



DOCUMENTO DI

## “OSSERVAZIONI E PROPOSTE”

CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

IN ATTUAZIONE DEL

PROGRAMMA STRAORDINARIO PER LA SICUREZZA STRADALE “VISION ZERO”

# PROPOSTE PRIORITARIE



**OTTOBRE 2018**

A CURA DELLA  
SEGRETERIA TECNICA DELLA CONSULTA



## **Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità**

*Delibera di Assemblea Capitolina n. 8 del 3 marzo 2017*

### **Commissione di Coordinamento**

Pasquale Cialdini – *Presidente*

Alfredo Giordani – *Vice Presidente*

Francesco Ciro Scotto - *Membro della Commissione*

Roberto Coluzzi - *Membro della Commissione*

Massimo Ancillotti - *Membro della Commissione*

Enrico Pagliari - *Membro della Commissione*

Leonardo Annese - *Membro della Commissione*

Pierluigi Cordellieri - *Membro della Commissione*

Bruno Pietrobono - *Membro della Commissione*

Mauro Tanfi - *Membro della Commissione*

Tullio Francescangeli – *Raccordo con i Municipi*

### **Segreteria Tecnica delle Consulta - Roma Servizi per la Mobilità**

*Coordinamento:* Fabrizio Benvenuti - Stefania Pisanti

### **Referenti dei Gruppi di lavoro**

*Cultura (Educazione nelle Scuole, Formazione Adulti e Addetti, Comunicazione):*

*Referenti:* Guglielmo Festa, Manuela Muscia, Barbara Treglia

*Attività di supporto:* Francesco Morabito, Giancarlo Moroni

*Infrastrutture / Carrabile:*

*Referenti:* Angelo Artale e Roberto Pallottini

*Infrastrutture / Pedonale e Ciclabile:*

*Referenti:* Ilenia Leoni, Sabrina Piselli, Lorenzo Sturlese

*Governo del traffico e regolazione delle velocità:*

*Referenti:* Sonia Briglia e Maurizio Enchelli

*Attività di supporto:* Marco Antonio Di Giovanni

*Utenze vulnerabili:*

*Referenti:* Roberto Sapia e Antonino Tripodi

*Mobilità sostenibile, trasporto collettivo e sistemi alternativi di mobilità:*

*Referente:* Beatrice Galli

*Art. 208 CdS: Proventi delle sanzioni amministrative pecunarie*

*Referente:* Marco Santucci

## **PREMESSE**

Istituita il **3 marzo 2017 con deliberazione di Assemblea Capitolina n.8**, la “*Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità*” è stata presentata pubblicamente il 12 maggio 2017 ed ha avviato formalmente le attività il 14 luglio 2017, sia come sede di confronto e di concertazione tra i diversi componenti che ne fanno parte che come tavolo tecnico-operativo di indirizzo e supporto all’azione dell’Amministrazione.

Sono ormai oltre **180 i Componenti che ne fanno parte**, ciascuno in rappresentanza di Istituzioni ed Enti pubblici e in rappresentanza di organismi associativi e comitati di Cittadini.

Ogni anno, a conclusione del ciclo di attività, la Consulta predispone il **documento di “Osservazioni e Proposte”**, che individua le priorità, suggerisce misure, interventi ed azioni di cui l’Amministrazione può tener conto in sede di distribuzione delle risorse e programmazione degli interventi nella successiva annualità.

Tale documento integra e valorizza il “**Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale. Vision Zero**”, lo strumento di programmazione approvato dall’Amministrazione il 14 settembre 2017 che costituisce, tra l’altro, **uno dei Piani direttori del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)**, per migliorare le condizioni di sicurezza stradale, ridurre il numero delle vittime e la gravità degli incidenti stradali sulle strade della Capitale, nel breve, medio e lungo periodo.

Il ciclo di annuale di attività della Consulta si conclude ogni anno ad ottobre, in tempo utile per indirizzare l’azione dell’Amministrazione nella programmazione delle risorse da porre in bilancio per la successiva annualità.

**Il 31 ottobre 2017**, la Consulta ha presentato all’Amministrazione il suo primo documento di “*Osservazioni e Proposte*”, composto da ben **101 proposte**, tra interventi sulle infrastrutture (per mettere in sicurezza tratte ed intersezioni critiche, migliorare la segnaletica, salvaguardare l’utenza debole, garantire l’accessibilità delle persone con disabilità); interventi e misure per migliorare il trasporto pubblico o per incentivare l’uso di sistemi alternativi di mobilità; azioni per rafforzare l’azione di controllo e presidio da parte delle Forze dell’Ordine; attività di formazione, informazione, sensibilizzazione volte a sviluppare e diffondere una più ampia cultura della sicurezza stradale, della mobilità dolce e della sostenibilità. Si tratta di **un patrimonio propositivo e progettuale di grande valore che proviene dall’intera Collettività** che si pone a supporto e come indirizzo dell’azione dell’Amministrazione nel breve, medio e lungo termine.

A partire dalla consegna delle 101 proposte, la Consulta, **nella seconda annualità**, ha proseguito con il supporto dell’Amministrazione nel verificare le progettualità già in itinere presso gli Uffici di Roma Capitale, e quelle invece da avviare ex-novo, sollecitando al contempo le ulteriori risorse da mettere in campo per contrastare e rimuovere il drammatico fenomeno dell’incidentalità stradale che quotidianamente affligge le strade della Capitale.

Un importante lavoro è stato svolto, con l’Amministrazione, per consolidare forme più strutturate di collaborazione e coordinamento tra i vari Uffici di Roma Capitale e con le Forze dell’Ordine. Con tali finalità **sono stati formalmente istituiti e sono operativi i “Tavoli Interistituzionali”**:

- il “*Tavolo Interforze*” con il coinvolgimento di Prefettura, Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Locale di Roma Capitale, per la programmazione di azioni coordinate di prevenzione, presidio e controllo sul territorio comunale;
- il “*Tavolo Interdipartimentale*” per raccordare i diversi Assessorati e Dipartimenti (mobilità, lavori pubblici, urbanistica, ambiente, cultura, scuola, tecnologie, ecc.), riconducendo le

rispettive e specifiche competenze sugli obiettivi comuni di sicurezza stradale, mobilità dolce e sostenibilità;

- il “*Tavolo di raccordo dei Municipi*” con il fine di supportare e indirizzare l’azione dei singoli Municipi, sia sul piano normativo-procedurale che su quello tecnico-progettuale, consentendo, in particolare, di sviluppare sinergie, rafforzare le capacità progettuali, uniformare e mettere in coerenza il quadro degli interventi.

In attuazione del “*Programma Straordinario. Vision Zero*”, è stato istituito un Gruppo di lavoro tematico su **utilizzo e gestione delle risorse ex art. 208 del Codice della Strada**.

Avviate direttamente dalla Consulta, valorizzando le molteplici e diverse competenze presenti all’interno di tale Organismo, sono state organizzate numerose iniziative afferenti al settore della “cultura”. Con il coinvolgimento di Università, Ordini professionali, Forze dell’Ordine, Enti e Organismi associativi presenti in Consulta, sono stati organizzati seminari e moduli formativi.

E’ stato avviato il “**Workshop Permanente Cultura**”, a cui afferiscono, patrocinate o curate direttamente dalla Consulta, iniziative di formazione finalizzate a mettere in rete gli operatori, individuare strumenti, metodi e linguaggi comuni, costruire efficaci sinergie per ampliare il raggio di diffusione delle attività formative nei diversi ambiti della formazione (dall’educazione stradale nelle Scuole; all’aggiornamento dei Tecnici e degli operatori del settore; alla formazione in ambito aziendale e degli utenti professionali; così come nelle campagne di informazione e sensibilizzazione dei Cittadini). I seminari finora organizzati riguardano: tematiche generali (il rapporto tra psicologia e sicurezza stradale; il rapporto tra prevenzione stradale e fattore umano); tematiche tecniche (strutture e strumenti per il monitoraggio dell’incidentalità stradale; innovazione tecnologica per migliorare la sicurezza stradale) o specialistiche (come assistere e sostenere le vittime della strada e i loro familiari); programmi mirati a migliorare la qualità della formazione nei diversi ambienti (strumenti, metodi e contenuti dell’educazione stradale nelle scuole; la formazione degli adulti e nelle aziende; il ruolo dei mobility manager aziendali e scolastici).

Sul piano culturale, al fine di incidere e modificare i comportamenti, accrescere i livelli di consapevolezza, rafforzare la “cultura” della sicurezza stradale insieme a quella della mobilità dolce e sostenibile, sono state promosse le seguenti iniziative:

- **l’evento #Rome4Life**, riproposto ogni terza domenica di novembre, in occasione della giornata mondiale delle vittime della strada, e in primavera, il 12 maggio, in coincidenza con il “compleanno” della Consulta. L’iniziativa promossa direttamente dalla Consulta, con il sostegno dell’Amministrazione, coinvolge tutti i soggetti della collettività e, in particolare, i giovani, che costituiscono una delle principali componenti di incidentalità.
- **l’iniziativa #ViaLibera**, promossa da Roma Capitale attraverso i vari assessorati (mobilità, cultura, sport, commercio, ambiente, scuola, ecc...), coincide con la pedonalizzazione, una domenica al mese, di un anello di circa 15 km di strade che per l’intera giornata vengono dedicate a pedoni e ciclisti, arricchite di eventi, iniziative e feste di quartiere. Con Memoria della Giunta Capitolina, la Consulta è stata chiamata ad interloquire con le varie realtà associative e con gli enti senza scopo di lucro attivi nel campo della promozione della mobilità sostenibile e ciclopedonale e negli altri settori della cultura, dello sport, del turismo, al fine di coinvolgerli nella valorizzazione dell’iniziativa.

Durante il corso dell’anno, da marzo ad ottobre 2018, i Gruppi di lavoro hanno operato intensamente, in autonomia oppure affiancati ai Tavoli Interistituzionali, per approfondire e dettagliare le 101 proposte oppure per elaborarne di nuove.



Hanno operato in particolare **7 Gruppi di lavoro**:

1. Cultura (Educazione nelle Scuole, Formazione Adulti e Addetti, Comunicazione):
2. Infrastrutture / Carrabile:
3. Infrastrutture / Pedonale e Ciclabile:
4. Governo del traffico e regolazione delle velocità:
5. Utenze vulnerabili:
6. Mobilità sostenibile, trasporto collettivo e sistemi alternativi di mobilità:
7. Art. 208 CdS: Proventi delle sanzioni amministrative pecunarie

Un **“Gruppo Trasversale”**, composto dai Referenti di ciascun Gruppo, ha operato per coordinare e raccordare il lavoro dei singoli Gruppi e rappresentarlo, con cadenza periodica, alla Commissione di Coordinamento.

La **Commissione di Coordinamento** ha presieduto l'intero ciclo di attività, attraverso un lavoro costante di sintesi, indirizzo e supporto ai Gruppi di lavoro e di raccordo con l'Amministrazione, con i Tavoli Interistituzionali e con i diversi soggetti di volta coinvolti per il perseguimento degli obiettivi specifici.

\*\*\*\*

A conclusione del ciclo annuale di attività, la Consulta ha predisposto il **secondo documento di “Osservazioni e Proposte”** da consegnare all'Amministrazione entro la fine del mese di ottobre.

A ciascun Gruppo di lavoro è stato chiesto di presentare le **“Proposte Prioritarie”** – 5 per ciascun Gruppo - selezionate tra le 101 portate all'Amministrazione lo scorso anno o pervenute ai tavoli di lavoro nel corso di quest'anno. Tali proposte sono state già validate dalla Commissione di Coordinamento, nella riunione del 15 ottobre, e compongono il documento di “Osservazioni e Proposte” della Consulta.

Il documento raccoglie, pertanto, le proposte che risultano di massima urgenza per la Consulta, da sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione per sollecitarne la programmazione nel breve periodo. Resta ferma la **validità/rilevanza del complesso delle 101 proposte** che comunque rimangono ad indirizzo della programmazione di medio e lungo periodo, da rimodulare ogni anno nei lavori della Consulta, rispetto alle specifiche condizioni di priorità e di opportunità.

Complessivamente, **dai 7 Gruppi di lavoro sono pervenute 32 proposte; ulteriori 6 proposte** sono state aggiunte con motivazione dettagliata dagli stessi Referenti, che hanno tra l'altro indicato, per ciascun Gruppo di lavoro, i criteri utilizzati per la selezione delle proposte. Per il settore “cultura”, sono state inserite anche **“altre proposte”**, tenendo conto del fatto che il Gruppo di lavoro è composta, di fatto, da 3 sottogruppi che nella seconda annualità hanno operato congiuntamente e della dimensione economica delle proposte, di gran lunga più contenuta rispetto agli altri ambiti di intervento.

Il documento di “Osservazioni e Proposte” della Consulta 2018 è articolato in **2 documenti**:

- il primo documento **“Proposte Prioritarie”** raccoglie le Schede Progetto relative a ciascuna proposta;
- il secondo documento raccoglie gli **“Allegati”** forniti a corredo di ciascuna proposta.

**PROPOSTE PRIORITARIE SELEZIONATE DAI GRUPPI DI LAVORO A CONCLUSIONE DEL II CICLO DI ATTIVITA'**

<b>GRUPPO 1 : CULTURA</b>		<i>Referenti: Guglielmo Festa – Manuela Muscia – Barbara Treglia</i>
1	WORKSHOP PERMANENTE CULTURA	Seminari e workshop aperti (orizzontali) sui temi della Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità finalizzati a formare i formatori di operatori della sicurezza stradale, utenti, mobility manager, professionisti della guida, tecnici della mobilità urbana, insegnanti e studenti. Il primo corso è in particolare finalizzato alla creazione di una piattaforma comune di contenuti e linee generali e principi specifici condivisi e partecipati, quadro di riferimento per ogni altra attività di formazione
2	PROGETTO "CORSO CONTRO IL TEMPO"	Il progetto "CORSO CONTRO IL TEMPO", prevede l'uso ed il trasporto di defibrillatori semiautomatici all'interno delle VETTURE TAXI. L'associazione intende continuare la fornitura di DAE e attraverso l' ORDINE DEI MEDICI, formare altri conducenti di vetture taxi sperimentando la loro formazione anche con un corso di SOCCORSO -ATTESA fornito dalle competenze della SOCITRAS.
3	PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE "CONSULTA NEWSLETTER"	La proposta prevede la progettazione e la realizzazione di una newsletter, volta a divulgare attività, progetti e azioni della Consulta. In un primo momento la divulgazione sarà esclusivamente rivolta ai soggetti iscritti alla Consulta (circa 1 anno); successivamente si prevede la divulgazione a un pubblico esterno
4	BAMBINI SICURI IN VIAGGIO	Ciclo di sessioni informative rivolte a genitori-parenti nei corsi pre-parto sulle problematiche relative alla lesività da incidente stradale su bambini trasportati su veicoli / Corsi specifici per personale di scuole per l'infanzia, integrati dalla diffusione di posters e brochures presso quegli ambienti, per l'informazione ai genitori/ Sessioni di coinvolgimento di addetti alla vendita dei dispositivi.
5	INCONTRI INFORMATIVI CON I CITTADINI NEI MUNICIPI SU SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE	Incontri di informazione e formazione in sicurezza stradale e mobilità nei Municipi rivolti a tutti i cittadini, giovani, insegnanti, anziani, categorie fragili e vulnerabili.
6	FORMAZIONE DELLA RETE DEI MOBILITY MANAGER AZIENDALI E SCOLASTICI	Attività formative frontali, workshop e seminari volti a incrementare la figura del Mobility Manager (MM) la cui attuazione, prevista nell'ambito delle aziende, delle pubbliche amministrazioni (decreto Ronchi 1998-2000) e nelle scuole (legge 221 del 28 dicembre 2015), fatica ad essere realizzata.
7	CORSI DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO DEI TECNICI DI DIPARTIMENTI E MUNICIPI	Avviare in maniera sistematica corsi di formazione e aggiornamento dei Tecnici e dei progettisti dell'Amministrazione (Dipartimenti e Municipi) sulle tematiche di specifico interesse normativo, tecnico-progettuale e per la gestione degli interventi di sicurezza stradale. I corsi per temi di interesse congiunto potranno essere indirizzati anche al personale della Polizia Locale.
<b>GRUPPO 2 : INFRASTRUTTURE CARRABILE</b>		<i>Referenti: Angelo Artale – Roberto Pallottini</i>
1	ROAD SAFETY AUDIT URBANO_ ELABORAZIONE DI LINEE GUIDA	Istituzione di un Albo di "Road Safety Auditor" (controllori della sicurezza stradale) presso il Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale di Roma Servizi per la Mobilità; stesura di linee guida per la definizione di ruoli e procedure per l'effettuazione di road safety audit dei progetti di infrastruttura stradale; formazione di base per gli ingegneri propedeutica all'iscrizione all'Albo.
2	CANALIZZAZIONE ACQUE METEORICHE	Non si tratta di un progetto ma di una procedura standard sulla canalizzazione delle acque meteoriche su strada da applicarsi all'interno di programmi di bonifica generale o specifica delle strade amministrate da parte del Comune di Roma.
3	PROGETTO SANPIETRINI PER SICUREZZA STRADALE E RIQUALIFICAZIONE	La proposta prevede la definizione di un progetto di interventi di ricollocazione dei sampietrini ai fini del miglioramento delle condizioni di sicurezza in specifici contesti e si articola nelle seguenti fasi: 1) Mappatura delle tratte stradali; 2) Individuazione di aree del Centro Storico di particolare pregio; 3) Definizione di un progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali con ricollocazione dei sampietrini da tratte carrabili di scarso pregio, e con maggiore priorità verso quelle caratterizzate da livelli incidentali significativi e da considerevoli flussi di veicoli a due ruote, ad aree pedonali/carrabili ad elevato pregio.
4	BANDO TRASVERSALE PER MUNICIPI PER FINANZIAMENTO DI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA STRADALE	Si propone di promuovere, ogni anno, un Bando / Concorso indirizzato ai Municipi per l'acquisizione di finanziamenti specificamente dedicati alla messa in sicurezza di tratte stradali e intersezioni che presentino maggiori condizioni di rischio, in particolare a tutela degli utenti deboli. Ogni anno l'Amministrazione, in sede di Bilancio, stanziava un finanziamento specificamente dedicato che potrà essere gestito autonomamente dai Municipi, in coerenza con il Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale "Vision Zero" e secondo le modalità fissate nello stesso Bando.

5	PROGETTO 100 QUARTIERI SOSTENIBILI	La proposta prevede interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture carrabili e delle reti locali che portano alle stazioni del ferro (metro e ferrovie regionali) per la mobilità ciclistica e pedonale nelle estreme periferie, accompagnandoli con la riqualificazione dello spazio pubblico e con azioni e contributi a sostegno dello sviluppo locale, per produrre rigenerazione urbana. Prevede di realizzare marciapiedi dove non esistono e marciapiedi più larghi, corsie ciclabili riservate, riqualificazione dello spazio pubblico, aiuto alle attività commerciali ed ai servizi privati, in tratti di strada che vanno dai 500 m ai 3/4 km a partire dalle stazioni del ferro in 20 quartieri periferici (vedi mappa allegata)
6	RIVISITAZIONE PROGETTO TANGENZIALE EST	La Tangenziale Verde prevede la trasformazione di un tratto della tangenziale dismessa (in quanto sostituita dalla NCO) in un giardino agronomico di una nuova generazione, di 2 km di lunghezza per 20m di larghezza, da Batteria Nomentana a via Lorenzo il Magnifico, di grande impatto visivo e ambientale.
<b>GRUPPO 3 : INFRASTRUTTURE CICLABILE E PEDONALE</b>		<i>Referenti: Ilenia Leoni, Sabrina Piselli, Lorenzo Sturlese</i>
1	PERCORSO CICLO PEDONALE PONTE MAMMOLO C.A.A.R.	La pista di circa 8.000 metri di lunghezza si colloca, per lo più, all'interno dell'area di sedime dell'Acquedotto dell'Acqua Marcia, e collega la Stazione di Rebibbia, attraversando il Nuovo Polo Tecnologico (Viale del Tecnopolo), con il Centro Agroalimentare di Roma. Il percorso si snoda parallelamente alla Via Tiburtina interessando la periferia est della città sempre seguendo la fascia inedita dell'acquedotto dell'Acqua Marcia ed incontrando sul percorso numerose emergenze archeologiche di spiccato interesse turistico, l'antico Ponte Mammolo, la Villa Romana di via Carciano, il Basolato ed i reperti di Settecamini.
2	PROGETTO STUDIO PER BIKE LINE NEL III MUNICIPIO CHIAMATO LA "X" DI MONTESACRO	La X di Montesacro si collocherebbe dall'inizio di Via Prati Fiscali (da via Salaria) fino a Via Ugo Ojetti (percorrendo viale Jonio fino ad arrivare a Via Nomentana/Via Ave Ninchi) e da Viale Tirreno (Via Sempione) a via Conti (fino al parco delle Sabine) e via Monte Cervialto (fino a Via Titina De Filippo) La zona quadrilatero di Montesacro è strategica e si presta a fare da "esperimento guida" per tutta la città di Roma. L'idea è quella di costruire delle bike lane in alcune vie di larga viabilità o a senso unico in una zona adiacente la X di monte sacro, ed esattamente tra via Val d'Ala e Viale Tirreno.
3	CICLODROMO FUNZIONALE	Il Ciclodromo si intende un circuito con uno sviluppo che può variare dai 500 ai 2000mt ed una larghezza fra i 4 e 5 mt. possono essere collegati ad anelli ciclabili, piste ciclabili (ricicature) e alla viabilità ordinaria. Sono considerati impianti di esercizio di interesse sociale e promozionale destinati anche ad attività agonistica come Luogo sicuro. In generale presentano requisiti minimi sulle dimensioni e le caratteristiche degli spazi di attività, dotazioni di servizi ridotti o annullate così come per l'impianti tecnici. Di forma chiusa per risultare protetti tipologicamente caratterizzati da forme ad andamento variabile (tratti rettilinei e curve) con relativa segnaletica stradale verticale e orizzontale tale da richiamare l'attenzione degli utenti ad un comportamento corretto.
4	CONNESSIONE PEDONALE TRA FERMATA LINEA B1 GONDAR E FR1 NOMETANA	L'ipotesi prevede la costruzione di percorso interrato pedonale tra la stazione della metropolitana Libia Gondar alla stazione ferroviaria di Nomentana attraverso l'area, attualmente dismessa, di proprietà ATAC. Il percorso potrebbe essere ulteriormente esteso alla filovia della Nomentana e ampliato al parco dell'Aniene un sistema completamente pedonale coadiuvato dall'utilizzo di tappeti mobili e caratterizzato dalla presenza di tre piazze ipogee: la prima esistente della stazione Libia Gondar, la seconda da realizzarsi nell'area di proprietà Atac collegata alla prima da un sottopasso pedonale di 180 metri.
5	COLLEGAMENTO GARBATELLA- MARCONI CON PONTE CICLOPEDONALE	Creazione di un percorso ciclopedonale (con percorsi separati) dal popoloso quartiere Marconi (via Enrico Fermi) e fino alla stazione metro B Garbatella attraversando il Tevere. Il percorso prevede la costruzione di due nuove elementi. Il primo è un ponte che partendo dalla quota strada dal lungotevere all'altezza di via Enrico Fermi, scavalcando il fiume e sovrapassando alcune attività industriali legate alla centrale elettrica di Montemartini, ridiscenda, con pendenza inferiore all'8 % nel cortile d'ingresso del museo omonimo e consenta di uscire su via Ostiense. Una opera lunga circa 330. Attraversando la strada si raggiungerebbe la seconda opera una rampa coperta, sempre ciclopedonale, che salirebbe alla quota dell'atrio della stazione Garbatella (circa 6 metri) "agganciandosi" alla passerella pedonale esistente. La rampa sarebbe lunga circa 235 mt.
<b>GRUPPO 4 : GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE VELOCITÀ</b>		<i>Referenti: Sonia Briglia e Maurizio Enchelli</i>
1	MESSA IN SICUREZZA DI VIA DELLE CASE ROSSE, PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA MEDIANTE INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE.	Messa in sicurezza di via delle Case Rosse, nel tratto compreso tra via Civitacampomariano ed il Centro Commerciale situato in via delle Case Rosse dopo l'incrocio con via del Tecnopolo, mediante: posa in opera di parapetonali su cigli atti a proteggere, almeno, una banchina laterale, dato che la strada è sprovvista di marciapiedi; attraversamenti pedonali (oggi assenti); dissuasori per la velocità.

2	MESSA IN SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI VIA CASAL DEL MARMO	Creazione di un'area sicura per il pedone (isola spartitraffico lungo l'attraversamento pedonale), realizzata attraverso il restringimento delle corsie veicolari poste in approccio all'attraversamento. In tal modo la percezione della corsia che va a restringersi prima dell'attraversamento pedonale, rappresenta il principale elemento di moderazione della velocità. L'approccio all'area di attraversamento pedonale si considera analogo a quello di qualunque intersezione (intersezione in tal caso determinata dall'insorgenza di punti di conflitto fra la componente pedonale e quella veicolare). In tale ottica, la corsia canalizzata di approccio all'attraversamento pedonale viene ridotta da 3,50m a 3,00 prima e dopo l'attraversamento medesimo, come previsto da PGU. Il restringimento delle corsie avviene mantenendo inalterato il margine laterale, consentendo di creare l'area sicura per il pedone posta fra le corsie percorse in opposta direzione. In due casi sono previsti piccoli interventi di completamento dei marciaie dal Comando della Polizia Municipale di Roma Capitale. olo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti
3	VIA VINCENZO TIERI. UNA "STRADA DI QUARTIERE" E NON UNA "PISTA"	Messa in sicurezza di alcuni tratti di via Vincenzo Tieri caratterizzati da un alto tasso di incidentalità attraverso interventi di moderazione del traffico
4	MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ STAZIONI LINEA C -TRATTA PANTANO CENTOCELLE	Miglioramento accessibilità stazioni linea C -tratta Pantano Centocelle. Incremento della sicurezza stradale sui tratti di via Casilina interessati da flussi pedonali da e verso le stazioni della linea C. Abbattimento esteso delle barriere architettoniche per diversabili motori e visivi sulle aree prospicienti le stazioni metro esterne alle aree di intervento del contraente generale
5	MESSA IN SICUREZZA PERCORSI PEDONALI NEI PRESSI DELLE SCUOLE AD OSTIA LIDO	Messa in sicurezza dei percorsi pedonali casa-scuola nelle seguenti aree: Viale Vega – Via dei Quinqueremi – via delle Rande – via della Tolda; Via Mar dei Caraibi-Via del Mar Rosso.
6	RIQUALIFICA QUADRANTE URBANO MORENA. Progetto di rigenerazione urbana attraverso interventi di riorganizzazione degli spazi pubblici stradali	Riqualifica e nuova strutturazione viaria del quartiere Morena e del suo quadrante urbano improntate alla moderazione, all'accessibilità e all'inclusione. Studio di fattibilità ed eventuali sperimentazioni esplorative
<b>GRUPPO 5 : UTENZE VNERABILI</b>		<i>Referenti: Roberto Sapia - Antonino Tripodi</i>
1	MANUTENZIONE E RIPRISTINO PER LA MESSA A NORMA DI TUTTI GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI - PERCORSI PEDONALI ACCESSIBILI E SICURI	L'intervento di ripristino generale degli standard normativi e di sicurezza delle strisce pedonali non è opzionale ma va considerato un'azione irrinunciabile e pregiudiziale a ogni altro intervento, in particolare a tutela dell'utenza debole. La segnaletica orizzontale (Art. 40 Codice della Strada) Art. 137. [Art. 40, CdS]. Disposizioni generali sui segnali orizzontali. Tutti i segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato; nei casi di elevata frequenza di condizioni atmosferiche avverse possono essere utilizzati materiali particolari). Realizzazione ("restyling") di alcuni percorsi pedonali "modello". Partendo da una analisi dell'esistente e dalla consapevolezza delle carenze del livello generale di accessibilità e sicurezza dei percorsi pedonali, si vuole promuovere l'adozione di soluzioni progettuali, in grado di accrescere il livello prestazionale dell'ambiente urbano per renderlo ite dal Comando della Polizia Municipale di Roma Capitale. olo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bi
2	INDIVIDUAZIONE E PROGRAMMAZIONE INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLE INTERSEZIONI STRADALI A MASSIMO RISCHIO	Individuazione, in ogni Municipio, di intersezioni stradali con elevato rischio di incidentalità e programmazione di interventi infrastrutturali per la loro messa in sicurezza. Messa in sicurezza delle intersezioni a massimo rischio, così come previsto nel Programma Straordinario. Il progetto mira, in particolare, a definire un approccio metodologico comune, da applicare, all'intero territorio comunale che consenta in breve tempo di mettere in sicurezza le intersezioni, di testare diverse soluzioni infrastrutturali e tecnologiche e di avviare un processo di replicabilità a livello comunale.
3	ANALISI DELLE CONDIZIONI DI MASSIMO RISCHIO PER LE DUE RUOTE A MOTORE	L'ACI, l'Automobile Club di Roma, in collaborazione con la Fondazione Filippo Caracciolo, propongono la realizzazione di un'indagine sulle due ruote a motore, in particolare su alcuni comportamenti alla guida, attraverso due tipi di indagine: stated preference (interviste comportamenti dichiarati) e revealed preference (osservazione diretta). Contestualmente, l'Istat e il Ministero della Salute, propongono l'analisi dell'incidentalità stradale degli utenti delle due ruote a motore sull'intero territorio del Comune di Roma (anno 2017 dato più recente disponibile), per consentire l'individuazione di particolari criticità e caratteristiche nella dinamica degli incidenti e dei comportamenti. Al fine di dare ulteriore evidenza dei comportamenti degli utenti delle due ruote a motore, l'Università di Roma Tre propone una indagine fondata sull'analisi di riprese video delle condizioni di traffico - in siti caratterizzati da concentrazione di incidenti con coinvolgimento degli utenti delle 2 ruote a motore - acquisite dal Comando della Polizia Municipale di Roma Capitale.
4	INCREMENTO DELLA MOBILITÀ DEI DISABILI ATTRAVERSO L'AUMENTO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO IN TPL NELLE VARIE MODALITÀ	Realizzazione di indagine/studio/progetto articolato per l'incremento e miglioramento della mobilità dei disabili in TPL nelle varie modalità: 1) Indagine sulle esigenze di mobilità dei disabili; 2) Indagine sulle disponibilità e modalità attuali; 3) Realizzazione di un progetto organico per il soddisfacimento delle necessità in un arco temporale soddisfacente e sopportabile.

5	ISTITUZIONE DI AMBULANZA VETERINARIA H24 PER IL SOCCORSO STRADALE AGLI ANIMALI INVESTITI E NUMERO UNICO DI INTERVENTO	Il decreto legge n. 217 del 9 ottobre 2012 ha introdotto l'obbligo di soccorso stradale agli animali investiti, siano essi d'affezione, da reddito o protetti. purtroppo però questo obbligo rimane quasi sempre inevaso poiché non esiste un numero unico al quale rivolgersi e un'ambulanza veterinaria h24 che possa intervenire celermente così come non esiste una comunicazione adeguata sull'argomento.
<b>GRUPPO 6 : TPL E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ</b>		<i>Referenti: Beatrice Galli</i>
1	FERMATE TPL: STOP ALLA ILLEGALITÀ (PEDANE PREFABBRICATE MOLO)	La struttura delle fermate non è conforme al CdS
2	OTTIMIZZARE ED IMPLEMENTARE L'INFORMAZIONE ALL'UTENZA DEL TPL, NELLE STAZIONI METRO, ALLE FERMATE BUS E SU TUTTI I MEZZI PUBBLICI	Ottimizzare ed implementare l'informazione all'utenza del tpl, nelle stazioni e a bordo di bus e convogli metro, con verifica della situazione alle fermate bus (segnaletica orizzontale, paline, tettoie, ...), funzionalità dei pannelli informativi e dei monitor a bordo, e ripristino della stessa ove necessario// miglioramento del software (info delle paline intelligenti alle fermate non realistiche)
3	IDENTIFICAZIONE, CHIARA INDICAZIONE ED INFRASTRUTTURAZIONE NELLE STAZIONI METRO DEI PERCORSI DI ACCESSO ED USCITA PER LE BICI	Identificazione, chiara indicazione ed infrastrutturazione nelle stazioni metro dei percorsi di accesso ed uscita per le bici
4	SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE DISABILI TEMPORANEI O PERMANENTI	Utilizzare questa occasione per rispondere alle prescrizioni delle leggi 41/1986 e 104/1992.
5	PROGETTO ZEBRESICURE: PROTEZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI AFFERENTI ALLE STAZIONI DELLA RETE METROPOLITANA CON REALIZZAZIONE DI UN PROTOTIPO DA ADOTTARE PER ALTRE RETI DI SERVIZI AD ALTA FREQUENTAZIONE	Passaggi pedonali afferenti alle fermate della rete metropolitana (25 sulla linea A, ad eccezione dei nodi complessi di Termini e Repubblica; 25 sulla linea B/B1; 21 sulla linea C) e delle linee Roma-Lido (10 fermate) e Roma Nord (14 fermate) per un totale di 320 attraversamenti
6	RIPRISTINO DEGLI STALLI PER BICI NEI NODI DI SCAMBIO DI CAPOLINEA BUS E FERMATE METRO ED INSTALLAZIONE DI NUOVI PER ADEGUAMENTO ALLE ESIGENZE DELL'UTENZA	Ripristino degli stalli per bici nei nodi di scambio di capolinea bus e fermate metro ed installazione di nuovi per adeguamento alle esigenze dell'utenza
7	CONTROLLO E SOSTENIBILITÀ DEL TRAFFICO DELL'ASSE MARCO POLO -CILICIA -ACAIA_ BRITANNIA	Installazione di sistemi di controllo del rispetto della segnalazione semaforica e della velocità a tutela degli attraversamenti pedonali nonché contenimento delle vibrazioni ai fabbricati circostanti causate dall'alta velocità dei mezzi pesanti , in particolar modo nelle ore serali e notturne. Installazione di sismografi o altra idonea strumentazione per la rilevazione delle vibrazioni causate ai fabbricati nel tratto Cilici/Acaia/Britannia/Magnagrecia)
<b>GRUPPO 7 : Distribuzione proventi ex art. 208</b>		<i>Referenti: Marco Santucci</i>
1	DISTRIBUZIONE DEI PROVENTI EX ART. 208. ANNUALITÀ 2019	Il comma 4 dell'Art. 208 del CdS fissa che una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata: A) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente; B) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo12; C) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delleite dal Comando della Polizia Municipale di Roma Capitale. olo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani ,disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.
2	ISTITUZIONE DI UN UFFICIO DI SCOPO "SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ" IN ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA STRAORDINARIO "VISION ZERO"	Per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Programma Straordinario "Vision Zero" e per l'attuazione concreta ed efficace delle proposte provenienti dalla Consulta Cittadina, validate dall'Amministrazione in ragione delle specifiche criticità e priorità di intervento, si propone l'istituzione di un "UFFICIO DI SCOPO "Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità" in attuazione del Programma Straordinario "Vision Zero".
32	<b>TOTALE "PROPOSTE PRIORITARIE"</b>	
6	<b>ALTRE PROPOSTE</b>	

## GRUPPO 1 : CULTURA

Referenti	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia
<b>1</b>	WORKSHOP PERMANENTE CULTURA
<b>2</b>	PROGETTO “ CORSA CONTRO IL TEMPO “
<b>3</b>	PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE “CONSULTA NEWSLETTER”
<b>4</b>	BAMBINI SICURI IN VIAGGIO
<b>5</b>	INCONTRI INFORMATIVI CON I CITTADINI NEI MUNICIPI SU SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE
<b>6</b>	FORMAZIONE DELLA RETE DEI MOBILITY MANAGER AZIENDALI E SCOLASTICI
<b>7</b>	CORSI DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO DEI TECNICI DI DIPARTIMENTI E MUNICIPI
	ALTRE PROPOSTE PER ORDINE DI PRIORITÀ

### CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE PROPOSTE

Il Gruppo “Cultura” nella prima annualità articolato in tre sottogruppi (Educazione nelle scuole, Formazione Adulti e nelle Aziende, Comunicazione) ha operato nella seconda annualità come gruppo unico. Tenendo conto di questo e della dimensione economica delle iniziative “culturali”, di gran lunga più contenuta rispetto agli altri ambiti di intervento, si è ritenuto di portare a 7 il numero delle “proposte prioritarie” e di consentire di elencare le ulteriori proposte che i Referenti del Gruppo ritenessero comunque di rilievo. Tra l’altro, 2 delle 7 proposte (la formalizzazione di un budget per i workshop e per la realizzazione del sito-web, e la sperimentazione della newsletter, sono strumenti che saranno a disposizione dell’intera Consulta, e per la cui gestione sarà necessaria la collaborazione di tutti i gruppi).



## SCHEDA-PROGETTO 1/1

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	Alfredo Giordani	
Telefono:	333 3440189	

Denominazione della Proposta:	WORKSHOP PERMANENTE CULTURA: MODULI DI FORMAZIONE PER FORMATORI FINALIZZATI ALLA INDIVIDUAZIONE DI UN LINGUAGGIO, STRUMENTI E METODI CONDIVISI, DA PROMUOVERE PRESSO LE SCUOLE, NEL MONDO DEL LAVORO E NELLA CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE AI CITTADINI	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Consolidare una "cultura" della sicurezza stradale attraverso iniziative di formazione ed informazione volte ad accrescere i livelli di consapevolezza e di responsabilità in tutte le fasce di età e a costruire un linguaggio ed una metodologia condivisa all'interno della Consulta</i>	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRI PROGETTO RIVOLTO ALLA TUTELA DI TUTTI GLI UTENTI	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	<input type="checkbox"/>
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	<input type="checkbox"/>
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	<input type="checkbox"/>

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Seminari e workshop aperti (orizzontali) sui temi della Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità finalizzati a formare i formatori di operatori della sicurezza stradale, utenti, mobility manager, professionisti della guida, tecnici della mobilità urbana, insegnanti e studenti. Il primo corso è in particolare finalizzato alla creazione di una piattaforma comune di contenuti e linee generali e principi specifici condivisi e partecipati, quadro di riferimento per ogni altra attività di formazione
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Formazione del personale della Polizia Locale, dipendenti e professionisti di guida del Comune di Roma e partecipate, mobility manager, studenti, educatori scolastici, membri Consulta. Costruzione di competenze tecniche e non tecniche da reinvestire subito nell'utilizzo della strada, nella propria professione e attività (1° livello) e nella formazione di altri soggetti (2° livello)
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Creazione di una pubblicazione a cura dei partecipanti al corso, in collaborazione con i docenti, sui contenuti e principi condivisi in merito ai temi trattati.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Creazione di staff di docenti specializzati per le aree tematiche ed organizzazione dei moduli formativi. Indicativamente realizzazione di due workshop al mese per 10 mesi all'anno , quindi 40 workshop di una giornata nel biennio 2019-2020. I materiali e i risultati dei seminari potranno avere massima diffusione, attraverso <b>la realizzazione di un SITO WEB dedicato.</b>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
A titolo indicativo i soggetti formatori possono essere agenti della Polizia Locale e altri corpi della FF. OO specializzati, organizzazioni per lo studio, la conoscenza e la promozione dei comportamenti stradali responsabili e consapevoli, organizzazioni per la promozione delle tipologie mobilità urbana sostenibile ed esperti di ambiente e best practice di vivibilità e sostenibilità urbana, le università, esperti delle singole associazioni componenti la Consulta, medici ed esperti di sicurezza stradale.
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Accrescere ed adeguare la cultura, le conoscenze e le competenze in materia di sicurezza stradale, mobilità dolce e sostenibilità del personale della Polizia Locale, dell'amministrazione comunale, delle aziende municipalizzate, dei mobility manager, di studenti, insegnanti e membri della Consulta. Grazie all'opera diffusa di incidenza diretta (formazione di 1° livello) ed indiretta (formazione di 2° livello) sui comportamenti stradali individuali e collettivi giungere ad una riduzione consistente degli atteggiamenti critici di guida e conseguente abbattimento di sinistrosità, lesività e mortalità stradali.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
A partire da gennaio 2019, realizzazione di 2 workshop al mese per 10 mesi della durata di almeno una giornata e per tutto il biennio 2019-2020.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//

#### SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI

Polizia Locale di Roma Capitale, professionisti della cultura e comunicazione di sicurezza e prevenzione stradale, Università, esperti di mobilità urbana, salute e ambiente, Agenzia Roma Mobilità e altri.  
Amministratori pubblici, dipendenti e professionisti di guida del Comune di Roma e partecipate, mobility manager, educatori scolastici, membri Consulta, professori universitari nazionali e stranieri ed altri esperti.

#### COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE

- Budget massimo di € 1.000,00 per ogni workshop per un impegno di spesa massimo totale nel biennio di € 40.000,00
- Nel costo totale, oltre al costo delle docenze e della logistica, è previsto anche l'acquisto delle attrezzature necessarie.
- Un costo a parte relativo all'impianto e alla gestione per il primo anno del SITO WEB è computato in circa € 15.000,00

#### CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE

Art. 208 CdS, comma 4, lettera C.

#### INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

//

#### EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI

Valutare la partecipazione, anche non permanente, di docenti, esperti e comunicatori sui temi in oggetto proposti da tutti i membri della Consulta.

#### ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

Durante il II ciclo di attività, **la Consulta ha già patrocinato o curato direttamente**, iniziative di formazione finalizzate a mettere in rete gli operatori, individuare strumenti, metodi e linguaggi comuni, nei diversi ambiti della formazione: nell'educazione stradale nelle Scuole, nell'aggiornamento dei Tecnici e degli operatori del settore; nella formazione in ambito aziendale e degli utenti professionali; così come nelle campagne di informazione e sensibilizzazione dei Cittadini.

I cicli di seminari finora organizzati spaziano:

- da tematiche generali (il rapporto tra psicologia e sicurezza stradale; il rapporto tra prevenzione stradale e fattore umano);
- a tematiche più tecniche (strutture e strumenti per il monitoraggio dell'incidentalità stradale; innovazione tecnologica per migliorare la sicurezza stradale) o specialistiche (come assistere e sostenere le vittime della strada e i loro familiari);
- a programmi mirati a migliorare la qualità della formazione nei diversi ambienti (strumenti, metodi e contenuti dell'educazione stradale nelle scuole; la formazione degli adulti e nelle aziende; il ruolo dei mobility manager aziendali e scolastici).

## SCHEMA-PROGETTO 1/2

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	<b>CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> ..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE</b> ..... <input type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> ..... <input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> ..... <input type="checkbox"/>
	<b>MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ</b> . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia
<b>Indirizzo e-mail:</b>	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it
<b>Proponenti:</b>	ASSOCIAZIONE TAXI ROMA CAPITALE – SOCITRAS – ORDINE DEI MEDICI DI ROMA
<b>Telefono:</b>	TRC -3389543914 - 3387598325 SOCITRAS 3358172791
<b>Indirizzo e-mail:</b>	comunicazionetrc@gmail.com – presidente@socitras.org

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>PROGETTO “ CORSA CONTRO IL TEMPO “</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	<b>AZIONE TRASVERSALE</b> .....X <b>AZIONE SPECIFICA</b> .....
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Servizi di emergenza e assistenza post-incidente</i> ..... <b>ALTRO (specificare)</b> .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	<b>PEDONI</b> .....X <b>CICLISTI</b> .....X <b>GIOVANI</b> .....X <b>VELOCITÀ</b> .....X <b>ALTRO (specificare)</b> ..... X
<b>Tipologia di intervento</b>	<b>INTERVENTO FISICO (sull’infrastruttura)</b> ..... <b>AZIONE IMMATERIALE</b> ..... <b>ALTRO (specificare)</b> ..... X <i>Servizi di emergenza e assistenza post-incidente</i>
<b>Programmazione dell’azione</b>	<b>BREVE PERIODO (biennio)</b> ..... X <b>MEDIO PERIODO (quinquennio)</b> ..... X <b>LUNGO PERIODO (decennio)</b> ..... X
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	<b>Tutto il territorio comunale</b> ..... X <b>Ambito Municipale</b> ..... <i>Specificare:</i> ..... <b>Tratta stradale / Intersezione</b> ..... <i>Specificare:</i> .....

## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

Il progetto "CORSO CONTRO IL TEMPO", prevede l'uso ed il trasporto di defibrillatori semiautomatici all'interno delle VETTURE TAXI. L'associazione intende continuare la fornitura di DAE e attraverso l' ORDINE DEI MEDICI, formare altri conducenti di vetture taxi sperimentando la loro formazione anche con un corso di SOCCORSO -ATTESA fornito dalle competenze della SOCITRAS.

Il corso base si propone quale elemento di un "percorso formativo professionale" per personale che, presente sulla scena dell'incidente per dovere istituzionale o per altro motivo, deve essere messo in grado - in quella fase delicatissima di immediato approccio al traumatizzato - di operare in modo adeguato e tempestivo, secondo necessità ben definite e con modalità volte quantomeno a salvaguardare le condizioni dell'infortunato, senza il rischio di produrre danni.

In una forma specificamente adattata alla tipologia e necessità dei partecipanti, può costituire "modulo formativo complementare" in corsi di primo soccorso in aziende ed enti, per la formazione degli "addetti di primo soccorso" ex D.Legisl 81/2008 (TUSL).

Nella versione "rafforzata", d'intesa con "Taxi Roma Capitale" e sotto la responsabilità e supervisione dell'Ordine dei Medici di Roma, prevede una formazione addizionale per l'uso del defibrillatore semiautomatico, ai fini dell'abilitazione BLS-D – con certificazione rilasciata dall'Ordine - di 90 tassisti di detta Associazione, in vista della fornitura da parte del Comune di 30 dispositivi, disponibili a rotazione tra gli abilitati (tale fornitura è inclusa ed evidenziata a parte nei costi del progetto). "Taxi Roma Capitale", in attuazione di una propria iniziativa denominata "Corsa contro il tempo" che intende contribuire a rendere Roma "capitale cardioprotetta", si impegna a gestire la rotazione dei dispositivi e la loro geolocalizzazione.

La presenza di DAE a bordo sarà evidenziata dall'apposito logo visibile dall'esterno, che seguirà la rotazione dei dispositivi.

## FINALITÀ GENERALI (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)

Il progetto ha la finalità di dotare il maggior numero di autovetture pubbliche da piazza ( TAXI ) di defibrillatori ( DAE ) di formare personale laico ( conducenti di vetture taxi ) per l'uso ed il trasporto oltre a CREARE UNA RETE GEOLOCALIZZATA DI DAE IN COLLABORAZIONE CON GLI ORGANI REGIONALI PREPOSTI. (ARES 118).

Il corso base è finalizzato all'acquisizione di conoscenze ed abilità in aspetti particolari e ben delimitati, ma di grande importanza per la conservazione della situazione dei feriti, in attesa dell'arrivo dell'ambulanza e del personale medico e paramedico. Non intende fornire nozioni di "pronto soccorso" di tipo medico o paramedico, ma vuole mettere i "laici" – quali agenti di polizia locale, personale appartenente ad uffici o aziende comunali, i conducenti di taxi - di compiere alcune fondamentali azioni che - solo se eseguite in modo perfetto - possono non solo evitare danni al ferito ma contribuire a facilitare e migliorare ogni successivo intervento medico. Garantire il più precocemente possibile le migliori condizioni al paziente per favorire e preparare l'intervento di una equipe di soccorso qualificata.

Con l'integrazione BLS-D, si continua e consolida l'iniziativa "Corsa contro il tempo", già in corso, di Taxi Roma Capitale, fornendo le conoscenze ed abilità necessarie per gestire un defibrillatore semiautomatico, riconoscendo i casi di necessità ed intervenendo con tempestività e ordinata operatività.

## OBIETTIVI SPECIFICI (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

L'obiettivo principale è quello di rendere Roma capitale cardioprotetta anche attraverso un cambiamento culturale ed un diverso approccio delle responsabilità. ognuno di noi è parte integrante di questa città.

Estensione e diffusione di una "cultura di primo soccorso", al fine di contribuire ad un più tempestivo ed efficace pronto soccorso da parte di operatori specializzati attraverso attività consapevoli, mirate e ben proporzionate.

Fornire, attraverso un corso teorico-pratico, una completa e verificata conoscenza su:

- 1) Elementi di biomeccanica degli impatti, quale ausilio alla valutazione della gravità dell'incidente e delle lesioni
- 2) Valutazione della situazione e indicazioni per il soccorso
- 3) Modalità di segnalazione della necessità di soccorso professionale
- 4) Nozioni di primo soccorso: casistica, possibilità, limiti

Comprende esercitazioni pratiche su :

- a) applicazione del collare cervicale
- b) rimozione del casco
- c) estricazione d'emergenza
- d) introduzione all'uso del defibrillatore semiautomatico
- e) trattamento termico nell'attesa dei mezzi di soccorso

Nella versione estesa BLS-D, accompagnata dall'acquisto di 30 dispositivi, contribuire ad un tempestivo ed efficace soccorso anche al di fuori di eventi traumatici dipendenti da incidente stradale, attraverso la formazione di 90 tassisti ogni anno. La rilevanza dell'obiettivo si evidenzia dalla considerazione che a Roma su 3500 attacchi di cuore ne sopravvivono poco più di 100. Ogni minuto che passa dall'inizio dell'attacco diminuisce del 10% la possibilità di sopravvivenza del soggetto. Trascorsi 4/5 minuti si verifica un danno celebrale. La dotazione di apparecchiature DAE ai tassisti, con abilità certificata al loro uso, in costante circolazione nella città, non potrà che contribuire alla salvezza di vite umane.

#### **ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'**

Il progetto sarà realizzato in collaborazione tra l'Associazione Taxi Roma Capitale, l'Ordine dei medici e la SOCITRAS per la formazione dei discenti laici attraverso un corso di formazione BLS-D e di "Soccorso-Attesa"

#### **MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'**

L'ORDINE DEI MEDICI DI ROMA sarà impegnato nella formazione dei discenti ( tassisti ) con un corso di BLS-D e la SOCITRAS con una ulteriore sperimentazione del corso denominato SOCCORSO-ATTESA .

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Aumento dei defibrillatori, aumento delle persone formate, geolocalizzazione di tutti i defibrillatori in stretto rapporto con l'ARES 118. Miglioramento del servizio di emergenza attraverso piattaforme tecnologiche.

#### **DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

DURATA PROGETTO : 2 ANNI  
FORMAZIONE BLS-D : 90 DISCENTI ALL' ANNO con corsi di durata di 8 ore per gruppi di 30 persone ( compresa formazione Soccorso - attesa )  
DIVULGAZIONE PROGETTO : PER TUTTA LA DURATA CADENZATA IN BASE AGLI OBIETTIVI  
INIZIO DEL PROGETTO : DALL'APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA  
MONITORAGGIO ATTIVITÀ' : DAL 6 MESE A FINE PROGETTO

#### **CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'**

Di immediata fattibilità

#### **SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

ORDINE DEI MEDICI DI ROMA, SOCITRAS, TRC-TAXIROMACAPITALE.  
COINVOLGIMENTO DELL' ARES 118 ( GEOLOCALIZZAZIONE )  
SOCIETÀ' PRODUTTRICE DI DAE SEMIAUTOMATICI.

#### **COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ' /SOTTO-ATTIVITÀ E QUADRO ECONOMICO**

-Costo per la fornitura di N\* 30 defibrillatori semiautomatici da destinare a TRC-TAXIROMACAPITALE : 30000 euro + Iva (costo stimato )  
-corso BLS-D per i tassisti di TRC-TAXIROMACAPITALE : 30 euro per persona  
-rimborso spese per docenti e tecnici per corso soccorso - attesa : 1200 euro per ogni corso  
- costi per allestimento vetture ( magnetici esterni, poggiatesta interni ed adesivi identificativi di operatori laici blsd ) : 500 euro + Iva



**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

PRIVATE E PUBBLICHE

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

TRC-TAXIROMACAPITALE ED ORDINE DEI MEDICI e SOCITRAS

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

EVENTUALI ACCORDI CON ROMA CAPITALE, CONSULTA CITTADINA, ORDINE DEI MEDICI, SOCITRAS , ARES 118 E TRC-TAXIROMACAPITALE .

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

ROMA 12/12/2016 . Presentato in Campidoglio il progetto “ CORSA CONTRO IL TEMPO “. Nasce in conseguenza a un evento tragico il progetto che ha portato, attraverso uno studio accurato delle leggi che governano la materia e a preziose collaborazioni, ad avere ad oggi nelle vetture TAXI, 24 defibrillatori semiautomatici e alla formazione di circa 140 discenti all'uso e al trasporto attraverso una formazione specifica (BLS-D). I dati sono allarmanti: 60000 sono i morti per malattie ischemiche. A Roma su 3500 attacchi di cuore ne sopravvivono poco più di 100. Ogni minuto che passa dall'inizio dell'attacco diminuisce del 10% la possibilità di sopravvivenza del soggetto. Trascorsi 4/5 minuti si verifica un danno celebrale. Dal 2001 con la legge 120 viene introdotta la possibilità di intervento anche a chi non rientra nella sfera sanitaria purché formato adeguatamente. Dopo un attenta valutazione di tutto ciò che avrebbe comportato una scelta così importante, abbiamo deciso di dare un'impronta diversa all'associazione. Oltre a svolgere un'attività sociale parallela alla nostra vita professionale, abbiamo iniziato un percorso che potesse far capire l'importanza di mettersi a disposizione a prescindere dai ruoli che ognuno di noi ricopre nella società arrivando a migliorare non solo la qualità della nostra vita ma anche quella di una persona a noi sconosciuta. TRC - Taxi Roma Capitale e' determinata a portare avanti questo progetto affinché ognuno di noi abbia la consapevolezza di poter fare qualcosa di concreto ed importante per la città di Roma.

## SCHEDA-PROGETTO 1/3

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	Francesco Morabito – Barbara Treglia - Manuela Muscia	
Telefono:	+393486509092	
Indirizzo e-mail:	franc.morabito@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	

Denominazione della Proposta:	PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE “CONSULTA NEWSLETTER’	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Attività di comunicazione, di sensibilizzazione e divulgazione delle attività della Consulta (internamente/esternamente)</b> ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
La proposta prevede la progettazione e la realizzazione di una newsletter, volta a divulgare attività, progetti e azioni della Consulta. In un primo momento la divulgazione sarà esclusivamente rivolta ai soggetti iscritti alla Consulta (circa 1 anno); successivamente si prevede la divulgazione a un pubblico esterno
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
La finalità della newsletter è caratterizzarsi come mezzo di comunicazione interna ed esterna nonché in prospettiva come strumento di partecipazione, interazione, crescita e sviluppo del gruppo Consulta.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Dare risalto alle singole attività progettuali e favorire l'integrazione tra i gruppi di lavoro
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>La newsletter è compilata con i contributi delle componenti della Consulta, ma è anche aperta ai contributi sui relativi temi provenienti da soggetti esterni diversi, pubblici o privati. Tendenzialmente ma non esclusivamente ogni numero è dedicato essenzialmente a uno dei progetti della Consulta, salvo contenere anche contributi su progetti provenienti dalle componenti, ma "non (ancora) fatti propri" dalla Consulta e comunque coerenti con le linee di azione della Consulta stessa. La newsletter non è legata ad una periodicità prestabilita, ma viene pubblicata allorché le azioni della Consulta lo rendano opportuno, nell'imminenza o a seguito di esse.</p> <p>Il logo della newsletter è quello della Consulta.</p> <p>Di regola la newsletter è pubblicata in formato elettronico, ma in casi particolari si potrà valutare anche la pubblicazione su supporto cartaceo.</p> <p>È informalmente costituito un comitato "tecnico" di redazione che provvede alla razionalizzazione degli spazi e a dare ordine e logica alla raccolta e alla pubblicazione dei contributi.</p> <p>I contributi provengono di regola dai membri della Consulta; ciascun contributo è firmato da una persona fisica che si assume ogni responsabilità in ordine alle forme e ai contenuti del contributo stesso. La Presidenza e/o i vertici della Consulta stessa potranno richiedere al comitato di redazione di volere acquisire specifici e ulteriori contributi rispetto a quelli ordinari.</p> <p>Il tema portante eventualmente scelto per ciascun numero è deciso seguendo le indicazioni della Presidenza e dei vertici della Consulta stessa.</p>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Progressivo rafforzamento dell'immagine della Consulta e della vis associativa
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Avviabile immediatamente

<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Tendenzialmente cadenza bimestrale
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
- Comitato tecnico di redazione - Gruppi di lavoro della Consulta
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
- Costi emergenti di produzione e altre spese vive (utilizzo impianti e macchinari, appoggio logistico di segreteria, gestione account email) - Costi per le attività del Comitato Tecnico di redazione (personale non dipendente da soc. municipalizzate), a seconda dell'impegno richiesto. Valutare l'opportunità di avvalersi del supporto del personale di Roma Metropolitane o Roma Servizi per la mobilità a titolo gratuito)
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
//
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
//

## SCHEMA-PROGETTO 1/4

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	g festa52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	SOCITRAS	
Telefono:	3358172791	
Indirizzo e-mail:	presidente@socitras.org – profandreacostanzo@gmail.com	

Denominazione della Proposta:	REALIZZAZIONE/DIFFUSIONE DELL'OPUSCOLO "BAMBINI SICURI IN VIAGGIO"	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> INIZIATIVE DI FORMAZIONE E INFORMAZIONE INDIRIZZATE A CATEGORIE SPECIFICHE ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare)                      Bambini 0 – 5 anni	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

### DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

1) Ciclo di sessioni informative rivolte a genitori-parenti nei **corsi pre-parto** sulle problematiche relative alla lesività da incidente stradale su bambini trasportati su veicoli (cause, dinamiche, effetti, responsabilità) e sui rimedi, metodi, strumenti, strategie per la minimizzazione dei rischi e dei danni. Una sezione riguarderà anche la **protezione del feto**.

2) Corsi specifici per **personale di scuole per l'infanzia**, integrati dalla diffusione di posters e brochures presso quegli ambienti, per l'informazione ai genitori.

3) Sessioni di coinvolgimento di **addetti alla vendita** dei dispositivi (punto di contatto al momento di un acquisto "intelligente"). Gran parte dei contenuti, relativamente a biomeccanica degli impatti, lesività e prevenzione, è tratta dai contenuti specialistici già svolti da SOCITRAS nei corsi destinati ai medici.

Una versione sintetica può vantaggiosamente impiegarsi come "**modulo formativo complementare**" nei corsi per la sicurezza dei lavoratori ex D.Lgs. 81/2008, in riferimento ai percorsi di accompagnamento dei figli a scuola (circ. Inail n. 62/2014). Il focus è sui bambini da 0 a 5 anni, interamente dipendenti dalla corretta "custodia" da parte degli adulti.

L'attività si raccorda con corsi specifici, di diversa articolazione, autofinanziati per medici in regime ECM presso l'Ordine dei Medici di Roma, curati da SOCITRAS. Ai medici pediatri sarà distribuito il materiale informativo di cui al punto 2 anche al di fuori dei corsi ECM.

### FINALITÀ GENERALI (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)

Assicurare l'impiego e l'uso corretto dei dispositivi di protezione per bambini, al fine di ridurre la lesività (traumatica, ma anche psicologica) da incidente; rendere coscienti anche dei limiti sulla protezione offerta dai dispositivi.

### OBIETTIVI SPECIFICI (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Aumento della consapevolezza sull'utilità e funzione dei dispositivi; aumento del loro uso e dell'uso corretto degli stessi; riduzione della lesività derivanti da incidenti.

### ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'

- 1) definizione dei contenuti delle tipologie delle diverse sessioni e delle modalità di verifica dei risultati;
- 2) creazione con apposito corso di un panel di almeno 10 docenti, alcuni "polivalenti" per utenti di diverse categorie, altri "specifici", nonché di almeno 4 "verificatori" per il monitoraggio di cui al punto 7;
- 3) 200 sessioni dedicate a genitori e parenti in ospedali, ASL, strutture sanitarie;
- 4) sessioni dedicate ad addetti vendita dispositivi;
- 5) sessioni dedicate a personale di scuole infanzia;
- 6) diffusione presso studi medici e scuole (pubbliche e private) di 1.000 poster e 10.000 brochure;
- 7) monitoraggio uso dispositivi prima e dopo la realizzazione del progetto

### MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'

- 1): partecipazione di esperti sulle materie rilevanti;
- 2): corsi di durata variabile da 6 a 10 ore, secondo la tipologia richiesta
- 3), 4), 5): corsi" di durata variabile da 2 a 10 ore - secondo la tipologia di utenti - con prove pratiche e test finale;
- 6): definizione contenuti e approntamento materiali;
- 7): verifiche sul campo (foto, interviste)

### RISULTATI ATTESI (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Aumento oltre il 60% dell'uso e del corretto impiego dei dispositivi rispetto alla situazione di partenza. (Valore attuale secondo sistema di rilevazione "Ulisse" : 40%).

### DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

- 1): 2 settimane tempo di realizzazione
- 2): 4 settimane tempo di realizzazione
- da 3) a 5): 20 mesi tempo di durata
- 6): 2 mesi
- 7): 1 mese



#### **CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

Cronoprogramma da definire. Le attività si intersecheranno tra loro, con tempistica derivante dal raccordo fra le stesse.

#### **SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

Roma Capitale, ACI, specialisti medici, ASL, personale scolastico, volontari, associazioni.

#### **COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

Voci di costo:

- 1): approntamento materiali didattici e per poster ecc.: 15.000 euro compresi compensi tecnico-professionali.
- 2): realizzazione corsi: solo compensi 50 euro/ora costo medio globale stimato, comprendendo anche prestazioni rese gratuitamente o in autofinanziamento
- 3): trasporti, spese varie: 40 euro/corso costo medio globale stimato
- 4): approvvigionamento dispositivi: vedi casella successiva. Prudenziale prevedere un costo residuo di 1000 euro.

#### **CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

Fondi comunali.  
Case produttrici dispositivi.  
Catene e centri commerciali

#### **INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

//

#### **EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

SOC.I.TRA.S.  
ACI  
Ministero della Salute-ASL  
Ministero dei Trasporti  
Ordine Medici Roma

#### **ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

Le rilevazioni del "Rapporto Ulisse" dell'ISS riportano un tasso del 40% nell'utilizzo dei dispositivi per bambini. Il sistema di sorveglianza "PASSI" di Epicentro-ISS riporta: "Il non utilizzo o l'utilizzo "inadeguato" dei seggiolini/adattatori per il trasporto dei bambini in auto è più frequente tra le persone socialmente più svantaggiate, per difficoltà economiche o istruzione, fra coloro che viaggiano con bimbi più grandi, fra chi dichiara di non aver mai visto o sentito una campagna informativa, ma soprattutto fra coloro che, alla guida o come passeggeri, violano l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza per se stessi." Una campagna sulla sicurezza dei bambini in auto avrebbe riflessi positivi anche su queste insufficienze, incrementando l'uso delle cinture anche negli adulti.

Preceduta da un "corso di formazione per formatori", l'azione si svilupperà, come indicato in "Descrizione generale" e in "Articolazione", attraverso:

- 1) Corsi pre-parto, autonomi o come "modulo complementare" a corsi di contenuto più generale;
- 2) Corsi indirizzati a personale di scuola per l'infanzia, in veste consulenziale-rafforzativa verso i genitori;
- 3) Corsi indirizzati agli addetti alla vendita, per un corretto indirizzamento dei clienti verso dispositivi adeguati alla sicurezza ed idonei per il veicolo, fornendo un servizio coerente con le aspettative di usabilità e di corretto impiego dei dispositivi.

In tutti i casi con la diffusione di idoneo materiale informativo, destinato ai genitori, reso disponibile anche negli studi pediatrici.

## SCHEDA-PROGETTO 1/5

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponenti:	Elio Magnano – Walter Angori	
Telefono:	cell. 349 29 21 383	
Indirizzo e-mail:	magnano.elio@gmail.com	

Denominazione della Proposta:	INCONTRI INFORMATIVI CON I CITTADINI NEI MUNICIPI SU SICUREZZA STRADALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	Informazione e Formazione ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	VELOCITÀ .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) <b>Insegnanti e Anziani</b> .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Incontri di informazione e formazione in sicurezza stradale e mobilità nei Municipi rivolti a tutti i cittadini, giovani, insegnanti, anziani, categorie fragili e vulnerabili.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
Informare i cittadini di ciascun Municipio
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La formazione di insegnanti e dirigenti scolastici per raggiungere il maggior numero possibile di studenti</li> <li>- L'informazione rivolta agli anziani tramite le associazioni e i sindacati dei pensionati</li> <li>- La formazione e l'informazione rivolta ai genitori per la sicurezza dei bambini</li> <li>- La formazione per la guida sicura e per il primo soccorso</li> <li>- La formazione per la mobilità sostenibile</li> </ul>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Combattere i comportamenti incivili e inconsapevoli dei cittadini per migliorare la sicurezza stradale e mobilità sostenibile
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Ogni incontro avrà la durata da 4 a 8 ore a secondo delle esigenze e dei singoli moduli contenuti.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
- 1 o 2 incontri al mese in altrettanti Municipi
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
I relatori appartenenti alla Consulta Cittadina e/o esterni alla stessa saranno scelti in base alla personale professionalità e competenza specifica nell'ambito degli argomenti trattati e in base alla rappresentanza di associazioni e categorie direttamente interessate.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Costo di un incontro è di circa € 400,00 che comprende stampa volantini, manifesti, ed eventuale sala esterna al Municipio
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Eventuali sponsor appartenenti al singolo municipio. Fondi del Municipio se disponibili

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

//

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

//

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

Si allegano:

- 1 Bozza progetto base di programma modulare ( Facsimile)
- 2 Programma di Incontro approvato dal X Municipio - 08-10-2018

## SCHEDA-PROGETTO 1/6

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	GRUPPO CULTURA	

Denominazione della Proposta:	FORMAZIONE DELLA RETE DEI MOBILITY MANAGER AZIENDALI E SCOLASTICI	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> Riduzione incidentalità stradale percorso casa-lavoro e casa-scuola..... ALTRO ( <i>specificare</i> ) Favorire la mobilità urbana sostenibile	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	

## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

Attività formative frontali, workshop e seminari volti a **incrementare la figura del Mobility Manager (MM)** la cui attuazione, prevista nell'ambito delle aziende, delle pubbliche amministrazioni (decreto Ronchi 1998-2000) e nelle scuole (legge 221 del 28 dicembre 2015), fatica ad essere realizzata.

Tenuto conto degli obiettivi per i quali questa nuova figura professionale viene ad imporsi: **organizzare e ottimizzare gli spostamenti dei dipendenti/studenti per diminuire gli impatti ambientali sociali ed economici generati dai veicoli privati** (inquinamento atmosferico, emissioni di gas serra; inquinamento acustico; congestione stradale e incidentalità); **le attività formative** proposte si articoleranno in merito a due specifiche aree:

La prima, volta a **fornire le competenze professionali di tipo tecnico**; la seconda, volta a situare tale azioni, nel più ampio quadro di riferimento della **Cultura della sicurezza stradale e sostenibile**, per sostenere le scelte modali che il Mobility Manager proporrà agli attori stradali di riferimento.

## FINALITÀ GENERALI (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)

L'obiettivo generale, è abilitare il MM aziendale e del MM scolastico ad individuare **soluzioni per diminuire il più possibile il numero dei dipendenti/studenti che utilizzano modalità di spostamento private**, per compiere il tragitto casa-lavoro-casa/casa-scuola-casa, in sicurezza e con modalità di trasporto alternative all'auto privata.

In tal senso, **l'azienda e la scuola** divengono **possibili poli attrattivi di mobilità sicura e sostenibile**, di una porzione rilevante della popolazione urbana.

**OBIETTIVI SPECIFICI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

**Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, favorire modalità di spostamento condivise** (mezzi pubblici, car pooling) e la **mobilità dolce** (a piedi o in bicicletta) per **incidere sia sulla sicurezza stradale** con la diminuzione delle auto private in circolazione, sia sulla **qualità dell'aria e la vivibilità degli spazi urbani**.

## ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'

Le attività proposte, fanno capo a due tipi di formazione, la prima rivolta alla **formazione del MM aziendale** e delle pubbliche amministrazioni, la seconda, rivolta alla **formazione del MM scolastico**.

Per entrambe le figure, le attività proposte prevedono

- **Interventi formativi frontali**
- **workshop e seminari**

Gli argomenti trattati, facenti capo a due specifiche **aree tematiche (tecnico-pratica e culturale)**, riguarderanno:

il quadro normativo di riferimento, le metodologie e gli strumenti a disposizione dei tecnici per la strutturazione del **Piano di Mobilità Aziendale/Scolastico**, lo strumento principe del lavoro del MM articolato in 5 fasi (conoscitiva e analisi, progettuale, di confronto, attuativa, aggiornamento e monitoraggio), le leve del mobility management come la comunicazione interna, smart working/coworking o i percorsi progettuali in materia di Voucher Mobilità; la progettazione di navette aziendali condivise o di percorsi pedonali ad hoc (percorsi verdi) per le scuole; sostegno alla ciclabilità e alla sharing mobility; la formazione alla cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile.

## MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'

- **Progettazione ed erogazione di due format formativi ad hoc**, per l'istituzione del Mobility Manager Aziendale e Scolastico, in riferimento alle macro-attività sopra esposte, ad opera di **docenti specializzati**.
- **Organizzazione di workshop e seminari a cadenza trimestrale**, finalizzati a fare il punto sulle attività in corso e sulle nuove iniziative che verranno avviate anche con il contributo del Ministero dell'Ambiente. Tali incontri oltre a connotarsi come momenti formativi specifici, hanno l'obiettivo di **creare una comunità di pratica atta a produrre conoscenza organizzata e di qualità**, alla quale ogni membro ha libero accesso per un apprendimento continuo attraverso la consapevolezza delle proprie conoscenze e di quelle degli altri.



**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

**Massimizzare l'istituzione del Mobility Manager Aziendale e Scolastico** con le azioni formative proposte: formazione frontale e workshop.

Con l'attuazione dei **Piani di Mobilità Aziendali e Scolastici**, predisposti dal MM ed approvati dalle amministrazioni competenti, con il **coinvolgimento dei diversi attori sociali-stradali** (dipendenti, studenti, genitori, negozianti, aziende, collettività), i risultati attesi dovrebbero ricadere nell'ambito di due specifici obiettivi strategici (Programma straordinario 2017)

- riduzione dell' incidentalità stradale: percorso casa-lavoro-casa e casa-scuola-casa
- incentivazione di pratiche di mobilità sostenibili.

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

Biennio 2019-2020

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

A titolo esemplificativo, in merito ad un percorso formativo per il Mobility Manager scolastico si prevedono le seguenti fasi:

- Nomina del Mobility Manager scolastico entro il 31 gennaio 2019
- Formazione tecnico-operativa del Mobility Manager entro il mese di febbraio 2019
- Formazione alla cultura della mobilità sicura e sostenibile
- Incontri interscolastici e con i Municipi in primavera
- Redazione del Piano di Mobilità Scolastica entro maggio 2019
- Attuazione dei progetti nel corso dell'anno scolastico 2019/2020
- Monitoraggio
- Valutazione e riconoscimento

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

Personale tecnico di Roma servizi per la mobilità  
Formatori del gruppo cultura della consulta cittadina

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

Prevedendo lo svolgimento di almeno 20 eventi nel biennio per ognuno dei quali si propone un budget di 500 €. Il totale dell'impegno finanziario diretto del Comune di 10.000€ a cui si dovranno aggiungere le risorse di cui al paragrafo successivo.

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

Per il Mobility Manager Aziendale: FONDI INAIL PER LA FORMAZIONE SULLA SICUREZZA SUL LAVORO e Fondi interprofessionali per la formazione continua.

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

//

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

//

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

//

## SCHEDA-PROGETTO 1/7

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	<b>CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> X INFRASTRUTTURE CARRABILE ..... <input type="checkbox"/> INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE ..... <input type="checkbox"/> GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/> UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/> MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ ..... <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia
<b>Indirizzo e-mail:</b>	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it
<b>Proponenti:</b>	GRUPPO CULTURA

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>CORSI DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO PER TECNICI DI DIPARTIMENTI E MUNICIPI</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	Formazione e aggiornamento Tecnici ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input checked="" type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input checked="" type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input checked="" type="checkbox"/> VELOCITÀ ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input checked="" type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> .....

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Avviare in maniera sistematica corsi di formazione e aggiornamento dei Tecnici e dei progettisti dell'Amministrazione (Dipartimenti e Municipi) sulle tematiche di specifico interesse normativo, tecnico-progettuale e per la gestione degli interventi di sicurezza stradale. I corsi per temi di interesse congiunto potranno essere indirizzati anche al personale della Polizia Locale.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
Innalzare complessivamente le capacità di governo, gestione, programmazione e progettazione degli interventi di sicurezza stradale, mobilità dolce e sostenibilità
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliare le conoscenze del quadro normativo di riferimento, innalzare le capacità tecnico-progettuali e la consapevolezza delle implicazioni che i diversi interventi possono avere in termini di miglioramento delle condizioni sicurezza stradale;</li> <li>• Mettere a fattor comune le attività svolte dalle diverse strutture e nei vari Municipi</li> <li>• Lavorare su temi ed obiettivi condivisi, per sviluppare eventuali sinergie</li> </ul>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Innalzare complessivamente le capacità di governo, gestione, programmazione e progettazione degli interventi di sicurezza stradale, mobilità dolce e sostenibilità
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
In riferimento ad iniziative di formazione già curate da Roma Servizi per la Mobilità (nell'ambito del Progetto "Città Sicure"), si propongono moduli formativi di circa 40 ore / distribuiti su 30-40 gg
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
I corsi dovrebbero essere riproposti nel corso dell'anno (almeno 4 l'anno), in modo da raggiungere il maggior numero possibile di partecipanti e divenire una costante nei percorsi formativi e di aggiornamento del personale tecnico dell'Amministrazione
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
I moduli formativi saranno indirizzati a tecnici e progettisti dei Dipartimenti e dei Municipi; al personale della Polizia Locale; eventualmente aperti anche a liberi professionisti. In qualità di relatori si potrà far riferimento alle competenze specialistiche già presenti in Consulta (docenti dell'Università, rappresentanti degli Ordini professionali, Tecnici dell'Amministrazione, rappresentanti della Polizia Locale) oppure prevedere docenze di esperti anche esterni alla Consulta

<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Per ciascun modulo di circa 40 ore, si prevede un costo di 15.000 euro. Considerando che ciascun modulo potrà essere rivolto ad un massimo di 30-40 persone, si prevede di programmare ogni anno n. 4 moduli formativi per un totale di 60.000 euro.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Bilancio amministrazione/ Risorse municipali / Eventuali risorse di altri soggetti (Università, Ordini professionali, ecc.)
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
I moduli formativi potrebbero essere gestiti dal Dipartimento Mobilità e Trasporti
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
Roma Capitale e altri soggetti (Università, Ordini professionali, ecc.)
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>



## **GRUPPO “CULTURA”**

### **ALTRE PROPOSTE**

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gffesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	Giancarlo MORONI - ANAI – Associazione Nazionale Autieri d'Italia – Sezione di Roma	
Telefono:	3391176696	
Indirizzo e-mail:	giancarlomoroni2000@gmail.com	

Denominazione della Proposta:	<b>PROGETTO ANAI/MIT PER LA SCUOLA DELL'INFANZIA "LA BUONA STRADA DELLA SICUREZZA"</b>
Inquadramento nel Programma Straordinario:	<b>AZIONE TRASVERSALE – POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE AZIONE SPECIFICA – ADOZIONE DI COMPORTAMENTI RESPONSABILI</b>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>CATEGORIE A MAGGIOR RISCHIO. ALTRO (specificare) EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE</b>
Riguardante una componente specifica di incidentalità	<b>PEDONI .....</b> <b>CICLISTI .....</b> <b>GIOVANI .....</b> <b>VELOCITÀ' .....</b> <b>ALTRO (specificare) ELEMENTO RAFFORZATIVO CON PARTICOLARE RIF.ERIMENTO ALLE NUOVE GENERAZIONI</b>
Tipologia di intervento	<b>INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....</b> <b>AZIONE IMMATERIALE .....</b> <b>ALTRO (specificare) .....</b>
Programmazione dell'azione	<b>BREVE PERIODO (biennio) .....</b> <b>MEDIO PERIODO (quinquennio) .....</b> <b>LUNGO PERIODO (decennio) .....</b>
Ambito di applicazione della Proposta	<b>Tutto il territorio comunale .....</b> <b>Ambito Municipale .....</b> <i>Specificare:</i> .....
	<b>Tratta stradale / Intersezione .....</b> <i>Specificare:</i> .....

<p><b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b></p> <p>E' un progetto di educazione stradale, che si prefigge in modo innovativo di formare una nuova generazione di cittadini responsabili, in grado di saper valutare correttamente le proprie attitudini in funzione a specifiche situazioni ambientali. Lo scopo del progetto non è quello di impartire un insieme di norme e regole, ma acquisire la consapevolezza di uno stile di comportamento che pone al centro di tutto il rispetto per la vita e la persona. Gli attori del progetto sono tutte le figure più significative per il bambino nella fase di scolarizzazione e che svolgono un ruolo educativo "la famiglia, la scuola, la polizia locale".</p>
<p><b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i></p> <p>Rispetto alle esperienze fatte in passato il progetto introduce delle finalità innovative, che si fondano su i valori personali dell'uomo e del cittadino. Solo in un secondo tempo prende in esame gli aspetti tecnici delle norme e delle regole, tendendo ad accrescere nelle nuove generazione conoscenze, valori e comportamenti per poter adottare e mantenere stili di vita sicuri.</p>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p> <p>Il progetto ha come obiettivo quello di proporre un approccio attivo e partecipativo a scuola e famiglia per l'educazione stradale. Gli obiettivi dei bambini sono: il raggiungimento di una autonoma capacità di giudizio, una personale coscienza di sé in relazione all'ambiente, una consapevolezza del rapporto tra stile di vita e utenza degli spazi comuni e comportamenti ispirati alla cultura della legalità. Gli obiettivi dei genitori sono quelli di saper mantenere nel tempo con il loro esempio gli atteggiamenti e comportamenti positivi, grazie alla consapevolezza acquisita nel progetto. Gli insegnanti devono mettere a loro disposizione un metodo integrabile con i loro progetti formati e di fornire spunti per proseguire in modo autonomo il percorso educativo. Per la Polizia Locale è quello di integrarsi come un supporto esterno quali soggetti di riferimento per le attività di sicurezza stradale.</p>
<p><b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b></p> <p>//</p>
<p><b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b></p> <p>Le attività si svolgono in tre moduli, che sviluppa un contenuto specifico che approfondisce un particolare strumento. Modulo A – Racconti Modulo B – Kit creativo mappa Modulo C – Questionari Evento finale</p>
<p><b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p> <p>L'aspetto fondamentale che il progetto vuole incentivare è l'inserimento dell'educazione stradale in un contesto di valorizzazione del percorso didattico ed educativo esistente capace di promuovere la maturazione psicologica, cognitiva ed etica di ogni alunno. Infine bisogna ricordare che l'educazione stradale è un percorso di maturazione nel tempo. Non si può, evidentemente, esaurire in un anno scolastico e pertanto i temi affrontati devono in qualche modo essere ripresi e approfonditi nel corso degli anni successivi coerentemente con la crescita, non unicamente intellettuale, ma anche morale e sociale dei nostri bambini.</p>

<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<p>Sono di otto ore complessive da svolgere nell'arco di un periodo dell'anno suddiviso ne seguente modo:</p> <p>Modulo A- 2 ore Conoscere se stessi e le proprie abilità/capacità (composto da RACCONTI e RIFLESSIONI SUI RACCONTI ed idee per iniziare a realizzare cartelloni sulla sicurezza stradale)</p> <p>Modulo B- 4 ore Conoscere l'ambiente e le sue caratteristiche (composto da REGOLE DELLA STRADA - SCHEDE PERCORSO CASA SCUOLA DA COMPILARE CON I GENITORI – KIT MAPPA)</p> <p>Modulo C- 2 ore Comprendere gli altri e le regole che governano i nostri rapporti (composto da CONSEGNA E LETTURA DEL QUESTIONARIO - ESPOSIZIONE RISULTATI DEI QUESTIONARI)</p> <p>Le otto ore non possono essere concentrate in una settimana a classe Non si possono cumulare le classi, ogni classe va gestita separatamente</p>
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Operatori di Polizia Locale per effettuare l'uscita didattica intorno alla scuola. Volontari di altre associazioni già inserite nel progetto come LUASS con i clown dottori, Vigili Urbani in Pensione, Vigili del Fuoco Associazione di Volontariato.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Nessun costo, il materiale è fruibile in formato PDF pronto per essere stampato.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
//
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//



## ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

Il progetto si compone del seguente materiale didattico, in formato PDF facilmente riproducibile :

- **Dispensa didattica** (ideata per fornire una guida per affrontare con i bambini i temi legati al diritto alla vita, alla sicurezza e alla legalità, con l'auspicio che grazie all'impegno degli educatori possano elaborare una risposta personale orientata con naturalezza verso comportamenti più sicuri e più rispettosi delle regole, primo passo nella creazione della loro futura consapevolezza di adulti)
- **Volantino per i genitori con spiegazioni e modalità del progetto** (ideato per sollecitare la partecipazione alle attività che i bambini svolgono in classe attraverso la conoscenza e l'uso degli strumenti proposti, promuovere l'adozione attiva di comportamenti, regole ed elementi di protezione per uno stile di guida e di vita sicuro per sé e per i propri figli, presentare dati sulla questione della sicurezza stradale e offrire suggerimenti operativi per muoversi in sicurezza)
- **Racconti diversi per ogni classe** (Sono stati ideati per riflettere sul rispetto delle regole, degli altri, sui comportamenti degli adulti, sulle proprie capacità ed i propri limiti. I racconti verranno consegnati e letti in classe. Contengono alla fine "spunti di riflessione" su temi di vita e comportamenti quotidiani, una serie di domande che a casa andranno rilette per una discussione aperta tra genitori e bambini. Si va oltre l'educazione stradale in senso stretto, si affrontano temi etici: non interessa che il bambino faccia il compito a casa per "dovere")
- **Formulari con riflessioni sul racconto**
- **Osservazioni sul percorso da casa a scuola**
- **Kit mappa** (Si compone di fogli con figure di vie, palazzi, autoveicoli, segnali stradali da tagliare e incollare a cura degli alunni in formato tridimensionale)
- **Questionari e test per gli alunni e i genitori** (Sono stati elaborati come strumenti operativi per favorire una riflessione ed un momento di confronto tra figli e genitori, come utile esercizio per il pensiero critico. Solo un genitore risponde. Deve essere scelta una sola risposta, anche se possono essere ritenute giuste o adatte tutte. Le risposte tengono conto sia dei fattori soggettivi, legati alla persona (attenzione, autocontrollo, bisogno di prevalere), sia dei fattori oggettivi esterni che possono influire e condizionare la sicurezza dell'utente della strada)

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	AIIT (Barbara Treglia)	
Telefono:	3383126856	
Indirizzo e-mail:	barbara.treglia@gmail.com	

Denominazione della Proposta:	Mobil-mente sicura: mi chiamo RenZo e quando guido PenZo!
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> Iniziative di formazione, informazione e sensibilizzazione nelle scuole ALTRO (specificare) .....
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI ..... <input checked="" type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input checked="" type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO (specificare) Percezione del rischio e comportamenti non corretti...
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO (specificare) .....
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input type="checkbox"/> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale PRIMA FASE- AVVIO PROGETTO PILOTA <input checked="" type="checkbox"/> .Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> .....
	Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> .....

## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

In accordo con le Azioni prioritarie previste dal "Programma Straordinario" per la sicurezza stradale, per la **Costruzione/diffusione della "cultura della mobilità sicura e sostenibile"**, si propone, nell'ambito di una offerta educativa permanente, un progetto formativo rivolto ai **giovani delle scuole secondarie di primo grado** (I, II, e III classi) del comune di Roma. Attraverso l'utilizzo di una **metodologia partecipativa ed attiva**, il **Teatro Sociologico®**, i temi della **sicurezza stradale**, saranno **reinterpretati da una prospettiva multidisciplinare, ingegneristica - sociologica - psico-sociale**, e restituiti ai discenti attraverso il linguaggio della drammatizzazione. Il progetto prevede una prima fase di tipo sperimentale, rivolta ad un campione di scuole del comune di Roma ed una seconda fase che si avvierà a seguito dei risultati della valutazione.

## FINALITÀ GENERALI *(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)*

**Incidere sui comportamenti stradali ispirati a una cultura del rischio.** In tal senso le azioni proposte, in accordo con il Programma Straordinario, mirano ad agire su tre specifiche macro-aree "**PENSO-CONOSCO-AGISCO**" attraverso l'erogazione dei seguenti contenuti formativi: il sistema strada e le professionalità coinvolte, il rispetto delle norme, il Codice della Strada e le statistiche degli incidenti stradali. Particolare attenzione sarà rivolta alla trattazione dei seguenti argomenti: percezione del rischio, variabilità del comportamento umano e comportamenti a rischio (alcol, droga, stanchezza, distrazione, utilizzo dei dispositivi di sicurezza - caso e cinture di sicurezza-, eccesso di velocità).

**OBIETTIVI SPECIFICI** *(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)*

Gli interventi proposti, si svolgeranno in **15 scuole del comune di Roma (una per municipio)**, e coinvolgeranno circa **1500 studenti** (circa 100 studenti per ogni scuola). Gli obiettivi specifici saranno i seguenti: **incidere sulle rappresentazioni che i giovani hanno dell'ambiente strada**, intese come sistema di credenze, conoscenze e senso comune, **che rappresentano gli strumenti cognitivo/valoriali attraverso cui i giovani percepiscono - interpretano - definiscono il rischio e conseguentemente, la sicurezza**, favorendo l'interiorizzazione delle norme e l'apprendimento dei comportamenti di mobilità sicuri. Tale processo è reso possibile, **dall'applicazione del Teatro Sociologico®** un medium dotato di strumenti linguistici molto diversi da quelli utilizzati in un contesto formativo tradizionale, **un medium a cui è permesso il riso, il pianto, l'ironia, il paradosso, un medium che traduce le statistiche dell'incidentalità in bollettini di guerra urlati con un megafono, un medium che non parla di comportamenti a rischio ma li fa agire dai ragazzi come fossero in strada, attivando le tre componenti essenziali dell'apprendimento: emotiva, cognitiva e psicomotoria.**

## ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'

Il progetto si articola in tre sotto-attività:

1. Progettazione e preparazione dell'intervento formativo
2. Erogazione dell'intervento formativo
3. Valutazione dei risultati

## MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'

### Sotto-attività 1: Progettazione e preparazione dell'intervento formativo:

- a) Progettazione dell'intervento, integrazione ed aggiornamento del format proposto con alcuni contenuti formativi, come da Programma Straordinario: inserimento di contenuti relativi alla mobilità sostenibile coerenti con lo stile di vita/mobilità del campione di riferimento; implementazione dei contenuti riguardanti i pedoni;
- b) attività di selezione e reclutamento di 15 scuole secondarie di primo grado (1 per municipio);
- c) selezione e formazione-formatori: selezione docenti formatori con esperienza in metodologie formative esperienziali ed attoriali, messa in opera dell'intervento formativo (regia, memoria, prove), adeguamento strumentazione scenica (di tipo tecnico –microfoni, leggio e materiale scenico);
- d) progettazione della valutazione: redazione di due schede di valutazione da somministrare prima e dopo l'intervento formativo.

### Sotto-attività 2: Erogazione dell'intervento formativo:

- e) Ogni intervento, della durata di circa due ore, prevede l'erogazione dell'azione formativa e la somministrazione di due strumenti di rilevazione distribuiti ai ragazzi prima (pre) e dopo (post) l'intervento formativo;
- f) Ogni intervento sarà erogato con la metodologia del Teatro Sociologico®: i ragazzi assisteranno alla messa in scena di una sceneggiatura (a disposizione per gli interventi programmati) dai contenuti rigorosamente formativi (si veda sopra "finalità generali") riformulati in chiave teatrale. Nella parte centrale dell'intervento gli studenti, supportati dal formatore, metteranno in scena alcuni comportamenti di mobilità a rischio a seguito dei quali si aprirà una sessione di confronto con tutti i partecipanti per ri-agire, in scena, nuovi comportamenti di mobilità, in sicurezza;
- g) La formazione sarà svolta da un minimo di due soggetti formatori, ad un massimo di tre (tale scelta è subordinata all'attività a, relativa alla progettazione dell'intervento): un formatore, un form-attore (con competenze trasversali al mondo della formazione e a quello attoriale) e un attore professionista;
- h) Gli interventi si svolgeranno nei locali delle scuole (atti ad ospitare almeno 100 ragazzi ad intervento);
- i) A discrezione della scuola, oltre agli insegnanti, potranno prender parte agli interventi, i genitori degli studenti;
- j) Previa autorizzazione alla privacy, potrà essere prodotto materiale fotografico da diffondere nei canali di comunicazione della Consulta.

### Sotto-attività 3: Valutazione dei risultati:

- k) La valutazione di ogni intervento formativo verrà effettuata sia in termini di gradimento dell'offerta didattica espressa dallo studente, sia in relazione all'efficacia dell'intervento attraverso la valutazione delle conoscenze acquisite pre-post intervento, rilevate con la somministrazione di due strumenti di rilevazione appositamente progettati (questionari strutturati), sia in relazione ai dati dell'incidentalità del municipio ove l'intervento formativo si svolgerà.
- l) I risultati emersi dalla valutazione, saranno condivisi con l'istituzione scolastica e diffusi dai canali di comunicazione della Consulta.

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

**Risultati quantitativi:** gli interventi proposti, mirano ad incidere sulla **formazione di una Cultura della Sicurezza Stradale**, il cui fine ultimo è la **diminuzione del numero di "giovani" vittime della strada**. Le azioni formative mirano a favorire l'attivazione di comportamenti di mobilità più sicuri, in riferimento sia ai comportamenti di mobilità attiva: nel ruolo di "pedone"; sia in riferimento ai comportamenti di mobilità passiva: utilizzo del casco, delle cinture di sicurezza, riconoscimento dei comportamenti a rischio – velocità, alcol, droghe, stanchezza e distrazione -, nel ruolo di "trasportati". Saranno formati circa 1500 studenti delle scuole secondarie di primo grado (I, II, e III classi); collocati in 15 istituti scolastici del Comune di Roma (uno per Municipio). Per ogni intervento si prevede la valutazione (pre-post) intervento, per un totale di circa 3000 questionari, che darà conto dei risultati di apprendimento valutando sia la coerenza tra le azioni proposte e i risultati attesi sia, le eventuali azioni correttive da porre in essere, per la messa a punto del format formativo definitivo da diffondere in tutte le scuole secondarie di primo grado (I, II, e III classi) del comune di Roma.

**Risultati qualitativi:** consapevolezza del sistema **strada come ambiente altamente a rischio**; interiorizzazione delle **norme stradali come fonte di salvaguardia personale e collettiva**; responsabilizzazione del comportamento di mobilità attraverso una **"corretta" valutazione: costi-benefici**.

#### DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

2 mesi: progettazione dell'intervento, integrazione ed aggiornamento di alcuni contenuti formativi come da Programma Straordinario; 1 mese: formazione-formatori; 2 mesi: selezione e reclutamento scuole secondarie di primo grado; 2 mese: progettazione valutazione; 3 mesi: erogazione interventi formati; 2 mesi: valutazione dei risultati degli interventi formativi.

#### CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

Gennaio-febbraio: progettazione dell'intervento, formazione formatori  
Gennaio-febbraio: selezione e reclutamento scuole  
Gennaio e febbraio: progettazione valutazione  
Marzo-maggio: erogazione interventi  
Giugno – luglio: valutazione dei risultati

#### SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI

Consulta: sottogruppo "educazione scuole"; due/tre docenti formatori: un formatore, un form-attore (con competenze trasversali al mondo della formazione e a quello attoriale) e un attore professionista;  
almeno due esperti in metodologie esperenziali (di cui uno, attore professionista).

#### COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE

Coerentemente alle risorse economiche della Consulta, si prospetta il seguente quadro economico\*:

Sotto-attività	Costo unitario	Quantità	Costo previsto
1 – Progettazione	€ 10.000	1	€ 10.000
2 – Erogazione interventi (15, uno per Municipio)	€ 1.500	15	€ 22.500
3 - Valutazione	€ 1.200	15	€ 18.000
<b>Costo totale</b>			<b>€ 50.500</b>

\* La voce "spese varie" in cui ricomprendere per esempio, il costo per la stampa di circa 3000 questionari, non è stata inserita. Si può prevedere possa essere sostenuta dalla scuola in cui si svolge l'intervento (stampa di circa 200 questionari a carico di ogni scuola).

#### CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE

Fondi comunali e nella disponibilità degli istituti scolastici. Gli interventi formativi potranno anche essere sponsorizzati da soggetti privati (case automobilistiche).

#### INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

- attività b: per le attività di selezione e reclutamento delle scuole si richiede la collaborazione della Segreteria della Consulta o di altri soggetti istituzionali ( Miur);
- attività h: per l'erogazione degli interventi formativi nelle scuole, sarebbe opportuno, almeno in questa prima fase, selezionare istituti scolastici dotati di teatri o sale che contengano un numero non inferiore ai 100 studenti.

#### ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

In merito agli obiettivi della Consulta, la valenza del progetto formativo presentato risiede nella numerosità degli studenti formati, nella brevità dei tempi di realizzazione, nella metodologia formativa proposta e nella valutazione del prodotto erogato.

Entro il mese di **maggio 2019** saranno formati un minimo di **1500 studenti** delle scuole secondarie di primo grado (1 scuola per municipio); in particolare, con un solo intervento, saranno formati un minimo di 100 studenti per ogni istituto scolastico.

Nel mese di **luglio 2019** si produrranno i risultati della valutazione che si articolerà in merito a tre specifiche macro-aree: gradimento, apprendimento pre-post intervento e correlazione dei risultati di apprendimento e incidentalità del municipio in cui l'intervento si è svolto. I risultati consentiranno la strutturazione definitiva del format proposto. Questa fase di lavoro comporterà la valutazione di circa **3000 questionari**.

In riferimento alla metodologia formativa proposta, il **Teatro Sociologico®** si caratterizza come un format innovativo ed efficace, più vicino al parlato degli astanti, coinvolgente e interattivo, in cui i temi degli interventi di educazione stradale, generalmente svolti da ingegneri o tecnici del settore, vengano completamente reinterpretati attraverso una prospettiva sociologica. Questo cambio paradigmatico, implica rappresentazioni dell'ambiente "strada" molto diverse ma entrambe necessarie, che sfociano in interventi formativi attivi e partecipativi, dal forte impatto emotivo in cui le emozioni si mescolano e le rappresentazioni si confondono, attraverso il gioco, lo stupore, il riso, la timidezza, l'umor, la tristezza, la riflessione, la malinconia, la consapevolezza, infine, che tutto ciò di cui si era certi *prima*, vacilla *dopo* (l'intervento), alla ricerca di una rinnovata rappresentazione di mobilità.

Fondato su solide base teorico-empiriche e, sperimentato nell'ambito di una tesi di dottorato, il Teatro Sociologico, continuamente in divenire, si rinnova, si integra e ri-modella, inserendosi in progetti formativi per target e soggetti istituzionali diversi (Regione Lazio, Astral, CEREMSS, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, Prefettura di Latina), attivi nel campo delle politiche e della Cultura della mobilità Sicura e Sostenibile, si sperimenta nel progetto proposto, come azione di prevenzione specifica, per i ragazzi delle scuole secondarie di primo grado del comune di Roma.

Scuola secondaria di primo grado: Vincenzo Pacifici (Tivoli), 11 novembre 2014



**TERZA scheda-progetto**

**SCHEDA-PROGETTO**



## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gfesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	Alexandra Gallo –FINCO-	
Telefono:	335 5262775	
Indirizzo e-mail:	alexagallo.ag@gmail.com	

Denominazione della Proposta:	<b>PROGETTO SP.Y – CORSO DI GUIDA SICURA PER GIOVANI E ADOLENTI</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA ...SICUREZZA STRADALE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario – <b>FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO ALLA GUIDA SICURA</b></i> ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare)	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) ... CORSO DI GUIDA.....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	



<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Istruiamo i nostri ragazzi alla loro sicurezza "per la vita"! SP.Y è un progetto socialmente utile e fondamentale per la salvaguardia dei giovani al volante e del prossimo. SPEED CONTROL "YOUNG" è un corso di completamento della scuola guida con esercizi in condizioni di emergenza: frenata in curva, evitamento ostacolo improvviso, sovrasterzo e sottosterzo, tecnica di guida
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Troppe volte si sente parlare di incidenti stradali anche mortali e non solo a causa di droghe o alcol ma anche e soprattutto dalla mancanza di istruzione. Mostriamo i rischi della guida quando adottiamo comportamenti scorretti e tecniche sbagliate. Vogliamo creare una "community" per diffondere un messaggio di responsabilità mentre si sta al volante di un veicolo.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Rispetto delle regole e consapevolezza alla guida. Solo la scuola guida non è sufficiente per prevenire gli incidenti stradali dei neopatentati. Serve una diffusione costante, anche attraverso gli Istituti scolastici Superiori, di un messaggio importante: gli adolescenti sono esposti ad un più alto rischio di incidenti perchè inesperti e quindi sottostimano i rischi. Il nostro training è volto a modificare quelli atteggiamenti e comportamenti scorretti alla guida dovuti anche alla mancanza di tecnica,
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITA'</b>
½ ora di teoria, dall'impostazione di guida alle tecniche e traiettorie, 3 ore di pratica in microcar. Esercizi di Slalom, Frenata in curva, Evitamento ostacolo improvviso, Skid o Sovrasterzo, Sottosterzo; esercizi sul bagnato per simulare scarsa aderenza.
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITA'</b>
Corso teorico da svolgere prima del corso pratico con l'ausilio di materiale informativo e formativo Esercizi pratici da svolgere in area delimitata con attrezzatura specifica: birilli, dossi, paletti, ecc.
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Auspichiamo di intervenire in maniera più ampia coinvolgendo, non solo i giovani neopatentati, ma anche le famiglie e la comunità, per fare della sicurezza un patrimonio di tutti. Lo scopo del Progetto SP.Y è il miglioramento delle capacità di controllo del veicolo nella guida quotidiana attraverso una prevenzione fatta di conoscenza.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Da uno a tre incontri di mezza giornata (4 ore) mattutino e pomeridiano. Tempi di realizzazione Intera giornata
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
30 minuti di teoria 30 minuti di dimostrazione 180 minuti per svolgere n. 3 esercizi di guida

<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Staff di piloti della scuola di pilotaggio Speed Control (info@speedcontrol.it) Meccanico specializzato Staff grafico e pubblicitario Tecnico per allestimento Misure di "Safety" da concordare con gli organi di Polizia
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Euro 7.500,00 (settemilacinquecento/00) per una giornata di attività per 30 partecipanti L'importo comprende: - n.3 istruttori di guida - n.1 meccanico con furgone per assistenza e controllo pneumatici e freni Noleggio microcar - Assicurazione - Carburante - Allestimento gazebo, transenne, striscioni e birilli. Costi pubblicitari - web - social media da quantificare
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Sponsor finanziatori del settore automotive e assicurativo
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Lo Staff della scuola di pilotaggio Speed Control si fa carico della gestione del corso in programma
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
Società di Assicurazioni Personale di primo soccorso in loco
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
L'obiettivo di questo corso di guida sicura è quello di fornire supporti formativi e di responsabilizzazione in modo da acquisire le capacità necessarie per una miglior gestione del veicolo e di se stessi, insegnando ai ragazzi a dominare i propri istinti e quindi ad avere il controllo in situazioni di guida critiche o estreme. La conduzione del corso sarà affidata a Alexandra Gallo, pilota professionista di gare automobilistiche in pista, figlia d'arte (suo padre è stato pilota di F3, prototipi e campione europeo turismo), e due volte campionessa italiana nel campionato italiano turismo e nel campionato italiano Lotus Elise, nonché istruttore di guida sicura e sportiva in pista da venticinque anni. La scuola " Speed Control" vanta un'esperienza di corsi di guida sicura da oltre 30 anni.

# Speed Control Young



## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Guglielmo Festa – Barbara Treglia – Manuela Muscia	
Indirizzo e-mail:	gffesta52@gmail.com - barbara.treglia@gmail.com m.muscia@romametropolitane.it	
Proponente:	Associazione Ti Meriti Tempo	
Telefono:	3398881431 3456009693	
Indirizzo e-mail:	info@timerititempo.org	

Denominazione della Proposta:	<b>ROMA ANTISTRESS IN E-BIKE</b>
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....
	AZIONE SPECIFICA .....
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> .....
	ALTRA (specificare) .....
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....
	CICLISTI .....
	GIOVANI .....
	VELOCITÀ' .....
	ALTRA (specificare) .....
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....
	AZIONE IMMATERIALE .....
	ALTRA (specificare) .....
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....
	LUNGO PERIODO (decennio) .....
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....
	Ambito Municipale .....
	Specificare: .....
	Tratta stradale / Intersezione .....
	Specificare: .....

DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA
<p>Il progetto dal titolo <b>“ROMA ANTISTRESS IN E-BIKE”</b> nasce come <b>momento formativo per i cittadini di tutte le età</b> nell’ottica di sviluppare <b>una cultura della mobilità dolce</b> attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>workshop su tecniche, normative e metodologie per la sicurezza stradale con uno sguardo ai modelli europei</b> (in collaborazione con docenti dell’Università degli Studi Roma Tre e altri professionisti) <b>per avviare un dialogo propositivo con i partecipanti e formulare soluzioni</b> volte ad attenuare il collasso della circolazione degli autoveicoli e dei mezzi di trasporto a Roma;</li> <li>• <b>esercizi psico-fisici</b> per rilassare mente e corpo al fine di migliorare la qualità della vita;</li> <li>• <b>conferenze</b> su elementi base di scienza dell’alimentazione e sui benefici dell’attività motoria, come camminare e andare in bicicletta;</li> <li>• <b>spot video promozionali</b> per il potenziamento dei percorsi pedonali e dell’uso quotidiano dell’e-bike (bici a pedalata assistita) per disincentivare l’utilizzo delle automobili e favorire uno stile di vita salubre in un paesaggio urbano ameno e sicuro.</li> </ul>
<p><b>FINALITÀ GENERALI</b> (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</p>
<p>Il progetto <b>si propone di far crescere l’incontro partecipato fra cittadini e istituzioni</b> per vivere esperienze socialmente ampliate, a contatto con le realtà sociali e per costruire insieme dei valori e delle azioni condivise. Come dice il Sociologo americano <b>Talcott Parsons</b>: “...la società per sopravvivere e conservarsi deve soddisfare quattro imperativi funzionali, fondamentali”: porsi precisi fini (tramite la politica); adattare i mezzi ai fini (grazie all’economia); regolare i rapporti tra le sue parti (con la Giurisprudenza) ; conservare nel tempo i suoi orientamenti di fondo (<b>sviluppando Cultura</b>). <b>E a quest’ultimo aspetto è tesa la nostra attività</b>, che sarà svolta per la realizzazione degli spot video con l’apporto dell’esperienza pluriennale, riconosciuta da pubbliche istituzioni come il Ministero per i Beni e le Attività culturali, della “Nuova Compagnia di Teatro Luisa Mariani”.</p>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</p>
<p>Tra gli obiettivi specifici della proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>informazione</b> attraverso <b>conferenze</b> per rendere noti dati statistici, studi, innovazioni etc...dialogando con cittadini, studenti e iscritti all’associazione;</li> <li>• <b>consulenza</b> sulle opportunità di mobilità dolce per spostarsi in città anche in modo intermodale;</li> <li>• <b>prove pratiche</b> con l’uso di e-bike per condividere strumenti pratici e sicuri che trasformano lo stress da traffico auto in benessere;</li> <li>• <b>sensibilizzazione</b> dei giovani sui temi della sicurezza;</li> <li>• <b>realizzazione n. 16 spot video che andranno a comporre il cortometraggio “A spasso e in bicicletta – riprendiamoci la strada”</b> per l’incremento delle aree ciclopedonali e la disincentivazione dell’auto privata;</li> <li>• <b>ciclo interviste</b> per interagire direttamente sulla strada con i romani e approfondire le problematiche e le possibili soluzioni condividendole con le Istituzioni, <b>allestimento video-box</b> nei mercati e nei luoghi di maggiore aggregazione (telecamera, sfondi e microfoni fissi all’interno di una postazione ad hoc)</li> </ul>



#### ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'

Il progetto si articola nelle seguenti sotto-attività:

- (1) **workshop informativi** settimanali per aggiornare utenti privati e associazioni su dati statistici, studi, innovazioni;
- (2) **piani personalizzati** per la mobilità sostenibile con individuazione dei vantaggi in rapporto al tempo risparmiato, l'impatto ambientale (riduzione di Co2) e la possibilità di sfruttare tutti le aree verdi di Roma per la mobilità evitando le zone con traffico convulso e meritarsi il tempo di una vita sana a Roma. Ossia uno studio di trasporto sostenibile e sicuro con e-bike (pieghevole o city) personalizzato;
- (3) **prove pratiche** in loco su come funziona la bici a pedalata assistita, la differenza tra il sensore di pedalata e sensore di coppia, le possibilità di montare dei kit di trasformazione da bici a trazione muscolare a bici a pedalata assistita. Sono inoltre previste lezioni per imparare a riparare le bici;
- (4) **esercizi psico-fisici** per rilassare mente e corpo al fine di migliorare la qualità della vita;
- (5) **progetto degli Spot video** include l'attività di promozione di una cultura sulla mobilità dolce;
- (6) **ciclo interviste** per far nascere un team di persone portavoce delle esigenze e dei bisogni del territorio.

#### MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ' - ENFORCEMENT

Riguardo le modalità attuative in riferimento alle singole sotto-attività:

- (1) **workshop** una volta al mese presso gli spazi associativi per discutere di sicurezza stradale, mobilità dolce e sostenibilità. Gli incontri avranno una durata di 4 ore mensili, una volta al mese per un monte ore pari a 48 ore annue --- 96 ore totali nel biennio.
- (2) **incontri settimanali** presso gli spazi associativi per analizzare gli spostamenti quotidiani mettendo a disposizione mappe e materiali per un uso migliore, sicuro, intermodale delle e-bike. Gli incontri avranno una durata di 4 ore, nella mattina, una volta a settimana per un monte ore pari a 216 ore annue --- 432 ore totali nel biennio.
- (3) **prove teoriche e pratiche** presso gli spazi dell'associazione TI MERITI TEMPO delle e-bike per trasmettere informazioni e condividere strumenti pratici e sicuri per trasformare lo stress da traffico auto in divertimento da vivere sulla propria pelle. L'attività prevede la gestione di un nolo di 10 e-bike
- (4) **personal trainer** una volta a settimana all'interno degli spazi associativi. Per 2 ore alla settimana;
- (5) **creazione di 16 spot video della durata di 1 minuto cadauno:**  
1 al mese per 6 mesi per un totale di n. 12 spot nel biennio 2018/2020 per promuovere l'iniziativa #vialibera;  
2 spot l'anno, 1 a semestre, per un totale di n. 4 spot nel biennio 2018/2020 per favorire la disincentivazione all'uso dell'auto privata in città.
- (6) **ciclo interviste** si divideranno in **tre fasi**: la prima permetterà l'analisi delle aree critiche di traffico e interesserà tutti i municipi del Comune di Roma e zone limitrofe. La seconda riguarda la realizzazione delle interviste tramite postazione mobile di ripresa. La terza l'installazione di un video-box mobile per cogliere le critiche e suggerimenti dei cittadini del Municipio.

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Risultati attesi:

- (1) **riduzione degli incidenti stradali** sul territorio comunale;
  - (2) **sostenibilità ambientale;**
  - (3) **incremento dell'uso delle e-bike** per gli spostamenti sul territorio comunale sfatando il preconcetto che la bici sia più rischiosa di altri sistemi di trasporto come auto e moto
  - (4) **miglioramento psico-fisico;**
  - (5) **circuitazione degli spot video tramite piattaforme istituzionali, scuole, circuiti regionali, cinema, teatri, biblioteche; maggiore visibilità mediatica** per promuovere conoscenza delle pratiche intermodali e dei sistemi alternativi di trasporto a due ruote; evoluzione della cultura della dolce mobilità intesa come opportunità di inclusione sociale anche per le persone disabili. In sintesi una risposta concreta che, tramite microstorie raccontate negli spot, sviluppi consapevolezza, benessere costante e crescente per una socialità rinnovata, pronta a confrontarsi su questioni come ambientalismo, integrazione e senso civico, proiettata verso dinamiche volte anche alla conservazione e valorizzazione del nostro patrimonio artistico e paesaggistico.
- interconnessione** tra le diverse;
- (6) **ampliamento dei rapporti fra cittadini e Istituzioni.**

#### DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Riguardo le modalità attuative in riferimento alle singole sotto-attività:

- (1) **workshop informativi** : 4 ore mensili una volta al mese per un monte ore pari a 48 annue --- 96 ore totali nel biennio.
- (2) **incontri settimanali** : 4 ore nella mattina una volta a settimana per un monte ore pari a 216 annue --- 432 ore totali nel biennio 2018/2019.
- (3) **prove teoriche e pratiche** : nolo di 10 e-bike da mettere a disposizione di chi ne faccia richiesta.
- (4) **esercizi psico-fisici** : 2 ore alla settimana per un monte ore pari a 108 ore annue --- 216 ore totali nel biennio.
- (5) **creazione di 16 spot video** :  
1 al mese per 6 mesi per un totale di n. 12 spot nel biennio 2018/2019 per promuovere l'iniziativa #vialibera.  
2 spot l'anno, 1 a semestre, per un totale di n. 4 spot nel biennio 2018/2019.  
Ogni spot sarà girato in 3 giorni .
- (6) **Analisi aree di traffico** critiche: 1 volta al mese  
**Interviste:** i lunedì e i venerdì di ogni settimana nelle ore di punta (8 del mattino 18 del pomeriggio)  
**Video-box:** in corrispondenza delle interviste e più precisamente al loro termine.

#### CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

L'attività sarà svolta tenendo conto dei periodi stagionali poiché molte iniziative saranno svolte all'aperto. Saranno comunque organizzate ad ogni inizio di stagione e terranno conto delle esigenze degli iscritti all'associazione.

#### SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI

L'associazione si avvarrà di professionisti qualificati sia per la parte formativa sia per la realizzazione degli SPOT VIDEO.  
Attività da (1) a (4) in collaborazione con la VITAL SALUS SRL - P.IVA 12343831009 -  
Attività (5) in collaborazione con "Nuova Compagnia di Teatro Luisa Mariani " - Via Panama 88 – 00198 – Roma (RM) - C.F. 02494700582 - P. IVA 01065121004  
Attività da (6) in collaborazione con la VITAL SALUS SRL - P.IVA 12343831009 -

## COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE

QUADRO ECONOMICO GENERALE (ALLEGATO A)				
	tipo	costo unitario	quantità in ore / anni /unità	Totale biennio 2018/2020
<b>VOCI DI USCITA</b>				
<b>1) Costi attività di WORKSHOP</b>				
(ALLEGATO 1)	<b>WORKSHOP formativi</b>	50,00	96 / ore	4.800,00
<b>subtotale 1</b>				<b>4.800,00</b>
<b>2) Costi attività di CONSULENZA MOBILITY managementt</b>				
(ALLEGATO 1)	Consulenze	15,00	432 / ore	6.480,00
<b>subtotale 2</b>				<b>6.480,00</b>
<b>3) Costi attività di NOLO e Prove Teorico-pratiche</b>				
(ALLEGATO 1)	Nolo e-bike	2.000,00	2 /anni	4.000,00
<b>subtotale 3</b>				<b>4.000,00</b>
<b>4) Costi attività PSICO- FISICHE</b>				
(ALLEGATO 1)	Consulenza Psicologica	100	216 /ore	2.160,00
<b>subtotale 4</b>				<b>2.160,00</b>
<b>5) Costi Progetto SPOT VIDEO progetto "A SPASSO E IN BICICLETTA - RIPRENDIAMOCI LA STRADA"</b>				
(ALLEGATO 2)	Soggetto / sceneggiatura / Riprese / Montaggio / Regia (Vedi Allegato )	8.840,00	16 / unità	141.440,00
<b>subtotale 5</b>				<b>141.440,00</b>
<b>6) Costi attività di CICLO INTERVISTE + video BOX</b>				
(ALLEGATO 1)	Ciclo interviste	150,00	48 / unità	7.200,00
(ALLEGATO 1)	Montaggio	100,00	48 / unità	4.800,00
(ALLEGATO 1)	Video BOX - Allestimento	1.800,00	1 / unità	1.800,00
<b>subtotale 6</b>				<b>12.000,00</b>
<b>Totale Costi (1+2+3+4+5+6)</b>				<b>170.880,00</b>
<b>VOCI DI ENTRATA</b>				
SERVIZIO DI NOLEGGIO DI E-BIKE PER SVOLGERE ATTIVITA' TEORICO PRATICHE				40.000,00
Adesioni ASSOCIAZIONE TI MERITI TEMPO 1000 soci * quota di 10 euro				10.000,00
<b>Totale Entrate</b>				<b>50.000,00</b>



## GRUPPO 2 : INFRASTRUTTURE CARRABILE

Referenti	Angelo Artale – Roberto Pallottini
<b>1</b>	ROAD SAFETY AUDIT URBANO_ ELABORAZIONE DI LINEE GUIDA
<b>2</b>	CANALIZZAZIONE ACQUE METEORICHE
<b>3</b>	PROGETTO SANPIETRINI PER SICUREZZA STRADALE E RIQUALIFICAZIONE
<b>4</b>	BANDO TRASVERSALE PER MUNICIPI PER FINANZIAMENTO DI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA STRADALE
<b>5</b>	PROGETTO 100 QUARTIERI SOSTENIBILI
<b>6</b>	RIVISITAZIONE PROGETTO TANGENZIALE EST

### CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE PROPOSTE:

Poiché la prima delle 5 proposte non comporta spese immediate, il Gruppo ha sostenuto l'inserimento di una ulteriore proposta relativa alla urgente e sostanziate revisione del Progetto che prevede l'abbattimento delle rampe della Tangenziale Est.

Relativamente al percorso svolto per l'individuazione delle proposte prioritarie:

- E' stato fatto un primo giro di tavolo , in buona parte nelle prime due riunioni, per effettuare una ricognizione delle candidature di proposte con l'avvertenza, per il settore industriale, di non presentare ( "riciclare") proposte o progetti già utilizzati in appalti o gare o concorsi dove non hanno avuto buon esito.
- Si è proceduto quindi a "validare" le candidature di progetto ritenute ammissibili secondo la totalità o rilevante maggioranza dei membri del gruppo presenti alle riunioni di cui trattasi;
- Si è proceduto, attraverso vari resoconti delle riunioni ( otto), a tenere informati i vari membri del Gruppo di lavoro.
- Si è proceduto infine ad enucleare le cinque (sei) proposte finali sulla base della massima condivisione , dell'ampiezza delle ricadute , del grado di elaborazione progettuale di dette proposte nonché della priorità percepita dai partecipanti alla riunione.

## SCHEDA-PROGETTO 2/1

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE ..... <input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Angelo Artale – Roberto Pallottini
<b>Telefono:</b>	3351300585                      3397634244
<b>Indirizzo e-mail:</b>	a.artale@fincoweb.org / r.pallottini@libero.it

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>ROAD SAFETY AUDIT URBANO_ ELABORAZIONE DI LINEE GUIDA</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<b>Governance   Analisi, indagini e studi mirati</b>
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input type="checkbox"/> ALTRO Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO (specificare) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input type="checkbox"/> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input checked="" type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> Specificare: ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> Specificare: .....

<p><b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b></p>
<p>Istituzione di un Albo di “Road Safety Auditor” (controllori della sicurezza stradale) presso il Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale di Roma Servizi per la Mobilità; stesura di linee guida per la definizione di ruoli e procedure per l’effettuazione di road safety audit dei progetti di infrastruttura stradale; formazione di base per gli ingegneri propedeutica all’iscrizione all’Albo.</p>
<p><b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i></p>
<p>Il progetto consentirà di dare concretezza alle attività di “Road Safety Audit” – in primo luogo - e “Road Safety Inspection” previsti tra le Azioni trasversali del Piano, laddove, tra le azioni prioritarie di Governance si indica la “<i>verifica delle specifiche criticità strutturali della rete esistente</i>”.</p> <p>Tale esigenza è altresì richiamata tra le Azioni specifiche, dove per la messa in sicurezza di tratte stradali e intersezioni a massimo rischio, e più in generale sia per la valutazione sia della rete esistente che dei nuovi progetti di viabilità si richiama rispettivamente la necessità dell’“<i>applicazione di tecniche di Road Safety Inspection e Road Safety Audit</i>”.</p>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p>
<p>L’istituzione di un Albo di soggetti abilitati all’effettuazione di controlli di sicurezza stradale, dà garanzia all’Amministrazione che le attività di audit/inspection siano effettuate da ingegneri qualificati e indipendenti dai soggetti incaricati della progettazione, così come richiesto dal d.lgs 35/11 e dalle prassi internazionali.</p> <p>L’introduzione di procedure di audit nel ciclo di progettazione delle infrastrutture avrà benefici sulla qualità della rete stradale che, come internazionalmente riconosciuto, è concausa dell’incidentalità in circa il 30% dei casi. Tali procedure terranno conto di tutti gli utenti della strada, con particolare riferimento a quelli vulnerabili.</p>
<p><b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ</b></p>
<p>Il progetto si articola in tre sotto-attività:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Istituzione dell’Albo dei “Road Safety Auditor” presso il Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale</li> <li>2. Stesura di linee guida per l’effettuazione di road safety audit nel territorio di Roma Capitale</li> <li>3. Formazione di base degli ingegneri propedeutica all’iscrizione all’Albo</li> </ol>

## MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ

### Sotto-attività 1 – Istituzione dell'Albo

L'Albo dovrà essere istituito presso il Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale (CCSS) che gestirà il suo aggiornamento verificando le qualifiche degli iscritti. Analogamente a quanto previsto nel comma 7 dell'art. 4 del D.lgs. 35/11, gli iscritti a tale Albo saranno i soli soggetti che potranno essere incaricati di effettuare controlli di sicurezza sulla rete stradale gestita dall'Amministrazione di Roma Capitale.

Il CCSS dovrà verificare annualmente il rispetto dei requisiti degli iscritti, che saranno definiti dalle linee guida (sotto-attività 2).

### Sotto-attività 2 – Linee guida

Analogamente a quanto fatto a livello nazionale (vedi Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali pubblicate dal MIT nel 2012), Roma Capitale dovrà dotarsi di specifiche linee guida operative in cui si definiscano:

- Progetti da sottoporre a audit
- Obiettivi degli audit
- Ruoli e responsabilità
- Procedure operative
- Qualifiche degli auditor

Tale documento dovrà necessariamente fare riferimento alle migliori pratiche internazionali e consentirà al Roma Capitale di gestire il proprio Albo in maniera indipendente dalle altre amministrazioni nel rispetto dei dettami del D.lgs 35/11, del DM 23/12/11, e in riferimento alle migliori pratiche internazionali.

### Sotto-attività 3 – Formazione

L'art 9 del D.lgs 35/11 stabilisce che i controllori di sicurezza stradale debbano seguire un corso di formazione di 180h il cui programma è stato pubblicato nel DM 23/12/11. Purtroppo, a oggi, questa parte del decreto non è stata attuata e questo impasse non sembra essere destinato a risolversi nel breve/medio periodo. Roma Capitale non può comunque rimanere in attesa ed è quindi opportuno prevedere soluzioni "tampone".

L'Albo, oltre che a eventuali auditor già formati e qualificati in altri Paesi, dovrà dotarsi di ingegneri con esperienza pregressa in ingegneria del traffico e/o progettazione stradale e/o sicurezza stradale, che abbiano seguito un corso base di almeno 5 gg su argomenti specifici quali:

- Analisi di incidentalità
- Road safety audit/inspection
- Ingegneria di sicurezza stradale

Il corso conterrà parti teoriche e pratiche (su strada), e terminerà con un esame finale che comprenderà anche la preparazione di un rapporto di audit di un caso reale.

Ogni corso sarà destinato a un massimo di 20 discenti (preferibilmente equamente distribuiti tra dipendenti dell'Amministrazione e ingegneri provenienti dal settore privato) e sarà tenuto da docenti con comprovata esperienza negli argomenti elencati precedentemente.

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Un'applicazione sistematica di procedure di audit consentirà di:

- Identificare in maniera sistematica i problemi di sicurezza stradale
- Fornire raccomandazioni per risolvere i problemi e migliorare il livello di sicurezza delle infrastrutture
- Assicurarsi che tutti i progetti siano i più sicuri possibili
- Minimizzare gli incidenti e la severità delle loro conseguenze
- Considerare la sicurezza di tutti gli utenti della strada

Tra i benefici di un audit, vale anche la pena citare:

- Approccio proattivo per ridurre l'incidentalità, utile a ridurre frequenza e gravità di incidenti futuri
- Esercizio formativo, in cui gli esperti di sicurezza stradale si mettono a confronto con i progettisti e altri tipi di esperti
- Strumento per la diffusione di una cultura della sicurezza stradale presso l'Amministrazione e i suoi stakeholders
- A fronte di un ridotto costo per l'effettuazione dell'audit, si hanno enormi benefici in termini di riduzione dei costi sociali legati all'incidentalità (altissimo rapporto costi-benefici)

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

**Sotto-attività 1:** 1/2 mesi  
**Sotto-attività 2:** 3/6 mesi  
**Sotto-attività 3:** 3 mesi (da ripetere a cadenza annuale) (tale durata include i tempi necessari alla preparazione dei report e l'esame finale)

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

Sotto-attività	Mesi								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 – Istituzione dell'Albo									
2 – Linee guida									
3 - Formazione									

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

**Gestione:** Centro di Competenza per la Sicurezza Stradale

**Risorse professionali:**

- **Stesura linee guida:**
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (1 ingegnere con esperienza internazionale in road safety auditing)
- **Formazione:**
  - 2/3 docenti con esperienza negli argomenti specifici previsti nel corso di formazione; almeno uno dei docenti dovrà essere un auditor già certificato

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

Sotto-attività	Costo previsto
1 – Istituzione dell'Albo	€ 0
2 – Linee guida	€ 40.000
3 - Formazione	€ 30.000
<b>Costo totale (1° anno)</b>	<b>€ 70.000</b>

**Nota:** Il costo della formazione indicato è da intendersi per il primo anno e include le attività di preparazione del corso. Per le edizioni successive (se affidato allo stesso soggetto erogatore) il costo può essere stimato in circa € 15.000.

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

Le attività dovranno essere generalmente finanziate con risorse nella disponibilità dell'Amministrazione.  
 La sotto-attività 2 potrà essere cofinanziata attraverso l'impiego di personale di Roma Servizi per la Mobilità.  
 La sotto-attività 3 potrà essere cofinanziata (fino a un massimo del 30%) con le quote di iscrizione che potranno essere richieste ai discenti (almeno a quelli provenienti da settori esterni all'Amministrazione).

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

//

#### **EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

- Disponibilità da parte dell'Università Roma Tre a sottoscrivere impegno di collaborazione per la realizzazione di corsi di formazione.
- Al fine dell'ottenimento dei crediti formativi per gli ingegneri, i corsi potranno essere svolti in collaborazione con AIIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti) e/o Ordine degli Ingegneri, entrambi provider riconosciuti dal CNI (Consiglio Nazionale Ingegneri)

#### **ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

Non potendo non tener conto dei dettami del D.lgs 35/11 e del DM 23/12/11, l'Albo oggetto della presente proposta non potrà che identificarsi come "temporaneo". Quando poi il MIT farà chiarezza sulla qualificazione degli auditor, l'Albo dovrà essere adeguato di conseguenza.

In attesa di tali auspicabili sviluppi, però, si ritiene che la città di Roma non possa attendere oltre e che audit effettuati da tecnici qualificati e indipendenti siano necessari e urgenti.

## SCHEDA-PROGETTO 2/2

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE ..... <input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Angelo Artale – Roberto Pallottini
<b>Telefono:</b>	3351300585                      3397634244
<b>Indirizzo e-mail:</b>	a.artale@fincoweb.org / r.pallottini@libero.it

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>CANALIZZAZIONE DELLE ACQUE METEORICHE</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE.....X AZIONE SPECIFICA .....
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture canalizzazione su strada delle acque meteoriche</b> ALTRO ( <i>specificare</i> )
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... CICLISTI ..... GIOVANI ..... VELOCITA' ..... ALTRO ( <i>specificare</i> ) <b>tutti gli utenti della strada</b>
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura).....X AZIONE IMMATERIALE..... ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... MEDIO PERIODO (quinquennio).....X LUNGO PERIODO (decennio) .....
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale.....X Ambito Municipale ..... <i>Specificare:</i> ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <i>Specificare:</i> .....

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Non si tratta di un progetto ma di una procedura standard sulla canalizzazione delle acque meteoriche su strada da applicarsi all'interno di programmi di bonifica generale o specifica delle strade amministrate da parte del Comune di Roma.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
L'obiettivo è quello di mettere in sicurezza la strada contro i rischi di allagamento da acque meteoriche tramite la suddetta procedura industriale standard a norma EN 1433 valida in tutti i Paesi della UE.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
In specifico, in base al singolo progetto, si dovranno apportare i necessari raccordi fra canalizzazione superficiale e rete fognaria al fine di prevenire le occlusioni e di evitarle nel prosieguo con una attenta manutenzione programmata delle sedi canalizzate, di superficie e profondità: ciò potrà ridurre la incidentalità da acqua di almeno un 30%.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITA'</b>
La procedura EN1433 si articola: <ul style="list-style-type: none"> <li>- progettazione dell'intervento</li> <li>- installazione dei manufatti a regola d'arte</li> <li>- accertamento della funzionalità del sistema di ricezione</li> <li>- manutenzione programmata del sistema</li> <li>- garanzie post installazione</li> </ul>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITA'</b>
Per ciascuna di queste fasi è previsto un manuale di intervento industriale attraverso il quale vengono decisi gli interventi da effettuarsi in concreto a seconda delle condizioni del terreno, del suo grado di inclinazione, del collegamento possibile con le bocche di accesso alla rete fognaria e a quant'altro si presenti a promozione ovvero ad ostacolo del risultato voluto.
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Il mantenimento della sede stradale asciutta, priva del grado di umidità, superato il quale (aquaplaning) il rischio di incidentalità stradale diviene forte costituisce l'obiettivo dell'intervento della procedura EN 1433 proposta. Il rischio maggiore viene corso da biciclette e moto, come appare evidente, per i quali si può prevedere un decremento degli incidenti di questo settore oltre il 30%.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
La procedura EN1433 segue i tempi previsti dal progetto generale di intervento di cui fa parte. In sé, i tempi di realizzazione sono rapidi, salvo impervietà particolari del teatro su cui si opera, e della vastità dei lavori. I tempi di posa: circa 15 minuti la posa del canale, della griglia ed eventuale rete elettrosaldada, cassero e getto di rinfiacco. In questi 15 minuti non rientrano il tempo per fare lo scavo e la base di livellamento sottostante.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ</b>
Lo stesso dicasi per tutte le operazioni che compongono la procedura, che rientrano nei tempi generali previsti per l'intero intervento. La procedura EN 1433 costituisce un sistema industriale composito, ma coeso, tale da non ammettere variabili di tempo al suo interno.



<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Le figure professionali e le maestranze coinvolte appartengono a diverse specialità, dall'operaio specializzato al geometra, all'ingegnere che presiede alla progettazione e all'attuazione di questa procedura d'intervento, semplice quanto complessa, nei rilievi e nell'analisi sui campi d'intervento fino alla installazione a regola d'arte di manufatti a norma.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Costo medio dell'installazione - posa in opera: circa € 30 a metro - attrezzatura: circa € 150/200 a metro - approntamento dell'intera installazione: dipende dai siti sui quali si opera.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Questo tipo d'intervento può attingere a varie promozioni del Ministero dell'ambiente e dello Stato Italiano: vedi il fondo previsto dalla finanziaria dello scorso anno a favore degli enti locali per interventi sui rischi sismici e idrogeologici.
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Trattasi di modulazioni industriali, quali manuali, modelli di utilizzo, ordini di servizio ecc, che per contenuti ed estensione mai sono condensabili in queste poche righe, se non menzionandoli come riferimenti specifici di attività aziendali.
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
Mentre negli altri Paesi della UE questo tipo di procedura di canalizzazione delle acque meteoriche è molto diffuso e normale, in Italia stenta a decollare, sicché l'impresa di questo mercato sono poche (una ventina) e per di più multinazionali, in quanto tali interventi sono di difficile realizzazione e non improvvisabili.
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Al fine di meglio rendersi conto della resa di questo tipo d'intervento potrebbe essere utile predisporre un prototipo in una strada di Roma, particolarmente soggetta ad allagamenti della sede. Ovvero, con minore impegno, si potrebbe fornire un progetto, con relativi costi, di un intervento con la procedura EN1433 per toccare con mano la bontà di quel che proponiamo. In terzo luogo, al minimo impegno, si potrebbe andare a veder gli esiti dell'intervento in oggetto al Flaminio, per constatare lo stato di tenuta nel tempo, se vi è stata manutenzione ecc. La proposta finale è quella di estendere a tutte le strade romane questo tipo d'intervento, iniziando dai punti di maggior rischio allagamento.

## SCHEDA-PROGETTO 2/3

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Angelo Artale – Roberto Pallottini	
Telefono:	3351300585	3397634244
Indirizzo e-mail:	a.artale@fincoweb.org / r.pallottini@libero.it	

Denominazione della Proposta:	<b>PROGETTO SAMPIETRINI PER SICUREZZA STRADALE E RIQUALIFICAZIONE</b>
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE..... AZIONE SPECIFICA ..... X
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> L'azione rientra tra gli obiettivi "qualitativi" tra i quali si prevede di "mettere in sicurezza gli itinerari, le tratte stradali e le intersezioni a maggior rischio"
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI ..... CICLISTI ..... GIOVANI ..... VELOCITA' ..... X ALTRO (specificare) <b>tutti gli utenti della strada</b>
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura).....X AZIONE IMMATERIALE..... ALTRO (specificare) .....
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio)..... X MEDIO PERIODO (quinquennio)..... LUNGO PERIODO (decennio) .....
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale.....X Ambito Municipale ..... Specificare: ..... Tratta stradale / Intersezione ..... Specificare: .....

## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

La proposta prevede la definizione di un progetto di interventi di ricollocazione dei sampietrini ai fini del miglioramento delle condizioni di sicurezza in specifici contesti e si articola nelle seguenti fasi:

- 1) Mappatura delle tratte stradali con pavimentazione in sampietrini, ed individuazione di quelle non soggette a vincoli della soprintendenza e dove la presenza dei sampietrini costituisce pericolo per la circolazione veicolare in relazione ai bassi livelli di aderenza in condizioni bagnate, con particolare riguardo ai veicoli a due ruote.
- 2) Individuazione di aree del Centro Storico di particolare pregio, con pavimentazione in conglomerato bituminoso e dove l'inserimento dei sampietrini conferirebbe una maggiore identità della Roma classica, caratterizzate da flussi pedonali e limitato accesso ai veicoli pesanti.
- 3) Definizione di un progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali con ricollocazione dei sampietrini da tratte carrabili di scarso pregio, e con maggiore priorità verso quelle caratterizzate da livelli incidentali significativi e da considerevoli flussi di veicoli a due ruote, ad aree pedonali/carrabili ad elevato pregio. Sarà effettuato uno studio volto alla valutazione dei maggiori livelli di sicurezza derivanti dalla rimozione dei sampietrini. Gli interventi sulle pavimentazioni andranno eseguiti senza modifiche alla normale programmazione eventualmente già prevista dall'amministrazione comunale, in relazione alle effettive condizioni delle pavimentazioni stradali.

Al fine di preservare il più possibile l'aspetto estetico delle pavimentazioni stradali, laddove è prevista la rimozione dei sampietrini, nell'ambito del progetto saranno individuate alcune tratte dove (in alternativa alla realizzazione di pavimentazioni tradizionali in conglomerato bituminoso) sarà proposta la realizzazione di pavimentazioni con strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini. Al riguardo il Centro Sperimentale Stradale ANAS di Cesano ha già avviato uno studio volto alla determinazione delle caratteristiche di aderenza e durabilità di tali tipologie di pavimentazioni. Il Comune di Roma potrà quindi valutare (anche sulla base dei risultati del predetto studio) se sperimentare tali tipologie di pavimentazione su tratte stradali che potranno fungere da esperienze pilota.

## FINALITÀ GENERALI *(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)*

Le finalità generali della proposta rientrano pienamente nel perseguimento di obiettivi "qualitativi" richiamati più volte nel Programma Straordinario, tra i quali: mettere in sicurezza gli itinerari, le tratte stradali e le intersezioni a maggior rischio per le specifiche categorie di utenti della strada (in particolare pedoni, ciclisti, bambini ed anziani, giovani tra 15 e 24 anni e utenti delle 2 ruote a motore), per le quali si registrano condizioni più gravi di incidentalità; inoltre, la possibilità di sperimentazione di pavimentazioni nei progetti pilota che si concorderanno, potrà fornire utili esperienze al riguardo.

## OBIETTIVI SPECIFICI *(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)*

- Aumento livelli di sicurezza della circolazione veicolare
- Aumento livelli di pregio di aree del centro storico, conferimento di una maggiore identità della Roma classica.

#### ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ

- 1) Mappatura delle tratte stradali con pavimentazione in sampietrini, ed individuazione delle tratte non soggette a vincoli bassi livelli di aderenza, con particolare riferimento alle condizioni bagnate ed ai veicoli a due ruote.
- 2) Individuazione di aree del centro storico di particolare pregio, con pavimentazione in conglomerato bituminoso e dove l'inserimento dei sampietrini conferirebbe una maggiore identità della Roma classica.
- 3) Definizione di un progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali con ricollocazione dei sampietrini da tratte carrabili di scarso pregio, e caratterizzate da condizioni di scarsa sicurezza, ad aree pedonali/carrabili ad elevato pregio.
- 4) Valutazioni delle nuove condizioni di aderenza in relazione alle prestazioni richieste sulle tratte oggetto degli interventi con conseguente valutazione dei maggiori livelli di sicurezza raggiunti con gli interventi
- 5) della soprintendenza e dove la presenza dei sampietrini costituisce pericolo per la circolazione veicolare in relazione ai
- 6) Studio finalizzato alla valutazione delle caratteristiche di aderenza e durabilità di strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini.

#### MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ

- 1) Collaborazione con amministrazione comunale e rilievi del proponente per la mappatura delle tratte stradali con pavimentazione in sampietrini e individuazione delle tratte non soggette a vincoli della soprintendenza; analisi incidentale per la individuazione delle tratte caratterizzate da condizioni di rischio elevate in relazione ai bassi livelli di aderenza, con particolare riferimento alle condizioni bagnate ed ai veicoli a due ruote.
- 2) Collaborazione con amministrazione comunale per individuazione di aree del centro storico di particolare pregio dove l'inserimento dei sampietrini conferirebbe una maggiore identità della Roma classica.
- 3) Progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali per la ricollocazione dei sampietrini.
- 4) Studio dei maggiori livelli di sicurezza raggiunti/raggiungibili con gli interventi
- 5) Studio finalizzato alla valutazione delle caratteristiche di aderenza e durabilità di strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini.

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

- Aumento livelli di sicurezza della circolazione veicolare.
- Aumento livelli di pregio di aree del centro storico, conferimento di una maggiore identità della Roma classica.

#### DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Attività	Durata
Mappatura delle tratte stradali con pavimentazione in sampietrini non soggette a vincoli della soprintendenza e dove la presenza dei sampietrini costituisce pericolo per la circolazione veicolare.	6 mesi
Individuazione di aree del centro storico di particolare pregio, con pavimentazione in conglomerato bituminoso.	6 mesi
Definizione di un progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali con ricollocazione dei sampietrini.	3 mesi
Valutazione dei maggiori livelli di sicurezza derivanti dalla rimozione dei sampietrini.	3 mesi
Studio finalizzato alla valutazione delle caratteristiche di aderenza e durabilità di strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini.	1 anno

<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>		
<b>Attività</b>	<b>Da</b>	<b>A</b>
Mappatura delle tratte stradali con pavimentazione in sampietrini non soggette a vincoli della soprintendenza e dove la presenza dei sampietrini costituisce pericolo per la circolazione veicolare.	Gennaio 2018	Giugno 2018
Individuazione di aree del centro storico di particolare pregio, con pavimentazione in conglomerato bituminoso.	Gennaio 2018	Giugno 2018
Definizione di un progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali con ricollocazione dei sampietrini.	Maggio 2018	Luglio 2018
Valutazione dei maggiori livelli di sicurezza derivanti dalla rimozione dei sampietrini.	Luglio 2018	Settembre 2018
Studio finalizzato alla valutazione delle caratteristiche di aderenza e durabilità di strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini.	Gennaio 2018	Dicembre 2018
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>		
Nel progetto è coinvolto personale ANAS e personale tecnico del Centro Sperimentale Stradale ANAS di Cesano. Personale docente e tecnico del gruppo Infrastrutture Viarie del Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi Roma Tre.		
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>		
<p>Il costo per l'esecuzione delle attività proposte è di euro 38.000. Tale importo include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mappatura delle tratte stradali con pavimentazione in sampietrini non soggette a vincoli della soprintendenza e dove la presenza dei sampietrini costituisce pericolo per la circolazione veicolare.</li> <li>• L'individuazione di aree del centro storico di particolare pregio, con pavimentazione in conglomerato bituminoso.</li> <li>• La definizione di un progetto di interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali con ricollocazione dei sampietrini.</li> <li>• La valutazione dei maggiori livelli di sicurezza derivanti dalla rimozione dei sampietrini.</li> <li>• L'esecuzione di studi finalizzati alla valutazione delle caratteristiche di aderenza e durabilità di strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini.</li> </ul>		
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>		
//		
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>		
//		
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>		
<p>Il personale docente e tecnico del gruppo Infrastrutture Viarie del Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi Roma Tre, si impegna a collaborare con ANAS nella realizzazione di tale progetto, mettendo a disposizione le proprie conoscenze e le proprie strumentazioni per le varie attività previste.</p> <p>In particolare collaborerà allo studio incidentale per la individuazione delle tratte caratterizzate da condizioni di rischio elevate in relazione ai bassi livelli di aderenza, con particolare riferimento alle condizioni bagnate ed ai veicoli a due ruote, alla valutazione dei maggiori livelli di sicurezza derivanti dalla rimozione dei sampietrini, ed alla sperimentazione per la realizzazione di strati di usura in conglomerato bituminoso con caratteristiche estetiche che richiamano le pavimentazioni in sampietrini.</p>		
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>		
//		

## SCHEDA-PROGETTO 2/4

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE ..... <input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Angelo Artale – Roberto Pallottini
<b>Telefono:</b>	3351300585                      3397634244
<b>Indirizzo e-mail:</b>	a.artale@fincoweb.org / r.pallottini@libero.it

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>BANDO PER MUNICIPI PER IL FINANZIAMENTO DI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DI INTERSEZIONI E TRATTE STRADALI A RISCHIO</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	<b>AZIONE TRASVERSALE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>AZIONE SPECIFICA</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Governo e Gestione / Messa in sicurezza delle infrastrutture</b> <b>ALTRO (specificare)</b> .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	<b>PEDONI</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>CICLISTI</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>GIOVANI</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>VELOCITA'</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>ALTRO (specificare)</b> ..... <b>Tutte le componenti</b>
<b>Tipologia di intervento</b>	<b>INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura)</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>AZIONE IMMATERIALE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>ALTRO (specificare)</b> .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	<b>BREVE PERIODO (biennio)</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>MEDIO PERIODO (quinquennio)</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>LUNGO PERIODO (decennio)</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	<b>Tutto il territorio comunale</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>Ambito Municipale</b> ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... <b>Tratta stradale / Intersezione</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... <b>individuate dai singoli Municipi</b>

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Si propone di promuovere, ogni anno, un <b>Bando / Concorso indirizzato ai Municipi per l'acquisizione di finanziamenti specificamente dedicati alla messa in sicurezza di tratte stradali e intersezioni</b> che presentino maggiori condizioni di rischio, in particolare a tutela degli utenti deboli. Ogni anno l'Amministrazione, in sede di Bilancio, stanziava un finanziamento specificamente dedicato che potrà essere gestito autonomamente dai Municipi, in coerenza con il Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale "Vision Zero" e secondo le modalità fissate nello stesso Bando.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Il fine è quello, di <b>avviare un processo virtuoso</b> in base al quale stimolare ed indirizzare, anche attraverso l'azione di coordinamento e di supporto della Consulta Cittadina, le progettualità dei singoli Municipi e la realizzazione di interventi volti ad <b>accrescere, progressivamente nel tempo, gli standard di sicurezza stradale dei singoli Municipi</b> sulla rete stradale di rispettiva competenza.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Il sostegno finanziario, stanziato ogni anno dall'Amministrazione di Roma Capitale, potenzialmente da distribuire in tutti i Municipi in parti uguali, si configura come <b>"finanziamento aggiuntivo", rispetto al quale indirizzare anche una "rifinalizzazione" della spesa corrente</b> già afferente agli interventi infrastrutturali e alla manutenzione ordinaria della rete stradale secondo logiche di priorità e di risoluzione delle specifiche criticità, con particolare attenzione alle utenze deboli della strada. La procedura di Bando ha, pertanto, il fine di fissare <b>obiettivi e parametri premianti per la valutazione dei progetti, tempi e modalità di gestione dei processi attuativi degli interventi</b> che risultino premianti ai fini dell'aggiudicazione dei finanziamenti. La logica si avvicina a quella prevista dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, attraverso un sistema di incentivi, che possano fare da <b>"volano"</b> per avviare un meccanismo continuativo e sistematico che venga a <b>"valorizzare"</b> l'azione dei Municipi più virtuosi e a supportare e stimolare i Municipi più "deboli".
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Condivisione con l'Amministrazione e definizione della somma da stanziare per il 2018 a base del Bando;</li> <li>• Redazione del Bando e sua diffusione attraverso i canali istituzionali;</li> <li>• Diffusione di materiali e supporti tecnici, anche attraverso i Tavoli specificamente dedicati al coordinamento dei Municipi</li> <li>• Gestione del Bando;</li> <li>• Costituzione della Commissione e valutazione dei progetti</li> <li>• Costruzione delle graduatorie ed attribuzione dei finanziamenti</li> <li>• Premiazione dei Municipi a chiusura dei lavori</li> </ul>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Oltre alla rispondenza ai <b>parametri qualificanti per la valutazione del progetto</b> (es: qualità/complessità dell'intervento; risultati da raggiungere in risposta alla criticità specifica; livello di innovazione delle soluzioni di intervento; coerenza con il Programma Straordinario "Vision Zero", ecc..), il bando riguarderà anche <b>la capacità di mettere a sistema più canali di finanziamento</b> (oltre a quello specificamente disposto dal bando), <b>i tempi e le modalità di gestione del processo attuativo</b> . Al fine di <b>uniformare e parametrare gli interventi</b> , verrà fornita la documentazione necessaria di supporto alla partecipazione al Bando (repertorio tipo di interventi, schemi progettuali, prezzari di riferimento, ecc..). La <b>Consulta Cittadina</b> , come organismo permanente che mette in rete i diversi soggetti che operano nel settore della mobilità e della sicurezza stradale, può avere il triplice ruolo di: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>mettere in rete e a fattor comune</b> le esperienze già consolidate in alcuni Municipi, al fine di uniformare criteri e modalità di intervento, ma anche <b>far emergere le specifiche criticità</b> che configurano le attività dei singoli Municipi (anche attraverso la costruzione di Tavoli specificamente dedicati al coordinamento dei Municipi);</li> <li>• <b>supportare l'azione dei Municipi più "deboli"</b> (in termini di risorse professionali, competenze specifiche, capacità progettuali, ecc...), al fine di consentire la più ampia partecipazione e capacità di risposta al bando;</li> <li>• <b>sollecitare modelli di gestione degli interventi più efficaci</b>, anche attraverso il coinvolgimento di ulteriori risorse finanziarie (sia pubbliche che private).</li> </ul>

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

La reiterazione, a cadenza annuale, della procedura concorsuale dovrebbe far accrescere i livelli di investimento in interventi di sicurezza stradale in misura progressiva (...%annuo) fino a raggiungere stabilmente una percentuale annua del ... % sul budget del Municipi.

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

A partire dallo stanziamento per il 2018, la procedura concorsuale, bandita e portata a compimento una volta a regime a cadenza annuale, potrebbe svilupparsi su un periodo complessivo di **30 mesi**, prevedendo:

- entro 3 mesi, la stesura e la più ampia diffusione al bando.
- entro 9 mesi la consegna dei progetti definitivi comprensivi di tutte le necessarie autorizzazioni;
- entro 18 mesi la consegna formale dei lavori e la loro cantierizzazione;
- entro 30 mesi la chiusura dei lavori.

La partecipazione alla procedura concorsuale verrebbe inibita nei differenti step, laddove non vengano rispettate le scadenze prefissate dal Bando stesso, **senza possibilità di richiesta di proroghe**, prevedendo l'eventuale redistribuzione delle somme recuperate agli altri Municipi.

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Stanziamento in bilancio 2018																														
Redazione del Bando e sua diffusione attraverso i canali istituzionali																														
Elaborazione, diffusione di materiali e supporti tecnici																														
Gestione del Bando																														
Costituzione della Commissione di valutazione dei progetti																														
Costruzione delle graduatorie ed attribuzione progressiva dei finanziamenti																														
Progettazione definitiva e autorizzazioni																														
Consegna dei lavori e cantierizzazione																														
Chiusura lavori																														
Premiazione dei Municipi a chiusura dei lavori																														

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

- Assessorato "Città in Movimento" e Dipartimento Mobilità e Trasporti
- Consulta Cittadina Sicurezza Stradale Mobilità Dolce e Sostenibilità
- Municipi
- Eventuali altri soggetti

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

Per lo stanziamento 2018 è previsto uno stanziamento pari a ..... Euro da distribuire in tutti i Municipi in parti uguali.

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

Anche con il supporto della Consulta Cittadina, avrà carattere premiante la capacità di ciascun Municipio, di **mettere a sistema più canali di finanziamento anche provenienti da soggetti privati** (oltre a quello specificamente disposto dal bando)



#### INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

La **Consulta Cittadina** proporrà all'Amministrazione il testo del Bando e supporterà la stessa nella predisposizione dei materiali da diffondere come ausilio ai Municipi e nei Tavoli specificamente dedicati al coordinamento dei Municipi.

**Uno staff di Tecnici** seguirà l'iter di progressiva adesione/partecipazione da parte dei Municipi, verificando le scadenze e lo stato dei lavori rispetto a quanto prefissato nello stesso Bando.

**Una Commissione** costituita ad hoc, nell'ambito della Commissione di Coordinamento della Consulta, gestirà la fase di valutazione delle proposte e costruzione delle graduatorie, in accordo con l'Amministrazione e in collaborazione con lo staff di Tecnici di cui sopra.

#### EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI

Eventuali accordi e sottoscrizioni di impegni tra Municipi ed altri soggetti, pubblici e privati, coinvolti nel processo attuativo degli interventi avranno carattere premiante ai fini della valutazione e della costruzione delle graduatorie

#### ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

La proposta potrebbe collegarsi all'ulteriore iniziativa dedicata ai Municipi **"#Municipi @Vision Zero"**, promossa dalla "Consulta Cittadina Sicurezza Stradale Mobilità Dolce e Sostenibilità", in accordo con l'Assessorato alla "Città in Movimento" di Roma Capitale, finalizzata attraverso la creazione di un Contest tra i Municipi, a creare un sistema di incentivazione alla messa in campo di soluzioni efficaci ed efficienti in materia di sicurezza stradale.

In tal modo, i Municipi verrebbero, ogni anno, **da un lato supportati e dall'altro riconosciuti e valorizzati** in funzione delle rispettive capacità di utilizzare al meglio le risorse disponibili per realizzare interventi specificamente finalizzati a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio sulla rete stradale di competenza.

## SCHEDA-PROGETTO 2/5

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Angelo Artale – Roberto Pallottini	
Telefono:	3351300585	3397634244
Indirizzo e-mail:	a.artale@fincoweb.org / r.pallottini@libero.it	

Denominazione della Proposta:	<b>“100 QUARTIERI SOSTENIBILI” PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LO SVILUPPO LOCALE CON LA RIGENERAZIONE URBANA</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> Interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture.....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	<b>Tutto il territorio comunale</b> .....	
	<i>Specificare:</i> fra i numerosi possibili quartieri (le 198 microcittà – vedi ricerca CRESME per il nuovo PRG) vengono selezionati, per avviare la sperimentazione del metodo indicato dal progetto, <b>5 quartieri (o aggregati di quartieri) periferici</b> dove sono individuabili tratti di strade principali e delle reti locali che li connettono alle stazioni metro o treno regionale. Il modello di riferimento è quello dei TOD (transit oriented development). Precisamente si indicano come prioritari: 1. Ottavia-Palmarola; 2. S. Basilio; 3. Torbellamonaca-Torre Angela; 4. Acilia; 5. Ostia	
	<b>Ambito Municipale</b> .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	<b>Tratta stradale / Intersezione</b> .....	<input type="checkbox"/>

#### DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

La proposta prevede interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture carrabili e delle reti locali che portano alle stazioni del ferro (metro e ferrovie regionali) per la mobilità ciclistica e pedonale nelle estreme periferie, accompagnandoli con la riqualificazione dello spazio pubblico e con azioni e contributi a sostegno dello sviluppo locale, per produrre rigenerazione urbana. Prevede di realizzare marciapiedi dove non esistono e marciapiedi più larghi, corsie ciclabili riservate, riqualificazione dello spazio pubblico, aiuto alle attività commerciali ed ai servizi privati, in tratti di strada che vanno dai 500 m ai 3/4 km a partire dalle stazioni del ferro in 20 quartieri periferici (vedi mappa allegata).

#### FINALITÀ GENERALI *(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)*

Consentire a pedoni e ciclisti di raggiungere in sicurezza le stazioni metro o ferrovia regionale vicine ai loro luoghi di residenza o di lavoro, nei territori della periferia romana (intorno e oltre GRA), con l'obiettivo di ridurre radicalmente l'uso dell'auto per l'intermodalità e quindi il traffico e il problema dei parcheggi ai nodi di scambio. Fare quartieri che in Europa vengono identificati come TOD (transit oriented development). A questo obiettivo specifico se ne associa un altro, che è quello di migliorare la qualità della vita e degli spazi di relazione delle persone che risiedono o lavorano in questi quartieri, offrendo strade, spazi urbani e risorse che possano favorire la ripartenza delle attività produttive e commerciali diffuse lungo queste strade, per contribuire all'economia locale oltre che alla vitalità sociale dei quartieri stessi.

#### OBIETTIVI SPECIFICI *(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)*

Mettendo in sicurezza pedoni e ciclisti aumenta il numero di cittadini che nelle periferie potranno raggiungere il TPL senza usare l'auto. Quindi minor congestione e più qualità della vita sulle strade di accesso. Maggiore qualità ambientale delle strade e quindi maggiore attrattiva per le attività che vi si svolgono (di servizi, commerciali e produttive). In questa ottica, le politiche urbanistiche e per la mobilità devono camminare insieme con le politiche di sviluppo locale. La mobilità ciclabile e pedonale deve aumentare insieme all'intermodalità, per favorire l'accessibilità dei quartieri più marginali; deve essere finalizzata a potenziare l'accesso ai nodi principali del TPL per la città periurbana e diffusa; deve aiutare a riaggregarla potenziando le relazioni interne, per facilitare lo sviluppo delle economie su base locale. Offrendo nello stesso tempo percorsi sicuri, spazi di incontro e socializzazione. Combinando le azioni sul patrimonio, sulle infrastrutture e le reti della mobilità – asset di sviluppo - con azioni di sostegno alle nuove economie, si può moltiplicare l'efficacia delle politiche di rigenerazione urbana. Si possono in particolare combinare i due obiettivi strategici per uscire dalla crisi: mobilità e occupazione. Attenzione particolare infine andrà data al coinvolgimento della società attiva (non solo volontariato e terzo settore, ma anche cooperazione, impresa sociale e PMI) entro un quadro di politiche pubbliche sociali e di sviluppo esplicite.

## ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ

L'attuazione di questo progetto avviene tramite l'uso dei Programmi Integrati (Print), secondo le modalità definite nell'art. 14 delle NTA del PRG. L'amministrazione costituisce una cabina di regia con tutti gli assessorati competenti (mobilità, urbanistica, attività produttive), per definire e attuare i 5 Print preselezionati con questi obiettivi specifici. Sarà in particolare competenza di questa cabina delimitare le aree obiettivo; mettere a punto i bandi e i programmi preliminari per ciascuna area, e i criteri dei bandi già elaborati in attuazione della legge 266/97, relativi ai settori e alle tipologie di imprese ammesse al finanziamento, oltre che ai programmi pubblici socio-economici dei municipi, seguendo i criteri adottati per la selezione dei programmi nel Quadro cittadino di sostegno (anni 2000/2005); definire i criteri e costituire una commissione di valutazione delle proposte pervenute, procedere alla redazione dei programmi definitivi.

I Print, come recita l'art. 14, hanno come "finalità di sollecitare, coordinare e integrare soggetti, finanziamenti, interventi pubblici e privati, diretti e indiretti. Il Print prevede, di norma, incentivi di tipo urbanistico, finanziario e fiscale, volti a favorire l'integrazione degli interventi, la qualità urbana e ambientale, e il finanziamento privato di opere pubbliche". Il Print dovrà comprendere, come dall'art.13 e 14 delle NTA, gli Schemi di Assetto Preliminare SAP e la verifica di sostenibilità e impatto sociale.

Lo strumento del Print potrà essere utilizzato anche al di fuori dei perimetri indicati dal PRG. I Print dovranno essere "leggeri" dal punto di vista immobiliare, puntando prevalentemente alla densificazione vicino ai nodi del TPL, ma soprattutto al recupero/riconversione del già costruito, ed essere orientati alla coesione territoriale in termini di potenziamento delle reti di relazione locali. Saranno seguiti i criteri della carta della qualità del progetto urbano, con un forte impegno sugli strumenti di valutazione in tutte le fasi, anche come supporto alla partecipazione dei cittadini.

Dal punto di vista dello sviluppo locale, l'amministrazione romana ha già promosso con successo azioni di sostegno allo sviluppo delle attività nei territori più svantaggiati delle periferie, in applicazione della Legge 266/97. Ha avuto l'obiettivo di stimolare l'imprenditoria e l'occupazione in zone particolarmente svantaggiate, sostenendo la creazione di nuove imprese e progetti d'investimento presentati da imprese esistenti. I Bandi relativi hanno definito i criteri di selezione delle imprese ammesse ai finanziamenti, i settori agevolabili, le spese ammesse, i contributi concessi.

Con questa proposta l'amministrazione punta a combinare entrambi gli strumenti (Print e Bandi per le imprese) in un unico programma che, utilizzando le risorse ricavate dalla valorizzazione immobiliare, punti allo stesso tempo e negli stessi luoghi, alla crescita della mobilità sostenibile e allo sviluppo locale. Gli oneri straordinari che si ipotizzano di ricavare dalla valorizzazione immobiliare prevista dai Print saranno utilizzati, in misura da definire (ma nell'ordine del 10/20 % del totale) anche per le nuove imprese o per lo sviluppo di quelle esistenti. La cabina di regia potrà anche ammettere al finanziamento progetti promossi dai Municipi con finalità sociali e culturali.

### **I territori coinvolti e le opere obiettivo**

Essendo fra gli obiettivi prioritari del programma facilitare l'accesso al TPL degli abitanti o di chi lavora con la bicicletta o a piedi, la delimitazione degli ambiti coinvolti da questo programma sarà effettuata aggregando insieme quei territori urbani che appartengono ai quartieri prescelti e che sono entro la distanza di 2,5/3 km da una stazione delle ferrovie regionali, delle linee metro, da una linea tranviaria o da una direttrice del TPL importante, o infine da una direttrice ciclabile primaria esistente o di cui è programmata la realizzazione. In prima ipotesi si punta a realizzare il progetto nei 5 quartieri prescelti, ma già da ora si individuano altri 15 ambiti (vedi tavola allegata) da progettare successivamente, da verificare ma anche da ampliare (anche in dimensione territoriale).

Le opere previste saranno finalizzate a trasformare questi territori in TOD, ambiti urbani a traffico calmierato (sul modello delle zone 30), con zone pedonali e isole ambientali, percorsi stradali selezionati – soprattutto quelli diretti ai nodi del TPL - da trasformare, con interventi sulle sezioni stradali, sull'arredo urbano, sulla conformazione dei parcheggi e dei marciapiedi, in percorsi sicuri e piacevoli per bici e pedoni, attrezzati con luoghi di incontro e verde urbano, densificando laddove utile e facilitando l'insediamento di nuove attività. Puntando anche alla valorizzazione dei centri commerciali naturali, con il contributo diretto e indiretto dei commercianti che vi si affacciano.

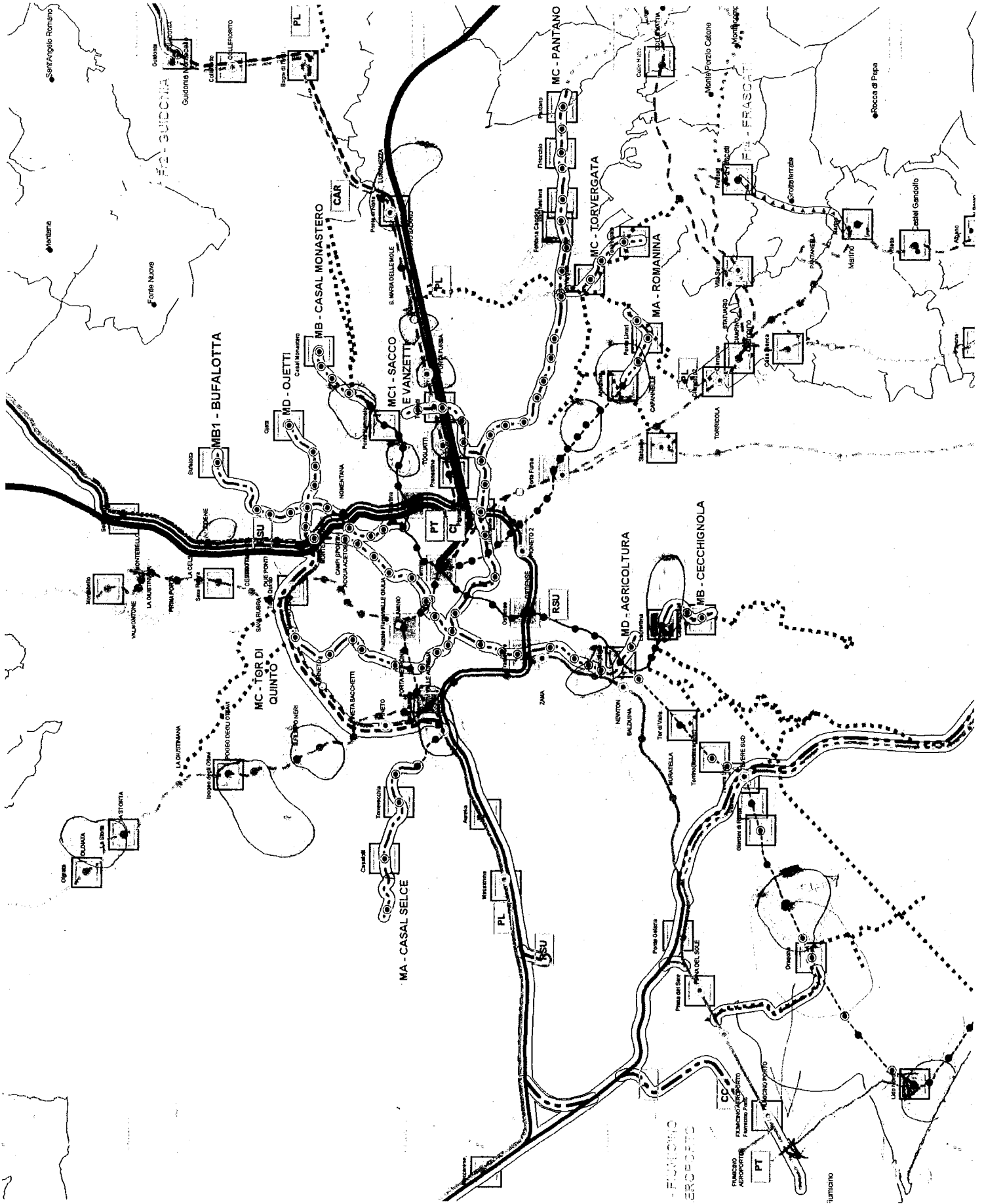
I territori oggetto del programma potranno comprendere anche aree agricole, dove sostenere lo sviluppo multifunzionale delle aziende agricole da mettere in rete con i quartieri limitrofi.

<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ</b>
<p>I Print si svilupperanno contemporaneamente, in parallelo. Per ciascuna area verrà redatto un programma preliminare con gli obiettivi specifici per l'area, un bando simile per tutte. Dopo l'arrivo delle proposte private (opere sul patrimonio, suolo o immobili, di proprietà privata), una commissione valuterà quelle ammissibili e procederà alla redazione di ciascun programma definitivo, che sarà composto da opere edilizie private, opere infrastrutturali pubbliche – la riqualificazione delle strade di accesso al nodo del ferro, con le opere necessarie a rendere sicura e attraente la mobilità a piedi e in bicicletta, e l'assegnazione di finanziamenti alle imprese beneficiarie e ai programmi selezionati.</p>
<p><b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p>
<p>Incremento sostanziale della mobilità pedonale e ciclabile anche nelle periferie intorno e oltre il GRA, con evidenti vantaggi sul traffico in generale e sulla qualità della vita dei quartieri.</p>
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<p>Si prevede l'attuazione dell'intero programma prevalentemente entro la fine della consiliatura.</p>
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ</b>
<p>Le successive fasi temporali si possono articolare come segue:  3 mesi per la selezione delle aree oggetto dei bandi  3 mesi per la progettazione preliminare partecipata (SAP e obiettivi di sviluppo)  6 mesi per bando, sia per le proposte dei privati sugli immobili, sia per le domande di finanziamento delle imprese  6 mesi per la valutazione e approvazione dei progetti dei privati (sia edilizi che delle attività)  6 mesi per il progetto urbanistico definitivo partecipato (opere infrastrutturali e opere immobiliari private)  6 mesi per l'approvazione definitiva (se necessario in variante del PRG)  6 mesi per progettazione definitiva e esecutiva delle opere pubbliche  6 mesi per le gare d'appalto  12 mesi per realizzazione (almeno per la parte pubblica)  Obiettivo di completamento del programma: 4 anni</p>
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
<p>Affidamento della gestione del programma a Roma Servizi Mobilità e Risorse per Roma, sotto la supervisione della cabina di regia interdipartimentale (urbanistica, mobilità, attività economiche, opere pubbliche)</p>

<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
<p>Usiamo come esempio di riferimento i PRU. Hanno generato circa 2.491 milioni di investimenti privati in 11 ambiti (226 milioni di media per ambito), con un contributo privato alle opere pubbliche (fra oneri ordinari e straordinari) di circa 750 milioni di euro. Con un volano di circa 168 milioni pubblici sono stati attivati investimenti complessivi per 3.478.</p> <p>Rapporto investimenti privati/contributo investimenti pubblici: 30% circa</p> <p>Considerando la fase economica difficile per il comparto immobiliare, ipotizziamo un decimo del valore degli investimenti privati. Ipotizzando 5 ambiti, significa 12/13 milioni per ambito. Tradotto in termini di contributo straordinario, mantenendo le stesse proporzioni, avremmo 20 milioni di contributo totale agli investimenti pubblici che diviso 5 ambiti fa circa 4 milioni per ambito. Di questa cifra possiamo ipotizzarne 3,5 per opere pubbliche sulla mobilità sostenibile (impegno certamente compatibile per trasformare l'ambito in zona 30 o isola ambientale) e 0,5 (15% circa) di contributo alle imprese (50.000 euro per dieci imprese per ogni ambito), complessivamente 200 imprese aiutate.</p> <p>Il totale di questa stima sarebbe:  70 milioni € investimenti privati  20 milioni € investimenti pubblici di cui:  15/18 in opere pubbliche  5/2 in aiuto alle imprese</p> <p>Vanno aggiunti i costi di progettazione e gestione del programma, gli unici a carico della PA, stimabili intorno ai 2/300.000 euro.</p>
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
//
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Affidamento della gestione del programma a Roma Servizi Mobilità e Risorse per Roma, sotto la supervisione della cabina di regia interdipartimentale (urbanistica, mobilità, attività economiche, opere pubbliche)
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
//

**Allegato:**

**Mapa con l'identificazione dei 5 quartieri prioritari**



## SCHEDA-PROGETTO 2/6

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE CARRABILE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE ..... <input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
Referenti:	Angelo Artale – Roberto Pallottini
Indirizzo e-mail:	a.artale@fincoweb.org / r.pallottini@libero.it
Proponenti:	Agenda 21 Tangenziale Verde / Associazione RES Ricerca, Educazione e Scienza
Telefono:	06 44 57 144
Indirizzo e-mail:	project@sartogoarchitetti.it / res@associazioneres.org

Denominazione della Proposta:	<b>COLTIVIAMO LA CITTÀ, PROGETTO PILOTA IN TANGENZIALE</b>
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE..... AZIONE SPECIFICA ..... <input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> _ <b>Riqualificazione urbana e promozione della mobilità sostenibile</b> ALTRO (specificare)
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI ..... <input checked="" type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input checked="" type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input checked="" type="checkbox"/> VELOCITA' ..... ALTRO (specificare) <b>tutti gli utenti della strada</b>
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura)..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE..... ALTRO (specificare) .....
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio)..... LUNGO PERIODO (decennio) .....
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale..... Ambito Municipale ..... <input checked="" type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <i>Specificare:</i> .....



<p><b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b></p> <p>Affronta il tema della qualità ambientale intesa anche come qualità di vita in senso ampio, con i 3 assi portanti delle sostenibilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• partecipazione consapevole della cittadinanza</li> <li>• monitoraggio della rigenerazione ambientale</li> <li>• motore economico di sviluppo territoriale</li> </ul> <p>La Tangenziale Verde prevede la trasformazione di un tratto della tangenziale dismessa (in quanto sostituita dalla NCO) in un giardino agronomico di una nuova generazione, di 2 km di lunghezza per 20m di larghezza, da Batteria Nomentana a via Lorenzo il Magnifico, di grande impatto visivo e ambientale.</p>
<p><b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i></p> <p>Il recupero ambientale e paesaggistico consentirà ai cittadini di riappropriarsi di spazi urbani importanti in cui condividere attività per il miglioramento della qualità della vita. L'obiettivo del Progetto Pilota è quello di rendere fruibile lo spazio pubblico, sia per la comunità che per i visitatori, attraverso la scoperta della biodiversità, e quella di un'agronomia urbana sperimentale e di tempo libero all'aperto.</p> <p>Il 70% dell'intero progetto prevede l'occupazione del suolo attraverso giardini, di cui il 38% è verde coltivato, mentre il 32% è verde spontaneo. Il restante 30% è dedicato a strutture coperte (mercato a km 0, auditorium, fruttai), strutture ricreative (campi da calcio, da tennis, da bocce e skate/park), percorsi pedonali e percorsi ciclabili.</p>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tutelare l'ambiente</li> <li>- promuovere la sostenibilità e l'efficienza delle risorse</li> <li>- promuovere e sviluppare il patrimonio culturale e la biodiversità</li> <li>- promuovere l'imprenditorialità / nuove forme di occupazione</li> <li>- favorire l'inclusione sociale</li> <li>- mobilità a impatto 0</li> </ul> <p><i>La Tangenziale dismessa diventa il perno sul quale convergono le 2 grandi ciclabili della Tiburtina e della Nomentana, fino a Viale Regina Margherita, delimitando un quartiere per la sperimentazione di ecologia urbana. La strategia è quella di favorire la circolazione pedonale e ciclabile, liberando la rete stradale dal parcheggio delle auto (con l'ipotesi di nuove aree parcheggio multipiano fuori terra o interrato) e portandone il limite di velocità a 30 km/h in tutta l'area di pertinenza.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promuovere l'arte negli spazi pubblici</li> </ul>
<p><b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b></p> <p>Il progetto di parco lineare si articola in 7 segmenti / aree funzionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sul Piazzale Tiburtina: Parcheggio a copertura vegetale per residenti e visitatori / fontana raccolta acqua e fitodepurazione</li> </ul> <p>Lungo il parco lineare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Giardini condivisi</li> <li>• Giardino dei Germogli</li> <li>• Mercato e Start Up</li> <li>• Giardino della Biodiversità / Auditorium e fruttai</li> <li>• Vitigni autoctoni e campi da bocce</li> <li>• Un albero per ogni neonato / Skate park</li> </ul> <p>Il Parco lineare è costeggiato da una strada di quartiere (con una corsia per senso di marcia) e una pista ciclabile.</p>

<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ</b>
L'Agenda 21 ha predisposto tutte le sinergie operative tra le associazioni cittadine, i centri di ricerca (in particolare CNR e ENEA) e le Università (La Sapienza, Roma Tre, Tor Vergata e La Tuscia).
<b>RISULTATI ATTESI</b> (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)
Sicurezza ambientale, sicurezza sulla mobilità ciclo-pedonale, consapevolezza di partecipazione didattica per azioni cittadine virtuose versus ambiente e territorio.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Realizzazione del progetto in tre anni. Rilievo Complessivo della parte superiore a livello dei palazzi e inferiore a livello della fascia ferroviaria, incluse tutte le strutture; Stesura progetto definitivo ed esecutivo; Demolizione sovrastrutture e bonifica del manto stradale; Predisposizione per giardino pensile; Realizzazione nuova mobilità di quartiere / pista ciclabile; Realizzazione struttura mercato / auditorium cittadino e Fruttaio; Realizzazione parcheggio; Sistema operativo per il recupero / gestione dell'acqua: realizzazione cisterne e fontane, distribuzione acqua in superficie.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ</b>
In riferimento alla delibera contenente le linee guida per il Regolamento del Verde e del Paesaggio di Roma Capitale, l'iter amministrativo può essere svolto nella fase preliminare al progetto e continuare durante lo sviluppo progettuale. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primo anno: Sviluppo progettuale e gestionale: si prevede una gestione mista privata – pubblica</li> <li>• Secondo anno: Realizzazione</li> </ul>
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Associazioni cittadine Professionisti: Architetti, Ingegneri, Fisici e Astrofisici, Chimici, Ecologi, Agronomi, Nutrizionisti, Biologi, Geologi Centri di Ricerca e Università In allegato costituzione Agenda 21 con tutti i partecipanti.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Realizzazione Parco Lineare 11'907'000,000 Euro Realizzazione Parcheggi (Piazzale Tiburtina e Ponte Lanciani) per 1280 posti auto 10'557'668,000 Euro
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Fondi strutturali: Progetto presentato dal Comune di Roma al POR nel 2015 Fondi UE (UrbAct, UIA, ecc...) Fondi privati in Project Financing

<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Creazione di una Fondazione con figure private e pubbliche atta a provvedere alla manutenzione in totale autonomia gestionale. Una volta realizzate le infrastrutture e avviate le attività, potrà beneficiare di finanziamenti per la ricerca e l'innovazione e nuove Start Up.
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Riferimenti Normativi Regolamento UE n.511/2014 del 6 aprile 2014 Direttiva 2008/50/CE Direttiva 2002/49/CE art. 3 e 4 della direttiva 91/271/CEE

## GRUPPO 3 : INFRASTRUTTURE CICLABILI E PEDONALI

Referenti	Ilenia Leoni, Lorenzo Sturlese, Sabrina Piselli
1	PERCORSO CICLO PEDONALE PONTE MAMMOLO C.A.A.R.
2	PROGETTO STUDIO PER BIKE LINE NEL III MUNICIPIO CHIAMATO LA "X" DI MONTESACRO
3	CICLODROMO FUNZIONALE
4	CONNESSIONE PEDONALE TRA FERMATA LINEA B1 GONDAR E FR1 NOMENTANA
5	COLLEGAMENTO GARBATELLA- MARCONI CON PONTE CICLOPEDONALE

### CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE PROPOSTE:

Il criterio posto alla base dell'individuazione delle proposte, considerate tutte estremamente importanti e valide, è stato quello di scegliere tra le 101 proposte che risultavano sprovviste del tutto o in parte di uno studio di fattibilità e quindi non ancora finanziate.

## SCHEDA-PROGETTO 3/1

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE ..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE</b> ..... <b>X</b>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Ilenia Leoni, Lorenzo Sturlese, Sabrina Piselli
<b>Telefono:</b>	Sabrina Piselli 3207906537
<b>Indirizzo e-mail:</b>	ilena.leoni@comune.roma.it; lorenzo.sturlese@gmail.com; sabrinapiselli72@yahoo.it

<b>Denominazione della Proposta:</b>	PERCORSO CICLO PEDONALE PONTE MAMMOLO C.A.A.R.
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <b>X</b>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... <b>Trasporto Collettivo</b> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <b>X</b> CICLISTI ..... <b>X</b> GIOVANI ..... <input type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO ( <i>sull'infrastruttura</i> ) ..... <b>X</b> AZIONE IMMATERIALE ..... <input type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <b>X</b> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <b>X</b> <i>Specificare: Municipi</i> IV° Tratta stradale Tiburtina <i>Specificare:</i> .....

## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

### **LA PISTA CICLABILE DA PONTE MAMMOLO AL C.A.R.**

La pista di circa 8.000 metri di lunghezza si colloca, per lo più, all'interno dell'area di sedime dell'Acquedotto dell'Acqua Marcia, e collega la Stazione di Rebibbia, attraversando il Nuovo Polo Tecnologico (Viale del Tecnopolo), con il Centro Agroalimentare di Roma.

Il costo previsto è di euro 2.200.000,00

Percorrendo il sedime dell'attuale acquedotto Marcio, si indirizza verso il GRA passando anche per la zona di Rebibbia, utilizzando i vantaggi dell'omonima stazione della Metropolitana di Roma.

Il percorso si snoda parallelamente alla Via Tiburtina interessando la periferia est della città sempre seguendo la fascia ineditata dell'acquedotto dell'Acqua Marcia ed incontrando sul percorso numerose emergenze archeologiche di spiccato interesse turistico, l'antico Ponte Mammolo, la Villa Romana di via Carciano, il Basolato ed i reperti di Settecamini.

L'intermodalità della pista è legata alla realizzazione di parcheggi per biciclette nel nodo di Ponte Mammolo con servizi dedicati quali noleggio, ricovero, officina come indicato dal Nuovo PGTU.

L'area in superficie risulta completamente libera per tutto il tracciato, ciò permette di intervenire senza dover procedere a espropri. Su tale area si sono susseguiti nel tempo diversi progetti di tramvie che non hanno mai trovato attuazione.

Il tracciato bidirezionale è di metri 2,50, ma considerando le opere di margine si deve considerare un ingombro massimo di metri 3,50 da collocare all'interno della fascia dell'acquedotto che mediamente è tra i 12 / 15 metri. Tale circostanza rappresenta un vantaggio e una flessibilità che permette di soddisfare le esigenze di controllo della infrastruttura idrica da concordare con l'ACEA, che in questo momento sta iniziando i lavori di ristrutturazione da via di Salone fino al Km.20 della via Tiburtina.

#### **PRIMO TRATTO da Ponte Mammolo a via di Tor Cervara (1.900 mt.)**

Un primo tratto percorre il tracciato dell'Acqua Marcia, dopo alcune centinaia di metri, per aggirare un massiccio tufaceo, si immette su un tratto stradale, giungendo alla Metro B di Rebibbia, per poi riprendere il tracciato dell'acquedotto per arrivare all'intersezione con Via di Tor Cervara.

#### **SECONDO TRATTO da Via di Tor Cervara al G.R.A. (1.234 MT.)**

In questo tratto l'itinerario corre lungo il sedime dell'Acqua Marcia e si caratterizza per una forte vocazione industriale ed assume un ruolo di rivitalizzazione e riqualificazione dell'intero contesto. Le intersezioni si verificano con strade locali (via Tivoli, via Roccagiovane, via Pesenti) dove sarà prevista la realizzazione di attraversamenti ciclabili in sicurezza. Per attraversare il G.R.A. non sono necessarie opere rilevanti poiché esiste già un sottopasso percorribile, da riqualificare trovandosi in stato di degrado ed abbandono.

#### **TERZO TRATTO dal G.R.A. a via di Salone (1.834 mt.)**

Nel terzo tratto il contesto cambia, si alternano aree libere a lotti industriali e, come nel secondo tratto, l'itinerario continua sul sedime dell'Acqua Marcia. Il P.R.G., in questo tratto, nelle aree libere prevede verde pubblico da attrezzare con servizi pubblici a livello locale. Questo permetterà di realizzare in questi ambiti aree di sosta e di servizio alla futura pista ciclabile. In questo tratto le intersezioni con la pista sono 4 di cui tre a carattere locale (strada consortile, via Zoe Fontana, via Affile) ed una a carattere interzonale (via di Salone). Per le prime 3 saranno previsti attraversamenti ciclabili con apposita segnaletica dedicata, per via di Salone, nelle successive fasi di progetto si valuterà l'opportunità dell'inserimento di un semaforo a chiamata.

#### **QUARTO TRATTO da via di Salone a via del Tecnopolo (1.551 mt.)**

La pista ciclabile, anche in questo caso corre lungo il sedime dell'Acqua Marcia e si colloca in un'area a carattere prevalentemente agricolo, tuttavia risulta baricentrica rispetto a sistemi insediativi e direzionali come Settecamini, Case Rosse ed il Polo Tecnologico. Anche in questo caso il P.R.G. prevede verde pubblico e servizi pubblici a livello locale.

#### **QUINTO TRATTO da via del Tecnopolo a via della Tenuta del Cavaliere (1.430 mt.)**

La pista ciclabile, anche in questo caso corre lungo il sedime dell'Acqua Marcia e si colloca in un'area a carattere prevalentemente agricolo, tuttavia risulta baricentrica rispetto a sistemi insediativi come Case Rosse e Setteville di Guidonia. Anche in questo caso il P.R.G. prevede verde pubblico servizi pubblici a livello locale.

### **FINALITÀ GENERALI (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)**

Favorire il trasporto pubblico, ridurre il numero di incidenti, ridurre l'inquinamento atmosferico attualmente molto elevato con una presenza di patologie tumorali, nel territorio, superiore del 30% alla media della città di Roma, come riportato dalla Sanità della Regione Lazio.

<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Realizzare un percorso alternativo alla via Tiburtina ed alle Complanari dell'Autostrada A24, ricollegando le Aziende della Tiburtina Valley attraverso un percorso incastonato tra reperti archeologici di rilevante importanza.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Progettazione;</li> <li>2. Accordo con la Azienda Acea Patrimonio per armonizzare il progetto con quello di ristrutturazione in fase d'inizio lavori possibile come da contatti ufficiali promesso;</li> <li>3. Realizzazione.</li> </ol>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Concordare con il Dipartimento Mobilità di Roma Città Metropolitana i contenuti del Progetto, dato che aveva in itinere un progetto di Pista da Ponte Mammolo a Villa Adriana
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Contribuirebbe a rendere utilizzabili il futuro GRAB e tutte quelle piste ciclabili che non attraggono perché brevi e quindi inutilizzabili. Contribuirebbe anche al ridurre gli investimenti dei ciclisti dato che il tracciato è fuori dal tracciato stradale ed ha pochissimi attraversamenti ed esiste già un sottopasso sotto il G.R.A..
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Le fasi di progettazione, assegnazione lavori e realizzazione possono richiedere complessivamente un arco di tempo inferiore o pari ai 36 mesi.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Decespugliamento del tracciato invaso da vegetazione;</li> <li>2. Scorticamento del terreno vegetale sino ad una profondità di 30 cm.;</li> <li>3. Fondazione stradale in misto granulare stabilizzato o granulato riciclato con cemento Portland;</li> <li>4. Fornitura e posa in opera di conglomerato ecologico;</li> <li>5. Staccionatura rustica non superiore a 30 cm.;</li> <li>6. Tappetino in Gleverit che conferirà alla pista il colore rosso delle piste ciclabili.</li> </ol>
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Assessorati e Dipartimenti comunali competenti, Municipio Roma IV°;</li> <li>2. Dipartimento Mobilità di Roma Città Metropolitana;</li> <li>3. PARTNERSHIP: Polo Tecnologico, C.A.A.R., Leroy Merlin, Decathlon.</li> </ol>
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Euro 2.200.000,00
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Art 208 CdS comma 4, lettera C. ("...interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti,..")

<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
Da concordare in fase di progettazione.
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
//



## SCHEDA-PROGETTO 3/2

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE .....</b>	<b>X</b>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ ..	<input type="checkbox"/>
<b>Referenti del Gruppo di lavoro</b>	Ilenia Leoni, Lorenzo Sturlese, Sabrina Piselli	
<b>Proponente:</b>	DAVIDE CAMPANELLE	
<b>Ente/Associazione:</b>	ASSOCIAZIONE TI MERITI TEMPO	
<b>Telefono:</b>	3398881431	
<b>Indirizzo e-mail:</b>	INFO@TIMERITITEMPO	

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>LA "X" DI MONTESACRO E QUADRILATERO</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <b>X</b>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario.....</i> ALTRO (specificare) .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... CICLISTI ..... <b>X</b> GIOVANI ..... VELOCITA' ..... ALTRO (specificare) .....
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <b>X</b> AZIONE IMMATERIALE ..... ALTRO (specificare) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <b>X</b> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... LUNGO PERIODO (decennio) .....
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... Ambito Municipale ..... <b>X</b> <i>Specificare: Municipi IV°</i> Tratta stradale Tiburtina <i>Specificare: .....</i>

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p>La X di Montesacro si collocherebbe dall'inizio di Via Prati Fiscali (da via Salaria) fino a Via Ugo Ogetti (percorrendo viale Jonio fino ad arrivare a Via Nomentana/Via Ave Ninchi ) e da Viale Tirreno (Via Sempione) a via Conti (fino al parco delle Sabine) e via Monte Cervialto (fino a Via Titina De Filippo) La zona quadrilatero di Montesacro è strategica e si presta a fare da "esperimento guida" per tutta la città di Roma. L'idea è quello di costruire delle bike lane in alcune vie di larga viabilità o a senso unico in una zona adiacente la X di monte sacro, ed esattamente tra via Val d'Ala e Viale Tirreno. Questa zona è pianeggiante ed autosufficiente, nel senso che i suoi abitanti dispongono di tutti i principali servizi: scuole, metropolitana, stazione ferroviaria (se riapre Val D'Ala...), palestre, supermercati, chiese, negozi, bar, locali, verde pubblico.</p> <p>Collegandoli questi nodi strategici e rendendoli accessibili tra loro attraverso una rete ciclabile (tipo bike lane, senza troppi costi per l'amministrazione pubblica, incentivando l'utilizzo di mezzi alternativi all'automobile per gli spostamenti di quartiere, si ridurrebbe il traffico incoraggiando il passeggio e la frequentazione degli esercizi di zona, con un notevole beneficio a favore del commercio locale, invogliando il transito di qualità: per raggiungere in bici via Nomentana, dove si sta costruendo la pista ciclabile e la pista ciclabile già esistente che costeggia il fiume Aniene e quindi il parco delle Valli e ancora più a sud-est il parco dell'Aniene.</p> <p>Attraverso la realizzazione delle ciclabili leggere (bike lane) si restringe la larghezza della carreggiata e si genera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rallentamento della marcia dovuto alla prudenza nel percorrere strade più strette</li> <li>2) Snellimento del traffico per la difficoltà di sostare in doppia fila</li> <li>3) Maggior sicurezza per le categorie deboli della strada: pedoni e ciclisti</li> </ol> <p>Gli attraversamenti ciclopedonali rialzati e/o ad effetto ottico concorrono al raggiungimento di questi obiettivi, contribuendo al rispetto dei limiti sulle strade a più alto scorrimento e garantendo un percorso sicuro che collega tutti i principali servizi del quartiere.</p>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
<b>Vedere allegato</b>
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<b>Vedere allegato</b>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<b>Vedere allegato</b>

<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<p>Il progetto avrebbe l'obiettivo di restituire alla gente il piacere di "frequentare" la strada sentendosi a casa e – conseguentemente – averne maggiore cura del territorio dove risiedono e riqualificare le aree verdi e potenziare l'uso dei mezzi pubblici attraverso una mobilità mista.</p> <p>Inoltre andrebbe a garantire maggiore sicurezza grazie alla realizzazione di percorsi ciclopedonali che colleghino i punti di interesse, incentivando l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti all'interno del 3° municipio e canalizzando il traffico ciclabile (quindi, di qualità) in transito dalle zone limitrofe del Municipio III, smistandolo verso le ciclabili esistenti Ciclabile dorsale Aniene Ciclabile Villa Ada- Ponte Milvio.</p> <p><b>LA SICUREZZA A 30 km/h</b></p> <p>Realizzando le ciclabili leggere, si restringono automaticamente le carreggiate di queste strade a più alto scorrimento. Si raggiunge così l'obiettivo di moderare la velocità ai 50 Km/h effettivi e si determina una situazione per la quale – nelle vie limitrofe, più a carattere residenziale – automaticamente la velocità di percorrenza scenderebbe a 30 Km/h.</p>
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
//
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
//
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
//
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
//
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Vedere allegato

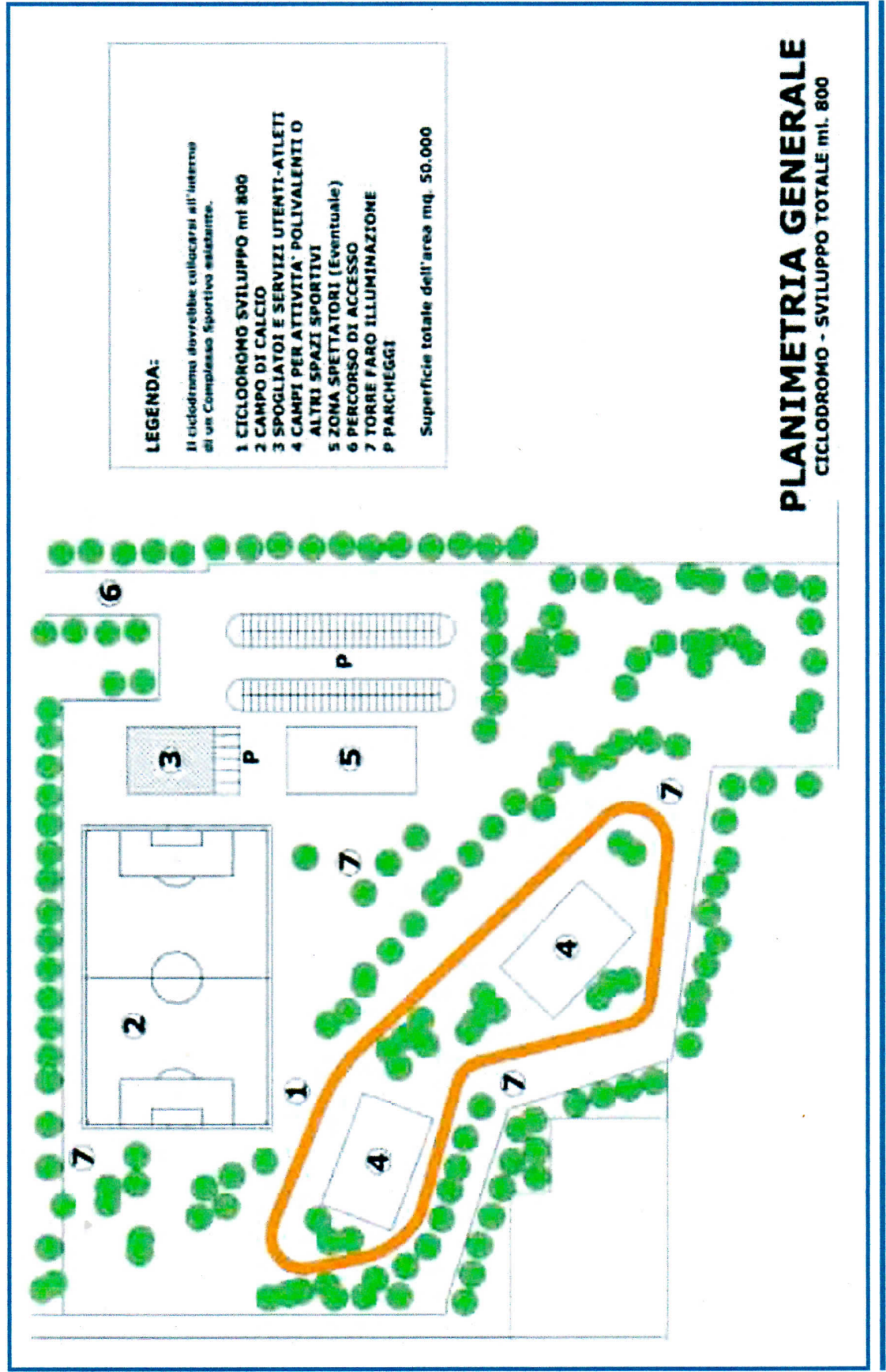
## SCHEDA-PROGETTO 3/3

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE .....</b>	<b>X</b>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ ..	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Ilenia Leoni, Lorenzo Sturlese, Sabrina Piselli	
Proponenti:	Tanfi Mauro – Di Pretoro Gianfranco	
Telefono:	347 3750234 - 3280608637	
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:M.TANFI@ALICE.IT">M.TANFI@ALICE.IT</a> Gdp171144@Gmail.Com	

Denominazione della Proposta:	<b>CICLODROMO FUNZIONALE</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<b>X</b>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> In ricucitura di percorsi casa scuola, itinerari ciclabili e pedonali- Cultura della mobilità <b>ALTRO (specificare)</b> Area aggregativa per sviluppo pratico delle conoscenze delle tecniche di guida di una bici e delle regole del codice della strada.	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<b>X</b>
	CICLISTI .....	<b>X</b>
	GIOVANI .....	<b>X</b>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<b>X</b>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<b>X</b>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<b>X</b>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<b>X</b>
	Ambito Municipale .....	<b>X</b>
	<i>Specificare: In ambito Comunale 4 Ciclodromi nei vari punti cardinali della città, inizialmente con 1 come progetto pilota</i>	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare: .....</i>	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p>I Ciclodromo si intende un circuito con uno sviluppo che può variare dai 500 ai 2000mt ed una larghezza fra i 4 e 5 mt. possono essere collegati ad anelli ciclabili, piste ciclabili ( ricuciture ) e alla viabilità ordinaria. Sono considerati impianti di esercizio di interesse sociale e promozionale destinati anche ad attività agonistica come Luogo sicuro. In generale presentano requisiti minimi sulle dimensioni e le caratteristiche degli spazi di attività, dotazioni di servizi ridotti o annullate così come per l'impianti tecnici. Di forma chiusa per risultare protetti tipologicamente caratterizzati da forme ad andamento variabile (tratti rettilinei e curve) con relativa segnaletica stradale verticale e orizzontale tale da richiamare l'attenzione degli utenti ad un comportamento corretto.</p>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
<p>Le finalità di tale progetto possono tranquillamente rientrare tra gli obiettivi del programma straordinario sin dal punto 1.1 e 1.4, dal Quadro programmatico internazionale punto 2.1 1997/2010, Agenda 2030 obiettivo 3, PNSS 2002 Azioni 1°e2° livello. Come strumento ad iniziative integrandosi e coordinandosi su ambiti territoriali o progetti specifici, 6.1.3. ambito cultura educazione permanente/iniziativa, 6.2.1. massima salvaguardia, 6.2.2. diffusione tra gli utenti delle due ruote non motorizzate di sistemi di sicurezza attiva e passiva, il 6.2.3.</p>
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<p>Il progetto Ciclodromo è indirizzato a tutti gli utenti ciclisti in particolare ai giovani che possono apprendere le tecniche di guida della bicicletta associata alla conoscenza delle regole di comportamento secondo le norme del codice della strada e della segnaletica. Quindi l'aumento della consapevolezza di essere utenti deboli incentivando l'utilizzo per una maggiore prevenzione dei sistemi di protezione individuali attivi e passivi.</p>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Le attività che si potranno svolgere sono molteplici con varie collaborazioni che si possono suddividere in Lezioni Teoriche: Le informazioni essenziali per circolare in bicicletta sulla strada, conoscenza della bicicletta, norme e regole della Sicurezza stradale, segnaletica verticale e orizzontale, mobilità, ambiente, alimentazione e primo intervento di soccorso. Lezioni pratiche: Le abilità tecniche (Tecniche di Guida), comportamento corretto in prossimità di incroci, strisce pedonali, segnaletica stradale ecc. con l'ausilio anche di pedoni e per i pedoni.</p>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Tutti gli interventi sia teorici e pratici saranno in moduli da un minimo di un'ora ad un massimo di tre ore. Per le Scuole aderenti alle iniziative proposte in ambito Comunale o Municipale si creano programmi diversi per ordine di grado e d'indicazione così come la partecipazione di collaborazioni su indicazioni dell'Amministrazione Comunale anche della Consulta Cittadina.</p>
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<p>Nel solo periodo dell'anno scolastico con circa tre I.C. e due Licei nelle vicinanze si possono sensibilizzare oltre 2000 giovani oltre tutte le iniziative verso gli adulti con aumento della loro consapevolezza, conoscenza delle regole sulla sicurezza stradale. Se consideriamo in quattro zone di Roma possiamo tranquillamente sensibilizzare un numero considerevole di giovani, completare ricuciture ciclabili creando interesse di scopo verso la ciclabilità da parte della cittadinanza grazie a queste aree tematiche utili per creare nuove generazioni di utenti più rispettosi della strada e del bene comune.</p>
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<p>Vista la priorità dell'individuazione dell'aree idonee che devono essere indicate in particolare modo dall'amministrazione come per es. recupero di aree degradate ma con la possibilità di facilitare un collegamento a quanto oggi è stato programmato e deciso, che si ritiene necessario un arco temporale di circa 3 anni. Nel caso di Individuazioni già in essere di aree da portare all'attenzione degli organi competenti i tempi si riducono notevolmente.</p>

<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Monitoraggio delle Aree indicate dal Comune o segnalate dal Municipio o da parti terze da verificare una prima possibilità di inizio progetto di fattibilità entro il primo trimestre 2019 a seguire l'iter per le varie competenze di ricaduta sul progetto che varierà a seconda della tipologia di realizzazione e secondo le regole scelte e prestabilite e infine dell'area individuata.
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Possibili soggetti nel coinvolgimento anche multifunzionale dell'impianto sono: Assessorati (tavoli congiunti) e Dipartimenti competenti del Comune, Aziende, Imprese, Componenti della Consulta, Polizia Municipale, Comitati locali dei Cittadini, F.C.I. Lazio, Credito Sportivo per l'impiantistica e piste ciclabili.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Le stime di costo sono ricavate da parametri provenienti da analisi medie sul territorio nazionale; esse sono pertanto orientative e potranno variare a seconda dei materiali e delle soluzioni e delle finiture adottate oltre altri riferimenti di spesa. Il totale importo della spesa senza opere di blocchi di servizio ammonta da Euro 190,000 fino ad un massimo di Euro 370,000. Per un totale di Euro 760,000 a 1.180,000 segue allegato. Costi programmazione come sotto attività sono da definire.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Finanziamenti previsti dal PNSS aggiuntivi o di rifinilizzazione, cofinanziamento per una sua multifunzionalità, art.208 del C.d.S. punto 4 lettera C, Credito Sportivo, Bandi di riqualificazione delle periferie
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
In una seconda fase
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
In una seconda fase
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Un progetto ambizioso ma questo ci porterebbe ad un livello di Città più avanzate nel panorama Europeo con una ricaduta importante sul proprio territorio per i suoi cittadini giovani e adulti. Dove potranno acquisire la formazione necessaria per la consapevolezza di muoversi in città nel rispetto di un corretto comportamento grazie alla presenza di personale qualificato messo in campo dalle autorità istituzionali e dagli enti promotori della proposta.



**LEGENDA:**  
 Il ciclodromo dovrebbe collocarsi all'interno di un Complesso Sportivo esistente.

- 1 CICLODROMO SVILUPPO ml 800
- 2 CAMPO DI CALCIO
- 3 SPOGLIATOI E SERVIZI UTENTI-ATLETTI
- 4 CAMPI PER ATTIVITA' POLIVALENTI O ALTRI SPAZI SPORTIVI
- 5 ZONA SPETTATORI (Eventuale)
- 6 PERCORSO DI ACCESSO
- 7 TORRE FARO ILLUMINAZIONE
- P PARCHEGGI

Superficie totale dell'area mq. 50.000

**PLANIMETRIA GENERALE**  
 CICLODROMO - SVILUPPO TOTALE ml. 800



## SCHEDA-PROGETTO 3/4

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE ..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE ..... X</b>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Ilenia Leoni, Lorenzo Sturlese, Sabrina Piselli
<b>Telefono:</b>	Sabrina Piselli 3207906537
<b>Indirizzo e-mail:</b>	ilenia.leoni@comune.roma.it; lorenzo.sturlese@gmail.com; sabrinapiselli72@yahoo.it

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>CONNESSIONE FERMATA LINEA B1 GONDAR – FR 1 NOMENTANA</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... X
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... ALTRÒ (specificare) .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... X CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input type="checkbox"/> ALTRÒ (specificare) .....
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... X AZIONE IMMATERIALE ..... <input type="checkbox"/> ALTRÒ (specificare) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... X LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... X <i>Specificare: Municipii II e III.</i> Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare: .....</i>



<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p>L'ipotesi prevede la costruzione di percorso interrato pedonale tra la stazione della metropolitana Libia Gondar alla stazione ferroviaria di Nomentana attraverso l'area, attualmente dismessa, di proprietà ATAC. Il percorso potrebbe essere ulteriormente esteso alla filovia della Nomentana e ampliato al parco dell'Aniene un sistema completamente pedonale coadiuvato dall'utilizzo di tappeti mobili e caratterizzato dalla presenza di tre piazze ipogee: la prima esistente della stazione Libia Gondar, la seconda da realizzarsi nell'area di proprietà Atac collegata alla prima da un sottopasso pedonale di 180 metri. Sulla proprietà Atac insistono un terreno in stato d'abbandono e una sottostazione elettrica di particolare pregio architettonico. L'ipotesi potrebbe essere quella di una valorizzazione di questo cespite attraverso la costruzione di un edificio a destinazione terziario commerciale e del restauro della sottostazione elettrica. Un secondo sottopasso, da costruirsi in adiacenza al parcheggio sotterraneo di viale Etiopia, della lunghezza di circa 90 metri collegherebbe questa area con la stazione Nomentana. Un terzo elemento di valorizzazione potrebbe essere rappresentato dall'utilizzo dell'area ferroviaria interclusa tra i binari che potrebbe essere destinato anch'esso ad attività commerciali e alla creazione della terza piazza ipogea con lo scopo di migliorare la qualità e la sicurezza dell'attuale sottopasso ferroviario. Da qui un percorso di 300 mt lungo i binari ferroviari potrebbe condurre alla filovia della Nomentana.</p>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
Miglioramento dell'accessibilità alla rete del "ferro"
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Miglioramento della qualità e della sicurezza dei percorsi pedonali tra le stazioni ferroviaria e metropolitana e del filobus e per le percorrenze tra i quartieri Libia e Sacco Pastore .
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITA'</b>
Sarebbe possibile suddividere la proposta in fasi separate temporalmente fra loro: area ferroviaria, sottopasso stazione Fs area Atac, sottopasso fino alla stazione metro. Le singole attività possono a loro volta suddividersi in due fasi : la prima quella progettuale approvativa, mentre la seconda, da attuarsi dopo l'ottenimento del finanziamento, che è quella specificatamente costruttiva.
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITA'</b>
Si attende un incremento del numero degli utenti del trasporto pubblico e una riduzione del traffico su gomma.
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Il tempo stimato per la realizzazione dell'opera è di circa 24/30 mesi a partire dalla posa della prima pietra.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
//
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//

<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
I soggetti coinvolti sono ATAC e Ferrovie dello stato
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Considerando che i costi relativi alle sistemazioni del sito Atac e all'interno dell'area ferroviaria possa essere in gran parte ricompreso nei costi di valorizzazione dei due compendi si può ipotizzare che solo i costi per la realizzazione dei due nuovi sottopassi siano a carico della collettività, pertanto è stimabile solo per quelle due opere un importo tra 6/7 ml di euro.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Attualmente non esistono fonti finanziarie sul tema. Queste potrebbero essere reperite attraverso fonti canoniche di finanziamento (ministero , regione, fondi europei) .
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Da evidenziare che questa intervento è ricompreso tra le opere del PUMS di seconda fase tra i collegamenti ettometrici.

## SCHEDA-PROGETTO 3/5

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE ..... <input type="checkbox"/>
	<b>INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Ilenia Leoni, Lorenzo Sturlese, Sabrina Piselli
<b>Telefono:</b>	Sabrina Piselli 3207906537
<b>Indirizzo e-mail:</b>	ilenia.leoni@comune.roma.it; lorenzo.sturlese@gmail.com; sabrinapiselli72@yahoo.it

<b>Denominazione della Proposta:</b>	Percorso ciclopedonale tra la stazione della Metro B Garbatella e il quartiere Marconi
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input checked="" type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input checked="" type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input checked="" type="checkbox"/> <i>Specificare: Municipio XI e XV</i> Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare: .....</i>

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Creazione di un percorso ciclopedonale (con percorsi separati) dal popoloso quartiere Marconi (via Enrico Fermi) e fino alla stazione metro B Garbatella attraversando il Tevere. Il percorso prevede la costruzione di due nuove elementi. Il primo è un ponte che partendo dalla quota strada dal lungotevere all'altezza di via Enrico Fermi, scavalcando il fiume e sovrapassando alcune attività industriali legate alla centrale elettrica di Montemartini, ridiscenda, con pendenza inferiore all'8 % nel cortile d'ingresso del museo omonimo e consenta di uscire su via Ostiense. Una opera lunga circa 330. Attraversando la strada si raggiungerebbe la seconda opera una rampa coperta, sempre ciclopedonale, che salirebbe alla quota dell'atrio della stazione Garbatella (circa 6 metri) "agganciandosi" alla passerella pedonale esistente. La rampa sarebbe lunga circa 235 mt.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)
Miglioramento dell'accessibilità della rete sul ferro.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)
Realizzare un percorso diretto con pendenze superabili anche dai disabili, tra via Ostiense e la stazione, oggi particolarmente disagiata (attraversamento di un'area poco illuminata e abitata), avendo così motivo di collocare il cartello della Metro su via Ostiense, oggi non indicata. Consentire agli abitanti del quartiere Marconi di superare la barriera naturale del Tevere e quella artificiale rappresentata dagli edifici, e raggiungere la rete del Ferro.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Le attività possono suddividersi in due fasi, la prima è quella progettuale e approvativa, mentre la seconda da attuarsi dopo l'ottenimento del finanziamento, che è quella più specificatamente costruttiva.
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)
Si attendono un incremento del numero degli utenti del trasporto pubblico e dei ciclisti
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Il tempo stimato per la realizzazione a partire dalla posa della prima pietra è di circa 24/30 mesi.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
L'intervento complessivo potrebbe anche essere suddiviso per fasi attuative : Una prima fase costruzione del ponte sul Tevere, seconda fase rampa tra via Ostiense e la stazione.
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Il Museo di Montemartini e le sue opere potrebbero essere coinvolte direttamente facendo sì che il nuovo Ponte diventi parte integrante del museo stesso.

<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Il Costo complessivo stimabile per l'opera potrebbe essere compreso tra 9/10 MI di euro.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Attualmente non esistono fonti finanziarie sul tema. Queste potrebbero essere reperite attraverso fonti canoniche (Ministero, Regione e Fondi Europei).
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Il percorso ciclabile potrebbe essere esteso fino a Viale Marconi e potrebbe essere messo a sistema con il Tram previsto dal PGU come prolungamento dal Tram Nr.8 da Viale Trastevere.

## GRUPPO 4: GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ

Referenti	Sonia Briglia e Maurizio Enchelli
<b>1</b>	MESSA IN SICUREZZA DI VIA DELLE CASE ROSSE, PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA MEDIANTE INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE.
<b>2</b>	MESSA IN SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI VIA CASAL DEL MARMO
<b>3</b>	VIA VINCENZO TIERI. UNA "STRADA DI QUARTIERE" E NON UNA "PISTA"
<b>4</b>	MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ STAZIONI LINEA C -TRATTA PANTANO CENTOCELLE
<b>5</b>	MESSA IN SICUREZZA PERCORSI PEDONALI NEI PRESSI DELLE SCUOLE AD OSTIA LIDO
<b>6</b>	RIQUALIFICA QUADRANTE URBANO MORENA. Progetto di rigenerazione urbana attraverso interventi di riorganizzazione degli spazi pubblici stradali

### CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE PROPOSTE:

Nel corso della riunione del gruppo di lavoro "governo del traffico e regolazione della velocità" tenutasi presso la sede ACI di via Marsala 8 in data 8 ottobre u.s., è stato riesaminato il pacchetto delle 17 proposte presentate dal gruppo medesimo la scorsa annualità. Obiettivo della seduta è stata la selezione di 5 proposte da ripresentare alla Commissione di Coordinamento della Consulta, al fine di attivare le procedure di sostegno tecnico da parte di Roma Servizi per la Mobilità per lo sviluppo della progettazione.

Il gruppo di lavoro ha stabilito a maggioranza i seguenti criteri per l'estrazione del sottoinsieme di proposte:

- 1) proposte i cui contenuti risultassero sufficientemente definiti;
- 2) proposte che non fossero già in fase di lavorazione da parte di RSM;
- 3) proposte la cui stima dei costi fosse sufficientemente certa e di importi contenuti;
- 4) proposte la cui motivazione fosse stata prevalentemente provata da oggettive situazioni di riconosciuta pericolosità (ad es. strade con elevata incidentalità così come da Programma Straordinario per la Sicurezza Stradale).

Ciò premesso, per tenere conto di quanto discusso in sede di Commissione di Coordinamento allargata ai referenti dei gruppi di lavoro, il 15 ottobre u.s., con l'obiettivo di raccogliere le considerazioni e comunicazioni relative alle proposte prioritarie da inserire nel documento "Osservazioni e proposte" che la Consulta voterà nella prossima plenaria e inoltrerà all'Amministrazione, si allega l'ulteriore scheda progetto sulla riqualificazione del quadrante Morena rivisto nella parte del budget da dedicare non più alla progettazione e realizzazione ma allo studio di fattibilità ed eventuali sperimentazioni esplorative.

## SCHEDA-PROGETTO 4/1

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) ..... <input type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> ..... <b>X</b>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
Referente:	Maurizio Enchelli, Sonia Briglia
Telefono:	3466699009 – 3356931791
Indirizzo e-mail:	m.enchelli@romametropolitane.it ; soniabriglia@libero.it

Denominazione della Proposta:	MESSA IN SICUREZZA DI VIA DELLE CASE ROSSE, PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA MEDIANTE INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE.
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <b>X</b>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... <b>MESSA IN SICUREZZA DEGLI ITINERARI CICLABILI E PEDONALI</b> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI ..... <b>X</b> CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <b>X</b> VELOCITA' ..... <b>X</b> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <b>X</b> AZIONE IMMATERIALE ..... <input type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) ..... <b>X</b> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input type="checkbox"/> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <input checked="" type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> Via delle Case Rosse
DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA	

<p><b>Messa in sicurezza di via delle Case Rosse</b>, nel tratto compreso tra via Civitacampomariano ed il Centro Commerciale situato in via delle Case Rosse dopo l'incrocio con via del Tecnopolo, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>posa in opera di parapetonali su cigli</b> atti a proteggere, almeno, una banchina laterale, dato che la strada è sprovvista di marciapiedi;</li> <li>• attraversamenti pedonali (oggi assenti);</li> <li>• dissuasori per la velocità;</li> </ul>
<p><b>FINALITÀ GENERALI</b> (<i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i>)</p>
<p>Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio per i pedoni: mamme che accompagnano, a piedi, i bambini a scuola, persone anziane che si recano a fare la spesa al centro commerciale situato su via delle Case Rosse</p>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> (<i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i>)</p>
<p>Moderazione generale della velocità del traffico, che ha raggiunto livelli troppo spesso lesivi dei soggetti più fragili, per agevolare gli spostamenti, a piedi, di anziani, disabili, bambini. Riduzione degli investimenti di pedoni, con l'installazione di qualsiasi tipo di dissuasore atto a far rispettare il limite, <u>esistente e segnalato</u>, di 30 Km/ora</p>
<p><b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b></p>
<p>1) Fase 1</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Analisi della situazione esistente, progettazione;</li> <li>Assegnazione dei lavori;</li> <li>Esecuzione dei lavori.</li> </ol> <p>2) Fase 2:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Messa in sicurezza della restante viabilità di via delle Case Rosse e di via Ortucchio resa critica dalla mancanza, per un lungo tratto, di marciapiedi e presenza di parcheggio selvaggio, con soluzioni mirate.</li> </ol>
<p><b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b></p>
<p>//</p>
<p><b>RISULTATI ATTESI</b> (<i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i>)</p>
<p>Moderazione della velocità del traffico, riduzione degli incidenti con coinvolgimento di utenza debole, miglioramento della vivibilità.</p>







<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Programma della riqualificazione Urbana di "Case Rosse" art. 2 Legge 179/92, Conferenza Servizi 24/09/1988, Decreto Regione Lazio n.4444 marzo 1999.

**ALLEGATI:** Gruppo 3\_Scheda-Progetto 1\_17.pdf

## SCHEDA-PROGETTO 4/2

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	<input type="checkbox"/>
Referente:	Maurizio Enchelli, Sonia Briglia	
Telefono:	3466699009 - 3356931791	
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:m.enchelli@romametropolitane.it">m.enchelli@romametropolitane.it</a> ; <a href="mailto:soniabriglia@libero.it">soniabriglia@libero.it</a>	

Denominazione della Proposta:	<b>MESSA IN SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI VIA CASAL DEL MARMO</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Messa in sicurezza aree, tratte stradali, itinerari e intersezioni.</b> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> via Casal del Marmo tratta Palmarola – Stazione Ottavia	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p>Creazione di un'area sicura per il pedone (isola spartitraffico lungo l'attraversamento pedonale), realizzata attraverso il restringimento delle corsie veicolari poste in approccio all'attraversamento. In tal modo la percezione della corsia che va a restringersi prima dell'attraversamento pedonale, rappresenta il principale elemento di moderazione della velocità.</p> <p>L'approccio all'area di attraversamento pedonale si considera analogo a quello di qualunque intersezione (intersezione in tal caso determinata dall'insorgenza di punti di conflitto fra la componente pedonale e quella veicolare). In tale ottica, la corsia canalizzata di approccio all'attraversamento pedonale viene ridotta da 3,50m a 3,00 prima e dopo l'attraversamento medesimo, come previsto da PGTU.</p> <p>Il restringimento delle corsie avviene mantenendo inalterato il margine laterale, consentendo di creare l'area sicura per il pedone posta fra le corsie percorse in opposta direzione.</p> <p>In due casi sono previsti piccoli interventi di completamento dei marciapiedi.</p> <p>E' opportuno il rifacimento del tappeto di usura le cui prestazioni in termini di aderenza appaiono ormai insufficienti.</p>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Messa in sicurezza delle tratte stradali a maggior rischio
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Salvaguardia componente pedonale , riduzione della velocità aumento delle performance in termini di aderenza
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITA'</b>
Acquisizione base cartografica, rilievi di dettaglio, progettazione interventi, condivisione istituzionale, messa a gara, realizzazione interventi
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Riduzione dell'incidentalità pedonale e della velocità, con effetti positivi indotti anche sull'incidentalità delle altre componenti di traffico
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<p>Acquisizione base cartografica – mesi 0,5</p> <p>Rilievi di dettaglio – mesi 0,5</p> <p>Progettazione interventi – mesi 1</p> <p>Condivisione istituzionale – mesi 0,5</p> <p>Espletamento gara – mesi 1</p> <p>Realizzazione interventi – mesi 1,5</p>

## CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

attività	durata (mesi)	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4
Acquisizione base cartografica	0,5	■							
Rilievi di dettaglio	0,5	■							
Progettazione interventi	1		■	■					
Condivisione istituzionale	0,5			■					
Espletamento gara	1				■	■			
Realizzazione interventi	1,5						■	■	■
<b>totale mesi</b>	<b>4</b>								

## SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI

Municipio XIV, Dipartimento Mobilità, Polizia Locale, Tecnici progettazione del traffico

## COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE

Per dare completezza e migliorare i risultati dell'intervento incrementando le performance in termini di aderenza, è consigliabile la scarifica del tappetino e il successivo ripristino per 3cm di spessore. Si suggerisce altresì il rifacimento delle strisce di margine e della mezzzeria. Il costo complessivo dell'intervento è stimato in circa €22.000 per la segnaletica stradale e in circa €300.000 per le opere civili (rifacimento completo tappeto di usura e realizzazione marciapiedi ove previsto). Il costo complessivo delle opere è di circa € 320.000

A tale costi vanno aggiunti gli oneri di progettazione, di acquisizione cartografica e di rilievo topografico per circa €15.000

Il costo complessivo, netto IVA, è di circa € 335.000

## CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE

Art 208 CdS comma 4, lettera C. ("...interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti,..")

## INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

Vedi allegato "messa in sicurezza attraversamenti pedonali via Casal del Marmo"

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

//

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

Via Casal del Marmo è una strada IZ che collega via Boccea a via Trionfale e al GRA. Sviluppa una lunghezza di 6,6km e gli interventi riguardano circa 3,5km fra i quartieri di Palmarola e di Ottavia. La strada risulta terza in classifica di pericolosità all'interno della prima fascia della graduatoria delle strade più pericolose nel 2015. Gli interventi proposti sono di rapida attuazione e di costo contenuto.

*graduatoria delle direttrici che sono risultate più pericolose nel 2015 (rif..programma Straordinario II parte)*

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

**ALLEGATI: Gruppo 3\_Scheda-Progetto 11\_17.pdf**

## SCHEDA-PROGETTO 4/3

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	<input type="checkbox"/>
Referente:	Maurizio Enchelli, Sonia Briglia	
Telefono:	3466699009 - 3356931791	
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:m.enchelli@romametropolitane.it">m.enchelli@romametropolitane.it</a> ; <a href="mailto:soniabriglia@libero.it">soniabriglia@libero.it</a>	

Denominazione della Proposta:	VIA VINCENZO TIERI. UNA "STRADA DI QUARTIERE" E NON UNA "PISTA"	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>AZIONI E MISURE SPECIFICHE PER I PEDONI</b>	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO ( <i>sull'infrastruttura</i> ) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> VIA VINCENZO TIERI	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Messa in sicurezza di alcuni tratti di via Vincenzo Tieri caratterizzati da un alto tasso di incidentalità attraverso interventi di moderazione del traffico
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Messa in sicurezza delle tratte stradali e delle intersezioni a massimo rischio
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione della velocità soprattutto nel tratto iniziale dove le caratteristiche planoaltimetriche del tracciato stradale nonché l'assenza di attività a bordo strada consentono di raggiungere velocità elevate impedendo attraversamento in sicurezza</li> <li>• Riduzione del numero di incidenti in cui sono coinvolti pedoni</li> <li>• Mettere in sicurezza gli itinerari, le tratte stradali e le intersezioni a maggior rischio per le specifiche categorie di utenti della strada (in particolare pedoni, ciclisti, bambini ed anziani, giovani tra 15 e 24 anni e utenti delle 2 ruote a motore), per le quali si registrano condizioni più gravi di incidentalità</li> <li>• Salvaguardia degli utenti deboli e a rischio</li> </ul>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Messa in sicurezza di alcuni attraversamenti pedonali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) attraversamento pedonale via tieri 55. realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato o, in alternativa, di un semaforo pedonale o di un'isola salvagente</li> <li>2) attraversamento pedonale via tieri 117</li> <li>3) attraversamento pedonale via tieri 166. realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato o, in alternativa, di un semaforo pedonale o di un'isola salvagente</li> </ol> <p>Isola spartitraffico tra v.tieri 86 e 99. allargamento dell'isola spartitraffico/rotatoria</p> <p>via Tieri 125-139 (area negozi). realizzazione di strisce parcheggio</p> <p>via Tieri tra v. ezio d'errico e v.tieri 200. si propone la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale, possibilmente rialzato o, in alternativa, di un semaforo pedonale o di un'isola salvagente</p> <p>via Tieri tra il civico 204 e via camacio. realizzazione di cordoli spartitraffico</p>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maggiore sicurezza dei pedoni nell'attraversamento della strada</li> <li>• Riduzione dell'incidentalità</li> </ul>



<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
//
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
//
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
//
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
ART. 208, COMMA 4, LETT. C) D.LGS. N.285 DEL 1992
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
//

## ALLEGATI

**Gruppo 3\_Scheda-Progetto 13\_17.pdf**

## SCHEDA-PROGETTO 4/4

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
Referente:	Maurizio Enchelli, Sonia Briglia	
Telefono:	3466699009 - 3356931791	
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:m.enchelli@romametropolitane.it">m.enchelli@romametropolitane.it</a> ; <a href="mailto:soniabriglia@libero.it">soniabriglia@libero.it</a>	

Denominazione della Proposta:	<b>MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ STAZIONI LINEA C -TRATTA PANTANO CENTOCELLE</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> Gestione della sicurezza stradale attraverso strutture e strumenti..... ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITÀ' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>															
Miglioramento accessibilità stazioni linea C -tratta Pantano Centocelle															
<b>FINALITÀ GENERALI</b> (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)															
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incrementare la sicurezza stradale sui tratti di via Casilina interessati da flussi pedonali da e verso le stazioni della linea C. Abbattimento esteso delle barriere architettoniche per diversabili motori e visivi sulle aree prospicienti le stazioni metro esterne alle aree di intervento del contraente generale.</li> </ul>															
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)															
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eliminare i rischi potenziali derivanti dalla scarsa accessibilità pedonale di alcune stazioni della metro C con incremento di sicurezza per gli scambi gomma-ferro.</li> <li>Incrementare le accessibilità delle stazioni ai diversamente abili sviluppando percorsi privi di barriere architettoniche condotti su aree esterne alle stazioni stesse.</li> <li>Tutela delle utenze vulnerabili, più sensibili agli effetti della velocità.</li> </ul>															
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>															
Progettazione e realizzazione di nuovi impianti semaforici, sviluppo di percorsi tattili e messa in opere di scivoli per disabili motori, ottimizzazione di percorsi pedonali atti a favorire gli scambi ferro-gomma.															
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>															
//															
<b>RISULTATI ATTESI</b> (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)															
Generale contenimento della sinistrosità potenziale principalmente per le componenti deboli, completa accessibilità ai diversamente abili sulle aree di accesso alle stazioni, messa in sicurezza ed ottimizzazione dei percorsi di scambio ferro-gomma															
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>															
4 mesi per la progettazione esecutiva degli interventi, 1 mese per lo svolgimento della gara, 8 mesi per la realizzazione degli interventi.															
<b>attività</b>	<b>durata (mesi)</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
<b>Sviluppo progetto</b>	4														
<b>Gara</b>	1														
<b>Esecuzione opere</b>	8														
<b>totale mesi</b>	13														



<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Assessorati e Dipartimenti comunali competenti, Tecnici del traffico, corpo della Polizia Locale di Roma Capitale, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e altri.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Circa euro 1.000.000 comprensivo delle attività di progettazione e gestione gara
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>

**ALLEGATI:** Gruppo 3\_Scheda-Progetto 15\_17.pdf

## SCHEDA-PROGETTO 4/5

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) ..... <input type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referente:</b>	Ing. Maurizio Enchelli – Ing. Sonia Biglia
<b>Telefono:</b>	346699009 - 3356931791
<b>Indirizzo e-mail:</b>	<a href="mailto:m.enchelli@romametropolitane.it">m.enchelli@romametropolitane.it</a> – <a href="mailto:soniabriglia@libero.it">soniabriglia@libero.it</a>

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>MESSA IN SICUREZZA PERCORSI PEDONALI NEI PRESSI DELLE SCUOLE AD OSTIA LIDO</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI-CASA SCUOLA E DEGLI AMBITI DI PERTINENZA DELLE SCUOLE
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input checked="" type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO ( <i>sull'infrastruttura</i> ) ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO ( <i>biennio</i> ) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO ( <i>quinquennio</i> ) ..... <input type="checkbox"/> LUNGO PERIODO ( <i>decennio</i> ) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare: ...Aree Ostia Lido Levante (Municipio X).....</i> Tratta stradale / Intersezione ..... <input checked="" type="checkbox"/> <i>Specificare:</i>

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p>Messa in sicurezza dei percorsi pedonali casa-scuola nelle seguenti aree:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Viale Vega – Via dei Quinqueremi – via delle Rande – via della Tolda mediante <ul style="list-style-type: none"> <li>○ interventi per un totale di 10 attraversamenti pedonali rialzati con segnaletica luminosa di cui: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4 su viale Vega altezza Piazza dei Canotti, Via delle Rande, fronte scuola materna “Sagittario” e angolo Piazza Vega;</li> <li>▪ 4 su via dei Quinqueremi altezza via delle Rande, Piazza Sirio e fronte scuola materna comunale e scuola elementare;</li> <li>▪ 2 su via della Tolda altezza via delle Tartane e Piazza Vega.</li> </ul> </li> <li>○ realizzazione di specifico arredo e definizione del percorso pedonale;</li> <li>○ realizzazione di un percorso ciclabile su via dei Quinqueremi (da Borghetto dei Pescatori al Polo Natatorio) fino a Piazza Sirio, via della Tolda e la Stazione Stella Polare;</li> </ul> </li> <li>2. Via Mar dei Caraibi-Via del Mar Rosso. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ interventi per un totale di 8 attraversamenti pedonali rialzati con segnaletica luminosa di cui: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 su Piazza Bottero altezza via Passeroni e fronte scuola C. Segurana</li> <li>▪ 2 su via Mar dei Caribi fronte scuole</li> <li>▪ 2 capolinea BUS 05 e 2 fronte scuola Passeroni. Semaforo già presente da adattare con T-Red</li> </ul> </li> <li>○ Revisione della sezione stradale e una diversa composizione della stessa su via Mar dei Caribi e via del Mar Rosso;</li> <li>○ Realizzazione di un percorso ciclabile chiuso su via del Mar Rosso – via Mar dei Caraibi – Via Mar dei Coralli – via G. Passeroni – Via delle Fiamme Gialle – Piazza degli Uberti.</li> </ul> </li> </ol>
<p><b>FINALITÀ GENERALI</b> (<i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i>)</p>
<p>Interventi sull'infrastruttura, volti a rimuovere e contrastare le specifiche condizioni di rischio</p>
<p><b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> (<i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i>)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione del rischio di incidente in cui sono coinvolti bambini, genitori e ciclisti</li> <li>• Riduzione della velocità</li> </ul>
<p><b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITA'</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisi di fattibilità</li> <li>• Progettazione interventi</li> <li>• Condivisione istituzionale</li> <li>• Messa a gara</li> <li>• Realizzazione interventi</li> </ul>
<p><b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITA'</b></p>
<p>//</p>
<p><b>RISULTATI ATTESI</b> (<i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i>)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione incidenti</li> <li>• Riduzione della velocità</li> </ul>

<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisi di fattibilità – 1 mese</li> <li>Progettazione interventi – 1 mese</li> <li>Condivisione istituzionale – 0,5 Mesi</li> <li>Espletamento gara – 1 Mese</li> <li>Realizzazione interventi – 2 Mesi</li> </ul>																			
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>																			
Attività	15 Giorni																		
Analisi di fattibilità																			
Progettazione interventi																			
Condivisione istituzionale																			
Espletamento gara																			
Realizzazione interventi																			
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: red; margin-right: 5px;"></div> <span>15 giorni/uomo</span> </div>																			
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>																			
Municipio X, Dipartimento Mobilità, Polizia Locale, Tecnici progettazione del traffico																			
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">Attività</th> <th style="width: 30%;">Costi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Analisi fattibilità</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">10.000,00</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Rilievi di dettaglio + progettazione</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">15.000,00</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Realizzazione interventi</td> <td style="text-align: right; padding: 2px;">200.000,00</td> </tr> </tbody> </table>												Attività	Costi	Analisi fattibilità	10.000,00	Rilievi di dettaglio + progettazione	15.000,00	Realizzazione interventi	200.000,00
Attività	Costi																		
Analisi fattibilità	10.000,00																		
Rilievi di dettaglio + progettazione	15.000,00																		
Realizzazione interventi	200.000,00																		
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>																			
//																			
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>																			
//																			
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>																			
//																			
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>																			
//																			

**ALLEGATI:** Gruppo 3\_Scheda-Progetto 17\_17.pdf

## SCHEDA-PROGETTO 4/6

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) ..... <input type="checkbox"/>
	<b>GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referente:</b>	Ing. Maurizio Enchelli – Ing. Sonia Biglia
<b>Telefono:</b>	346699009 - 3356931791
<b>Indirizzo e-mail:</b>	<a href="mailto:m.enchelli@romametropolitane.it">m.enchelli@romametropolitane.it</a> – <a href="mailto:soniabriglia@libero.it">soniabriglia@libero.it</a>

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>RIQUALIFICA QUADRANTE URBANO MORENA</b> <b>Progetto di rigenerazione urbana attraverso interventi di riorganizzazione degli spazi pubblici stradali</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Messa in sicurezza aree, tratte stradali, itinerari e intersezioni</b>
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input checked="" type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input checked="" type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input checked="" type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO ( <i>sull'infrastruttura</i> ) ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO ( <i>specificare</i> ) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO ( <i>biennio</i> ) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO ( <i>quinquennio</i> ) ..... <input type="checkbox"/> LUNGO PERIODO ( <i>decennio</i> ) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input checked="" type="checkbox"/> <i>Specificare: ...Aree Ostia Lido Levante (Municipio X).....</i> Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i>



<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Riqualifica e nuova strutturazione viaria del quartiere Morena e del suo quadrante urbano improntate alla moderazione, all'accessibilità e all'inclusione.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Garantire ad un intero quadrante urbano gli obiettivi primari di sicurezza stradale, con la massima attenzione agli utenti vulnerabili, ma anche della sostenibilità, dell'inclusività, della vivibilità e dell'accessibilità urbana.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Moderazione generale della violenza del traffico, che ha raggiunto livelli troppo spesso lesivi e mortali, fungendo da forte disincentivo agli spostamenti di anziani, disabili, bambini, a piedi, in bici e con trasporto pubblico. Riappropriazione e pacifica condivisione degli spazi pubblici viari, contenimento dei picchi di velocità per consentire la tutela degli spostamenti dell'utenza vulnerabile. Realizzazione di una riorganizzazione stradale che ispiri gli utenti alla moderazione e alla vivibilità della realtà urbana, al rispetto dell'ambiente e degli altri utenti e a superare gli stati di agitazione e stress costanti di guida.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Studio e analisi dell'esistente, progettazione, pianificazione e sperimentazioni relative a: -Sistemazione degli assi viari principali interni Morena (via dei Settemetri e via Stazione di Ciampino) e direttrici radiali del quadrante (Via Appia, Tuscolana e Anagnina). -Sistemazione degli assi viari principali interni del quadrante circostante (Via Casal Morena, Tor Vergata, Gasperina, Petrocelli, Schiavonetti) -Sistemazione della viabilità secondaria dell'intero quadrante con moderazione della velocità e soluzioni mirate per strade e piazze.
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Soluzioni di traffic calming per le due strade principali, via dei Settemetri e via Stazione di Ciampino con realizzazione di bike lanes in promiscuo su ambedue gli assi, compreso doppio senso di circolazione bici nel tratto a senso unico. Interventi di road diet per Anagnina e Tuscolana fino al GRA per consentire la circolazione ciclopedonale sicura. Messa in sicurezza di cavalcavia e sottopassi Appia e Tuscolana/Anagnina.</li> <li>2) Soluzioni di traffic calming per gli altri assi principali del quadrante via Casal Morena, Tor Vergata, Gasperina, Petrocelli, Schiavonetti, con creazione e integrazione di bike lanes.</li> <li>3) Sistemazione della restante viabilità locale resa critica da mancanza generale di marciapiede e forte presenza di parcheggio selvaggio con soluzioni mirate e localizzate di strutturazione di zona 30 o a precedenza pedonale evitando la conflittualità derivante dalla soppressione di parcheggi auto. Soluzioni mirate di trasformazione urbana per via Casale Agostinelli, via di Torre Morena, intersezione via Casal Morena/via San Basilio, piazza Castrolibero, via Fosso di S. Andrea. La segnaletica avrà importante funzione per tutto il progetto.</li> </ol>
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Moderazione e riduzione del traffico, soprattutto di attraversamento, abbattimento della sinistrosità e aumento della vivibilità con maggiori flussi di circolazione ciclopedonale e su trasporto pubblico.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
Le fasi di studio, progettazione e sperimentazione avverranno a partire dai primi mesi del 2019.

<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Analisi dell'esistente e delle esigenze di mobilità e prevenzione stradale avverranno nei primi mesi del 2019, immediatamente a seguire si procederà alla progettazione per avviare le prime sperimentazioni più innovative dalla metà dell'anno.
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Assessorati e Dipartimenti comunali competenti, Municipio Roma VII, Comune di Ciampino, Comitato di Quartiere Morena e realtà locali (commercianti), Gruppi di lavoro della Consulta Cittadina, Aziende segnaletica e realizzazioni stradali, corpo della Polizia Locale di Roma Capitale, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e altri.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Si prevede un investimento per studio, progettazione e sperimentazioni di circa 250.000 euro per l'anno 2019.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Art 208 CdS comma 4, lettera C. ("...interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti...")
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
DOCUMENTO ALLEGATO: LINEE E PRINCIPI GENERALI DI PROGETTO DELLA NUOVA VIABILITÀ MORENA.
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
<p>Documentazione sulla sinistrosità del quadrante dai quotidiani on line.</p> <p><a href="http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/morto-alberto-appolloni-20-gennaio-via-sette-metri.html">http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/morto-alberto-appolloni-20-gennaio-via-sette-metri.html</a></p> <p><a href="http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/via-stazione-di-ciampino-23-luglio-2017.html">http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/via-stazione-di-ciampino-23-luglio-2017.html</a></p> <p><a href="http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/incidente-via-casal-morena-via-niobe-oggi-2-maggio-2017.html">http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/incidente-via-casal-morena-via-niobe-oggi-2-maggio-2017.html</a></p> <p><a href="http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/via-anagnina-10-febbraio-2017.html">http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/via-anagnina-10-febbraio-2017.html</a></p> <p><a href="http://www.romanotizie.it/comune/incidente-anagnina-travolto-da-un-auto-morto-il-ciclista-claudio-giametti">http://www.romanotizie.it/comune/incidente-anagnina-travolto-da-un-auto-morto-il-ciclista-claudio-giametti</a></p> <p><a href="http://www.romanotizie.it/comune/tragedia-ad-anagnina-donna-cade-da-scooter-e-muore-schiacciata-dal-bus">http://www.romanotizie.it/comune/tragedia-ad-anagnina-donna-cade-da-scooter-e-muore-schiacciata-dal-bus</a></p> <p><a href="http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_anziano_badante_investiti_anagnina-1834725.html">http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_anziano_badante_investiti_anagnina-1834725.html</a></p> <p><a href="http://roma.fanpage.it/incidente-su-via-anagnina-auto-investe-due-ragazze-grave-una-28enne/">http://roma.fanpage.it/incidente-su-via-anagnina-auto-investe-due-ragazze-grave-una-28enne/</a></p> <p><a href="http://video.leggo.it/primopiano/roma_incidente_mortale_sulla_tuscolana_auto_prende_fuoco_muiono_due-145906.html">http://video.leggo.it/primopiano/roma_incidente_mortale_sulla_tuscolana_auto_prende_fuoco_muiono_due-145906.html</a></p> <p><a href="http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/via-tuscolana-nocara-anagnina-22-agosto-2015.html">http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/via-tuscolana-nocara-anagnina-22-agosto-2015.html</a></p> <p><a href="http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/anagnina-1-febbraio-morto.html">http://www.romatoday.it/cronaca/incidente-stradale/anagnina-1-febbraio-morto.html</a></p>

## GRUPPO 5: UTENZE VUNERABILI

Referenti	Antonino Tripodi – Roberto Sapia
<b>1</b>	MANUTENZIONE E RIPRISTINO PER LA MESSA A NORMA DI TUTTI GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI - PERCORSI PEDONALI ACCESSIBILI E SICURI
<b>2</b>	INDIVIDUAZIONE E PROGRAMMAZIONE INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLE INTERSEZIONI STRADALI A MASSIMO RISCHIO
<b>3</b>	ANALISI DELLE CONDIZIONI DI MASSIMO RISCHIO PER LE DUE RUOTE A MOTORE
<b>4</b>	INCREMENTO DELLA MOBILITÀ DEI DISABILI ATTRAVERSO L'AUMENTO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO IN TPL NELLE VARIE MODALITÀ
<b>5</b>	ISTITUZIONE DI AMBULANZA VETERINARIA H24 PER IL SOCCORSO STRADALE AGLI ANIMALI INVESTITI E NUMERO UNICO DI INTERVENTO

### CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE PROPOSTE:

Nella riunione dell'1/10 si è proceduto, come da avviso di convocazione inviato il 28/9, a selezionare attraverso discussione e consenso i 5 progetti del GdL ritenuti prioritari, in modo da poterli trasmettere alla Segreteria della Consulta entro il 10 ottobre. I criteri seguiti per la selezione sono stati, non in ordine di importanza:

A) livello di completezza progettuale, inclusa stima dei costi;

B) numero di utenti coinvolti/beneficiari dei progetti riguardo al livello di sicurezza che si intende raggiungere;

C) carattere propedeuticamente necessario/utile per lo sviluppo di altri progetti.

Per ognuno di questi criteri si è determinato "un punteggio di scala", dal valore minimo 1 al valore massimo 3, secondo i seguenti parametri:

A: 1 = progetto con minima articolazione di dettaglio; 2 = progetto con maggiore articolazione di dettaglio; 3 = progetto con notevole articolazione di dettaglio anche nella stima dei costi.

B: 1 = progetto con ridotto impatto di utenti coinvolti/beneficiari anche riguardo al rischio e alle vittime potenziali salvate; 2 = progetto con maggiore impatto ; 3 = progetti con notevole impatto

C: 1 = progetti con benefici immediati basati su pratiche/conoscenze/dati noti, 2 = progetti con benefici probabilmente immediati ma che tendono ad una migliore definizione di progetti più incisivi; 3 = progetti di approfondimento/valutazione di esperienze/integrazione di dati, necessari per supportare successivi sviluppi di grande rilievo, ma anche con possibili benefici immediati.

Riguardo ai punteggi di scala relativi al criterio C, si è in sostanza ricorsi al vecchio principio del tiro a segno "quando l'obiettivo è difficile meglio un colpo solo ma ben mirato che dieci colpi sparati a casaccio".

Non si è tenuto conto del livello dei costi, tenuto conto che in tutti i progetti sono riportati costi *stimati*, che solo in fase realizzativa potranno confermarsi: assumerli come parametro *reale* poteva essere fuorviante.

Alla luce di questa metodologia, dei pochi progetti rimasti "in carico" al GdL con requisiti minimi di progettualità e tenuto conto che alcuni sono stati "attratti" e conglobati in progetti di altri GdL, sono stati determinati i seguenti progetti in ordine di priorità (i valori tra parentesi sono i punteggi per A, B, C):

- 1) Manutenzione e ripristino per la messa a norma di tutti gli attraversamenti pedonali - percorsi pedonali accessibili e sicuri (3; 3; 3)
- 2) Messa in sicurezza intersezioni stradali (3; 3; 3)
- 3) La sicurezza delle due ruote [risultante dalla fusione di due progetti verso i medesimi destinatari] (3; 2; 3)
- 4) Incremento mobilità disabili (2; 2; 3)
- 5) Ambulanza veterinaria H24 e numero unico (3; 1; 1).

## SCHEDA-PROGETTO 5/1a

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Antonino Tripodi – Roberto Sapia	
Telefono:		
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:antonino.tripodi@uniroma1.it">antonino.tripodi@uniroma1.it</a> ; <a href="mailto:rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com">rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com</a>	

Denominazione della Proposta:	<b>MANUTENZIONE E RIPRISTINO PER LA MESSA A NORMA DI TUTTI GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI DEL COMUNE DI ROMA CAPITALE</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>MESSA IN SICUREZZA TRATTE E INTERSEZIONI, PREVENZIONE E CONTROLLO, ATTENZIONE UTENZA DEBOLE.</b>	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Soluzione bivalente per l'impatto concreto e culturale educativo.	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p>L'intervento di ripristino generale degli standard normativi e di sicurezza delle strisce pedonali non è opzionale ma va considerato un'azione irrinunciabile e pregiudiziale a ogni altro intervento, in particolare a tutela dell'utenza debole.</p> <p>La segnaletica orizzontale (Art. 40 Codice della Strada) Art. 137. [Art. 40, CdS]</p> <p>Disposizioni generali sui segnali orizzontali.</p> <p>Tutti i segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato; nei casi di elevata frequenza di condizioni atmosferiche avverse possono essere utilizzati materiali particolari).</p>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
<p>Consentire a tutti i cittadini di riappropriarsi degli spazi pubblici viari nella modalità più salutare, piacevole, sostenibile, e favorevole alla socialità, ovvero camminare. Rimuovere l'ostacolo principale alla diffusione della mobilità pedonale nel contesto urbano rappresentato dal rischio di coinvolgimento in investimenti stradali. Gli attraversamenti pedonali risultano il punto più critico e conflittuale in quanto intersezione di flussi vulnerabili con flussi veicolari.</p>
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
<p>Garantire sicurezza ai pedoni in fase di attraversamento stradale, consentire il controllo del rispetto della precedenza agli utenti a piedi da parte degli agenti preposti. Controlli e sanzioni altrimenti non effettuabili in condizioni di segnaletica carente non rispondente alla normativa.</p>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Scelta di materiali e tecnologie che soddisfino al meglio un insieme articolato di requisiti: durata, visibilità, grip antiscivolo, compatibilità ambientale e costi.</p> <p>Coinvolgimento dei municipi nella realizzazione degli interventi previsti dal progetto.</p>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Audizioni con soggetti produttori o rivenditori di materiali e tecnologie relativi alla segnaletica.</p> <p>Incontri mirati con i referenti dei municipi e soggetti associativi competenti sul tema per pianificare interventi coordinati e razionali sul territorio.</p>
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
<p>Riduzione delle vittime pedonali della violenza del traffico. Il messaggio di cultura della strada veicolato da questa soluzione, in combinazione con gli altri interventi, porta a un miglioramento generale dei comportamenti stradali e a una riduzione di tutti i sinistri, vittime e feriti di circa il 50% già nei primi anni di attuazione.</p>
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<p>La soluzione di intervento generale sulla segnaletica verticale e orizzontale degli attraversamenti deve essere portata a termine in uno o due anni al massimo. Dopo di che sarà sufficiente la manutenzione ordinaria e la salvaguardia dell'esistente.</p>
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Nel 2018/2019 saranno avviate le attività previste dagli stanziamenti di bilancio, sia da parte dei municipi che del dipartimento competente, a partire dalle aree di viabilità interessate da grandi soggetti attrattori e dai punti critici segnalati dai cittadini, dal corpo di Polizia Locale di Roma e dal Centro di Competenza per la Sicurezza Stradale.</p> <p>Nell'anno successivo verrà completato l'intervento per i restanti attraversamenti pedonali non a norma.</p>

<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Assessorati e Dipartimenti comunali competenti, Gruppi di lavoro della Consulta Cittadina, Aziende produttrici e operatrici, corpo della Polizia Locale di Roma Capitale, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e altri.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Per l'anno 2018 si considera necessario uno stanziamento a bilancio a favore di ciascun municipio nella misura di 600.000 euro. (9 milioni totali) A favore del Dipartimento competente Euro 5.000.000. L'articolo 208 del CdS, per quanto riguarda gli enti locali, pone la segnaletica stradale al primo punto dell'impiego delle risorse, prescrivendo uno stanziamento minimo di un quarto delle risorse vincolate per legge alla sicurezza stradale. I dati del Piano Straordinario Comunale riportano che nella Capitale le somme provenienti dalle sanzioni ammontano a 300 milioni. In tal caso, quindi, la somma di 37,5 milioni è vincolata all'impiego per la segnaletica stradale.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Art. 208 CdS, comma 4, lettera a) nello specifico, interamente dedicata alla segnaletica stradale.
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
<p>La Corte dei Conti, Sezione regionale di Controllo per il Veneto, con la deliberazione n.254 del 6 marzo 2016, si è espressa in merito ad una richiesta di parere ai sensi dell'art. 7, comma 8, della legge 5 giugno 2003, n. 131, formulando un quesito in relazione alla corretta applicazione dell'art. 208, commi 4 e 5 bis, del vigente Codice della Strada. L'articolo in esame disciplina la destinazione di una quota dei proventi derivanti dall'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni al Codice medesimo, il Comune istante ha chiesto in particolare: "se un Comune può ridurre, con ragionevolezza, la somma stanziata di cui all'art. 208 comma 4 lettera b) – acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature – allo scopo di incrementare l'originario stanziamento di cui all'art. 208 comma 4 lettera c) – ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente... derogando, per le ragioni sopra esposte, alle aliquote di destinazione già fissate dal legislatore nazionale con inevitabile sottrazione, in capo all'ente, di autonoma scelta discrezionale". La Corte, ha rilevato che l'art. 208 ha subito numerose modifiche nel tempo, tra l'altro, attraverso l'introduzione, dapprima, di un vincolo quantitativo (50%) sulle risorse rinvenienti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni del Codice della strada riferito a destinazioni specifiche e, successivamente, attraverso l'introduzione di ulteriori vincoli sulla quota del 50%, già sottratta all'attività di programmazione dell'ente, con rigorosa ripartizione interna tra le diverse destinazioni, ritenute tutte rilevanti dal legislatore ai fini della tutela della sicurezza stradale.</p> <p>Il vincolo di destinazione – come opportunamente sottolineato in numerose pronunce delle Sezioni regionali di controllo della Corte – peraltro, deve essere rispettato tanto in sede di previsione quanto in sede di rendicontazione, nel senso che l'ente è tenuto ad effettuare un monitoraggio costante in corso di esercizio, per intervenire con le opportune variazioni di bilancio al fine di mantenere inalterato il vincolo medesimo. Non potendo dubitarsi della natura precettiva ed imperativa della norma, le regole che disciplinano l'impiego delle specifiche voci di entrata ivi contenute, che si traducono nella imposizione di un vincolo di destinazione ex lege, devono ritenersi ineludibili. Ne consegue che la loro violazione concretizzi una irregolarità contabile ed un comportamento non conforme alla sana gestione finanziaria.</p>

## SCHEDA-PROGETTO 5/1b

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Antonino Tripodi – Roberto Sapia	
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:antonino.tripodi@uniroma1.it">antonino.tripodi@uniroma1.it</a> ; <a href="mailto:rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com">rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com</a>	
Proponenti:	Stefania Balestrieri - ACI	
Telefono:		
Indirizzo e-mail:	s.balestrieri@aci.it	

Denominazione della Proposta:	PERCORSI PEDONALI ACCESSIBILI E SICURI	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Realizzazione ("restyling") di alcuni percorsi pedonali "modello". Partendo da una analisi dell'esistente e dalla consapevolezza delle carenze del livello generale di accessibilità e sicurezza dei percorsi pedonali, si vuole promuovere l'adozione di soluzioni progettuali, in grado di accrescere il livello prestazionale dell'ambiente urbano per renderlo più fruibile, in termini di accessibilità e sicurezza al maggior numero di persone possibili. Il progetto prevede una valutazione della "qualità" dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, in riferimento alle "reali" esigenze dei pedoni, di un'"utenza ampliata", con una particolare attenzione alle persone con forme di disabilità diverse e vuole proporre soluzioni progettuali che sperimentino materiali con elevate caratteristiche prestazionali ed accorgimenti tecnologici innovativi.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Definire un percorso coerente per la pianificazione e la progettazione degli itinerari pedonali, con un approccio che garantisca elevati standard di qualità della mobilità pedonale dal punto di vista dell'accessibilità, della sicurezza e della fruibilità dello spazio urbano Favorire la diffusione di una "cultura tecnica" finalizzata alle reali e "diverse" esigenze della mobilità pedonale, al fine di creare un rapporto felice tra spazi antropizzati e chi (in qualunque età e stato di salute) desidera usufruirne.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Determinare una attenuazione o un miglioramento delle condizioni di accessibilità, sicurezza e di "confort ambientale" degli utenti vulnerabili, soprattutto anziani, bambini, e persone che presentano riduzioni funzionali "diverse". Sensibilizzazione e diffusione di una cultura della sicurezza stradale riferita in particolare agli utenti vulnerabili della strada, attraverso una mobilità sostenibile, sicura ed "universalmente accessibile".
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. analisi dati statistici ed individuazione itinerari pedonali</li> <li>2. messa a punto metodologia di valutazione dei tratti presi</li> <li>3. individuazione delle possibili soluzioni da attuare</li> <li>4. individuazione di "buone norme" di progettazione degli itinerari pedonali, con soluzioni omogenee e replicabili</li> </ol>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Attraversamenti ed itinerari pedonali con "alti" standard di qualità, che tengono conto delle reali esigenze dei pedoni, declinate nelle diverse forme di "diversità". Creazione di situazioni più sicure che scoraggiano i comportamenti più scorretti e facilitano la condivisione dello spazio urbano alle diverse modalità di trasporto.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
//



<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analisi dati statistici relativi incidentalità (frequenza e gravità) al fine di favorire la conoscenza di specificità sul territorio con la localizzazione dei "punti neri" ed individuazione dell'itinerario pedonale che lo comprende</li> <li>2. ispezione su strada per la raccolta delle informazioni utili/necessarie per una valutazione delle criticità e del livello di sostenibilità ambientale (accessibilità e sicurezza)</li> <li>3. elaborazione dati e scelta degli itinerari/attraversamenti su cui intervenire</li> <li>4. individuazione dei possibili interventi di messa in sicurezza (soluzioni progettuali)</li> <li>5. progettazione e programmazione degli interventi</li> <li>6. attuazione/realizzazione interventi</li> <li>7. monitoraggio/feedback/valutazione degli interventi attuati</li> </ol>
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Tecnici e Personale Agenzia Mobilità, Tecnici e Personale Municipi, Tecnici ACI, Professionisti ISTAT, Polizia Municipale, Associazioni, Ditte.
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
//
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Fondi Comunali Possibile fornitura di materiali/dispositivi per la sperimentazione di "nuove" tecnologie e materiali da parte delle Ditte produttrici (vernici segnaletica orizzontale, dispositivi rivelatori pedoni, illuminazione, ecc.)
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Agenzia Mobilità ed ACI possono fornire il supporto tecnico ai Municipi per la messa in sicurezza dell'itinerario pedonale di propria competenza.
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
Agenzia mobilità ACI Ditte (Partners Tecnici)
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
<p>L'analisi e la metodologia delle indagini qui proposta, fa riferimento alla metodologia di valutazione degli itinerari pedonali sviluppata da ACI e fa riferimento alla metodologia per la valutazione della sicurezza e accessibilità degli attraversamenti pedonali nell'ambito del progetto europeo European Pedestrian Crossing Assessments (EPCA), della Fédération International de l'Automobile (FIA), che ha visto come promotore e capofila l'Automobile Club d'Italia (ACI). Il progetto, realizzato e svolto negli anni tra il 2008 ed il 2011, ha riguardato 22 nazioni, 46 città europee e circa 1.000 attraversamenti pedonali valutati. La filosofia degli Eurotest-FIA è stato quello di voler applicare alle infrastrutture lo stesso approccio di successo del programma EuroNCAP, metodologia che ha permesso di ottenere significativi miglioramenti in termini di qualità e sicurezza dei veicoli, e di effettuare valutazioni indipendenti ("super partes") per verificare la qualità e la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità e favorire la diffusione di "buone pratiche" progettuali.</p> <p>La metodologia, è stata predisposta dall'ACI in collaborazione con l'Università di Roma "La Sapienza (con successivi e continui aggiornamenti)</p>

## SCHEDA-PROGETTO 5/2

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE ..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE..... <input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Antonino Tripodi – Roberto Sapia
<b>Proponenti:</b>	Antonino Tripodi – Università Sapienza
<b>Telefono:</b>	
<b>Indirizzo e-mail:</b>	<a href="mailto:antonino.tripodi@uniroma1.it">antonino.tripodi@uniroma1.it</a>

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>INDIVIDUAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLE INTERSEZIONI STRADALI A MAGGIOR RISCHIO</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input type="checkbox"/> AZIONE SPECIFICA ..... <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	Sicurezza strade   Tratte e intersezioni stradali che presentano massime concentrazioni di incidentalità e/o alti livelli di rischio
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input checked="" type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input checked="" type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input checked="" type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input checked="" type="checkbox"/> ALTRO In generale tutte le categorie di utenza
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input checked="" type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input type="checkbox"/> ALTRO (specificare) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input type="checkbox"/> LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input type="checkbox"/> Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> Specificare: ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <input checked="" type="checkbox"/> Specificare: intersezioni "critiche" da individuare in ogni Municipio

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Individuazione, in ogni Municipio, di intersezioni stradali con elevato rischio di incidentalità e programmazione di interventi infrastrutturali per la loro messa in sicurezza.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Messa in sicurezza delle intersezioni a massimo rischio, così come previsto nel Programma Straordinario. Il progetto mira, in particolare, a definire un approccio metodologico comune, da applicare, all'intero territorio comunale che consenta in breve tempo di mettere in sicurezza le intersezioni, di testare diverse soluzioni infrastrutturali e tecnologiche e di avviare un processo di replicabilità a livello comunale.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Gli obiettivi specifici del progetto consistono in: A) Individuazione delle intersezioni a maggior rischio di incidente stradale. B) Analisi dei fattori causali degli incidenti e delle situazioni di elevato rischio. C) Selezione di interventi di messa in sicurezza. D) Progettazione esecutiva degli interventi e loro implementazione. E) Monitoraggio degli interventi. F) Analisi di replicabilità delle soluzioni nel territorio comunale. Il progetto interviene su diverse categorie di utenza, ponendo particolare attenzione agli utenti vulnerabili (pedoni, persone diversamente abili). Si stima che la messa in sicurezza di punti ad elevato rischio di incidentalità possa ridurre il numero di incidenti con feriti del 33% circa.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Il progetto si articola nelle seguenti sotto-attività (coerenti con quanto previsto dal Programma Straordinario), da realizzare in ogni Municipio di Roma Capitale: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Individuazione delle intersezioni a maggior rischio.</li> <li>2. Mappatura completa delle intersezioni e valutazione delle specifiche caratteristiche e condizioni di incidentalità.</li> <li>3. Applicazione di procedure di "Road Safety Inspection", per individuare i fattori di rischio prevalenti.</li> <li>4. Definizione degli interventi di messa in sicurezza.</li> <li>5. Progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi.</li> <li>6. Applicazione di tecniche di "Road Safety Audit" ai progetti.</li> <li>7. Realizzazione delle opere e degli interventi.</li> <li>8. Monitoraggio e verifica di efficacia degli interventi.</li> </ol>

## MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ

### **Sotto-attività 1 – Individuazione delle intersezioni a maggior rischio**

Aggiornamento delle analisi di incidentalità già realizzate nell'ambito del Programma Straordinario al fine di individuare, in ogni Municipio, le intersezioni in cui si concentrano maggiormente gli incidenti stradali (ad esempio, intersezioni con maggiore costo sociale e/o maggiori indici di rischio).

### **Sotto-attività 2 – Mappatura completa delle intersezioni e valutazione delle specifiche caratteristiche e condizioni di incidentalità**

Analisi dettagliata dei dati di incidentalità delle intersezioni classificate "a maggior rischio" al fine di individuare le probabili cause di incidente (sarà necessario fare riferimento a metodologie di analisi degli incidenti stradali consolidate e utilizzate di norma a livello internazionale).

### **Sotto-attività 3 – Applicazione di procedure di "Road Safety Inspection", per individuare i fattori di rischio prevalenti**

Le intersezioni individuate quali maggiormente rischiose saranno oggetto di ispezioni di sicurezza finalizzate a confermare le cause probabili di incidenti stradali definite nella sotto-attività 3 e/o di individuare le principali fonti di rischio di incidente stradale. L'utilizzo di questa tecnica di analisi permetterà anche l'individuazione di fattori di rischio che non hanno causato in passato incidenti stradali ma che sono da ritenere critici ai fini della sicurezza stradale e della mobilità delle persone.

Le ispezioni di sicurezza dovranno essere realizzate facendo riferimento agli standard e alle metodologie di riferimento a livello internazionale in materia di "Road Safety Inspection".

### **Sotto-attività 4 – Definizione degli interventi di messa in sicurezza**

A valle delle analisi di sicurezza stradale (sotto-attività 2 e 3), saranno definiti gli interventi da realizzare per la messa in sicurezza delle intersezioni. Gli interventi potranno riguardare aspetti infrastrutturali e/o tecnologici e dovranno essere finalizzati a garantire la piena sicurezza di pedoni e persone diversamente abili in fase di attraversamento dell'intersezione. Ove necessario, coerentemente con le condizioni di deflusso veicolare, gli interventi infrastrutturali potranno riguardare azioni di moderazione del traffico.

Facendo riferimento alla stessa tipologia di intervento (ad esempio, il rifacimento delle strisce pedonali), in diversi contesti potranno essere testate diverse tecniche di realizzazione e/o materiali o tecnologie. Questo permetterà di valutare al meglio l'efficacia di soluzioni simili, al fine di una successiva valutazione di replicabilità.

La scelta degli interventi da realizzare dovrà in ogni caso essere realizzata secondo criteri tecnico-scientifici, facendo in particolare riferimento ad analisi costi-benefici e/o costi-efficacia.

### **Sotto-attività 5 – Progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi**

### **Sotto-attività 6 – Applicazione di tecniche di "Road Safety Audit" ai progetti**

A valle della fase di progettazione definitiva ed esecutiva, i progetti di messa in sicurezza saranno oggetto di audit di sicurezza stradale da effettuare facendo riferimento a standard e metodologie di riferimento a livello internazionale.

### **Sotto-attività 7 – Realizzazione delle opere e degli interventi**

### **Sotto-attività 8 – Monitoraggio e verifica di efficacia degli interventi**

Una volta messi in opera gli interventi di messa in sicurezza saranno oggetto di monitoraggio periodico delle condizioni di sicurezza stradale. Oltre ai dati sugli incidenti stradali normalmente rilevati dalle Forze dell'Ordine, saranno rilevate anche i flussi veicolari che incidono nelle intersezioni trattate. I dati saranno raccolti sia in fasi precedenti che successive agli interventi di messa in sicurezza.

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Un'applicazione sistematica della metodologia per la messa in sicurezza delle intersezioni permetterà di:

- Identificare in maniera sistematica i problemi di sicurezza stradale
- Identificare con precisione i fattori di rischio che contribuiscono agli incidenti stradali (nelle intersezioni individuate)
- Definire degli interventi mirati per la messa in sicurezza delle intersezioni
- Assicurare un standard qualitativo degli interventi elevato e adeguato a ridurre gli incidenti alle intersezioni
- Realizzare interventi mirati e controllarne l'efficacia nel tempo

### DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

**Sotto-attività 1:** 1 mese  
**Sotto-attività 2:** 1 mese  
**Sotto-attività 3:** 1 mese  
**Sotto-attività 4:** 1 mese  
**Sotto-attività 5:** 2 mesi  
**Sotto-attività 6:** 1 mese  
**Sotto-attività 7:** 2/3 mesi  
**Sotto-attività 8:** 24 mesi (a cadenza periodica)

### CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'

Sotto-attività	Mesi											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 - 35	
1 – Individuazione	■											
2 – Analisi rischi		■										
3 - Ispezioni			■									
4 – Scelta interventi				■								
5 – Progettazione					■	■						
6 – Audit di sicurezza							■					
7 - Implementazione								■	■	■		
8 - Monitoraggio		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

### SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI

**Gestione:** Centro di Competenza per la Sicurezza Stradale

#### Risorse professionali:

- 1 – Individuazione intersezioni
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (esperto di analisi di dati di incidentalità)
- 2 - Analisi rischi
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (esperto di analisi di dati di incidentalità)
- 3 – Ispezioni di sicurezza
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (esperto di road safety audit)
- 4 – Scelta degli interventi
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (esperto di sicurezza stradale)
- 5 – Progettazione degli interventi
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità e/o delle strutture tecniche dei Municipi e/o del Dipartimento Mobilità di Roma Capitale
  - consulenti esterni (esperto di progettazione di infrastrutture stradali)
- 6 – Audit di sicurezza
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (esperto di road safety audit)
- 7 – Implementazione degli interventi
  - Affidamento esterno a gara (gestione delle gare a cura dei municipi)
- 8 – Monitoraggio
  - tecnici di Roma Servizi per la Mobilità
  - consulenti esterni (esperto di sicurezza stradale)

<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>	
<b>Sotto-attività</b>	<b>Costo previsto (per singola intersezione) – primo anno</b>
1 – Individuazione	€ 5.000
2 – Analisi rischi	€ 5.000
3 - Ispezioni	€ 5.000
4 – Scelta interventi	€ 5.000
5 – Progettazione	€ 30.000
6 – Audit di sicurezza	€ 5.000
7 - Implementazione	Da stimare in funzione degli interventi da implementare [€ 100.000]
<b>Costo totale (1° anno)</b>	<b>€ 155.000</b>
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>	
Le attività dovranno essere generalmente finanziate con risorse nella disponibilità dell'Amministrazione.	
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>	
//	
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>	
//	
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>	
<p>Il costo stimato in precedenza è da considerare indicativo ed andrà validato in funzione degli specifici interventi da realizzare in ogni intersezione.</p> <p>Stimando la messa in sicurezza di due intersezioni per Municipio durante il primo anno di attuazione (in modo da includere anche intersezioni che non siano di competenza dei Municipi ma che appartengano alla rete di competenza comunale), si stima un costo totale per la messa in sicurezza delle intersezioni pari a circa € 5.000.000.</p> <p>Tale costo non considera l'attività di monitoraggio degli interventi, da realizzare durante il secondo e terzo anno di attuazione.</p>	

## SCHEDA-PROGETTO 5/3

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Antonino Tripodi – Roberto Sapia	
<b>Telefono:</b>		
<b>Indirizzo e-mail:</b>	<a href="mailto:antonino.tripodi@uniroma1.it">antonino.tripodi@uniroma1.it</a> ; <a href="mailto:rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com">rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com</a>	
<b>Proponenti:</b>	Stefania Balestrieri      ACI <a href="mailto:s.balestrieri@aci.it">s.balestrieri@aci.it</a> Luigi Di Matteo      ACI <a href="mailto:l.dimatteo@aci.it">l.dimatteo@aci.it</a> Silvia Bruzzone      Istat <a href="mailto:bruzzone@istat.it">bruzzone@istat.it</a> Maria Giuseppina Lecce      Ministero della Salute <a href="mailto:m.lecce@sanita.it">m.lecce@sanita.it</a> Francesco Bella      Università studi Roma Tre <a href="mailto:francesco.bella@uniroma3.it">francesco.bella@uniroma3.it</a>	

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>ANALISI DELLE CONDIZIONI DI MASSIMO RISCHIO PER LE DUE RUOTE A MOTORE</b>	
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) Due ruote a motore	
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) Progetto indagine sul campo	
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	

## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

L'ACI, l'Automobile Club di Roma, in collaborazione con la **Fondazione Filippo Caracciolo**, propongono la realizzazione di un'indagine sulle due ruote a motore, in particolare su alcuni comportamenti alla guida, attraverso due tipi di indagine: stated preference (interviste comportamenti dichiarati) e revealed preference (osservazione diretta).

Contestualmente, **l'Istat e il Ministero della Salute**, propongono l'analisi dell'incidentalità stradale degli utenti delle due ruote a motore sull'intero territorio del Comune di Roma (anno 2017 dato più recente disponibile), per consentire l'individuazione di particolari criticità e caratteristiche nella dinamica degli incidenti e dei comportamenti. La proposta si configura come un passo propedeutico alla conduzione dell'indagine proposta da ACI ed eventualmente, in un *step* successivo, come materiale da utilizzare in un **modulo ad hoc** nell'ambito di corsi di formazione indirizzati a diverse categorie di destinatari, con focus sui giovani ma anche sulla fascia di età "adulta", in cui sembra essere anche elevato il rischio di morte (V. allegati). Il rischio di incidente, oltre che a cause esterne al conducente e al veicolo (condizioni della strada, comportamento di altri veicoli) può essere legato a diversi altri fattori soggettivi (tipo e potenza del veicolo, esperienza di guida, motivazione nell'uso) come "eccesso di confidenza", "imperfetta valutazione delle proprie capacità", "imperfetta valutazione del contesto". Si rivela molto importante a tale scopo, quindi, l'indagine demoscopica.

Al fine di dare ulteriore evidenza dei comportamenti degli utenti delle due ruote a motore, **l'Università di Roma Tre** propone una indagine fondata sull'analisi di riprese video delle condizioni di traffico - in siti caratterizzati da concentrazione di incidenti con coinvolgimento degli utenti delle 2 ruote a motore - acquisite dal Comando della Polizia Municipale di Roma Capitale. L'analisi delle video riprese condotta mediante software dedicato di elaborazione delle immagini consentirà la ricostruzione delle traiettorie e delle caratteristiche cinematiche dei veicoli nel corso del processo di mutua interazione e la conseguente quantificazione di misure surrogate di sicurezza atte a individuare: a) le situazioni ove il comportamento del motociclista può essere considerato rischioso; b) i fattori che inducono un incremento della propensione al rischio; c) i potenziali provvedimenti (inclusi i contenuti di corsi formativi rivolti agli utenti delle due ruote a motore) per evitare i comportamenti a rischio.

## FINALITÀ GENERALI *(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)*

Ridurre il numero di incidenti con il coinvolgimento delle due ruote a motore e il numero di morti in questa categoria di utenti (verso l'obiettivo 2020). Approfondire il tema dell'incidentalità delle 2 ruote a motore, con focus sull'aspetto comportamentale del conducente 2 ruote della città di Roma.

L'Analisi di alcuni aspetti della mobilità delle due ruote a motore nel comune di Roma, con particolare riguardo alla sicurezza stradale, permetterà di avere un quadro, non esaustivo, ma sufficientemente ampio sui comportamenti a rischio e sulla percezione del rischio dei conducenti motoveicoli.

## OBIETTIVI SPECIFICI *(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)*

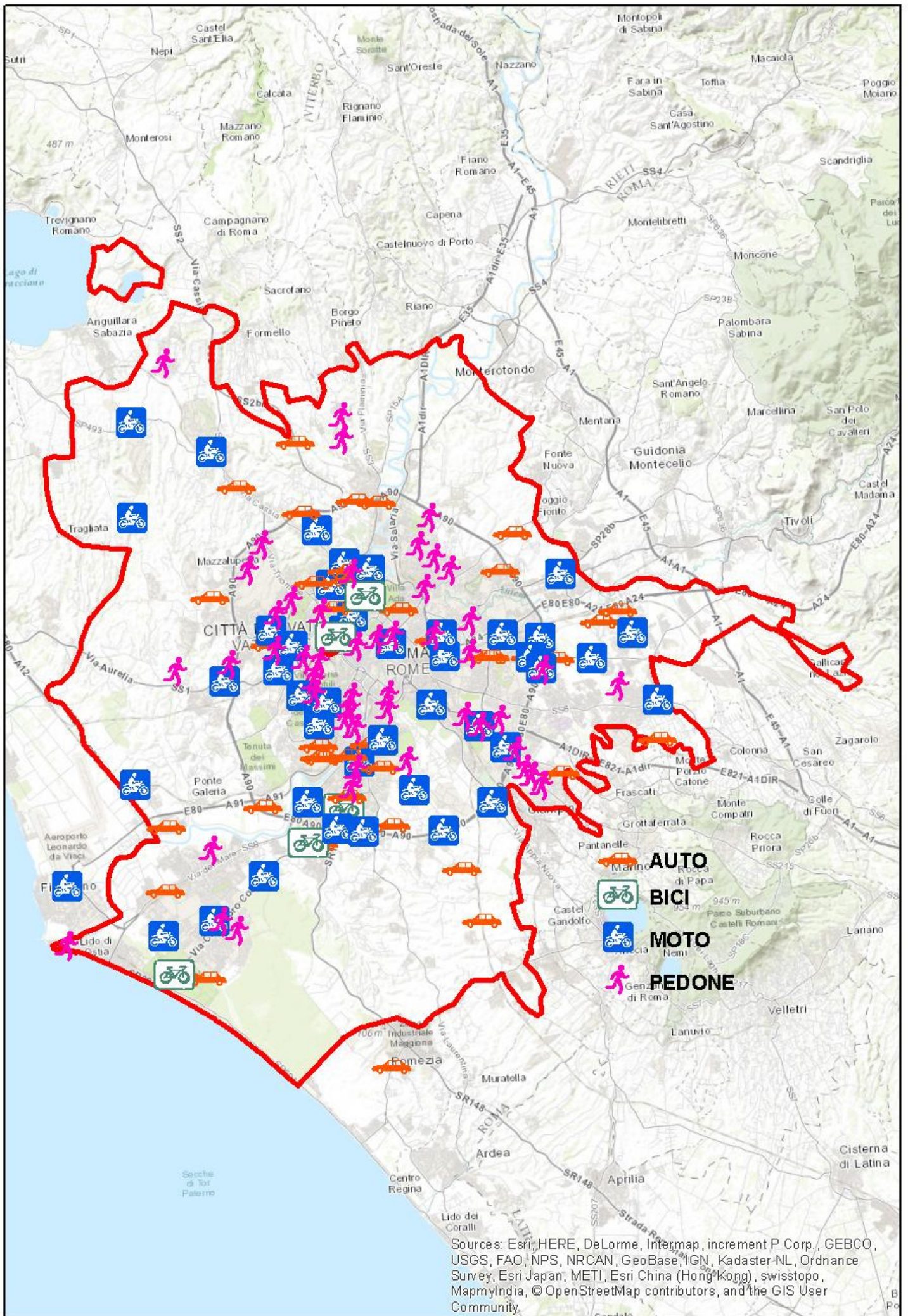
- 1) Fornire un quadro conoscitivo utile per individuare soluzioni utili e mirate per l'adozione di politiche volte al miglioramento della sicurezza stradale.
- 2) Inoltre, come in molti casi è stato possibile rilevare, la fase di erogazione dei questionari si dimostra anche un ottimo strumento di sensibilizzazione. La diffusione dei risultati nelle scuole/università o nei luoghi di lavoro potrà essere un altro momento di informazione/sensibilizzazione.
- 3) Alla luce dell'analisi dei dati di incidentalità e dal riscontro dei risultati delle indagini sul campo, nel rapporto finale, potranno essere proposte soluzioni infrastrutturali di messa in sicurezza.



<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>1) Analisi dati incidentalità: trend, circostanze più diffuse, soggetti coinvolti, strade più a rischio, principali cause di incidentalità e morte. I dati oggettivi rilevati saranno supportati anche da ricerche e studi sui livelli di sicurezza stradale e da modelli per la verifica del rischio incidentale delle infrastrutture viarie.</p> <p>2) indagine sui comportamenti dichiarati;</p> <p>3) rilievi comportamenti su strada (osservazione diretta) e acquisizione di video registrazioni delle condizioni di traffico in siti caratterizzati da concentrazione di incidenti con coinvolgimento degli utenti delle 2 ruote a motore</p> <p>4) elaborazione dati;</p> <p>5) rapporto indagine;</p> <p>6) evento comunicazione risultati;</p> <p>7) diffusione/sensibilizzazione risultati</p>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p>Fase 1) Analisi dati e valutazione studi;</p> <p>Fase 2) stated preference: progettazione indagine comportamenti dichiarati: ambito, popolazione, unità d'analisi, campione; individuazione indicatori, costruzione questionario etc.; selezione e formazione operatori; realizzazione; data entry; elaborazione; analisi.</p> <p>Fase 3) revealed preference: (metodologia) progettazione osservazione diretta comportamenti (statica e dinamica); realizzazione; data entry; elaborazione, analisi; Elaborazione delle video riprese e quantificazione delle misure surrogate di sicurezza.</p> <p>Fase 4) analisi risultati prime tre fasi, possibile comparazione con precedente indagine (anno 2009); redazione rapporto.</p> <p>Fase 5) organizzazione evento presentazione risultati.</p> <p>Fase 6) eventuale disseminazione: organizzazione incontri presso le scuole/ uffici (con l'aiuto dei mobility manager aziendali).</p>
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Si vedano obiettivi specifici e finalità.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
<p>1) progettazione (1 mese)</p> <p>2) analisi dati e valutazione studi (2 mesi)</p> <p>3) indagine comportamenti dichiarati (6 mesi)</p> <p>4) osservazione diretta (5 mesi)</p> <p>5) elaborazione e analisi 3 fasi (1 mese)</p> <p>6) redazione report finale / pubblicazione (3 mese)</p> <p>7) organizzazione evento (2 mese)</p> <p>8) diffusione (eventuale) - da organizzare</p>
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
Allegato
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
ACI, AC Roma, Fondazione Filippo Caracciolo, Istat, Ministero della Salute Università e/o Società d'indagine
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
35.000,00 In dettaglio nel cronoprogramma
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Proposta: Proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni al CdS (art. 208)

<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Riferimento e coordinamento con la Polizia locale per l'esecuzione delle indagini.
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
ACI, AC Roma, Fondazione Filippo Caracciolo, Istat, Università Roma tre
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
<p>Secondo gli ultimi dati aggregati disponibili, così come riportati nel documento illustrativo "Programma straordinario per la sicurezza stradale - Vision Zero" di Roma Capitale, a Roma gli utenti delle due ruote a motore rappresentano 1/3 dei decessi e dei feriti sul totale, sia in qualità dei conducenti che di passeggeri. Il trend 2014-2016 non segnala variazioni significative. In Italia, dati Istat- ACI, in valori assoluti, nel 2016 sono morte, tra ciclomotori e motocicli, 773 persone e dai dati più recenti disponibili emerge che i motociclisti deceduti sono stati 735, +11,9% rispetto al 2016, mentre risultano in calo ciclomotoristi (92, - 20,7%). Nel complesso, nel 2017 le due ruote a motore hanno fatto registrare un +7% delle vittime.</p> <p><a href="https://www.istat.it/it/archivio/219637">https://www.istat.it/it/archivio/219637</a>.</p> <p>Dall'analisi preliminare effettuata, a supporto delle analisi condotte da Agenzia della mobilità, emergono, chiaramente hot spot per gli incidenti stradali che coinvolgono utenti delle due ruote a motore, in particolare circonvallazioni, consolari, gallerie urbane, lungotevere, e soprattutto in incidenti con urto con ostacolo o autonomi, circostanze queste legate spesso a carenze infrastrutturali e non solo a cause legate al comportamento scorretto dell'utente a due ruote o degli altri utenti della strada. Alla presente scheda sono allegate mappe e analisi dei dati dettagliate per la rete viaria comunale (dati 2016).</p> <p><b>Altre informazioni:</b>  <b>File dati, mappe e analisi ad hoc allegate</b> - Link a poster conferenza di statistica:  <a href="https://www.istat.it/storage/Conf12File/posterImg/045.jpg">https://www.istat.it/storage/Conf12File/posterImg/045.jpg</a>  <a href="https://www.istat.it/storage/Conf12File/posterPdf/045.pdf?608874576">https://www.istat.it/storage/Conf12File/posterPdf/045.pdf?608874576</a></p>





Sources: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster-NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community.

## SCHEDA-PROGETTO 5/4

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	<input type="checkbox"/>
<b>Referenti:</b>	Antonino Tripodi – Roberto Sapia	
<b>Telefono:</b>		
<b>Indirizzo e-mail:</b>	<a href="mailto:antonino.tripodi@uniroma1.it">antonino.tripodi@uniroma1.it</a> ; <a href="mailto:rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com">rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com</a>	

<b>Denominazione della Proposta:</b>	INCREMENTO DELLA MOBILITÀ DEI DISABILI ATTRAVERSO L'AUMENTO DELLA CAPACITÀ DI TRASPORTO IN TPL NELLE VARIE MODALITÀ	
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ANALISI, INDAGINI, STUDI DI SETTORE ALTRO (specificare) .....	
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) Disabili	
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) Progetto articolato di indagine e programmaz. interventi mobilità disabili in TPL	
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	



<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Realizzazione di indagine/studio/progetto articolato per l'incremento e miglioramento della mobilità dei disabili in TPL nelle varie modalità.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Vedi sopra
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Realizzazione nell'arco di sei mesi di un progetto organico per l'incremento della mobilità dei disabili in TPL nelle varie modalità.
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
1) Indagine sulle esigenze di mobilità dei disabili 2) Indagine sulle disponibilità e modalità attuali 3) Realizzazione di un progetto organico per il soddisfacimento delle necessità in un arco temporale soddisfacente e sopportabile
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
1) Coinvolgimento delle categorie 2) Acquisizione di dati dai soggetti "utenti", "attori" e gestori. 3) Redazione del piano/progetto di attuazione degli interventi
<b>RISULTATI ATTESI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
//
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
//
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
//
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
//
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
//
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
//
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
//
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
La presente scheda-progetto intende stabilire un "segnale di preavviso" sulla opportunità di integrare le iniziative riguardo alla sicurezza dei percorsi per disabili con iniziative rivolte all'aumento della capacità del TPL nel soddisfare le loro esigenze di mobilità, quale contributo alla loro sicurezza ed alla vivibilità nella città. I dati forniti da "Studio IRE" il 21 settembre riportano: <b>Dotazioni TPL</b> - le vetture ATAC su gomma che hanno le pedane (di vario tipo) sono 1.563 (praticamente l'80% delle vetture su gomma, bus + filobus per un totale di 1.964 vetture); - le 476 vetture di roma tpl sono al 100% dotate di pedane. <b>Servizio TAXI</b> attualmente gli utenti che possono utilizzare il servizio disabili sono 929 - 748 possono utilizzare il servizio taxi - 181 possono utilizzare il servizio collettivo Considerato il periodo gennaio - maggio 2017 - sul servizio individuale risultano attivi 636 utenti - sul servizio collettivo risultano attivi 163 utenti

## SCHEDA-PROGETTO 5/5

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE CARRABILE .....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE PEDONALE, CICLABILE.....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	<b>UTENZE VULNERABILI</b> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	<input type="checkbox"/>
Referenti:	Antonino Tripodi – Roberto Sapia	
Indirizzo e-mail:	<a href="mailto:antonino.tripodi@uniroma1.it">antonino.tripodi@uniroma1.it</a> ; <a href="mailto:rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com">rsap.segr.utentivulnerabili@gmail.com</a>	
Proponenti:	Giuseppina Ciafardini Codraro - Per Animal Equality Italia	
Telefono:	3476605669	
Indirizzo e-mail:	giusycodraro@gmail.com	

Denominazione della Proposta:	<b>ISTITUZIONE DI AMBULANZA VETERINARIA H24 PER IL SOCCORSO STRADALE AGLI ANIMALI INVESTITI E NUMERO UNICO DI INTERVENTO</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... <b>ALTRO (specificare)</b> .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	<b>ALTRO (specificare) SOCCORSO STRADALE ANIMALI</b>	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	<b>ALTRO (specificare) CREAZIONE DI INFRASTRUTTURA</b>	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Il decreto legge n. 217 del 9 ottobre 2012 ha introdotto l'obbligo di soccorso stradale agli animali investiti, siano essi d'affezione, da reddito o protetti. purtroppo però questo obbligo rimane quasi sempre inevaso poiché non esiste un numero unico al quale rivolgersi e un'ambulanza veterinaria h24 che possa intervenire celermente così come non esiste una comunicazione adeguata sull'argomento.
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
Essendo anche gli animali tutti, d'affezione, selvatici o da reddito, utenti vulnerabili della strada urge la necessità di tutelarli sia in maniera preventiva, tramite una comunicazione mirata e la riduzione della velocità, che tramite un soccorso stradale certo e veloce che metta l'animale in sicurezza e l'utente in grado di svolgere un diritto/dovere. oggi ci troviamo nella condizione di non veder rispettata la legge nazionale poiché manca l'infrastruttura adeguata.
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• soccorso stradale agli animali investiti certo e veloce.</li> <li>• comunicazione attraverso vari canali di una legge nazionale che va rispettata e delle modalità di primo intervento che si possono attuare in attesa dei soccorsi.</li> <li>• riduzione della velocità in quanto misura preventiva importante sempre e necessaria lì dove per esempio ci siano attraversamenti frequenti di animali selvatici (come sulla via cristoforo colombo)</li> </ul>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
La sotto attività del soccorso stradale è la comunicazione adeguata dei diritti e doveri del cittadino in caso di incidente stradale che coinvolga un animale.
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
La comunicazione può essere svolta in vari ambiti e modi, coinvolgendo le scuole guida, usando un box dedicato nella comunicazione annuale del pagamento del bollo, con l'apposizione di apposito cartello presso gli studi veterinari, nella comunicazione generale sulla sicurezza stradale che si appronterà nelle scuole
<b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
Sicuramente una comunicazione adeguata e un intervento immediato possono salvare le vite di molti animali che spesso vediamo morenti a lato delle strade e dare un segnale importante di civiltà e di progresso in una delle più importanti capitali d'Europa.
<b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b>
A tempo indeterminato. il progetto potrebbe essere operativo in tempi brevissimi dato il coinvolgimento (come da allegato) di personale già esperto e che già opera nella zona di Fiumicino.
<b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ' / SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
A tempo indeterminato ove possibile e necessario

<b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b>
Consultare il progetto allegato
<b>COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE</b>
Si stima un costo di circa 947.600,00 euro per il primo anno (in cui dovranno essere approntate le ambulanze), costo che andrà a decrescere con l'ammortamento dei mezzi. In relazione all'importo stimato di circa 150 milioni di euro, che potranno essere investiti sulla sicurezza stradale dai proventi incassati tramite le multe, l'intervento inciderebbe per circa lo 0,63% del totale dando un segnale forte di civiltà e di progresso. Nel progetto è stato considerato l'uso di due ambulanze ma si potrebbe anche iniziare con un progetto pilota di una sola ambulanza e valutare in seguito l'eventuale implementazione. Pertanto il costo iniziale sarebbe ridotto della metà e avrebbe un'incidenza dello 0,35% del totale.
<b>CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE</b>
Il canale di finanziamento dovrebbe essere minimo il 50% dei proventi delle multe come da art. 208, comma 4 e parte del 142 del codice della strada che nel comune di Roma si stimano intorno ai 300 milioni, quindi 150 milioni. Ma siccome la legge che obbliga al soccorso stradale è una legge nazionale si potrebbe chiedere anche un finanziamento dal ministero dei trasporti o della salute o delle infrastrutture o altro. Le risorse finanziarie da impegnare si stimano nell'ordine dello 0,63% di 150 milioni (circa 947,600 euro anno) per due ambulanze o circa lo 0,35% (circa 525,000 euro anno) per l'uso di una sola ambulanza come progetto pilota. I costi dei mezzi sarebbero ammortati negli anni successivi
<b>INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b>
Come da allegato la gestione dell'attività potrebbe essere assegnata all'associazione nuovo domani già esperta e operante nel comune di Fiumicino. La sotto attività relativa alla comunicazione potrebbe essere affidata al comune attraverso i social network o altri mezzi già descritti in precedenza.
<b>EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI</b>
Nel progetto presentato sono compresi anche corsi di addestramento e aggiornamento tenuti da professionisti del settore nonché assicurazioni, abbigliamento adeguato e quant'altro necessario all'espletamento delle funzioni richieste.
<b>ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA</b>
Il disegno progettuale concernente la sicurezza stradale dovrebbe essere un unicum e interessare tutti gli utenti vulnerabili della strada. In un territorio fortemente antropizzato come quello del comune di Roma è urgente intervenire per dare risposta certa a una legge nazionale che prevede l'obbligo di soccorso stradale agli animali investiti (n.217 del 9 ottobre 2012). Più del 50% degli italiani ha animali domestici in casa e sempre più persone manifestano sensibilità per il benessere degli animali, siano essi d'affezione, da reddito o selvatici. Purtroppo sono all'ordine del giorno gli incidenti stradali che vedono coinvolti gli animali per le strade di Roma, vuoi per abbandono, randagismo, disattenzione o incapacità del tutore umano di salvaguardare la sicurezza dell'animale domestico. Inoltre sulle strade a scorrimento veloce, molti animali selvatici vengono investiti sia per motivi strutturali che per motivi legati all'alta velocità. E' ora di colmare una lacuna e di rispondere con efficacia alle richieste dei tanti cittadini che ora non sanno esattamente a chi rivolgersi e sono costretti ad aspettare per ore un intervento che spesso neanche arriva, mettendo a repentaglio sia la vita dell'animale investito che quella del cittadino in attesa dei soccorsi che vorrebbe rispettare la legge nazionale.



## GRUPPO 6 : Mobilità sostenibile, TPL e sistemi alternativi di mobilità

Referenti	Beatrice Galli
<b>1</b>	FERMATE TPL: STOP ALLA ILLEGALITÀ (PEDANE PREFABBRICATE MOLO)
<b>2</b>	OTTIMIZZARE ED IMPLEMENTARE L'INFORMAZIONE ALL'UTENZA DEL TPL, NELLE STAZIONI METRO, ALLE FERMATE BUS E SU TUTTI I MEZZI PUBBLICI
<b>3</b>	IDENTIFICAZIONE, CHIARA INDICAZIONE ED INFRASTRUTTURAZIONE NELLE STAZIONI METRO DEI PERCORSI DI ACCESSO ED USCITA PER LE BICI
<b>4</b>	SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE DISABILI TEMPORANEI O PERMANENTI
<b>5</b>	ROGETTO ZEBRESICURE: PROTEZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI AFFERENTI ALLE STAZIONI DELLA RETE METROPOLITANA CON REALIZZAZIONE DI UN PROTOTIPO DA ADOTTARE PER ALTRE RETI DI SERVIZI AD ALTA FREQUENTAZIONE
<b>6</b>	RIPRISTINO DEGLI STALLI PER BICI NEI NODI DI SCAMBIO DI CAPOLINEA BUS E FERMATE METRO ED INSTALLAZIONE DI NUOVI PER ADEGUAMENTO ALLE ESIGENZE DELL'UTENZA
<b>7</b>	CONTROLLO E SOSTENIBILITÀ DEL TRAFFICO DELL'ASSE MARCO POLO –CILICIA –ACAIA_ BRITANNIA

### CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE PROPOSTE:

Il gruppo di lavoro Mobilità sostenibile, trasporto collettivo e sistemi alternativi di mobilità, dopo ampia discussione, ha deciso di non esprimere al suo interno alcuna priorità tra i progetti presentati finora dal gruppo stesso.

Sono quindi indicate, tra le proposte già finanziate, quelle alle quali sia stata attribuita maggiore priorità dalla Commissione di Coordinamento (indicata a lato per ciascuna proposta).

Seguono ulteriori proposte alle quali è stata attribuita dalla Commissione la stessa priorità (4) delle ultime due indicate nel precedente elenco

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	X
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ ...	X
Sotto-Gruppo:		
Referente:	ADP - Associazione Diritti Pedoni – Vito Nicola De Russis	
Telefono:	Cell. 3393484370	
Indirizzo e-mail:	v.derussis@teletu.it	

Denominazione della Proposta:	Tutti i membri della famiglia umana nascono liberi e uguali in dignità e diritti inalienabili. La cultura è vita: consolida e incrementa il soggetto positivo o negativo. La cultura del rispetto è educazione. La cultura della sicurezza stradale educa alla “convivenza civile” La strada pubblica è uno dei vitali beni comuni: umana, civile, gioiosa e utile quando è “Spazio condiviso”; è resa violenta, disumana e incivile dalla differenza delle velocità (pedonale, ciclabile, Tpl e veicoli privati). <b>“Fermate Bus TPL”: STOP ALLA ILLEGALITA’</b>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	X
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario .....</i> ..... ALTR0 (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	X
	CICLISTI .....	<input type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTR0 (specificare) ..... <b>.UTENZA TPL</b>	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	X
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTR0 (specificare)..... <b>ILLEGALITA' DIFFUSA</b> (Sostiene Assessora Margherita Gatta che “proseguirà ..... la direttrice della legalità.”)	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) ..... <b>URGENTE E NECESSARIA.....</b>	X
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale ....	X
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: ..... <b>OLTRE 8.000 FERMATE BUS</b>	
	Tratta stradale / Intersezione.....	
	Specificare: .....	



## DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

La struttura delle attuali fermate Bus TPL romano – con qualche eccezione – non è conforme al Codice della Strada: RISPETTARE la LEGGE. (v. All.) L’area di quelle fermate è sempre illegalmente occupata. Questa immensa ILLEGALITA’ – prevista la multa, il ritiro dei punti della patente e la rimozione – non è “vista” dal Gestore TPL e dagli Amministratori: VA ELIMINATA. In presenza della fattiva partecipazione dei conducenti(multati),(v. Canali di ...) si può realizzare la fermata con pedana prefabbricata (lunga 20 m. totali: m. 18 più 2) con pensilina, palina segnaletica luminosa, orario dei passaggi e le telecamere. Si libera l’area del zig-zag (m. 12 più 12, pari al 54,54% dell’area totale) che si destina a normale parcheggio veicoli privati e, ove necessita, ai cassoni AMA.

## FINALITÀ GENERALI (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)

ELIMINARE questa Università della ILLEGALITA’. Non si è credibili se si dimostra di conoscere bene i propri diritti (inseguire i viaggiatori privi di biglietto; atto limitato al denaro: **a fare cassa**) e non perseguire – con azione culturale sul rispetto della legalità – chi parcheggia nelle aree delle fermate dei bus TPL (triplice effetto cultural-educativo: multa, ritiro punti dalla patente, rimozione del veicolo).. L incongruenza è evidente.

**OBIETTIVI SPECIFICI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

**La fattiva partecipazione dei “conducenti multati” permetterebbe di avere a Roma le fermate bus Tpl con le pedane, le pensiline, le paline segnaletiche luminose, gli orari dei passaggi dei bus e le telecamere. Occorre produrre ed utilizzare la cartacea “Multa partecipata” ovvero uno stampato di multa normale contenente la informazione sulla possibilità di effettuare il versamento apponendo la firma sul conferimento dell’intero importo (di quella sua multa) alla realizzazione delle fermate con pedane, come sopra descritte.**

## ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITA’

## MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITA’

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Strutturale cessazione della immorale, incivile, illegale occupazione privata dell'area delle fermate bus TPL che rende pericoloso l'uso del mezzo pubblico; e dell'immorale, incivile, illegale comportamento di tutti coloro i quali – avendone le competenze e le responsabilità – non intervengono. Oltre a consegnare alla Città di Roma delle fermate TPL simili a quelle di moltissime altre Città del Mondo, viene reso efficace ed efficiente il rispetto dei diritti e della dignità degli utenti del TPL. Infine, è possibile ed auspicabile la funzione domino nei gestori del TPL: non rovinare quella “normalizzazione” continuando a mantenere gli attuali indecenti tempi di attesa.

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

**Roma Servizi Mobilità**

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

Dal PNSS, dall'art. 208 del Codice della Strada, dal lascito dei conducenti multati

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	X
Sotto-Gruppo:	TRASPORTO COLLETTIVO INTERMODALITA'	
Referente:	Beatrice Galli,	
Telefono:	3336673138	
Indirizzo e-mail:	beatrice.galli@fiab-onlus.it	

Denominazione della Proposta:	OTTIMIZZARE ED IMPLEMENTARE L'INFORMAZIONE ALL'UTENZA DEL TPL, NELLE STAZIONI METRO, ALLE FERMATE BUS E SU TUTTI I MEZZI PUBBLICI	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	X
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> INCENTIVO DELL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	X
	CICLISTI .....	X
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	X
	AZIONE IMMATERIALE .....	X
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	X
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	X
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<p><b>OTTIMIZZARE ED IMPLEMENTARE L'INFORMAZIONE ALL'UTENZA DEL TPL, NELLE STAZIONI e a bordo di bus e convogli metro, con verifica della situazione alle fermate bus (segnaletica orizzontale, paline, tettoie,...), funzionalità dei pannelli informativi e dei monitor a bordo, e ripristino della stessa ove necessario</b></p> <p><b>MIGLIORAMENTO DEL SOFTWARE (INFO DELLE PALINE INTELLIGENTI ALLE FERMATE NON REALISTICHE)</b></p>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
<p><b>Attenzione all'utenza ed incentivo dell'uso del trasporto collettivo</b></p> <p><b>Spostamento di quote di mobilità da quella privata a motore alla mobilità attiva, agevolando l'uso del trasporto collettivo da parte di chi si sposta a piedi o in bici</b></p>
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<p><b>Variazione del modal split verso un aumento degli spostamenti a piedi e in bici con l'ausilio intermodale</b></p> <p><b>Diminuzione dell'incidentalità</b></p>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p><b>Informazioni sul sito dedicato:</b> più semplice reperimento info da parte dell'utenza, miglioramento software per identificazione percorsi, aggiornare mappa ciclabili, ....</p> <p><b>Indicazioni nelle stazioni:</b> cartelli con tutti i regolamenti vigenti, esposti e posizionati in modo da essere leggibili (vedi stazione Porta S. Paolo della Roma-Lido; foto non eseguibile), pannelli luminosi attivi,...</p> <p><b>Fermate bus:</b> verifica della segnaletica orizzontale, paline, tettoie, paline intelligenti, (verifica condizioni di sicurezza della fermata)</p> <p><b>A bordo di bus e metro:</b> verifica e conseguente ripristino, ove necessario, della funzionalità dei pannelli informativi e dei monitor a bordo,</p>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>

<p><b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p>
<p>Variazione del modal split verso un aumento degli spostamenti a piedi e in bici con l'ausilio intermodale</p> <p>Diminuzione dell'incidentalità</p>
<p><b>DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI</b></p>
<p>A regime: manutenzione permanente</p>
<p><b>CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'</b></p>
<p><b>SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI</b></p>



**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

EX ART 208

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	X
Sotto-Gruppo:	TRASPORTO SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO, INTERMODALITA'	
Referente:	Beatrice Galli	
Telefono:	3336673138	
Indirizzo e-mail:	beatrice.galli@fiab-onlus.it	

Denominazione della Proposta:	IDENTIFICAZIONE, CHIARA INDICAZIONE ED INFRASTRUTTURAZIONE NELLE STAZIONI METRO DEI PERCORSI DI ACCESSO ED USCITA PER LE BICI	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE.....	X
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Messa in sicurezza degli itinerari ciclabili e pedonali</b> ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	X
	CICLISTI .....	X
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	X
	AZIONE IMMATERIALE .....	X
	ALTRO ( <i>specificare</i> ) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	X
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	X
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	<i>Specificare:</i> .....	

<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
<b>IDENTIFICAZIONE, CHIARA INDICAZIONE ED INFRASTRUTTURAZIONE NELLE STAZIONI METRO DEI PERCORSI DI ACCESSO ED USCITA PER LE BICI MEDIANTE SEGNALETICA E SCIVOLI DEDICATI</b>
<b>FINALITÀ GENERALI</b> <i>(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)</i>
<p><b>Spostamento di quote di mobilità da quella privata a motore alla mobilità attiva (ciclistica), ed all'uso intermodale del mezzo bici.</b></p> <p><b>Quest'ultimo consente di ampliare il raggio di azione della bicicletta, e ne facilita l'uso in fasce orarie notturne o in caso di maltempo.</b></p> <p><b>L'installazione di scivoli, ove possibile, è mirata anche a facilitare il transito di passeggini, carrozzine per disabili, trolley.</b></p>
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i>
<p>Spostamento di quote di mobilità da quella privata a motore alla mobilità attiva (ciclistica), ed all'uso intermodale del mezzo bici.</p> <p>Quest'ultimo consente di ampliare il raggio di azione della bicicletta, e ne facilita l'uso in fasce orarie notturne o in caso di maltempo</p> <p>Agevolare anche (scivoli) il transito di passeggini, carrozzine per disabili, trolley</p>
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificazione dei percorsi di adduzione alle stazioni (riportati in altri progetti presentati)</li> <li>• Identificazione dei percorsi all'interno delle stazioni</li> <li>• Identificazione delle esigenze infrastrutturali (segnaletica visibile e chiara, canaline e/o scivoli)</li> <li>• Progettazione della segnaletica ed altre infrastrutture (canaline e/o scivoli)</li> <li>• Installazione della segnaletica</li> <li>• Installazione delle infrastrutture (canaline e/o scivoli)</li> </ul>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'</b>
<p><b>RISULTATI ATTESI</b> <i>(sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)</i></p>

Spostamento di quote di mobilità da quella privata a motore alla mobilità attiva (ciclistica), attraverso l'uso intermodale del mezzo bici

Agevolare anche (scivoli) il transito di passeggini, carrozzine per disabili, trolley

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

(DA AGGIUNGERE TEMPISTICHE PREVISTE)

- Identificazione dei percorsi all'interno delle stazioni
- Identificazione delle esigenze infrastrutturali (segnaletica visibile e chiara, canaline e/o scivoli)
- Progettazione della segnaletica ed altre infrastrutture (canaline e/o scivoli)
- Installazione della segnaletica
- Installazione delle infrastrutture (canaline e/o scivoli)

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

Roma servizi per la mobilità

ATAC

ALTRI

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

**EX ART. 208**

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

Manutenzione segnaletica a cura del proprietario (gestore??) degli spazi

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Sotto-Gruppo:		
Referente:		
Telefono:		
Indirizzo e-mail:		

Denominazione della Proposta:	<i>Decreto Sicurezza Stradale / norme superiori banditi FESB. Piani Elim. b. ex. Sinergie tra vari Enti Pubblici</i>	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITÀ' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) <i>Permane con disabilità Temporane/permanete</i>	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	



**DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA**

Utilizzare questa occasione per rispondere alle prescrizioni previste dalla Legge 44/1986 e L.104/92. Art. 32 - Obbligo predisposizione PEBI Comunali, che possono riguardare brani di Territorio urbano.  
Ad esempio l'area vicino. in Cole di Rives - zona S. Pietro.

**FINALITÀ GENERALI** (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)

**OBIETTIVI SPECIFICI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Rendere facilmente riconoscibili (accennati) i principali fattori personali e mezzi

**ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ**

**MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ**

## SCHEDA-PROGETTO

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE..... <input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) ..... <input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ ..... <input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI ..... <input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ . <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Sotto-Gruppo:</b>	--
<b>Referente:</b>	Ing. Andrea Spinosa – Delegato AIIT Associazione Italia Ingegneri del Traffico – sez. Lazio
<b>Telefono:</b>	3298180030
<b>Indirizzo e-mail:</b>	as@cityrailways.net

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>Progetto ZEBRESICURE: protezione degli attraversamenti pedonali afferenti alle stazioni della rete metropolitana con realizzazione di un prototipo da adottare per altre reti di servizi ad alta frequentazione (ad esempio plessi scolastici primari, presidi ospedalieri, centri sportivi)</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	<b>AZIONE TRASVERSALE</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>AZIONE SPECIFICA</b> ..... <input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Sicurezza dei pedoni e dei ciclisti</b> <b>ALTRO (specificare)</b> .....
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	<b>PEDONI</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>CICLISTI</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>GIOVANI</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>VELOCITÀ</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>ALTRO (specificare)</b> .....
<b>Tipologia di intervento</b>	<b>INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura)</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>AZIONE IMMATERIALE</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>ALTRO (specificare)</b> .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	<b>BREVE PERIODO (biennio)</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>MEDIO PERIODO (quinquennio)</b> ..... <input type="checkbox"/> <b>LUNGO PERIODO (decennio)</b> ..... <input type="checkbox"/>
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	<b>Tutto il territorio comunale</b> ..... <input checked="" type="checkbox"/> <b>Ambito Municipale</b> ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare: Passaggi pedonali afferenti alle fermate della rete metropolitana e alle linee Roma-Lido e Roma-Nord</i> <b>Tratta stradale / Intersezione</b> ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare: .....</i>



<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA</b>
Passaggi pedonali afferenti alle fermate della rete metropolitana (25 sulla linea A, ad eccezione dei nodi complessi di Termini e Repubblica; 25 sulla linea B/B1; 21 sulla linea C) e delle linee Roma-Lido (10 fermate) e Roma Nord (14 fermate) per un totale di 320 attraversamenti
<b>FINALITÀ GENERALI</b> ( <i>rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario</i> )
Finalità prodotte nelle seguenti azioni di Piani: <ul style="list-style-type: none"> <li>S1 Sicurezza dei pedoni;</li> <li>S3 Riduzione della velocità</li> <li>S4 Livelli di consapevolezza e percezione del rischio</li> <li>S5 Aumento dei controlli</li> </ul>
<b>OBIETTIVI SPECIFICI</b> ( <i>sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..</i> )
Protezione dell'utenza debole con triplice azione: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Creare un senso di sicurezza e protezione quando si approciano i passaggi pedonali identificati come ZEBRESICURE verso un determinato servizio territoriale: stazioni della metropolitana, plessi scolastici, presidi ospedalieri</li> <li>2. Creare un senso automatico di autocontrollo nell'utenza dei veicoli in transito in prossimità degli attraversamenti pedonali identificati come ZEBRESICURE</li> </ul> Restituire visibilità e riconoscibilità al servizio territoriale raggiungibile con le ZEBRESICURE che assumono quindi la funzione catalizzatrice di <i>landmark urbano</i> .
<b>ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ</b>
Adozione di un approccio modulare, adattabile e flessibile, proponendo una soluzione tecnica personalizzabile nei contesti più svariati sia per quanto concerne le condizioni ambientali al contorno in cui si va a inserire il sistema, che anche per semplici considerazioni economiche e di altre opportunità dell'utente finale. In particolare il sistema può essere scomposto in quattro blocchi: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Blocco di illuminazione del pedone in attraversamento;</li> <li>2. Blocco di alimentazione da sorgente fotovoltaica</li> <li>3. Blocco di supervisione dello stato del sistema complessivo</li> <li>4. Blocco di visione artificiale</li> </ul>
<b>MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ</b>
Si potrà decidere di installare un sistema completo di tutti i suoi blocchi oppure di utilizzarne anche solo uno. La realizzazione di ogni elemento del prototipo potrà essere eseguita basandosi sulla analisi delle migliori esperienze europee e finalizzato all'incremento della sicurezza dei pedoni. In particolare si dovrà tenere conto dell'accessibilità per tutti i tipi di utenti, con rampe più sicure e dispositivi specifici per le utenze deboli; la visibilità pedone- conducente con appositi layout per i marciapiedi e illuminazione artificiale dedicata; una segnaletica qualitativamente migliore, più percepibile dagli utenti e più duratura nel tempo.

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Riduzione generale dell'incidentalità in termini di investimenti sulle strisce

Riduzione della lesività specifica delle fatalità

Aumento della sicurezza percepita dall'utenza debole nel raggiungere le stazioni della metropolitana – o gli altri servizi che si vorranno proteggere con ZEBRESICURE

#### DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

L'installazione del sistema completo è stimabile in circa 15 giorni a nodo, dove si considerano 4 attraversamenti per nodo su strade con carreggiata di larghezza compresa tra 10 e 15 metri.

Attivando 4 squadre di 5 persone è possibile attrezzare i 95 nodi individuati sulla rete metropolitana (320 attraversamenti) in 356 giorni lavorativi ovvero 452 giorni – 19 mesi - naturali e consecutivi (lavorando il sabato, ma non la domenica e i festivi).

#### CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ

Totale di 715 giorni naturali e consecutivi – supponendo di svolgere le attività di cantiere su 6 giorni settimanali, domeniche e festivi esclusi con 4 squadre su altrettanti quadranti di lavoro in parallelo:

### ZEBRESICURE IN METRO: CRONOPROGRAMMA COMPATTO

Nome	Durata	2017-II		2018-I				2018-II			2019-I				2019-II	
		S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N
1 Progettazione e attività preliminari	175 giorni	██████████														
2 Gara integrata di affidamento lavori	60 giorni							██████								
3 Svolgimento dei lavori su 4 quadranti	452 giorni										██████████	██████████	██████████	██████████		
4 Collaudi e verifiche	30 giorni															██████

#### SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI

Comune di Roma; Roma Servizi per la Mobilità srl; Ditte esterne per l'esecuzione dei lavori

#### COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ E QUADRO ECONOMICO GENERALE

Voce	Importo (euro)
<i>Totale opere civili e impianti</i>	<b>3.484.300,00</b>
<i>Totale somme a disposizione</i>	<b>803.409,89</b>
<b>TOTALE QUADRO ECONOMICO</b>	<b>4.287.709,89</b>

Di seguito il dettaglio del Quadro economico per singole voci sommarie:

## PROGETTO ZEBRESICURE IN METRO

Intervento	Unità	Valore	Costo unitario	Importo (euro)
<i>Stampaggio a freddo strisce pedonali</i>	N	320	740,00	236.800,00
<i>Led di segnalazione attraversamenti</i>	N	201.000	3,50	703.500,00
<i>Sistemi di rilevamento a infrarossi</i>	N	320	1.250,00	400.000,00
<i>Logica di controllo e cabinato con quadro generale</i>	N	320	5.500,00	1.760.000,00
<i>Segnali e altri elementi di completamento</i>	N	2.560	150,00	384.000,00
<b>Opere civili e impianti</b>				<b>3.484.300,00</b>
	IVA	10%		348.430,00
<b>Totale opere civili e impianti</b>				<b>3.832.730,00</b>
			<i>Progetto definitivo e studi ambientali*</i>	2,50% 87.107,50
			<i>Progetto esecutivo *</i>	1,70% 59.233,10
			<i>Direzione lavori, assistenza al collaudo, prove di accettazione*</i>	3,00% 104.529,00
			<i>Collaudo tecnico-amministrativo</i>	0,50% 17.421,50
			<i>Oneri per la sicurezza non compresi nei costi unitari</i>	2,50% 87.107,50
			<i>Rilievi, accertamenti e indagini</i>	1,50% 52.264,50
			<i>Allacciamenti ai pubblici servizi</i>	2,20% 76.654,60
			<i>Imprevisti</i>	5,00% 174.215,00
	IVA	22%		144.877,19
<b>Totale somme a disposizione</b>				<b>803.409,89</b>
<b>TOTALE QUADRO ECONOMICO</b>				<b>4.636.139,89</b>

\* *Compensi progettazione come da DM 143/2013 (Decreto Parametri Bis), DM 140/2012 (Determinazione dei parametri per la liquidazione da parte di un organo giurisdizionale dei compensi per le professioni tecniche) e DM 04.04.2001 (Calcolo Tariffa Architetti ed Ingegneri per Opere Pubbliche).*

### CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE

Finanziamento diretto del Comune con possibilità di impiego di fondi comunitari – anche attraverso piattaforma POR/FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) Regione Lazio – per implementazione di azioni volte alla realizzazione prototipale di prodotti commerciali per la *smart-city*

## INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITÀ / SOTTO-ATTIVITÀ

La proposta prevede lo svolgimento di una fase di progettazione interna all'Amministrazione.

La fase realizzativa prevede lo svolgimento di una gara con affidamento dei lavori a ditte esterne: l'Amministrazione può comunque partecipare alla progettazione definendo un prototipo con valore commerciale da reimpiegare sia all'interno del territorio comunale di Roma che nella Città metropolitana.

## EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI

Partendo dal CDS e dal relativo Regolamento attuativo, si sono presi in considerazione gli articoli in cui si fa riferimento ai dispositivi di segnalazione orizzontale quali le strisce pedonali (art. 40) e dei segnali luminosi complementari (art.42) escludendo l'articolo 41 che norma l'utilizzo dei segnali luminosi verticali o di pericolo quali semafori o lampeggianti.

L'art.40 riguarda i dispositivi di segnalazione orizzontali quali le strisce pedonali su cui devono essere applicati i marker luminosi. In questo articolo ed in particolare nel comma 7 si fa riferimento al relativo regolamento che norma la forma le dimensioni rimandando all'art. 153 (Dispositivi retroriflettenti integrativi dei segnali orizzontali).

Nel regolamento non sono menzionati i marker a led quali dispositivi di illuminazione ausiliaria, ma sono inseriti come riferimento i marker catarifrangenti offrendo qualche riferimento per una definizione tecnica delle specifiche costruttive. L'art. 42 norma, invece, i segnali luminosi complementari che sono dispositivi che servono a far rilevare punti critici o a far rallentare la velocità.

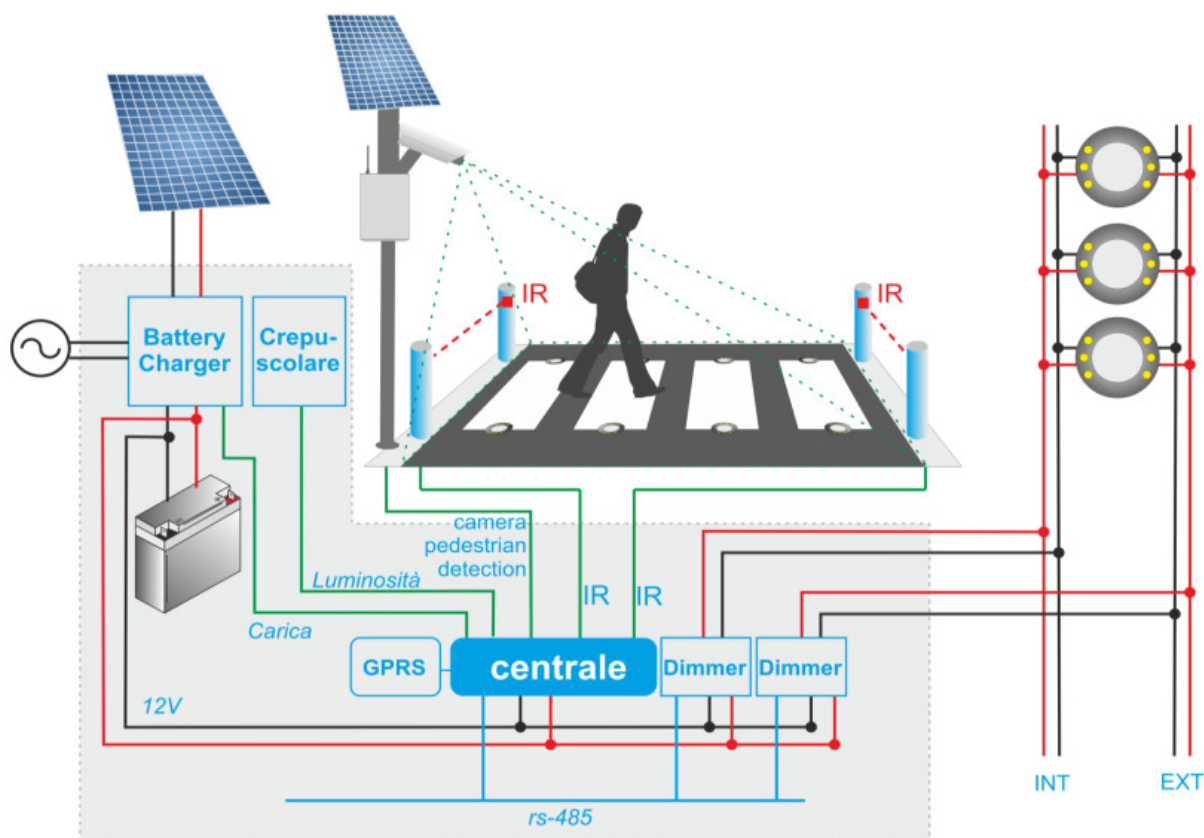
A proposito della segnalazione per sanzionamento della compresenza pedone/autoveicolo si fa riferimento alla mancata precedenza data al pedone. Ai sensi del Codice della Strada, come riformato nel 2010, viene infatti stabilito l'obbligo di fermarsi e non solo di rallentare di fronte ad un pedone che si accinge ad attraversare sulle strisce: non solo, dunque, se sta già attraversando, ma anche se è soltanto in procinto di muoversi: chi trasgredisce la norma sarà punito con la sottrazione di 8 punti (contro i 5 precedenti) e con la multa (invariata) di 150 euro. È dunque evidente, sia per l'aumento dei punti sottratti sia per il nuovo obbligo di sosta, che il codice mette l'accento sulla tutela e sul rispetto dei pedoni in maniera forte, equiparando per altro la normativa italiana con quella della maggior parte dei paesi stranieri, dove il rispetto degli attraversamenti pedonali è da tempo più considerato.

## ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

Il sistema di sicurezza per gli attraversamenti pedonali nella sua totalità comprende i seguenti componenti principali:

1. sensori che rilevano la presenza del pedone;
2. due file di LED sulle strisce pedonali con duplice funzione (evidenziare l'attraversamento dei pedoni e avvisare repentinamente gli automobilisti);
3. pali con pannello solare per fornire l'alimentazione elettrica;
4. impianto di supervisione dello stato del sistema complessivo.
5. sistema di visione artificiale che consente di verificare la presenza di sagome sulle strisce, acquisire dati statistici, attivare la segnalazione di un comportamento non conforme da parte di un autoveicolo in transito.

I moduli nel loro complesso sono riportati nella seguente figura.



Le parti che compongono l'hardware di questo modulo sono: Pannello solare; Inverter; Accumulatore a batteria; Sensore crepuscolare (hardware o software); Sensore di temperatura; Centralina di controllo; Sorgente di alimentazione esterna.

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ .	X
Sotto-Gruppo:	Infrastrutture ciclabilità	
Referente:	Beatrice Galli (FIAB-onlus)	
Telefono:	3336673138;	
Indirizzo e-mail:	beatrice.galli@fiab-onlus.it	

Denominazione della Proposta:	RIPRISTINO DEGLI STALLI PER BICI NEI NODI DI SCAMBIO DI CAPOLINEA BUS E FERMATE METRO ED INSTALLAZIONE DI NUOVI PER ADEGUAMENTO ALLE ESIGENZE DELL'UTENZA	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	X
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>Messa in sicurezza degli itinerari ciclabili e pedonali</b> ALTRO (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	X
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	X
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRO (specificare) .....	
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	X
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	X
	Ambito Municipale .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input type="checkbox"/>
	Specificare: .....	

**DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA**

**RIPRISTINO DEGLI STALLI PER BICI NEI NODI DI SCAMBIO DI CAPOLINEA BUS E FERMATE METRO ED INSTALLAZIONE DI NUOVI PER ADEGUAMENTO ALLE ESIGENZE DELL'UTENZA**

**FINALITÀ GENERALI** (*rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario*)

**Incentivare l'uso del trasporto collettivo**

**OBIETTIVI SPECIFICI** (*sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..*)

**ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'**

**Il progetto prevede diverse distinte fasi:**

- **Verifica dell'esistente attraverso sopralluoghi specifici;**
- **progettazione del ripristino ed implementazione numero stalli;**
- **individuazione delle risorse**
- ....
- **installazione**

**MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'**

**RISULTATI ATTESI** (*sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..*)

**Incentivo all'uso dell'uso intermodale della bici e spostamento di quote di mobilità da quella privata a quella attiva e collettiva.**

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**



Ex art 208

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

**il presente progetto è da considerarsi integrazione dell'ottimo progetto presentato da Valter Palombi per Roma Smart City, al quale si rimanda per dettagli specifici.**

## SCHEDA-PROGETTO

Gruppo di Lavoro:	CULTURA, FORMAZIONE E COMUNICAZIONE.....	<input type="checkbox"/>
	INFRASTRUTTURE (PEDONALE, CICLABILE, CARRABILE) .....	<input type="checkbox"/>
	GOVERNO DEL TRAFFICO E REGOLAZIONE DELLE VELOCITÀ .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	UTENZE VULNERABILI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MOBILITÀ SOSTENIBILE, TRASPORTO COLLETTIVO E SISTEMI ALTERNATIVI DI MOBILITÀ. ....	<input checked="" type="checkbox"/>
Sotto-Gruppo:		
Referente:	Daniele Martella	
Telefono:	3484520007	
Indirizzo e-mail:	daniele716@alice.it	

Denominazione della Proposta:	Controllo e sostenibilità del traffico dell'asse Marco Polo –Cilicia –Acaia_ Britannia_ Magnagrecia_	
Inquadramento nel Programma Straordinario:	AZIONE TRASVERSALE .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE SPECIFICA .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di azione nel Programma Straordinario:	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> ..... ALTRA (specificare) .....	
Riguardante una componente specifica di incidentalità	PEDONI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	CICLISTI .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	GIOVANI .....	<input type="checkbox"/>
	VELOCITA' .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	ALTRA (specificare) <i>Danneggiamento edifici</i> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Tipologia di intervento	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	AZIONE IMMATERIALE .....	<input type="checkbox"/>
	ALTRA (specificare) <i>Rilevazione ed eliminazione vibrazioni degli edifici causate dall'alta velocità dei mezzi pesanti</i> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
Programmazione dell'azione	BREVE PERIODO (biennio) .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	MEDIO PERIODO (quinquennio) .....	<input type="checkbox"/>
	LUNGO PERIODO (decennio) .....	<input type="checkbox"/>
Ambito di applicazione della Proposta	Tutto il territorio comunale .....	<input type="checkbox"/>
	Ambito Municipale .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Specificare: ...I e VII municipio</i> .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	Tratta stradale / Intersezione .....	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Specificare: Marco Polo –Cilicia-Acaia-Britannia-Magnagrecia</i>	

#### DESCRIZIONE GENERALE DELLA PROPOSTA

Istallazione di sistemi di controllo del rispetto della segnalazione semaforica e della velocità a tutela degli attraversamenti pedonali nonché contenimento delle vibrazioni ai fabbricati circostanti causate dall'alta velocità dei mezzi pesanti , in particolar modo nelle ore serali e notturne. Istallazione di sismografi o altra idonea strumentazione per la rilevazione delle vibrazioni causate ai fabbricati nel tratto Cilici/Acaia/Britannia/Magnagrecia)

#### FINALITÀ GENERALI (rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)

Assicurare il rispetto del segnale di rosso per consentire attraversamento sicuro dei pedoni e delle auto con segnale verde e attraverso la riduzione della velocità ridurre le vibrazioni provocate dall'alta velocità del traffico pesante ai piani alti dei fabbricati ai lati delle strade.

**OBIETTIVI SPECIFICI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

**Riduzione dell'incidentalità con riduzione delle vittime e riduzione delle situazioni di stress alle strutture ed alle persone causate dalle vibrazioni nelle abitazioni.**

#### ARTICOLAZIONE DELLE ATTIVITÀ IN SOTTO-ATTIVITÀ'

Istallazione di sistemi intelligenti di controllo del rispetto della segnalazione semaforica e della velocità (semafori: piazza galeria/latina/acaia, acaia/satricio, britannia/armenia/ercolano, magnagrecia mercato coperto)

#### MODALITÀ ATTUATIVE PER CIASCUNA SOTTO-ATTIVITÀ'

**RISULTATI ATTESI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

Riduzione dell'incidentalità con riduzione delle vittime e riduzione delle situazioni di stress alle strutture ed alle persone causate dalle vibrazioni nelle abitazioni.

**DURATA PREVISTA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' / TEMPI DI REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**

**CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**SOGGETTI COINVOLTI E RISORSE PROFESSIONALI**

**COSTO PREVISTO DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA' E QUADRO ECONOMICO GENERALE**

**CANALI DI FINANZIAMENTO E RISORSE FINANZIARIE DA IMPEGNARE**

**INDICAZIONI PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITA' / SOTTO-ATTIVITA'**

**EVENTUALI ACCORDI E SOTTOSCRIZIONE DI IMPEGNI DA PARTE DI SOGGETTI DIFFERENTI**

**ULTERIORI INFORMAZIONI UTILI ALLA DESCRIZIONE / VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

## GRUPPO 7 : Distribuzione proventi ex art. 208

Referenti	Marco Santucci
1	DISTRIBUZIONE DEI PROVENTI EX ART. 208. ANNUALITÀ 2018
2	ISTITUZIONE DI UN UFFICIO DI SCOPO "SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ" IN ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA STRAORDINARIO "VISION ZERO"

**Il 17 novembre 2017**, in riunione congiunta **I Commissione Capitolina Permanente e III Commissione Capitolina Permanente**, è stato posto all'ordine del giorno il tema dei Proventi di cui all'art. 208 del D.Lgs 285/1992 (Nuovo Codice della Strada).

In particolare la III Commissione Mobilità ha chiesto di verificare i dati relativi alla distribuzione, nel corso degli anni, di tali proventi rispetto a quanto indicato dall'art. 208 e ha incaricato la Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità di creare **un Gruppo di lavoro dedicato alla verifica e al monitoraggio della suddetta distribuzione**.

**Il 22 novembre 2017**, viene approvata la **Deliberazione n. 254** *“Determinazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 208 (comma 4-5 e 5bis) del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (nuovo Codice della Strada) e successive modifiche e integrazioni delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie alle violazioni previste dal Codice della Strada da destinare alle finalità previste dallo stesso articolo 208, e determinazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 142 (comma 12 bis e 12 ter) del D.lgs 285/1992 dei proventi derivanti dall'accertamento dei limiti massimi di velocità attraverso l'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di rilevamento. Anno 2018”*.

Si fa, in particolare riferimento ai commi 4, 5, 5-bis dell'Art.208 e 12-bis e 12-ter dell'Art.142 del D.lgs 285/1992.

In particolare, **secondo il comma 4**:

*Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:*

- a) *in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;*
- b) *in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;*
- c) *ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.*

I temi della distribuzione dei proventi ex artt. 208 e 142 D.lgs 285/1992 e, successivamente, della opportunità di istituire un **“Ufficio Speciale” per l'attuazione del Programma Straordinario Sicurezza Stradale**, vengono sollecitati dalla stessa Commissione Mobilità su input della Consulta all'Amministrazione.

Tale Struttura (Ufficio di Scopo), con una autonoma unità tecnico-amministrativa, dovrebbe essere caratterizzata da una visione trasversale e multidisciplinare preposta all'efficiente indirizzamento dei fondi a bilancio dedicati alla realizzazione dei progetti riguardanti la sicurezza stradale e il monitoraggio di tutti i processi di attuazione dal momento dell'impegno dei fondi al completamento degli interventi fino alla valutazione degli interventi stessi per le successive implementazioni annuali del Programma Straordinario.

In base a tali determinazioni, la Consulta ha istituito un Gruppo di lavoro che ha seguito, nel corso della seconda annualità, i vari passaggi operati a livello istituzionale sui entrambi i temi di interesse e ha proceduto, in vista della presentazione del Documento di “Osservazioni e Proposte” all'Amministrazione:

- nel definire, rispetto alle priorità di intervento, **una proposta di articolazione dei proventi**, in riferimento alle somme indicate dalla Del. 254/2017 relative all'annualità 2018;
- nel proporre **una scheda progetto dedicata alla istituzione di un Ufficio Speciale** (ufficio di scopo) in attuazione del Programma Straordinario “Vision Zero”.

## SCHEDA-PROGETTO 7/1

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	<b>DISTRIBUZIONE PROVENTI EX ART. 208</b>
<b>Referente:</b>	Marco Santucci
<b>Telefono:</b>	
<b>Indirizzo e-mail:</b>	marco.santucci68@gmail.com

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>DISTRIBUZIONE DEI PROVENTI EX ART. 2018. ANNUALITÀ 2018</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... X AZIONE SPECIFICA ..... <input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>GOVERNO E GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE</b>
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input type="checkbox"/>  TUTTE
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... ALTRO (specificare) ..... X
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... X MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... X LUNGO PERIODO (decennio) ..... X
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... X Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> .....



**PROPOSTA DELLA CONSULTA PER LA DISTRIBUZIONE PROVENTI ex ARTT. 208 e 142 CdS /annualità 2018**

<b>A</b>	<b>SEGNALETICA</b>	<b>36%</b>	<b>28.381.703,29</b>		<b>TIPOLOGIE</b>
70%	Black point		19.867.192,30	Dati Incidentalità	A/lieve
				Dati Municipi	B/medio
				Dati Associazioni	C/importante
26%	Bonifica Segnaletica		7.379.242,86	Analisi	
				Piano di Segnaletica e Segnalamento	
				Interventi di rimozione e allocazione	
				Cartellonistica pubblicitaria	
4%	Catasto		1.135.268,13	Proposta Consulta	Consulta
				Vecchio progetto	
<b>B</b>	<b>CONTROLLO E SANZIONAMENTO</b>	<b>28%</b>	<b>21.766.078,54</b>		
93%	Tecnologie		20.266.078,54	Autovelox	Consulta
				Tutor	
				Truscan	
				Droni	
				Telecamere (accertamento corsie riservate e golfi)	
				Semafori	
				Fotored	
				Telerilevamento acustico e ambientale	
				Street control/doppia fila	
7%	Mezzi		1.500.000,00		Consulta
			500.000,00	biciclette a pedalata assistita	
			500.000,00	Moto	
			500.000,00	piccole auto elettriche	
<b>C</b>	<b>ALTRO</b>	<b>36%</b>	<b>28.747.344,89</b>		
10%	Barriere (ammodernamento)		2.874.734,49		Consulta
40%	Manutenzione		11.498.937,96	Manto stradale in prossimità dei black point	
				Interventi per l'acqua	
35%	Accessibilità e Utenti deboli		10.061.570,71		
15%	Cultura		4.312.101,73	Scuola	
				Aziende	
				Tecnici	
				Adulti	
				Comunicazione	
	<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>78.895.126,72</b>		

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

(SEDUTA DEL 22 NOVEMBRE 2017)

L'anno duemiladiciassette, il giorno di mercoledì ventidue del mese di novembre, alle ore 16,05 nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1 RAGGI VIRGINIA.....	<i>Sindaca</i>	8 LEMMETTI GIANNI.....	<i>Assessore</i>
2 BERGAMO LUCA.....	<i>Vice Sindaco</i>	9 MARZANO FLAVIA .....	<i>Assessora</i>
3 BALDASSARRE LAURA.....	<i>Assessora</i>	10 MELEO LINDA.....	<i>Assessora</i>
4 CASTIGLIONE ROSALIA ALBA.....	<i>Assessora</i>	11 MELONI ADRIANO.....	<i>Assessore</i>
5 FRONGIA DANIELE.....	<i>Assessore</i>	12 MONTANARI GIUSEPPINA.....	<i>Assessora</i>
6 GATTA MARGHERITA.....	<i>Assessora</i>	13 MONTUORI LUCA.....	<i>Assessore</i>
7 GENNARO ALESSANDRO.....	<i>Assessore</i>		

Sono presenti gli Assessori Baldassarre, Gennaro, Lemmetti, Marzano, Meleo, Montanari e Montuori.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Pietro Paolo Mileti.

*(O MISSIS)*

A questo punto l'Assessore Meloni entra nell'Aula.

*(O MISSIS)*

A questo punto l'Assessore Montuori esce dall'Aula.

*(O MISSIS)*

**Deliberazione n. 254**

**Determinazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 208 (comma 4-5 e 5bis) del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (nuovo Codice della Strada) e successive modifiche e integrazioni delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie alle violazioni previste dal Codice della Strada da destinare alle finalita' previste dallo stesso articolo 208, e determinazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 142 (comma 12 bis e 12 ter) del d.lgs 285/1992 dei proventi derivanti dall'accertamento dei limiti massimi di velocita' attraverso l'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di rilevamento. Anno 2018.**

Premesso che nel mese di agosto 2010, con le modifiche alle norme del codice della strada introdotte dalla legge 29 luglio, n. 120, è stata introdotta una specifica e puntuale ripartizione dei proventi delle sanzioni del Codice della Strada, con previsione di destinazione vincolata in e l'introduzione della possibilità di destinare i predetti proventi al potenziamento di servizi di Polizia Locale. Tali previsioni normative si rinvencono negli articoli 208 e 142 del vigente Codice della Strada così come modificati, rispettivamente dagli artt. 40 e 25 della citata legge n. 120/2010

che l'art. 208 commi 4, 5 e 5 bis del Codice della Strada modificato dalla legge n. 120/2010, testualmente recita:

**Comma 4.**

*Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:*

*a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;*

*b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;*

*c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.*

**Comma 5.**

*Gli enti di cui al secondo periodo del comma 1 determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle finalità di cui al comma 4. Resta facoltà dell'ente destinare in tutto o in parte la restante quota del 50 per cento dei proventi alle finalità di cui al citato comma 4.*

**Comma 5-bis.**

*La quota dei proventi di cui alla lettera c) del comma 4 può anche essere destinata ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 e all'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale.*

Dato atto che le spese in argomento risultano destinate alle finalità previste dal già citato art. 208 del codice della strada, tenendo conto dell'interpretazione autentica del citato articolo contenuta nell'ordine del giorno della Camera dei Deputati nella seduta del 30.9.2010 dove in particolare alla lettera a) del quarto comma, tra gli interventi ivi indicati debbano intendersi anche la sostituzione, l'ammodernamento, il potenziamento, la messa a norma, la manutenzione e la gestione degli impianti di illuminazione pubblica stradale;

che, altresì, l'art. 142 commi 12-bis, 12-ter del Codice della Strada che, come introdotto dall'art. 25 della legge n. 120 /2010, testualmente recita:

### Comma 12-bis.

*I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-ter e 12-quater. Le disposizioni di cui al periodo precedente non si applicano alle strade in concessione. Gli enti di cui al presente comma diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti.*

### Comma 12-ter.

*Gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno;*

rilevato che Roma Capitale intende avvalersi della facoltà di cui al comma 5 del citato art. 208 del Codice della Strada;

preso atto che l'importo stimato che sarà oggetto di approvazione in sede di bilancio di previsione 2018/2020 in corso di elaborazione, per l'anno 2018, delle entrate derivanti da sanzioni amministrative pecuniarie per violazione al Codice della Strada, in applicazione delle norme soprariportate è pari a € 268.000.000,00 di cui:

- **€ 253.000.000,00** per sanzioni amministrative di cui ex art. 208 c.1 del Codice della Strada, da destinare come indicato nella sotto riportata tabella:

PROVENTI		SPESE			
IMPORTO PROVENTI CONTRAVVENZIONALI	253.000.000,00	<i>Destinazione dei proventi contravvenzionali nel Bilancio di Roma Capitale</i>			
ACCANTONAMENTO FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	125.161.735,00				
IMPORTO DESTINATO AL FINANZIAMENTO DELLA SPESA CORRENTE	127.838.265,00	Interventi	Importo da destinare ai sensi art. 208 comma 4	Percentuale di destinazione	
in misura non inferiore 12,5%	15.979.783,13	a	Interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente	28.381.703,29	22,20
in misura non inferiore 12,5%	15.979.783,13	b	Potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi di Polizia Municipale	21.766.078,54	17,03

fino al raggiungimento del 50%	31.959.566,25	c	Miglioramento della sicurezza stradale, manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere ed alla sistemazione del manto stradale, alla redazione dei piani di cui all'art. 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento - da parte degli organi di polizia locale - nelle scuole di ogni ordine e grado di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lett. d-bis, a interventi in favore della mobilità ciclistica	28.747.344,84	22,49
<b>Totale importo minimo da destinare ai sensi art. 208 c.4</b>	<b>63.919.132,50</b>			<b>78.895.126,67</b>	<b>61,71</b>
			<b>Altri Interventi</b>	<b>Importo destinato ad altre finalità</b>	<b>Percentuale altre finalità</b>
<b>Facoltà dell'amministrazione di destinare ad altre finalità'</b>	<b>63.919.132,50</b>		<b>Altre destinazioni</b>	<b>48.943.138,33</b>	<b>38,29</b>
<b>Totale</b>	<b>127.838.265,00</b>		<b>Totale spese</b>	<b>127.838.265,00</b>	

Come si evince dalla tabella sopra riportata, dall'importo di € 253.000.000,00 è stato decurtato l'importo di € 125.161.735,00 a titolo di accantonamento al Fondo Svalutazione Crediti, in ossequio al principio contabile della prudenza sulla base di un'analisi sull'andamento delle riscossioni degli arretrati delle sanzioni pecuniarie amministrative per violazioni al Codice della Strada. In relazione a quanto sopra l'importo effettivamente destinato al finanziamento della spesa corrente, risulta di € 127.838.265,00;

- **€ 15.000.000,00** per sanzioni amministrative di cui all'art. 142, c. 12 bis del Codice della Strada destinate come indicato nella sotto riportata tabella, decurtato dell'importo di € 4.804.200,00 a titolo di accantonamento al Fondo Svalutazione Crediti. In relazione a quanto sopra l'importo effettivamente destinato al finanziamento della spesa corrente, risulta di € 10.195.800,00:

IMPORTO PROVENTI CONTRAVVENZIONALI	15.000.000,00
ACCANTONAMENTO FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	4.804.200,00
<b>IMPORTO DESTINATO AL FINANZIAMENTO DELLA SPESA CORRENTE</b>	<b>10.195.800,00</b>
<b>Destinazione dei proventi contravvenzionali nel Bilancio di Roma Capitale</b>	
<b>Interventi</b>	<b>Spesa</b>
ALTRI TRASFERIMENTI ALLO STATO ED AD ALTRI ENTI DEL SETTORE PUBBLICO	700.000,00
SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE	1.437.700,80
SPESE DESTINATE ILLUMINAZIONE PUBBLICA	4.548.099,20
MANUTENZIONE STRADE	3.510.000,00
<b>Totale spese</b>	<b>10.195.800,00</b>

Preso atto che in data 20 novembre 2017 il Direttore della II Direzione Programmazione e Bilanci della Ragioneria Generale, ha espresso il parere che di seguito integralmente si

riporta: Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Il Direttore della II Direzione Programmazione e Bilanci

F.to: S.Cervi

Preso atto che in data 20 novembre 2017 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: “ Si attesta, ai sensi dell'art. 30, comma 1 lett. i) e j) , come da dichiarazione in atti, la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'amministrazione, approvandola in ordine alle scelte rilevanti in ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione della Ragioneria e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Ragioniere Generale

F.to: L. Botteghi

Preso atto che in data 20 novembre 2017 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: Ai sensi e per gli effetti del Decreto Legislativo n. 267/2000, art. 49, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui all'oggetto.

Il Ragioniere Generale

F.to: L. Botteghi

che sulla proposta originaria in esame è stata svolta, da parte del Segretariato Generale, la funzione di assistenza giuridico - amministrativa, ai sensi dell'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

per i motivi espressi in narrativa, ai sensi e per gli effetti dell'art.208 del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e successive modificazioni:

1. di stabilire che i proventi per ammende, oblazioni per contravvenzioni alle norme sulla circolazione stradale, sono stimati per il 2018 in € 253.000.000,00, come da tabella seguente.

**TABELLA A) Proventi contravvenzionali art. 208 c. 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada)**

ENTRATE								
TIT	TIP	CATEG	CAPIT	ART	VE	CDR	DESCRIZIONE ARTICOLO	2018
E3	02	02	01	001	0AAV	0PA	COMPETENZA - AMMENZE ED OBLAZIONI ELEVATE DA AUSILIARI DEL TRAFFICO	31.000.000,00
E3	02	02	01	001	0AAZ	0PA	ARRETRATI - AMMENZE ED OBLAZIONI ELEVATE DA AUSILIARI DEL TRAFFICO	4.000.000,00
E3	02	02	01	001	0ACB	0PA	ARRETRATI - AMMENZE, OBLAZIONI ELEVATE DA AUSILIARI T.P.L.	2.000.000,00
E3	02	02	01	001	0ACQ	0PA	AMMENZE E OBLAZIONI PER CONTRAVVENZIONI ALLE NORME SULLA CIRCOLAZIONE - ARRETRATI	40.000.000,00
E3	02	02	01	001	0ACV	0PA	AMMENZE E OBLAZIONI PER CONTRAVVENZIONI ALLE NORME DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, AI REGOLAMENTI COMUNALI, ALLE ORDINANZE SINDACALI ED ALLE LEGGI 706/75 E 398/76.	175.000.000,00
E3	02	02	01	001	0ASD	0PA	ARRETRATI - AMMENZE ED OBLAZIONI ELEVATE DA AUSILIARI SITA	1.000.000,00
<b>Totale</b>								<b>253.000.000,00</b>

- 2 di accantonare al fondo crediti di dubbia esigibilità l'importo di € 125.161.735,00, come riportato nella tabella seguente.

PROVENTI		SPESE		
IMPORTO PROVENTI CONTRAVVENZIONALI	253.000.000,00	<i>Destinazione dei proventi contravvenzionali nel Bilancio di Roma Capitale</i>		
ACCANTONAMENTO FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	125.161.735,00			
IMPORTO DESTINATO AL FINANZIAMENTO DELLA SPESA CORRENTE	127.838.265,00	<b>Interventi</b>	<b>Importo da destinare ai sensi art. 208 comma 4</b>	<b>Percentuale di destinazione</b>
in misura non inferiore 12,5%	15.979.783,13	a	Interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente	28.381.703,29 <b>22,20</b>
in misura non inferiore 12,5%	15.979.783,13	b	Potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi di Polizia Municipale	21.766.078,54 <b>17,03</b>
fino al raggiungimento del 50%	31.959.566,25	c	Miglioramento della sicurezza stradale, manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere ed alla sistemazione del manto stradale, alla redazione dei piani di cui all'art. 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento - da parte degli organi di polizia locale - nelle scuole di ogni ordine e grado di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lett. d-bis, a interventi in favore della mobilità ciclistica	28.747.344,84 <b>22,49</b>
<b>Totale importo minimo da destinare ai sensi art. 208 c.4</b>	<b>63.919.132,50</b>			<b>78.895.126,67 61,71</b>
			<b>Altri Interventi</b>	<b>Importo destinato ad altre finalità</b> <b>Percentuale altre finalità</b>
<b>Facoltà dell'amministrazione di destinare ad altre finalità'</b>	<b>63.919.132,50</b>		<b>Altre destinazioni</b>	<b>48.943.138,33 38,29</b>
<b>Totale</b>	<b>127.838.265,00</b>		<b>Totale spese</b>	<b>127.838.265,00</b>

3. di destinare la differenza pari ad € 127.838.265,00 (*proventi ex art. 208 c.4*) per il 50% alle finalità previste dall'art. 208 c. 4 del Nuovo codice della strada, e il restante 50% ad altre finalità;
4. di stabilire che i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità (*proventi ex art. 142 c.12 bis*), attraverso l'impiego di



apparecchi o sistemi di rilevamento della velocità, sono stimati per il 2018 in € 15.000.000,00.

**TABELLA B) Quota da destinare art. 142 c. 12 bis del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada)**

ENTRATE								
TIT	TI P	CATEG	CAPIT	AR T	VE	CDR	DESCRIZIONE ARTICOLO	2018
E3	02	02	01	001	OVEX	OPA	AMMENDE E OBLAZIONI PER CONTRAVVENZIONI ALLE NORME DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE TRAMITE AUTOVELOX	15.000.000,00
							<b>Totale</b>	<b>15.000.000,00</b>

- 5 di accantonare l'importo di € 4.804.200,00, come riportato nella tabella B, al fondo crediti di dubbia esigibilità e di destinare la differenza di € 10.195.800,00 alle finalità stabilite dall'art. 142 commi 12-bis, 12-ter del Codice della Strada così come riportato nella tabella seguente.

IMPORTO PROVENTI CONTRAVVENZIONALI	15.000.000,00
ACCANTONAMENTO FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	4.804.200,00
<b>IMPORTO DESTINATO AL FINANZIAMENTO DELLA SPESA CORRENTE</b>	<b>10.195.800,00</b>
<b>Destinazione dei proventi contravvenzionali nel Bilancio di Roma Capitale</b>	
<b>Interventi</b>	<b>Spesa</b>
ALTRI TRASFERIMENTI ALLO STATO ED AD ALTRI ENTI DEL SETTORE PUBBLICO	700.000,00
SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE	1.437.700,80
SPESE DESTINATE ILLUMINAZIONE PUBBLICA	4.548.099,20
MANUTENZIONE STRADE	3.510.000,00
<b>Totale spese</b>	<b>10.195.800,00</b>

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

*(O M I S S I S)*

IL PRESIDENTE  
G. Lemmetti

IL SEGRETARIO GENERALE  
P.P. Mileti



**REFERTO DI PUBBLICAZIONE**

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 29 novembre 2017 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 13 dicembre 2017.

Lì, 28 novembre 2017

SEGRETARIATO GENERALE  
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

IL DIRETTORE  
F.to: M. D'Amanzo

## SCHEDA-PROGETTO 7/2

<b>Gruppo di Lavoro:</b>	<b>DISTRIBUZIONE PROVENTI EX ART. 208</b>
<b>Referente:</b>	Marco Santucci
<b>Telefono:</b>	
<b>Indirizzo e-mail:</b>	marco.santucci68@gmail.com

<b>Denominazione della Proposta:</b>	<b>ISTITUZIONE DI UN UFFICIO SPECIALE (UFFICIO DI SCOPO) IN ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA STRAORDINARIO "VISION ZERO"</b>
<b>Inquadramento nel Programma Straordinario:</b>	AZIONE TRASVERSALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> X AZIONE SPECIFICA ..... <input type="checkbox"/>
<b>Tipologia di azione nel Programma Straordinario:</b>	<i>Richiamare la tipologia dell'azione così come denominata nel Programma Straordinario</i> <b>GOVERNO E GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE</b>
<b>Riguardante una componente specifica di incidentalità</b>	PEDONI ..... <input type="checkbox"/> CICLISTI ..... <input type="checkbox"/> GIOVANI ..... <input type="checkbox"/> VELOCITA' ..... <input type="checkbox"/>  TUTTE
<b>Tipologia di intervento</b>	INTERVENTO FISICO (sull'infrastruttura) ..... <input type="checkbox"/> AZIONE IMMATERIALE ..... <input checked="" type="checkbox"/> X ALTRO (specificare) .....
<b>Programmazione dell'azione</b>	BREVE PERIODO (biennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> X MEDIO PERIODO (quinquennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> X LUNGO PERIODO (decennio) ..... <input checked="" type="checkbox"/> X
<b>Ambito di applicazione della Proposta</b>	Tutto il territorio comunale ..... <input checked="" type="checkbox"/> X Ambito Municipale ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> ..... Tratta stradale / Intersezione ..... <input type="checkbox"/> <i>Specificare:</i> .....

## CONTESTUALIZZAZIONE E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA

- **Emergenza vittime della strada:** nel 2016, si sono verificati 13.241 incidenti con vittime (+1% rispetto all'anno precedente) con 17.306 feriti (+1%) e 140 morti. Nell'anno precedente erano stati 173 i morti: una media di 1 morto ogni 2 giorni e 47 feriti al giorno.
- **Obiettivi ONU e Commissione Europea:** Riduzione del 50% dei decessi e del 35% dei feriti gravi entro il 2020; nuovo obiettivo al 2030 di "garantire sistemi di trasporto sicuri, accessibili e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale, ampliare l'offerta dei mezzi di trasporto pubblici, favorire la mobilità dolce e sistemi alternativi di spostamento, garantendo la massima attenzione agli utenti vulnerabili, in particolare pedoni, ciclisti, bambini, anziani e persone con disabilità"
- **Strategie indicate dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale:** uno più stretto coordinamento tra i diversi livelli decisionali e creazione di strutture tecniche specificamente dedicate
- **Programma Straordinario "Vision Zero":** Rafforzamento della capacità di governo e gestione della sicurezza stradale da parte dell'Amministrazione, attraverso strutture e strumenti specificamente dedicati
- **Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, mobilità Dolce e Sostenibilità:** come sede permanente di confronto e di collaborazione tra i diversi settori dell'Amministrazione, gli Enti pubblici competenti, le rappresentanze delle parti sociali e dei Cittadini; come tavolo tecnico-operativo per condividere e proporre azioni concrete in attuazione del "Programma Straordinario"; mettere a sistema competenze, ambiti professionali, ma anche risorse ed opportunità di finanziamento differenti; valorizzare e mettere a fattor comune le singole e specifiche; sviluppare partnership e collaborazioni con l'Amministrazione e tra gli stessi operatori del settore.
- **Carattere trasversale e "multidisciplinare" delle politiche di sicurezza stradale** che attraversano "trasversalmente" tutti i settori di intervento (infrastrutture, veicoli, comportamenti degli utenti della strada) e tutti i comparti della mobilità (trasporto pubblico, trasporto privato, ciclabilità, pedonalità, trasporto merci, sosta, ITC, ecc...), assumendoli contemporaneamente e in forma integrata, rispetto ai temi della "sicurezza" e della "sostenibilità" degli spostamenti.

## DESCRIZIONE E FINALITÀ GENERALI DELLA PROPOSTA *(rispetto agli obiettivi indicati dal Programma Straordinario)*

- **Necessità di semplificazione e ottimizzazione delle procedure amministrative,** in particolare per l'immediata attuazione degli interventi di sicurezza i quali, per loro natura, rivestono carattere emergenziale
- **Necessità di "centralizzare" tutti gli interventi e le misure per la sicurezza stradale** presso un'unica struttura preposta dell'Amministrazione e superare la frammentazione delle competenze tra diversi Dipartimenti/Assessorati
- **Opportunità di mettere a sistema le risorse in capo a diversi Soggetti** (anche privati) rispetto all'obiettivo prioritario di riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali

Per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Programma Straordinario “Vision Zero” e per l’attuazione concreta ed efficace delle proposte provenienti dalla Consulta Cittadina, validate dall’Amministrazione in ragione delle specifiche criticità e priorità di intervento, si propone l’istituzione di un **“UFFICIO DI SCOPO “Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità” in attuazione del Programma Straordinario “Vision Zero”**.

Tale struttura, a carattere tecnico/amministrativo, deve avere capacità di gestione e decisionali tali da poter incidere “trasversalmente” sui settori e gli Uffici dell’Amministrazione che a vario titolo intervengono nel processo di programmazione e attuazione degli interventi per la sicurezza stradale.

**OBIETTIVI SPECIFICI** (sia qualitativi, in termini di salvaguardia di una componente specifica di incidentalità, aumento della consapevolezza, ecc.. che quantitativi, in termini di riduzione del numero delle vittime, riduzione delle velocità, utenti raggiunti..)

#### **Governance:**

- **Coordinamento tra le diverse strutture ed uffici dell’Amministrazione** che operano ai diversi livelli e nei differenti ambiti di competenza, rispetto alle finalità generali di miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, riduzione del numero e della gravità degli incidenti e alle finalità specifiche di ottimizzazione della qualità, della tempistica e della capacità di gestione degli interventi di sicurezza stradale
- **Ottimizzazione della filiera decisionale e attuativa:** raccordo dell’elevato numero di interlocutori / decisori quali: Assessorati e relativi Dipartimenti (Bilancio / Mobilità / Urbanistica / Lavori pubblici / Scuole / Politiche Sociali / Ambiente / Patrimonio), Forze dell’Ordine, Soprintendenze, Municipi, Aziende del gruppo, altri soggetti attuatori
- **Efficientamento ed ottimizzazione delle attuali procedure amministrative ordinarie:** incidenza ed eventuale rimodulazione dei processi di attuazione quali: redazione/concertazione/approvazione degli atti amministrativi, conferenze dei servizi, procedure d’appalto, monitoraggio delle fasi di attuazione, monitoraggio dell’efficacia degli interventi attuati attraverso una verifica periodica e permanente. Eventuale applicazione sistematica delle esistenti procedure d’urgenza previste dalla Normativa vigente, per tutte le misure in capo all’Ufficio
- **Supporto e ottimizzazione delle attività delle strutture di Roma Capitale:** Collaborazione con gli Assessorati ed i Dipartimenti coinvolti al fine di ottimizzare e supportare le rispettive attività di competenza sui temi della sicurezza stradale
- **La Consulta Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità** si configura quale Tavolo di concertazione tra Istituzioni, Enti pubblici e privati di settore, Università e Ordini professionali, Associazioni, rappresentanze di categoria e di Cittadini e quale Tavolo tecnico operativo di indirizzo e supporto alle attività di programmazione e progettazione dell’Amministrazione. In quanto tale la Consulta è in collegamento diretto e costante con l’Ufficio di Scopo, così come definito, nell’individuazione delle priorità e nella proposta di azioni, misure ed interventi

#### **Risorse finanziarie:**

- **Ottimizzazione e valorizzazione delle risorse economiche e finanziarie a bilancio:** Finalizzazione di fondi dedicati alla sicurezza Stradale (Art. 208 CdS) e messa a sistema (di concerto ed in collaborazione con gli Assessori competenti) di altre risorse a bilancio che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi del Programma, salvaguardando le rispettive competenze e deleghe degli assessorati coinvolti
- **Individuazione e indirizzamento di fondi pubblici (diversi da quelli a Bilancio di Roma Capitale) verso la Sicurezza Stradale di Roma.** Sviluppare progettualità per l’acquisizione di fondi da parte di: Commissione Europea, Ministeri, Regione relativamente ai diversi settori di intervento previsti dal Programma (Cultura, Sicurezza stradale, Mobilità dolce, Politiche Giovanili, Ambiente, Politiche sociali, ecc.).
- **Stimolo e valorizzazione di investimenti privati:** Attraverso la sollecitazione e lo sviluppo di partnership Pubblico – Privato per l’attuazione del Programma