

## L'improvvisazione passata e attuale serve a poco

che il Day By(ke) Day sia un'ottima iniziativa e sia soprattutto utile per verificare se le politiche riguardanti la mobilità riscuotono successo oppure no. Confrontando i risultati delle passate edizioni realizzate a Pescara emerge una situazione di stallo. Nel 2011 transitarono 2710 ciclisti, mentre negli anni successivi transitarono 1434 ciclisti nel 2012, 2979 nel 2013 e quest'anno 2791. In sostanza in 4 anni non è cambiato un granché. Secondo Laura Di Russo di PescaraBici il maggior calo dei ciclisti rispetto l'anno scorso è stato riscontrato sulla Strada Parco (-122) e a Piazza Pierangeli (-27). "Nel primo caso - scrive Laura Di Russo - , lo spartitraffico su via Muzii costituisce un ostacolo invalicabile per i ciclisti che, provenendo da nord, devono andare verso il mare, mentre nel secondo caso i lavori in corso sulla golena nord del fiume e l'intenso traffico intorno alla rotatoria della piazza scoraggiano molti a intraprendere quel percorso". In realtà ci sembra che lo spartitraffico di via Muzii e i sensi unici lì vicino esistano da più di un anno e se non hanno influito l'anno scorso non capiamo perché avrebbero dovuto influire quest'anno. Mentre per quanto riguarda Piazza Pierangeli la situazione ci sembra praticamente invariata. Infatti, ad essere onesti, confrontando i dati dell'anno scorso con quelli attuali risulta che il maggior calo dei ciclisti è riscontrabile a Piazza Ovidio (-156), Strada Parco (-122), Ponte D'Annunzio (-62) ed infine Piazza Pierangeli (-27).

In sostanza non crediamo che lo stallo della mobilità ciclistica cittadina dipenda da queste motivazioni ma, come suggerisce la stessa Laura Di Russo, da "percorsi ciclabili frammentati, non collegati, che alternano zone protette (strada parco e piste ciclabili) a tratti meno sicuri ( viale D'Annunzio - viale Pindaro) o addirittura a rischio (via Ferrari, via Aremogna, via De Gasperi, via Marconi, via Tiburtina ecc.)".

Per questo riteniamo fondamentale aumentare le zone ciclopedonali, come corso Vittorio Emanuele II; collegare le varie ciclabili esistenti, ad esempio come ha fatto la passata giunta sul lungofiume sud dal Ponte di Ferro alla Madonnina e sul lungomare nord e sud; potenziare le ciclabili in entrata dalle zone periferiche, come previsto in parte nel piano Sambuceto-Fontanelle; creare rimessaggi per le bici in centro, in particolar modo per tutti quei cittadini che non hanno uno spazio sicuro dove poter lasciare la bici durante la notte.

In sostanza cambiare i sensi unici tra via Regina Margherita e via Muzii o ripristinare il traffico su Corso Vittorio Emanuele II non contribuirà a migliorare le criticità della mobilità pescarese. E tali misure sono improvvisate come lo erano quelle precedenti. Forse la nuova giunta invece di spendere 100.000 euro per ripristinare il traffico su Corso Vittorio Emanuele II, ne potrebbe spendere 50.000 per far realizzare un BiciPlan comunale in modo da iniziare a realizzare progetti non improvvisati, ma pianificati all'interno di un percorso complessivo che miri a degli obiettivi chiari, come ad esempio l'aumento del 5% della mobilità ciclistica nel corso di tre anni. E con i restanti 50.000 euro, invece, potrebbe verniciare strisce di asfalto da dedicare al traffico ciclabile, come suggerito nel nostro [Piano della Ciclabilità Popolare](#).

CAP - Ciclisti Anonimi Pescaresi

Stazioni	2011	2012	2013	2014
Piazza Ovidio		315	473	317
Ponte D'Annunzio			422	360
Piazza Italia	605	267	637	643
Strada Parco	523	263	617	495
Nave Cascella			548	
Piazza Pierangeli			282	255
Corso Vittorio				437

Madonnina				284
Piazza Sacro Cuore				
<b>Totale</b>	2710	1434	2979	2791

In celeste le stazioni di transito previste nelle diverse edizioni.

In bianco le stazioni di transito escluse nelle diverse edizioni.

Alcune caselle celesti sono senza cifra perché non siamo riusciti a scaricare i dati dell'affluenza dal sito di PescaraBici.