

RELAZIONE

L'ultima indagine di Eurostat, l'ISTAT europeo (dati del mese di ottobre 2004) pone Roma al primo posto tra 14 capitali europee messe a confronto (Londra, Dublino, Parigi, Berlino, Helsinki, Stoccolma), per il numero di morti e feriti sulle strade 362 morti all'anno, quasi uno al giorno, 8,37 morti o feriti in incidenti stradali gravi su ogni 1000 abitanti. Con distacchi abissali seguono Copenaghen al secondo posto con 1,47, Londra 0,85, Berlino 0,59, Parigi 0,40. Solo la polizia municipale (escludendo quindi polizia stradale e carabinieri) ha contato, tra il luglio 2003 e giugno 2004, 176 persone decedute in 47.381 incidenti, e ben 24.642 feriti. Proprio la Palmiro Togliatti tocca il record con 6 vittime, segue la Prenestina (5). Nello stesso periodo la Casilina ha contato 931 incidenti gravi, la Tiburtina 848, la Prenestina 779 e la Tuscolana 690.

A Roma si muore e ci si ammala anche d'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto dalle automobili e dalle moto, proprio e soprattutto nelle periferie!

A questo riguardo i dati dell'Organizzazione Mondiale della Sanità parlano chiaro: solo gli sforamenti dei limiti delle PM10 (le cosiddette polveri sottili) nel corso del 2003, sono stati causa a Roma di oltre 200 decessi prematuri, inoltre sono in costante aumento tutte le malattie respiratorie e cardiovascolari provocate dall'inquinamento acustico ed atmosferico, ed in particolare i tumori polmonari, le bronchiti croniche, i disturbi del sonno tra gli adulti, le malattie asmatiche tra i bambini. Risulta che ormai un bimbo su 4 soffre di asma!

E' chiaro che questi dati sono legati a dei fattori strutturali:

- la presenza di 2.400.000 autoveicoli e 1.000.000 di moto e motorini (con 952 macchine ogni 1000 abitanti Roma detiene il poco invidiabile record del più elevato rapporto di auto per abitanti);
- la percentuale di cittadini che utilizza il mezzo pubblico per i propri spostamenti è ormai ridotta al 30%;
- il trasporto pubblico si svolge per il 70% su gomma e solo per il 30% su ferro. A Roma solo il 10% della mobilità totale si svolge su ferro, e cioè col mezzo di trasporto pubblico meno inquinante e più sicuro.

La soluzione è una sola: ridurre drasticamente il numero delle auto e delle moto circolanti per la città, impegnando il flusso principale delle risorse finanziarie per promuovere e sviluppare contemporaneamente le diverse modalità di mobilità sostenibile, per riequilibrare in maniera incisiva a favore di essa l'offerta di mobilità.

Si intende, in particolare, per mobilità sostenibile:

- **quella pedonale, riqualificando prima di tutto i percorsi pedonali dei nostri quartieri;**
- **quella ciclistica, intesa finalmente non più in senso ricreativo, ma considerata come la più vantaggiosa su distanze inferiori ai 3-4 Km, anche nell'ambito dei quartieri periferici;**
- **in ultimo ma principalmente il trasporto pubblico e collettivo, soprattutto su ferro.**

Devono diventare prioritari, quando si decidono i finanziamenti, i progetti che promuovono il trasporto pubblico, ed in particolare quelli collegati alla "cura del ferro" mentre devono essere considerati secondari tutti quei progetti che incentivano il trasporto privato.

Il Nuovo Piano Regolatore Generale prevede la realizzazione di un unico grande corridoio della mobilità (concepito in due tronconi contraddistinti rispettivamente dalle sigle T3 e T4), dedicato al trasporto pubblico e destinato a collegare la parte nord della città con quella a sud, da Saxa Rubra all'EUR, passando per la Palmiro Togliatti e per Tor Carbone.

Per la prima volta si contempla la realizzazione di una grande struttura di mobilità pubblica e collettiva non più radiocentrica, ma tangenziale rispetto al centro della città, imperniata, su una linea tranviaria, poco costosa sia per la realizzazione sia per la gestione, in sede propria, dunque protetta, veloce, ecologica.

Attualmente, invece, l'intero progetto del corridoio di trasporto pubblico T3, quello da Saxa Rubra a Cinecittà, è stato declassato a semplice "corridoio veloce" in un solo suo tratto. In sostanza verrà asfaltato lo spartitraffico centrale della Palmiro Togliatti, dove sarebbe dovuto passare il tram, utilizzandolo in alcuni tratti solamente per fare parcheggi, o in altri parti per far transitare una nuova linea di autobus (sempre su gomma,) solo da Ponte Mammolo a Cinecittà opera che non risolverà certamente i gravi problemi di traffico del settore sud-est della città.

Il costo dell'opera è previsto in 12 milioni di euro, ovverosia l'intero ammontare dei fondi che erano rimasti disponibili per la mobilità nel bilancio 2004.

Al tempo stesso, all'inizio di giugno, è stato approvato il progetto preliminare della Società ASTALDI per il tunnel sotto il parco dell'Appia, riservato unicamente alle auto private con pagamento di un pedaggio, mentre non è stato neanche iniziato uno studio per il previsto corridoio di trasporto pubblico T4, da Cinecittà a Laurentina-EUR.

La Delibera proposta intende ottenere che parta immediatamente questo studio per arrivare, finalmente alla soluzione generale e risolutiva dei problemi di mobilità nel quadrante sud-est della città realizzando, nei tempi più brevi possibili, un trasporto pubblico su corsia protetta, come previsto dal NPRG, ristudiando anche l'attuale tracciato previsto all'interno del Parco degli Acquadotti ed il progetto del tunnel sotto il Parco dell'Appia.

Lo studio di un progetto di una linea tranviaria da Saxa Rubra a Cinecittà è stato chiesto da oltre 40 Comitati di Quartiere ed Associazioni Territoriali in una affollata assemblea pubblica tenutasi nella sede del Municipio X il giorno 19 novembre 2004 alla presenza degli allora Assessori alla Mobilità e alle Periferie.

La Delibera proposta intende ottenere, inoltre, che la Giunta ed il Consiglio comunale aprano immediatamente ed ufficialmente questo studio e la futura progettazione ad un processo partecipato, secondo quanto dovrebbe essere normato dal Regolamento della Partecipazione, anch'esso previsto dal nuovo Piano regolatore. Il nuovo sistema di mobilità sostenibile per la periferia nord orientale e sud di Roma dovrebbe essere poi presentato in una Conferenza pubblica entro il 2005.

Si chiede, altresì, che l'Amministrazione Comunale sostenga tale processo di partecipazione con adeguati strumenti d'informazione e comunicazione, e reperisca le competenze, le risorse tecniche e finanziarie, indispensabili a garantire il pieno coinvolgimento e il reale coinvolgimento delle Associazioni ambientaliste, dei Comitati e delle Associazioni di quartiere e dei semplici cittadini.