

PONTE MAUSONIA: CIALENTE, "SARA' SIMBOLO CI HO PENSATO 2 ANNI"

5 Dicembre 2015



L'AQUILA - "Si libera la città da migliaia di auto, si accelera il traffico, si riduce l'inquinamento".

Questi, secondo il sindaco dell'Aquila, Massimo Cialente, i vantaggi che si concretizzerebbero in caso di realizzazione di un ponte tra la strada statale 17 e la via Mausonia come spiegato nei giorni scorsi da questo giornale.

"Poiché oggi si progetta anche con la 'quarta dimensione' vale a dire l'illuminazione notturna, potrebbe anche divenire un simbolo bello della città, un suo monumento", fa notare.

Cialente svela anche un dettaglio, la sua versione di come è nata l'idea: "Ho abbracciato convinto l'idea che mi fu accennata 2 anni fa da un giovane ingegnere, l'ho riflettuta a lungo in questo tempo, e l'ho proposta alla Regione, nelle figure del presidente D'Alfonso e del consigliere Pierpaolo Pietrucci che, sin dal primo istante, l'ha adottata entusiasticamente".

LA NOTA COMPLETA

Sull'idea di realizzare, in tempi brevi, un ponte che colleghi la Mausonia con l'accesso Sud del centro storico, si è aperto un dibattito, che vede schierate contro alcune associazioni ambientaliste, preoccupate che l'opera possa intaccare il paesaggio.

Cercherò di spiegare perché ho abbracciato convinto l'idea che mi fu accennata due anni fa da un giovane ingegnere, l'ho riflettuta a lungo in questo tempo, e l'ho proposta alla Regione, nelle figure del presidente D'Alfonso e del consigliere Pierpaolo Pietrucci che, sin dal primo istante, l'ha adottata entusiasticamente.

Dietro quest'opera vi è l'idea della città del futuro. Se pensiamo che L'Aquila sarà una delle città con il centro storico più bello d'Europa, una città smart, con una mobilità caratterizzata da un efficace servizio pubblico, biciclette a pedalata assistita, bassa emissione di gas di scarico, pedonalizzazione, traffico di autoveicoli ridotto al massimo (non è altro che l'obiettivo che si stanno ponendo le più avvedute città europee), dobbiamo pensare a realizzare percorsi alternativi per l'attraversamento del capoluogo, alleggerire i percorsi interni, abbattere il congestionamento del traffico e quindi le emissioni di gas e polveri sottili.

Il tutto va studiato senza infingimenti, partendo dai dati e dalla realtà. L'Aquila è da sempre attraversata da una strada nazionale: la Ss 17, che penetra nel tessuto urbanizzato dalla rotatoria di Coppito, prende il nome di viale Corrado IV, poi via XX settembre, viale Crispi, Porta Napoli e di nuovo Ss 17.

Il tratto urbano, quindi, è caricato da due mobilità: quella cittadina, con importanti attrattori (Tribunale, area direzionale di via Filomusi Guelfi, Inps, Consiglio regionale), nonché il traffico diretto a Est, sino a Pescara.

L'uscita del casello Ovest dell'Autostrada dei Parchi è nel cuore ormai della città. Se un'auto proviene da Roma, per raggiungere il centro storico deve necessariamente percorrere il tragitto che indicavo dianzi per raggiungere il parcheggio di Collemaggio. L'alternativa è viale della Croce Rossa, altro percorso sempre sovraccarico.

Da molti anni si è posto il problema di una variante Sud alla città, che ne evitasse appunto l'attraversamento: la Mausonia, che partendo dal nucleo industriale-direzionale di Pile, giunta ormai al bivio per Lucoli e Sassa, unisse anche il nucleo industriale di Bazzano, continuando sino a ricongiungersi alla Ss 17 all'altezza di Poggio Picenze.

Grazie a un prezioso dibattito, e a decine e decine di incontri, ultimamente coordinati da Pierpaolo Pietrucci, si è definito il completamento della Mausonia. Avremo così la variante per l'attraversamento della Valle dell'Aterno, portando finalmente a rango di strada urbana il tratto di statale 17 da Sant'Elia a San Gregorio, riducendone di molto il carico di traffico e dimezzandone, soprattutto per i mezzi pubblici, i tempi di percorrenza.

Opera dunque strategica. Ma come si raggiunge dal centro città, e viceversa, la Mausonia? A Est si è realizzato lo svincolo di Bazzano, quindi lungo la Ter, che collega anche l'uscita Est del Casello dell'autostrada; altrimenti dal bivio Martini, via lunghetta, tortuosa, oppure dalla Stazione, passando per il passaggio a livello, infine dal bivio all'altezza dell'ex Italtel, che svolta però solo verso Est.

Accessi scomodi, poco adatti allo scorrimento, e che comunque, sempre, sovraccaricano vie che dovrebbero divenire strade di esclusivo rango urbano. Vantaggi del ponte: in un minuto e mezzo, dal parcheggio di Collemaggio, si raggiunge la Mausonia.

Abbiamo cronometrato in alcune ore (vi invito a farlo, per gioco, tutti) il percorso dall'imbocco della Galleria alla sede della Dompé: 4 minuti, massimo 5. E non si percorre via XX settembre, viale Corrado IV, Ss 17 sino alla rotatoria di Coppito e sino alla successiva per il nucleo industriale. Percorso che per esempio alle ore 18, può richiedere anche venti- trenta minuti di coda.

Lo stesso dicasi se si vuole andare al nucleo industriale di Bazzano o verso Bagno o Pescara.

Con la realizzazione del Ponte sulla Mausonia, e con lo spostamento dell'uscita L'Aquila Ovest a Pile, nei pressi della nuova sede dello stabilimento Thales Alenia, avremmo due vantaggi: nessun attraversamento della città da parte del traffico proveniente dalla capitale, ma soprattutto la possibilità di portare le auto che entrerebbero in città, in 6-7 minuti, al parcheggio di Collemaggio. Alleggerendo così il traffico sulle strade della città.

Meno tempo, meno smog, meno rumore = città più smart. Questi i vantaggi del ponte sulla Mausonia, progettato anche con una pista ciclabile di 2,5 metri.

L'impatto ambientale. Anzitutto non è detto, assolutamente, che sarebbe brutto. Anzi, poiché oggi si progetta anche con la "quarta dimensione" vale a dire l'illuminazione notturna, potrebbe anche divenire un simbolo bello della città, un suo monumento. Ma poi calcoliamo i vantaggi: si libera la città da migliaia di auto, si accelera il traffico, si riduce l'inquinamento.

Dobbiamo imparare a scegliere. Certo, anche il ponte di Belvedere fu opera impattante, anche il viale di Collemaggio modificò la vallata. Ma sono o non sono opere essenziali per la vita della città? Il viale di Collemaggio non ha dato una diversa immagine della facciata della Basilica?

Dobbiamo scegliere, dobbiamo avere il coraggio di pensare e costruire l'organizzazione futura di una città più vivibile. Basta con le inutili paure e soprattutto i luoghi comuni che tutte le opere architettoniche siano brutte o impattanti.

E comunque preferisco sempre di più una qualità della vita migliore nell'abitare e vivere la città.