



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.) DELLA CITTÀ DI PESCARA

Deliberazione adozione ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. n. 285/1992 e smi,
in conformità alle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici del 12/04/1995
Ddeliberazione di Giunta Comunale n. 53 del 31 gennaio 2019

Publicato:	14 febbraio 2019
Scadenza:	15 marzo 2019

OSSERVAZIONI

FFF e PGTU: un piano della mobilità per il futuro della città

Con l'evento mondiale del 15 febbraio 2019, quello di Greta Thunberg, si pone all'attenzione di tutti i governi del mondo la questione del cambiamento climatico, e quindi delle emissioni in atmosfera di CO2 che per l'effetto serra determinano il surriscaldamento del Pianeta. E questo surriscaldamento è legato in maniera ormai risaputa anche al consumo di combustibili fossili, a cui la mobilità attuale, basata su motori endotermici, da un massiccio e determinante contributo. Il piano generale del traffico urbano si occupa di mobilità e di traffico, per cui con l'evento richiamato si stabilisce una diretta connessione.

Il PGTU lo abbiamo letto e analizzato e la considerazione più immediata che ci sentiamo di fare è che, tralasciandone la premessa lunga quasi metà studio, si tratti di un piano alla fine poco coraggioso, che individua i problemi ma li affronta con timidezza. Sì, perché il report finale, di ben 200 pagine, fa ben sperare per una sua buona parte, in quanto i temi della sostenibilità appaiono prevalenti: troppe auto in giro, soprattutto troppe auto ferme, cioè troppi parcheggi, pochi autobus, poche biciclette e pochi spazi per pedoni. Una situazione che oltre a far male alla salute dei cittadini fa male al tessuto commerciale urbano e quindi all'economia. La soluzione sembrerebbe chiara, quindi.

Tutta la fase di analisi, ma proprio tutta, viene svolta per verificare quante auto ci siano in giro, e quanto queste siano dannose per la città. E poi, invece, negli interventi previsti, quelli importanti (in corso o meno) prevalgono proposte e soluzioni rivolte soprattutto all'auto, a come queste debbano circolare meglio ed in modo più fluido, a come possano più agevolmente entrare e uscire dalla città, creando per loro vie di fuga o di accesso, e spazi di sosta.

Una soluzione che non ci è mai piaciuta e su cui si insiste, ma crediamo non per scelta degli autori del piano, è quella del parcheggio di scambio al centro della città, nell'area di risulta, che invece in questo modo diventa uno dei terminal di "fine corsa": una volta che si è arrivati in centro non si capisce cosa si debba "scambiare." Bene invece tutti gli altri posti logicamente in zone distali.



La continuità di certi assi stradali “pesanti” non ci convince, come di nuovo lo svincolo di Colle Caprino e la continuazione dell’asse attrezzato su via Andrea Doria. Con un processo di proiezione di sviluppo targato anni ‘70, si è voluto collegare la zona portuale con l’interno passando sulla golena sud del fiume con un asse viario sopraelevato appoggiato su oltre 50 pilastri: come valorizzare il porto distruggendo il fiume. È stato cancellato uno elemento di naturalità urbana, il fiume, che all’estero viene invece tutelato e valorizzato, pur di raggiungere l’obiettivo dello sviluppo commerciale del porto turistico come preminente interesse della città. Si veda, a mo’ di esempio, cosa hanno fatto a Valencia, con i Giardini del Turia, uno splendido parco fluviale lineare di 12 km di lunghezza (quasi tutta la lunghezza dell’asse attrezzato fino a Chieti Scalo) e 200 di larghezza, realizzato, per volontà dei cittadini, al posto di una autostrada urbana. Noi, invece, abbiamo completamente l’opposto!

E veniamo al BRT, Bus Rapid Transit. Al riguardo presentiamo una proposta concreta, elaborata su Viale Bovio - Via Nazionale Adriatica e che alleghiamo: via i parcheggi, al loro posto piste ciclabili monodirezionali e spazio al BRT in promiscuo con le auto, nella logica di una riduzione della componente urbana del traffico motorizzato (modal share) al 50%. Lo stesso modello la riproponiamo su C.so V. Emanuele e su via Marconi, dove invece lo studio da una parte sembra non prevede piste ciclabili, se non per un tratto brevissimo compreso tra piazza Unione e via Conte di Ruvo, mentre su una tavola invece sono previste.

Chi semina strade raccoglie traffico, e così accadrà anche lungo il Pendolo dove noi chiediamo che la pista ciclabile venga spostata sulla strada in modo monodirezionale su ambo i lati e non residuale su un solo lato.

Condivisibili gli indici per la valutazione della efficacia del PGTU: la saturazione dei parcheggi si scambio (+25%) e la riduzione degli stalli stradali per auto (-6%), come anche l’“offerta rete di ciclabilità urbana” da portare a 40 km. Ma pur avendola chiamata in causa, sulla mobilità ciclabile, cioè infrastrutturale, avremmo apprezzato indicazioni più stringenti sul Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (BICIPLAN).

I cambiamenti climatici, se non contrastati, fra non molti anni si mangeranno mezza città: lo dicono organismi di ricerca molto più qualificati che non la nostra associazione, lo dicono i ricercatori di mezzo mondo in un rapporto presentato dell’ONU a Nairobi in questi giorni, e vorremmo che questi temi fossero consapevolmente più all’ordine del giorno fra le decisioni strategiche da prendere per il governo della città.