La città di sera

Io e la dirimpettaia ci incontriamo da alcuni mesi sul balcone. Il buio intorno ci ricopre e la sera ci aspetta per la sigaretta in solitudine. Io con me, lei con se stessa, distante per un po' dalla sua famiglia.

Così alta e sottile, è ricoperta da una nube di capelli corvini. Non so chi sia, in verità, ma conosco ogni segmento dei suoi gesti, tanto che la riconoscerei anche tra cento balconi affollati. Usa muoversi molto ed è sempre piena di cose da fare. Non esce per stare immobile, come faccio io, esce accompagnata da mille faccende.

Io resto lì, fissata ad osservare l'aria del giorno che è andato. Mi guardo intorno e mi perdo nel buio, senza neanche distinguere il grigiore dell'area industriale. Abbandono per sempre i pensieri. Quelli inutili sul traffico isterico incontrato durante la giornata, sulle buche ampie come laghi che si sono impossessate delle strade di tutti i giorni, su ciò che non va e non funziona e si rompe, generando crepe sempiterne, sulle ore di lavoro piene di tensioni fisiche ed interiori, sulle preghiere che paiono inascoltate, sulle luminarie del Natale sempre poche o inadatte, che in ogni città destano discussioni e falliscono nel loro desiderio di voler piacere a tutti, sulla stanchezza che appare ogni giorno come una morte, sulle scelte che comportano crudeli rinunce, sugli amori che dolgono ed i rapporti che si dissipano, sull'oroscopo che decreta che Saturno ora è contro e basta, sulle polemiche che mai fonderanno dei punti d'incontro.

Ieri sera la dirimpettaia era di nuovo con me. Di fronte, coperta da una vestaglia imbottita, rapida nei suoi panni da ritirare, la sua sigaretta ad accompagnarla nel suo fare. Nel tempo in cui lei ha ingoiato quei fumi stanchi, io ero ancora a metà e mi ha lasciato sola nel balcone di tutte le volte.

Sono belle le sere, belli i balconi, belle le persone con cui m’incontro, anche solo per pochi minuti, e sempre per caso. Il bello è in tutte le cose e in quelle fragili sembra ancora più straordinario. Di sera è meglio. È tutto più forte e vero, più sbiadito e incantevole. La città appare per ciò che è in tutta la sua ombra estesa: un involucro ripieno di vite che pulsano e s’incontrano – se vogliono – sul balcone.

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

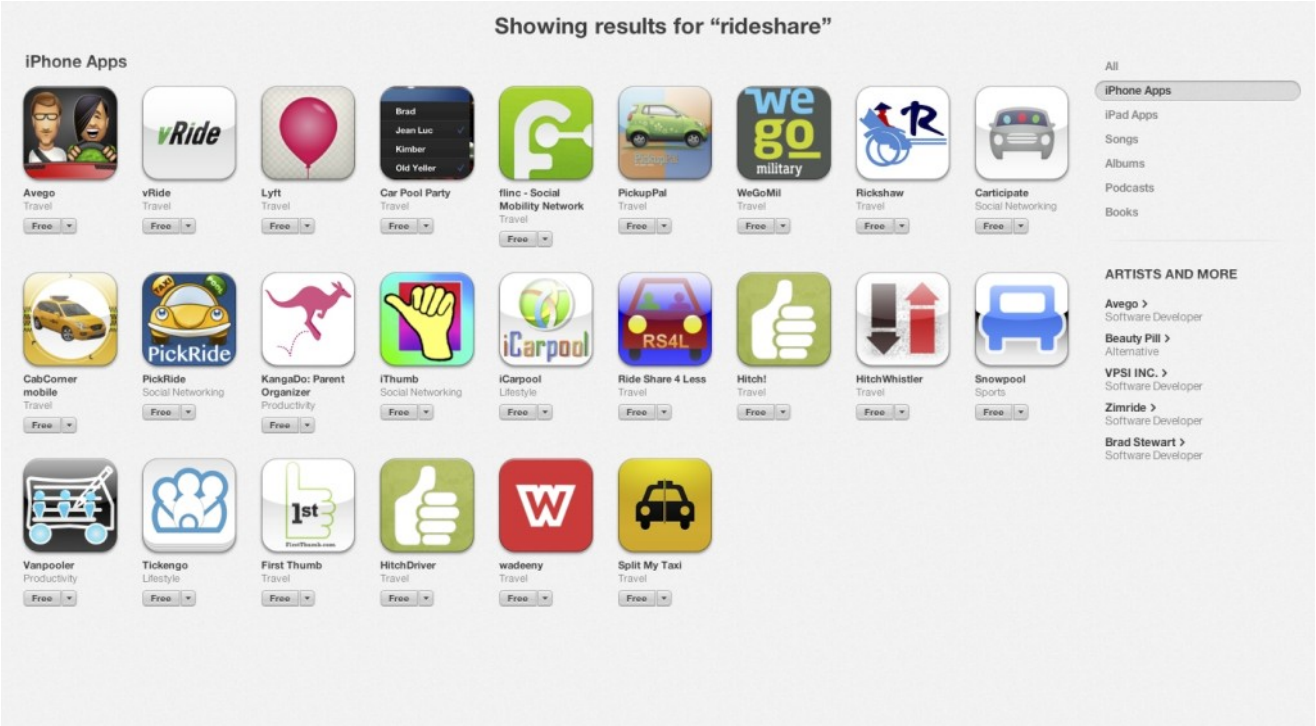
rete ferroviaria regionale che si trascina da anni, mentre le autolinee Cotral pur relativamente frequenti, non possono prescindere dall'unica strada di collegamento da e verso la Capitale o Latina, la SR Pontina, non volendo considerare la Laurentina che è degna più di una tappa della "Parigi-Dakar" 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**.