

IL PIANO PER LA CITTÀ DEL FUTURO

di **Andrea Bene**
PESCARA

Il Piano per la mobilità sostenibile, varato dieci giorni fa dalla giunta, ha riacceso lo scontro tra favorevoli e contrari alla filovia. È accaduto ieri pomeriggio, durante il consiglio comunale straordinario aperto alla partecipazione del pubblico proprio per favorire un dibattito e dare la possibilità ai cittadini di offrire dei suggerimenti per migliorare il documento.

In aula si sono presentati comitati a difesa della strada parco ciclopedonale e sindacati, da sempre favorevoli ad un sistema di trasporto veloce su percorso protetto, ossia alla filovia. Durante la seduta, presieduta da **Francesco Pagnanelli**, sono intervenuti anche i rappresentanti delle associazioni che promuovono l'uso della bici e il presidente provinciale del Pd **Aurelio Giammorretti**, che ha espresso anche lui critiche a quella parte del Piano della mobilità in cui si parla della necessità di andare avanti con il progetto della filovia per favorire il sistema di trasporto pubblico e ridurre le auto in circolazione.

Il consiglio si è aperto con l'assessore all'urbanistica **Stefano Civitarese** che ha illustrato il documento ai consiglieri e al pubblico in sala. Presente anche il professor **Roberto Masciulli** che, insieme a Civitarese, fa parte del gruppo di lavoro autore del Piano. «È la prima volta che il Comune si dota di questo strumento innovativo», ha detto Civitarese, «ed è il primo dei Comuni abruzzesi a farlo. Il Pums (Piano urbano per la mobilità sostenibile) è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano, allo scopo di migliorare la qualità della vita». Il documento, infatti, punta ad una riduzione del traffico in circolazione e ad un aumento delle piste ciclabili e del sistema di trasporto ecologico entro i prossimi dieci anni.

Un obiettivo che appare troppo lungo alla presidente dell'associazione **Fiab Pescara** **Laura Di Russo**. «Nel documento si parla di obiettivi raggiungibili nel 2027 e addirittura nel 2050», ha fatto notare, «noi, invece, vorremmo che i tempi di attuazione del Pums possano abbreviarsi, mirando al 2020, per due motivi fondamentali che investono la vivibilità della città. La riduzione del traffico motorizzato e un aumento immediato della sicurezza sulle strade cittadine

Il documento sul traffico riaccende la lite sulla filovia

Scontro in consiglio comunale alla presentazione del progetto per la mobilità
Critici i comitati cittadini a difesa della strada parco, favorevoli i sindacati

GLI OBIETTIVI DEL PIANO

	UNITÀ	VALORE ATTUALE	LUNGO TERMINE (2050)	MEDIO TERMINE (2027)
EFFICIENTAMENTO DELLA PERFORMANCE FUNZIONALE				
Spostamenti urbani effettuati in bici	%	2	15	> 10
Velocità commerciale media del trasporto pubblico	km/h	16,67	30	> 20
Estensione complessiva delle piste ciclabili	km	21	120	> 60
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE				
Giorni dell'anno di superamento del limite di polveri sottili	gg	50	0	> 35
Estensione complessiva delle zone al traffico limitato	ha	58,61	400	> 100
AUMENTO DELLA VALENZA SOCIALE DEL SERVIZIO				
Numero degli incidenti stradali urbani	n	656	0	> 600



L'assessore Stefano Civitarese mentre illustra in consiglio comunale il Piano urbano della mobilità sostenibile. A destra, il pubblico presente

dell'utenza debole, ossia pedoni, ciclisti e motociclisti».

Al secondo intervento si è accesa la discussione. Quando cioè è intervenuta in aula **Antonella De Cecco** in rappresentanza dei «comitati nati a tutela della strada parco nella funzione sociale di greenway». La De Cecco ha subito fatto presente che gli altri rappresentanti dei comitati «hanno deciso di non

intervenire per la profonda amarezza maturata nei confronti delle istituzioni, dopo dieci anni di mancato ascolto delle loro buone e sacrosante ragioni». La portavoce è andata poi al dunque. «L'impiego sull'unico viale ciclopedonale, di cui dispongono i pescaresi», ha affermato, «di serpentine lunghi diciotto metri, previsti dal Pums, a doppia corsia di

transito nella funzione di metropolitana veloce di superficie, su un asse che non è strutturalmente adeguato ad accoglierli, sembra ai comitati un errore storico imperdonabile che recherebbe grave pregiudizio alle future generazioni».

Di tutt'altro parere il segretario regionale della Filt Cgil **Franco Rolandi**, intervenuto in rappresentanza delle segre-

terie confederali di Pescara di Cgil, Cisl e Uil e delle segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. «È assolutamente condivisibile, necessario e non più procrastinabile nel tempo», ha sottolineato Rolandi, «puntare con decisione alla messa in opera e al completamento del percorso di trasporto metropolitano veloce con l'individuazione di un tracciato

HANNO DETTO



ANTONELLA DE CECCO
L'IMPIEGO SULL'UNICO VIALE CICLO PEDONALE DI SERPENTONI LUNGHICI DICOTTO METRI SEMBRA AI COMITATI UN ERRORE IMPERDONABILE.



FRANCO ROLANDI
È CONDIVISIBILE E NECESSARIO PUNTARE CON DECISIONE AL COMPLETAMENTO DEL PERCORSO DI METROPOLITANA VELOCE.



LAURA DI RUSSO
VORREMMO CHE I TEMPI DI ATTUAZIONE DI QUESTO PIANO POSSANO ABBREVIARSI PER RIDURRE IL TRAFFICO E AUMENTARE LA SICUREZZA.



AURELIO GIAMMORRETTI
LA FIOVIA È L'ELEMENTO CHE IO CRITICO DI PIÙ NEL PIANO, PROPONGO MEZZI ELETTRICI CHE COPRANO L'INTERO TERRITORIO.

in sede protetta in grado di favorire gli spostamenti nord-sud e verso l'aeroporto».

Non la pensa allo stesso modo il presidente del Pd **Aurelio Giammorretti**. «Noi dobbiamo bloccare le 120mila auto che entrano ogni giorno a Pescara», ha avvertito, «ma non con la filovia, che è l'elemento che critico di più del Pums».