



ROMA 2021

PIANO LAVORI E SERVIZI PUBBLICI

#CALENDASINDACO

INDICE

1. MANUTENZIONE STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

2. ILLUMINAZIONE PUBBLICA

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

3. EDILIZIA SCOLASTICA

- A. SICUREZZA DEGLI EDIFICI
- B. MANUTENZIONE EDIFICI
- C. CONNETTIVITÀ
- D. RIMOZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

4. CENTRALE UNICA APPALTI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

INDICE

5. SOTTOSERVIZI E VORAGINI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

6. ALLAGAMENTI E DRENAGGIO

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

7. BAGNI PUBBLICI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

8. SICUREZZA STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

9. INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

LA SITUAZIONE ATTUALE

STRADE PIENE DI BUCHE E MARCIAPIEDI DISSESTATI

Le strade di Roma **sono piene di buche e marciapiedi dissestati**. Questa situazione provoca **rischi per i pedoni e per i veicoli, incidenti** e un senso generalizzato di **degrado**.

Tra il 2016 e il 2018 sono state **oltre 7mila le richieste di risarcimento danni** al Comune di Roma **a causa della cattiva manutenzione delle strade**.

Per questo, il Comune ha dovuto erogare **quasi 2 milioni di euro di risarcimenti**: una somma pari agli investimenti di un singolo Municipio di Roma per il rifacimento delle strade.

LA SITUAZIONE ATTUALE

PER MANUTENERE LE STRADE, ROMA SPENDE LA METÀ DI MILANO

Roma spende in manutenzione stradale la metà di Milano:

48.952 euro per ogni chilometro di strada contro il doppio di Milano, 89.416 euro*.

	Strade di competenza (km)	Spesa media annua 2017-2020	Spesa per chilometro
Roma	5.500**	269 milioni €	48.952 €
Milano	1.946**	174 milioni €	89.416 €

*Media 2017-2020 della spesa complessiva in “Viabilità e Infrastrutture stradali” per ogni chilometro di competenza di Roma e Milano.
Fonte: Rendiconti di gestione, stanziamenti e impegni.

**Fonte: Comune di Roma Capitale; Comune di Milano.

LA SITUAZIONE ATTUALE

NON MANCANO I SOLDI MA LA CAPACITÀ DI SPENDERLI

Nel 2020 il **Comune di Roma** ha stanziato **625 milioni di euro** per la manutenzione delle strade.

Tuttavia, per limiti organizzativi e progettuali, **meno della metà dei fondi sono stati spesi**.

	2017	2018	2019	2020
Risorse stanziare	504.794.258 €	700.652.405 €	421.913.561 €	625.453.219 €
Risorse spese*	267.556.574 €	238.689.309 €	293.394.712 €	277.300.299 €
Speso/stanziato	53%	34%	70%	44%

Il problema delle buche a Roma non è un problema di soldi, ma della capacità di spenderli.

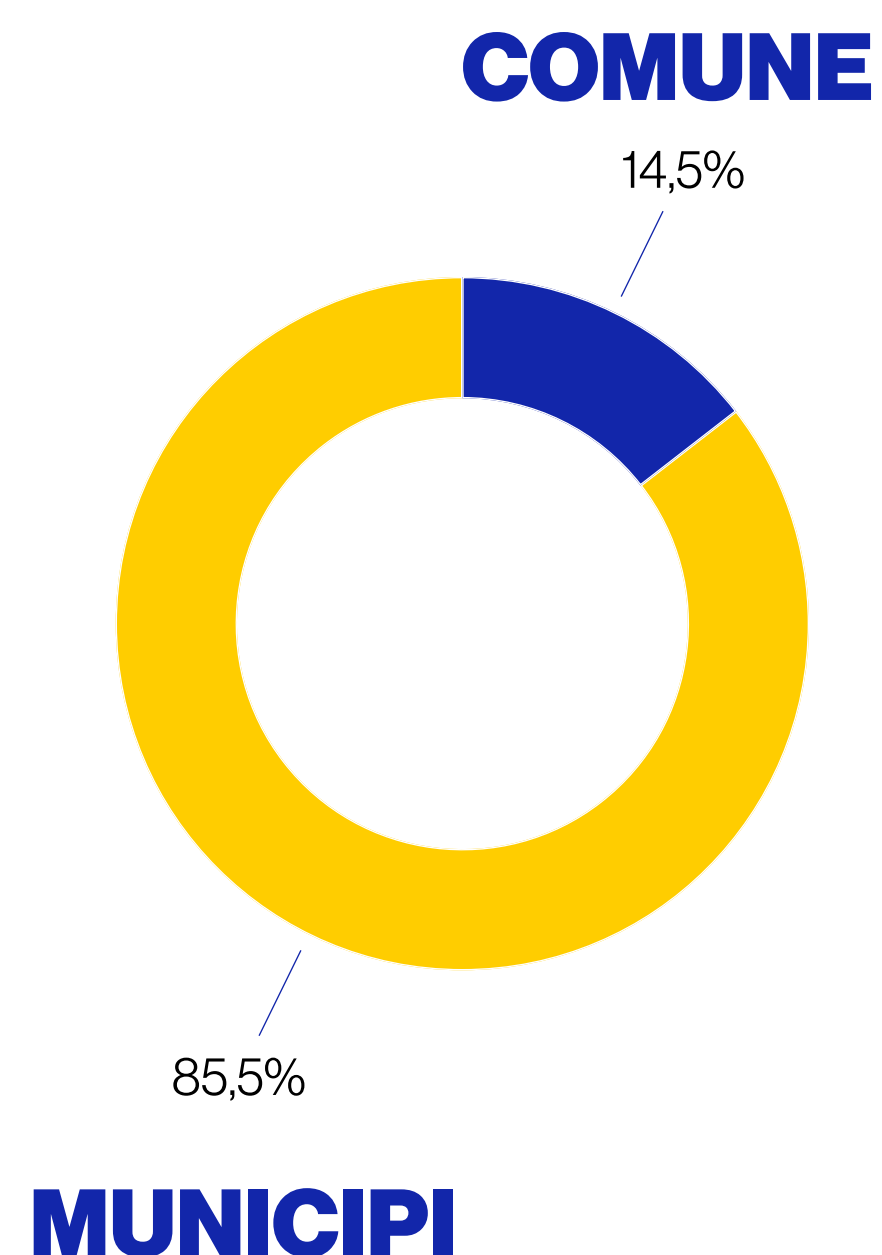
Fonte: spesa complessiva in “Viabilità e Infrastrutture Stradali” al netto del Fondo Pluriennale Vincolato, dati da rendiconto di gestione del Comune di Roma Capitale, anni 2017-2020.

*impegni

LA SITUAZIONE ATTUALE

UN MODELLO DI GESTIONE CHE NON FUNZIONA (1/4)

Competenza della manutenzione delle strade



Il Comune, attraverso il proprio Dipartimento Sviluppo e Infrastrutture Urbane (SIMU), **ha in carico la gestione delle strade di “grande viabilità”**, come ad esempio Via Cristoforo Colombo, le Circonvallazioni e i Lungoteveri, per un'estensione complessiva di circa 800 chilometri, **meno del 15% del totale delle strade**.

A partire dal 1999, **il Comune ha delegato ai Municipi la gestione del resto delle strade**, la cosiddetta “viabilità ordinaria” (strade di quartiere, etc.) pari a 4.700 chilometri, **oltre l'85% del totale**.

Tuttavia, il Comune e i Municipi hanno **due modelli di manutenzione delle strade differenti**.

LA SITUAZIONE ATTUALE

UN MODELLO DI GESTIONE CHE NON FUNZIONA (2/4)

IL COMUNE

Per la manutenzione ordinaria delle strade, che riguarda il periodico rifacimento del “tappeto di usura” di strade e marciapiedi, il pronto intervento in caso di buche o eventi inaspettati e il rifacimento della segnaletica verticale e orizzontale, **il Comune agisce in due fasi:**

1. **sorvegliando la qualità delle strade in tempo reale**, tramite un bando di sorveglianza e monitoraggio che permette alle società appaltatrici di segnalare le anomalie alle ditte incaricate della manutenzione ordinaria;
2. **appaltando i lavori di manutenzione ordinaria** tramite Accordi Quadro.

È un sistema che funziona, perché **divide chi fa i controlli da chi deve essere controllato** e perché individua imprese con **alte specializzazioni** in servizi o lavori.

LA SITUAZIONE ATTUALE

UN MODELLO DI GESTIONE CHE NON FUNZIONA (3/4)

I MUNICIPI

Al contrario, **i Municipi uniscono il servizio di sorveglianza delle strade con quello di manutenzione ordinaria**, entrambi in capo ad una singola impresa vincitrice.

È un sistema che non funziona perché:

- chiedendo ad un singolo fornitore di erogare due prestazioni di natura diversa, non individua fornitori specializzati ed alimenta conflitti di interesse;
- non garantisce livelli di manutenzione omogenei tra Municipi.

Non solo, **i Municipi non hanno le capacità sufficienti per garantire l'adeguata gestione e programmazione degli appalti.**

LA SITUAZIONE ATTUALE

UN MODELLO DI GESTIONE CHE NON FUNZIONA (4/4)

Per gli interventi di manutenzione straordinaria, più complessi e profondi rispetto alla semplice manutenzione ordinaria, è necessario che il Comune o i Municipi elaborino **la progettazione dei singoli interventi** la cui realizzazione deve poi essere appaltata all'esterno.

Tale progettazione richiede **capacità tecniche e gestionali che non sono presenti a sufficienza nel Comune e nei Municipi di Roma.**

Non solo, la **programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria non viene eseguita in base al fabbisogno di manutenzione** ma in base alle risorse disponibili e alla programmazione demandata alla sensibilità dell'ufficio competente.

PROPOSTE

SVILUPPARE UNA PIATTAFORMA DI SORVEGLIANZA PER CONTROLLARE LO STATO DELLE STRADE DI ROMA

È fondamentale che il Comune sviluppi un **sistema digitale di controllo dello stato di tutte le strade** a partire da quelle della viabilità ordinaria, la cui manutenzione oggi è in capo ai Municipi.

Ecco perché è necessario:

- **creare una Piattaforma di Sorveglianza** dell'intera rete stradale di Roma, estendendo la gara per il rinnovo del servizio di Sorveglianza sulla Grande Viabilità alla viabilità ordinaria.

Ottenere una Piattaforma unica di Sorveglianza, in aggiunta al servizio già bandito di recente sulle strade di Grande Viabilità, **costa tra i 30 e i 40 milioni di euro all'anno per tre anni.**

PROPOSTE

ASSICURARE LA CORRETTA MANUTENZIONE DELLE STRADE, CENTRALIZZANDO LE GARE DI LAVORI

Oggi esistono ben 16 soggetti titolari della spesa (c.d. Centri di Responsabilità)

per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade: il SIMU più i 15 Municipi.

È un sistema che non funziona perché **non garantisce omogeneità, qualità ed economicità degli interventi.**

Ecco perché è necessario:

- accentrare presso la Centrale Unica degli Appalti del Comune **tutte le gare di lavori per la manutenzione ordinaria e straordinaria** delle strade.

La progettazione ed esecuzione delle fasi di gara avverranno centralmente, mentre **la gestione dei lavori** rimarrà in capo al SIMU o agli uffici municipali, a seconda delle strade di competenza.

PROPOSTE

CREARE UNA TASK-FORCE PER IMPIEGARE I FONDI STANZIATI MA NON SPESI

Il Comune e i Municipi non riescono ad eseguire la manutenzione straordinaria delle strade di loro competenza perché **scontano una limitata capacità di progettazione degli interventi.**

Nell'immediato, per sopperire a questa mancanza è necessario:

- **eseguire una ricognizione degli interventi di manutenzione straordinaria** programmati ed in essere;
- **istituire una Task-Force di progettisti** (ingegneri, architetti, etc.) provenienti da altri soggetti, come Risorse per Roma, per **aumentare la capacità progettuale del Comune.**

Come obiettivi di medio periodo invece, sarà invece necessario:

- **sviluppare e rafforzare le competenze interne al SIMU,** per migliorare la capacità progettuale e di gestione delle gare.

PROPOSTE

RADDOPPIARE GLI INVESTIMENTI PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE

Negli ultimi anni, Roma ha investito in media per la manutenzione straordinaria delle strade circa 57 milioni di euro all'anno, per un spesa di 10.416€ a chilometro. Sono somme assolutamente insufficienti se si pensa che **Milano è riuscita a spendere il doppio: 21.071€ a chilometro***.

Pertanto l'insieme delle misure del nostro Piano Infrastrutture deve **portare il Comune di Roma a raddoppiare gli investimenti sulla manutenzione straordinaria delle strade**, passando da 57 a oltre 100 milioni di euro all'anno.

Sono somme che il Comune già stanziava ogni anno, ma che non riesce a spendere per incapacità amministrativa.

*Rendiconti di gestione, Comune di Roma Capitale e Milano - media 2017 - 2020.

PROPOSTE

RIPENSARE L'UTILIZZO DEI SAMPIETRINI

Dare seguito al Piano Sampietrini. Per le strade ad alto scorrimento lastricate da sampietrini per le quali non si prevedono pedonalizzazioni, **sarà necessario sostituire i sampietrini con la pavimentazione ordinaria.**

Nelle aree pedonali, sarà inoltre importante **garantire la presenza di “corsie accessibili” in pietra basaltina che forniscano un’alternativa ai sampietrini e permettano alle persone anziane o con difficoltà motorie di transitare più agevolmente**, come già avviene per il percorso Pantheon-Fontana di Trevi, il marciapiede lungotevere in corrispondenza dell’Ospedale S. Spirito e per la pavimentazione di Piazza S. Lorenzo in Lucina.

PROPOSTE

DARE PIENA ATTUAZIONE AI PIANI DI ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)

È necessario che tutti i Municipi approvino ed implementino i P.E.B.A. per le strade di loro competenza in modo da rendere subito operativo il **monitoraggio**, la **pianificazione** e il **coordinamento** degli interventi per migliorare l'accessibilità dei luoghi pubblici.

INDICE

1. MANUTENZIONE STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

2. ILLUMINAZIONE PUBBLICA

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

3. EDILIZIA SCOLASTICA

- A. SICUREZZA DEGLI EDIFICI
- B. MANUTENZIONE EDIFICI
- C. CONNETTIVITÀ
- D. RIMOZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

4. CENTRALE UNICA APPALTI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

LA SITUAZIONE ATTUALE

LA SITUAZIONE DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA A ROMA

Il servizio di illuminazione pubblica sconta tre principali criticità:

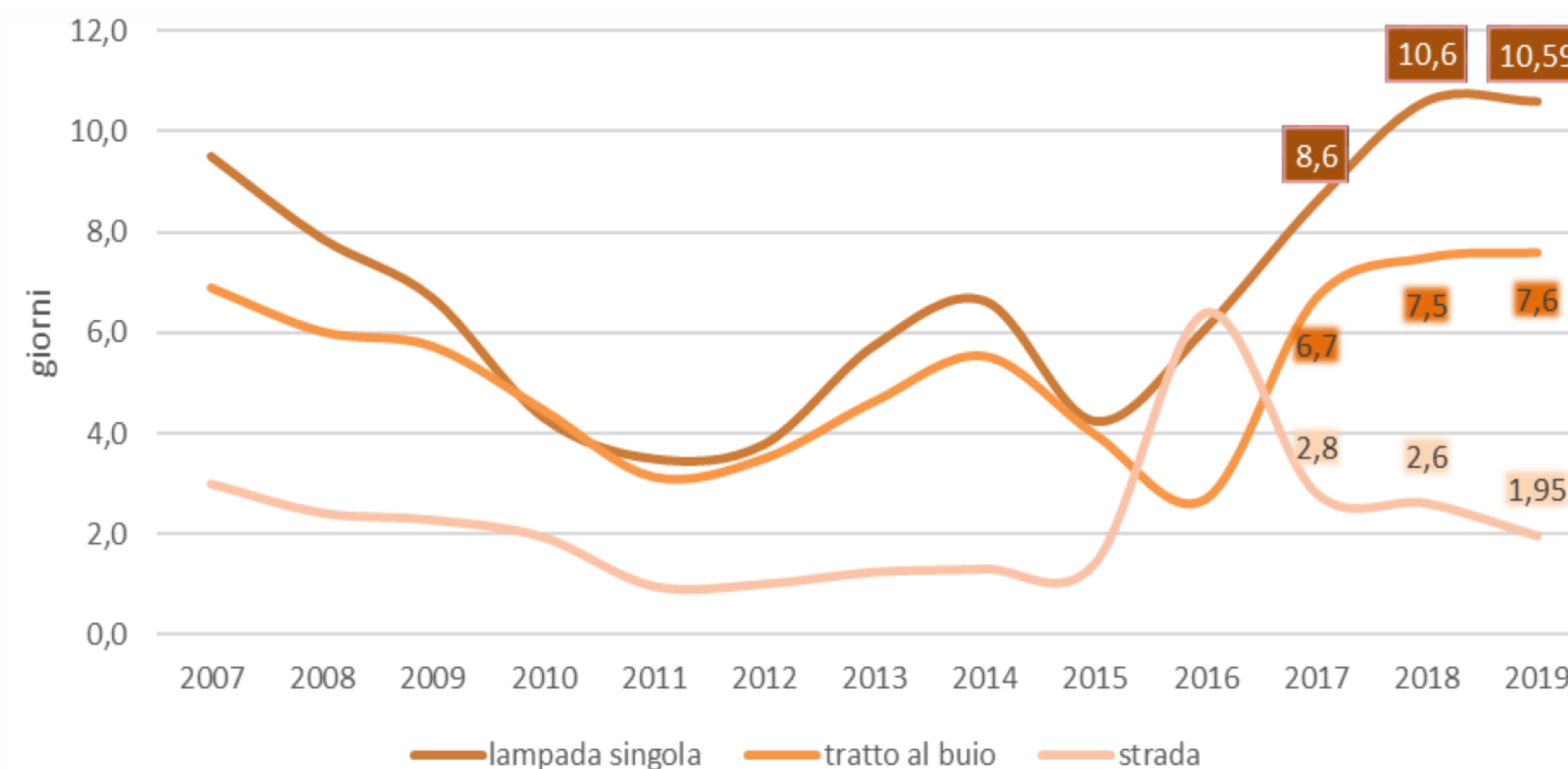
- **I tempi di ripristino dei guasti sono troppo lunghi:** in media servono 10 giorni per riaccendere una lampada spenta;
- **La diffusione non è sufficiente:** Roma ha molti meno punti luce rispetto a Milano e Torino, **carenza particolarmente rilevante nelle zone fuori dal GRA e di nuova urbanizzazione;**
- **I costi sono fuori mercato:** il Comune di Roma paga di più rispetto a simili gare aggiudicate da CONSIP.

LA SITUAZIONE ATTUALE

10 GIORNI PER SISTEMARE UNA LAMPADA SPENTA

I tempi medi di ripristino di ACEA sono peggiorati molto negli ultimi anni. Nel 2015, **per ripristinare una singola lampada, si impiegavano in media circa 4 giorni. Nel 2019 i tempi sono più che raddoppiati, superando i 10 giorni.**

Serie temporale dei tempi effettivi medi di ripristino (TRM) del servizio in caso di guasto e per tipologia



Fonte: elaborazione acos su dati ARETI

LA SITUAZIONE ATTUALE

MENO LAMPADE RISPETTO A MILANO E TORINO

Roma ha meno punti luce di Milano e Torino secondo tutti i criteri di analisi.

La carenza di punti luce è **particolarmente rilevante nelle zone fuori dal GRA e di nuova urbanizzazione.**

Città	Punti luce ogni 1.000 abitanti	Il divario di Roma	Punti luce per kmq di superficie edificata	Il divario di Roma
Torino	117	-63%	1.171	-76%
Milano	97	-35%	1.284	-92%
Roma	72	//	667	//

Elaborazioni su dati ISTAT; ISPRA; ARETI; A2A; IREN.

LA SITUAZIONE ATTUALE

UNA RETE DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA POCO MANUTENUTA

Il servizio di illuminazione pubblica di Roma si appoggia ad una **rete elettrica vetusta**, che spesso va in sovraccarico **comportando un più alto numero di guasti da ripristinare**.

Il Comune di Roma prevede un **investimento in ammodernamento della rete di circa 5 milioni di euro all'anno. Non sono sufficienti** per ammodernare i circa 8.000 chilometri di rete di illuminazione pubblica in tempi utili.

COSTI IP ROMA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ammodernamento impianti	4.949.920	-	-	2.400	4.642.755	5.130.107	5.044.172

LA SITUAZIONE ATTUALE

TEMPI DI RIPRISTINO DEI GUASTI TROPPO LUNGHI

Inoltre, il contratto di Servizio tra ACEA e Comune **prevede tempi medi di ripristino troppo accomodanti**. C'è una forte differenza tra i tempi medi di ripristino dei guasti concessi ad ACEA e gli standard ministeriali per il servizio di illuminazione pubblica, contenuti nel caso della singola lampada anche in simili gare CONSIP già aggiudicate.

Tipologia di guasto	Tempi medi di ripristino concessi ad ACEA (giorni)	Standard ministeriali* (giorni)
Singola lampada spenta	15	2
Tratto al buio (2-4 lampade)	10	1
Intera strada al buio	5	0,6

Fonte: ACoS
*DM 28/3/2018 - Ministero Ambiente

LA SITUAZIONE ATTUALE

UN COSTO DEL SERVIZIO FUORI MERCATO

Il Contratto di Servizio tra Comune di Roma e ACEA è economicamente sconveniente.

Il canone pagato da Roma **è scontato del 25% rispetto alla base d'asta**, mentre il parametro competitivo di riferimento (gara CONSIP Luce 3, lotto 5) **prevede uno sconto del 31,3%**.

Inoltre, come dichiarato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), sia i costi del piano LED sia quelli di manutenzione straordinaria, **dovrebbero essere parzialmente coperti dal canone che il Comune già paga**. Il Comune di Roma invece ha pagato separatamente più di 48 milioni per il primo e stanziato risorse ad hoc per la manutenzione straordinaria fino a 10 milioni l'anno.

LA SITUAZIONE ATTUALE

UN COSTO DEL SERVIZIO FUORI MERCATO

Nel 2010 l'affidamento del servizio ad ACEA è stato prorogato fino al 2027.

L'AGCM ha dichiarato l'affidamento illegittimo per condizioni economiche manifestamente sfavorevoli, difetto delle caratteristiche proprie dell'in-house providing e difficoltà di aggiornamento delle condizioni di offerta con un affidamento temporalmente così esteso.

Secondo l'AGCM **la Sindaca Raggi avrebbe dovuto mettere a gara il servizio 6 mesi fa, ma ancora non lo ha fatto.**

PROPOSTE

GARANTIRE TEMPI DI RIPRISTINO DEI GUASTI PIÙ BREVI

È necessario **garantire che una lampada spenta venga ripristinata in 2 giorni**, a differenza degli oltre 10 di oggi, inserendo **all'interno del nuovo Contratto di Servizio i tempi di ripristino definiti** sia dagli standard ministeriali che dalla gara Consip Luce 4.

Tipologia di guasto	Tempi medi di ripristino oggi	Tempi medi di ripristino domani
Singola lampada spenta	10,6	2

PROPOSTE

AUMENTARE I LAMPIONI DELLA LUCE

Per portare Roma ai livelli di illuminazione pubblica di città come Milano e Torino, è necessario svolgere un'analisi approfondita delle carenze di punti luce per identificare le zone prioritarie per un intervento immediato, focalizzandosi soprattutto su una maggiore diffusione nelle **zone abitate fuori dal GRA e di nuova urbanizzazione.**

PROPOSTE

INVESTIRE DI PIÙ SULLA RETE DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA PER EVITARE CONTINUI GUASTI DELLE LAMPADE

Per ridurre la frequenza dei disservizi sulle singole lampade, così come su intere strade o quartieri, bisogna intervenire alla radice. È quindi **importante investire per rinnovare la rete di illuminazione pubblica**, la vera causa sottostante ai tanti disservizi.

Ecco perché è necessario **aumentare gli investimenti annui in ammodernamento impianti, passando da una media di 5 milioni di euro all'anno a circa 19 milioni di euro.**

In questo modo sarà possibile **ridurre drasticamente la frequenza dei guasti.**

PROPOSTE

METTERE A GARA IL SERVIZIO

Dalle indicazioni dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, il servizio doveva essere già messo a gara entro il 31 dicembre 2020, ma non è stato fatto.

Pertanto bisogna **subito metterlo a gara**, al fine di:

1. **migliorare la qualità del servizio** attraverso interventi di ripristino più rapidi e con una maggiore diffusione e migliore distribuzione dei punti luce;
2. **diminuire il costo del servizio** allineandolo alle migliori condizioni concorrenziali offerte dal mercato.

INDICE

1. MANUTENZIONE STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

2. ILLUMINAZIONE PUBBLICA

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

3. EDILIZIA SCOLASTICA

- A. SICUREZZA DEGLI EDIFICI
- B. MANUTENZIONE EDIFICI
- C. CONNETTIVITÀ
- D. RIMOZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

4. CENTRALE UNICA APPALTI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

LA SITUAZIONE ATTUALE

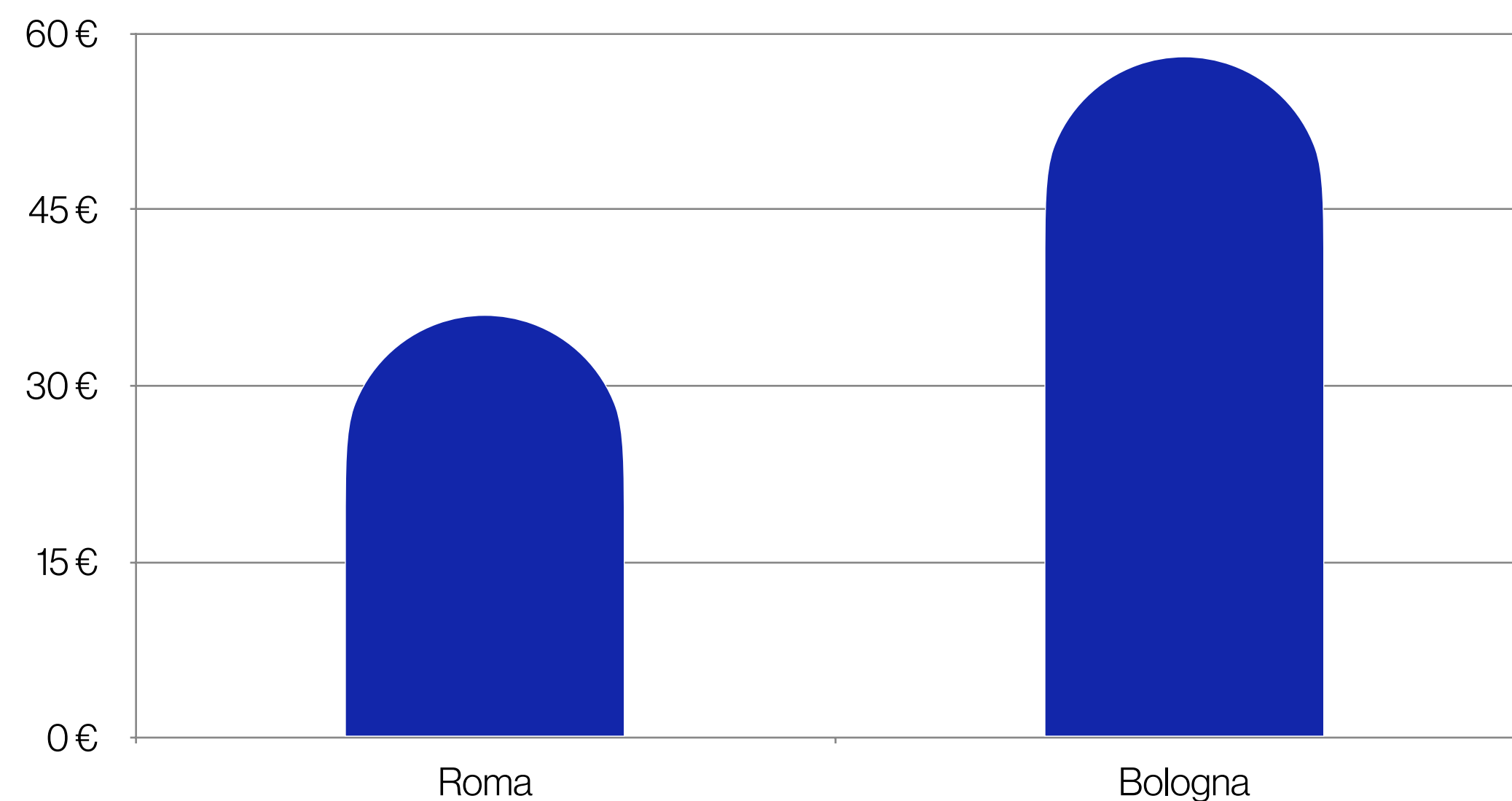
CRITICITÀ

A Roma, gli edifici scolastici costruiti dopo il 1976 sono circa il 40%, dato in linea con quello nazionale, dove gli edifici realizzati dopo quella data sono il 35%. Nel comune di **Roma** una **scuola su tre** si trova in edifici non costruiti per quell'utilizzo, **dato superiore alla media** Italiana, di circa un edificio su 4.

Un patrimonio scolastico come quello descritto necessita di continua manutenzione e attenzione. Come al solito però, Roma ha speso **troppo poco** per la gestione del suo patrimonio: solo 36€ procapite, rispetto ai 58 € spesi da Bologna.

Fonte: MIUR - Open data // Openbilanci

Spesa procapite per la gestione del patrimonio



LA SITUAZIONE ATTUALE

CRITICITÀ

Troppo spesso non sono stati utilizzati i (molti) fondi messi a disposizione nel corso degli anni dal MIUR per finanziare interventi di edilizia scolastica, perché non sono stati presentati progetti realizzabili. **I progetti finanziati nel Lazio sono la metà rispetto a quelli della Lombardia:** 303 contro 614.

E anche quando vengono finanziati, le scuole nel Lazio fanno spesso fatica a portare a termine i progetti. La durata media dei lavori nel Lazio è di oltre 400 giorni, più del doppio dell’Emilia Romagna (157) e quasi il doppio della Lombardia (223). Non solo, ma meno del 30% dei progetti risultano conclusi. A Roma, dei 23 progetti finanziati con i fondi del Comma 140, solo 5 sono conclusi.

REGIONE	Progetti finanziati	% edifici con progetti finanziati sul totale regionale	Importo totale finanziato (€)	Media finanziato a edificio	% progetti conclusi	Durata media dei lavori (gg)
Lombardia	614	10,8%	305.011.590 €	496.762 €	52,9%	223,35
Emilia Romagna	536	21,7%	165.329.842 €	308.451 €	44,0%	157,69
Piemonte	448	14,3%	171.811.444 €	383.508 €	65,8%	294,10
Sardegna	332	20,4%	74.780.478 €	225.242 €	50,6%	196,32
Lazio	303	9,7%	170.131.231 €	561.489 €	26,4%	406,14

Fonte: XX Rapporto sulla qualità dell’edilizia scolastica e dei servizi

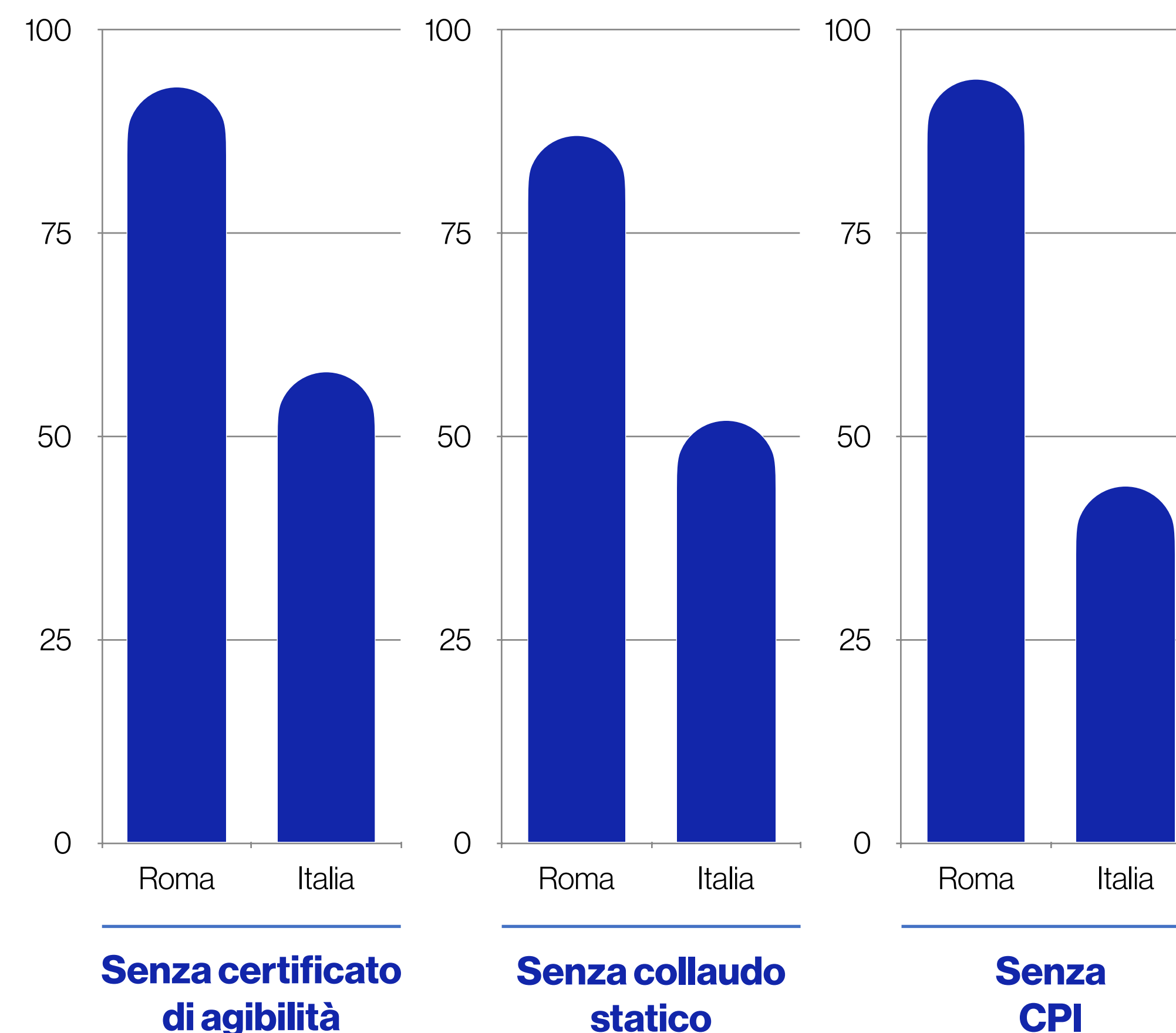
LA SITUAZIONE ATTUALE

CRITICITÀ

La messa in sicurezza degli edifici scolastici dovrebbe essere una assoluta priorità. Eppure, nella capitale:

- il 93% delle scuole non possiede il Certificato di Agibilità contro la media italiana di 57,9%.
- Il certificato di collaudo statico è assente nell'87% dei casi, contro il 52,4% dell'Italia.
- Il Certificato di prevenzione incendi non risulta per il 94% delle scuole romane, in Italia ne sono sprovviste il 44,1%. Eppure questa certificazione, secondo il decreto ministeriale 26 agosto 1992, sarebbe dovuta diventare appannaggio di tutte le scuole entro 5 anni dall'entrata in vigore del provvedimento. **Il termine negli anni è stato più volte prorogato**, l'ultima con il decreto legge 59/2019, con differimento al 31 dicembre 2021.

Fonte: MIUR - Open data



LA SITUAZIONE ATTUALE

PROPOSTE

Ricognizione del territorio

Durante il primo anno faremo una ricognizione sul territorio per verificare l'attuale stato degli edifici scolastici, digitalizzando le informazioni ottenute e gli archivi. Questo permetterà di avere un quadro completo delle necessità delle singole scuole, **mappando i bisogni**.

Dopodiché gli interventi verranno programmati e **classificati** secondo una scala di **priorità**, dando la precedenza assoluta agli interventi di messa in sicurezza degli edifici attraverso un piano finanziario straordinario che implementi risorse provenienti dal PNRR e dal bilancio locale.

Semplificazione e standardizzazione dei processi

Vogliamo semplificare e velocizzare le procedure per **ridurre il divario esistente** tra i progetti finanziati e quelli conclusi e ridurre i tempi tra la fase di avvio e conclusione dei lavori. Semplificare i processi vuol dire in primis **digitalizzarli**, per rendere immediato qualsiasi tipo di interlocuzione o richiesta d'intervento. In secondo luogo è fondamentale **uniformare tra tutti i municipi, tramite moduli standard, la richiesta di intervento**.

Tutto ciò è in linea con il “**Decreto Semplificazioni**”, che prevede dei “poteri sostitutivi degli enti locali” per la progettazione ed esecuzione di lavori di riqualificazione e messa in sicurezza e costruzione delle scuole.

MANUTENZIONE

CRITICITÀ

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici spetta:

- al Comune per le scuole di grado inferiore (asili nido, materne, istituti comprensivi);
- alla Città Metropolitana, per gli istituti scuole di istruzione secondaria superiore.

Ad oggi, sono gli uffici tecnici comunali che recepiscono la segnalazione dalle segreterie delle scuole riguardo alla manutenzione, valutano la copertura finanziaria e il livello di urgenza del guasto.

I sempre più frequenti ritardi negli interventi programmati e l'inefficace gestione delle risorse, determinano il mancato rispetto del programma pluriennale di manutenzione ordinaria e straordinaria. **Il risultato è che molti edifici scolastici sono in una condizione di degrado.** Nel 2018 a Roma più dell'80% degli edifici scolastici aveva bisogno di lavori di manutenzione ordinaria e almeno il 70% di manutenzione straordinaria. Da allora, molto poco è stato fatto.

MANUTENZIONE

CRITICITÀ

L'efficientamento energetico degli edifici scolastici necessita di una maggior progettazione, soprattutto considerando i residui del Fondo Kyoto Scuole, stanziati per realizzare interventi di riqualificazione energetica degli edifici di proprietà pubblica e per l'efficientamento e il risparmio idrico.

Attualmente, a Roma:

- il 20% degli edifici è dotato di doppi vetri
- il 19% di isolamento della copertura
- il 5% di isolamento delle pareti
- il 29% della zonizzazione dell'impianto termico
- il 26% di pannelli solari
- il 3% di pannelli fotovoltaici
- solo 12 scuole sono dotate di termoventilazione
- gli impianti di riscaldamento sono centralizzati e la maggior parte sono a metano.

MANUTENZIONE

PROPOSTE

A Semplificazione e standardizzazione dei processi
è necessario uniformare la scala delle priorità a livello comunale e standardizzare e semplificare i processi di richiesta degli interventi, tramite la promozione di linee guida. Questo renderà gli interventi più tempestivi, adeguando il processo a quello esistente in stazioni e ospedali.

B Aumento dei fondi per manutenzione
Aumentare fondo per la piccola manutenzione alle scuole. Destinare alle scuole i proventi degli affitti a terzi degli spazi scolastici in orario extra curricolare tramite protocolli d'intesa tra scuole e enti locali.

C Interventi prioritari
Migliorare la progettazione dei vari tipi di manutenzione straordinaria. Laddove possibile, verranno svolti per migliorare l'efficienza energetica degli edifici e finanziati tramite i fondi del Conto Termico GSE. Anche gli Interventi per l'adeguamento e miglioramento sismico sono prioritari per adeguare le scuole alle Norme Tecniche per le Costruzioni del 2018

D Aumento della capacità progettuali
Per migliorare la capacità delle scuole di accedere ai fondi e velocizzare la realizzazione degli interventi, è cruciale aumentare la capacità tecnica all'interno dei municipi e favorire sinergie tra i dirigenti scolastici e i municipi, anche attraverso l'utilizzo degli Accordi Quadro,.

MANUTENZIONE

SPENDERE I FONDI DEL PNRR PER L'EDILIZIA SCOLASTICA

Vogliamo realizzare un ufficio speciale all'interno dell'amministrazione capitolina che aiuti le scuole nella fase di progettazione per poter accedere ai finanziamenti del PNRR in materia di Edilizia Scolastica.

- **Edilizia:** il PNRR vuole costruire nuovi edifici scolastici per sostituire il patrimonio scolastico obsoleto, intervenendo su circa 195 edifici e riqualificando le strutture esistenti.
- **Palestre:** il piano vuole costruire o adeguare strutturalmente circa 400 edifici da destinare a palestre o strutture sportive (costo stimato: 300 milioni di euro)
- **Connettività:** completare il Piano "Scuola connessa", per assicurare la connessione in fibra a 1 Gbps agli edifici sprovvisti, circa il 20%.

CONNETTIVITÀ

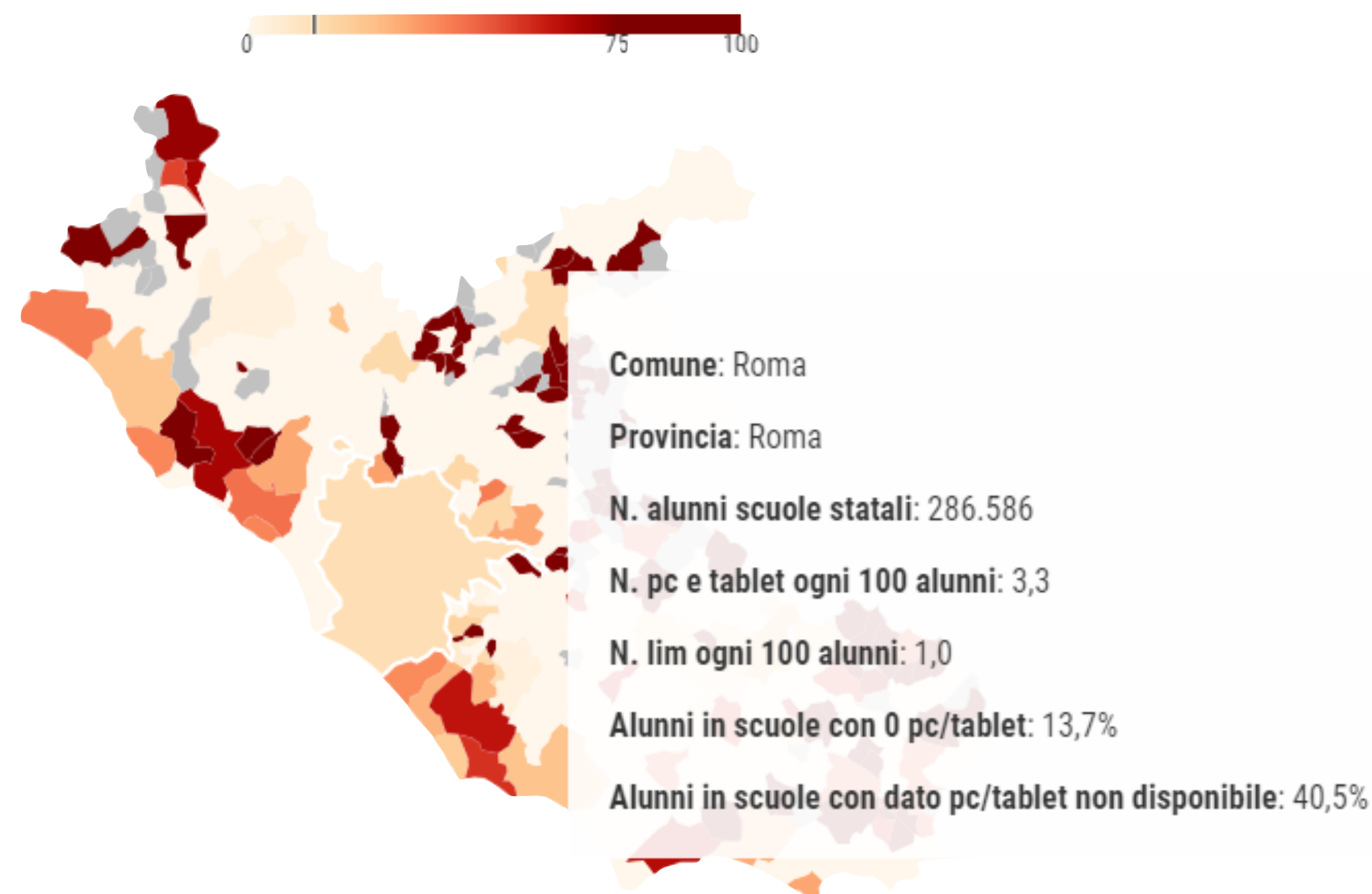
CRITICITÀ

La digitalizzazione della scuola, accelerata dall'emergenza del Covid-19, ha evidenziato la necessità di nuovi strumenti a servizio della didattica ordinaria. È quindi necessario che tutte le scuole dispongano di una connessione veloce e stabile. Dai dati rilevati sul territorio si evince la carenza di una connettività adeguata alle esigenze attuali nelle scuole di Roma Capitale.

- Da un'indagine del MIUR è emerso che il 75% delle scuole sostiene una spesa fino a 3.000 € all'anno per la connettività. Questi costi sono a carico del bilancio della singola scuola, che ha serie difficoltà a fare fronte alle spese.
- A Roma, il 14% degli alunni va in una scuola che dichiara 0 pc, contando che per il 40% degli alunni il dato non è disponibile. Nel Municipio XIV, II e V un quinto degli alunni va in una scuola che dichiara 0 pc
- C'è una Lim ogni 100 studenti, contro una media nazionale di 1,8 ogni 100 alunni
- I pc/tablet ogni 100 alunni sono poco più di 3, contro una media nazionale di 5,7 ogni 100 alunni
- Sono decine gli articoli di giornale che segnalano la scarsa connettività delle scuole di Roma, e internet "a singhiozzo"

Fonte: Openpolis

Connettività nel Lazio e a Roma



CONNETTIVITÀ

PROPOSTE

A **Connettività come quarta utility**
L'accesso a internet deve essere considerata una **dotazione di base, al pari di acqua ed elettricità**. Il comune stipulerà delle convenzioni con gli operatori telefonici, così che vengano offerti dei pacchetti vantaggiosi ai dirigenti scolastici. Questo permetterà finalmente la connessione contemporanea di tutte le classi dell'edificio

B **Più fondi per la connettività**
Aumentare i fondi per le scuole destinati alla connettività, oggi coperta con una somma irrisoria circa 1000€/anno per scuola

C **La scuola come “condominio” di aule**
La scuola non va approcciata come una singola entità con un'unica connettività, ma come un condominio dove gli appartamenti sono le singole aule. Ogni classe deve essere quindi dotata di un suo collegamento in banda ultra larga (FTTH)

D **Protezione dei dati**
I server scolastici sono depositari di dati sensibili e pertanto devono essere protetti dall'esterno tramite un firewall e una VPN dedicata. Questi ultimi dovranno quindi essere inclusi nei costi scolastici

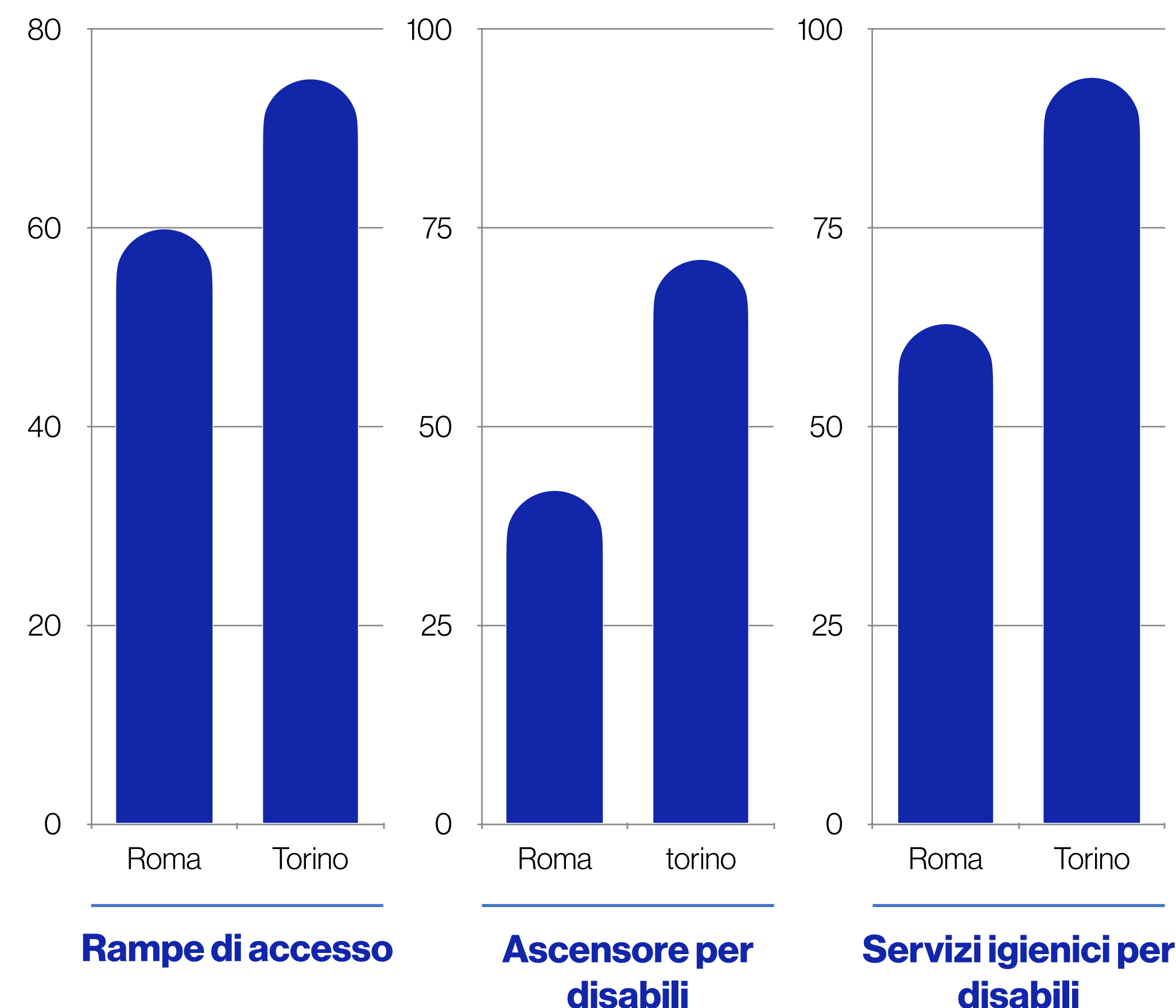
BARRIERE ARCHITETTONICHE

CRITICITÀ

Molti degli edifici scolastici di Roma non sono a norma in termini di superamento delle barriere architettoniche e sicurezza per i ragazzi con disabilità:

- solo il 60% degli edifici ha le rampe di accesso, inferiore alla media nazionale che è del 71%, e anche a Torino, dove il 75% presentano le rampe
- solo il 42% delle scuole romane ha l'ascensore per disabili, contro il 71% di Torino
- solo il 54% delle scuole romane ha servizi igienici per disabili, ancora una volta inferiore alla media nazionale del 63% e inferiore al 94% di Torino
- anche i percorsi interni ed esterni per i disabili a Roma sono presenti nel 30% delle scuole romane, quando a Torino la percentuale è di circa 95%

Fonte: MIUR - Open data



BARRIERE ARCHITETTONICHE

PROPOSTE

La nostra proposta - Priorità dei P.E.B.A

Verranno realizzati Piani di eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A) per garantire l'accessibilità agli edifici scolastici anche agli studenti disabilità.

Questi interventi verranno realizzati tramite la collaborazione dell'osservatorio permanente sui P.E.B.A e il mondo delle Università.

INDICE

1. MANUTENZIONE STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

2. ILLUMINAZIONE PUBBLICA

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

3. EDILIZIA SCOLASTICA

- A. SICUREZZA DEGLI EDIFICI
- B. MANUTENZIONE EDIFICI
- C. CONNETTIVITÀ
- D. RIMOZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

4. CENTRALE UNICA APPALTI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

SITUAZIONE ATTUALE

IL MODELLO DI ACQUISTO ATTUALE

Principali criticità:

- Il processo di acquisizione delle Strutture dell'Amministrazione capitolina è **fortemente frammentato e scarsamente presidiato**: esistono più di 600 Centri di Responsabilità che procedono ad effettuare acquisti in autonomia;
- **Non esiste un sistema informativo degli acquisti**, che raccolga a livello centrale tutte le informazioni e i dati sui livelli di spesa per merceologia, prezzi, spesa per fornitori, quantità acquistate, ecc.;
- **Basso ricorso a gare pubbliche**, con elevato utilizzo di modalità di acquisto alternative (affidamenti diretti, procedure negoziate, proroghe/rinnovi, ecc.);
- **Non esiste un processo strutturato** (gestito centralmente) **di monitoraggio della spesa e dei consumi** (assenza di visibilità sulle scorte di magazzino);
- **Elevato numero di risorse dedicate agli acquisti**, compreso tra le 600 e le 800 persone.

PROPOSTE

IL NUOVO MODELLO DI ACQUISTO

Strategia di razionalizzazione:

La strategia di razionalizzazione prevede lo sfruttamento di economie di scala mediante **l'aggregazione degli acquisti**, una più efficace **gestione della domanda e monitoraggio** della spesa e l'utilizzo di una **piattaforma di e-procurement**.

Leve di razionalizzazione

Economie di scala / Aggregazione acquisti

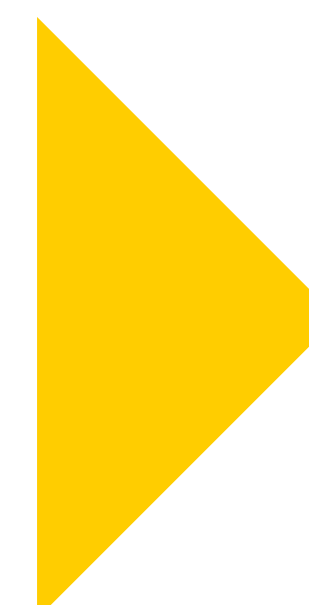
- Riduzione prezzi tramite aggregazione dei volumi
- Standardizzazione prodotti/servizi
- Definizione specifiche dei servizi richiesti

Gestione domanda / Monitoraggio spesa

- Pianificazione e standardizzazione fabbisogni
- Monitoraggio consumi
- Centralizzazione informazioni

Utilizzo piattaforma di e-procurement

- Copertura informatica dell'intero processo di acquisto
- Utilizzo strumenti di e-procurement



Benefici ottenibili

- Risparmi spesa per beni e servizi
- Aumento trasparenza e ricorso al libero mercato
- Incremento efficienza processo di acquisto

PROPOSTE

IL NUOVO MODELLO DI ACQUISTO

La strategia di razionalizzazione si basa sull'attribuzione alla Centrale Unica degli Acquisti delle seguenti competenze:

- A. **Acquistare centralmente i beni e servizi di “uso comune” standardizzabili;**
- B. **Presidiare e governare l'intero processo di acquisto, mediante:**
 - Pianificazione della spesa e raccolta dei fabbisogni;
 - Monitoraggio e controllo di tutta la spesa per beni e servizi;
 - Regolamentazione del processo di acquisto e controllo del rispetto delle procedure;
 - Promozione e supporto utilizzo di strumenti di e-procurement.
- C. **Supportare gli Uffici per individuare le opportunità di razionalizzazione della spesa per i beni e servizi non di “uso comune”**
e monitorare i processi di acquisto degli stessi;
- D. **Coordinare e organizzare le funzioni economiche nelle singole Strutture;**
- E. **Individuare le opportunità di razionalizzazione della spesa e acquisti congiunti** con le società del «Gruppo Roma».

PROPOSTE

IL NUOVO MODELLO DI ACQUISTO

Ruoli e responsabilità per ciascuna fase del processo di acquisto

La Centrale Unica degli Acquisti potrà esercitare una **governance sull'intero processo di acquisto** e, in particolare, procederà ad acquistare i beni e servizi di "uso comune".

		Processo / Fase									
		Pianificazione spesa e gest. domanda		Acquisizione		Gestione contratti/fornitore			Monitoraggio della spesa		
		Pianificazione spesa	Gestione domanda	Analisi del mercato e scouting fornitori	Definizione strategia d'acquisto	Procedura d'acquisto	Gestione contratto	Relazione fornitore	Monitoraggio fornitura	Governo processo di acquisto	Monitoraggio e Reporting
Attore											
Beni e Servizi di "uso comune"	Centrale Unica Acquisti	Resp.		Responsabile			Responsabile		Responsabile		Resp.
	Strutture Richiedenti	Coll.		Supporto			Supporto	C.	Supporto		
	Segretariato Generale Avvocatura				Coll.		Supporto				
Beni e Servizi non di "uso comune" (non legati a contratti di servizio)	Centrale Unica Acquisti	Resp.		Collabora			Collabora		Collabora		Resp.
	Strutture Acquirenti	Coll.		Responsabile			Responsabile		Responsabile		Supporto
	Segretariato Generale Avvocatura				Coll.		Supporto				

NB: Per i beni e servizi legati a contratti di servizio, la responsabilità del processo di acquisto risiede nelle Strutture di Linea di competenza.

PROPOSTE

I PRINCIPALI FATTORI DI SUCCESSO

L'iniziativa per aumentare l'efficienza della Centrale Unica degli Acquisti di Roma Capitale, in quanto complessa e articolata, presenta alcuni **fattori abilitanti** che devono essere soddisfatti:

1. **Forte e continuativa sponsorship politica** sul mandato realizzativo;
2. Possibilità di disporre di **risorse ad elevato potenziale e con forti competenze professionali**;
3. **Comunicazione chiara, efficace e capillare** rivolta sia all'**interno del Comune** (utenti della Centrale Unica degli Acquisti) che all'**esterno** (mercato della fornitura);
4. **Piano di formazione capillare** che faccia comprendere il nuovo modello e spieghi agli operatori le nuove modalità operative e i benefici conseguibili.

INDICE

5. SOTTOSERVIZI E VORAGINI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

6. ALLAGAMENTI E DRENAGGIO

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

7. BAGNI PUBBLICI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

8. SICUREZZA STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

9. INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

SITUAZIONE ATTUALE

SOTTOSERVIZI E VORAGINI

Roma è la città europea con più voragini in assoluto, e sono in aumento. Negli ultimi 8 anni la città è passata da una media di 15 voragini all'anno (1999-2006) a ben 107 (2012-2019), con un picco di 175 nel 2018.

Le cause sono di due tipologie:

- una **causa profonda**, come le condizioni del terreno e la presenza diffusa di gallerie e vuoti sotterranei;
- una **causa innescante**, dovuta principalmente ai lavori per i sottoservizi e/o al funzionamento del servizio idrico

SITUAZIONE ATTUALE

SOTTOSERVIZI E VORAGINI

I sottoservizi sono quell'insieme di cavi e tubature che, scorrendo sotto la pavimentazione stradale, permettono l'erogazione di servizi come l'illuminazione pubblica e privata, la connessione internet, il gas, l'acqua corrente e il deflusso idrico.

Solo per le telecomunicazioni (telefono, internet, etc.) vengono effettuati in media più di 8.250 scavi l'anno: sono in totale **più di 23 scavi al giorno**, ai quali vanno aggiunti quelli per la rete idrica, il gas e l'elettricità. **Spesso questi lavori non vengono svolti a regola d'arte, contribuendo al deterioramento delle strade**

Insieme agli scavi, **anche l'individuazione tardiva delle perdite idriche**, rendendo il suolo più vulnerabile, **contribuisce alla formazione delle voragini**.

PROPOSTE

I SOTTOSERVIZI NON DEVONO PREGIUDICARE LA QUALITÀ DELLE STRADE

A settembre 2020 il Campidoglio ha rafforzato il Regolamento Scavi, imponendo materiali specifici da utilizzare e introducendo nuovi elementi per imporre sanzioni a chi svolge i lavori senza rispettare il regolamento, danneggiando quindi la pavimentazione stradale. **Non è sufficiente.**

Per rendere più efficace il Regolamento e diminuire l'impatto dei lavori per i sottoservizi sulla qualità delle strade, bisogna:

1. applicare rigorosamente il Regolamento Scavi, corredato dall'addendum relativo alle sanzioni e alle penali per la corretta manutenzione del patrimonio stradale;
2. redigere un **PUGSS** (Piano Urbano Generale dei Servizi del Sottosuolo) come previsto dal regolamento;
3. introdurre un sistema di segnalazione dei disservizi da parte dei cittadini (sul modello di "Io segnalo");
4. sviluppare un database pubblico dove diffondere le informazioni sullo stato dei lavori e che permetta di risalire alla ditta che ha effettuato ogni intervento.

PROPOSTE

RIDURRE IL NUMERO DI VORAGINI: CAUSA PROFONDA

Per agire sulla causa profonda, cioè i numerosi vuoti sotterranei che caratterizzano Roma, bisogna:

- avviare **un censimento completo dei vuoti sotterranei che riporti l'effettiva estensione delle cavità del sottosuolo di Roma**. ISPRA ha censito e mappato 32 kmq di gallerie sotterranee che giacciono sotto il tessuto urbano, ma **mancano ancora diverse zone da censire**. Il costo è di 1 milione di euro l'anno per almeno 3 anni*.
- **ispezionare le cavità con squadre di tecnici e speleologi** al fine di pianificare interventi ad hoc nelle zone a rischio (riempimento, piloni ecc.). Servono 8 milioni per rimettere in sesto le 8 aree più colpite di Roma*.

*Fonte: ISPRA, piano Roma Sicura

PROPOSTE

RIDURRE IL NUMERO DI VORAGINI: CAUSA INnescante

Per quanto riguarda la prima causa innescante, i lavori per i sottoservizi, **il proposto rafforzamento del Regolamento Scavi riduce questo rischio**, limitando possibili danni provocati dai lavori.

Per la seconda causa innescante, le perdite idriche non individuate in tempo, è necessario **raddoppiare gli investimenti in ricerca delle perdite idriche** di Acea Ato 2, gestore del servizio idrico di Roma, passando dagli attuali 90 a circa 180 milioni di euro l'anno, sviluppando contestualmente una banca dati Acea Ato 2 delle perdite.

PROPOSTE

RAZIONALIZZAZIONE DEI SOTTOSERVIZI

Nel momento in cui sono effettuati interventi di manutenzione straordinaria, per ridurre ulteriormente l'incidenza degli scavi sulla qualità delle strade è opportuno:

- razionalizzare i sottoservizi inserendo i cavi della rete elettrica e delle telecomunicazioni in appositi contenitori (polifore) per evitare sovrapposizioni e intrecciamenti dei cavi;
- spostare dove possibile i sottoservizi sotto ai marciapiedi, facilitando così gli interventi di manutenzione e di allaccio futuri, diminuendo quindi l'impatto dei lavori sulla qualità delle strade e sulla viabilità.

INDICE

5. SOTTOSERVIZI E VORAGINI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

6. ALLAGAMENTI E DRENAGGIO

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

7. BAGNI PUBBLICI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

8. SICUREZZA STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

9. INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

SITUAZIONE ATTUALE

ROMA ALLAGATA

Roma si allaga molto facilmente, basta una pioggia leggermente superiore alla media per comportare **allagamenti pericolosi per l'incolumità delle persone e per provocare danni e disservizi**.

Dal 2010 al 2020 a Roma si sono verificati 28 allagamenti a seguito di piogge intense, il **numero più alto d'Italia**, ed è di gran lunga la città italiana con più danni infrastrutturali e interruzioni viarie ascrivibili alla stessa causa. **Il 50% degli allagamenti degli ultimi 10 anni sono avvenuti tra settembre e ottobre**.

Nel 2011 a causa della pioggia si è addirittura registrata una vittima.

SITUAZIONE ATTUALE

ROMA ALLAGATA: LE CAUSE

I problemi di Roma con alluvioni e allagamenti sono in parte collegati al Tevere e sono oggi aggravati da piogge più concentrate rispetto al passato (c.d. "bombe d'acqua"). Siamo però **passati da una naturale predisposizione ai fenomeni di dissesto idrogeologico alla difficoltà nel gestire la pioggia.**

La gestione del sistema di drenaggio urbano sconta due problemi principali:

- **Ripartizione di competenze frammentata sul sistema di drenaggio urbano**, che non assicura la sua corretta manutenzione, soprattutto in termini di sorveglianza, e impedisce un approccio organico e coordinato.
- **Insufficiente spazzamento stradale** da parte di AMA, che comporta la continua otturazione di tombini e caditoie.

SITUAZIONE ATTUALE

ROMA ALLAGATA: RESPONSABILITÀ FRAMMENTATA

Questa suddivisione segmenta la rete fognaria invece di intenderla come un sistema, contribuendo all'inconsapevolezza generale sul reale stato di salute dell'intero sistema di drenaggio urbano. Questo comporta **l'assenza di coordinamento e programmazione**, che si traduce nell'incapacità **di attuare interventi organici e il ricorso prevalente ad azioni emergenziali**.

Responsabilità	Ente
Pulizia esterna di tombini e caditoie	AMA
Sorveglianza e manutenzione, ordinaria e straordinaria, di tombini e caditoie nelle strade di grande viabilità (800km)	Comune (SIMU)
Sorveglianza e manutenzione, ordinaria e straordinaria, di tombini e caditoie nelle strade di viabilità ordinaria (4.700km)	Comune (Municipi)
Rete fognaria, collettori e adduttrici	ACEA

SITUAZIONE ATTUALE

ROMA ALLAGATA: RESPONSABILITÀ FRAMMENTATA

Alla responsabilità frammentata si aggiungono le **criticità specifiche alla gestione dei singoli enti**:

- **Comune**: la manutenzione e la sorveglianza di tombini e caditoie vengono svolte insieme alla manutenzione stradale, vengono quindi replicate le problematichità di quest'ultima, soprattutto in termini di mancata sorveglianza.

La Giunta Raggi, dopo più di 5 anni, **non ha ancora reso completamente operativo il bando per la manutenzione di tombini e caditoie con i fondi giubilarî stanziati nel 2015.**

- **AMA**: il servizio di spazzamento stradale non è sufficiente, comporta il riversamento di terra dentro alla rete e l'accumulo di foglie sulla superficie di tombini e caditoie, che si ostruiscono ciclicamente. Il "Piano Foglie" di AMA, appaltato a privati, non ha risolto il problema.

PROPOSTE

USCIRE DALL'APPROCCIO EMERGENZIALE

Per uscire dall'approccio emergenziale è necessario innanzitutto integrare le aree che tendono ad allagarsi con le cartografie dell'Autorità di Bacino, per avere finalmente una **mappatura completa delle vulnerabilità dell'intero sistema di drenaggio urbano e della rete fognaria**, ad oggi completamente assente.

Nell'immediato occorre risolvere le criticità che emergono avviando una pulizia straordinaria e, dove la rete fognaria risulta inadeguata, pianificare soluzioni impiantistiche e infrastrutturali da realizzare nel medio periodo.

Nel medio periodo, dopo la mappatura dello stato di salute della rete e l'implementazione degli interventi prioritari, **il monitoraggio con videoispezioni e la manutenzione con canal jet del sistema di drenaggio urbano deve essere ciclica**, soprattutto nelle zone indicate come più facilmente allagabili.

Allo stesso modo, è necessario **rivedere e potenziare il Piano Foglie**, in termini di frequenza, di copertura stradale e di tecnologie utilizzate.

PROPOSTE

RAZIONALIZZAZIONE DELLE COMPETENZE E COORDINAMENTO

Per quanto riguarda le **competenze del Comune**, le proposte sulla manutenzione e la sorveglianza delle strade sono strettamente collegate a quelle di tombini e caditoie, in particolare:

- estensione della gara per il servizio di sorveglianza sulla grande viabilità alla viabilità ordinaria e piattaforma unica di sorveglianza;
- accentramento presso la Centrale Unica degli Appalti delle gare per i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, lasciando la gestione operativa dei lavori a SIMU/Municipi;
- potenziamento delle competenze tecnico progettuali del SIMU.

Per evitare la disorganicità di interventi sulle diverse componenti del sistema di drenaggio urbano, bisogna promuovere un **tavolo di coordinamento permanente tra Simu/Municipi, Acea e Ama**, valorizzando le diverse competenze e le possibili sinergie, includendo la Regione e l'Autorità di Bacino quando viene considerata la gestione idrica del Tevere e i suoi canali di deflusso.

INDICE

5. SOTTOSERVIZI E VORAGINI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

6. ALLAGAMENTI E DRENAGGIO

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

7. BAGNI PUBBLICI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

8. SICUREZZA STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

9. INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

SITUAZIONE ATTUALE

CREARE UNA RETE DI BAGNI PUBBLICI IN TUTTA ROMA

Roma ha un problema enorme con i bagni pubblici: **sono pochissimi, spesso chiusi o fatiscenti.**

Ci siamo accorti del problema durante l'emergenza COVID-19, con la chiusura di bar e ristoranti, che spesso rappresentano l'unica alternativa per chi ha necessità di un bagno.

A Milano ci sono 254 bagni pubblici, 147 in superficie e 107 nelle stazioni metro.

A Roma solo 55 e molti di essi sono chiusi o versano in condizioni fatiscenti.

Recentemente, sono stati ristrutturati e riaperti 11 bagni pubblici interrati: il progetto, dal costo totale pari a 1 milione e 570mila euro, è stato interamente finanziato da un'impresa privata, la COGEIM, che se ne è assunta la gestione e i relativi incassi, garantendo la manutenzione ordinaria e straordinaria per tutto il periodo della concessione, della durata di 15 anni.

SITUAZIONE ATTUALE

CREARE UNA RETE DI BAGNI PUBBLICI IN TUTTA ROMA

Vogliamo attivare un grande piano di realizzazione di bagni per arrivare almeno al numero di Milano:

- creando **100 nuovi bagni pubblici**, ove possibile autopulenti, garantendo almeno un bagno pubblico in ogni quartiere e almeno 10 in ogni Municipio (costo stimato 6.5 milioni).
- **rinnovando tutti i bagni** attualmente presenti nelle stazioni della metro e **aprendone di nuovi** in quelle che ne sono sfornite (costo stimato totale, per 53 stazioni, 2 milioni).

INDICE

5. SOTTOSERVIZI E VORAGINI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

6. ALLAGAMENTI E DRENAGGIO

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

7. BAGNI PUBBLICI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

8. SICUREZZA STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

9. INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

SITUAZIONE ATTUALE

INSICUREZZA STRADALE

Dagli ultimi dati ISTAT 2019 è emerso che più del **70% degli incidenti avviene sulle strade urbane**.

- 131 morti (contro i 148 del 2018 -11,5%)
- 2.271 incidenti (contro 11.995 nel 2018: +2,3%)
- 15.919 feriti (contro 15.551 dell'anno precedente: +2,4%)
- Aumento degli incidenti nel centro abitato (+3,8%)
- Sensibile diminuzione (-7,9%) sulle autostrade urbane, tra cui il GRA

Costo dell'incidentalità con danni alle persone nella Regione Lazio

1.750 milioni	totale
300 €	pro capite

SITUAZIONE ATTUALE

UNA VISIONE COMPARATA

Incidenti tra pedoni e veicoli

Roma è **prima** tra le grandi città per numero di pedoni **vittime** di incidenti stradali (tra pedoni e veicoli) per abitante.

Incidenti auto-pedone	2016-2019		
	Decessi	Hab	
Prov. Roma	228	4,35	52,4137931
Prov. Milano	114	3,25	35,07692308
Prov. Napoli	77	3,1	24,83870968
Torino	86	2,26	38,05309735

SITUAZIONE ATTUALE

UNA VISIONE COMPARATA

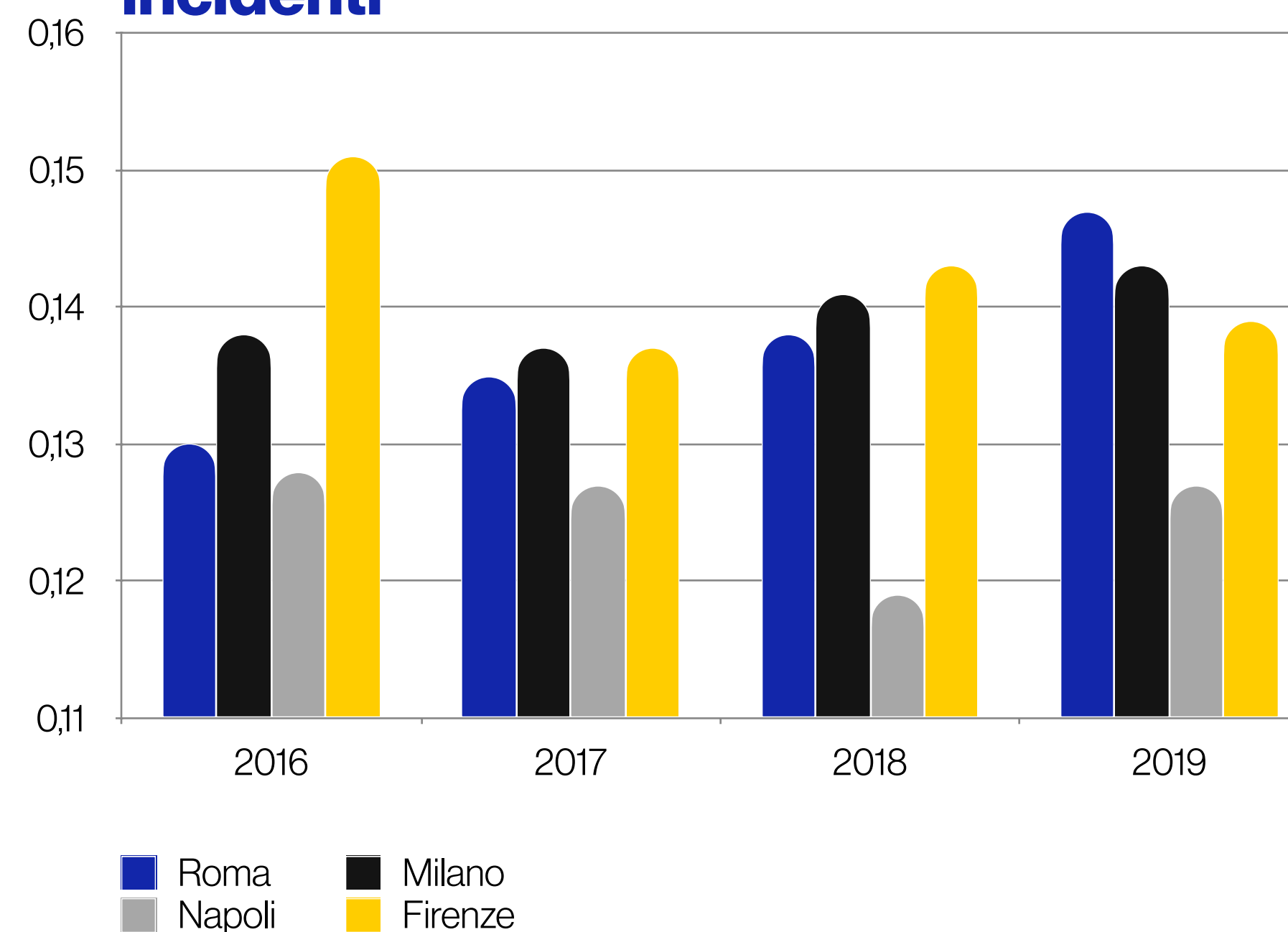
Incidenti tra pedoni e veicoli

Gli **incidenti totali sono in costante diminuzione**, grazie al miglioramento delle prestazioni dei veicoli e della loro capacità a prevenire gli scontri.

Il **numero di pedoni investiti è in aumento**, dimostrando che **nessuna politica sulla sicurezza stradale è stata implementata per ridurre l'incidentalità**:

- **8.079 incidenti** dal 2016 al 2019
- **+7%** dal 2018 al 2019

Percentuale di incidenti veicolo - pedoni sul totale incidenti



SITUAZIONE ATTUALE

RACCOLTA DATI INEFFICACE

Negli anni si è agito attraverso diversi tipi di intervento: sull'infrastruttura stradale, sull'aumento della sicurezza attiva e passiva dei veicoli, sull'uomo (interventi normativi, come la patente a punti che ha **ridotto l'incidentalità di circa 30%** e campagne di sensibilizzazione).

Non sono presenti studi dettagliati, ma rilevazioni effettuate attribuiscono la principale responsabilità degli incidenti al **comportamento scorretto dell'utente e solo in minima parte allo stato dell'infrastruttura o ad avarie del veicolo**.

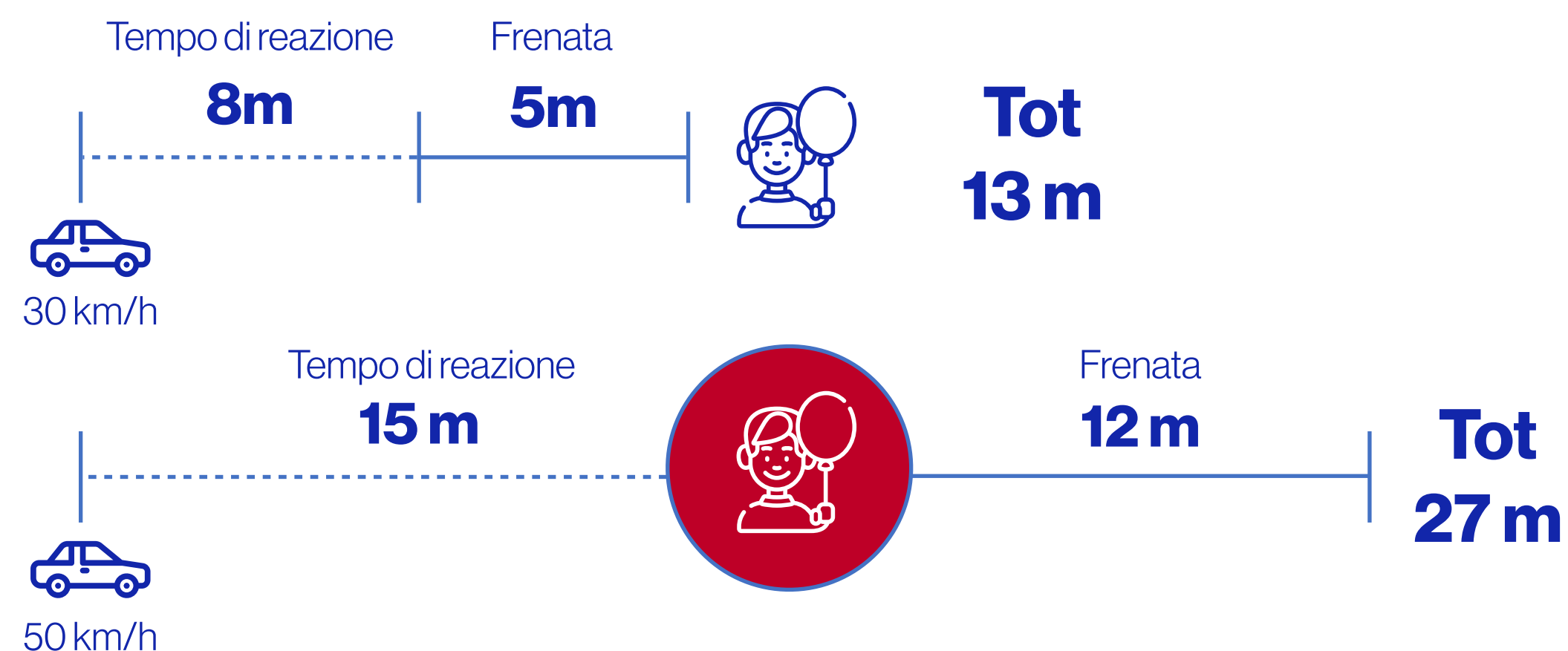
I dati presi in esame presentano una serie di lacune: dal livello di dettaglio del rilievo che **non è sufficiente per un'indagine** approfondita, al **livello di impreparazione dei rilevatori**.

Ciò che manca oggi nella rilevazione dei dati rimane quello di **non di accertare le “cause”, ma le “responsabilità” dell'incidente**.

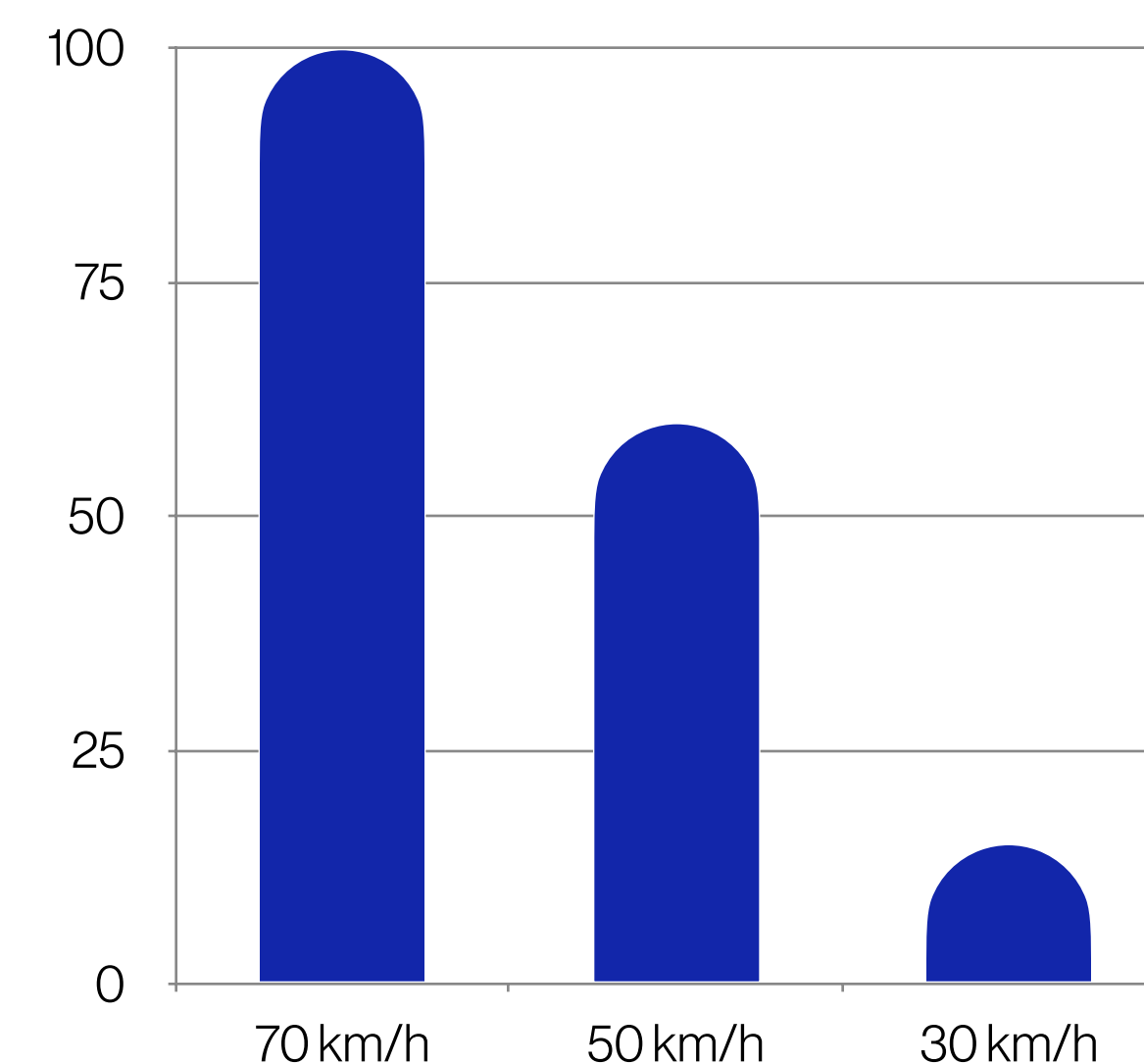
SITUAZIONE ATTUALE

PERCHÉ RIDURRE LA VELOCITÀ

Velocità, tempo di reazione e frenata



Probabilità di morte di un pedone incidentato con un veicolo leggero



L'Osservatorio europeo della sicurezza stradale riporta studi secondo cui **all'incremento di velocità di 1 km/h, corrisponde un 2-4% di incidenti** a seconda del tipo di strada

PROPOSTE

MONITORAGGIO E PIANIFICAZIONE

- Informatizzare il processo di raccolta dei dati relativi ai singoli incidenti e creare un centro di monitoraggio deputato all'analisi del fenomeno e al coordinamento degli interventi;
- Creare in capo alla nuova Agenzia della Mobilità un centro di gestione e controllo della manutenzione stradale che pianifichi gli interventi e verifichi la qualità della loro realizzazione;
- Attuare la norma che prevede la destinazione del 50% delle risorse economiche ricavate dalle multe alla manutenzione e alla sicurezza stradale.

PROPOSTE

MISURE PRATICHE

Priorità: **segregazione flussi, miglioramento segnaletica e riduzione velocità**

- Creazione Zone 30, isole ambientali, zona con accesso limitato al traffico motorizzato
- Misure specifiche per ridurre la velocità e canalizzare il traffico:
 - Attraversamento pedonale rialzato
 - Pavimentazione stradale/intersezione rialzata
 - Restringimento laterale della carreggiata
 - Differenziazioni delle pavimentazioni
 - Isole spartitraffico
 - Casse avanzate per ciclisti
 - Rotatorie/minirotatorie

INDICE

5. SOTTOSERVIZI E VORAGINI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

6. ALLAGAMENTI E DRENAGGIO

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

7. BAGNI PUBBLICI

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

8. SICUREZZA STRADALE

- A. SITUAZIONE ATTUALE
- B. PROPOSTE

9. INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

Categoria	Principali interventi	Note	Stima di costo
Strade	Unificazione Via del Mare-Ostiense	Riprendere progetto accantonato dopo lo stop allo stadio a Tor di Valle	38,4 mln
	Apertura svincoli NCI		tbd
Ponti	dei Congressi	Finanziato	172 mln
	della Scafa	Limitare impatto ambientale del progetto	tbd
	di Dragona	Aggiornare progetto, non finanziato	108-180 mln*
	Conca D'Oro-Sacco Pastore (ciclopedonale)	Finanziato	3,6 mln
Parcheggi	PUP	Approvare nuovo piano organico	n.d.
Intermodalità	Nomentana-Libia	Previsto nel PUMS ma non finanziato	8,4 mln
	Tuscolana-Ponte Lungo	Previsto nel PUMS ma non finanziato	13 mln

*da dividere con altri enti

PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DA REALIZZARE

Categoria	Principali interventi	Note	Stima di costo
Sport	Stadio Flaminio	Attuare progetto CdP e Istituto del Credito Sportivo	80 mln
	PalaTiziano	Gestione nel progetto CdP e CS	3 mln
	Palazzetto dello sport di Cesano		2,2 mln
	Città del Rugby di Spinaceto		tbd
	Città dello Sport di Tor Vergata	Valutare cambio di destinazione	325 mln

ROMA 2021

#CALENDASINDACO



ccalenda



carlocalenda



carlocalenda