Strade, piste ciclabili e marciapiedi. Proseguono i lavori a Pomezia e Torvaianica

Riceviamo e pubblichiamo Comunicato Stampa del Comune di Pomezia

Strade, piste ciclabili e marciapiedi. Proseguono i lavori a Pomezia e Torvaianica

Dal 4 maggio scorso sono ripresi in Città tutti i cantieri interrotti a causa del lockdown. Già riasfaltate via Fratelli Bandiera e via Virgilio, a cui seguiranno a breve i lavori di riqualificazione dell'area parcheggio di Piazza San Benedetto da Norcia.

Due nuove piste ciclabili prendono vita: quasi terminati i lavori della pista ciclabile che collega via Varrone a via Fratelli Bandiera, e in corso quelli della pista ciclabile in via Carlo Albero Dalla Chiesa. "In questo momento si sta lavorando proprio nell'area antistante la scuola primaria, il parcheggio e la posta – spiega l'Assessore Federica Castagnacci – I lavori saranno terminati entro l'inizio del nuovo anno scolastico".



A Torvaianica centro già conclusi i lavori del percorso tattile per ipovedenti con semaforo a chiamata pedonale per attraversare le carreggiate in tutta sicurezza: il percorso collega alcuni dei punti strategici del centro di Torvaianica, dal centro anziani alla chiesa, dalla fermata degli autobus alla spiaggia libera.

Iniziati infine i lavori per la realizzazione del marciapiede sul lungomare delle Meduse, nel tratto da via Grenoble a via Atene, lato mare. Prevista inoltre, come da progetto approvato dall'Amministrazione comunale ad aprile scorso per la richiesta di un finanziamento regionale, la riqualificazione del lungomare delle Meduse nel tratto compreso tra via Francoforte e il Fosso Rio Torto. Il progetto prevede interventi di arredo urbano nel tratto della passeggiata a mare prospiciente piazza Ungheria; la realizzazione della rete di raccolta acque meteoriche e di marciapiedi lato mare nel tratto tra via Atene e Fosso Rio Torto.

"Pomezia e Torvaianica non si fermano – dichiara il Sindaco Adriano Zuccalà – Stiamo realizzando diverse opere importanti per la Città e per i cittadini, soprattutto per quanto riguarda la mobilità pedonale e ciclabile. Vogliamo rendere la nostra Città più vivibile e il nostro litorale più bello".

“Tu non puoi passare”



Quante persone al giorno d’oggi sono libere di uscire dalla propria abitazione per raggiungere il centro città, in piena sicurezza, senza l’utilizzo di un’automobile?

Certamente tante, ma non tutte. Molti addirittura si chiederanno che senso abbia questa domanda, semplicemente perché inconsapevoli di quei limiti che i loro occhi non riescono a percepire.

Questi limiti sono chiamati barriere architettoniche.

Generalmente siamo abituati ad associare la barriera architettonica ad uno o più gradini che non consentono alle carrozzelle di salire o scendere da piani posti a quote differenti; in realtà questo non è che uno tra i molteplici impedimenti in grado di sbarrare la via all’utenza debole che mette, inoltre, in risalto la scarsa informazione della cittadinanza su questa tematica.

Cos’è quindi una barriera architettonica? Generalmente con questo termine si indicano tutti gli ostacoli che non permettono una completa e sicura mobilità alle persone in condizioni limitate di movimento; di conseguenza esse costituiscono un problema anche per coloro che per vari motivi, non sono in grado di muoversi liberamente (ad esempio bambini, anziani, cardiopatici, gestanti).
Sorvolando l’articolo 3 della Costituzione della Repubblica Italiana (“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di

razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.

E` compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese.") e senza soffermarsi sulle diverse norme che dagli anni '60 agli anni '90 si sono succedute con il fine di regolamentare la materia, uno sguardo alla più recente legge D.P.R. 503/96 è sufficiente a riassumere brevemente il tutto.

Essa integra alla legge 236/89 il concetto di barriera negli spazi pubblici e all'articolo 1 descrive in maniera precisa il significato di barriera architettonica:
Art.1 Definizione ed oggetto
1. Le norme del presente regolamento sono volte ad eliminare gli impedimenti comunemente definiti "barriere architettoniche".
2. Per barriere architettoniche si intendono:

- gli ostacoli fisici che sono fonte di disagi o per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
- la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

Focalizzando l'attenzione solamente su questa prima parte dell' articolo 1, possono esser presi in considerazione due

casi di disabilità: quella motoria e quella della vista. Nel primo caso, un suolo pubblico che non mostra una continuità altimetrica regolare (quali gradini, rampe o superfici con pendenze eccessive, buche, interruzioni, dissesti) è considerato una barriera fisica, in quanto non permette ad una carrozzella il passaggio.

Nel secondo caso, la mancanza di idonei ausili informativi (ad esempio una pavimentazione provvista di codice LOGES), ausili acustici (in prossimità dei semafori) o la presenza di ostacoli (segnaletica stradale, pali dell'illuminazione, alberi) è considerata una barriera percettiva, la quale rende difficile e pericolosa la mobilità dei non vedenti.

Un intero regolamento circa i parametri standard da adottare nell'edilizia e nei lavori pubblici è quindi disponibile oramai da diversi anni e di conseguenza una domanda nasce spontanea: per quale motivo, dopo diciotto anni da queste (ulteriori e precise) indicazioni legislative, gran parte delle città mostrano ancora evidenti lacune nell'abbattimento delle barriere architettoniche?

Probabilmente le amministrazioni locali, considerando ciò un problema di "serie C" o forse un optional più che una necessità, hanno avuto un ruolo determinante nella pessima gestione della mobilità garantita; spesso impreparati nel reperire i numerosi fondi messi a disposizione (fondi regionali o europei), o addirittura incapaci di controllare che i lavori di ammodernamento o manutenzione rispettino le normative vigenti, i comuni italiani non si distinguono certamente per il rispetto di questi diritti e di queste leggi.
Pomezia non è esente da queste problematiche, le quali si sono moltiplicate nel tempo con l'espandersi della città e nessuno in questi anni è stato in grado di rimediare agli errori di progettazione commessi: ad esempio percorrendo il perimetro di un paio di isolati del quartiere Nuova Lavinium (tra i più recenti della città) per una lunghezza totale di circa 1500

metri, ci si imbatte in più di una cinquantina di macroscopiche barriere architettoniche, alcune delle quali ostacolano addirittura il passaggio di soggetti senza alcuna difficoltà motoria.

Marciapiedi stretti e cosparsi di ostacoli, assenza di rampe lungo gli attraversamenti pedonali, rampe con pendenza irregolare, dissesti nella pavimentazione e dislivelli di vario genere sono solo alcune delle barriere che non permetterebbero a gran parte dell'utenza debole di uscire di casa e muoversi nel proprio quartiere in sicurezza. Di conseguenza, raggiungere il centro storico autonomamente è quasi un'utopia.

A queste barriere fisiche e percettive descritte, si aggiunge infine l'inciviltà di molti altri cittadini che occupando irregolarmente i parcheggi riservati ai disabili e sostando davanti alle rampe degli attraversamenti, rendono ulteriormente complicata la situazione, mettendo in pericolo l'incolumità di coloro che sono costretti ad aggirare l'ostacolo.
Per quanto ancora nel nostro Paese saremo costretti ad assistere a situazioni del genere? Com'è possibile che nel 2014 delle città moderne non sono in grado di garantire un diritto fondamentale a tutta la sua cittadinanza?
Senza il rispetto delle leggi da parte delle amministrazioni (le quali dovrebbero garantire una regolarità dei lavori pubblici) per nuove opere e per l'abbattimento, dove possibile, delle barriere architettoniche, e senza un'adeguata sensibilizzazione ed educazione civica, tali problemi sono destinati ad aumentare, demolendo di fatto il diritto di uguaglianza tra tutti i cittadini.

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.

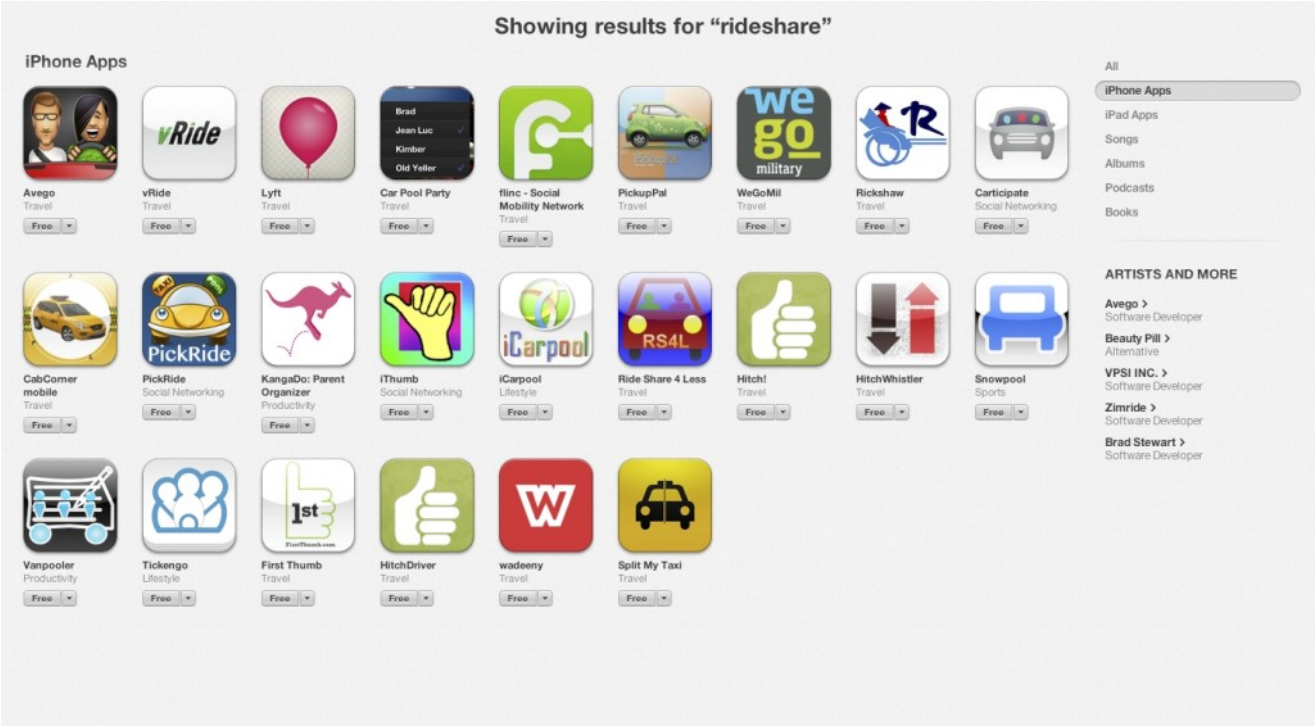
Peccato perché l'abbonamento annuale "Metrebus Card 3 zone"

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**.