

La eterna "emergenza romana" da traffico e da mobilità ? resa ufficiale col DPCM 4.8.2006 f.to Prodi e prorogato dai succ. PCM ? induce a ritenerla prodotta dalla Sindrome di Stoccolma (SdS), presente nel traffico.

Legare al traffico la Sindrome di Stoccolma (SdS), a Roma, significa:

- stare sulla strada sbagliata;
- avere una diagnosi infermieristica sbagliata;
- seguire la cura sbagliata.

Per questo continuiamo a consigliare di cambiare subito strada.

Perchè, la strada della SdS romana è vistosamente e profondamente radicata nella "Mobilità Tpl" ovvero nell'ATAC ? gestore del Trasporto pubblico locale (Tpl) romano ? che, nel 2008, era al 18,2% della Totale mobilità cittadina. (fonte: Atac, Carta dei Servizi, 2008)

(Quel 18,2% ? in questi 10 anni ? si sarà molto ridotto a seguito:

- ? del circa 20% in meno della produzione annuale stabilita nel Contratto di Servizio;
- ? del consistente aumento della tariffa (2012) ;
- ? della drastica riduzione delle linee Atac (2014-2015), denominata "razionalizzazione";
- ? delle disumane attese e l'assenza di informazione;
- ? ecc.).

Vediamo qualche motivazione.

Assenza:

- ? di un sufficiente ed efficiente Tpl urbano all'interno del GRA;
- ? di un minimo Tpl che "superi" il GRA <<per raccogliere la massa di romani (continuamente) espulsi dal centro storico cittadino>>;
- ? di parcheggi di scambio all'esterno del GRA (per la intermodalità del pendolarismo).

Presenza:

- ? di un elevatissimo tasso di motorizzazione: era 1.022 veicoli ogni 1.000 abitanti nel 2011 (6,2 volte quello di Londra, 6,8 volte quello di Parigi, 2,4 volte quello di Barcellona. Pag. 15 del PSS 2012-2020).

Vediamo alcune delle tante prove di conferma.

Prendiamo le fermate dei bus Atac.

Sostiene il Codice della Strada che la fermata deve essere lunga 2 mt. più la lunghezza del bus più lungo che fa quella fermata ed avere 12 mt. di zig-zag in entrata e 12 mt. di zig-zag in uscita.

Violando la norma, l'ATAC libera&normalizza il parcheggio – ogni giorno – a circa 200mila auto private: ingorghi stradali; incidenti; inquinamenti; cultura della trasgressione; ecc. .

Perchè l'Atac non realizza le regolare fermate dei suoi Bus? (1)

Perchè ha la SdS: è convinta di togliere spazio alla sosta delle auto private e di ostacolare la loro circolazione.

Perchè l'Atac riduce sempre più il numero delle sue fermate?

Perchè ha la SdS: è convinta di togliere spazio alla sosta delle auto private e di ostacolare la loro circolazione.

Sostiene il Codice della Strada che è vietata la sosta e la fermata dei veicoli privati nell'area delle fermate dei bus Atac.

Perchè l'Atac non dota i suoi 1.400 poliziotti amministrativi con idonei strumenti di rilevazione e documentazione delle violazioni che prevedono la sanzione economica, la perdita di 2 punti

dalle patenti, la rimozione del veicolo?

Perchè ha la SdS.

Perchè l'Atac, a Roma, non ha "una 1 una" vera, efficiente ed efficace "corsia riservata": ininterrotta dall'inizio corsa fino al termine di quella corsa?

Perchè ha la SdS: non disturba la ininterrotta occupazione della carreggiata da parte dei veicoli privati

Perchè l'Atac si dimostra attiva ed efficace nel pretendere il rispetto dei suoi diritti dai viaggiatori senza biglietto ed, invece, è ostinata sorda-cieca-muta verso questi oceani di violazioni commesse dalle auto?

Perchè ha la SdS.

Perché l'Atac non "aggiorna" quel suo 18,2% di mobilità Tpl (già citato)

Perchè ha la SdS.

Avevamo coltivato lungamente il sogno dell'arrivo – per cambiare strada ? di una normale Consulta Cittadina della Sicurezza Stradale - CCSS (rispettosa della dignità, dei diritti, della libertà e dell'uguaglianza dei suoi componenti, "soggetti pubblici e privati" e delle sue Regole); abbiamo una Consulta "complessata" (nel titolo, nella composizione, nelle azioni; priva di verbale costitutivo; con una bozza di Regolamento che si sostiene approvato senza verbale).

(1) Visitate quelle tracciate sul nuovo asfalto di via Ugo Ojetti (III Municipio).