



CONSULTA CITTADINA SICUREZZA STRADALE, MOBILITÀ DOLCE E SOSTENIBILITÀ

**SEDUTA DEL 15 FEBBRAIO 2023
dalle ore 15,00 alle ore 19,00
presso la sala Carroccio del Campidoglio**

Fra due settimane, il 15 febbraio, è convocata l'assemblea generale delle associazioni aderenti alla Consulta. Per fare un bilancio dell'anno passato, ma soprattutto per pensare al futuro.

E' un'occasione importante per le associazioni che hanno seguito in modo meno sistematico le attività della Consulta nell'ultimo anno di lavoro, ma anche per quelle che hanno lavorato nella Consulta, per valutarne l'efficacia.

Vi informo innanzitutto, per chi non lo sapesse, che è stata decisa, nella seduta di bilancio di fine d'anno, la costituzione di un Ufficio di Scopo "Sicurezza Stradale e criticità alla mobilità", in capo al Gabinetto del Sindaco. E' un passo importante, sia perché è un Ufficio completamente dedicato agli obiettivi della Consulta, sia per avere un riferimento diretto con il Sindaco. Potrebbe anche lavorare e rafforzare notevolmente la nostra attività di comunicazione, all'interno e all'esterno dell'Amministrazione comunale, che rimane un obiettivo fondamentale. Restiamo in attesa della sua messa in funzione.

Sugli esiti del lavoro svolto nell'ultimo anno, abbiamo dei segnali positivi – è stata avviata la progettazione delle "isole ambientali" indicate dal PUMS ed è ormai in corso il progetto per la messa in sicurezza dei c.d. "Black Points", cioè le intersezioni a massimo rischio, dei quali il primo intervento è già in lavorazione (via Spallanzani-corso Trieste-via Nomentana-via Zara) e ne seguiranno a breve molti altri (le analisi preliminari ne hanno individuati circa 70).

E' ripresa in modo sistematico la manutenzione straordinaria delle strade, soprattutto quelle di scorrimento. Prosegue, anche se con difficoltà, l'attuazione della rete ciclabile. Ma l'efficacia delle proposte della Consulta non è stata adeguata come ci si aspettava. Roma rimane una città drammaticamente pericolosa, una delle più pericolose in assoluto in Europa, per la mobilità dolce ma anche per chi usa l'auto privata. Sappiamo che è l'esito di un enorme numero di auto in circolazione (fra i più alti in Europa), dello scarsissimo rispetto delle regole (peraltro non adeguate), ma anche dei mancati controlli e del mancato ripensamento dello spazio stradale a favore della mobilità dolce e della sicurezza.

Abbiamo puntato molto su una somma di progetti, tutti utili e importanti, ma senza adeguata verifica di fattibilità. Per motivi vari (inefficienza, opposizione, difficoltà non valutate...), ma comunque senza una valutazione dei nodi critici e quindi delle azioni propedeutiche necessarie per avviarne la realizzazione.

Dobbiamo provare a seguire un'altra strategia. Che preveda non solo un insieme di azioni, che già abbiamo (i 101 progetti di tre anni fa, i 39 progetti prioritari, i nuovi progetti prodotti nell'ultimo anno dai gruppi di lavoro), ma il modo di renderle fattibili, articolandole nel tempo, che tenga conto delle priorità, degli attori pubblici che se ne devono assumere la responsabilità (Uffici del Comune - mobilità, LLPP, Urbanistica..., polizia municipale...), dei costi che andranno comunque sostenuti, sia pure in tempi differenti. Anche se, bisogna aggiungere, tra le 101 proposte e le 39, negli anni

alcune di quelle sono state realizzate e quindi bisogna insistere per individuare quelle non ancora attuate ma necessarie.

Questo approccio strategico forse è stato trascurato, anche se era ben presente la necessità in chi ha lavorato ai precedenti progetti. E' un lavoro necessario, per trasferire gli obiettivi "tecnici" in obiettivi politici, sui quali chiedere all'Amministrazione un impegno alla realizzazione più forte.

Sulla ciclabilità ad esempio, l'evento critico del Covid ha dato un forte impulso alle opere necessarie per la sicurezza (ad esempio i 150 km di ciclovie transitorie...). Gli uffici del dipartimento stanno lavorando sui percorsi pedonali per raggiungere le scuole e sulle strade e gli spazi antistanti. Per i pedoni, non abbiamo avuto ancora segnali significativi sul problema attraversamenti. Sulle zone 30 è partita la fase progettuale e dobbiamo seguirne gli sviluppi e dare il nostro contributo.

Le zone 30 (o isole ambientali) ben rappresentano l'approccio strategico che dovremmo perseguire. Perché combinano insieme riduzione della velocità delle auto, con opere di ridisegno dello spazio pubblico a favore della mobilità dolce e della vita sociale nei quartieri. A Roma i quartieri che potrebbero diventare zone 30 sono 198, come da PRG. Magari andranno ripensati, nel numero e nella forma, ma la nostra sfida principale, dovrebbe essere quella di trasformarle tutte in zone 30, con tutte le condizioni di sicurezza potenziata e di qualità della vita dei cittadini che vi abitano. Ma se ne realizziamo anche 10 all'anno, serviranno circa 20 anni per estendere il modello a tutta la città. Un tempo eccessivo.

Una visione utopica? Forse no, se ragioniamo attentamente sulle modalità con cui realizzarle, usando metodi leggeri per costo e difficoltà di realizzazione, ma comunque efficaci. Dobbiamo lavorare nella Consulta in questa direzione.

Rimane centrale il tema dell'uso dei sistemi di controllo della velocità, come lo scout speed, della presenza della Polizia locale sulle strade, dell'uso dei proventi delle contravvenzioni (ex-art. 208 del codice della strada). Su questi obiettivi si deve e si può intervenire subito.

Rimangono anche le questioni più ampie, come quella del potenziamento del TPL. Non è la Consulta a poter agire sul suo potenziamento, ma sull'intermodalità sì, praticando per quanto possibile l'integrazione mobilità ciclabile e pedonale/TPL.

Infine il problema della comunicazione. Dobbiamo, impegnarci di più nella comunicazione fra noi, ma il problema vero rimane la comunicazione con le componenti istituzionali della Consulta, a partire dagli uffici che svolgono attività inerenti la mobilità e dai rappresentanti della Polizia Locale.

Dopo questo incontro lavoreremo ad un elenco aggiornato di progetti, tale da rappresentare al meglio i nostri obiettivi principali. Su questo obiettivo chiediamo alle associazioni di fornire il proprio contributo. Per questo segnaliamo l'importanza di partecipare ai gruppi di lavoro che abbiamo costituito, ai quali possono aderire tutte le associazioni della Consulta.

Grazie per la vostra attenzione

Gruppo 1 - L'intermodalità:

Si occuperà delle criticità nel funzionamento del TPL, a partire dall'Atac, dalla rete dei tram, dalla rete del ferro, per occuparsi poi delle proposte del PUMS, del Dip. Mobilità e trasporti (ciclabili e TPL), soprattutto dell'intermodalità, obiettivo fondamentale per il Dip Mobilità (vedi progetto della Consulta 100 quartieri sostenibili)

Gruppo 2 - La sicurezza della viabilità e delle reti di relazioni locali:

Si occuperà di: Zone 30 e Isole ambientali, di strade scolastiche, della manutenzione della viabilità locale, dei percorsi ciclabili locali; relazioni e sostegno della Consulta ai Municipi, con il Dip. Urbanistica per l'attivazione dello strumento dei progetti urbani integrati, con il Dipartimento sviluppo infrastrutture e manutenzione urbana (SIMU), per le opere di manutenzione straordinaria

Gruppo 3 - Comunicazione e Polizia Locale:

Si occuperà dei rapporti con le aree della comunicazione (a partire dalla pagina FB, per arrivare all'intero mondo della comunicazione online); dell'avvio di una campagna di sensibilizzazione, comunicazione e formazione sui temi della mobilità sostenibile e prevenzione stradale verso tutti i cittadini e verso le istituzioni, anche organizzando eventi pubblici; dell'attività della Polizia locale relativa alla sicurezza stradale, di controllo e sanzioni relative (per mancato rispetto delle strisce pedonali, dei limiti velocità, della sosta in seconda fila ecc.)

Gruppo 4 - Formazione e Polizia Locale:

Si occuperà dei rapporti con il Dip. Servizi educativi e scolastici, coinvolgendo anche la PL (progetto ICARO), della formazione di prossimità

Gruppo 5 - Risorse ex art. 208:

Si occuperà dei proventi contravvenzionali ex art. 208 destinati alle emergenze stradali, per garantirne e orientarne l'impegno in modo efficace.