Autostrada Roma-Latina, secondo SEL e SI è un’opera del tutto inutile, le proposte alternative

Riceviamo e pubblichiamo il documento-proposta di SEL e SI Pomezia sulla decisione del Consiglio Regionale del Lazio sull’autostrada Roma -Latina

IL PD INVOCA L’ALLEANZA DI SEL ALLE AMMINISTRATIVE E POI ALLA REGIONE LAZIO CONVERGE CON LA DESTRA PER LA REALIZZAZIONE DELL’AUTOSTRADA ROMA-LATINA

Il Governo Renzi nella precedente Legge di stabilità aveva dichiarato l’Autostrada Roma-Latina un’opera non più prioritaria.
Al contrario, la Regione Lazio non ha mai smesso di pensarla diversamente, tant’è che nell’ultimo Documento di economia e finanza 2016 (Defr), per il triennio 2016 – 2018, sotto la spinta dei Consiglieri del centro destra e la complicità dei Consiglieri del PD essa è stata inserita ed approvata.
Su tale decisione la maggioranza si è spaccata, in quanto si è avuta da una parte la posizione di Sinistra Ecologia e Libertà, contraria alla realizzazione del corridoio intermodale Roma-Latina e Cisterna-Valmontone, e dall’altra una convergenza politica tra il centrodestra e i consiglieri del PD.
SEL Pomezia ed il gruppo di Sinistra Italiana di Pomezia ritengono sia stato commesso un errore politico molto grave, nel metodo e nel merito, che va ad aggiungersi a quello commesso nell’approvazione del contestatissimo Piano casa di Zingaretti.

Inserendo il contestato progetto nel Defr, nonostante

l’esplicita contrarietà di SEL, si è mortificato nuovamente il gruppo di SEL , allorquando gli si è chiesta la votazione del Defr, che è un atto strategico che caratterizza una maggioranza di governo, contenente progetti non condivisi.
Riteniamo che quest’opera sia del tutto inutile ed abbia un pesante impatto sul territorio, non solo sotto l’aspetto geo-ambientale, ma anche sotto quello del tessuto economico legato all’agricoltura.
Esso inoltre non risolverà il gravoso problema dei pendolari che quotidianamente devono raggiungere l’area metropolitana di Roma.
Chiunque abbia percorso l’attuale strada Pontina, in qualsiasi periodo dell’anno, si è reso conto che le difficoltà principali sono rappresentate dall’assenza di corsie di emergenza e dalla strettoia nell’accesso a Roma e sul GRA, opera quest’ultima ampliata pochi anni fa e già non più sufficiente a smaltire la mole di traffico veicolare che gravita quotidianamente nell’area metropolitana.
Una metropoli che deve garantire l’accesso a più di mezzo milione di persone al giorno non può soddisfare efficacemente tale esigenza soltanto attraverso il trasporto privato su gomma.
Sotto questo aspetto il corridoio Roma/Latina, pur definito “intermodale”, in realtà non prevede e non realizza alcuna integrazione tra il trasporto su gomma e quello su rotaie, essendo basato esclusivamente sul primo.
E’ necessario ripensare radicalmente le modalità di trasporto delle persone e delle merci da e verso l’area metropolitana di Roma, in tutte le direttrici di traffico, attraverso lo sviluppo ed il potenziamento del servizio pubblico ed in particolare del trasporto pubblico su ferro, che garantirebbe un vantaggio sia dei pendolari sia della stessa mobilità interna di Roma.

PROPOSTE:

1) La strada regionale Pontina (ex SS148 Pontina) è l’unica

arteria stradale che collega il GRA (Roma) con l'intero territorio sud pontino, unitamente alla S.S. 7 Appia. Una strada con un tasso di incidentalità tra i più elevati d'Italia ed un elevato flusso veicolare, pertanto, necessita urgentemente di interventi di messa in sicurezza (realizzazione della corsia di emergenza, sistema efficiente di raccolta e allontanamento delle acque dalla sede stradale, barriere ed efficientamento della luminosità notturna, messa in sicurezza degli innesti e degli svincoli pericolosi).

2) Ciò nonostante la rete stradale esistente non può essere l'unica via di comunicazione con le realtà produttive dell'agro pontino che vanno da Roma a Formia per la presenza di importanti settori produttivi in diversi settori quali l'agricoltura, l'industria ed artigianato, il turistico e la presenza di territori intensamente urbanizzati, pertanto, bisogna prevedere il trasferimento ed il potenziamento dei collegamenti delle merci e delle persone sulla rete ferroviaria.

3) La realizzazione della metropolitana leggera potrebbe rappresentare la soluzione ottimale per collegare Roma con tutte le città pontine, a partire dal Centro di Castel Romano, Cineworld, Pomezia-Ardea, Aprilia, Latina sino a Terracina, ma ci rendiamo perfettamente conto che tale progetto viene puntualmente caldeggiato da tutte le amministrazioni locali da almeno quaranta anni e che, purtroppo, non ha mai visto la luce e temiamo che, con le ristrettezze economico-finanziarie della nazione e della regione, si possa rimanere ancora una volta profondamente delusi. Per questo pensiamo di mettere in campo la proposta di sviluppare il collegamento con le città dell'agro pontino attraverso l'attivazione del progetto del "Treno metropolitano" sulle linee regionali esistenti (FR7 Roma-Formia e FR8 Roma-Nettuno). Si sottolinea che la linea FR7 da qualche anno ha avuto una drastica riduzione del carico di traffico, in seguito alla realizzazione della linea ad alta velocità Roma-Napoli su un nuovo tracciato ferroviario,

pertanto essa potrebbe sostenere tranquillamente l'implementazione dei convogli del progetto "Treno metropolitano".

4) Il Treno metropolitano FR7 Roma-Formia e FR8 Roma-Nettuno dovrebbe essere potenziato aumentando la frequenza dei treni, sia nelle ore di punta sia durante la giornata, in modo da migliorare le condizioni di trasporto dei pendolari ed inoltre per incentivare i tanti che fanno ancora ricorso al veicolo privato di accedere a questa rinnovata ed efficiente tipologia di trasporto pubblico che consente un enorme risparmio in termini economici, di maggiore sicurezza, velocità di spostamento, miglioramento qualità della vita e di vantaggi in termini ambientali.

5) Lo sviluppo del progetto "Treno metropolitano" necessita di interventi urgenti per la realizzazione e l'ampliamento delle aree di parcheggio nelle stazioni dei treni attualmente non sufficienti per le necessità dei pendolari attuali e ovviamente per quelli potenziali con l'attivazione del servizio futuro.

6) Il miglioramento ed il potenziamento della rete viaria di collegamento tra i centri urbani e le stazioni ferroviarie. Tali interventi si rendono estremamente necessari poichè il tracciato ferroviario esistente transita a diversi chilometri di distanza dalle aree urbanizzate.
Le proposte che SEL e SI di Pomezia avanzano sono del tutto fattibili, anche senza grandi impegni finanziari, poiché puntano sull'utilizzo efficace e efficiente delle reti esistenti ma hanno bisogno di una visione politica e programmatica volta ad una diversa concezione dello sviluppo rispetto a quello finora dominante.