

**Telecamere intelligenti per riorganizzare il traffico. Oggi in Comune l'incarico alla società per ridisegnare la circolazione cittadina. Il responsabile: analizzeremo le abitudini degli automobilisti pescaresi**

PESCARA Stop a esperimenti sulla viabilità e a soluzioni di pancia dei vari amministratori concentrati a fare tutto il contrario dei loro predecessori, com'è successo, tanto per dire l'ultima, per corso Vittorio Emanuele: prima a doppio senso, poi pedonalizzata con tanto di mattonelle e poi ancora a senso unico, con i mezzi pubblici su entrambe le direzioni e la nuova pavimentazione trasformata in una groviera. Saranno delle telecamere sofisticate, dotate di particolari software capaci di contare veicoli e pedoni, bici e motorini, di fotografarne le soste legali e quelle illegali e di suddividere il tutto per zone e fasce orarie, a svelare dove e come intervenire per riorganizzare una volta per tutte il traffico cittadino che oggi conta centomila macchine al giorno e livelli di smog da brividi. Questa mattina ci sarà il via ufficiale: l'associazione temporanea d'impresa che si è costituita ieri davanti a un notaio di Pescara, firmerà in Comune l'incarico per la realizzazione del Piano urbano del traffico che in città manca dal 2005. Il costo, per il Comune, è di circa 51mila euro, il tempo di realizzazione, un anno. Se ne occuperanno architetti e ingegneri specializzati dei gruppi Sipet di Termoli, Sisma di Catania e Tec di Roma. Capogruppo è l'ingegnere Salvatore Caprì della Sisma, il coordinatore del piano è l'architetto Nicola D'Errico della Sipet di Termoli che ha già realizzato, tra gli altri, il piano del traffico di Reggio Calabria, il piano trasporti e dei parcheggi di Fiumicino e, in Abruzzo, il piano del traffico di Tortoreto e il piano della mobilità sostenibile della provincia di Teramo. Architetto D'Errico, da dove comincerete? «Il piano urbano del traffico di Pescara è del 2005. Partiamo da là per capire che cosa è cambiato in questi 11 anni, dalle piste ciclabili alle infrastrutture che prima non c'erano. Come il ponte in via di realizzazione su via Gran Sasso. E poi subito con indagini a tappeto ex novo». Come le farete? «Con telecamere di tecnologia canadese, che riescono a rilevare con un obiettivo unico rotatorie fino a cinque, sei bracci, e che rilevano minuto per minuto il numero di veicoli suddivisi per categorie: auto, motorini, biciclette, autobus, ambulanze. Su attraversamenti pedonali particolarmente frequentati calcoleremo anche il numero dei pedoni. Monitoreremo questi flussi dalle 7 alle 20. I video saranno poi inviati in Canada per essere lavorati. Dopo 36, al massimo 48 ore, ci ritrasmetteranno i file con milioni di dati, e i video suddivisi ora per ora. Contemporaneamente, monitoreremo anche sosta e parcheggi, quelli legali e illegali, in divieto o in doppia fila per capire quel è effettivamente la domanda per quel tipo di strada. Nel piano del traffico dobbiamo indicare le nuove linee guida sui parcheggi e sulla sosta, ma anche l'incidentalità, vale a dire dove avvengono gli incidenti, perché e come». E come lo verificate? «Attraverso i verbali di vigili urbani, carabinieri e polizia. Monitoriamo quelli degli ultimi due tre anni, per poi mapparli su una cartografia dove saranno individuati i punti più pericolosi dove intervenire». Quando entreranno in azione le telecamere? «Entro 15-20 giorni. Utilizzeremo due, tre telecamere che terremo in uno stesso punto per una giornata lavorativa». Che giudizio ha delle rotatorie, di cui Pescara è piena? «Le rotatorie si fanno dove servono. A Pescara c'è stato un abuso come in tutta Italia. Sulle rotatorie inutili c'è un meraviglioso volume di 700 pagine, dell'associazione Ingegneri del traffico di cui sono presidente per la sezione Campania e Molise. Le rotatorie potrebbero anche sparire se non servono e fanno danno. Per funzionare devono avere anche le dimensioni giuste. Spesso si fanno come pizze margherite». Ce la farete a riorganizzare la circolazione? «Obiettivo del piano del traffico è quello di fare un'analisi completa sulla mobilità, privata e pubblica, sulle aree pedonali, le ztl, la sosta e i parcheggi, per poi dare una regolamentazione strada per strada. Una strada che tecnicamente chiamiamo strada canale, perché canalizza il traffico, non può avere la sosta a destra e a sinistra, rallenta il flusso. Ogni strada deve essere classificata secondo la sua funzione, con un controllo anche sul sistema del trasporto pubblico: dove passa, quando e quanto è utilizzato l'autobus. E

poi i parcheggi. Bisogna individuare dove fare le aree di sosta dedicate o i parcheggi di scambio». Dove li metterebbe? «A nord e a sud della città, ma anche a corona, come hanno fatto a Bari dove hanno fatto un sistema di parcheggi di scambio stupendo, a corona circolare: con un euro lascio l'auto custodita e con le navette che vanno e vengono sono in centro in pochi minuti. Come le sembra Pescara? Estremamente complessa, perchè ha la ferrovia che taglia, il vecchio tracciato dell'adriatica, la zona portuale, il porto turistico, con il periodo estivo in cui cambia tutto. Ci sono quartieri poi con una densità molto alta, con 5-10mila abitanti che si spostano ogni mattina in auto. Vanno calcolati anche questi flussi. Tutti i rilevamenti servono per capire come si spostano i cittadini durante la giornata per poi tirare fuori dati e soluzioni». Come si arriva alla scelta finale? «Incontreremo organizzazioni di categoria e operatori turistici, agli stessi cittadini chiederemo criticità e problemi attraverso un questionario online che entro Natale metteremo sul sito della mobilità del Comune». Finora si è intervenuto con cambi di sensi unici e diatribe sulle Ztl, che cosa ne pensa? «Sono interventi estemporanei di chi si sveglia la mattina e decide. MInvece sono cose che vanno studiate e simulate. Noi lo facciamo grazie alla Tec di Roma, la società che ci assiste sulla modellistica di simulazione con il professor Guido Gentile, docente di tecnica dei trasporti alla Sapienza di Roma Uno».

