

Trasporto locale e inefficienze - La città di Montesilvano soffocata da settantamila auto. E il trasporto pubblico della Gtm funziona male

MONTESILVANO Basta un solo numero – settantamila macchine, in viaggio, ogni giorno, tra Montesilvano e Pescara – per capire che la mobilità sostenibile nella quarta città d'Abruzzo non deve più restare un concetto astratto. Inquinamento, incidenti, congestioni stradali e degrado urbano sono una costante nella cosmopolita città adriatica. Una Montesilvano soffocata dalla marcia incessante delle autovetture e che non si è mai attrezzata – eccetto i lontani anni '90 – di un Piano urbano del traffico. Prova concreta che la sostenibilità, molto cara agli aspiranti amministratori durante la caccia al voto, a urne chiuse finisce segregata nella terra delle vane promesse.

In attesa di una programmazione che prenda in considerazione le nuove esigenze di una città cresciuta in modo esponenziale, chi si è stancato di utilizzare la macchina ha a disposizione i mezzi pubblici o la bicicletta. Poi, cosa offre realmente Montesilvano agli amanti della mobilità alternativa, è tutta un'altra storia. Cominciamo dal servizio di trasporto pubblico, garantito dalla Gtm. Sei le linee attive, ovvero il 2/ (collega via Muzii, a Pescara, con i Grandi alberghi e il Palacongressi, sulla riviera), il 3 (da Cappelle sul Tavo fino al tribunale di Pescara passando su via Vestina e sulla Nazionale), il 3/ (congiunge il cimitero di via Costa con viale Bovio a Pescara), il 38 (aeroporto Liberi – Cappelle sul Tavo), il 6 (via Costa - bocciodromo di Sambuceto) e il 16 (stazione ferroviaria – Montesilvano Colle).

Negli ultimi anni, il servizio di trasporto pubblico ha subito innumerevoli trasformazioni. Percorsi accorciati, linee accorpate e nuovamente divise, un capolinea soppresso e soprattutto molta confusione. Cominciando dalla tratta Pescara – Montesilvano – Cappelle sul Tavo: tempo fa esistevano due linee, il 3 e l'8, in seguito accoppiate che diedero nascita al 38. Poi, le linee sono state divise, e ora il tratto montesilvanese dell'8 è stato soppresso, quindi a coprirne il tragitto resta il 3/. La città adriatica perde il capolinea dell'8, di fronte al nuovo distretto sanitario, in via Di Vittorio. Come faranno i cittadini a raggiungere il distretto? Un mistero. Niente segreti invece sull'isolamento del Colle. Solo 13 corse il giorno, tra le 7 e le 18, per allacciare una zona in costante espansione edilizia e popolata soprattutto da anziani. Ma le corse insufficienti non sono l'unica pecca del trasporto pubblico. Vi sono anche le fermate fantasma (in via Costa, vicino al cimitero, e in via Zimei, tra i Grandi alberghi e il Palacongressi, lunghi ammassi di cemento a ciel aperto). Le pensiline divelte, sporche e abbandonate. Le strisce inesistenti su via Verrotti, dove passa il 6. Le fermate pericolose del 2/ sulla riviera, troppo vicine alla pista ciclabile. I pali per le fermate dove mancano gli orari, ma non la pubblicità, seppur Montesilvano non abbia un piano insegne. Che dire poi della grande accozzaglia nata con l'introduzione sulla linea 38 di autobus più capienti, che ha causato lo spostamento delle fermate. Peccato che la Gtm abbia "dimenticato" di traslocare anche le pensiline, così la città pullula di fermate attive e sopresse insieme, dove resta la segnaletica fuorviante, doppi pali e strisce gialle a non finire che sottraggono parcheggi già scarseggianti. In pratica, una vera giungla urbana, che toglie la voglia di prendere il bus. Una ragione forte per affidarsi alle due ruote, ma il mondo delle piste ciclabili è altrettanto pieno d'insidie. In pratica, la città adriatica ha solo tre percorsi riservati, poco più di sette chilometri, di tracciato per le bici: riviera, strada parco e via Cavallotti. Ognuno, poi, spezzato in tre parti diverse, cominciando dal lungomare, dove la pista ciclabile che sbocca all'incrocio con viale Carlo Maresca, ai Grandi alberghi, s'interrompe la prima volta in via Marinelli, riprende in via Isonzo e s'interrompe nuovamente in via Arno. Per avere un tracciato unificato mancano, quindi, due tratti da circa 300 metri ciascuno, che dovrebbero nascere grazie all'integrazione di un progetto regionale più ampio, Bike to coast, volto al collegare la riviera, il centro cittadino (il municipio) e il nuovo

distretto sanitario. In pratica, la pista per le due ruote della riviera non è nemmeno a norma (larga solo 220 centimetri invece di 250) ed è pericolosa, soprattutto alle fermate del 2/. Sulla strada parco il percorso ciclabile in alcuni tratti scompare (via Marinelli) oppure si restringe, come accade dietro le fermate dei filobus, dove mancava lo spazio per costruire le pensiline e le aree necessarie sono state sottratte alla pista ciclabile. Dal corridoio verde dell'ex tracciato ferroviario facciamo un salto in via Cavallotti, casa della più nuova pista ciclabile della città. Un chiaro esempio di cattiva progettazione: il percorso, in tutto 400 metri, è spezzettato in tre. Il tragitto spunta all'improvviso sotto un albero, a fianco dell'edificio che ospiterà il distretto sanitario, in via Vittorio, e si snoda lungo via Cavallotti. All'improvviso, però, quando cominciano i tre palazzi, la pista scompare. Un secondo pezzo, lungo venti metri, affianca il primo edificio e finisce nel giardino interno. Il terzo rispunta dopo il terzo edificio, non appena oltrepassata la traversa di via Cavallotti, si snoda tra pendenze assurde per finire poi sotto il muro di un negozio di abbigliamento, famoso anche il numero di telefono di "Susi bocca golosa".

