

Emergenza smog - L'esperto di traffico «Subito gli autobus sulla Strada parco». L'architetto Di Giampietro, autore di uno studio per il Comune «Liberare viale Bovio e riviera dalle auto, ora serve coraggio». L'arteria non deve ospitare solo la filovia, può accogliere altri mezzi. È la ricetta giusta per potenziare in fretta il trasporto pubblico

PESCARA «Subito gli autobus di linea sulla Strada parco: Pescara e Montesilvano non possono più perdere tempo e aspettare la filovia». Giuseppe Di Giampietro, architetto, è stato consulente del Comune di Pescara per il traffico nel 2015 e ha studiato quello che accade ogni giorno sulle strade cittadine. A partire dai 55 mila veicoli che si spostano quotidianamente tra via Caravaggio, viale Bovio, viale Kennedy e la riviera. «La Strada parco non deve ospitare solo la filovia», riflette Di Giampietro, «ha una capacità di 20 mila veicoli al giorno e come tale può essere un'alternativa per la mobilità: nella parte più stretta, all'altezza di via Gioberti, misura 6,5 metri mentre a Milano la linea 90/91 della filovia passa, insieme ad altri mezzi, su una strada di 6 metri». L'architetto invita ad aprire la Strada parco anche ai bus 2, 2/, 3, 8, 38 e 16 ancora prima del debutto della filovia, un'opera tornata nel limbo visto che non c'è più certezza sui mezzi da usare e la Tua (ex Gtm) vuole rescindere il contratto con la ditta appaltatrice Balfour Beatty entro gennaio dopo il fallimento della consorziata Apts. «Le linee urbane che attualmente passano su viale Bovio e sulla riviera», spiega Di Giampietro, «potrebbero essere convogliate subito sulla Strada parco: così, grazie a un percorso riservato, il trasporto pubblico sarebbe più veloce e competitivo e aumenterebbe la sua attrattività, ancora meglio se con passaggi ogni 4/5 minuti. Di conseguenza, ne gioverebbe anche la circolazione su viale Bovio e sulla riviera. Serve solo un po' di coraggio per partire: è l'unico modo per far capire ai cittadini l'importanza del trasporto pubblico». Lo studio di Di Giampietro inviato al Comune rivela che a Pescara si assiste a «un aumento irragionevole dell'uso dell'auto privata per spostamenti obbligati di studio e lavoro». I dati spiegano perché: «Attualmente, la ripartizione degli spostamenti per motivi di studio e lavoro è del 12-15% per il trasporto pubblico, di poche unità percentuali per la bicicletta, e di circa l'80% per l'auto o veicolo privato. A Milano, invece, il trasporto pubblico copre il 50% degli spostamenti». Secondo Di Giampietro, per abbattere l'inquinamento e diminuire il traffico, è necessario che il trasporto pubblico arrivi a coprire almeno il 30% degli spostamenti. Ma per raggiungere questo risultato è determinante un nuovo ruolo della Strada parco: «Filovia e Strada parco non devono essere più questioni ideologiche. E la tecnologia dei mezzi non può essere un alibi per non fare niente: non si possono aspettare dispositivi sempre più innovativi, si parta con i bus e poi ci sarà sempre il tempo di migliorare con mezzi meno inquinanti perché», dice Di Giampietro, «i mezzi possono cambiare ma un'infrastruttura resta». Finora, per la filovia tra Pescara e Montesilvano, sono stati spesi già 14 milioni di euro a fronte dei 25 previsti nel contratto di appalto. Con i lavori fermi, adesso tornano a rischio anche i lotti successivi, il secondo verso Francavilla e il terzo verso l'aeroporto: la Tua ha revocato una gara d'appalto da 270 mila euro per la progettazione dei due lotti in attesa che la Regione definisca quale tipo di mezzi usare sulla Strada parco. «Non si deve abbandonare il progetto di allungare l'opera fino a Francavilla, fino all'aeroporto e anche fino a Silvi», avverte Di Giampietro, «se non c'è una sede protetta come la Strada parco, lo spazio si può trovare, per esempio, razionalizzando la circolazione con i sensi unici. E non si dica che non ci sono i soldi: i progetti validi ricevono finanziamenti dall'Europa e dallo Stato. Il Comune di Brescia per costruire una metropolitana sotterranea come a Copenaghen ha ottenuto 450 milioni di euro. Ma c'è bisogno di una visione d'insieme tra mobilità e urbanistica: come primo passo, il Comune potrebbe incentivare la trasformazione della Strada parco in un boulevard della città nuova con l'apertura di attività fronte filovia».

I comitati: sì ai mezzi ecologici. Quattro associazioni si appellano a D'Alfonso: copi l'esempio di Torino e

Londra

PESCARA Quattro associazioni dicono no al filobus e chiedono alla Regione di scegliere «mezzi di ultima generazione per la Strada parco, come quelli già usati a Torino e a Londra». Laura Di Russo di Pescara Bici, Maurizio Biondi del comitato Utenti Strada parco, Antonella Ciancaglini del comitato Ventimilametricubi e Antonella De Cecco del comitato Oltre il gazebo - No filovia lanciano un «invito» alla Regione: «Oggi sono disponibili sul mercato veicoli full electric dotati di batterie di ultima generazione, con autonomia di 250 chilometri, in larga diffusione nelle città più evolute. Torino e Londra hanno scelto, con apposite gare-concorso a rilevanza europea, vettori della specie prodotti dalla multinazionale Byd Europe». La posizione dei comitati che si contrappone a quella di Mario Sorgentone, presidente dell'associazione Strada parco, schierato per il passaggio mini-bus: «Sorgentone torna a proporre l'impiego di veicoli lunghi al massimo 9-10 metri, dotati di piastra a induzione magnetica da applicare sull'asfalto, con autonomia di 100 chilometri. Una scelta», replicano i comitati, «che segnerebbe comunque la fine della funzione sociale della Strada parco. Una scelta di retroguardia e sbagliata. Sul piano ambientale e della salute pubblica, poi, le piastre magnetiche presentano pericolose interferenze, per esempio, a carico degli utenti portatori di pace-makers. Sul piano economico, inoltre, la tecnologia a induzione magnetica è assai costosa. Il presidente Luciano D'Alfonso è invitato, cortesemente, a prendere buona nota della nostra proposta».

