

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI INIZIATIVA CONSILIARE:

“Piano cittadino 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**

- di implementare entro un anno almeno del 50% i km di corsie preferenziali;
- di 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 prevedere che tutti i Municipi, entro 90 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 queste 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, 9 giugno 2014

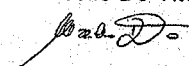
Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

Enrico Stefàno



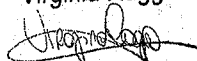
Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

Marcello De Vito



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

Virginia Raggi



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

Daniele Frongia

