fase di un a.d.d. rappresenta il primo passo per il trattamento automatico dei dati. Essa, tuttavia, non va vista soltanto nei suoi aspetti tecnico-informatici, ma anche scientifici. Sarà determinante studiare una buona codifica in base al fenomeno oggetto di studio. Bisognerà evitare codifiche dei dati a priori ambigue o incomplete se non distorte. I vari repertori dovranno avere una struttura di codifica che ne consenta la confrontabilità anche in base al contesto.         </li> <li> <b>Individuazione degli indici di confronto.</b> Al fine di poter operare un'indagine esplorativa, si avrà a che fare con un notevole numero di caratteri, appunto "esplorativi"; scegliere l'intera matrice dei dati come tabella dei dati da sottoporre ad analisi, porta a risultati difficilmente interpretabili. A questo punto potremmo valutare due approcci differenti: scelta a priori, in base alle conoscenze; criteri soggettivi del fenomeno oggetto di studio; stepwise (passo-passo), per giungere, attraverso l'impiego di analisi fattoriali ad una riduzione dei molti caratteri di partenza.         </li> <li> <b>Misura della similarità/diversità.</b> Una volta ottenuti gli indici di confronto normalizzati si passerà ad una misura della diversità (o somiglianza) tra i profili (righe) sui dati. Più precisamente, dal punto di vista statistico, il significato che può essere attribuito alla "matrice delle distanze" (o similarità) tra unità - costruibile a partire dalla tabella dei dati, una volta scelta la misura (distanza, indice di diversità/dissimilarità), a livelli di precisione diversi secondo il tipo di dati a disposizione - è quello di misura dalla rassomiglianza o dissomiglianza di tutte le unità, prese due a due, rispetto a tutti i caratteri contemporaneamente considerati. In generale, la scelta di una data distanza (o similarità), dipende dalla compatibilità che deve esistere tra tipo di tabella dei dati, tipo dei dati e misura/e possibili, nell'ipotesi di scegliere il livello di misurazione più alto tra quelli consentiti dai dati disponibili. Una volta, tuttavia, assicurata tale compatibilità e, qualora si sia in dubbio tra più misure possibili, non si possono stabilire dei criteri unici di scelta della misura "migliore": sarà allora necessario fare più prove con misure diverse per valutarne la bontà o meno rispetto al problema da analizzare. Nella figura seguente una matrice delle distanze tra 4 elementi (A, B, C, D) rispetto ad un determinato parametro (singolo o aggregato). Questo tipo di analisi potrà essere uno degli strumenti di calcolo di trasferibilità delle misure basate sulla similarità.         </li> </ul>																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>A</th> <td>0</td> <td>3.1</td> <td>4.9</td> <td>12</td> </tr> <tr> <th>B</th> <td>3.1</td> <td>0</td> <td>3.2</td> <td>13.2</td> </tr> <tr> <th>C</th> <td>4.9</td> <td>3.2</td> <td>0</td> <td>11.8</td> </tr> <tr> <th>D</th> <td>12</td> <td>13.2</td> <td>11.8</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		A	B	C	D	A	0	3.1	4.9	12	B	3.1	0	3.2	13.2	C	4.9	3.2	0	11.8	D	12	13.2	11.8	0
	A	B	C	D																						
A	0	3.1	4.9	12																						
B	3.1	0	3.2	13.2																						
C	4.9	3.2	0	11.8																						
D	12	13.2	11.8	0																						
RISULTATI	Modello di Valutazione e Gestione Dati																									
TEMPI	60 giorni, dal 120° al 180°																									



6.4.3. IMPLEMENTAZIONE DEL SISS E SUPPORTI PER LE ELABORAZIONI	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Progettazione del sistema a.d.d.</b> Si procederà mediante l'individuazione degli <i>use case</i> del sistema dapprima descritti in modo testuale, per poi essere formalizzati attraverso linguaggi di modellazione specifici, come ad esempio l'UML (Unified Modeling Language); ciò permetterà di passare più rapidamente alla fase di definizione dell'architettura funzionale del sistema, grazie appunto alla modellazione effettuata in questa fase.</li> <li>• <b>Analisi di dettaglio ed implementazione.</b> A questo punto si procederà all'individuazione dell'architettura software individuando gli strumenti più adeguati per implementare il sistema di analisi dei dati prestando particolare attenzione allo strumento RDBMS utilizzato. Si procederà alla definizione di un progetto di microanalisi che descriverà in maniera analitica flussi e funzioni delle singole componenti software per proseguire con lo sviluppo mediante un approccio prototipale.</li> <li>• <b>Test.</b> La metodologia di test sarà basata su prove di carattere confermativo in modo da verificare che il modello di analisi funzioni su situazioni già note. Questo al fine di effettuare una ricalibrazione continua del modello di analisi fino al raggiungimento di un sistema di risposta soddisfacente.</li> <li>• L'ultima fase dell'a.d.d riguarderà la presentazione dei risultati finali ottenuti dall'a.d.d., effettuata secondo le varie scelte nelle fasi precedenti ed espressa, oltre che da valori numerici, da rappresentazioni grafiche particolarmente importanti e necessarie all'interpretazione dei risultati ottenuti. Elaborazione di report, documenti e moduli informativi sia in formato cartaceo (per la stampa o la produzione di report a circolazione limitata), sia in formato digitale (per la trasmissione via posta elettronica o la realizzazione di pubblicazioni su supporto informatico).</li> <li>• Ogni metodo di a.d.d ha una sua propria rappresentazione grafica di sintesi d'interpretazione dei risultati: in particolare, una delle rappresentazioni innovative che intendiamo proporre è la rappresentazione graficata in un piano bidimensionale e rappresentata come una lista ordinata di possibili fattori di contrasto all'incidentalità che fornisca una lettura veloce a colpo d'occhio.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Costruzione del SISS Note tecniche e Manuali d'uso</b>
TEMPI	150 giorni, dal 150° al 300°

6.4.4. INTEGRAZIONE DEGLI ARCHIVI, PROCEDURE E RILASCIO DEL MODELLO	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Azioni finali per l'integrazione di tutto il sistema e la realizzazione della documentazione tecnica e delle manualistica, ivi compresa l'informazione generale sui "prodotti" che possono essere richiesti al centro di monitoraggio.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Rilascio delle procedure a supporto delle analisi e delle valutazioni Relativa documentazione tecnica e manuali d'uso</b>
TEMPI	60 giorni, dal 300° al 360°

## 6.5. Risorse Professionali

All'interno dell'Amministrazione, le funzioni di attuazione delle politiche del governo e delle strategie di sicurezza stradale afferiscono al **Dipartimento – Mobilità e Trasporti**. Le attività operative e le competenze tecniche a supporto delle attività del Dipartimento sono allocate presso l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, società in-house sotto il controllo diretto e il coordinamento del Comune di Roma. In particolare, sui temi della sicurezza stradale, all'interno della SO "**Progetti, Pianificazione e innovazione della mobilità**" (PPI), operano le tre unità: "**Ingegneria del Traffico e della Sicurezza Stradale**", "**Pianificazione dei Trasporti**" e "**Innovazione**". Nell'ambito della stessa struttura PPI è altresì istituito l'**Osservatorio**



**della Mobilità** con la funzione di analisi delle dinamiche, realizzazione di indagini, studi e ricerche sul sistema della mobilità con particolare attenzione alle condizioni di incidentalità e di sicurezza stradale.

La struttura PPI, composta da un organico di **23 figure professionali tra tecnici e amministrativi**, è una struttura multidisciplinare con professionalità trasversali sul tema della sicurezza stradale con profili specifici su: progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, composta da ingegneri, statistici, economisti, esperti di impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico.

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	16	6		22
Amministrativi		1		1
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>7</b>		<b>23</b>

#### GRUPPO DI PROGETTO E STAFF DI CONSULENZA

Per la costruzione del **Modello di Valutazione e Gestione dei Dati** saranno impegnate **n. 12 risorse professionali**. In particolare, l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità** realizzerà tutte le attività necessarie tutte le attività necessarie per realizzare e supportare le diverse attività di costruzione del Modello di valutazione.

Il gruppo di lavoro sarà costituito complessivamente da **12 risorse professionali, interne e/o esterne alla struttura**, e in particolare: **1 coordinatore, 1 esperto, 3 tecnici senior e 3 tecnici junior**, complessivamente impegnati **per 360 giorni**; **1 coordinatore, 1 tecnico senior e 2 tecnico junior**, complessivamente impegnati **per 240 giorni**.

#### STAFF PER L'AREA SISTEMI INFORMATIVI

Il gruppo sistemi informativi sarà impegnato nella progettazione e nella realizzazione dei diversi strumenti informatici, ivi comprese le specifiche tecniche per l'acquisizione dello hardware, le specifiche per lo svolgimento delle indagini e rilevazioni, la realizzazione degli archivi e delle procedure automatiche. Lo staff è costituito da **9 risorse**, in particolare da **1 coordinatore, 1 esperto, 4 tecnici senior (Data base, TLC/Internet, GIS, Analista di procedure) e 3 tecnici junior**, complessivamente impegnati **per 240 giorni**.

#### 6.6. Strumentazione tecnica

Per le suddette attività, si farà riferimento a tutta la strumentazione acquisita nel Centro di Competenza, di cui al precedente capitolo.



## 7. SPERIMENTAZIONI

### 7.1. Natura e caratteristiche

Come ulteriore livello di conoscenza dei fattori che determinano la qualità dell'ambiente stradale e, di conseguenza, fattori di minore o maggiore "insicurezza" per l'utente, il progetto prevede la realizzazione di **un'attività di rilevazione e verifica della qualità della sede stradale**. In termini speditivi per alcune tratte stradali e, più in dettaglio, su tratte caratterizzate da particolari concentrazioni di incidentalità e condizioni di rischio, il progetto prevede **la rilevazione delle criticità strutturali e funzionali** della sede stradale, attraverso attività di *road safety review* ed ispezioni di sicurezza.

Relativamente allo stato, alla vetustà, alla qualità e alle caratteristiche della segnaletica, si prevede la realizzazione di **un'attività di rilevazione della segnaletica sulla parte di viabilità principale e del centro storico** che presenta maggiori criticità dal punto di vista dello stato della segnaletica e dell'efficacia delle discipline di traffico, in particolare volta a censire con livelli diversificati di dettaglio, le condizioni della segnaletica stradale, la qualità e l'efficacia dei segnali, la rispondenza alle situazioni specifiche del contesto, i livelli di priorità degli interventi di razionalizzazione, rimozione, sostituzione e eventuale integrazione.

Si realizzerà, in tal modo, **il rilievo delle discipline di traffico**, le cui informazioni andranno ad implementare, da un lato, il Sistema Informativo di riferimento, configurando un importante livello informativo (il sistema della segnaletica), ponendo le basi, dall'altro, per la elaborazione di un **Programma di Bonifica e Piano di Segnalamento** esteso su tutta la rete della viabilità principale. . A tal fine si realizzerà:

- il rilievo sistematico della segnaletica orizzontale e verticale e delle eventuali occupazioni di suolo pubblico su carreggiata sulla viabilità principale e nel Centro storico;
- l'acquisizione e la sistematizzazione delle determinazioni di traffico disponibili presso gli uffici dell'Amministrazione riguardo la viabilità principale;
- progettazione e realizzazione di un sistema di archiviazione informatizzato su piattaforma GIS in grado di archiviare e gestire tutte le informazioni raccolte su campo, costantemente accessibile ed aggiornabile;
- la verifica delle discipline del traffico con la predisposizione del Piano di bonifica della segnaletica esistente e la realizzazione delle attività di supporto per la messa a regime del sistema di gestione;
- sperimentazione delle modalità di intervento nel Centro Storico.

Il sistema di archiviazione dovrà essere predisposto per consentire di effettuare l'incrocio con i dati di incidentalità, per le tratte stradali caratterizzate da più elevate concentrazioni e indici di rischio al fine di individuare il grado di interazione tra la qualità e il livello di adeguatezza della segnaletica e i caratteri dell'incidentalità, consentendo di individuare le situazioni in cui il moltiplicarsi dei segnali (talora fuori norma), magari associato ad un errato posizionamento e/o a condizioni di avanzato degrado che ne compromettono la funzionalità e/o ad una sostanziale incoerenza rispetto alle trasformazioni fisico-funzionali dell'elemento viario, diviene componente di rischio.



In relazione alle risultanze delle attività di rilevazione e successiva sistematizzazione delle informazioni raccolte, verrà elaborato un **Piano di revisione e bonifica della segnaletica esistente** sulle tratte di viabilità principale che presentano elementi di incongruenza e/o di ridondanza della segnaletica in relazione alle discipline vigenti individuate nelle fasi di rilevazione su campo.

Infine, ancora in forma sperimentale, risulta la **dotazione alle Polizie Municipali (di alcuni Municipi selezionati) di apparecchiature (palmar) per la rilevazione degli incidenti stradali**. I dati derivati dalle rilevazioni sperimentali saranno oggetto di analisi e valutazioni specifiche.

## 7.2. Programma operativo / linee di attività

Nell'ambito delle sperimentazioni si prevedono le seguenti linee di attività: **1. Rilevazione sperimentale dello stato qualitativo della rete stradale; 2. Implementazione del Siss con i dati della rilevazione; 3. Rilevazione sperimentale dello stato qualitativo della segnaletica; 4. Implementazione del siss con i dati della rilevazione; 5. Verbalizzazione informatica degli incidenti; 6. Sperimentazione verbalizzazione informatica degli incidenti; 7. Analisi dei risultati della sperimentazione.**

<b>7.2.1. RILEVAZIONE DELLO STATO QUALITATIVO DELLA RETE STRADALE</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborazione del Progetto Operativo per la rilevazione dello stato e della qualità della rete stradale.</li> <li>• Selezione delle tratte stradali sulle quali sviluppare attività di <i>road safety review</i> in termini speditivi.</li> <li>• Selezione delle tratte stradali sulle quali sviluppare attività di <i>road safety review</i> in termini di dettaglio.</li> <li>• Predisposizione delle schede di rilevazione, degli strumenti e delle procedure. Formazione del personale.</li> <li>• Verifiche delle criticità. Rilevazione. Attuazione del Progetto Operativo.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Relazione sulla rilevazione sperimentale della qualità della rete stradale e dati derivanti dalla rilevazione</b>
<b>TEMPI</b>	240 giorni, dal 90° al 330°

<b>7.2.2. IMPLEMENTAZIONE SISTEMA INFORMATIVO</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acquisizione dei dati negli archivi e relative verifiche di coerenza.</li> <li>• Verifiche del sistema, controllo e validazione dei materiali.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Integrazione del sistema di archivi con i dati provenienti dalla rilevazione sperimentale della qualità della rete stradale.</b>
<b>TEMPI</b>	90 giorni, dal 240° al 330°

<b>7.2.3. RILEVAZIONE DELLA SEGNALETICA E PIANO DI SEGNALAMENTO</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborazione del Progetto Operativo per la rilevazione dello stato e della qualità della segnaletica stradale;</li> <li>• Individuazione della rete stradale oggetto di analisi (in larga approssimazione parte della viabilità principale e centro storico);</li> </ul>	



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisi dello stato e della qualità della segnaletica stradale: Analisi delle disposizioni amministrative/procedurali; Analisi e verifiche in laboratorio, attraverso la geo-referenziazione dei segnali, la costruzione delle mappe tematiche e la verifica dei livelli di rispondenza alle prescrizioni;</li> <li>• Verifiche sul campo e sopralluoghi: controlli da parte del gruppo di rilevazione, sullo stato e la qualità della segnaletica, orizzontale e verticale Rilevazione. Attuazione del Progetto Operativo.</li> <li>• Acquisizione e sistematizzazione delle determinazioni di traffico disponibili presso gli uffici dell'Amministrazione riguardo la viabilità principale</li> <li>• Verifica delle discipline di traffico.</li> <li>• Elaborazione del <b>Piano di Bonifica della segnaletica esistente.</b></li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Relazione sullo stato della Segnaletica stradale e dati derivanti dalla rilevazione. Piano di Bonifica della segnaletica esistente.</b>
<b>TEMPI</b>	240 giorni, dal 90° al 330°

<b>7.2.4. PROGETTAZIONE ARCHIVIO INFORMATICO / IMPLEMENTAZIONE DEL SISS</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progettazione e realizzazione dell'archivio informatico della segnaletica.</li> <li>• Implementazione del SISS.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Archivio informatizzato della segnaletica.</b>
<b>TEMPI</b>	90 giorni, dal 240° al 330°

<b>7.2.5. VERBALIZZAZIONE INFORMATICA DEGLI INCIDENTI</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definizione procedure operative. Selezione dei Municipi che sperimenteranno la verbalizzazioni informatica degli incidenti e costituzione delle pattuglie che realizzeranno in concreto la sperimentazione. Predisposizione della strumentazione hardware e software e delle procedure operative.</li> <li>• Acquisizione della strumentazione hardware e software, predisposizione delle apparecchiature mobili per l'acquisizione dei verbali.</li> <li>• Formazione e addestramento delle pattuglie all'uso della strumentazione e delle procedure operative.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Integrazione del sistema di archivi con i dati provenienti dalla rilevazione sperimentale della qualità della rete stradale.</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 90° al 150°

<b>7.2.6. SPERIMENTAZIONE VERBALIZZAZIONE INFORMATICA DEGLI INCIDENTI</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redazione dei verbali degli incidenti tramite la nuova strumentazione sperimentale e trasmissione al "Centro di Competenza" di copia dei verbali informatici. Seminario di autovalutazione con le pattuglie che hanno effettuato la sperimentazione.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Integrazione del sistema di archivi con i dati provenienti dalla rilevazione sperimentale della qualità della rete stradale.</b>
<b>TEMPI</b>	180 giorni, dal 150° al 330°



7.2.7. ANALISI DEI RISULTATI DELLA SPERIMENTAZIONE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verifica dei risultati per quanto riguarda la qualità dell'informazione trasmessa (completezza, coerenza, etc.), la completezza della rilevazione, il livello di accettazione e soddisfazione per le nuove modalità di verbalizzazione degli incidenti e la trasmissione dei dati sia da parte delle pattuglie che hanno concretamente effettuato la sperimentazione, sia da parte dei responsabili dei Municipi. Valutazione di efficacia (rapporto tra risorse impegnate e risultati).</li> <li>• Valutazione di massima dei costi per la diffusione a tutti i Municipi.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Documento di valutazione della sperimentazione e delle condizioni per la sua diffusione sistematica, ivi compresi i costi da sostenere.</b>
TEMPI	30 giorni, dal 330° al 360°

### 7.3. Risorse Professionali

All'interno dell'Amministrazione, le funzioni di attuazione delle politiche del governo e delle strategie di sicurezza stradale afferiscono al **Dipartimento – Mobilità e Trasporti**. Le attività operative e le competenze tecniche a supporto delle attività del Dipartimento sono allocate presso l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, società in-house sotto il controllo diretto e il coordinamento del Comune di Roma. In particolare, sui temi della sicurezza stradale, all'interno della SO **"Progetti, Pianificazione e Innovazione della mobilità"** (PPI), operano le tre unità: **"Ingegneria del Traffico e della Sicurezza Stradale"**, **"Pianificazione dei Trasporti"** e **"Innovazione"**. Nell'ambito della stessa struttura PPI è altresì istituito l'**Osservatorio della Mobilità** con la funzione di analisi delle dinamiche, realizzazione di indagini, studi e ricerche sul sistema della mobilità con particolare attenzione alle condizioni di incidentalità e di sicurezza stradale.

La struttura PPI, composta da un organico di **23 figure professionali tra tecnici e amministrativi**, è una struttura multidisciplinare con professionalità trasversali sul tema della sicurezza stradale con profili specifici su: progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, composta da ingegneri, statistici, economisti, esperti di impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico.

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	16	6		22
Amministrativi		1		1
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>7</b>		<b>23</b>

#### GRUPPO DI PROGETTO E STAFF DI CONSULENZA

Per le attività oggetto di sperimentazione saranno impegnate **n. 12 risorse professionali**. In particolare, l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, realizzerà tutte le attività necessarie tutte le attività di supporto per le sperimentazioni, valendosi dei contributi settoriali assicurati dai gruppi di lavoro indicati nei successivi punti.

Il gruppo di lavoro sarà costituito complessivamente da **12 risorse professionali, interne e/o esterne alla struttura**, e in particolare: **1 coordinatore, 1 esperto, 3 tecnici senior e 3 tecnici junior**, complessivamente impegnati **per 150 giorni**; **1 coordinatore, 1 tecnico senior e 2 tecnico junior**, complessivamente impegnati **per 150 giorni**.



#### **STAFF PER L'AREA SISTEMI INFORMATIVI**

Il gruppo sistemi informativi sarà impegnato nella progettazione e nella realizzazione dei diversi strumenti informatici, ivi comprese le specifiche tecniche per l'acquisizione dello hardware, le specifiche per lo svolgimento delle indagini e rilevazioni, la realizzazione degli archivi e delle procedure automatiche. Lo staff è costituito da **9 risorse**, in particolare da **1 coordinatore, 1 esperto, 4 tecnici senior (Data base, TLC/Internet, GIS, Analista di procedure) e 3 tecnici junior**, complessivamente impegnati per **240 giorni**.

#### **GRUPPO PER LA RILEVAZIONE DELLA RETE STRADALE**

La rilevazione dello stato qualitativo della rete stradale sarà assegnata ad una struttura specialistica, per complessivi **150 giorni**.

#### **7.4. Strumentazione tecnica**

Per le suddette attività, si farà riferimento a tutta la strumentazione acquisita nel Centro di Competenza, di cui al precedente capitolo. Per le fasi di rilevazione sulla rete stradale sarà acquisita la necessaria strumentazione di supporto.



## 8. ELABORAZIONE DELLA RELAZIONE SU STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

### 8.1. Natura e caratteristiche

Come primi output del Centro di Competenza, derivati dall'applicazione del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati acquisiti nel SISS, con significati diversi, ma strettamente correlati tra loro, a supporto dell'intero processo di programmazione ed attuazione della sicurezza stradale, il progetto procede nella definizione di due importanti documenti:

1. la **Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale**, pensata come elaborazione annuale, sistematica e permanente del Centro di Competenza, di riferimento non solo per l'Amministrazione ma per tutti i soggetti interessati alle dinamiche della sicurezza stradale sul territorio romano.
2. il documento contenente le **"Azioni Prioritarie"**, derivato dalle analisi e dalle valutazioni specifiche prodotte ed illustrate nella Relazione, che diviene anch'esso con una cadenza annuale, base e riferimento per le diverse strategie di programmazione, in particolare per la definizione dei programmi annuali attuativi del *Piano Comunale della Sicurezza Stradale*.

### 8.2. Obiettivi e risultati

In particolare, la **"Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale"** illustra, in maniera sistematica, le componenti e le variabili oggetto dell'analisi al fine di:

- illustrare la configurazione dell'incidentalità stradale e la sua gravità (numero di vittime, tassi di mortalità e ferimento, indici di gravità, etc.)
- descrivere la composizione dell'incidentalità e, in particolare, il contributo di incidenti e vittime proveniente dalle diverse componenti della mobilità, dalle diverse tipologie di infrastrutture, dai diversi utenti, etc.;
- individuare e analizzare le situazioni ad elevato rischio, dove, cioè, si verificano forti concentrazioni di incidenti e vittime e i fattori che le determinano;
- esaminare l'evoluzione dell'incidentalità di lungo e breve periodo e individuare il rapporto tra tendenze in atto e sentiero evolutivo necessario per raggiungere l'obiettivo comunitario, fornendo sia il quadro complessivo riguardante il comune di Roma nel suo complesso, sia quadri descrittivi molto dettagliati che consentono di individuare specifiche situazioni locali sulle quali è necessario intervenire per modificare le tendenze in atto;
- valutare il **"danno sociale"** <sup>(3)</sup> determinato dagli incidenti stradali, in funzione delle diverse variabili (strutturali, comportamentali, di sicurezza dei veicoli) che lo hanno prodotto;
- valutare il **"danno sociale"** determinato dagli incidenti stradali, in funzione dei diversi sistemi (insediativi, territoriali, di mobilità, di traffico, etc.) in cui si verifica;
- verificare l'efficacia degli interventi di sicurezza stradale posti in essere, secondo quanto indicato dal **"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"** e dal primo programma di attuazione (rapporto tra risorse impegnate per la realizzazione dell'intervento e risultati conseguiti in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali);
- fornire elementi di valutazione generale per il dimensionamento delle risorse da destinare al miglioramento della sicurezza stradale secondo i parametri e i principi indicati nello stesso **"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"**.

<sup>3</sup> Si fa esplicito riferimento alla definizione di danno sociale contenuta nel **"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"**.



L'obiettivo non è tanto la descrizione dello stato e dell'evoluzione dell'incidentalità quanto quello:

- di fornire gli elementi conoscitivi e valutativi per individuare i possibili campi di intervento per migliorare la sicurezza stradale;
- di fornire un supporto diretto per la definizione del programma di azioni per migliorare la sicurezza stradale rivolto sia al decisore politico e alle strutture tecniche che operano in questa materia, sia alla *“Consulta sulla sicurezza stradale”*;
- di svolgere un'azione di informazione tecnica e sensibilizzazione specifica nei confronti di tutti i soggetti che possono contribuire al processo di miglioramento della sicurezza stradale;
- di svolgere un'azione di informazione e divulgazione di interesse generale, rivolta ai cittadini.

Dalle analisi e dalle valutazioni specifiche illustrate nella Relazione, attraverso la individuazione delle condizioni e delle componenti di massima incidentalità e caratterizzate da più elevate condizioni di rischio e, ancora, in funzione della minore o maggiore efficacia degli interventi posti in essere dall'Amministrazione, si configurano le *“Azioni Prioritarie”*, diverse e di diversa natura che possono contribuire a ridurre i livelli di incidentalità, agendo sugli ambiti territoriali, sulle tratte stradali specifiche o sulle specifiche componenti di incidentalità. In particolare, il documento che illustra le *“Azioni prioritarie”* è finalizzato a:

- definire una strategia generale di miglioramento della sicurezza stradale nell'area romana, individuando l'insieme delle misure destinate a dare concreta attuazione a tale strategia;
- determinare le priorità di intervento in relazione all'entità del danno sociale, alle risorse disponibili, alle condizioni di fattibilità e ai tempi di cantierabilità dei diversi interventi, alle indicazioni tecniche provenienti dal *“Centro di Competenza”* e alle indicazioni di merito provenienti dalla *“Consulta sulla Sicurezza Stradale”*;
- assicurare il raccordo e il coordinamento tra tutti gli interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale realizzati nel territorio del comune di Roma, creando gli incentivi e le condizioni più favorevoli affinché possano svilupparsi accordi di partenariato per migliorare la sicurezza stradale;
- assicurare il costante aggiornamento delle priorità di intervento, in relazione ai risultati dell'azione di monitoraggio, alle verifiche di efficacia e agli indirizzi della Consulta.

Si configura in tal modo, per l'Amministrazione e a supporto delle concrete strategie di governo della sicurezza stradale, uno strumento che **in forma strutturata e sistematica** (con cadenza annuale) viene ad adeguare ed aggiornare il quadro programmatico di riferimento (il sistema delle azioni, il sistema delle risorse, l'impegno dei soggetti e le condizioni di fattibilità delle azioni) rispetto allo scenario in atto, alle dinamiche che lo caratterizzano, alle modifiche intervenute nel corso dell'ultimo anno. Il confronto e la condivisione con i diversi soggetti ed operatori del settore, all'interno della sede organizzata della *Consulta*, rafforza e valorizza, in termini di concretezza e di fattibilità, le potenzialità di questo strumento.

### 8.3. Caratteri strutturali

A partire dall'architettura del SISS, la relazione potrà essere distinta in tre sezioni significative:

**1. analisi del quadro dell'incidentalità stradale sul territorio comunale:** con il massimo livello di disaggregazione territoriale e per chilometrica stradale e in ragione delle diverse componenti di incidentalità (tipologia di strada, tipologia del veicolo, classe di età delle vittime, causa prevalente dell'incidente, etc.) e condizioni di rischio (tassi di mortalità, tassi di ferimento, indici di ricorsività, etc.).



**2. analisi delle variabili di produzione del danno sociale:** variabili strutturali (in riferimento non solo alle caratteristiche “tecniche” dell’infrastruttura, ma alle diverse variabili che vengono a connotare l’infrastruttura e che, direttamente o indirettamente, incidono sui livelli di sicurezza stradale); variabili comportamentali (che si collegano al mancato rispetto delle regole o all’assunzione di comportamenti a rischio); variabili di sicurezza del veicolo (misurabili in funzione di una serie di requisiti e parametri significativi e rispetto alle diverse tipologie di utenza).

**3. analisi dei sistemi significativi:** i sistemi della viabilità, della mobilità, della distribuzione/organizzazione delle funzioni, il sistema ambientale, lo spazio urbano, il sistema dei comportamenti alla guida, il sistema delle iniziative e delle attività di formazione/informazione, il sistema degli interventi sulla infrastruttura, etc. con la verifica delle interazioni di ciascun sistema con il fenomeno dell’incidentalità stradale.

La “*Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale*” presenta un duplice carattere, da un lato si configura come un sistema di conoscenze e valutazioni di natura tecnica a supporto dell’azione di governo e, conseguentemente, con un circuito di diffusione interno alle strutture tecniche e ai centri decisionali dei soggetti pubblici e privati che possono concorrere al miglioramento della sicurezza stradale e, dall’altro lato, si configura come un’azione informativa di interesse generale rivolta agli organi di informazione, ai cittadini, alle scuole, etc. In ragione di questa doppia natura la relazione sarà sviluppata **in due versioni:**

1. **la prima di carattere tecnico, analitico, interpretativo** (attraverso una successione di quadri descrittivi e di valutazione);
2. **la seconda di carattere divulgativo**, come documento agile da diffondere ai diversi soggetti interessati, come base e riferimento per ulteriori e diversi approfondimenti.

A partire dalla prima pubblicazione (che fa parte di questo progetto), la Relazione sarà redatta annualmente al fine di disporre di un quadro sempre aggiornato sullo stato dell’incidentalità e sulla sua evoluzione nel tempo ma, soprattutto, per poter valutare l’efficacia delle misure di sicurezza stradale poste in essere ogni anno e avere contezza del grado di progressivo avvicinamento all’obiettivo di sicurezza stradale comunitario e nazionale. In questa logica la “*Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale*” sarà redatta anche allo scopo di definire un prototipo da reiterare nel prossimo periodo.

Le informazioni e le elaborazioni che costituiscono la base di riferimento per la redazione del documento “Azioni Prioritarie”, provengono in massima parte dal *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale* che, in prospettiva, rappresenta anche la struttura che predisporrà le successive edizioni della relazione.

A partire dai risultati delle elaborazioni, oggetto della “*Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale*”, lo stesso *Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale*, con il supporto sia dello staff di progetto che di uno staff di consulenza, delinea il quadro delle “**Azioni Prioritarie**”. In termini strutturali, il documento:

- da un lato, definisce **azioni e interventi che rientrano nelle competenze dell’Amministrazione comunale**, rispetto alle quali i soli limiti sono costituiti dalle condizioni di fattibilità (risorse finanziarie e professionali, disponibilità dei fattori materiali necessari alla attuazione dell’azione, vincoli di natura giuridica, etc.);
- dall’altro, predispone un quadro di raccordo tra interventi e strategie che sono in capo ad altri soggetti pienamente autonomi (i Municipi, la Provincia, la Regione, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l’ANAS, le imprese presenti nell’area romana, etc.) e, quindi, si configura come uno **strumento che tende a favorire la concertazione e il partenariato**.



I campi di intervento sono diversi e di diversa natura, e in funzione dei tre settori principali:

1. **Rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale** (attraverso la costruzione di quadri strutturati di programmazione, concertazione, condivisione delle strategie, programmi attuativi, moduli di concertazione, etc.);
2. **Costruzione della cultura della sicurezza stradale** (attraverso azioni di formazione della popolazione in età scolare, dei giovani, degli adulti; azioni di informazione e sensibilizzazione volte ad accrescere livelli di consapevolezza e di percezione del rischio dei diversi utenti della strada);
- 1) **Misure ed interventi volti ad agire sulle componenti specifiche di incidentalità** (attraverso interventi sulle infrastrutture, per la messa in sicurezza di zone urbane ad elevata incidentalità e delle tratte stradali a massimo rischio, uso di tecnologie, manutenzione della rete stradale, rafforzamento dei controlli, azioni volti a contrastare l'incidentalità degli utenti deboli a rischio, l'incidentalità stradale sul lavoro e negli spostamenti casa-lavoro; etc.).

Rispetto all'esigenza di condivisione e confronto delle tematiche in esso contenute, il documento contenente il quadro delle "Azioni Prioritarie" si svilupperà in **due fasi**.

Il **documento di prima elaborazione** conterrà le tesi e linee di indirizzo e costituirà la base di discussione su cui attivare la Consulta. A seguire, i vari e diversi contributi della Consulta potranno confluire, nella stesura definitiva, nel **documento di seconda elaborazione**

#### 8.4. Programma operativo / linee di attività

Per la elaborazione della "Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale" e la definizione delle "Azioni Prioritarie" si prevedono le seguenti linee di attività: **1. Analisi generale sulla Sicurezza Stradale; 2. Elaborazione della Relazione sintetica sulla Sicurezza Stradale; 3. Presentazione della relazione sintetica sulla sicurezza stradale; 4. Analisi dello Stato e dell'Evoluzione della Sicurezza Stradale; 5. Elaborazione della "Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale"; 6. Elaborazione del documento su "Azioni Prioritarie" (prima elaborazione); 7. Presentazione in Consulta; 8. Elaborazione del documento su "Azioni Prioritarie" (seconda elaborazione); 9. Presentazione Pubblica**

8.4.1. ANALISI GENERALE SULLA SICUREZZA STRADALE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisi generale dello stato e dell'evoluzione della sicurezza stradale nell'area romana allo stato attuale delle conoscenze e acquisizione speditiva di ulteriori informazioni e dati presso le principali fonti in grado di fornire dati sugli incidenti stradali, sulle vittime da questi determinati, sulla rete stradale, sui volumi e le caratteristiche del traffico, etc. Si evidenzia che questa ricognizione speditiva precede le indagini e le rilevazioni sistematiche che, in riferimento alle attività precedentemente descritte (costruzione del SISS, realizzazione del Modello di valutazione e gestione dei Dati), potranno essere avviate solo alla fine del terzo mese di attività. L'analisi generale ha dunque una valenza limitata ed è destinata unicamente a orientare le prime valutazioni sullo stato della sicurezza stradale, ma anche ad indirizzare e dettagliare le modalità di rilevazione dei dati.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Risultati delle analisi</b>
<b>TEMPI</b>	90 giorni, dal 1° al 90°

8.4.2. ELABORAZIONE DELLA RELAZIONE SINTETICA SULLA SICUREZZA STRADALE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Redazione di una relazione sintetica sulla sicurezza stradale</b>, mirata alla individuazione e descrizione delle principali caratteristiche della incidentalità stradale e delle situazioni ove si determina il massimo numero di vittime e il massimo danno sociale. La relazione di sintesi avrà un preva-</li> </ul>	



lente carattere tecnico, costituirà la base di riferimento per avviare l'analisi dei fattori di rischio e sarà trasmessa alla <i>Consulta sulla sicurezza stradale</i> al fine di fornire ai suoi componenti un supporto conoscitivo che esprime lo stato delle conoscenze in atto.	
RISULTATI	<b>Relazione su "Analisi Generale della Sicurezza Stradale"</b>
TEMPI	30 giorni, dal 90° al 120°

<b>8.4.3. PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SINTETICA</b>	
LINEE DI ATTIVITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizzazione della Conferenza pubblica di presentazione della "Analisi generale della sicurezza stradale". Per tale occasione saranno predisposti materiali informativi e divulgativi di interesse generale, mirati a svolgere un'azione di sensibilizzazione. Nel corso di questa iniziativa sarà anche annunciata la costituzione della "<i>Consulta sulla sicurezza stradale</i>"</li> <li>• Organizzazione e predisposizione dei materiali di base</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Conferenza Pubblica e Presentazione della Consulta</b>
TEMPI	120° giorno

<b>8.4.4. ANALISI DELLO STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE</b>	
LINEE DI ATTIVITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Analisi del quadro dell'incidentalità stradale sul territorio comunale:</b> con il massimo livello di disaggregazione territoriale e per chilometrica stradale e in ragione delle diverse componenti di incidentalità (tipologia di strada, tipologia del veicolo, classe di età delle vittime, causa prevalente dell'incidente, etc.) e condizioni di rischio (tassi di mortalità, tassi di ferimento, indici di ricorsività, etc.).</li> <li>• <b>Analisi delle variabili di produzione del danno sociale:</b> variabili strutturali (in riferimento non solo alle caratteristiche "tecniche" dell'infrastruttura, ma alle diverse variabili che vengono a connotare l'infrastruttura e che, direttamente o indirettamente, incidono sui livelli di sicurezza stradale); variabili comportamentali (che si collegano al mancato rispetto delle regole o all'assunzione di comportamenti a rischio); variabili di sicurezza del veicolo (misurabili in funzione di una serie di requisiti e parametri significativi e rispetto alle diverse tipologie di utenza).</li> <li>• <b>Analisi dei sistemi significativi:</b> i sistemi della viabilità, della mobilità, della distribuzione/organizzazione delle funzioni, il sistema ambientale, lo spazio urbano, il sistema dei comportamenti alla guida, il sistema delle iniziative e delle attività di formazione/informazione, il sistema degli interventi sulla infrastruttura, etc. con la verifica delle interazioni di ciascun sistema con il fenomeno dell'incidentalità stradale.</li> <li>• <b>Raccordo con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti.</b> Il fine è quello di definire i vincoli, i riferimenti e le opportunità di interazione con gli altri strumenti di programmazione e pianificazione. Questa linea di attività dovrà essere aggiornata annualmente per disporre sempre del quadro completo del sistema dei "vincoli e raccordi istituzionali" vigenti sul territorio provinciale.</li> </ul>	
RISULTATI	<b>Elaborazioni e risultati delle analisi</b>
TEMPI	60 giorni, dal 120° al 180°

<b>8.4.5. ELABORAZIONE RELAZIONE SU STATO ED EVOLUZIONE SICUREZZA STRADALE</b>	
LINEE DI ATTIVITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sulla base dei risultati prodotti nella precedente linea di attività e in relazione ai primi risultati conseguiti nell'ambito delle attività di indagine e rilevazione, viene predisposto il documento "<i>Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale</i>" nelle <b>due versioni</b>:</li> </ul>	



<ul style="list-style-type: none"> <li>la prima di <b>carattere tecnico, analitico, interpretativo</b> (attraverso una successione di quadri descrittivi e di valutazione);</li> <li>la seconda di <b>carattere divulgativo</b>, come documento agile da diffondere ai diversi soggetti interessati, come base e riferimento per ulteriori e diversi approfondimenti.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Elaborazioni e risultati delle analisi</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 180° al 240°

<b>8.4.6. ELABORAZIONE DOCUMENTO “AZIONI PRIORITARIE” – (Prima elaborazione)</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'acquisizione dei diversi materiali conoscitivi e l'assunzione / valutazione di quanto già previsto ai diversi livelli di competenza territoriale nell'ambito della mobilità, del sistema infrastrutturale e della sicurezza stradale conducono alla elaborazione di un documento generale di indirizzi, finalizzato ad avviare il confronto su obiettivi, linee di azione, priorità di intervento, con i diversi soggetti pubblici e privati che potranno essere coinvolti per migliorare i livelli di sicurezza.</li> <li>Il documento, pertanto, definirà schematicamente il quadro delle “Azioni prioritarie”, rispetto a quanto emerso dall'analisi e dalle elaborazioni contenute nella relazione: i contenuti; gli obiettivi; il sistema di interventi; i campi di intervento; gli indirizzi per favorire la concertazione interistituzionale e il partenariato pubblico-privato; le misure e gli strumenti di incentivazione e orientamento; le priorità; i parametri di valutazione dell'efficacia delle misure poste in essere.</li> <li>Il documento si configura essenzialmente come strumento per avviare la concertazione sul programma di azioni e sulla sua attuazione (con particolare riferimento alla Consulta sulla sicurezza stradale), per l'individuazione degli obiettivi e delle priorità e per la promozione di accordi di partenariato per l'attuazione.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Documento su “Azioni Prioritarie” – (Prima elaborazione)</b>
<b>TEMPI</b>	30 giorni, dal 240° al 270°

<b>8.4.7. PRESENTAZIONE IN CONSULTA</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizzazione / Convocazione della Seduta della Consulta (secondo le modalità illustrate nel capitolo successivo).</li> <li>Predisposizione dei materiali informativi a supporto della discussione e mirati ad favorire la partecipazione alla definizione e attuazione del programma da parte dei soggetti pubblici e privati presenti nell'area romana.</li> <li>Presentazione della “<i>Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale</i>” e del documento “<i>Azioni Prioritarie</i>” – <i>Prima elaborazione</i>.</li> <li>Acquisizione / Registrazione dei contributi provenienti dai componenti della Consulta.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Riunione della Consulta Documento su “Azioni Prioritarie” – (Prima elaborazione)</b>
<b>TEMPI</b>	270° giorno

<b>8.4.8. ELABORAZIONE DOCUMENTO “AZIONI PRIORITARIE” – (Seconda elaborazione)</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>In base a quanto emerso dalle fasi di analisi e valutazione e dai momenti di confronto e di interazione con i diversi livelli istituzionali e con il sistema delle rappresentanze, riguarda la determina-</li> </ul>	



zione dei principali obiettivi e, in riferimento a questi, l'individuazione delle priorità di intervento.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• I risultati di tale fase si concretizzano nella redazione del documento su "Azioni Prioritarie". In particolare, verranno fissati e dimensionati gli obiettivi e le modalità di intervento; verranno esplicitate le priorità di intervento e le linee di azione rispetto ai diversi settori e componenti di incidentalità (la rete stradale extraurbana; la rete stradale urbana; le diverse modalità di spostamento; le diverse tipologie di utenti; le tipologie di spostamento); verranno inoltre articolati, secondo distinti livelli di priorità, i differenti campi di intervento; verranno infine individuati i soggetti competenti, gli strumenti e le strutture per la gestione e l'attuazione delle azioni.</li> <li>• Il documento "Azioni Prioritarie" individuerà in particolare misure e interventi nell'ambito dei tre principali settori di riferimento: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale</b> (attraverso la costruzione di quadri strutturati di programmazione, concertazione, condivisione delle strategie, programmi attuativi, moduli di concertazione, etc.);</li> <li>- <b>Costruzione della cultura della sicurezza stradale</b> (attraverso azioni di formazione della popolazione in età scolare, dei giovani, degli adulti; azioni di informazione e sensibilizzazione volte ad accrescere livelli di consapevolezza e di percezione del rischio dei diversi utenti della strada);</li> <li>- <b>Misure ed interventi volti ad agire sulle componenti specifiche di incidentalità</b> (attraverso interventi sulle infrastrutture, per la messa in sicurezza di zone urbane ad elevata incidentalità e delle tratte stradali a massimo rischio, uso di tecnologie, manutenzione della rete stradale, rafforzamento dei controlli, azioni volti a contrastare l'incidentalità degli utenti deboli a rischio, l'incidentalità stradale sul lavoro e negli spostamenti casa-lavoro; etc.).</li> </ul> </li> <li>• In particolare, in termini di programma, il progetto definirà le "Azioni Prioritarie" alla luce dei risultati conoscitivi resi disponibili da tutte le linee di indagine e rilevazione la cui conclusione è prevista allo scadere del 10° mese; delle valutazioni e analisi rese disponibili dagli strumenti informatici a supporto delle valutazioni e interpretazioni dello stato della sicurezza stradale e dei fattori di rischio; degli indirizzi formali della "Consulta sulla sicurezza stradale".</li> </ul>	
RISULTATI	Documento su "Azioni Prioritarie" – (Seconda elaborazione)
TEMPI	90 giorni, dal 270° al 360°

<b>8.4.9. PRESENTAZIONE PUBBLICA</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentazione pubblica del Centro di Competenza, del Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale (SISS), del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati, della "Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale", delle "Azioni Prioritarie", integrate con le Osservazioni e Proposte pervenute dai componenti della Consulta.</li> <li>• Per tale occasione saranno predisposti materiali informativi di interesse generale mirati a fornire una informazione sintetica e facilmente accessibile sui contenuti delle attività, e delle diverse azioni previste.</li> </ul>	
RISULTATI	Convegno Conclusivo
TEMPI	360° giorno

## 8.5. Risorse Professionali

All'interno dell'Amministrazione, le funzioni di attuazione delle politiche del governo e delle strategie di sicurezza stradale afferiscono al **Dipartimento – Mobilità e Trasporti**. Le attività operative e le competen-



ze tecniche a supporto delle attività del Dipartimento sono allocate presso l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, società in-house sotto il controllo diretto e il coordinamento del Comune di Roma. In particolare, sui temi della sicurezza stradale, all'interno della SO "**Progetti, Pianificazione e Innovazione della mobilità**" (PPI), operano le tre unità: "**Ingegneria del Traffico e della Sicurezza Stradale**", "**Pianificazione dei Trasporti**" e "**Innovazione**". Nell'ambito della stessa struttura PPI è altresì istituito l'**Osservatorio della Mobilità** con la funzione di analisi delle dinamiche, realizzazione di indagini, studi e ricerche sul sistema della mobilità con particolare attenzione alle condizioni di incidentalità e di sicurezza stradale.

La struttura PPI, composta da un organico di **23 figure professionali tra tecnici e amministrativi**, è una struttura multidisciplinare con professionalità trasversali sul tema della sicurezza stradale con profili specifici su: progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, composta da ingegneri, statistici, economisti, esperti di impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico.

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	16	6		22
Amministrativi		1		1
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>7</b>		<b>23</b>

#### GRUPPO DI PROGETTO E STAFF DI CONSULENZA

Per la elaborazione della *Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale e l'individuazione delle "Azioni Prioritarie"* saranno impegnate **n. 8 risorse professionali**. In particolare, l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, elaborerà la Relazione sulla sicurezza stradale e il documento su "Azioni Prioritarie".

Il gruppo di lavoro sarà costituito complessivamente da **8 risorse professionali, interne e/o esterne alla struttura**, e in particolare: **1 coordinatore, 1 tecnico senior e 2 tecnici junior**, complessivamente impegnati **per 360 giorni**; **1 coordinatore, 2 tecnico senior e 1 tecnico junior**, complessivamente impegnati **per 360 giorni**.

#### 8.6. Strumentazione tecnica

Ci si avvarrà degli strumenti e dei modelli del Centro di Competenza e dei necessari strumenti informatici di supporto.

#### 8.7. Informazione e diffusione

In funzione degli obiettivi previsti nell'ambito delle suddette attività, a supporto delle attività di presentazione e diffusione dei risultati, confronto e acquisizione delle Osservazioni e Proposte, si prevede l'organizzazione di **n. 2 Convegni oltre che la produzione di tutta la documentazione e i materiali di supporto**.



## 9. COSTITUZIONE DELLA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE

### 9.1. Natura e caratteristiche

La costituzione di una *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale* rappresenta uno degli strumenti individuati dal *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*, finalizzato a raggiungere l'obiettivo fissato nell'art. 32 della L. 144/9 – e cioè la riduzione del numero delle vittime, in coerenza con gli indirizzi della Commissione europea. Tale obiettivo è raggiungibile, infatti, solo se tutti i soggetti coinvolti, a partire da quelli istituzionali, si coordinano in un comune piano d'azione, pur nel rispetto delle singole competenze, concorrendo alla creazione di un sistema a rete per raggiungere un miglioramento significativo e permanente della sicurezza stradale. La Consulta si configura pertanto **come sede di confronto e di raccordo tra i soggetti pubblici e/o privati** che lavorano sul tema della sicurezza stradale.

La *Consulta Cittadina per la Sicurezza Stradale* è un organo consultivo, preposto ad esprimere pareri ed osservazioni sulle diverse strategie di governo della sicurezza stradale, rispetto alle diverse fasi di definizione, programmazione, attuazione degli interventi. Tale organismo si configura come organo apolitico, apartitico ed autonomo rispetto ad istituzioni politiche e religiose, pur potendo prendere accordi di mutua collaborazione con persone, Enti ed istituzioni i cui principi non siano in contrasto con i principi cui la Consulta si atterrà, che sono di seguito elencati:

- assenza del fine di lucro (quindi divieto assoluto di distribuire, anche in modo indiretto, utili e avanzi di gestione, fondi, riserve e capitale), esclusivo perseguimento di finalità di solidarietà sociale, obbligo di impiegare gli utili o gli avanzi di gestione per la realizzazione delle attività istituzionali e di quelle ad esse direttamente connesse;
- democraticità della struttura. Ai sensi della suddetta democraticità della struttura, tutti gli Organi sociali vengono eletti esclusivamente e liberamente dall'Assemblea ordinaria dei soci; le cariche all'interno dei suddetti Organi sociali (Presidente, Vicepresidente, segretario, Membro effettivo, ecc.) vengono dal rispettivo Organo, eccezion fatta per il primo mandato in assoluto in cui le nomine vengono fatte, in sede di costituzione dell'associazione, direttamente dai soci Fondatori, i quali sono e saranno membri di diritto del Consiglio Direttivo;
- elettività gratuita delle cariche associative, gratuità delle prestazioni fornite dagli aderenti (salvo il rimborso delle spese anticipate dal socio in nome e per conto dell'associazione, debitamente autorizzate dal Consiglio Direttivo o, ove ne ricorrano i presupposti, dal Presidente del Consiglio Direttivo o, in caso di sua assenza o impedimento, dal Vicepresidente del Consiglio Direttivo);
- divieto di svolgere attività diverse da quelle istituzionali descritte nello statuto, ad eccezione di quelle a esse direttamente connesse.

La Consulta è una struttura aperta, della quale su esplicita richiesta indirizzata al Presidente del Consiglio Direttivo possono far parte: Enti Pubblici (Provincia, Regione, comuni del distretto, associazioni di comuni ecc.); Associazioni, Organizzazioni e Gruppi presenti ed operanti nel territorio a livello comunale che svolgano le proprie attività senza fini di lucro.

L'ammissione delle Associazioni è subordinata all'accoglimento da parte del Consiglio Direttivo. All'aspirante socio devono essere consegnate copie aggiornate dello Statuto e degli eventuali regolamenti. La richiesta di ammissione a socio comporta automaticamente l'accettazione dello *Statuto*, dei *Regolamenti* e di tutte le disposizioni vigenti.

### 9.2. Obiettivi e risultati

Nel *Documento di Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione* del Piano nazionale della Sicurezza Stradale vengono esplicitati i caratteri e le finalità dello strumento della Consulta sulla sicurezza stradale.



L'obiettivo prioritario ed ambizioso dell'Unione Europea, che riconferma l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2020, presuppone l'azione propositiva e la vigilanza non solo delle Amministrazioni pubbliche chiamate, per il loro ruolo precipuo, ad aderire al Piano ma anche l'adesione attiva di strutture ed organismi esterni legati al sistema delle rappresentanze sociali e sindacali, al sistema delle imprese, alle associazioni di cittadini, degli utenti della strada, delle famiglie delle vittime.

La "Consulta Cittadina sulla sicurezza stradale" è un organismo decisionale a cui è diretto il contributo di tutti quei soggetti, pubblici e privati, che, a vario titolo e finalità, ritengono di indirizzare i propri sforzi al processo di miglioramento della sicurezza stradale. All'istituto della Consulta, presente a livello regionale e locale nella maggior parte dei Paesi europei, viene affidato il compito di svolgere tre distinte funzioni:

- fornire ai componenti delle proprie strutture assembleari e tecniche i supporti conoscitivi e valutativi necessari per conoscere lo stato dell'incidentalità e la sua evoluzione nonché gli interventi posti in essere e i risultati da questi determinati;
- favorire il confronto tra le parti e l'espressione di indirizzi unitari relativi agli obiettivi, alle priorità, ai contenuti del programma di azioni nonché a raccogliere e sistematizzare i contributi provenienti dalla rete di soggetti portatori di idee e conoscenze condivisibili e trasferibili;
- consentire una valutazione dettagliata delle misure di sicurezza stradale poste in essere, sulla base di verifiche e analisi svolte da una struttura tecnica con carattere di terzietà.

Rispetto alle diverse linee di attività sopra illustrate e in raccordo con i diversi strumenti di programmazione vigenti e/o in previsione per il governo della sicurezza stradale (il Piano Strategico della Mobilità, il Piano Comunale sulla Sicurezza Stradale, il Programma Triennale), l'istituzione della *Consulta Cittadina per la Sicurezza Stradale* si configura come occasione per costituire una sede organizzata, luogo di incontro e di confronto, al fine di:

- fungere da tramite tra il livello tecnico-scientifico del Centro di Competenza e quello delle istituzioni, del mondo delle rappresentanze e delle associazioni che a vario titolo possono essere coinvolti, fornendo elementi conoscitivi ed interpretativi validi a supporto del confronto e della concertazione tra questi;
- regolare, attraverso accordi e protocolli, i rapporti e gli impegni assunti dai diversi soggetti, in ordine al perseguimento della comune strategia di contrasto del fenomeno incidentale;
- operare valutazioni, sulla base delle analisi svolte dal Centro di Competenza, in particolare sull'efficacia delle azioni intraprese finalizzate all'accrescimento della sicurezza, e sulla conseguente validità di piani e programmi in tema di sicurezza o aventi ricadute su questa (trasporti, urbanistica, etc.).

In particolare, rispetto agli strumenti specifici previsti dal progetto, la *Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale* sarà in primo luogo chiamata a promuovere:

- la conoscenza del fenomeno, con particolare riferimento a quanto emerge dalla "Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale" e a quanto delineato nel documento su "Azioni Prioritarie";
- la partecipazione delle istituzioni, del sistema delle imprese, delle parti sociali e delle rappresentanze dei cittadini, alla definizione e all'attuazione coordinata delle "Azioni Prioritarie", con particolare riferimento alla concertazione interistituzionale e alla costituzione di accordi di partenariato pubblico-privato;
- la valutazione dei risultati conseguiti attraverso l'attuazione degli interventi e la formulazione di indirizzi e orientamenti sui provvedimenti da adottare per migliorarne l'efficacia.



### 9.3. Supporti tecnici alle attività della Consulta

In generale, nell'ambito delle attività previste dal progetto, la Consulta interviene nell'avviare e consolidare il processo di confronto e di interazione tra l'Amministrazione, le Polizie Municipali, gli enti e le strutture pubbliche e private, gli operatori e le associazioni di cittadini, contribuendo a delineare il quadro delle politiche e a costruire le condizioni di fattibilità delle azioni specifiche.

Per costituire tale organismo è necessario assicurare un'ampia e diversificata gamma di supporti tecnici costituiti da analisi di componenti specifiche di incidentalità di interesse di determinati raggruppamenti di soggetti, da valutazioni sulle ricadute (economiche, sociali, di immagine, etc.) di un eventuale impegno a realizzare misure e interventi per migliorare la sicurezza stradale, da analisi delle implicazioni economiche degli incidenti stradali per le diverse tipologie di soggetti presenti nella Consulta.

In sostanza si tratta di istruire problematiche e possibili linee di azione di interesse dei diversi soggetti che costituiscono la Consulta e, conseguentemente, di porre in essere un'attività di assistenza e supporto tecnico di alto profilo in grado di orientare le scelte e le decisioni di investimento sulle "Azioni Prioritarie", creando in questo modo un apporto di risorse professionali, organizzative e finanziarie all'attuazione del programma. In particolare:

- elaborazione di documenti di sintesi dei risultati raggiunti e delle valutazioni effettuate;
- raccolta, razionalizzazione e rielaborazione degli input provenienti dal sistema della rete di relazioni;
- supporto alle attività finalizzate all'individuazione di linee strategiche ed operative da sottoporre ed interfacciare con la redazione del Piano Comunale per la Sicurezza Stradale;
- organizzazione del programma di lavoro della Consulta e costruzione del calendario degli incontri;
- elaborazione di materiali divulgativi di sintesi, di promozione culturale e di sensibilizzazione;
- elaborazione di bozze dei documenti base, utili al progredire e definirsi dei rapporti ed impegni tra i soggetti partecipanti (protocolli riguardanti modalità di raccolta dati, intese e convenzioni per il trasferimento degli stessi dati, secondo le necessarie periodicità e in formati condivisi; accordi su interventi o programmazioni complesse di interventi);
- attività di aggiornamento seminariale su tematiche, tecniche, amministrative, di programmazione, rilevanti per la sicurezza.

### 9.4. Programma operativo / linee di attività

Per la Costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale si prevedono le seguenti linee di attività: **1. Impostazione generale; 2. Costituzione del nucleo iniziale; 3. Presentazione della Consulta e avvio dei lavori; 4. Fase di acquisizione Osservazioni e Proposte; 5. Predisposizione del documento Osservazioni e Proposte; 6. Presentazione del documento; 7. Integrazione documento "Azioni Prioritarie".**

9.4.1. IMPOSTAZIONE GENERALE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definizione delle caratteristiche generali della Consulta (composizione, funzioni, organizzazione, supporti e logistica).</li> <li>• Raccordi e predisposizione dei materiali procedurali e amministrativi di supporto.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Regolamento della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"</b> <b>Statuto della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"</b> <b>Nota tecnica</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 1° al 60°



9.4.2. COSTITUZIONE DEL NUCLEO INIZIALE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costituzione del nucleo di base. A questo stesso nucleo di base viene affidato il compito promuovere l'ampliamento della Consulta a tutte le componenti e le rappresentanze economiche e sociali presenti nel territorio comunale.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Regolamento della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"</b> <b>Statuto della "Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale"</b> <b>Nota tecnica</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 60° al 120°

9.4.3. PRESENTAZIONE DELLA CONSULTA E AVVIO DEI LAVORI	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizzazione della Conferenza pubblica di presentazione della Consulta Cittadina della Sicurezza stradale, in occasione della presentazione della "Relazione sintetica sulla sicurezza stradale".</li> <li>• Predisposizione dei materiali informativi e divulgativi di interesse generale, mirati a svolgere un'azione di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale e, in particolare, sulla possibilità di contribuire al suo miglioramento.</li> <li>• Sempre nell'ambito della conferenza sarà promossa la partecipazione ai lavori della Consulta.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Conferenza Pubblica e Presentazione della Consulta</b>
<b>TEMPI</b>	120° giorno

9.4.4. FASE DI ACQUISIZIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assistenza e supporti tecnici per l'analisi della "Relazione sintetica sulla sicurezza stradale".</li> <li>• Elaborazione di documenti e materiali di specifico interesse dei componenti della Consulta e assistenza tecnica allo sviluppo delle prime valutazioni di merito della Consulta, con particolare riferimento alla individuazione delle "Azioni prioritarie".</li> <li>• Elaborazione di un documento di indirizzi sugli obiettivi del programma.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Documento di indirizzo della Consulta sui possibili obiettivi del Programma di azioni</b>
<b>TEMPI</b>	90 giorni, dal 120° al 210°

9.4.5. PREDISPOSIZIONE DEL DOCUMENTO DI "OSSERVAZIONI E PROPOSTE"	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assistenza e supporti tecnici, per la valutazione del documento sulle "Azioni Prioritarie".</li> <li>• Elaborazione di documenti e analisi specifiche, su richiesta dei componenti della Consulta.</li> <li>• Assistenza tecnica per la predisposizione di una nota di indirizzi riferita in particolar modo ai contenuti del documento e alle priorità di intervento.</li> <li>• Elaborazione di un documento di Osservazioni e Proposte.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Documento di valutazione e indirizzo della Consulta su obiettivi e priorità di intervento.</b>
<b>TEMPI</b>	60 giorni, dal 210° al 270°



<b>9.4.6. PRESENTAZIONE DEL DOCUMENTO DI “OSSERVAZIONI E PROPOSTE”</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizzazione della Conferenza di presentazione degli indirizzi della Consulta. L’iniziativa è finalizzata a sollecitare contributi in merito agli obiettivi e ai campi di intervento e, soprattutto, a promuovere la partecipazione alla attuazione del programma e la costituzione di accordi di partenariato pubblico-privato.</li> <li>• Organizzazione e predisposizione dei materiali</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Conferenza Pubblica</b>
<b>TEMPI</b>	270° giorno

<b>9.4.7. INTEGRAZIONE DEL DOCUMENTO “AZIONI PRIORITARIE”</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel corso dell’ultima fase la Consulta collabora direttamente alla definizione delle “Azioni Prioritarie” e in particolare alla definizione delle modalità di attuazione.</li> <li>• A tale fine il gruppo di progetto e lo staff di consulenza predisporranno documenti di analisi e schemi di valutazione delle diverse alternative sia in relazione alla struttura dei contenuti del programma di azioni, sia in relazione alle richieste dei componenti della Consulta.</li> <li>• Assistenza tecnica alla elaborazione del documento di “Osservazioni e Proposte” della Consulta.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Documento di valutazione e indirizzo della Consulta sulle “Azioni Prioritarie”, sulle modalità attuative più efficaci e sugli accordi di partenariato a supporto dell’attuazione.</b>
<b>TEMPI</b>	90 giorni, dal 270° al 360°

<b>9.4.8. PRESENTAZIONE PUBBLICA</b>	
<b>LINEE DI ATTIVITÀ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentazione pubblica del Centro di Competenza, del Sistema Informativo sulla Sicurezza Stradale (SISS), del Modello di Valutazione e Gestione dei Dati, della “<i>Relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale</i>”, delle “Azioni Prioritarie”, integrate con le Osservazioni e Proposte pervenute dai componenti della Consulta.</li> <li>• Per tale occasione saranno predisposti materiali informativi di interesse generale mirati a fornire una informazione sintetica e facilmente accessibile sui contenuti delle attività, e delle diverse azioni previste.</li> </ul>	
<b>RISULTATI</b>	<b>Convegno Conclusivo</b>
<b>TEMPI</b>	360° giorno

## 9.5. Risorse Professionali

All’interno dell’Amministrazione, le funzioni di attuazione delle politiche del governo e delle strategie di sicurezza stradale afferiscono al **Dipartimento – Mobilità e Trasporti**. Le attività operative e le competenze tecniche a supporto delle attività del Dipartimento sono allocate presso l’**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità**, società in-house sotto il controllo diretto e il coordinamento del Comune di Roma. In particolare, sui temi della sicurezza stradale, all’interno della SO “**Progetti, Pianificazione e Innovazione della mobilità**” (PPI), operano le tre unità: “**Ingegneria del Traffico e della Sicurezza Stradale**”, “**Pianificazione dei Trasporti**” e “**Innovazione**”. Nell’ambito della stessa struttura PPI è altresì istituito l’**Osservatorio**



**della Mobilità** con la funzione di analisi delle dinamiche, realizzazione di indagini, studi e ricerche sul sistema della mobilità con particolare attenzione alle condizioni di incidentalità e di sicurezza stradale.

La struttura PPI, composta da un organico di **23 figure professionali tra tecnici e amministrativi**, è una struttura multidisciplinare con professionalità trasversali sul tema della sicurezza stradale con profili specifici su: progettazione della viabilità e del traffico, pianificazione dei trasporti, composta da ingegneri, statistici, economisti, esperti di impatto ambientale, sistemi di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico.

Settore	Livello			Totale
	Laureati	Diplomati	Altri	
Tecnici	16	6		22
Amministrativi		1		1
<b>Totale</b>	<b>16</b>	<b>7</b>		<b>23</b>

#### GRUPPO DI PROGETTO E STAFF DI CONSULENZA

**Per la costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale** saranno impegnate **n. 4 risorse professionali**. In particolare, l'**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità** fornirà l'assistenza tecnica di base.

Il gruppo di lavoro sarà costituito complessivamente da **4 risorse professionali, interne e/o esterne alla struttura**, e in particolare: **1 coordinatore, 1 tecnico senior**, complessivamente impegnati **per 360 giorni**; **1 coordinatore e 1 tecnico senior**, complessivamente impegnati **per 360 giorni**.

#### 9.6. Informazione e diffusione

In funzione degli obiettivi previsti nell'ambito delle suddette attività, a supporto delle attività di presentazione e diffusione dei risultati, confronto e acquisizione delle Osservazioni e Proposte, si prevede l'organizzazione di **n. 2 Incontri oltre che la produzione di tutta la documentazione e i materiali di supporto**.



## 10. FASI E TEMPI

Il progetto (inizialmente articolato in quattro macrofasi) è stato dettagliato in sede di progettazione operativa in sei distinte linee di attività che si realizzano in un arco di tempo pari a 360 giorni. In particolare:

La prima linea di attività – **Costituzione del Centro di Competenza** – di durata complessiva di 360 giorni, riunisce al suo interno 8 azioni:

1. Impostazione del centro di competenza (60 gg)
2. Progetto operativo e reclutamento del personale (60 gg)
3. Costituzione della struttura professionale (120° giorno)
4. Primo ciclo di formazione – formazione di base (120 gg)
5. Organizzazione logistica e hardware (120 gg)
6. Costituzione del Centro di Competenza (240° giorno)
7. Secondo ciclo di formazione – addestramento tecnico (120 gg)
8. Presentazione Centro di Competenza (360° giorno)

La seconda linea di attività – **Costruzione del Sistema Informativo di Sicurezza Stradale** - di durata complessiva di 300 giorni, riunisce al suo interno 7 azioni:

1. Architettura del sistema informativo (60 gg)
2. Progettazione e realizzazione degli archivi (90 gg)
3. Attività di preparazione/supporto alla rilevazione dei dati (30 gg)
4. Rilevazione ed acquisizione dati polizie municipali (150 gg)
5. Rilevazione ed acquisizione dati settoriali e complementari (150 gg)
6. Rilevazione dati sulla rete stradale (150 gg)
7. Popolamento e implementazione del siss e test di verifica (90 gg)

La terza linea di attività – **Realizzazione del Modello di valutazione e Gestione dei Dati** - di durata complessiva di 330 giorni, riunisce al suo interno 5 azioni:

1. Definizione del modello di acquisizione dei dati (60 gg)
2. Costruzione del modello di valutazione e gestione dei dati (60 gg)
3. Implementazione del siss e supporti per le elaborazioni (150 gg)
4. Integrazione degli archivi, procedure e rilascio del sistema (60 gg)
5. Presentazione pubblica (360° giorno)

La quarta linea di attività – **Sperimentazioni** - di durata complessiva di 270 giorni, riunisce al suo interno 8 azioni:

1. Rilevazione sperimentale dello stato qualitativo della rete stradale (240 gg)
2. Implementazione del siss con i dati della rilevazione (90 gg)
3. Rilevazione della segnaletica e Piano di Bonifica (240 gg)
4. Progettazione/Implementazione del siss con i dati della rilevazione (90 gg)
5. Piano di sperimentazione: verbalizzazione informatica degli incidenti (60 gg)
6. Sperimentazione verbalizzazione informatica degli incidenti (180 gg)
7. Analisi dei risultati della sperimentazione (30 gg)
8. Presentazione pubblica (360° giorno)

La quinta linea di attività – **Elaborazione della relazione su Stato ed Evoluzione della Sicurezza Stradale** - di durata complessiva di 330 giorni, riunisce al suo interno 9 azioni:

1. Analisi generale sulla sicurezza stradale (90 gg)
2. Elaborazione della relazione sintetica (30 gg)
3. Presentazione della relazione sintetica (120° giorno)
4. Analisi dello stato ed evoluzione della sicurezza stradale (60 gg)

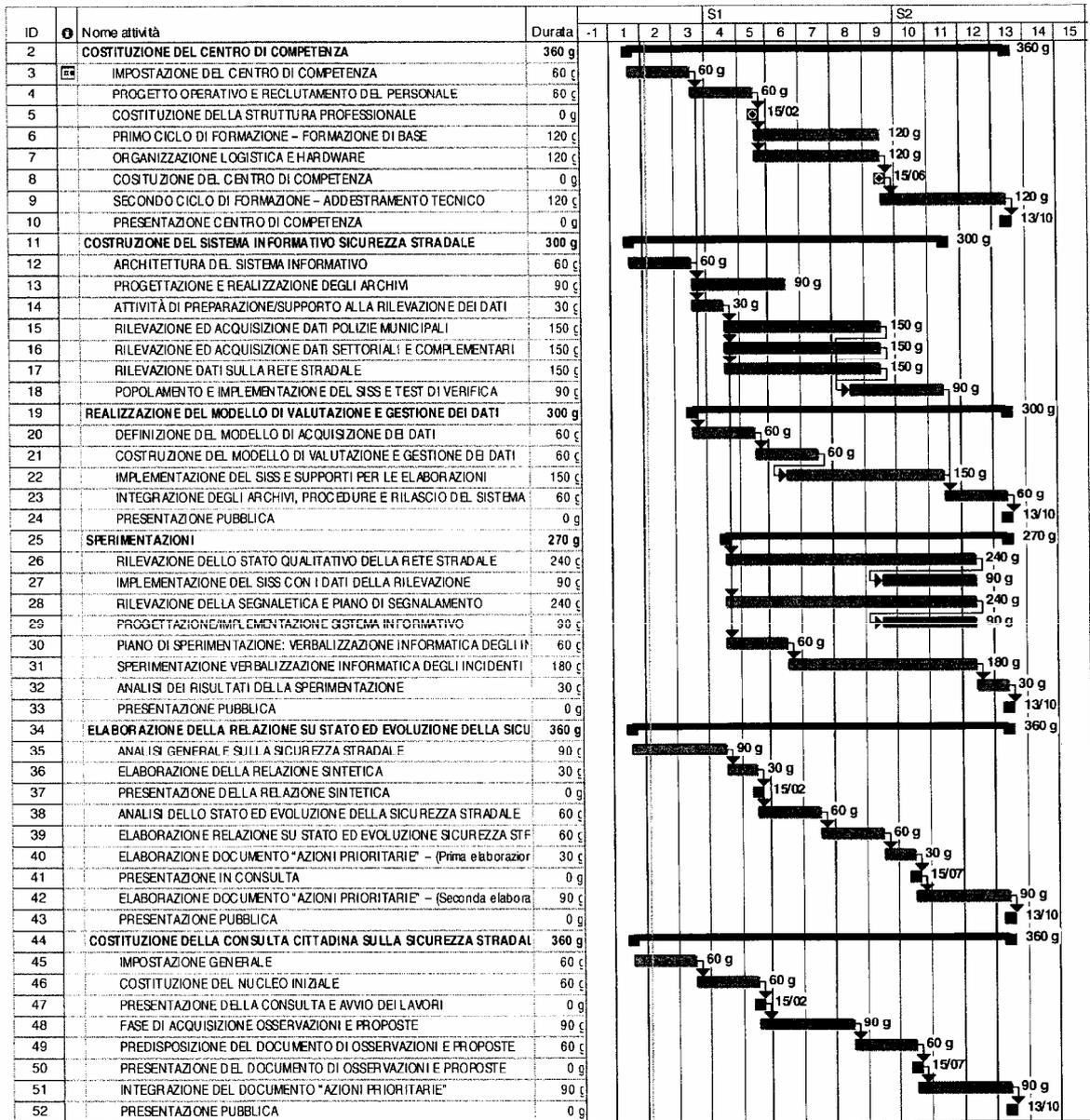


5. Elaborazione relazione su stato ed evoluzione sicurezza stradale (60 gg)
6. Elaborazione documento “azioni prioritarie” – (prima elaborazione) (30 gg)
7. Presentazione in Consulta (270° giorno)
8. Elaborazione documento “azioni prioritarie” – (seconda elaborazione) (90 gg)
9. Presentazione pubblica (360°)

La sesta linea di attività – **Costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale** - di durata complessiva di 360 giorni, riunisce al suo interno 8 azioni:

1. Impostazione generale (60 gg)
2. Costituzione del nucleo iniziale (60 gg)
3. Presentazione della consulta e avvio dei lavori (120° giorno)
4. Fase di acquisizione osservazioni e proposte (90 gg)
5. Predisposizione del documento di osservazioni e proposte (60 g)
6. Presentazione del documento di osservazioni e proposte (270° giorno)
7. Integrazione del documento “azioni prioritarie” (90 gg)
8. Presentazione pubblica (360° giorno)

Nella pagina seguente si riporta **il diagramma di Gantt** relativo alle suddette linee di attività e alle relative azioni.





## 11. RISORSE PROFESSIONALI E COSTI

### 11.1. Quadro complessivo

Le risorse professionali risultano impegnate per un complesso di 7.646 giornate (4.370 da parte dei quattro gruppi di lavoro dedicati alla realizzazione del centro e 3.276 da parte dei gruppi di indagine e rilevazione diretta).

Vengono acquisiti beni e servizi (strumentazione informatica, servizi di memorizzazione dati, rilevazione dello stato qualitativo della rete stradale, pubblicazione di documenti a stampa e via internet, organizzazione di convegni e altre voci minori).

**L'onere complessivo determinato dall'impegno delle risorse professionali e dall'acquisto di beni e servizi , IVA compresa, pari a 2.512.650 di Euro.**

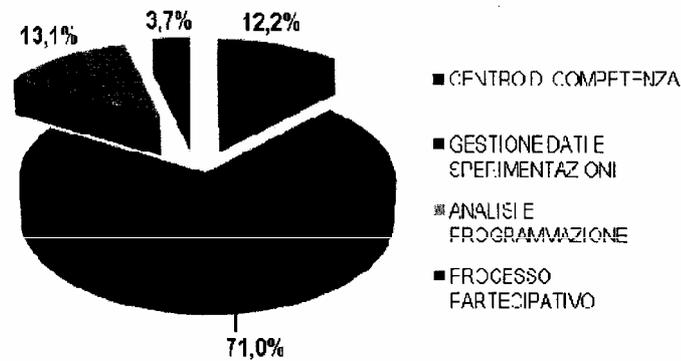
Di seguito si illustra la composizione dei costi per linea di azione, per fattore di produzione e, in modo più dettagliato, la composizione dei costi per fattore e per singola attività nelle diverse linee di azione.

### 11.2. Composizione dei costi per linea di azione

Per maggiore rispondenza al progetto originario le sei linee di attività sopra articolate, possono essere riaggregate nelle quattro macro-fasi:

1. MACROFASE 1. COSTRUZIONE ED AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA che riguarda l'azione di costruzione del Centro di Competenza
2. MACROFASE 2. GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO E SPERIMENTAZIONI che comprende al suo interno la costruzione del Sistema Informativo, la realizzazione del Modello di Valutazione e gestione, le Sperimentazioni.
3. MACROFASE 3. ANALISI SICUREZZA STRADALE E PROGRAMMAZIONE AZIONI PRIORITARIE che riguarda l'azione di elaborazione della Relazione su stato ed evoluzione della Sicurezza Stradale e la individuazione delle "Azioni Prioritarie"
4. MACROFASE 4. PROCESSO PARTECIPATIVO E COSTRUZIONE DELLA CONSULTA che riguarda l'azione di costituzione della Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale.

<b>MACROFASI</b>		
1. COSTRUZIONE ED AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA	306.500	12,2%
2. GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO E SPERIMENTAZIONI	1.784.900	71,0%
3. ANALISI SICUREZZA STRADALE E PROGRAMMAZIONE AZIONI PRIORITARIE	328.000	13,1%
4. PROCESSO PARTECIPATIVO E COSTRUZIONE DELLA CONSULTA	93.250	3,7%
<b>NEL COMPLESSO</b>	<b>2.512.650</b>	<b>100,0%</b>

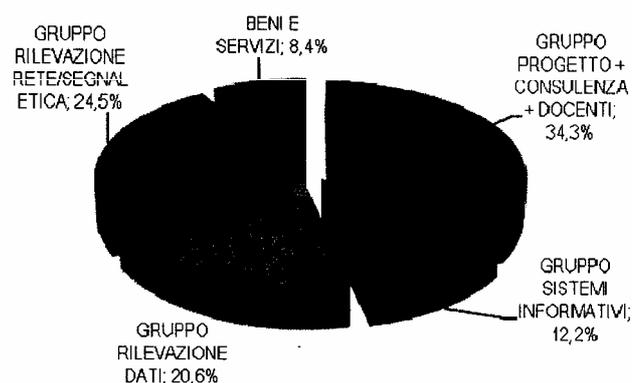


### 11.3. Composizione dei costi per fattore di attuazione

La composizione dei costi per i principali fattori impegnati per la realizzazione del Centro di Competenza e della connessa strumentazione è riportata nella seguente tabella.

#### FATTORI DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO

GRUPPO PROGETTO + CONSULENZA + DOCENTI	863.000	34,3%
GRUPPO SISTEMI INFORMATIVI	307.250	12,2%
GRUPPO RILEVAZIONE DATI	516.400	20,6%
GRUPPO RILEVAZIONE RETE/SEGNALETICA	615.000	24,5%
BENI E SERVIZI	211.000	8,4%
<b>NEL COMPLESSO</b>	<b>2.512.650</b>	<b>100,0%</b>



Come si nota agevolmente, le voci principali sono rappresentate dal gruppo di rilevazione dati (516.400 Euro, pari al 20,6% del totale) e dal gruppo di rilevazione dello stato qualitativo della rete stradale (615.000 Euro, pari al 24,5% del totale).



Complessivamente, il gruppo di progettazione, interno alla struttura, lo staff di consulenze e i docenti, referenti per la formazione, impegnano il 34,3% dei costi (863.000 Euro).

Lo staff per la realizzazione della strumentazione tecnica, preposto alla progettazione e realizzazione di tutti gli strumenti informativi e a svolgere un ruolo di soprintendenza generale in questo settore, genera un onere pari a 307.250, pari al 12,2% del totale.

Infine, nell'ambito della categoria di beni e servizi rientra sia la strumentazione tecnica, hw e sw, che le attività e i materiali di informazione e diffusione, che complessivamente ammontano a 211.000 Euro, l'8,4% del totale.



## 11.4. Tavole di dettaglio

	GRUPPO PROGETTO			CONSULENZE		
	TEMPI	PERS/ANNO	COSTI	TEMPI	PERS/ANNO	COSTI
<b>TOTALE PROGETTO</b>	360	5,2	453.000	360	4,0	350.000
		0,0	78%		0,0	74%
<b>MACROFASI: 1. COSTRUZIONE ED AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA</b>	510	1,0	82.500	360	0,8	72.000
IMPIANTO DEL CENTRO DI MONITORAGGIO	510	1,0	82.500	360	0,8	72.000
STRUMENTAZIONE TECNICA	0	0,0	0	0	0,0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0	0,0	0	0	0,0	0
<b>MACROFASI: 2. GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO E SPERIMENTAZIONI</b>	1.290	2,5	220.500	360	1,5	125.750
COSTRUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO SICUREZZA STRADALE	720	1,5	126.250	360	0,9	75.750
REALIZZAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE E GESTIONE DEI DATI	360	0,6	50.250	240	0,5	39.250
SPERIMENTAZIONI	150	0,4	32.500	150	0,1	6.000
STRUMENTAZIONE TECNICA	60	0,1	11.500	60	0,1	4.750
<b>MACROFASI: 3. ANALISI SICUREZZA STRADALE E PROGRAMMAZIONE AZIONI PRIORITARIE</b>	360	1,3	117.000	360	1,4	122.000
ELABORAZIONE DELLA RELAZIONE SU STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	360	1,3	117.000	360	1,4	122.000
STRUMENTAZIONE TECNICA	0	0,0	0	0	0,0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0	0,0	0	0	0,0	0
<b>MACROFASI: 4. PROCESSO PARTECIPATIVO E COSTRUZIONE DELLA CONSULTA</b>	360	0,3	33.000	360	0,3	30.250
COSTITUZIONE DELLA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE	360	0,3	33.000	360	0,3	30.250
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0	0,0	0	0	0,0	0

CENTRO DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE - PROGETTO OPERATIVO ESECUTIVO



	DOCENTI		GRUPPO SISTEMI INFORMATIVI	
	PERS/ANNO	COSTI	TEMPI	PERS/ANNO
<b>TOTALE PROGETTO</b>	0,2	36.000	360	227.250
	0,0	1%	0,0	9%
<b>MACROFASE 1. COSTRUZIONE ED AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA</b>	0,2	36.000	0	0
IMPIANTO DEL CENTRO DI MONITORAGGIO	0,2	36.000	0	0
STRUMENTAZIONE TECNICA	0,0	0	0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0,0	0	0	0
<b>MACROFASE 2. GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO E SPERIMENTAZIONI</b>	0,0	0	1.200	227.250
COSTRUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO SICUREZZA STRADALE	0,0	0	750	127.500
REALIZZAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE E GESTIONE DEI DATI	0,0	0	240	71.250
SPERIMENTAZIONI	0,0	0	150	16.500
STRUMENTAZIONE TECNICA	0,0	0	60	12.000
<b>MACROFASE 3. ANALISI SICUREZZA STRADALE E PROGRAMMAZIONE AZIONI PRIORITARIE</b>	0,0	0	0	0
ELABORAZIONE DELLA RELAZIONE SU STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	0,0	0	0	0
STRUMENTAZIONE TECNICA	0,0	0	0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0,0	0	0	0
<b>MACROFASE 4. PROCESSO PARTECIPATIVO E COSTRUZIONE DELLA CONSULTA</b>	0,0	0	0	0
COSTITUZIONE DELLA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE	0,0	0	0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0,0	0	0	0



CENTRO DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE - PROGETTO OPERATIVO ESECUTIVO

	GRUPPO RILEVAZIONE DATI		GRUPPO RILEVAZIONE RETE/SEGNALETICA	
	PERS/ANNO	COSTI	PERS/ANNO	COSTI
<b>TOTALE PROGETTO</b>	9,0	491.400	0,0	560.000
	0,0	20%	0,0	22%
<b>MACROFASE 1. COSTRUZIONE ED AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA</b>	0,0	0	0,0	0
IMPIANTO DEL CENTRO DI MONITORAGGIO	0,0	0	0,0	0
STRUMENTAZIONE TECNICA	0,0	0	0,0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0,0	0	0,0	0
<b>MACROFASE 2. GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO E SPERIMENTAZIONI</b>	9,0	491.400	0,0	560.000
COSTRUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO SICUREZZA STRADALE	9,0	491.400	0,0	80.000
REALIZZAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE E GESTIONE DEI DATI	0,0	0	0,0	0
SPERIMENTAZIONI	0,0	0	0,0	480.000
STRUMENTAZIONE TECNICA	0,0	0	0,0	0
<b>MACROFASE 3. ANALISI SICUREZZA STRADALE E PROGRAMMAZIONE AZIONI PRIORITARIE</b>	0,0	0	0,0	0
ELABORAZIONE DELLA RELAZIONE SU STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	0,0	0	0,0	0
STRUMENTAZIONE TECNICA	0,0	0	0,0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0,0	0	0,0	0
<b>MACROFASE 4. PROCESSO PARTECIPATIVO E COSTRUZIONE DELLA CONSULTA</b>	0,0	0	0,0	0
COSTITUZIONE DELLA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE	0,0	0	0,0	0
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0,0	0	0,0	0

CENTRO DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE - PROGETTO OPERATIVO ESECUTIVO

	BENI E SERVIZI			%
	costo	COSTI	TOTALE	
<b>TOTALE PROGETTO</b>	<b>49.500</b>	<b>395.000</b>	<b>2.512.550</b>	<b>100,0%</b>
		16%	110%	
<b>MACROFASE 1. COSTRUZIONE ED AVVIO DEL CENTRO DI COMPETENZA</b>	<b>49.500</b>	<b>116.000</b>	<b>306.500</b>	<b>12,2%</b>
IMPIANTO DEL CENTRO DI MONITORAGGIO	0	0	190.500	7,6%
STRUMENTAZIONE TECNICA	49.500	86.000	86.000	3,4%
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0	30.000	30.000	1,2%
<b>MACROFASE 2. GESTIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO E SPERIMENTAZIONI</b>	<b>0</b>	<b>168.000</b>	<b>1.784.000</b>	<b>71,0%</b>
COSTRUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO SICUREZZA STRADALE	0	60.000	960.000	38,2%
REALIZZAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE E GESTIONE DEI DATI	0	160.750	160.750	6,4%
SPERIMENTAZIONI	0	0	535.300	21,3%
STRUMENTAZIONE TECNICA	0	100.000	128.250	5,1%
<b>MACROFASE 3. ANALISI SICUREZZA STRADALE E PROGRAMMAZIONE AZIONI PRIORITARIE</b>	<b>0</b>	<b>89.000</b>	<b>328.000</b>	<b>13,1%</b>
ELABORAZIONE DELLA RELAZIONE SU STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE	0	0	239.000	9,5%
STRUMENTAZIONE TECNICA	0	24.000	24.000	1,0%
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0	65.000	65.000	2,6%
<b>MACROFASE 4. PROCESSO PARTECIPATIVO E COSTRUZIONE DELLA CONSULTA</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>93.250</b>	<b>3,7%</b>
COSTITUZIONE DELLA CONSULTA CITTADINA SULLA SICUREZZA STRADALE	0	0	63.250	2,5%
INFORMAZIONE E DIFFUSIONE	0	30.000	30.000	1,2%



### 11.5. Quote di cofinanziamento

In base a quanto previsto dal bando di assegnazione, il costo complessivo del progetto, pari a 2.512.650 Euro, risulta per il 50% a carico dell'Amministrazione.

In particolare, la quota a carico dell'Amministrazione, pari a 1.256.325 Euro, risulta così composta:

- per il 24,5% (615.000 Euro), derivante dall'incarico affidato dal Dipartimento Mobilità e Trasporti a Roma Servizi per la Mobilità per il rilievo e la realizzazione dell'archivio informatizzato della segnaletica e delle discipline di traffico della viabilità principale e del centro storico di Roma Capitale (provvedimento DD n° 1242 del 29 ottobre 2010)
- per il 25,5% (641.325 Euro), attraverso la finalizzazione alla realizzazione del centro di monitoraggio delle attività previste dal Contratto di Servizio tra Comune di Roma e Roma Servizi per la Mobilità di cui alla Delibera G.C. n. 84 del 24 marzo 2010, in particolare dall'articolo 11 della stessa riguardo attività di Ingegneria del Traffico e per la sicurezza stradale per una quota di giorni uomo equivalente all'impegno da cofinanziare a carico dell'A.C.

Quota a carico della Regione	1.256.325	50,0%
Quota a carico dell'Amministrazione Comunale	1.256.325	50,0%
di cui		
Archivio Informatizzato Discipline Traffico e Segnaletica (DD 1242/2010)	615.000	24,5%
Contratto di servizio ex art. 11 - Del. G.C. N. 84 del 24 marzo 2010	641.325	25,5%
<b>TOTALE PROGETTO</b>	<b>2.512.650</b>	<b>100,0%</b>

Le attività nel loro complesso saranno sviluppate dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, società in house sotto il coordinamento ed il controllo diretto del Comune di Roma e le quote di cofinanziamento del progetto di competenza del Comune di Roma garantite all'Agenzia andranno a coprire i seguenti impegni:

**Le quote di finanziamento previste dal DD 1242/2010 per complessivi 615.000 Euro** (il 24,5% del totale) andranno a coprire, in quota parte, le attività afferenti alla **Macrofase 2. Gestione del Sistema Informativo e Sperimentazioni**: attività 7.2.3 (Rilevazione della segnaletica e Piano di segnalamento) e 7.2.4 (Progettazione archivio informatico / Implementazione del SISS) in questo documento.

In particolare

1. la somma prevista per l'acquisizione determinazioni, sperimentazione, elaborazione del Piano di Bonifica e assistenza coprirà **il 31% delle attività** previste nell'ambito delle sperimentazioni/realizzazione dei modelli di valutazione/ e strumentazione tecnica di supporto;
2. quanto previsto per il rilievo /acquisizione dati, progettazione e la costruzione del sistema informatico della segnaletica andrà ad implementare, per **il 37% delle attività**, la costruzione del sistema informativo di base.

Acquisizione, Scansione e Sistemizzazione Determinazioni	31.960	38.352
Sperimentazione Modalità di Intervento Centro Storico	25.780	30.936
Verifica delle discipline/Piano di bonifica segnaletica esistente	88.260	105.912
Assistenza diretta presso il dipartimento	70.000	84.000
<b>totale</b>		<b>259.200</b> <b>31%</b>
<b>SPERIMENTAZIONI / GESTIONE DATI/STRUMENTAZIONE TECNICA</b>		<b>824.000</b>

## CENTRO DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE – PROGETTO OPERATIVO



Rilievo e restituzione stralcio Centro storico	62.800	75.360	
Rilievo della viabilità principale	182.400	218.880	
Progettazione e realizzazione archivio informatico	51.300	61.560	
<b>totale</b>		<b>355.800</b>	<b>37%</b>
<b>COSTRUZIONE SISTEMA INFORMATIVO</b>		<b>960.900</b>	

La quota di cofinanziamento ex art. 11, pari complessivamente a 641.325 Euro, andrà a copertura completa del costo del gruppo di progettazione (453.000 Euro, pari a 5,2 persone/anno, per un totale di ore 8.722) e a copertura parziale dello staff di consulenza (per i rimanenti 188.325 Euro, pari a 2,2 persone/anno, per un totale di ore 3.628).



*L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, il suesteso 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  
L. Iudicello

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

La presente deliberazione è stata adottata dalla Giunta Capitolina nella seduta del  
**3 agosto 2011.**

*Dal Campidoglio, lì .....*

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....