

## PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI INIZIATIVA CONSILIARE:

“indirizzi per la ottimizzazione e la implementazione delle corsie preferenziali”

(*Enrico Stefàno, Marcello De Vito, Virginia Raggi, Daniele Frongia*)

### PREMESSO CHE

- secondo i dati pubblicati da Roma Capitale la congestione stradale costa alla città di Roma circa 1,5 miliardi di Euro all'anno, pari a 98 ore pro capite perse ogni anno; tale fenomeno ha, per gli utenti del trasporto pubblico, un costo pro capite di 722,75 Euro all'anno;
- maggior traffico vuol dire maggiori costi di manutenzione dei mezzi, maggior inquinamento, e quindi indirettamente maggiori costi sanitari; a velocità ridotte, infatti, peggiora la qualità della combustione dei motori e quindi la tossicità delle emissioni nocive in atmosfera. Inoltre, alla velocità di 10 km/h, gli autobus consumano ca 75 litri di carburante ogni 100 km, contro i 50 litri che si consumano quando la velocità si attesta intorno ai 18 km/h;
- la velocità commerciale del trasporto pubblico, di linea e non, a Roma, è di circa 15,4 km/h contro una media UE di 18,9 km/h. La congestione determina pertanto ritardi nelle corse, che a loro volta implicano per i servizi di trasporto pubblico la perdita di utenti e l'insoddisfazione dei clienti verso il servizio;
- Atac S.p.A versa in una pesante situazione finanziaria, riconducibile in parte anche alla scarsa efficienza delle corse effettuate, dovuta alla congestione del traffico;
- la città di Roma conta una percentuale di corsie preferenziali nettamente inferiore a quella presente in altre città italiane ed europee; la percentuale di corsie riservate sul totale nella capitale è del 4,73%, contro 7,14% di Napoli, 12,82% di Milano (dati ASTRA);
- le poche corsie preferenziali esistenti sono spesso ostaggio della c.d. “*sosta selvaggia*”, venendo così meno la funzione di percorso riservato al trasporto pubblico;
- tali disservizi ricadono sui cittadini in termini di salute, qualità della vita, rapidità dei collegamenti;

### CONSIDERATO CHE

le corsie preferenziali:

- sono una soluzione a costo quasi zero, poiché non richiedono pesanti investimenti o particolari infrastrutture;
- consentono di rilanciare il trasporto pubblico, di linea e non, in un momento di particolare crisi economica;
- migliorano il decoro urbano e l'immagine della città, a vantaggio dei cittadini e dei turisti;
- vanno a vantaggio degli stessi automobilisti perché trasferiscono utenti dal trasporto privato a quello pubblico e contribuiscono a snellire i quotidiani fenomeni di congestione urbana;
- i positivi effetti determinati dallo scorrimento veloce sulle corsie preferenziali, viene vanificato dall'inserimento delle stesse corsie su carreggiate a scorrimento libero, sulle quali si creano i c.d. colli di bottiglia, ossia situazioni nelle quali i veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico sono soggetti agli stessi fenomeni di congestione di quelli normali;

TUTTO CIO' PREMESSO  
L'ASSEMBLEA DI ROMA CAPITALE  
DELIBERA

per i motivi esposti in premessa:

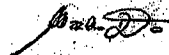
- di impegnare il Sindaco e la Giunta, ed in particolare gli Assessori alla Mobilità ed all' Ambiente, ad implementare entro un anno almeno del 50% i km di corsie preferenziali;
- di impegnare il Sindaco e la Giunta, ed in particolare gli Assessori alla Mobilità ed all' Ambiente, a costituire un tavolo tecnico permanente, che si riunisca almeno una volta ogni sei mesi, che preveda la partecipazione di almeno un componente indicato da ognuna delle seguenti organizzazioni:
  1. Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale,
  2. Assessorato alla Mobilità e Trasporti di Roma Capitale,
  3. Commissione Capitolina permanente Mobilità,
  4. Associazioni o Sindacati di categoria del trasporto pubblico non di linea che ne facciano richiesta,
  5. Atac S.p.A.
  6. Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.,al fine di monitorare, ottimizzare e pianificare la rete di corsie preferenziali della città di Roma;
- di impegnare tutte le Giunte Municipali affinché, di concerto con i Consigli Municipali e le realtà locali, entro 120 giorni dall'approvazione del presente atto individuino le strade all'interno del proprio territorio con maggiori problemi di congestione del traffico e prive di corsie preferenziali. Laddove le corsie preferenziali possano essere istituite, gli stessi Municipi indicheranno tempi e modi necessari alla realizzazione delle relative corsie e dettaglieranno il percorso delle stesse. Tali resoconti andranno poi riportati al suddetto tavolo tecnico che provvederà allo studio dei costi e avvierà le pratiche per la realizzazione.

Roma, 11 settembre 2014

Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"  
**Enrico Stefano**



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"  
**Marcello De Vito**



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"  
**Virginia Raggi**



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

**Daniele Frongia**

