



Regole per la Mobilità di Roma metropolitana

A cura di Mobilitiamoci

La mobilità è un fenomeno complesso che richiede un approccio integrato, di sistema, e non può essere affrontato con un approccio tecnico-specialistico di settore in quanto impatta sull'ambiente, gli assetti urbani, l'economia ed in generale sulla qualità della vita dei cittadini. NON è possibile che si continui a procedere con iniziative rilevanti (raddoppio aeroporto Fiumicino, II° grande raccordo ecc) senza un coinvolgimento effettivo della cittadinanza. La dimostrazione della carenza culturale e dell'incapacità programmatica/gestionale della amministrazione degli ultimi anni è certificata dai Piani relativi allo stato dell'"Emergenza traffico e mobilità": elenchi di interventi focalizzati sulle infrastrutture a sostegno dei mezzi privati (infrastrutture viarie e parcheggi) senza l'indicazione di obiettivi, tempi di realizzazione, né l'indispensabile valutazione degli impatti su mobilità, ambiente e congestione. Interventi che comunque in sei anni, dal 2006 ad oggi, sono stati realizzati in minima parte (meno del 10%), vanificando di fatto anche l'impostazione del Piano Regolatore approvato nel 2008.

Oggi la mobilità della Capitale vanta diversi primati negativi rispetto ai costi per congestione (raddoppiati dal 2007 al 2011), all'aumento dell'utilizzo dei mezzi privati, alla riduzione dei parcheggi di scambio, all'inquinamento da traffico oltre i valori di legge, ai morti per incidenti stradali, alla logistica commerciale e turistica senza regole.

E' quindi necessario un diverso approccio di sistema che, partendo dall'unicità di Roma, (dove in superficie esistono strade strette e monumenti intoccabili e nel sottosuolo tesori stratificati in 2700 anni), abbandoni la fallimentare politica della gestione emergenziale e della costruzione di infrastrutture per il trasporto privato, per tornare a utilizzare le leve della regolazione e la interdipendenza funzionale delle diverse modalità di trasporto (tpl, automezzi privati, commerciali e turistici, ciclomotori, biciclette, pedoni), privilegiando il tpl, la piena trasparenza dei programmi e delle procedure, l'affermazione del diritto di tutti i cittadini alla mobilità (dagli automobilisti ai portatori di handicap, ai ciclisti ai pedoni).

E' ora di dire basta:

- **ad interventi infrastrutturali non inseriti in disegno complessivo di sistema in cui siano condivisi gli obiettivi, gli impatti, le risorse, i tempi, i responsabili, i criteri di valutazione.**
- **agli interventi progettati senza la partecipazione, fin nelle fasi iniziali, dei cittadini**
- **alle gestioni emergenziali della mobilità, ai poteri straordinari del Sindaco/Commissario che, pur derogando a 35 leggi e norme a tutela dell'interesse e dei beni pubblici, in 6 anni non han portato nessuna ricaduta positiva sulla mobilità della Capitale**

Noi chiediamo:

1) UN DISEGNO DI SISTEMA DELLA MOBILITÀ CONDIVISO E TRASPARENTE

E' necessario convocare tutti gli operatori istituzionali (Comune, Area metropolitana, Provincia, Regione), le parti interessate (operatori economici, turistici, commercianti, associazioni di categoria, sindacati, associazioni di cittadini e di tutela dell'ambiente), l'ARPA, le Università e gli Istituti specializzati, per avviare un confronto sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Regione:

- Facendo chiarezza sui dati ed eliminando le attuali impostazioni settoriali e parziali
- Individuando gli impatti sull'economia, sull'inquinamento (utilizzando indicatori di esposizione al traffico - *Black Carbon*¹), sulla salute e sulla vivibilità
- Definendo obiettivi, criteri e indicatori sintetici e di facile comprensione e tracciabilità², in forte discontinuità con i ponderosi piani prodotti in questi anni da varie istituzioni, spesso in contraddizione fra loro, senza coperture finanziarie, senza criteri di valutazione, né responsabili della realizzazione

2) UN CENTRO UNICO DI PROGRAMMAZIONE TRA REGIONE, PROVINCIA E COMUNE con una banca dati unitaria e continuamente aggiornata, per una puntuale conoscenza della situazione in atto e in previsione, a partire dal monitoraggio degli spostamenti e delle relative motivazioni. Compito del Centro anche aggiornare l'atlante degli usi del territorio e costruire un bilancio integrato per valutare costi e benefici delle singole soluzioni e delle alternative;

3) UN'AZIENDA PUBBLICA REGIONALE CHE COMPRENDA ANCHE LE FERROVIE DELLO STATO Integrare le diverse amministrazioni dell'Atac, del Cotral, dell'Agenzia della Mobilità e delle Ferrovie regionali in una nuova struttura, con strumenti di governo efficaci ed efficienti, per definire il piano industriale di potenziamento delle linee urbane ed extraurbane, ed assicurare la intermodalità diffusa e flessibile utilizzando navette, car e bici sharing, servizi a domanda. I taxi devono diventare parte organica del sistema aumentandone gli obblighi di servizio pubblico, in relazione all'obiettivo nodale della flessibilità dell'offerta.

4) TRASPARENZA E DIGITALIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

L'accesso ai dati e un'amministrazione trasparente sono un diritto di ogni cittadino

- **OPEN DATA:** devono essere facilmente accessibili e utilizzabili su piattaforma comunale/regionale tutti i dati relativi a traffico, mobilità, inquinamento, congestione, apparati di controllo e regolazione del traffico, numero di addetti al traffico, insieme a quelli relativi alla programmazione e attuazione urbanistica che impattano sulla mobilità.
- **OPEN DATA DI GENERE** per individuare le soluzioni alle esigenze di mobilità delle donne (senza la disaggregazione di questo tipo di dati non è possibile articolare politiche di genere³)

¹ Particolato derivato dalla combustione di black carbon, ovvero derivato da combustibili fossili, ma anche biofuel e biomasse

² il "cruscotto della mobilità sostenibile", come quello dell'automobile, riunisce i dati essenziali dell'andamento di un sistema. E' uno strumento utilizzato in molte organizzazioni per monitorare con misure sintetiche (indicatori) lo stato della qualità dell'aria, del traffico e della mobilità in un contesto urbano ed è un veicolo di comunicazione ed interazione con il cittadino

³ La fruizione degli ambienti urbani e dei territori da parte delle donne pone all'attenzione alcune specificità, specie sul piano della modelli di mobilità in relazione a diverse articolazioni dei tempi di vita-lavoro e su quello della sicurezza

5) URBANISTICA PER RIDURRE LA MOBILITÀ PRIVATA Per ridurre la mobilità privata è necessaria una pianificazione territoriale che riassorba nel tempo la urbanizzazione diffusa e riorganizzi i trasporti avvalendosi di politiche dei tempi e degli orari delle città, teleservizi, e-government, telelavoro, commercio elettronico, e-banking e servizi on-line. **Ogni nuova espansione urbana (anche per ridurre il consumo di suolo) dovrà essere vincolata alla presenza del trasporto pubblico ed al collegamento alle TIC**, all'accesso a piedi ai servizi essenziali, a posti riservati al car sharing, alle biciclette e a mezzi elettrici. Le infrastrutture per il trasporto devono tassativamente essere previste e realizzate **prima** delle nuove edificazioni. Deve essere fermato il perverso ricorso alla concessione di diritti edificatori per finanziare nuove infrastrutture per la mobilità, con la conseguente moltiplicazione di “cubature” che peggiorano ulteriormente la situazione della mobilità

6) NUOVA DISTRIBUZIONE MODALE DELLA MOBILITÀ Adozione di un programma di *modal split*⁴, programmando gli obiettivi da raggiungere nell' utilizzo dei mezzi pubblici collettivi, delle biciclette, per l' aumento dell'efficienza della logistica commerciale e della regolazione del traffico turistico e alla parallela diminuzione dell'uso dei mezzi privati, dell'inquinamento e dei consumi energetici. Il programma va monitorato con la predisposizione di Rapporto annuale sullo stato della mobilità metropolitana che faccia stato sulla evoluzione degli indicatori definiti con nel cruscotto della mobilità e formi oggetto di un pubblico dibattito(Stati generali della mobilità).

7) UN TRASPORTO INTELLIGENTE Dovranno essere adottate soluzioni ITS (Intelligent Transportation Systems) integrate, per la logistica dei trasporti e la distribuzione urbana delle merci, riducendo i costi degli operatori, i soggetti istituzionali, *fleet managers*⁵, e l'impatto ambientale relativo alle motorizzazioni, congestione del traffico, e politiche di sosta. E' necessaria la diffusione delle piattaforme logistiche, con la distribuzione “all'ultimo miglio” effettuata con veicoli elettrici. Deve essere introdotto l'uso dei sistemi di controllo dinamico *Real Time*, basati sull'uso di tecnologie di tracciamento a bordo dei mezzi.

8) LA GARANZIA DELLA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI ALLE TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO Le trasformazioni del territorio devono prevedere il coinvolgimento dei cittadini, prima con l'informazione preventiva, poi attraverso la consultazione ed il confronto con le istituzioni, come prescritto dalle direttive europee per la corretta applicazione della VIA e della VAS. La condivisione delle decisioni è indispensabile per il successo di qualsiasi strategia ed è quindi fondamentale un'ampia e trasparente comunicazione e l'adeguata considerazione da parte della cittadinanza della percezione dei rischi e delle ricadute. Per opere infrastrutturali di importo superiore a 1 milione di euro, la cittadinanza deve essere preventivamente informata con la diffusione di annunci sui media e l'affissione di manifesti sul territorio, la convocazione di assemblee pubbliche per assicurare un processo decisionale inclusivo. Se richiesto da un quarto dei residenti interessati, deve essere prevista la possibilità di un referendum consultivo.

⁴ il *modal split* è un indicatore che misura il numero degli spostamenti effettuati in città con i diversi mezzi di trasporto per programmare nel tempo il raggiungimento di determinati obiettivi di utilizzo dei mezzi pubblici, collettivi, delle biciclette e di diminuzione dell'uso dei mezzi privati

⁵ responsabile della gestione dei trasporti aziendali

UN DECALOGO DI IMMEDIATA ATTUAZIONE ED A BASSO COSTO

- 1) **Rinuncia all'utilizzo di poteri speciali per la gestione del traffico e della mobilità** a favore di una gestione ordinaria, basata sul disegno di sistema prima delineato, integrato, flessibile, trasparente, partecipato che assicuri il rispetto del diritto alla mobilità di tutti i cittadini.
- 2) **Modifica dei regolamenti comunali per l'accesso agli atti** e avvio immediato, anche per gli interventi in itinere, della **partecipazione dei cittadini alle decisioni sugli interventi infrastrutturali**
- 3) **Potenziamento e riorganizzazione a rete del sistema delle corsie preferenziali tutelate** (attualmente pari al 5% della rete del trasporto pubblico di superficie), con itinerari continui da capolinea a capolinea e con la chiusura di alcuni percorsi ai veicoli privati
- 4) **Regolazione dei semafori** per assicurare la priorità ai mezzi pubblici.
- 5) **Incentivazione della bicicletta per il trasporto individuale:** deve essere realizzata una rete ciclabile in corrispondenza dei principali percorsi della città, dal centro alla periferia, con diffusi punti di scambio con i mezzi di trasporto pubblico;
- 6) **Aumento e tutela dei percorsi pedonali** anche attraverso il sistematico controllo e la repressione della sosta irregolare: i marciapiedi e le fermate degli autobus devono essere liberamente fruibili, così come i percorsi ordinari (per esempio da casa a scuola); deve essere garantito il diritto alla mobilità dei disabili, attualmente fortemente limitato dalla sosta selvaggia. Devono essere aumentate le zone pedonali, nel centro storico (a partire dal Tridente e dai Fori), ma anche nei quartieri semicentrali e periferici, con la creazione di percorsi dedicati agli spostamenti a piedi.
- 7) **Istituzione di "isole ambientali"** in alcune aree specifiche, cioè zone urbane comprese entro la viabilità principale e composte esclusivamente da strade locali; "isole" in quanto interne alla viabilità principale e "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani con "ridotti traffico motorizzato" poiché questo tipo di traffico è dirottato sulla viabilità principale
- 8) **Estensione di Zone pedonali, a traffico limitato,** istituzione di isole a velocità ridotta (10, 30 kmh) e messa a punto di dispositivi di calmieramento della velocità,
- 9) **Sostegno e diffusione del mobility manager,** nei posti di lavoro, nelle scuole, passando dagli attuali 200 mila cittadini coinvolti a Roma ad almeno 400 mila estendendo la sua azione anche a Municipi e a unioni di Comuni che da soli non sono in grado di organizzare un efficiente sistema;
- 10) **Istituzione del coordinatore municipale della mobilità** con il compito di favorire accordi programmatici sulle strategie di trasporto casa-scuola e casa-lavoro e di redigere e monitorare il Rapporto annuale sullo stato della mobilità metropolitana.