

Diritto alla mobilità sostenibile - Il Comune di Pescara punta su filobus e biciclette. La città che cambia. Un progetto ambizioso e a lunga gittata. Tutto legato in maniera imprescindibile al trasporto pubblico in sede propria, cioè filovia

Un progetto ambizioso e a lunga gittata. Con energie ma soprattutto soldi, per rivoluzionare nell'idea e nella pratica il sistema della mobilità cittadina. Dando spazio, attenzione e soluzioni concrete alla cosiddetta utenza debole, pedoni e ciclisti urbani, ribaltando il paradigma che vuole il mezzo privato padrone della città. Quindi: intermodalità, limitazione della velocità sulle strade cittadine, più zone a traffico limitato, parcheggi di scambio, più bus (dove portare anche la bici). Tutto legato in maniera imprescindibile al trasporto pubblico in sede propria, cioè filovia. Prima in Abruzzo e in compagnia di altre ventisette in Italia, la città di Pescara cala l'asso del Pums-Piano urbano della mobilità sostenibile.

IL DOCUMENTO

Elaborato dal Settore mobilità e sviluppo del territorio del Comune di Pescara, approvato in giunta il primo giugno, è stato illustrato ieri in conferenza stampa alla presenza del sindaco, Marco Alessandrini, dell'assessore alla Mobilità Stefano Civitarese Matteucci, del dirigente del settore Giuliano Rossi, del mobility manager dell'ente Piergiorgio Pardi, del consulente dell'amministrazione Roberto Mascarucci e dei tecnici comunali. «Ogni giorno a Pescara entrano 117mila auto - così l'assessore alla Mobilità Stefano Civitarese Matteucci -. L'obiettivo è portare al 50 per cento tale mobilità che oggi è molto superiore, implementando al 15 per cento l'utilizzo della bici, oggi al 2 per cento e al 35 il trasporto pubblico locale, oggi al 16 per cento». Servono tempo e determinazione. Il Pums prevede, come indicatori, un medio termine del 2027 e un lungo termine che porta al 2050, quando il piano nella sua piena attuazione mira anche all'obiettivo zero vittime in riferimento agli incidenti stradali urbani (con il passaggio del medio termine di una riduzione del dieci per cento).

OBIETTIVI

«Sei i principali obiettivi - ha aggiunto Roberto Mascarucci -. Aumentare gli spostamenti urbani in bici e la velocità commerciale media del trasporto pubblico oggi troppo bassa e scoraggiante, estendere la rete di ciclabili sul territorio urbano, tenere sotto controllo le polveri sottili, implementare le zone a traffico limitato, ridurre l'incidentalità. Un piano di breve-medio termine: previsione delle azioni a cinque anni, con visione strategica a dieci. Si prevede una durata di dieci anni con revisione ogni cinque». Il primo punto di riferimento è dunque il 2027. Un progetto che implica comunicazione dedicata, condivisione dei passaggi e degli obiettivi. Un'opera di educazione stradale continua nella quale l'Amministrazione fa la sua parte appellandosi al senso civico della cittadinanza. Il primo passo è la presentazione del Pums in un prossimo consiglio comunale aperto. Far parte del Club Pums vuol dire accedere a risorse europee dedicate. L'azione del Comune rientra nelle linee guida di Graziano DelRio, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti (che sarà in città per l'inaugurazione del Ponte Flaiano). Nelle tasche del Comune ci sono già i soldi: 750mila euro per connettere le ciclabili presenti; 250mila già spesi per la ciclabile in sede separata di via Muzii; altri 500mila per le azioni di moderazione del traffico nel quadrilatero centrale. E poi ci sono 18 milioni di euro per le periferie, di cui un milione tutto per le ciclabili. I chilometri di piste ciclabili in città oggi sono 21: si punta a 60 nel 2027 e a 120 nel 2050 «con interventi reali, di qualità» come condiviso da tutti i presenti in conferenza stampa.