

Pomezia – S. Palomba: la strada della discordia



In queste ultime settimane si sta parlando molto, da più parti, della strada che dovrebbe collegare Pomezia con Santa Palomba, con accuse, polemiche, sollecitazioni, che vengono lanciate da una parte all'altra degli schieramenti. Ma in pratica, di cosa si tratta?

Il tutto nasce nel lontano 1996, quando le Ferrovie dello Stato, nella necessità di collegare l'interporto industriale di S. Palomba (e il relativo scalo ferroviario) con una rete di viabilità ad alto scorrimento, la SR Pontina, non ritennero remunerativo farlo per mezzo di una strada ferrata, ma acconsentirono a finanziare con i fondi TAV la Regione Lazio con 100 miliardi di lire, circa 50 milioni di euro, per la realizzazione di un collegamento stradale a più corsie.

Tale stanziamento, nel corso degli anni, ha subito dei ridimensionamenti e allo stato attuale si è ridotto a 19,5 milioni di euro. L'opera, una strada di circa 7 km a sei corsie, finora è allo stato di progetto definitivo e si è in attesa dell'approvazione del progetto esecutivo, che dovrà avvenire entro il mese di luglio, pena la perdita del finanziamento e, cosa ancora più grave, pena la restituzione di quanto già impegnato per la stesura del progetto (si parla di circa due milioni di euro).

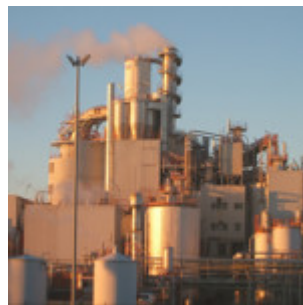
Fin qui tutto abbastanza semplice: sulla carta i soldi ci sono, il progetto è praticamente pronto e, come ha ribadito in una recente intervista anche il dirigente ai Lavori Pubblici di Pomezia, Renato Curci, mancherebbe solo l'indicazione da parte politica, leggi l'Amministrazione, per dare il via al progetto esecutivo e "risolvere" i problemi dei pendolari e

delle industrie della zona in un batter d'occhio. Purtroppo le cose non sono così semplici come verrebbe da intendere semplicemente leggendo le dichiarazioni dei vari esponenti di destra e sinistra che si stanno susseguendo in questi primi mesi del 2014.

Anzitutto giova ricordare che il finanziamento è stato erogato a fronte dell'esigenza di collegare l'interporto industriale e il Polo Logistico di Santa Palomba con la Pontina, e solo successivamente, si è pensato di sfruttarlo per collegare meglio Pomezia (o meglio la SR Pontina) con il quartiere Roma 2 e la Stazione FS di S. Palomba, unendo l'utile al dilettevole.

Una delle criticità che saltano però subito all'occhio leggendo banalmente il progetto attualmente in esame, è che la strada non arriverà affatto alla stazione di Santa Palomba, con buona pace dei pendolari, ma terminerà prima della ferrovia, dove c'è l'interporto, e tutto il traffico proveniente dalla Pontina e viceversa, si troverebbe dirottato all'interno della zona industriale, già fortemente compromessa per la presenza di industrie insalubri, e si ricongiungerebbe a Via del Castelli Romani, in quel tratto chiamata Via della Solfarata, passando per Via Fiorucci, dove tra l'altro è in via di completamento la nuova scuola Media che servirà il quartiere, senza risolvere il congestionamento della stessa Via della Solfarata.

Ci si dimentica inoltre che gli stessi insediamenti industriali (tra cui depositi di carburante) sono stati definiti "suscettibili di causare incidente rilevante" ai sensi del decreto legislativo n° 334 del 17 agosto 1999 e s.m.i, e che per effetto della stessa normativa la popolazione interessata deve "essere messa in grado di esprimere il proprio parere nei casi di [...] creazione di nuovi insediamenti e infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti", cosa che evidentemente non è stata mai fatta.



Non hanno tra l'altro molto senso, alla luce di quanto esposto, nemmeno gli interventi atti a "verificare in seguito la possibilità di prevedere nel tracciato una corsia preferenziale destinata ai mezzi pubblici, a trazione elettrica e /o alternativa", come riportato da alcuni esponenti politici locali "ecologisti", visto che è proprio il progetto ad essere carente, a monte, di una qualsiasi logica urbanistica nell'ottica della reale sostenibilità ambientale e civica, dato che i suddetti mezzi pubblici arriverebbero nel mezzo del "nulla".

Questo aspetto è stato ben rilevato e messo in evidenza anche dai cittadini residenti in zona, per voce del Comitato di Quartiere Roma2, che già a novembre 2013 hanno sollecitato l'amministrazione a trovare delle soluzioni diverse, tenendo tra l'altro presente che, poco oltre, esistono già delle viabilità alternative, tipo la SP Cancelliera (Via di Valle Caia) che supera la ferrovia e si congiunge all'Ardeatina, per cui delle piccole varianti basterebbero per arrivare alla stazione senza passare dal quartiere RM2, o, in alternativa, adeguare la viabilità già presente (la già citata Via dei Castelli Romani – Via della Solfarata) e creare un passaggio dedicato al traffico dell'interporto in modo che non passi dentro il quartiere.

Queste varianti erano in realtà già previste negli intenti originali visto che esiste un progetto della Provincia di Roma (datato 2009) per l'ampliamento della SP Cancelliera proprio nel tratto tra la Laurentina e l'Ardeatina nel quale, tra le altre cose, leggiamo che "[...] Tale sistema verrà inoltre prossimamente arricchito dalla realizzazione della Tangenziale

dei Castelli, e dalla costruzione di una nuova strada (realizzata dalla Regione Lazio di concerto con il Comune di Pomezia e fondi forniti dalla TAV) che, partendo dallo scalo ferroviario di S. Palomba e sottopassando la Pontina, collegherà l'Ardeatina alla Litoranea Ostia – Anzio.”

Alcune domande qui ci vengono spontanee:

1. Come mai la strada del progetto NON arriva né alla stazione né all'Ardeatina, se era previsto che ci dovesse arrivare?
2. Come mai si ferma sulla Pontina e NON arriva sulla litoranea come da previsione? E in caso, arriverebbe passando da dove?
3. Come mai di questi lavori di adeguamento della SP Cancelliera NON parla nessuno?
4. E' possibile utilizzare parte di questo progetto per far arrivare il traffico della nuova arteria all'Ardeatina e di conseguenza alla stazione?

Ci poniamo poi un ultimo quesito, ma non per questo meno importante: siamo sicuri, ammesso e non concesso che il progetto vada avanti così come è fatto, che i 19 milioni e mezzo bastino? O non ci troveremo, come è successo abbondantemente in Italia, con il classico “svincolo autostradale che finisce nel nulla”? Facile citare la *Medea* di Seneca: “*cui prodest*” a chi giova?

Forse l'Amministrazione, che si è trovata con questa patata bollente tra le mani, non ha tutti i torti a volerci vedere chiaro, magari modificando o eliminando le storture più evidenti, prima di dare il via libera definitivo ad un'opera che sia davvero utile.

La Mobilità Intelligente

Ovvero Come Non Morire di Traffico Nell'Anno 2014 e Vivere Felici. Anche a Pomezia.

La mobilità è uno dei temi caldi che ad ondate si ripresentano sulle "tavole" degli italiani, come il cenone di Natale, o le fave e il pecorino della gita fuori porta. Oppure il meteo impazzito, il conflitto di interessi ecc. ecc.

Poi c'è il traffico.

Inteso non come quello residuo sul nostro cellulare, ops smartphone, pardon!, di ultima generazione, ma quello che malediciamo ogni giorno quando ci rendiamo conto che il tempo passa mentre la strada da fare per raggiungere il lavoro, o l'appuntamento importante è sempre quella, facendoci arrivare inesorabilmente in ritardo.

Per non parlare delle soste sempre più frequenti dal benzinaio, momento di gioia di pochi: erario e petrolieri, e di dolore per tutti gli altri. Inutile anche acquistare, chi può ovviamente, l'auto ultima generazione "con sistema start-stop a basso potere inquinante, 10 airbag, magari ibrida e chi-ne-ha-più-ne-metta!". Tanto consuma lo stesso, quel poco di risparmio viene "compensato" dall'aumento del prezzo del carburante, dei pedaggi, dell'assicurazione e delle altre spese per mantenerla, e lo "spazio" che occupa sulle strade resta tra l'altro lo stesso.

Quando poi finalmente raggiungiamo la meta agognata pensiamo di aver concluso lo strazio, invece no, perché inizia la ricerca del "*buen repos*" per la nostra amata guerriera della strada, ovvero il parcheggio.

Significativo è da sottolineare che l'Italia è il paese, in Europa, con il maggior numero di auto: ben 62 ogni 100 abitanti, in un contesto dove circa il 22% delle famiglie italiane dichiara di non potersi permettere di riscaldare la propria abitazione, i consumi sono crollati, la metà degli italiani non può andare in vacanza nemmeno una settimana e abbiamo un tasso di disoccupazione giovanile spaventoso.



Qualche luce però in questo mare tenebroso si sta intravedendo. Parole come car sharing (condivisione dell'auto), ride sharing (condivisione del viaggio), mobility management (gestione della mobilità), hanno iniziato a fare capolino nel nostro linguaggio comune. Tradotto in parole povere, si tratta di modificare le nostre abitudini, usando la parola magica "condividere". Condividere l'auto con persone che fanno in tutto o in parte la nostra stessa strada, negli stessi orari, condividendo le spese. Una volta qualcosa del genere si chiamava "Autostop". Ora è molto di più, è un modo intelligente ed evoluto, rispetto all'autostop, per risparmiare ed ottimizzare le risorse.

Qualche numero? Secondo uno studio di "BlaBlaCar", operatore attivo in Italia e Francia nel "ride-sharing", un passaggio in auto tra Roma e Milano costa circa 30 euro, e si traduce, per chi "offre" il passaggio, in un risparmio tra carburante e pedaggi che arriva fino a quasi il 250%. Sempre secondo BlaBlaCar l'utente ride sharing è abbastanza giovane (tra i 26 e 35 anni) ed in maggioranza donna.



Il risparmio si riflette ovviamente anche sulle tonnellate (40 miliardi l'anno) di Co2 che non immettiamo nell'ambiente e nella fortissima riduzione dei costi legati al

viaggio: benzina e pedaggi su tutti.

L'innovazione passa anche nel modo diverso, da parte delle aziende, di erogare i bonus ai propri dipendenti. Accanto al tradizionale buono pasto sono sempre più i lavoratori che usufruiscono di cosiddetti "pass mobility", che consentono di viaggiare – gratis – sui mezzi pubblici negli orari prestabiliti legati al tragitto casa-lavoro-casa. Tale iniziativa, per ora concentrata a Milano, sta interessando anche altre realtà come Roma e Torino. Molte aziende offrono sconti e facilitazioni nell'acquisto di tessere annuali di trasporto pubblico.

Spostandoci nella realtà locale, non dobbiamo dimenticare che Pomezia sorge, e vive, una gran parte della sua esistenza come "hinterland" di Roma, sia come "dormitorio", sia come sede di molte attività lavorative, per cui ogni giorno, almeno due volte al giorno, centinaia di migliaia di cittadini e quindi di auto, si spostano per lavoro da e verso la Capitale.

Il trasporto pubblico fa quello che può, ed è legato alla natura del territorio e delle scelte fatte o non fatte negli anni. L'unica linea ferrata passa lontano da tutto, tranne che per chi abita o lavora a Santa Palomba, e vive la crisi della rete ferroviaria regionale che si trascina da anni, mentre le autolinee Cotral pur relativamente frequenti, non possono prescindere dall'unica strada di collegamento da e verso la Capitale o Latina, la SR Pontina, non volendo considerare la Laurentina che è degna più di una tappa della "Parigi-Dakar" che di una via importante di collegamento.

Peccato perché l'abbonamento annuale "Mitrebus Card 3 zone"

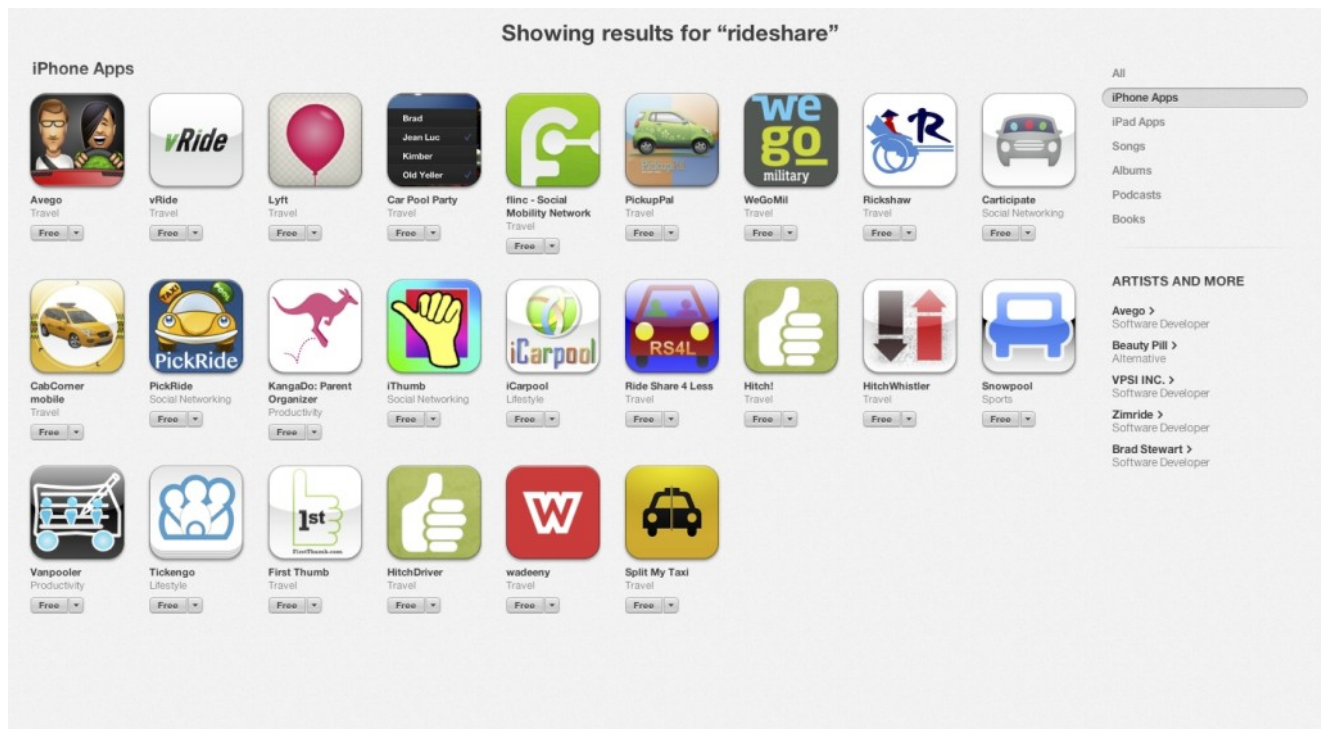
costa 404 euro l'anno, che corrisponde a circa 1,50 euro AL GIORNO LAVORATIVO, contro almeno i 10 euro giornalieri di benzina o gasolio che dobbiamo considerare per il tragitto, con un risparmio dell'85% al giorno sui costi.



Progetti ed iniziative di “ride-sharing” e “car sharing” possono rappresentare pertanto una soluzione a basso costo, e bassissimo impatto ambientale, portando direttamente significativi abbattimenti sia di traffico sulle strade, sia di minori costi per le famiglie (trasferimento e gestione dell'auto).

Come conseguenze derivate si avrebbero inoltre minori costi di manutenzione stradale, minori costi sociali (meno incidenti), minore inquinamento, minore stress per i pendolari e così via, e le risorse risparmiate dalle famiglie (e dalla collettività) possono essere investite in altre attività, facendo muovere anche l'economia in maniera diversa.

In più si può incentivare l'uso di tale servizio dedicando corsie preferenziali sulle strade per le auto con più di due persone a bordo, prevedendo sconti sui pedaggi nelle autostrade, oppure offrendo parcheggi riservati per esempio nelle stazioni di scambio (tipo Roma Laurentina).



Tale progetto potrebbe facilmente rientrare tra le cosiddette "Civic Apps", ovvero le applicazioni socialmente utili (vedi l'articolo relativo su Pomezianews del 30 gennaio) da inserire nell'offerta dei servizi di pubblica utilità da parte del Comune, a costo zero, per aiutare ed educare il cittadino ad essere moderno, attento e responsabile.