

IL NODO SQUARCIARELLI

Una nuova strada che attraversa le ultime vigne di Ciampino

Il titolo del progetto esecutivo è "razionalizzazione del nodo Squarciarelli in comune di Grottaferrata". In realtà si tratta di una strada che attraversa i comuni di Rocca di Papa, Grottaferrata, Marino e Ciampino. Mette in pratica un antico disegno del piano regolatore del comune di Marino, che negli anni Sessanta prevedeva un collegamento diretto con Roma, attraverso le vigne dell'allora frazione di Ciampino. Dopo mezzo secolo, si realizza quanto accarezzato allora.

La nuova strada, nel comune di Ciampino, attraversa le zone non edificate di Valle Marciana, dove ancora sopravvivono miracolosamente le ultime vigne. Verranno ampliate stradine di campagna utilizzate da un esiguo traffico locale, trasformandole in veloci assi di collegamento con la via Anagnina, all'altezza dell'incrocio con via di Mola Cavona. Una intuitiva constatazione porta alla facile previsione che piuttosto che risolvere i problemi di traffico, dovuti ad una mobilità pervicacemente basata sul mezzo privato, saranno semplicemente spostati i punti in cui si formano gli ingorghi. L'incrocio tra via Anagnina e via di Mola Cavona, per esempio, già ora un inestricabile imbuto, continuerà ad esserlo, vanificando ogni velocizzazione dell'attraversamento della campagna.

Che succederà ai territori attraversati dalla nuova strada? Una battuta di Luigi Piccinato (uno dei padri fondatori dell'urbanistica moderna) dice che "ogni città è nata in campagna", per evidenziare che le trasformazioni urbane avvengono sempre partendo da una più o meno piccola infrastruttura di base. Una strada di collegamento dell'importanza di quella progettata rappresenta un potente catalizzatore perché in pochi anni siano edificate le campagne che attraversa, e amen: fine delle vigne, fine delle campagne, fine della bellezza del paesaggio, riduzione della falda idrica (ma poi non ci lamentiamo se i laghi si abbassano), aumento del traffico. L'ultimo sarà l'effetto più paradossale. Effettivamente una volta costruita la strada di collegamento del nodo Squarciarelli, il disegno di costruire una zona di edilizia economica e popolare a Colle dell'Asino (ovvero presso Valle Marciana, in prossimità della nuova strada), progetto attualmente bocciato con qualche sofferenza dal comune di Ciampino, non avrebbe ragione per essere delocalizzato in un'altra zona. E via così, con il bel risultato che in poche decine di anni i Castelli Romani saranno congiunti con Roma attraverso le case, attraverso una continuazione edilizia di cui si vedono i segni per esempio, nelle consolari Appia, Casilina, Tiburtina, solo per rimanere dalle nostre parti.

Che cosa si potrebbe fare: puntare ad una mobilità alternativa, rafforzare le ferrovie, realizzare nodi di scambio, contrastare la tendenza che vuole

portare tutti a Roma in macchina, decentrare alcune attività da Roma nelle periferie e anche nei Castelli (ridando qualità e pluralità di servizi a paesi altrimenti condannati a diventare dequalificati dormitori della capitale).

Ovviamente è difficile e relativamente impegnativo dal punto di vista amministrativo, più che economico. In altre parole ci deve essere la famosa "volontà politica", che si deve far largo tra frotte di sbrigativi amministratori che incaricano un progettista di tirare una riga in mezzo alle campagne. Strade, strade e ancora strade, che però non potranno mai bastare, perché le automobili crescono ad un ritmo comunque più elevato. In trasportistica è noto, basta dare un'occhiata alla letteratura scientifica di settore, che l'incremento del traffico è quadratico rispetto all'aumento del Pil; in altre parole pur in presenza di un aumento del prodotto interno lordo che consenta di costruire nuove strade, esse non saranno mai sufficienti, perché lo stesso Pil nel frattempo ha fatto lievitare molto di più il parco macchine in circolazione.

Con queste premesse non è possibile considerare la nuova strada come la panacea che ci viene presentata. Essere contro una strada può apparire lo sterile esercizio retorico di qualche resistente, e può essere vero. Quello che qui si vuole evidenziare è la drammatica inutilità di questo tipo di soluzioni, fin quando non si comincerà a riflettere sul cambiamento del modello di mobilità da offrire ai cittadini. I costi sociali del traffico sono enormi e ricadono sulla nostra economia, oltre che sulla nostra salute (basti pensare al CO2 e al PM10). Perché invece di continuare a spendere soldi pubblici in questa direzione non si prende esempio dalle soluzioni esistenti? Quelle dei paesi occidentali più avanzati, dove le sperimentazioni che hanno consigliato ai cittadini di preferire il mezzo pubblico sono consolidate e ormai irrinunciabili per milioni di pendolari.

17 settembre 2007

Colibri

www.ciampinonet.it