

# 700.000 pendolari in macchina ogni giorno verso Roma e niente treni

*Il convegno di Ananke alla Provincia fa luce sulle ragioni dell'immobilità romana*

**di Claudia Tifi - 15/11/2008**

da Abitare a Roma

"Basta sprecare una marea di fondi pubblici per opere inutili e costosissime!" Quasi grida Mirella Belvisi di Italia Nostra venerdì 14 novembre 2008 alla Sala della Pace della Provincia di Roma, via IV novembre 119. Il convegno organizzato dall'associazione Ananke, "Per una nuova cultura della mobilità urbana", è molto animato; la questione traffico e trasporti sempre infervora, è sempre attuale e sempre irrisolta.

Vittorio Sartogo di Ananke ricorda che "la progettazione della linea B e della linea C della metro è sbagliata, le fermate San Giovanni e piazza Bologna saranno congestionate e comunque gli scambi tra le linee non dovrebbero avvenire in centro."

Nella sala circola un foglio: è un promemoria della delibera popolare n.37/2006 firmata da più di 11.000 cittadini, approvata dal Consiglio Comunale del 2006, il 10 ottobre 2008 posta all'attenzione del Sindaco, dell'assessore alla mobilità Marchi e all'assessore all'ambiente De Lillo e che sembra essere ancora inascoltata. Propone il tram Saxa rubra - Cinecittà- Laurentina, un collegamento veramente trasversale.

"E intanto i lavori sotterranei per la metro stanno massacando i reperti archeologici - aggiunge dispiaciuta la Belvisi - uno scempio quanto i parcheggi sotterranei in centro. Ho scelto di prendere i mezzi pubblici, alle ore di punta sono strapieni è un'indecenza e la richiesta è sempre maggiore." Fabio Ascenzi, assessore alle Politiche del Territorio della Provincia fa presente che "dalle 12.000 domande di agevolazione tariffaria metrebuses per studenti e fasce di reddito più basse siamo arrivati nel 2008 a 40.000.

Dall'ultima ricerca Istat risulta che tra i primi problemi percepiti dagli italiani non c'è la sicurezza, ma il traffico, l'inquinamento, i parcheggi. Si tratta di un'emergenza sociale che si può risolvere solo investendo sul trasporto su ferro, ma i dati indicano il contrario: dai 1.498 milioni di euro di investimenti nazionali per il trasporto del 2000 si è giunti nel 2008 a 1.174, un drastico calo. Per snellire il traffico la giunta Zingaretti ha stanziato 15 milioni di euro per rimuovere i passaggi a livello dalle strade. Siamo in attesa dell'approvazione del Piano di Bacino per massimizzare l'efficienza dell'intermodalità."

E nell'intervento dell'urbanista Paolo Berdini si delinea il cuore del problema della mobilità romana.

Ascenzi conferma: "ogni giorno entrano ed escono da Roma circa 700.000 pendolari e l'80% si muove con la macchina."

Perché questo?

Carte alla mano Berdini ricorda che "nel centro storico abitano ormai meno di 100.000 abitanti, ecco perché chiudono scuole e ospedali; più di 200.000 cittadini sono usciti dall'anello ferroviario e 100.000 negli ultimi dieci anni hanno lasciato zone interne al raccordo. A causa del costo esorbitante degli appartamenti chi lavora a Roma deve vivere fuori dal raccordo, come accaduto a 77.000 persone negli ultimi dieci anni, o per lo più in provincia o addirittura in un'altra città del Lazio.

Tentare di raggiungere il posto di lavoro in treno è pressoché impossibile: mancano i collegamenti, i treni agli orari giusti e quei pochi che passano sono lenti, stracolmi e inaffidabili. Purtroppo la ferrovia è di competenza del Governo, della Regione e di Trenitalia, non dei Comuni o delle

Province.

Quali sono state le politiche degli ultimi anni?

Aumentare le corsie della Roma-Aquila; studiare un ulteriore raccordo anulare; costruire 28 mega centri commerciali negli imbocchi della città. Rimane il fatto che non è civile condannare tutte queste persone a tre ore di traffico giornaliero".

Gino De Paolis, consigliere provinciale, riferisce: "sono di Civitavecchia, dove stanno costruendo una malsana centrale a carbone e dove c'è un porto con un'affluenza annua di circa 2 milioni di persone: mancano i treni, la linea ha un'infinità di fermate inutili, code interminabili e non è possibile neanche acquistare i biglietti sulla nave".

Gualtiero Alunni del Comitato No Corridoio Roma-Latina è da anni impegnato in una battaglia che vede coinvolte numerose associazioni per la tutela dell'ambiente e dei beni archeologici. "La Regione vuole abbattere il parco di Decima Malafede e l'annesso sito archeologico per realizzare una grande autostrada a 3 o 4 corsie per lato che andrà da Spinaceto a Borgo Piave e l'intera tratta avrà un costo di circa 8 euro - dice Alunni - il progetto ha un costo di 2.200 milioni di euro. Con gli stessi soldi con cui si fa entrare un'autostrada nella metropoli si sarebbe potuto mettere in sicurezza la Pontina in cui ci sono circa 15 morti l'anno e realizzare il trasporto su ferro. Quest'autostrada è un grosso beneficio solo per gli speculatori, non certo per il territorio o i cittadini."

"Diritto alla mobilità - ricorda Valeria Di Blasio dell'associazione No Auto - non significa poter circolare liberamente con la propria auto, ma avere la possibilità di accedere a qualunque servizio della città".

Senza poi contare sul rapporto tra inquinamento e salute redatto dal chimico Lucio Triolo che sostiene che "in Italia l'impatto degli inquinanti sulla salute umana è dato per lo più dal traffico automobilistico: se con l'euro 3 o 4 si è ridotto l'impatto di gas di scarico pesanti come il monossido di carbonio o di ossidi di azoto, è aumentato quello delle pm10 e di nanoparticelle ancora più sottili che non solo generano disturbi respiratori, ma entrano nel sangue e possono produrre, oltre a malattie a lungo termine, anche a mortalità breve: effetti cardiovascolari come ictus e ischemie".