

TRASPORTI E MOBILITA' NELLA VALLE DELL'ANIENE (Anno 2005)
LIBRO BIANCO a Cura dell'Associazione Pendolari Valle Dell'aniene

PREMESSA

Il territorio della Valle dell'Aniene ormai da vari anni si può considerare come un'area geografica priva di una propria forza economica e che dipende quasi esclusivamente dalla offerta di lavoro che si trova al di fuori del proprio territorio (soprattutto a Roma). In considerazione del fatto che migliaia di residenti della zona lavorano e studiano facendo i pendolari verso Roma, potremmo affermare che la più importante "risorsa" esistente nella nostra zona è rappresentata dal trasporto pubblico e dalla mobilità in generale.

In attesa di eventuali miglioramenti della situazione economica locale, il futuro della Valle dell'Aniene dipende in gran parte dalla efficienza della mobilità generale e soprattutto del "sistema" trasporto pubblico.

Infatti, nonostante le difficoltà di vivere in una metropoli (tra cui il costo proibitivo dell'edilizia residenziale a Roma) stiano spingendo intere famiglie a spostarsi verso i territori della Provincia, in cerca di un futuro in aree con minore densità di popolazione, il peggioramento della mobilità dalla Provincia verso la Capitale esercita una pressione opposta, spingendo lavoratori e studenti ad avvicinarsi alla Capitale.

Purtroppo negli ultimi anni si è assistito ad un costante e progressivo peggioramento dei tempi di percorrenza sul percorso Subiaco-Roma, con molte conseguenze sul piano economico ed anche sociale. Infatti i pendolari sono costretti ad anticipare sempre più la partenza mattutina ed a ritardare il ritorno a casa, con il risultato che il numero delle ore trascorse lontane dai luoghi di residenza si accresce continuamente. Le conseguenze sono notevoli e non è questa la sede idonea per analizzarle, ma possiamo qui elencare alcuni esempi, come:

- una ridotta vita sociale;
- una minore disponibilità per seguire i figli (con accresciuti costi conseguenti, e la prospettiva di nuove generazioni cresciute senza la guida dei genitori),
- minore spazio per attività culturali e ricreative e conseguente impoverimento della vita dei paesi
- danni alla pur limitata economia locale, etc.

Questo indica inoltre come prospettiva a medio termine lo spopolamento delle nostre zone.

La **Associazione dei Pendolari della Valle dell'Aniene** si è costituita con lo scopo di utilizzare tutti gli strumenti possibili per migliorare questa situazione, e far valere i diritti di tutti i cittadini, incidendo in particolare sulla mobilità generale (sistema viario) e sull'efficienza del trasporto pubblico che costituiscono un diritto essenziale per tutti noi.

Il presente libro bianco si propone come uno strumento di lavoro, in continua evoluzione, che ci consenta di analizzare in dettaglio la situazione attuale, al meglio delle nostre conoscenze, e di proporci le seguenti domande:

Cosa ci aspetta nel futuro prossimo?

Ci sono progetti a breve e medio termine per la mobilità?

Come possiamo migliorare la situazione?

Infatti la conoscenza dei problemi è la prima necessità per poterli combattere in maniera efficace.

CONSIDERAZIONI GENERALI

La Valle dell'Aniene oggi ancor più che nel passato è soggetta al fenomeno del pendolarismo. È infatti in continua crescita il numero di abitanti della zona costretti a viaggiare per recarsi al lavoro, seguendo la direttrice Subiaco-Roma.

La principale causa di questo fenomeno è il progressivo impoverimento del tessuto industriale ed economico del Bacino dell'alta Valle dell'Aniene. Alla perdita di competitività della produzione industriale e del commercio nella zona (ricordiamo ad esempio le conseguenze della chiusura della Cartiera di Subiaco) ha senz'altro contribuito la situazione di relativo isolamento della Valle, legata alla scarsità di vie di comunicazione efficienti sia verso la Provincia di Roma, che verso la Provincia di Frosinone.

La conseguente depressione economica ha portato alla ricerca di opportunità lavorative verso i centri più grandi ed in particolare verso Roma, con conseguente incremento del pendolarismo. Anche il progressivo trasferimento della maggior parte dei servizi prima presenti nella Valle dell'Aniene (ad esempio ricordiamo gli uffici delle aziende del Gas e dell'Enel, la soppressione della Diocesi di Subiaco con incorporazione nella Diocesi di Tivoli) verso le grandi città ha contribuito ad una ulteriore tendenza a proiettarsi verso Roma. Non è compito di questa Associazione individuare le responsabilità di questa involuzione, possiamo però indicare nella mancanza di sviluppo e di infrastrutture la causa della concentrazione verso Roma del pendolarismo della nostra zona malgrado alcuni poli in via di sviluppo siano relativamente vicini (polo Provincia di Frosinone, polo Colleferro-Valmontone, polo abruzzese).

Molti studi indicano la regione Lazio come quella che presenta la maggiore concentrazione di attività, servizi e lavoro in un unico punto cioè Roma. Aggiungendo a ciò la conformazione stessa della Valle dell'Aniene se ne capisce la sua dipendenza dalla capitale. Nella nostra zona oggi, con una stima per difetto, possiamo parlare di almeno 1500 – 1800 persone che viaggiano ogni giorno su mezzi pubblici, che aggiunti a coloro che viaggiano su mezzi privati e mezzi di lavoro, portano a ben oltre 3000 le persone che giornalmente si spostano soprattutto verso Roma, ossia il 90% della forza lavoro della Valle dell'Aniene.

VIABILITA'

La forza lavoro che si sposta percorre ogni giorno un tratto di Sublacense, di Tiburtina, e Autostrada dei Parchi A24. Esclusi quei pochi interventi avvenuti agli inizi degli anni '90 sulla Sublacense, la situazione della viabilità è peggiorata in relazione all'accresciuto traffico che non è stato seguito da idonei interventi per allargare la Via Tiburtina (strada stretta, piena di curve e pericolosa come dimostrano le decine di incidenti anche mortali ogni anno). Inoltre la sempre crescente mole di autoveicoli circolanti sulla A24 e la creazione di nuovi svincoli nel tratto autostradale tra la barriera di Roma est e la tangenziale, di cui uno per il nuovo Centro Agroalimentare Romano ha portato ad un sensibile peggioramento dei tempi di percorrenza del tratto autostradale tra Vicovaro Mandela e la tangenziale Est di Roma. A queste accresciute necessità non è seguito alcun intervento sulla viabilità da parte della società "Autostrada dei Parchi", se escludiamo un aumento pressoché incontrollato (e probabilmente ingiustificato: sulla tratta Roma –L'Aquila abbiamo riscontrato un aumento superiore al 50% dal 2001 ad oggi, contro un aumento di circa il 10% sulle altre tratte autostradali) delle tariffe autostradali.

VIABILITA' E TRASPORTO PUBBLICO

Percorrere Sublacense e Tiburtina con il trasporto pubblico è reso ancor più disagiata a causa di una vecchia organizzazione del trasporto stesso nel tratto Subiaco Vicovaro-Mandela. Si pensi che in poco più di 23 chilometri esistono qualcosa come 27 fermate a richiesta, ossia una ogni 850 metri. Tale situazione appare assurda soprattutto pensando ad alcune fermate che sembrano costituite ad

personam e ad altre poste in tratti stradali ad altissima pericolosità (basti pensare alle numerose fermate in piena curva, o quelle prive di apposito slargo per disimpegnare il pullman dalla strada durante la fermata). Bisogna inoltre sottolineare il rischio costituito per i passeggeri dalla scarsa o assente illuminazione pubblica presso molte fermate, che si traduce nel rischio di non essere visti dai mezzi sopraggiungenti, e quindi di perdere l'autobus o peggio essere coinvolti in incidenti stradali.

TRASPORTO PUBBLICO

Nella Alta Valle dell'Aniene manca ogni forma di trasporto alternativo al trasporto su gomma. Inoltre esiste una unica direttrice di afflusso a Roma, costituita dalla coppia Tiburtina (sempre sovraccarica di traffico vista l'intensissima urbanizzazione degli ultimi anni del tutto il basso bacino dell'Aniene) e la A24, anch'essa ormai insufficiente nel tratto da Lunghezza alla tangenziale Est. Il trasporto pubblico (Cotral) ha visto in questi ultimi anni un aumento dei problemi cronici che interessano i mezzi di trasporto e la loro organizzazione. Nella nostra zona la Cotral SpA non fornisce un numero sufficiente di corse giornaliere nelle due direzioni, (ormai praticamente tutte le corse giornaliere sono sovraffollate, con 10-20 persone che percorrono in piedi il tratto Roma-Mandela, per non parlare della situazione ormai drammatica delle corse festive e prefestive, sia via Autostrada che via Tiburtina). Ad aggravare la situazione, a causa di scarsità di mezzi e di autisti, molto spesso la Cotral provvede alla soppressione senza preavviso di alcune corse, non riuscendo a coprire nemmeno l'orario previsto. Infatti la scarsità dei mezzi a disposizione impedisce una regolare manutenzione (i pullman sono praticamente sempre in movimento!), per cui gli utenti della Valle dell'Aniene sono spesso costretti ad usufruire di mezzi in cattive condizioni e sporchi, e debbono fare i conti giornalmente con corse che saltano e mezzi che si rompono.

L'AZIENDA COTRAL NEL TERRITORIO

La Cotral è probabilmente la seconda azienda dopo l'Ospedale Angelucci per l'importanza dal punto di vista occupazionale. Infatti un gran numero di autisti ed addetti dell'Azienda che insistono sul deposito di Subiaco sono residenti nella Valle dell'Aniene. Quindi oltre alla sua funzione essenziale come mezzo di trasporto per i Pendolari, fornisce anche una importante fonte di reddito per molte famiglie. È quindi interesse di tutti, pendolari, amministratori, autisti e personale della Cotral far sì che l'Azienda funzioni nel migliore dei modi. Sarebbe quindi ovvio aspettarsi uno sforzo di collaborazione tra i vari interessati al fine di rendere migliore la situazione.

Nella nostra personale esperienza, ed in base alle numerosissime segnalazioni che ci sono giunte, in realtà non è così. Si assiste ad uno scollamento tra le varie realtà, con profonda disaffezione degli utenti nei confronti dell'Azienda, e assoluta mancanza di comunicazione. La Cotral infatti sembra mantenere un atteggiamento di chiusura nei confronti degli utenti: manca la trasparenza in praticamente tutti gli aspetti del servizio: solo per elencare qualche esempio:

- Il personale viaggiante non è mai identificabile con un nome e cognome (sembra quasi che esista una legge omertosa che protegge la identità dei responsabili di un servizio che dovrebbe invece essere Pubblico..), inoltre il personale che risponde ai capolinea non si identifica mai.
- Nel percorso da Subiaco a Roma, qualunque disservizio si venga a creare che porti a ritardi della partenza o a soppressione di corse non viene segnalato, nemmeno al capolinea di Subiaco (che oltre ad essere sempre privo di personale è anche privo di alcun mezzo di segnalazione tramite altoparlanti o tabelloni luminosi)

- A rendere ancor più disagiata il servizio vi è la scarsità di comunicazione tra il deposito di Subiaco e gli autisti e tra questi e gli utenti circa la avvenuta o non avvenuta partenza dei mezzi (ci sono giunte decine di segnalazioni).

Riscontriamo inoltre una generale disaffezione del personale nei confronti della Azienda e soprattutto una scarsa attenzione all'utenza, vista soprattutto come una seccatura e non come la reale motivazione di essere dell'Azienda stessa.

Bastino a questo proposito due esempi banali:

- La assoluta disattenzione al funzionamento delle macchinette obliterate, che nella stragrande maggioranza dei casi non sono regolate con la data corretta oppure non funzionano, già alla partenza dal capolinea di Subiaco. Oltre ad essere un chiaro sintomo di disattenzione all'utenza da parte della azienda e soprattutto degli autisti (la regolazione della macchinetta richiede al più un minuto) questo problema provoca grave disagio agli utenti che utilizzano i biglietti giornalieri e gli abbonamenti e sono costretti ogni volta a correggere la timbratura "a penna" (con il rischio di vedersi anche contestato il titolo di viaggio).
- un altro punto critico è relativo al disagio che gli utenti subiscono presso le banchine del capolinea di Ponte Mammolo. Infatti, a causa dell'arrivo all'ultimo momento del mezzo in partenza (rarissimi sono gli autisti di buona volontà che portano il mezzo in banchina una decina di minuti prima), le persone in attesa si affollano anche per 45 minuti, con la formazione di un pericoloso assembramento degli utenti e la inevitabile calca per salire sul pullman (anche in funzione del fatto che non ci sono posti a sedere per tutti!). Questo problema non è trascurabile, visto anche i problemi di ordine pubblico che ne possono generare (abbiamo ricevuto più volte segnalazioni di gente malmenata e vibrati litigi nel tentativo di salire e prendere i posti a sedere). Se l'Azienda preferisce aspettare un evento grave per prendere provvedimenti non ci è dato di sapere.

Una ultima considerazione riguarda la differenza di puntualità dei mezzi in partenza da Roma e da Subiaco: mentre i mezzi in partenza da Subiaco sono frequentemente in ritardo per le cause più disparate (generalmente le cause restano ignote agli utenti, per consolidata prassi aziendale), i mezzi in partenza da Roma tendono ad anticipare la partenza, e successivamente percorrono a velocità sorprendente il tratto Roma-Subiaco, con "record di percorrenza" che raggiungono i cinquanta minuti da capolinea a capolinea (fermate incluse!) negli orari serali. Con uno sforzo di obiettività cerchiamo di non trarre facili conclusioni sull'argomento, ma vogliamo sottolineare il disagio che questo comporta agli utenti che magari restano appiedati o che vivono in situazione di pericolo il loro ritorno a casa.

PROBLEMATICHE FUTURE

In una situazione così descritta, ossia prossima al collasso, non poche preoccupazioni creano i progetti d'insediamento che il Comune di Roma sta concentrando nella zona est di Roma.

Dopo i Mercati Generali (spostati nel Centro Agroalimentare Romano) anche il entro Carni di Roma è prossimo a spostarsi sulla A24, procedendo con una metodologia contraria alla logica e cioè prima gli insediamenti poi le infrastrutture viarie.

Altro punto critico del prossimo futuro è rappresentato dalla costruzione dell'intero quartiere residenziale di Ponte di Nona dove si prevede che possano andare a risiedere 20-30 mila persone, forse più.

Nella stessa zona già ben visibile è in fase di costruzione il più grande centro commerciale d'Europa con un parcheggio per 15.000 auto.

Da questa zona verrà aperto naturalmente un accesso sia in entrata che in uscita del tratto autostradale. Come faranno i lavoratori pendolari ad entrare e ad uscire da Roma?

La vecchia Via Tiburtina, la più assurda delle consolari romane sta per essere raddoppiata.

È stato approvato il progetto e si stanno facendo i primi sondaggi. Nulla sappiamo dei tempi che occorreranno per portare a termine il progetto, di certo sappiamo che con l'inizio dei lavori e la conseguente parziale o totale chiusura della strada, si aggraveranno i problemi di viabilità nella zona est.

CHE FARE?

La situazione è molto difficile e può nel breve termine come accennato addirittura peggiorare. Sappiamo che sono in cantiere una serie di interventi di medio-lungo termine. Oltre al raddoppio della SS Tiburtina è prevista la costruzione delle complanari parallele alla A24 con corsia presenziale per mezzi pubblici strade che saranno dirette per l'uscita Palmiro Togliatti dividendo così i flussi di traffico. Ma quando avverrà: nel 2008-2010?

Cosa fare, ci siamo chiesti.

Per prima cosa evitare il silenzio. Evitare che altri decidano senza che una voce venga da coloro che viaggiano.

Serve più che in passato una mobilitazione di cittadini utenti della Valle dell'Aniene per condurre battaglie in nome del diritto alla mobilità e ad un servizio pubblico dignitoso.

Serve un soggetto organizzato che possa rappresentare più cittadini possibile e che sia capace di intraprendere ogni tipo di iniziativa per rivendicare i nostri diritti e migliorare le condizioni di tutti. La valle dell'Aniene già fortemente penalizzata per innumerevoli motivi non può sopportare una situazione come quella descritta in queste pagine che coinvolge migliaia di persone.

C'è bisogno di un movimento che faccia da pungolo a tutti gli Enti gestori dei trasporti e della viabilità e istituzioni (comuni, provincia, regione, comunità montana) che hanno competenza sui problemi della mobilità a cominciare dalla Azienda di trasporto Pubblico e dal comune di Roma che tanto può e deve fare per rendere la città moderna vivibile e accogliente sapendo che i lavoratori che vi si recano per lavoro sono una ricchezza.

C'è bisogno di un movimento forte e riconosciuto che in quanto parte interessata possa essere soggetto trattante laddove si decide dell'organizzazione dei trasporti e della mobilità generale.

C'è bisogno di coinvolgere un ampio numero di pendolari di tutti i Comuni della Valle.

PROGETTI A BREVE TERMINE

È ciò che si deve chiedere prima che la situazione peggiori per i motivi già esposti, in relazione al fatto che molti interventi possono essere effettuati a costi minimi apportando sensibili miglioramenti a chi viaggia.

Integrazione con ferrovia:

- Coincidenze e integrazione con treni da Avezzano

Problemi Cotral:

- Razionalizzazione fermate
- Pullman sulle banchine in tempi ragionevoli per evitare sovraffollamenti pericolosi
- Declassamento del tratto Lunghezza-Roma della A24
- Attivazione di una Corsia mobile per i pulmann sul tratto Lunghezza-Roma
- Accesso alla Corsia d'emergenza come preferenziale per i pulmann Cotral in caso di traffico

Per chi usa l'auto:

- Riduzione pedaggio autostradale per i pendolari
- Aumento dei parcheggi di scambio per facilitare il passaggio al mezzo pubblico