

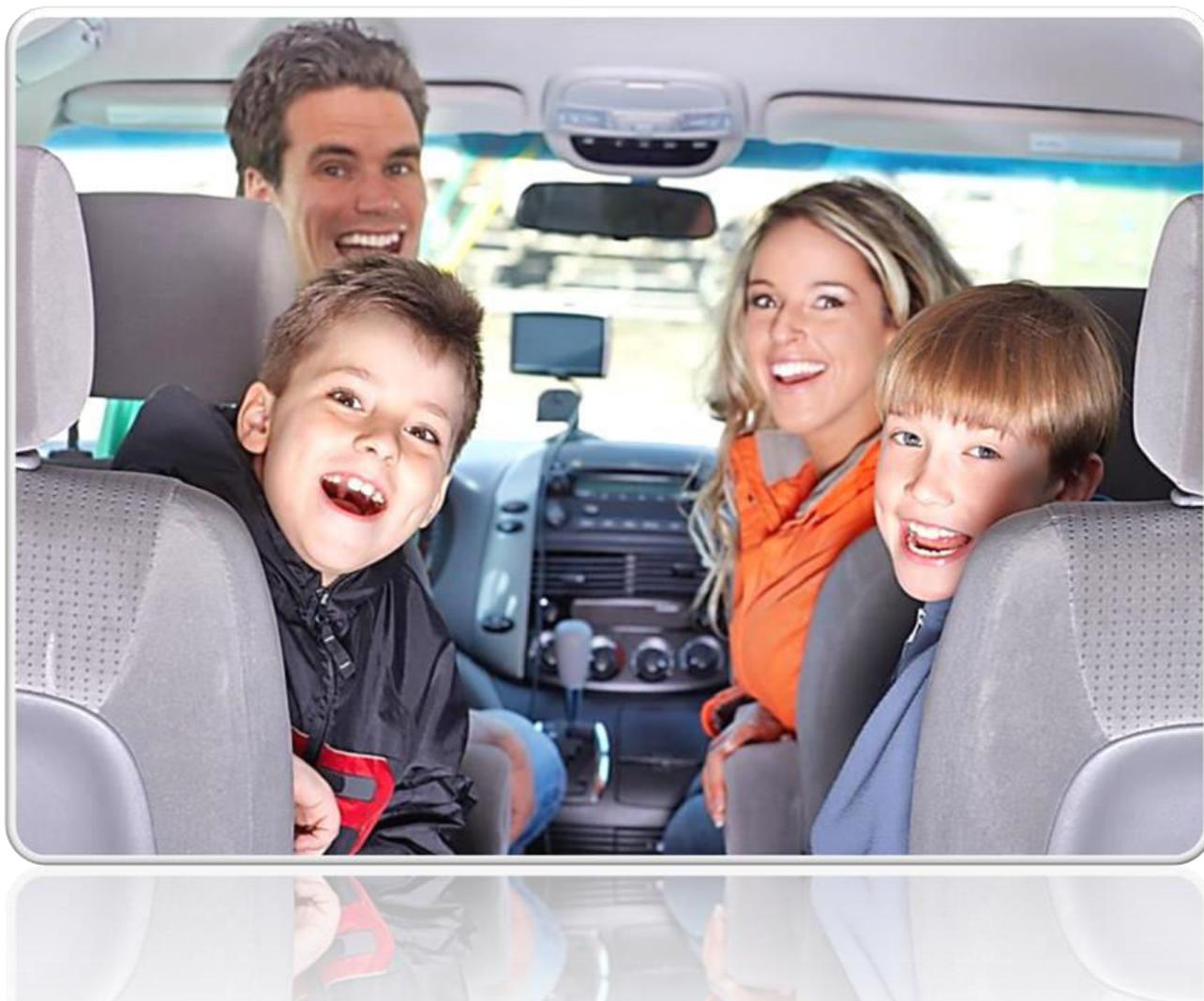


SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA



CENTRO DI RICERCA  
PER IL TRASPORTO  
E LA LOGISTICA

## Programma Pilota della Regione Lazio PROGETTO “LA MIA CITTA’ PIU’ SICURA”



### Allegato C1

**Progetto relativo alle azioni da realizzare – attività non infrastrutturali**



<b>Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>1    Analisi dello stato attuale .....</b>	<b>5</b>
<b>2    Rispondenza tra Interventi previsti dal Programma Pilota e gli Interventi del Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA.....</b>	<b>7</b>
<b>3    Obiettivi del Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA.....</b>	<b>12</b>
<b>4    Integrazione tra gli interventi proposti nel Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA... </b>	<b>15</b>
<b>5    Rafforzamento struttura dedita alla sicurezza stradale .....</b>	<b>17</b>
<b>6    Piano di formazione sulla Sicurezza Stradale per tecnici, decisori e Forze di Polizia Locale .....</b>	<b>21</b>
<b>7    Indagini sui comportamenti di guida ad elevato rischio .....</b>	<b>25</b>
<b>8    Progetto pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile in età scolare .</b>	<b>27</b>
<b>9    Creazione dell'”Osservatorio” quale strumento di diffusione, sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale .....</b>	<b>32</b>
<b>10   Consulta sulla Sicurezza Stradale .....</b>	<b>35</b>
<b>11   Programma per migliorare la sicurezza degli anziani .....</b>	<b>37</b>
<b>12   Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti) .....</b>	<b>41</b>
<b>13   Monitoraggio del progetto.....</b>	<b>46</b>
<b>14   Tempi e Costi.....</b>	<b>48</b>



## Premessa

---

L'importanza sempre attuale della sicurezza stradale e la volontà di proseguire un processo teso alla diminuzione del numero di incidenti hanno spinto l'Amministrazione Comunale di Rocca Di Papa a partecipare al *PROCEDURA CONCERTATIVA PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI A FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE UTILIZZO DI RISORSE DERIVANTI DA ECONOMIE DELLA PROGRAMMAZIONE ATTUATIVA DEL PNSS - 3° E 4°- 5° PROGRAMMA*.

Come evidenziato dal Documento pubblicato dal Centro Regionale Monitoraggio Sicurezza Stradale della Regione Lazio, il Comune di Rocca Di Papa è passato da una classe danno/rischio pari a 12, nel triennio 2009-2011, a una classe danno/rischio pari a 6, nel triennio 2012-2014.

Con la presente proposta, l'Amministrazione Comunale di Rocca Di Papa, in partenariato con il CTL, Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica della "Sapienza" Università di Roma, intende realizzare una serie di azioni finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale proseguendo il trend di riduzione del danno/rischio registrato negli anni..

L'Amministrazione Comunale vuole infatti avvalersi della collaborazione del CTL, centro di eccellenza riconosciuto dal MIUR, che ha sviluppato progetti sulla sicurezza stradale sia a livello nazionale che internazionale, per realizzare il Progetto "LA MIA CITTA' PIU' SICURA".

La proposta descritta di seguito si compone di 14 capitoli:

- Capitolo 1: Analisi dello stato attuale;
- Capitolo 2: Rispondenza tra Interventi previsti dal Programma Pilota e gli Interventi del Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA;
- Capitolo 3: Obiettivi del Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA;
- Capitolo 4: Integrazione tra gli interventi proposti nel Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA;
- Capitolo 5: Rafforzamento struttura dedicata alla sicurezza stradale;
- Capitolo 6: Piano di formazione sulla Sicurezza Stradale per tecnici, decisori e Forze di Polizia Locale;



- Capitolo 7: Indagini e analisi specifiche finalizzate al contrasto dei comportamenti ad alto rischio;
- Capitolo 8: Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare;
- Capitolo 9: Creazione dell' "Osservatorio" quale strumento di diffusione, sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale;
- Capitolo 10: Consulta sulla Sicurezza Stradale;
- Capitolo 11: Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti);
- Capitolo 12: Miglioramento della sicurezza della mobilità su strada degli anziani;
- Capitolo 13: Monitoraggio del progetto;
- Capitolo 14: Tempi e Costi.



## 1 Analisi dello stato attuale

---

Secondo i dati elaborati dal Centro Regionale Monitoraggio Sicurezza Stradale della Regione Lazio, nel Comune di Rocca di Papa nel triennio 2012-2014, rispetto al precedente 2009-2011, si è registrata una riduzione del tasso di mortalità, del tasso di lesività e del costo sociale pro capite.

Nonostante tale riduzione, se si considerano i dati di incidentalità (ISTAT) dei singoli anni 2012-2013-2014 (Allegato E1), nel 2014 si registra, rispetto ai due anni precedenti, un aumento dei feriti tra gli utenti vulnerabili. Nel caso dei pedoni feriti, la percentuale di questa categoria di utenti (sul totale dei feriti) passa da un valore pari a 5% nel 2012, a un valore del 7% nel 2013, per arrivare al 17% nel 2014. La % dei ciclisti feriti è stabile tra il 2012 e 2013, con un valore pari al 2%, per passare al 5% nel 2014.

Nel caso dei motociclisti feriti, la percentuale è altalenante passando dall'11% nel 2012, al 4% nel 2013 per aumentare nuovamente all'11% nel 2014.

Nel 2014 è emerso inoltre che oltre il 77% degli incidenti si verifica in ambito urbano e che tra le categorie di utenti più coinvolte in incidenti stradali ci sono i bambini di età inferiore a 15 anni e le persone mature con età superiore ai 65 anni.

Il territorio comunale di Rocca di Papa, con una superficie di 40,18 km<sup>2</sup>, è il terzo dei Castelli Romani per estensione, preceduto solo da Velletri (112,21 km<sup>2</sup>) e Lanuvio (43,91 km<sup>2</sup>). Fa parte della Comunità montana Castelli Romani e Prenestini e ospita la sede del Parco regionale dei Castelli Romani. Da un'analisi di dettaglio dell'incidentalità sulle strade è emerso che tra le vie a maggior incidentalità ci sono le arterie stradali che fungono da collegamento tra Rocca di Papa e le altre città dei Castelli.

Tra le vie a maggior rischio ci sono: Via di Frascati che collega la parte esterna dei Castelli al centro cittadino, Via delle Barozze che collega la città a via dei Laghi e quest'ultima che collega da Nord a Sud l'area dei Castelli Romani.

I dati analizzati evidenziano dunque la necessità di proseguire l'azione di contrasto all'incidentalità stradale già messa in atto con altre forme di intervento negli anni precedenti.



Con il Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA, il Comune di Rocca Di Papa si impegna a promuovere azioni di sicurezza stradale volte a ridurre il numero di incidenti sulle strade e formare gli utenti verso una mobilità in sicurezza (partendo dagli studenti, coinvolgendo la cittadinanza per arrivare a sensibilizzare e informare anche gli anziani) .

Sulla base dei principali fattori di rischio identificati e delle linee di contrasto che è possibile adottare, il Comune ha intenzione di promuovere azioni volte a:

- Rafforzare la struttura dedicata alla sicurezza stradale sia dotandola di strumentazione adeguata che formandola sui temi di sicurezza stradale;
- Formare tecnici, decisori, Forze di Polizia, Consulta, personale dedicato alla sicurezza stradale sul fenomeno dell'incidentalità, gli indicatori per misurarlo e i fattori che lo influenzano, le caratteristiche del traffico e gli elementi di base delle strade e sulla pianificazione/gestione degli interventi;
- Migliorare e rafforzare la capacità di monitoraggio della rete e dei comportamenti a rischio dell'utenza;
- Sensibilizzare e informare, attraverso azioni innovative, tutti i cittadini con particolare attenzione alla fascia di utenti giovani;
- Creare una organizzazione sempre attiva e operativa sulle tematiche di sicurezza stradale;
- Sensibilizzare verso componenti a rischio come: uso e abuso di alcol, droghe; eccesso di velocità; non utilizzo dei sistemi di protezione; non utilizzo dei sistemi di ritenuta per i bambini a bordo dei veicoli;
- Mettere in sicurezza e riqualificare punti critici della rete stradale.

La proposta prevede anche il monitoraggio delle attività al fine di valutare i risultati ottenuti per ognuna delle azioni che saranno realizzate e pianificare gli interventi futuri.

Tutti i risultati verranno inseriti in un "Osservatorio" comunale, che diventerà il mezzo di divulgazione della cultura della sicurezza stradale nel Comune di Rocca di Papa e per le aree dei Castelli Romani.



## 2 Rispondenza tra Interventi previsti dal Programma Pilota e gli Interventi del Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA

---

La Regione Lazio ha dato attuazione al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con l'adozione dei relativi programmi e, attraverso le relative risorse, messe a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha finanziato nel corso degli ultimi anni numerosi interventi promossi da Comuni e Province volti a migliorare la sicurezza stradale sul proprio territorio.

Il Programma Pilota intende continuare a finanziare nuovi progetti proposti da Amministrazioni Locali a rilevanza strategica per il miglioramento della sicurezza stradale, mediante l'utilizzo delle economie derivanti dal 3° e 4°-5° Programma di attuazione del PNSS, tenuto conto dei dati e delle analisi di incidentalità riferite al territorio della Regione Lazio, elaborate da Astral, soggetto attuatore del costituendo Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale della Regione Lazio e degli obiettivi individuati dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Sono individuati nel Bando i seguenti campi di intervento prioritari ai quali riferire le azioni concretamente realizzabili:

### **Settore A Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale:**

A1) Realizzazione di strumenti di coordinamento, pianificazione e programmazione delle misure a favore della sicurezza stradale di livello comunale, intercomunale e provinciale.

A2) Rafforzamento di centri di monitoraggio locali già esistenti e relativa implementazione ai fini di un raccordo con il Centro di monitoraggio della sicurezza stradale della Regione Lazio - CEREMSS.

A3) Definizione e attuazione di piani di formazione al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale.

A4) Iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio; definizione delle misure più efficaci per



contrastare tali comportamenti; applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia.

#### **Settore B Nuova cultura della sicurezza stradale:**

B1) Definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze.

B2) Campagne locali di informazione e sensibilizzazione da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione/sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative, creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).

B3) Costituzione di consigli, consulte e associazioni per promuovere la diffusione della cultura della sicurezza stradale e/o la realizzazione di misure per migliorare la sicurezza stradale.

#### **Settore C Interventi su componenti di incidentalità primarie:**

C1) Individuazione delle tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta della alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi).

C2) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità, attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici ("Progetto città sicure").

C3) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclopeditonale sia attraverso una opportuna regolamentazione del traffico, sia attraverso la creazione di percorsi protetti e riservati. Una elevata priorità dovrà essere attribuita alle proposte che prevedono la creazione di ampie aree protette o un rilevante ampliamento della superficie stradale riservata esclusivamente alla mobilità ciclopeditonale o, ancora, la creazione di una ampia rete di percorsi ciclopeditonali protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale.

C4) Misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore, basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sulla individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci che



tengano conto dei fattori di rischio specifici di tale categoria di utenti della strada: promozione di misure di moderazione delle velocità in ambito urbano, di azioni di sensibilizzazione e informazione sul contrasto all'uso di alcol e droghe e sull'utilizzo di dispositivi di protezione ed alta visibilità.

C5) Misure per la messa in sicurezza dei pedoni, quali ad esempio la moderazione delle velocità in ambito urbano, la realizzazione di Zone 30 con interventi di traffic calming specifici per i pedoni, la realizzazione di percorsi e attraversamenti pedonali sicuri, la promozione di azioni di sensibilizzazione della collettività sul contrasto dei comportamenti a rischio e sul problema della vulnerabilità e della scarsa visibilità di questa fascia di utenti della strada.

C6) Misure a favore del miglioramento della sicurezza della mobilità su strada degli anziani attraverso un'adeguata informazione sui rischi specifici dell'età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi e di attraversamenti pedonali sicuri, di aree di incontro ideati in modo specifico per le esigenze di sicurezza degli anziani, di interventi di moderazione della velocità in ambito urbano.

C7) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità dei bambini attraverso la creazione di percorsi protetti e riservati, in particolare nei percorsi casa scuola-casa ed in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici, azioni di educazione prescolare e scolastica finalizzate a rendere più sicuro il comportamento dei bambini su strada sia negli spostamenti a piedi o in bicicletta, azioni di formazione e sensibilizzazione per gli adulti di riferimento sull'importanza del corretto uso dei sistemi di ritenuta per i bambini a bordo di veicoli.

C8) Progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro – con particolare riferimento al pendolarismo e agli incidenti in itinere; attività di sensibilizzazione sui rischi derivanti da alta velocità, stanchezza, distrazione e stress alla guida.

Le azioni previste nel Progetto "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" hanno l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale nel Comune. La coerenza tra le azioni previste dal Progetto "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" e i campi di intervento indicati nel Bando sono riassunte nella .

Tabella 2-1.



Tabella 2-1 Relazione tra azioni del progetto e campi di intervento previsti dal Programma Pilota

Azioni previste dal Progetto del Comune di Rocca di Papa "LA MIA CITTA' PIU' SICURA"	Corrispondenza con il Programma della Regione Lazio
A1 Rafforzamento struttura dedicata alla sicurezza stradale  A3 Piano di formazione sulla Sicurezza Stradale per tecnici, decisori e Forze di Polizia Locale  A.4 Indagini e analisi specifiche finalizzate al contrasto dei comportamenti ad alto rischio	Settore di Intervento A
B.1. Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare  B.2 Creazione dell' "Osservatorio" quale strumento di diffusione, sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale  B.3 Consulta sulla Sicurezza Stradale	Settore di Intervento B
C.2 Messa in sicurezza e riqualificazione punti critici della rete stradale  C.4-C.5-C.7 Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti)  C.6 Miglioramento della sicurezza della mobilità su strada degli anziani	Settore di Intervento C

La descrizione delle azioni relative a C.2 "Messa in sicurezza e riqualificazione punti critici della rete stradale" annessi il quadro economico e computo metrico, è dettagliata nell'Allegato E2.



Nei capitoli seguenti si riporta, invece, la descrizione delle altre azioni, mentre nel capitolo 13 è descritta l'attività di monitoraggio del Progetto e nel capitolo 14 è riassunta la ripartizione complessiva dei costi e le tempistiche.



### 3 Obiettivi del Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA

---

*Il Progetto "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" è stato pensato al fine di rispondere a:*

- 1. obiettivi comunitari. Le azioni previste rispondono alle richieste della Commissione Europea di creare un quadro strutturato e coerente basato sulle migliori pratiche diffuse tra gli Stati membri, migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, migliorare l'educazione stradale e la preparazione degli utenti della strada;*
- 2. obiettivi nazionali. Le azioni previste rientrano nei tre settori A,B,C indicati nel Programma Pilota della Regione Lazio;*
- 3. obiettivi locali. Le azioni individuate vogliono migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili (categoria maggiormente a rischio nel comune); incrementare la consapevolezza di una guida sicura e migliorare la cultura della Sicurezza Stradale in modo diffuso dai giovani agli anziani; mettere in sicurezza siti critici dislocati sul territorio comunale.*

*Le azioni previste nel Progetto "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" hanno l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale nel Comune di Rocca Di Papa seguendo gli indirizzi del PNSS e gli orientamenti Europei riportati nella "COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale".*

*Secondo quanto riportato nel Documento: La sicurezza stradale è una questione di importanza fondamentale per la società. Nel 2009, sulle strade dell'Unione europea sono morte più di 35 000 persone (l'equivalente di una città di medie dimensioni) e i feriti sono stati non meno di 1 500 000. Il costo per la società è altissimo: nel 2009 ammontava a circa 130 miliardi di euro.*

Tra gli Obiettivi suggeriti dalla Commissione Europea:

- creazione di un quadro strutturato e coerente di cooperazione basato sulle migliori pratiche diffuse tra gli Stati membri, condizione necessaria per un'attuazione efficace degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale;



- miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada e in particolare dei motociclisti, che alla luce delle statistiche sull'incidentalità destano particolare preoccupazione;
- miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada;
- miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- protezione degli utenti vulnerabili della strada ecc ecc

Le azioni verranno realizzate dal Comune di Rocca di Papa in collaborazione con il Centro di Ricerca che ha una consolidata esperienza nell'ambito di studi sulla sicurezza stradale e collaborazioni con molti Centri di Ricerca Europei. Tra le Memberships a livello Comunitario, si citano:

- FERSI - Forum of European Road Safety Research Institutes;
- ETSC – European Transport Safety Council;
- CARE - Community Road Accident Database;
- IRTAD – International Road Traffic and Accident Database;
- Working Group on VRUs of the iMobility Forum;
- Humanist Virtual Centre of Excellence.

Le azioni proposte nel Progetto **“LA MIA CITTA’ PIU’ SICURA”** propongono la diffusione di sistemi ormai consolidati in Europa e buone pratiche per diffondere le informazioni sulla sicurezza stradale.

Si precisa inoltre che molti degli interventi scelti secondo quanto riportato nel Manuale THE HANDBOOK OF ROADSAFETY MEASURES (Elvik R et al, 2009. The Handbook of road safety measures) hanno un esito positivo in termini di riduzione del numero di morti e feriti sulle strade.

Si citano alcune azioni:

- la sensibilizzazione e l'informazione sull'importanza del mantenimento della distanza di sicurezza può portare a una riduzione dell'incidentalità del -9%;



- la sensibilizzazione all'eccesso di velocità porta a riduzione dell'incidentalità - 8% e quella sull'alcol a -14%;
- la sensibilizzazione rivolta ai pedoni può condurre a ridurre gli incidenti con coinvolgimento di questa categoria di utenti pari al -14%;
- i corsi di formazione nelle scuole possono portare a una riduzione di incidentalità nelle intersezioni -20%, con uso della bicicletta-6%;
- la realizzazione di illuminazione in punti critici mostra effetti molto significativi. In ambito urbano il numero di incidenti mortali, rispetto ad una strada non illuminata, può ridursi del -43%. Gli incidenti con feriti si possono ridurre invece del -29%. I segnali di avviso sulla velocità dei veicoli possono ridurre gli incidenti del 46% ecc;

Il Progetto **LA MIA CITTA' PIU' SICURA** intende perseguire le indicazioni comunitarie e nazionali puntando su:

- Miglioramento delle competenze di tecnici, decisori e Forze di Polizia sul governo della sicurezza stradale del Comune, col fine di migliorare la capacità di monitoraggio dell'incidentalità, dell'infrastruttura stradale e dell'utenza, e le capacità di intervento su situazioni a rischio.
- Miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale e della sicurezza vulnerabile degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti e motociclisti) mediante lo sviluppo di un piano di interventi puntuale ed esteso su tutta la città.
- Sensibilizzazione e formazione degli studenti, degli insegnanti e dei genitori; sensibilizzazione e informazione rivolte a tutti i cittadini (giovani, , anziani, utenti deboli), finalizzate a favorire la creazione di una cultura della sicurezza.



## 4 Integrazione tra gli interventi proposti nel Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA

---

Il Progetto "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" è stato strutturato affinché le azioni possano essere tutte integrate tra di loro.

Il Rafforzamento struttura dedicata alla Sicurezza Stradale (A.1) prevede la dotazione alle Forze di Polizia Locale di un sistema informativo in grado di raccogliere negli anni i dati di incidentalità, elaborarli (grafici, tabelle) per poterli analizzare ed avere un quadro sempre aggiornato dell'incidentalità sul territorio.

I grafici e le tabelle, oltre a studi-ricerche-campagne di sensibilizzazione-ecc ecc, verranno inseriti nell'Osservatorio (strumento di divulgazione sulle tematiche di Sicurezza Stradale – B.2). L'Osservatorio sarà strutturato in modo da contenere sezioni dedicate:

- alle attività di formazione (saranno diffusi i risultati e i prodotti dei Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare B.1 e del Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti C.4-C.5-C.7);
- alle campagne di sensibilizzazione e indagini (saranno diffusi i risultati delle Indagini e analisi specifiche finalizzate al contrasto dei comportamenti ad alto rischio A.4);
- agli studi e alle statistiche (elaborati, come detto prima, con i sistemi informativi A.1);
- a pubblicizzare le attività sulla sicurezza stradale da parte della Consulta, delle scuole, degli organi competenti in materia di Sicurezza Stradale.

Le Forze di Polizia locali, la Consulta, tecnici e decisori saranno formati sulle tematiche di Sicurezza Stradale (A.2) e durante la formazione saranno utilizzati gli strumenti informativi forniti nell'attività "Rafforzamento struttura dedicata alla Sicurezza Stradale" (A.1).

Per quanto concerne le scuole, si svolgerà:

- un'attività di formazione in aula (come descritto nell'attività Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare B.1);



- un'attività pratica dove i bambini potranno mettere in campo quanto appreso in classe (Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti C.4-C.5-C.7).

Infine, gli interventi infrastrutturali (previsti nell'azione Messa in sicurezza e riqualificazione punti critici della rete stradale C.2) intervengono per migliorare la sicurezza di tutti i cittadini prestando particolare attenzione alle categorie di utenti vulnerabili.



## 5 Rafforzamento struttura dedicata alla sicurezza stradale

---

Uno dei primi obiettivi cui vuole tendere l'Amministrazione Comunale è la dotazione di strumentazione atta a migliorare la conoscenza del fenomeno di incidentalità sulle proprie strade.

L'ufficio di Polizia locale si dedica da sempre al contrasto dei fattori connessi all'incidentalità stradale. Il Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA prevede una serie di azioni da realizzare in collaborazione con gli agenti di Polizia Locale. L'azione rafforzamento della struttura prevede la dotazione un sistema informativo che migliori la capacità di analisi del fenomeno.

Il sistema informativo che verrà fornito al Corpo di Polizia locale consente di:

- raccogliere i dati di incidentalità annualmente e creare una base dati sempre aggiornata e integrata nel tempo;
- fare elaborazioni e statistiche,
- disporre delle mappe dei punti neri;
- svolgere delle analisi di dettaglio sulle categorie di utenti a rischio.

Tra le analisi che gli Agenti avranno la possibilità di fare:

- analisi generiche sul Comune (numeri di morti anno; num. pedoni deceduti; num incidenti ecc ecc) (Fig. 5.1);
- analisi e rappresentazioni di dettaglio sugli incidenti (Fig. 5.2- Fig. 5.3).
- rappresentazioni su mappa degli elementi critici della rete stradale (Fig. 5.4);

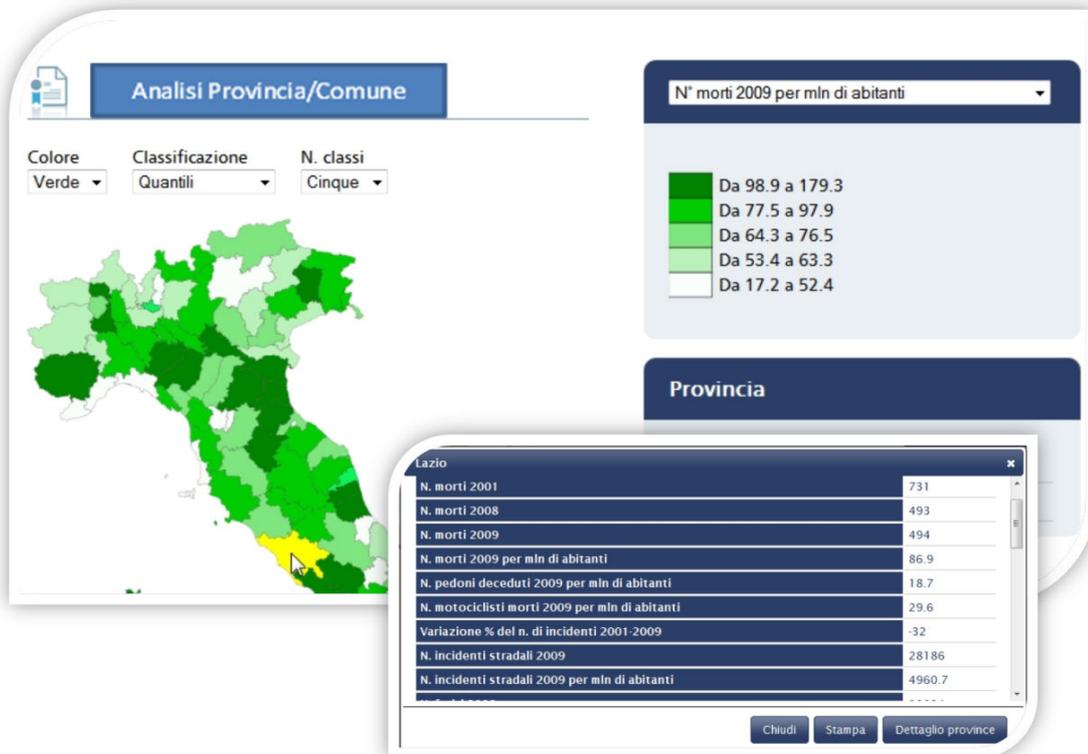


Fig. 5.1 Esempio analisi elaborate dal Sistema Informativo

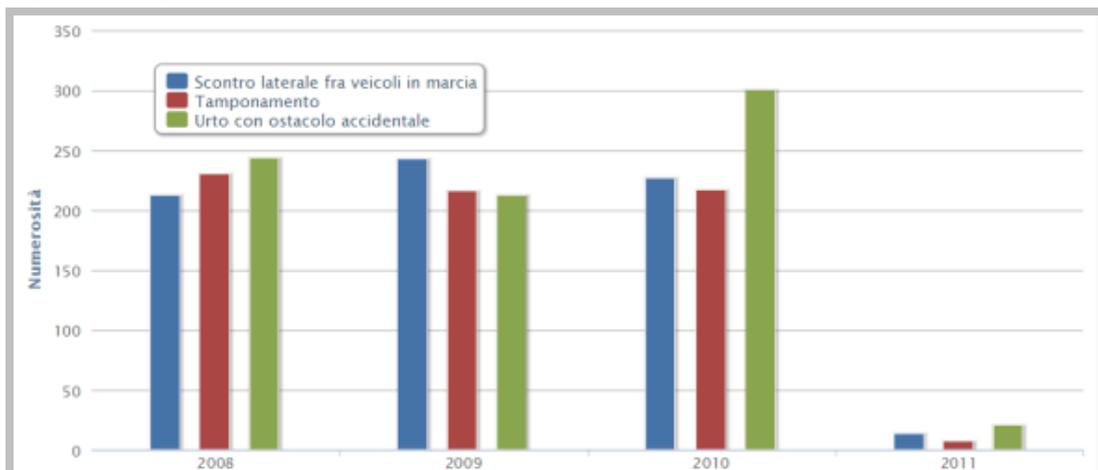


Fig. 5.2 Esempio di analisi dei dati di incidentalità (numero di incidenti per tipologia di impatto)

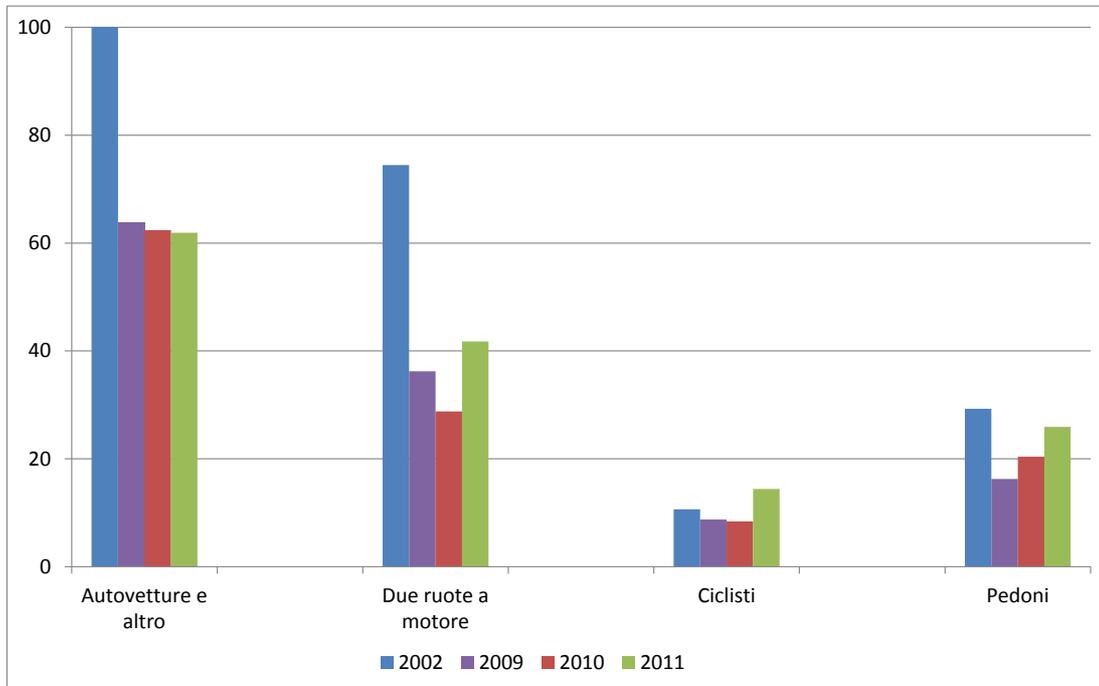


Fig. 5.3 Esempio di analisi dei dati di incidentalità (numero di incidenti per modo di trasporto)

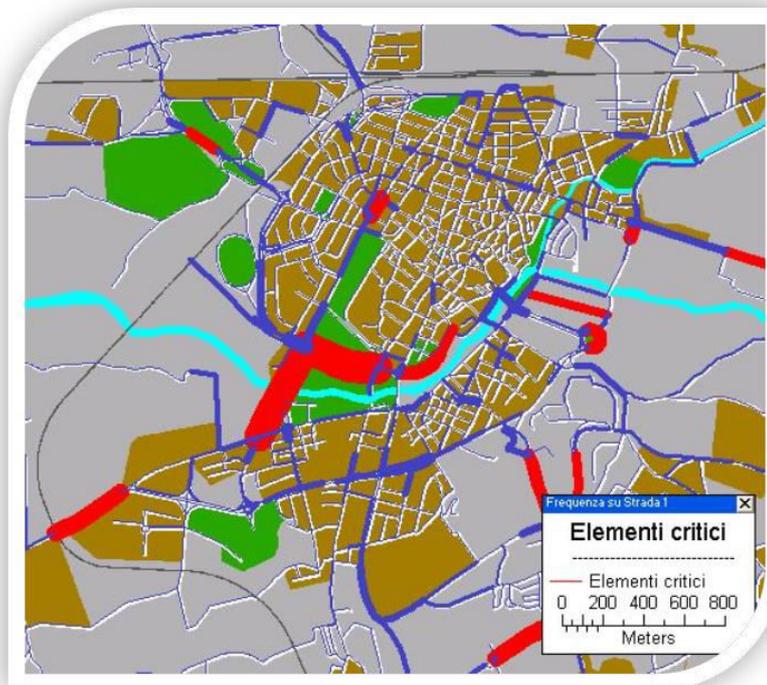




Fig. 5.4 Rappresentazione elementi critici della rete elaborata dal Sistema Informativo

Il sistema informativo sarà un valido strumento di supporto per il lavoro degli Agenti che avranno un quadro sempre aggiornato del fenomeno di incidentalità.

Le elaborazioni e le analisi potranno essere:

- un valido strumento di diffusione dei dati di incidentalità comunale al fine di sensibilizzare il cittadino;
- un supporto per l'individuazione delle tratte a maggior rischio di incidentalità e la pianificazione degli interventi prioritari;
- un supporto per l'identificazione delle categorie a maggior rischio e la pianificazione delle azioni correttive da intraprendere e/o le indagini ad hoc da svolgere per mitigare i rischi;
- utilizzate per le attività di sensibilizzazione e formazione sulle tematiche di sicurezza stradale.

---

#### **Monitoraggio intervento:**

Per questa azione, il monitoraggio prevede diverse verifiche che avranno una cadenza quadrimestrale:

- incremento della banca dati di incidentalità;
- elaborazione di statistiche/analisi di dettaglio e loro utilizzo.

Saranno studiati ed elaborati dei test da poter somministrare agli Agenti al fine di verificare la comprensione e pieno utilizzo del sistema informativo.

---

#### **Personale Impiegato**

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere ricercatore Senior; Ingegnere ricercatore Junior; Tecnico esperto in informatica.



## 6 Piano di formazione sulla Sicurezza Stradale per tecnici, decisori e Forze di Polizia Locale

---

La carenza di analisi dettagliate, di un monitoraggio dell'incidentalità sulle strade e di efficaci misure rivolte a ridurre il numero di incidenti, morti e feriti può essere superata mediante:

- la conoscenza del fenomeno di incidentalità, degli indicatori per misurarlo e dei fattori che lo influenzano, delle misure da realizzare per ridurre il fenomeno in relazione alla categoria di utenti coinvolti;
- la conoscenza delle caratteristiche del traffico e degli elementi di base delle strade, delle interrelazioni con il fenomeno dell'incidentalità;
- uno scambio più fluido delle informazioni tra le strutture interessate al fenomeno;
- l'utilizzo di strumenti e procedure di supporto sia alla conoscenza del fenomeno di incidentalità che all'analisi, alla programmazione, pianificazione e gestione delle contromisure per ridurre il numero di morti e feriti sulle strade.

Questo Progetto ha proprio l'obiettivo di sviluppare una Cultura della Sicurezza Stradale a partire da tecnici, decisori, Forze di Polizia Locale, Consulta e tutte le figure dediti a tali aspetti e di creare le adeguate competenze al fine di migliorare la sicurezza stradale e quindi trasmettere ai cittadini i principi da seguire per mitigare il rischio.

Il personale delle Forze dell'Ordine e tecnico-amministrativo coinvolto nel Progetto verrà formato sulle tematiche seguenti:

- tecniche di analisi del fenomeno dell'incidentalità;
- criteri di progettazione e valutazione delle misure per il miglioramento della sicurezza stradale;
- tecniche di monitoraggio dei risultati degli interventi;
- utilizzo degli strumenti informatici di supporto.



Il corso comprenderà i moduli formativi riportati nella Figura 6.1 e descritti nel seguito.



Fig. 6.1 Moduli Formativi per il corso rivolto al personale di Polizia Locale e tecnico-amministrativo coinvolte nel Progetto “LA MIA CITTA’ PIU’ SICURA”

**Per rendere il Progetto “LA MIA CITTA’ PIU’ SICURA” integrato, il corso di formazione:**

- 1. si svolgerà con il supporto di sistemi informativi sviluppati dal CTL. Tra gli strumenti informativi si utilizzeranno anche quelli forniti alle Forze di Polizia previste nell’azione “A.1 Rafforzamento struttura dedicata alla Sicurezza Stradale”;**
- 2. coinvolgerà i tecnici, i decisori, le forze di Polizia Locale e tutto il personale che farà parte della “Consulta sulla Sicurezza Stradale” previsto nell’azione B.3.**



Le tematiche affrontate con i sistemi informativi riguarderanno:

- Descrizione del fenomeno dell'incidentalità (indicatori utilizzati, dimensioni del fenomeno (trend), costi, modi di trasporto, localizzazione degli incidenti sulla rete stradale, utenti coinvolti, confronto fra la situazione italiana e quella degli altri paesi, ecc.);
- Il quadro normativo (Direttive della Comunità Europea, normativa di altri paesi europei, normativa italiana, Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, Piani Urbani del Traffico, ecc.);
- La raccolta e gestione dei dati di incidentalità (processo di raccolta e gestione dei dati in Italia e negli altri paesi europei, tecniche innovative per la raccolta e gestione dei dati mediante strumenti telematici, confronto fra le tecniche innovative e quelle tradizionali, ecc.);
- L'analisi del fenomeno (esposizione al rischio, probabilità di avere un incidente, conseguenze dell'incidente, fattori di rischio, tecniche per l'analisi degli incidenti e dei fattori di rischio, le mappe GIS, frequenze, tabelle di contingenza, analisi di correlazione, ecc.);
- La pianificazione degli interventi (fattori di rischio e relative contromisure, esempi di interventi, processo di pianificazione degli interventi, ecc.);
- Il monitoraggio dei risultati degli interventi (metodi di valutazione: before-after, cross-sections, test, ecc.).

Nel "Quadro Normativo" verrà anche introdotta la Direttiva Europea 96/2008, recepita in Italia dal D. Lgs 35/2011.

Sebbene il D. Lgs prescriva attualmente l'attuazione della norma solo per le infrastrutture di livello superiore della Rete TEN, l'estensione della obbligatorietà anche alle strade urbane è prevista per il 2020.

---

#### Monitoraggio intervento:

---

E' prevista la realizzazione di appositi questionari per comprendere la conoscenza oggetto dell'azione. I questionari saranno somministrati prima e dopo il corso di formazione. Ci sarà una terza fase intermedia, rispetto alla durata complessiva del Progetto, di



somministrazione dei questionari per verificare la comprensione e l'acquisizione delle materie insegnate.

---

### **Personale Impiegato**

---

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere ricercatore Senior; Ingegnere ricercatore Junior; Tecnico esperto in informatica.



## 7 Indagini sui comportamenti di guida ad elevato rischio

---

La presente attività ha come fine la realizzazione di un'indagine dei comportamenti di guida ad elevato rischio di incidente e la definizione di un programma di monitoraggio di tali comportamenti, come supporto alla Polizia Locale, per la valutazione dell'efficacia dell'azione di controllo e repressione.

Il CTL svolgerà una ricognizione approfondita dei dati emersi dalle multe al fine di verificare quali siano i comportamenti non corretti più frequenti. Sulla base dei risultati sarà ottimizzata l'azione.

In relazione a quanto emerso dall'analisi dell'incidentalità, le indagini saranno comunque rivolte anche alla mobilità su due ruote a motore (negli anni il trend di feriti per questa categoria di utenti è altalenante e in aumento nel 2014 rispetto al 2013). Questo gruppo di utenti, sempre più numeroso, è quello per cui è più difficile ottenere una riduzione significativa del numero di incidenti e di vittime a livello Europeo. Per tale motivo la Commissione Europea, per il decennio 2011-2020, pone particolare attenzione a questa categoria di utenti, indicando tre tipologie di azioni:

1. rendere più percepibile dagli altri utenti dalla strada la presenza dei conducenti di veicoli a due ruote a motore;
2. incoraggiare la ricerca e gli sviluppi tecnici, promuovere l'uso di applicazioni ITS, airbag, ecc.;
3. incoraggiare gli Stati Membri a intensificare i controlli sul rispetto della normativa in materia di velocità, guida sotto l'effetto di alcool, uso del casco, manomissione dei veicoli e guida di mezzi a due ruote a motore senza regolare patente.

In coerenza con quanto richiesto a livello Europeo, le indagini sui comportamenti ad alto rischio saranno finalizzate a verificare alcuni dei seguenti comportamenti sulla rete stradale comunale:

- velocità di guida;
- uso dei dispositivi di protezione;
- utilizzazione diurna dei dispositivi di illuminazione;



- uso del cellulare alla guida;
- controllo del livello alcolemico.

L'attività sarà realizzata con la collaborazione della Polizia Locale.

Le azioni saranno condotte in più fasi:

- la prima fase sarà dedicata alla pianificazione dell'indagine. Saranno analizzati i dati delle multe ed eventuali dati di dettaglio dell'incidentalità su punti nevralgici della città per individuare le sezioni ove eseguire l'indagine sui comportamenti;
- verranno definiti gli indicatori per poter valutare l'efficacia delle azioni correttive (es. percentuale di veicoli con velocità superiore al limite vigente) e verrà definita in dettaglio l'indagine sui comportamenti, comprensiva delle relative schede di rilievo dati;
- la seconda fase sarà dedicata alla realizzazione dell'indagine sugli archi della rete stradale identificati in fase di pianificazione e alla definizione, ove possibile, di specifiche azioni di controllo e repressione a contrasto dei comportamenti a rischio identificati;
- nella terza fase, sulla base dell'indagine e delle tecniche e pratiche esistenti a livello Europeo, saranno individuate le azioni correttive per mitigare i comportamenti a rischio.

In collaborazione con le Forze di Polizia sarà possibile anche pianificare una o più campagne di sensibilizzazione rispetto ai comportamenti a rischio emersi dall'indagine.

---

#### **Monitoraggio intervento:**

Nel caso delle azioni di indagine dei comportamenti a rischio saranno prese in considerazione e analizzate le multe prima e dopo lo svolgimento delle indagini e delle eventuali campagne di sensibilizzazione.

---

#### **Personale Impiegato**

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere ricercatore Senior; Ingegnere ricercatore Junior.



## 8 Progetto pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile in età scolare

---

L'attività è rivolta a insegnanti, genitori e alunni delle Scuole Primarie e Secondarie di primo grado di Rocca di Papa. L'attività sarà svolta con la collaborazione del Corpo della Polizia Locale, del Sindaco e del Preside che hanno accolto l'iniziativa con estremo entusiasmo.

Nell'organizzazione dell'attività sarà coinvolto, anche, il settore servizi sociali, scolastici, cultura e turismo, al fine di creare un team organico volto ad incrementare la cultura della Sicurezza Stradale.

Per incentivare l'utilizzo di forme di mobilità sostenibili e sicure, i ragazzi devono saper leggere la strada e le sue caratteristiche, comprenderne le regole e conoscere i rischi che si corrono. Per tale motivo, tra le tematiche che verranno affrontate durante i corsi di formazione:

- La strada e le sue caratteristiche;
- I segnali stradali;
- Le regole della strada;
- Gli altri utenti della strada;
- I diversi mezzi di trasporto che circolano in strada;
- L'utilizzo in sicurezza della bicicletta.



Fig. 8.1 Conoscere la strada, le sue caratteristiche e i segnali stradali

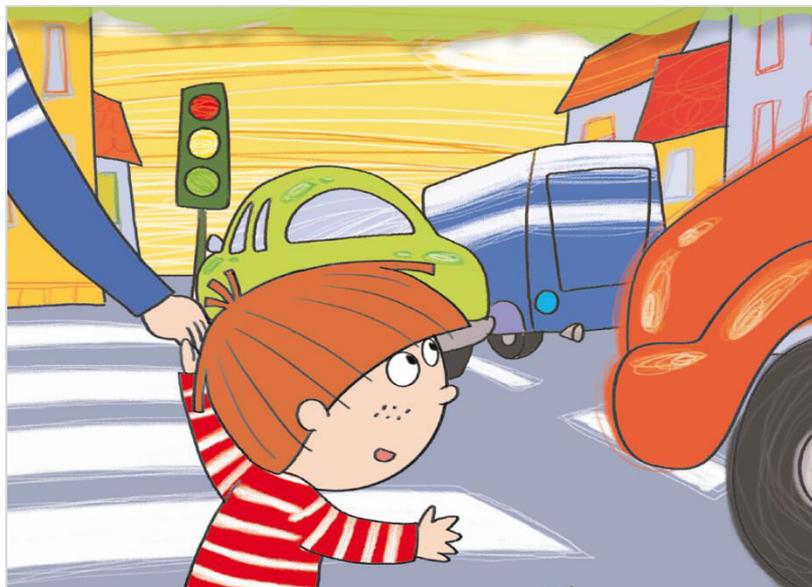


Fig. 8.2 Conoscere gli altri utenti della strada

I corsi di formazione vedranno due momenti:

1. il primo di formazione e coinvolgimento degli insegnanti;



2. il secondo di formazione degli alunni che si terrà insieme agli insegnanti precedentemente formati.

I corsi di formazione prevedono un'intensa attività grafica e un approccio giocoso al fine di stimolare la curiosità, l'ilarità e la partecipazione condivisa dei bambini.

Lo scopo è quello di trasmettere concetti importanti sulla sicurezza stradale e sulle forme di mobilità sostenibile in maniera ludica e coinvolgente per lo studente.

Le forme grafiche consentono al ragazzo di divertirsi, superare eventuali difficoltà espositive e permettono di divulgare l'operato anche in diversi contesti come quello familiare. Essendo, inoltre, un'attività particolarmente piacevole per i ragazzi di questa età, il disegno può favorirne gli intenti cooperativi, riducendo in loro l'impressione di essere sottoposti a una valutazione.

Oltre alla formazione, obiettivo del Progetto vuole essere la dotazione di apposita strumentazione utile sia agli insegnanti che al Corpo dei Vigili a sopperire alle mancanze registrate negli ultimi anni.

Per l'azione, il gruppo di lavoro del CTL si occuperà della:

- ❖ Redazione di libricini che saranno impiegati durante l'attività di formazione e saranno di supporto per l'organizzazione di futuri corsi di formazione sulla sicurezza stradale e le forme di mobilità sostenibile.

I libricini verranno redatti dopo una ricerca bibliografica a livello Europeo e Nazionale al fine di individuare le Buone Pratiche esistenti e consolidate.

E' prevista la realizzazione di 5 Libricini (Fig. 8.3):

### 1<sup>o</sup> LIBRICINO

La strada e le sue componenti

Obiettivo: sviluppare la conoscenza e padronanza della strada da parte del bambino e stimolare il suo senso di appartenenza al contesto stradale.

Strumenti didattici: attività grafiche, dialoghi interattivi, proiezioni video.





SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA



CENTRO DI RICERCA  
PER IL TRASPORTO  
E LA LOGISTICA

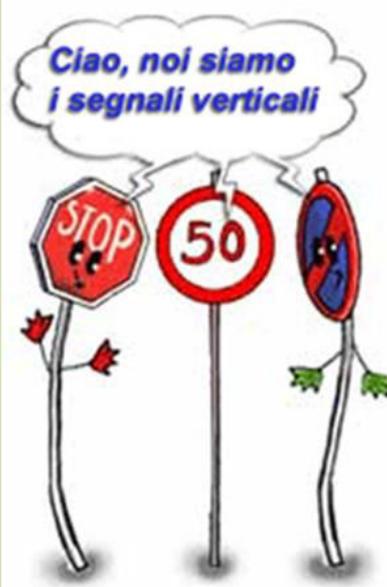
## 2<sup>o</sup> LIBRICINO

I segnali stradali

Obiettivo: sviluppare la comprensione e il rispetto delle regole in generale, condizione necessaria per vivere in armonia nella società.

Rafforzamento della conoscenza dei segnali stradali e dei simboli che li contraddistinguono.

Strumenti didattici: schede grafiche, dialogo interattivo, attività ludiche.



## 3<sup>o</sup> LIBRICINO

Il semaforo, il vigile e la e la loro funzione di sicurezza

Obiettivo: rafforzamento della conoscenza dei segnali semaforici e dei comandi impartiti dal vigile.

Strumenti didattici: schede grafiche, dialogo interattivo, attività ludiche



## 4<sup>o</sup> LIBRICINO

Analisi dei comportamenti dei pedoni

Obiettivo: promuovere la consapevolezza del rispetto delle regole per l'attraversamento in sicurezza di una strada.

Strumenti didattici: schede grafiche, dialogo interattivo, attività ludiche

## 5<sup>o</sup> LIBRICINO



### Analisi dei comportamenti dei pedoni e dei conducenti

Obiettivo: sviluppare nei bambini la consapevolezza delle proprie azioni, stimolarli ad osservare il comportamento degli altri utenti della strada e di giudicarlo con sguardo critico in modo da sapere riconoscere i comportamenti corretti e quelli sbagliati.

Strumenti didattici: schede grafiche, dialogo interattivo, attività ludiche



Fig. 8.3 5 Libricini per insegnanti, Corpo di Polizia Locale e alunni

---

#### Monitoraggio intervento:

E' prevista la realizzazione di appositi questionari per comprendere la conoscenza delle tematiche oggetto dell'azione. I questionari saranno somministrati prima e dopo il corso di formazione. Ci sarà una terza fase intermedia, rispetto alla durata complessiva del Progetto, di somministrazione dei questionari per verificare la comprensione e l'acquisizione delle materie insegnate.

---

#### Personale Impiegato

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere ricercatore Senior; Ingegnere ricercatore Junior; figura professionale esperta in psicologia.



## 9 Creazione dell'“Osservatorio” quale strumento di diffusione, sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale

---

Questa attività è rivolta a sensibilizzare e informare gli utenti del territorio di Rocca di Papa, ma anche quello delle città dei Castelli Romani, sul fenomeno dell'incidentalità al fine di creare una Cultura della Sicurezza Stradale.

Dato l'ampio consenso raggiunto negli ultimi anni dagli strumenti informativi ed in particolare da internet, si è scelto come canale di comunicazione, per sensibilizzare e divulgare le tematiche di sicurezza stradale, proprio il Web.

Il CTL nell'ambito del progetto Europeo DaCoTA “Road safety Data Collection, Transfer and Analysis” ha sviluppato un protocollo per la raccolta di informazioni sui processi di gestione della sicurezza stradale e sulle buone pratiche nel campo dei processi decisionali basati sui dati. Tali informazioni hanno contribuito alla realizzazione dell'ERSO “European Road Safety Observatory” (Osservatorio Europeo per la Sicurezza Stradale).

Sulla base dell'esperienza sviluppata, l'attività prevede la realizzazione di un sito web user-friendly “Osservatorio” per tecnici, decisori, Consulta, Forze di Polizia, organizzazioni sociali, scuole e cittadini dove mettere in rete e condividere tutte le esperienze realizzate per la sicurezza stradale.

Il CTL insieme all'Amministrazione Comunale, strutturerà l'“Osservatorio LA MIA CITTA' PIU' SICURA” in modo da creare diverse aree dedicate a:

- aspetti generali e normativi Nazionali ed Europei (come il PNSS del precedente decennio e del nuovo 2011-2020; Libro Bianco ei Trasporti ecc ecc);
- aspetti di dettaglio, come mappe - statistiche ecc., da definire nel proseguo del Progetto (in collaborazione con altre strutture interessate agli aspetti di sicurezza stradale);

“L'Osservatorio LA MIA CITTA' PIU' SICURA” sarà lo strumento per divulgare studi e analisi condotte sul territorio Comunale così come articoli e ricerche di interesse condotte a livello Nazionale e Internazionale. Il cittadino verrà sensibilizzato riguardo le problematiche



esistenti sul proprio territorio, le soluzioni sperimentate (anche con il Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA) e le alternative proposte in altre realtà (da quelle Comunali a quelle Internazionali).

***L'Osservatorio sarà strutturato in modo da contenere sezioni dedicate:***

- 1. un'area dedicata alle attività di formazione (saranno diffusi i risultati e i prodotti del Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare B.1 e del Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti C.4-C.5-C.7);***
- 2. un'area dedicata alle campagne di sensibilizzazione e indagini (saranno diffusi i risultati delle Indagini e analisi specifiche finalizzate al contrasto dei comportamenti ad alto rischio A.4);***
- 3. un'area dedicata agli studi e alle statistiche (elaborati, come detto prima, con i sistemi informativi A.1);***
- 4. un'area dedicata a pubblicizzare le attività sulla sicurezza stradale da parte della Consulta, delle scuole, degli organi competenti in materia di Sicurezza Stradale.***

Le azioni consisteranno nella:

- realizzazione del portale web user-friendly "Osservatorio" (rivolto ai cittadini, ai decisori politici, a tecnici ed esperti del settore, ricercatori e agenzie di stampa);
- predisposizione di contenuti da pubblicare come bollettini e statistiche, studi di dettaglio che possano sensibilizzare su tematiche specifiche di sicurezza stradale, ecc..

Saranno studiate in accordo con l'Amministrazione Comunale le soluzioni per realizzare una struttura e una interfaccia grafica di semplice utilizzo.

In termini di prestazioni e caratteristiche tecniche, il sito verrà realizzato avvalendosi delle moderne soluzioni disponibili sul mercato, allineandosi al WEB2.0.



---

### Monitoraggio intervento:

---

Per questa azione il monitoraggio consisterà:

- nella possibilità di vedere il numero di utenti che avranno accesso all'Osservatorio;
- nel verificare il numero di documenti caricati da scuola, tecnici, decisori, consulta, Forze di Polizia Locale nelle diverse aree dell'Osservatorio.

---

### Personale Impiegato

---

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere ricercatore Senior, Ingegnere ricercatore Junior e Tecnico specializzato in informatica.



## 10 Consulta sulla Sicurezza Stradale

---

Nell'ambito del Progetto è prevista la creazione di una Consulta per progetti e tematiche sulla sicurezza stradale.

La Consulta sarà sede di confronto, proposta e valutazione sui contenuti, sui programmi attuativi e sui risultati del presente Progetto e dei futuri. La Consulta avrà il compito di:

- individuare studi e buone pratiche rilevanti in tema di sicurezza stradale e diffonderli tramite l'Osservatorio;
- interlocuire con la Polizia locale e le scuole al fine di coordinare attività di formazione, informazione e sensibilizzazione da attuare per migliorare la cultura della sicurezza stradale;
- promuovere azioni di promozione sulla sicurezza stradale.

**I componenti della Consulta saranno invitati a seguire i corsi di formazione previsti nell'attività A.1.**

Per quanto riguarda i suoi componenti, saranno coinvolti:

1. Corpo di Polizia locale, tecnici e decisori dell'Amministrazione comunale;
2. associazioni di categoria, delle parti sociali, delle associazioni di cittadini rappresentanti di interessi sociali e economici.

Sarà quindi opportuna la partecipazione di uno o più delegati di tutte le associazioni, rappresentanze, iscritti all' Albo delle Associazioni del Comune, Servizi, Enti e Corpi che hanno maggior interesse alla viabilità cittadina o per ragioni operative vi lavorano ogni giorno.

La partecipazione alle attività del progetto consentirà loro di affrontare la sicurezza con maggiore conoscenza dei problemi e dei metodi per stabilire le priorità di intervento. La Consulta sarà inoltre un mezzo per sensibilizzare ed avvicinare i cittadini alle problematiche della sicurezza stradale.



---

### Monitoraggio intervento:

---

Per questa azione l'attività di monitoraggio consisterà nel verificare a cadenza quadrimestrale le iniziative/ intraprese dalla Consulta.

Le iniziative potranno riguardare: organizzazione di convegni, incontri, attività di divulgazione, azioni di sensibilizzazione ecc ecc rivolte alla sicurezza stradale.

---

### Personale Impiegato

---

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere ricercatore Senior, Ingegnere ricercatore Junior.



## 11 Programma per migliorare la sicurezza degli anziani

---

L'Amministrazione Comunale di Rocca Di Papa intende promuovere delle azioni rivolte agli anziani al fine di intervenire anche su questa categoria di utenti spesso poco "curata". L'azione intende integrarsi con un ciclo di azioni di formazione, informazione e sensibilizzazione rivolte a tutti i cittadini del Comune. L'obiettivo di questa azione è:

- parlare degli effetti dell'invecchiamento alla guida;
- aiutare a fronteggiare situazioni di traffico di particolare rilevanza;
- aiutare a guidare in modo sicuro più a lungo possibile ma anche aiutare a valutare le proprie azioni e stile di guida al fine di decidere se continuare ad utilizzare l'autovettura o scegliere altri sistemi di spostamento;
- rivedere le regole della strada e i segnali stradali.

Al Progetto LA MIA CITTA' PIU' SICURA aderisce il Centro Anziani Comunale. Il Programma vuole:

- affrontare aspetti di sicurezza (Figure 11.1, 11.2, 11.3);
- creare momenti di discussione e di confronto.

### Affrontare aspetti di sicurezza

Gli aspetti da trattare riguardano:



## Vista



- Vista meno chiara soprattutto di notte e nelle ore mattutine
- Distanze non nitide
- Maggior sensibilità in situazioni come giornate piovose o in presenza di nebbia

Fig. 11.1 Tematica da affrontare: la Vista

## Udito



- Minor capacità di udire clacson, sirene, richiami
- Possibilità di sintomi che portano ad udire meno bene
- Come migliorare la sensibilità uditiva

Fig. 11.2 Tematica da affrontare: l'Udito

## Tempi di Reazione

- Tempi di reazione più lenti
- Grado di concentrazione alla guida ridotto
- Movimenti e coordinazione minori

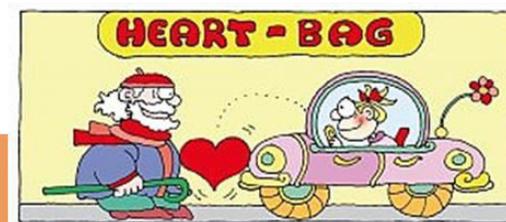


Fig. 11.3 Tematica da affrontare: i Tempi di Reazione

Durante il Programma si parlerà anche dei possibili effetti dei farmaci sulla guida:



- sonnolenza;
- vuoti di memoria;
- difficoltà di concentrazione;
- difficoltà nel mantenere fisso lo sguardo su lunghe distanze;
- vertigini;
- vista offuscata, ecc ecc

#### Creare momenti di discussione e di confronto

Questa attività all'interno è fondamentale per creare complicità tra gli anziani, spronandoli a parlare, a raccontarsi e a comprendere che le dinamiche e le difficoltà non sono problematiche personali ma collettive.

Creare momenti di scambio di esperienza favorisce l'apertura verso altre forme di spostamento e condivisione delle azioni tra intraprendere.

L'obiettivo sarà quello di comprendere anche come l'Amministrazione può supportare le richieste e le necessità di questa categoria di utenti.

Le azioni previste sono:

- definizione dettagliata dei contenuti, della durata e delle modalità di erogazione dell'attività;
- pianificazione delle modalità di monitoraggio dei risultati dell'attività;
- predisposizione del materiale di supporto necessario per effettuare il corso di formazione;
- realizzazione del corso;
- valutazione finale dei risultati conseguiti.

Insieme all'Amministrazione si sceglierà la modalità più opportuna per rilasciare ai partecipanti e, non solo, informazioni e risultati inerenti le tematiche trattate durante le giornate di incontro.



---

### Monitoraggio intervento:

---

E' prevista la realizzazione di appositi questionari per comprendere la conoscenza delle tematiche oggetto dell'azione. I questionari saranno somministrati prima e dopo il corso di formazione. Ci sarà una terza fase intermedia, rispetto alla durata complessiva del Progetto, di somministrazione dei questionari per verificare la comprensione e l'acquisizione delle materie insegnate.

---

### Personale Impiegato

---

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario, Senior Engineer e Junior Engineer. Si valuterà la necessità del coinvolgimento di una figura professionale in tema di psicologia.



## 12 Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti)

---

Il Programma per migliorare la sicurezza della mobilità ha diversi obiettivi che si integrano tra di loro al fine di:

1. aumentare la Cultura generale della sicurezza stradale;
2. informare e sensibilizzare sui rischi che si corrono in strada;
3. fornire validi elementi di riflessione per la propria sicurezza e quella degli altri.

La scelta di organizzare un Programma integrato, da svolgere nell'arco temporale di più giornate consecutive tra di loro, vuole fungere da strumento per sensibilizzare differenti categorie di utenti su tematiche diversificate che tendono tutte al medesimo scopo: ridurre le vittime della strada.

Il Programma integrato prevede tre momenti informativi/formativi e di sensibilizzazione:

- **1 momento:** realizzazione di un percorso Pedibus con un gruppo di alunni, insegnanti, genitori e il supporto del Corpo dei Vigili;
- **2 momento:** diffusione dei dati di incidentalità nel comune e delle problematiche di ogni categoria di utenti (quali sono e come poterle evitare);
- **3 momento:** prove e lezioni sulla sicurezza stradale innovative e coinvolgenti.

**I tre momenti integrati tra di loro vogliono rispondere ai settori di interventi suggeriti dal Programma Pilota della Regione Lazio:**

- sensibilizzare e informare sul contrasto all'uso di alcol e droghe e sull'utilizzo di dispositivi di protezione ad alta visibilità (Settore C, intervento C4);
- sensibilizzare la collettività sul contrasto dei comportamenti a rischio e sul problema della vulnerabilità dei pedoni (Settore C, intervento C5);



- educazione finalizzata a rendere più sicuro il comportamento dei bambini su strada; formazione e sensibilizzazione per gli adulti sull'importanza del corretto uso dei sistemi di ritenuta per i bambini a bordo dei veicoli (Settore C, intervento C7).

Il **1 momento** sarà pianificato con il Corpo della Polizia Locale e l'Istituto Comprensivo Leonida Montanari. Nell'attività è previsto il coinvolgimento di insegnanti e genitori. L'obiettivo è quello di far comprendere da un lato ai Vigili come poter gestire un percorso Pedibus, dall'altra insegnare ai ragazzi come poter camminare in sicurezza e infine sensibilizzare la collettività verso la presenza in strada di questa categoria di utenti deboli.

Questo momento si integra con l'attività di formazione, descritta nel capitolo 6. I bambini sono chiamati prima ad apprendere in aula nozioni quali:

- la strada e le sue componenti;
- i segnali stradali;
- il semaforo, il vigile e la e la loro funzione di sicurezza;
- gli altri utenti della strada e i loro comportamenti;

e, successivamente, mettere in pratica su strada quanto appreso in aula.

Il **2 e 3 momento** si svolgeranno in uno spazio pubblico individuato dall'Amministrazione Comunale.

Questi momenti sono volti ad informare e sensibilizzare sulle statistiche di incidentalità che riguardano le due ruote motore, i pedoni, i ciclisti; gli incidenti e le conseguenze sotto uso di alcol e droghe; quali sono i sistemi di protezione e le buone pratiche messe in atto in Europa per aumentare la sicurezza.

Si valuterà la possibilità di coinvolgere un professionista di guida per introdurre concetti legati alla meccanica delle due ruote a motore.

Sulla base di una ricognizione delle buone pratiche e dei video di sensibilizzazione trasmessi a livello Europeo, si organizzeranno dei video rivolti a:

- sensibilizzare i giovani verso una mobilità in sicurezza e le conseguenze degli incidenti anche a basse velocità;
- sensibilizzare verso corretti comportamenti da tenere e il rispetto delle Norme;



- informare su eccesso di velocità e conseguenze dell'incidente per se stessi e i propri familiari;
- informare sulle alterazioni dopo utilizzo di alcool, droghe;
- rivolgere lo sguardo verso la propria disattenzione, la poca conoscenze delle proprie abilità alla guida, la scarsa conoscenza dei sistemi di protezione.

Momenti di sensibilizzazione attraverso video e discussioni, saranno rivolti ai genitori e ai propri bambini ponendo l'attenzione verso il corretto utilizzo dei sistemi di ritenuta per i bambini a bordo dei veicoli (Fig. 12.1).



Fig. 12.1 Tematica di sensibilizzazione: utilizzo dei sistemi di ritenuta per i bambini a bordo dei veicoli

La sensibilizzazione con video, dibattiti e interazione sarà intervallata da prove ed esercizi che simulano la realtà. Il secondo e terzo momento si svolgeranno su uno strumento unico a livello Nazionale: un TIR, laboratorio mobile per la sicurezza stradale con simulatore di ribaltamento e di impatto (Fig. 12.2).



Il TIR, per la sua struttura, consente di sperimentare, forze fisiche agenti su un corpo in movimento, il funzionamento di airbag e pretensionatori, l'importanza dei seggiolini per i bambini e delle cinture di sicurezza.



Fig. 12.2 Simulatore di ribaltamento e impatto con proiezione di video sulla sicurezza e giochi interattivi con il pubblico

Il Centro di Ricerca ha potuto sperimentare l'esito positivo dell'esperienza tenutasi presso l'Amministrazione Comunale di Avezzano.

A seguito dell'attività con i simulatori sono stati intervistati i giovani che avevano provato i simulatori e, precedentemente, dichiarato di non utilizzare le cinture di sicurezza in ambito urbano.

Il riscontro è stato positivo sia dopo la prova che nei mesi successivi. I giovani sono stati in grado di comprendere i rischi che si corrono in strada e correggere i loro comportamenti, in particolar modo utilizzare la cintura di sicurezza.



---

#### **Monitoraggio intervento:**

---

E' prevista la realizzazione di appositi questionari per ottenere un riscontro immediato sulla sensibilizzazione dei partecipanti all'attività in merito alle tematiche oggetto dell'azione.

Nel caso del momento 3, saranno intervistati gli utenti che hanno eseguito le prove e gli esercizi, al fine di ognuna di questa, per comprendere la loro percezione in merito alla necessità di apportare correzioni al proprio comportamento per una guida più sicura verso se stessi e gli altri.

---

#### **Personale impiegato:**

---

**Per questa attività saranno impiegate le seguenti figure professionali:** Docente Universitario; Ingegnere Senior e Ingegnere Junior. L'attività sarà svolta con la collaborazione di un professionista esperto del settore che svolge ormai da anni azioni rivolte alla sicurezza stradale con i simulatori. Si valuterà la necessità del coinvolgimento di una figura professionale in tema di psicologia.



## 13 Monitoraggio del progetto

---

La corretta valutazione dei risultati del progetto non può basarsi solamente sul monitoraggio del numero di incidenti sulla rete, ma deve anche mirare a valutare l'efficacia di quegli interventi (campagne, informatizzazione, gestione ed analisi dei dati, ecc.) che non hanno un riscontro misurabile sulla rete nell'orizzonte temporale del progetto, ma che nel medio-lungo periodo costituiranno gli elementi fondamentali per la gestione del fenomeno di incidentalità.

Il monitoraggio dei risultati delle azioni condotte si baserà non solo sul monitoraggio del numero di incidenti sulla rete, ma anche su una serie di attività tese a valutare la reale riuscita di ciascuna delle linee di azione.

Gli approcci che si seguiranno per le attività di monitoraggio sono due:

- With-Without;
- Before-After.

Nell'approccio "with/without" viene fatto un confronto fra la situazione con l'intervento realizzato e la situazione che si sarebbe avuta (nello stesso momento) senza l'intervento (confronto).

In questo tipo di analisi, occorre, dunque, stimare quale sarebbe stata la situazione in assenza dell'intervento, tenendo conto di:

- trend delle grandezze;
- fenomeni di ciclicità;
- influenza di fattori esterni.

La depurazione dei dati misurati dall'influenza dei fattori esterni richiede la conoscenza di come varia il numero di incidenti al variare dei flussi veicolari o di altri fattori in determinate circostanze. Ciò significa disporre di relazioni funzionali fra le variabili considerate, relazioni ottenibili mediante procedimenti di regressione sui valori misurati.



Il metodo di analisi Before-After consiste nel misurare la grandezza in esame prima e dopo l'esecuzione di un intervento. In questo tipo di valutazione vanno stimate anche le condizioni al contorno che possono influire sulla grandezza considerata.

Le attività di valutazione dei risultati degli interventi intrapresi con il Progetto saranno rivolte in diverse direzioni:

- valutazione dell'efficacia delle procedure di governo della sicurezza stradale;
- valutazione dell'efficacia delle procedure di contrasto dei comportamenti a rischio;
- valutazione dell'efficacia dei corsi di formazione sia in età scolare che agli anziani;
- valutazione dell'efficacia delle attività di informazione e sensibilizzazione.

Una prima fase di monitoraggio dei risultati del progetto sarà effettuata uniformemente lungo l'arco temporale dell'intero progetto.

In occasione di questa prima fase saranno predisposte delle apposite schede al fine di effettuare, in modo semplice e coerente, la valutazione dei risultati del Progetto negli anni successivi la sua conclusione.

Per le azioni di formazione è prevista la realizzazione di appositi questionari per comprendere la conoscenza oggetto dell'attività. I questionari saranno somministrati prima e dopo il corso di formazione. Ci sarà una terza fase intermedia, rispetto alla durata complessiva del Progetto, di somministrazione dei questionari per verificare la comprensione e l'acquisizione delle materie insegnate.

I questionari saranno differenti a seconda:

- delle materie insegnate;
- del target di utenti che seguono il questionario.

Nel caso delle azioni di indagine dei comportamenti a rischio saranno prese in considerazione e analizzate le multe prima e dopo lo svolgimento delle indagini e delle eventuali campagne di sensibilizzazione.

Nel caso dell'intervento infrastrutturale, composto dalla messa in sicurezza di 4 strade a rischio per un totale di 29 azioni, si farà un'analisi sugli incidenti e le infrazioni prima e dopo l'intervento. In questo caso si seguirà un approccio "with/without".



## 14 Tempi e Costi

---

I costi per la realizzazione delle attività del progetto ammontano a € 323.000,00 (trecentotrentemila/00), di cui € 226.100,00 (duecentoventiseimilacentomila/00) come quota di cofinanziamento richiesta e € 96.900,00 (novantaseimilanovecentomila/00) come quota a carico dei proponenti. I costi includono tutti gli oneri previsti.

In particolare, la quota di cofinanziamento a carico dei proponenti, pari a € 96.900,00, sarà così suddivisa:

- euro 45.000,00 (quarantacinquemila/00) saranno a carico del Comune;
- euro 51.900,00 (cinquantunomilanovecentomila/00) saranno a carico del partner.

La realizzazione degli interventi non infrastrutturali del Progetto “LA MIA CITTA’ PIU’ SICURA”, di specifica competenza del CTL, saranno realizzati in un arco temporale di 10 mesi. Il progetto infrastrutturale sarà realizzato nell’arco temporale di 12 mesi.

La Figura 13-1 mostra, in forma di diagramma Gantt, i tempi di realizzazione del progetto.

Nella Tabella 13-1 sono riportati i costi per ogni intervento e per soggetto attuatore e i relativi cofinanziamenti.

*Anna Perica*





*Anna Perina*



Fig. 13.1 Gantt del progetto

PROGETTO: "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" COMUNE DI ROCCA DI PAPA-REGIONE LAZIO			1M	2M	3M	4M	5M	6M	7M	8M	9M	10M	11M	12M
Settore	Interventi													
<b>A. Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale</b>	A.1	Rafforzamento struttura dedicata alla sicurezza stradale												
	A.3	Piano di formazione sulla Sicurezza Stradale per tecnici, decisori e Forze di Polizia Locale												
	A.4	Indagini e analisi specifiche finalizzate al contrasto dei comportamenti ad alto rischio												
<b>B. Nuova cultura della Sicurezza Stradale:</b>	B.1	Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare												
	B.2	Creazione dell' "Osservatorio" quale strumento di diffusione, sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale												
	B.3	Consulta sulla Sicurezza Stradale												
<b>C. Interventi su componenti di incidentalità primarie:</b>	C.2	Messa in sicurezza e riqualificazione punti critici della rete stradale												
	C.4-C.5-C.7	Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti)												
	C.6	Miglioramento della sicurezza della mobilità su strada degli anziani												
<b>Monitoraggio del Progetto</b>														



*Anna Perina*



Tab. 13-1 Quadro Economico del Progetto

PROGETTO: "LA MIA CITTA' PIU' SICURA" COMUNE DI ROCCA DI PAPA-REGIONE LAZIO						
Settore	Interventi		Costo Totale Progetto	Cofinanziamento Regionale	Cofinanziamento Comune	Cofinanziamento CTL
<b>A. Rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale</b>	A.1	Rafforzamento struttura dedita alla sicurezza stradale	€ 10.000	€ 7.000	€ 0	€ 3.000
	A.3	Piano di formazione sulla Sicurezza Stradale per tecnici, decisori e Forze di Polizia Locale	€ 15.000	€ 10.500	€ 0	€ 4.500
	A.4	Indagini e analisi specifiche finalizzate al contrasto dei comportamenti ad alto rischio	€ 18.000	€ 12.600	€ 0	€ 5.400
<b>B. Nuova cultura della Sicurezza Stradale:</b>	B.1	Progetti Pilota per la formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare	€ 40.000	€ 28.000	€ 0	€ 12.000
	B.2	Creazione dell' "Osservatorio" quale strumento di diffusione, sensibilizzazione e informazione sulla sicurezza stradale	€ 20.000	€ 14.000	€ 0	€ 6.000
	B.3	Consulta sulla Sicurezza Stradale	€ 10.000	€ 7.000	€ 0	€ 3.000
<b>C. Interventi su componenti di incidentalità primarie:</b>	C.2	Messa in sicurezza e riqualificazione punti critici della rete stradale	€ 150.000	€ 105.000	€ 45.000	€ 0
	C.4-C.5-C.7	Programma integrato per migliorare la sicurezza della mobilità (su due ruote a motore, dei pedoni, dei bambini e di tutti i conducenti)	€ 40.000	€ 28.000	€ 0	€ 12.000
	C.6	Miglioramento della sicurezza della mobilità su strada degli anziani	€ 20.000	€ 14.000	€ 0	€ 6.000
<b>Totale</b>			€ 323.000	€ 226.100	€ 45.000	€ 51.900