Interrogazione
All'Assessore all'Assessore alla mobilità e al Sindaco

Oggetto: **Stato di attuazione della ZTL (Zona a traffico limitato) e ZP (Zona Pedonale) nel quartiere di Villanova**

Premesso che:

- Con l'ordinanza n. 319/VIAB, dell'11 aprile 2012, con decorrenza del 16 aprile 2012, sono entrate in funzione le nuove disposizioni riguardanti il funzionamento della ZTL e della Area Pedonale di Villanova;
- Politiche di mobilità sostenibile e favore dei pedoni sono processi positivi per la città, le quali devono essere accompagnate da azioni di riequilibrio;
- Con deliberazione del Consiglio comunale n. 42/2012, del 19 giugno 2012, è stato approvato il nuovo "Regolamento comunale per le Zone a Traffico Limitato". Detto regolamento, nelle more di un regolamento specifico per la ZP (Zona pedonale), norma anche queste ultime;
- L'art. 24, comma 3, prevede che "Per particolari casi motivati i titolari di pass ricadenti nelle casistiche di cui agli artt. 7 "residenti", 14 "medici", 8 "non residenti", 9 "studenti fuori sede" e 23 "attività produttive" del presente regolamento possono richiedere il rilascio di un codice per il "Servizio SMS" che permette di abilitare in tempo reale la targa di un veicolo per il solo transito e la sosta per carico e scarico, durata 20 minuti.
- Il 18 novembre 2011 si è tenuta una assemblea di quartiere di presentazione del piano per Villanova, nel quale si era preso l'impegno a rivedere in corso d'opera le politiche di attuazione della ZTL e della ZP;
- In quella assemblea ci si è impegnati: a garantire un maggior numero di stalli riservati ai residenti; a verificare la correttezza degli orari ZTL e ZP; a sviluppare forme di mobilità collettiva sostenibile e, in generale, a porre in essere tutta una serie di misure di riequilibrio;
- Il 28 gennaio 2013 si è tenuta una assemblea di quartiere sulla attuazione della ZTL e della ZP a Villanova. In particolare, sono stati presentati i dati sugli accessi alla ZTL di Villanova ed il nuovo tragitto della linea 7 del CTM (Consorzio Trasporti e Mobilità), la quale avrebbe dovuto attraversare il quartiere Villanova ed entrare in funzione un mese dopo;
- Gli orari di accesso della ZTL dovrebbero essere definiti secondo precisi principi e dopo una attenta pianificazione;
- Comuni simili, come quello di Sassari, per attuare un processo di ZTL e di Area pedonale su un'area così vasta, hanno promosso azioni di pianificazione, partecipazione e concertazione molto più ampie di quanto fatto dal Comune di Cagliari;
- Una indagine commissionata nel 2010, i cui report finali sono stati resi noti nel dicembre del 2010, riportavano come circa la metà dei commercianti del quartiere avessero una percezione negativa della ZTL e dell'Area pedonale. Questa percentuale era la più alta registrata tra i commercianti della zona;
- A un anno dall'entrata in vigore dell'ordinanza, l'obiettivo della diminuzione dell'entrata delle autovetture nel quartiere pare parzialmente raggiunto. Pare invece ampiamente raggiunto l'obiettivo di creare un'Area Pedonale;
- L'obiettivo, più ampio ed onnicomprensivo, che dovrebbe perseguire l'amministrazione, è il

benessere complessivo della comunità abitante il quartiere, nonché della popolazione che usufruisce del quartiere. Questo può essere raggiunto solamente mediante la predisposizione e l'attuazione di un progetto complessivo, che coinvolga gli abitanti, in maniera diversa rispetto alle sole assemblee di tipo frontale, e l'intervento sui diversi aspetti di vita del quartiere;

- Il quartiere Villanova presenta caratteristiche molto diversificate, che vanno da un'area dai tipici connotati del centro storico (zona P.zza S. Giacomo, P.zza S. Domenico) ad un'area dai tipici connotati di area residenziale (parte finale di via Giardini, parte finale di via S. Giovanni);
- I lavori di riqualificazione dei sottoservizi non sono terminati, mancando ancora l'attuazione del "terzo lotto";
- Nel quartiere di Villanova sono presenti diversi stabili di proprietà comunale, i quali sono chiusi e non utilizzati;
- Il quartiere Villanova presenta, in particolare durante la settimana santa, alcuni dei riti più antichi, suggestivi e di richiamo della settimana santa, i quali sono preparati, pianificati e realizzati da due gruppi di cantori di abitanti del quartiere;
- Il PPCS (Piano particolareggiato del centro storico) serve a delineare una idea di città e di centro storico, la quale deve essere calibrata, nello specifico, secondo le esigenze di ogni quartiere;
- Nel quartiere Villanova non vi è una distribuzione di contenitori di rifiuti i quali permettano una raccolta differenziata omogenea e strutturata;
- Nel quartiere Villanova insiste una delle scuole più grandi e importanti della città, la scuola Riva. È stata aperta la scuola materna, al piano terra; la primaria dovrebbe riaprire il prossimo settembre;
- Nel quartiere Villanova diverse associazioni, sia formali che informali, praticano la vendita e lo scambio di prodotti agricoli a km0, anche sotto forma di "mercati agricoli" e di GAS (Gruppi d'Acquisto Solidale);
- Il quartiere Villanova, secondo l'Atlante demografico della città, è di gran lunga il quartiere della città con il più alto numero di stranieri in termini assoluti. In termini assoluti, siamo passati da una popolazione straniera di 281 unità nel 2002 alle 744 unità del 2011, con una previsione di un ulteriore vasto aumento nel 2012. In termini relativi, siamo passati dal 4,63% della popolazione del quartiere al 12.42%.

Constatato che:

- I cartelli presenti all'entrata dell'Area pedonale presentano degli orari differenti da quelli stabiliti con l'ordinanza n. 319/VIAB, dell'11 aprile 2012, come da foto in allegato;
- Con il parziale cambio di senso di marcia della via Tempio i parcheggi nel quartiere, negli ultimi dodici mesi sono diminuiti invece che aumentare;
- Un utilizzo diverso del parcheggio APCOA di viale Regina Elena, nonché dei parcheggi a raso là insistenti, potrebbero dare una importante risposta alle necessità del quartiere. Riguardo l'APCOA, il 16 novembre 2012 è stata depositata l'interrogazione n. 422, le cui tematiche risultano ad oggi non ancora risolte;
- A distanza di un anno dall'entrata in funzione della ZTL e della ZP, e più di due mesi dall'assemblea del 28 gennaio 2013, la linea 7 non ha ancora iniziato il nuovo tragitto, che attraversa il quartiere di Villanova;

- A distanza di dieci mesi dall'approvazione del Regolamento ZTL esso non è stato ancora attuato nella sua interezza. In particolare, non è stata data attuazione all'art. 24, comma 3 (servizio SMS);
- A distanza di dieci mesi dall'approvazione del Regolamento ZTL, non vi è in lavorazione alcun regolamento riguardante l'Area Pedonale;
- Secondo i due gruppi di cantori un processo di ZTL e di pedonalizzazione non governato, il quale non permette un livello di vivibilità adeguato, sta progressivamente impoverendo le due arciconfraternite, le quali potrebbero non sopravvivere nei prossimi anni;
- Vi è un grave problema di mobilità e di accesso al quartiere per i disabili. Non esiste alcun stallo dedicato all'interno della ZP, e senza il servizio SMS diventa impossibile per chi ha un handicap essere accompagnato a casa, visto che le aree limitrofe confinano con il quartiere solo con scalinate o forti dislivelli. Prima del rifacimento della pavimentazione uno stallo esisteva.

Considerato che:

- Da ultimo il ministro Fabrizio Barca, esaminando incidentalmente processi quali quelli oggetto dell'interrogazione, ha suggerito l'utilizzo dello "sperimentalismo democratico". Per usare le sue osservazioni: "*Nasce qui la visione alternativa: la macchina pubblica per prendere decisioni – si tratti di servizi per il ciclo dei rifiuti, per l'acqua o per la manutenzione del territorio, del sistema per punire e recuperare chi viola la legge, delle scelte per la mobilità, della tutela e promozione della cultura, delle regole del mercato del lavoro o dei capitali, dei modi di passare da una scuola trasmissiva a processi di apprendimento a scuola e fuori di tipo attivo, della costruzione di percorsi di inclusione sociale capaci di rendere protagonisti i destinatari – deve costruire un processo, che, convincendo i molteplici detentori di conoscenza e esperienza a partecipare, promuova il confronto fra le loro parziali conoscenze, consenta innovazione, e lo traduca in decisioni assunte secondo le regole di responsabilità costituzionalmente previste. A tale scopo è necessario muovere da quadri regolativi iniziali volutamente provvisori e prevedere la loro progressiva revisione attraverso un processo di analisi continua degli esiti nei rispettivi contesti, fondata su partecipazione attiva dei cittadini, verificabilità, monitoraggio e valutazione in itinere, presidio dei risultati e forte utilizzo della Rete per dare semplicità, apertura e tempestività a queste funzioni*";
- Gli stalli a disposizione dei residenti, nonostante la presenza del parcheggio APCOA, e diverse aree in cui gli stalli potrebbero passare da blu a gialli, non sono sufficienti e, ad un anno dalla partenza della sperimentazione ZTL e ZP, essi non sono stati aumentati;
- Nei comuni di Bologna e di Brescia è presente un servizio SMS attivo già da 5 anni. Il funzionamento può essere così riassunto: il residente della zona nella quale sono presenti le limitazioni è in possesso di un codice fornito dall'amministrazione che lo abilita al passaggio - se questi ha la necessità di essere accompagnato da un'altra persona (altra auto) può comunicare la targa con
  - un servizio SMS,
  - un risponditore automatico al numero 051-0920009
  - via web attraverso un sito Internet ttp://accessoztl.it/ztl_bo_univ/Web/ConvalidaWeb.jsp (vedi file allegato).

  Il programma crea giornalmente delle liste di autorizzati che passano in un secondo

momento al vaglio del “risultato delle telecamere” evitando un doppio passaggio con conseguente mancato utilizzo di ulteriore personale da parte dell’Amministrazione cittadina. In caso di disabilità temporanea, (es. una frattura, la necessità di un ciclo di cure etc.) il sistema può essere implementato in maniera semplice prevedendo le diverse casistiche. Attualmente a Bologna il sistema autorizza 20 passaggi al mese x ospiti dei residenti, A Brescia il sistema autorizza 15 passaggi al mese x ospiti dei residenti. Il numero delle contestazioni annuali è di circa qualche unità, non avendo mai superato 5 contestazioni/anno;

- Il servizio SMS sarebbe una soluzione positiva per quella fascia di popolazione che si sente più sicura nel farsi riaccompagnare a casa la sera, senza dover attraversa da sola il quartiere;

Tutto ciò premesso e considerato, si interroga il Sindaco e l’Assessore alla Mobilità

- sulla volontà e possibilità di mettere in atto tutte le azioni di riequilibrio descritte in premessa;
- sulla volontà e possibilità di percorrere percorsi riassumibili nel concetto di “sperimentalismo democratico”, che coinvolga anche la vasta comunità straniera presente nel quartiere;
- sulla volontà e possibilità di aumentare gli stalli a disposizione dei residenti all’interno e nelle vicinanze del quartiere;
- sulle novità intervenute rispetto alla interrogazione del 16 novembre 2012, n. 422, riguardo l’APCOA;
- sulla volontà e possibilità che il servizio SMS venga istituito;
- sulla volontà e possibilità che i nuovi orari della ZTL siano conseguenti, così come suggerito dalla competente commissione consiliare permanente, a precisi obiettivi di politica per la mobilità;
- sulla volontà e possibilità di istituire un servizio bus all’interno del quartiere;
- sulla volontà e possibilità che vengano reintrodotti gli stalli per disabili nell’Area pedonale
- sui tempi di sostituzione dei cartelli sbagliati posti all’interno dell’area pedonale e sulla validità delle contravvenzioni poste all’interno dell’Area pedonale, data la confusione creata dai cartelli sopra descritti;
- sulla volontà e possibilità che il PPCS preveda un utilizzo per gli stabili pubblici ricadenti nel quartiere, nonché un ragionamento positivo sui “vuoti urbani” e “vuoti strategici”;
- sulla volontà e possibilità che i gruppi di cantori di Villanova vedano soddisfatte le proprie esigenze, al fine di scongiurarne la scomparsa;
- sulla volontà e possibilità di inaugurare, sfruttando le energie già esistenti, una politica sui “mercati contadini” e a km0 nel quartiere;
- sulla volontà e possibilità di dare certezze sull’apertura a settembre della scuola Riva per il resto dell’utenza scolastica.