Le elezioni comunali che si svolgeranno a maggio saranno l'occasione per i politici locali di manifestare i propri orientamenti sulla mobilità sostenibile.

Per tale ragione la **Critica Mass Pescara** ha pensato di alleggerirgli il lavoro proponendogli delle misure che possono inserire nei propri programmi e che possono realizzare entro un anno dalla loro elezione con investimenti a basso costo.

Questo documento è suddiviso in tre parti. Nella prima parte analizziamo, attraverso i dati dell'Istat, la scarsissima incidenza sulle modalità di trasporto che hanno avuto le infrastrutture ciclabili realizzate negli ultimi 10 anni a Pescara: Ponte del Mare, ciclabile del lungomare, del lungo fiume, etc. Riteniamo che l'impatto minimo di queste infrastrutture sia dipeso in parte dalla logica elettorale con cui sono state pensate e realizzate, ossia la logica puramente spettacolare per fare presa sugli elettori; ed in parte dalla mancanza di una pianificazione di breve, media e lunga durata; dalla mancanza di misure concomitanti come la realizzazione dei parcheggi per bici, il rispetto delle regole, la promozione dell'intermodalità; e soprattutto dalla mancanza di promozione culturale di modalità di trasporto alternative all'auto. Infatti riteniamo che non si possa imporre a nessuno di andare in bici, però i cittadini possono essere stimolati illustrando loro i benefici individuali e collettivi, sociali, economici e fisici che l'uso della bici può comportare.

Nella seconda parte del documento, invece, sottoponiamo ai futuri candidati una serie di misure, volte a migliorare la sicurezza dei ciclisti, la sicurezza delle bici e la promozione dell'intermodalità, che possono essere realizzate entro un anno a bassissimo costo. Tali misure riguardano:

1. la **messa in rete e l'implementazione della rete ciclabile cittadina**, in modo da passare dai 15 km di ciclabili sconnesse odierne, ai 30 km di ciclabili connesse e sicure.
2. l'istituzione di una **Zona 30**, all'interno del centro urbano di Pescara, e di **Zone 15** nei pressi delle scuole pubbliche.
3. l' **applicazione della sanzione massima** prevista dal Codice della Strada per chi parcheggia in seconda fila, sugli attraversamenti ciclabili, sulle piste ciclabili nonché all'entrata e all'uscita di esse, sui marciapiedi e sui passaggi e sugli attraversamenti pedonali.
4. la realizzazione di **parcheggi pubblici e privati per le bici**.
5. l'attivazione del sistema di **marcatore delle bici**
6. la **pubblicazione on-line delle piste ciclabili cittadine**
7. la **promozione dell'intermodalità** permettendo il trasporto delle bici sugli autobus cittadini.
8. L'attivazione del servizio on-line **autobus in tempo reale**

Nella terza parte abbiamo allegato il testo della Legge Regionale 25 marzo 2013, n. 8 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"; e i dati statistici dell'Istat.

Il documento oltre ad essere allegato a questa email, si può scaricare anche da questo link:

https://drive.google.com/file/d/0Bw_Qh5E8DnymYVFHskUzU2p4a0E/edit?usp=sharing