

#lascialadoppia

la nuova MOBILITA' di Roma parte da via Albalonga

FAQ

“Perchè una corsia solamente per senso di marcia? Questo non renderà la strada più congestionata dal traffico?”

Questi mesi di sperimentazione hanno dimostrato che il flusso dei veicoli non si arresta mai, se non quando qualche cittadino “malintenzionato” decide comunque di arrestare la sua auto nel poco spazio concessogli sulla carreggiata attuale.

La congestione del traffico non è causata -come erroneamente si crede- dal numero di veicoli circolanti, quanto invece dal loro continuo cambio di corsia su tratti in linea retta. In una configurazione come questa, su via Albalonga c'è sempre una corsia libera per scorrere e poi un allargamento per svoltare a sinistra verso via Domodossola e verso destra verso via Ceneda delimitato da una isola di traffico. Al momento l'isola di traffico è solo dipinta per terra, motivo per il quale nel tratto in cui la strada si allarga le auto ancora parcheggiano in divieto di sosta. Se venisse realizzata permanentemente, il problema sarebbe risolto anche lì. Questo significa che se progettiamo le strade con dei criteri efficaci e non come semplici colate di asfalto possiamo cambiare la mobilità di Roma.

Gli automobilisti possono stare tranquilli: si diminuisce la velocità media ma contestualmente diminuiscono i tempi di percorrenza, perché le strade sono più scorrevoli.

“Ma via Albalonga non sarà così più pericolosa?”

Con due corsie, una per senso di marcia, separate da uno spartitraffico nel mezzo (adesso un parcheggio per i motocicli) avverrà esattamente il contrario. Una strada realizzata in questo modo infatti riduce la probabilità di tamponamenti e collisioni laterali perché la velocità è più moderata e perché non ci sono ostacoli imprevedibili sulla carreggiata per cui le auto devono effettuare cambi di direzione. In alcune grandi città degli USA (Iowa, California e stato di Washington) i dati disponibili su questa tipologia di strada hanno dimostrato una riduzione compresa tra il 47% e il 19 % degli incidenti a seconda della tipologia di strada.

“Ma a me sembrava sicura già prima! Ne abbiamo davvero bisogno?”

Nel primo tratto di via Albalonga (quello rimasto intatto così come da risistemazione dopo PUP) abbiamo una sede stradale larga come una pista di atterraggio di un aeroporto. Su questo tratto ogni giorno si constano centinaia di infrazioni (doppia fila, tripla fila, sosta in mezzo alla carreggiata, superamento dei limiti di velocità, blocco della circolazione dell'autobus).

Nel secondo tratto quello interessato dalla modifica provvisoria invece c'è stato un drastico calo di tali infrazioni. Qualcuno potrebbe obiettare che il problema si è semplicemente spostato altrove, sulle vie limitrofe ad esempio. Vero, ma solo in parte. Su via Ceneda e via Domodossola i problemi c'erano già prima; il “*modello Albalonga*” si deve estendere anche a queste strade. Come?

Semplice: adeguando la larghezza della carreggiata (che è già singola) a 3,5 mt per via

Domodossola e a 3,70 per via Ceneda (dove transita il bus). Inoltre va riprogettata anche la prima parte di via Albalonga. Facile.

“Quali altri vantaggi potrebbe comportare questa risistemazione?”

Senza auto parcheggiate davanti, i secchi dell'AMA possono essere correttamente svuotati ogni giorno, a qualsiasi ora.

Se parcheggiate la vostra auto sotto casa poi potete stare sicuri di non dover andare in giro a chiedere “è di qualcuno quella auto qui fuori? devo uscire”, oppure stare per decine di minuti al clacson sperando che il suo proprietario si accorga di voi.

Se prendete il bus potete stare certi di poterci salire alla fermata posizionata sul marciapiede e non in mezzo alla strada, senza rischi.

Se siete un pedone che deve attraversare, la velocità moderata dal restringimento della carreggiata vi farà stare più tranquilli. Inoltre lo spartitraffico centrale consentirà di effettuare il passaggio in due “step”, evitando così l'effetto “birillo in mezzo alla strada” e aumentando il livello di sicurezza percepito.

“Ma gli svantaggi? Avete pensato ai commercianti per esempio?”

Il commercio è sicuramente influenzato dalla tipologia e dalla qualità della mobilità che ci gira attorno questo è chiaro. Ma parliamo appunto di tipologia e qualità: in zone dove si è effettuata una moderazione del traffico, una eliminazione della sosta selvaggia e del conseguente inquinamento acustico e visivo, dove non ci sono ingorghi è più piacevole sostare per un caffè al tavolo o fare acquisti. I marciapiedi si animano così di persone in cerca di un luogo confortevole, anche in città. Le strade diventano più vivibili, decorose, sicure, piacevoli da percorrere. Questo a tutto vantaggio dei guadagni dei commercianti. Basta solo cambiare prospettiva.

“Riprogettare le strade è costoso?”

Il costo di una riprogettazione efficace è davvero molto basso se paragonato ai costi indiretti che ogni cittadino è costretto a pagare quotidianamente in termini di:

- inquinamento acustico
- inquinamento ambientale
- rallentamento dei servizi essenziali (tpl, ama etc etc)
- incidentalità
- evasione delle tasse (con la sosta selvaggia)
- traffico

Una spesa iniziale modesta, abbellita da elementi essenziali di arredo urbano duraturi e posizionati con criterio, è un investimento per il futuro, che ha un “rientro economico” immediato in termini di vivibilità, non solo per i residenti ma per tutti i cittadini.

SABATO 5 MARZO 2016, ORE 11 * SIT-IN A VIA ALBALONGA

per info: cittadinirediroma@gmail.com



ParteCivile
MOZIONI IN MOVIMENTO

