

Piano traffico mai approvato e tutto da rifare

Nuovo confronto tra Comune e sindacati sulle criticità del servizio di trasporto urbano della Staur

Patrizia Lombardi

TERAMO - Un elenco di criticità in tema di mobilità e trasporto pubblico a cui dare risposte. Con la consapevolezza che è improrogabile di dotarsi di un nuovo Piano urbano del traffico (quello lasciato da anni nel congelatore è oggettivamente superato) e di un Piano di mobilità sostenibile. I famigerati Put e Pums di cui si continua a parlare. È quanto posto sul tavolo operativo al quale, ieri, si sono seduti l'amministrazione comunale (con il sindaco **Gianguido D'Alberto**, l'assessore con delega al Traffico, **Stefania Di Padova**, e il funzionario **Pierluigi Manetta**) e le sigle sindacali di settore (si legge Fit-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti, Ugl Trasporti e Faisa Csal). Molta la carne messa a cuocere: già fissata la data del 7 maggio per tornare a confrontarsi, stavolta anche alla presenza del Comandante della Polizia locale, **Franco Zaina**.

IL PUT. Il nuovo (si fa per dire) Put rimasto ancora e sempre da approvare rimanda all'epoca in cui era assessore al Traffico **Giorgio Di Giovangiaco**, è stato redatto a suo tempo (e poi già rivisitato) dallo studio dell'ingegner **Luciano Cera** ed è stato ovviamente anche pagato. Peccato, però, che sia oramai un "nuovo vecchio" Put, perché nel frattempo più di qualcosa è cambiato. Basta pensare a corso San Giorgio dove, a restyling ultimato, il tratto iniziale che racchiude l'angolo con via Cerulli Irelli fino a piazza Garibaldi non sarà più carrabile, motivo per il quale occorrerà rivisitare la viabilità del quartiere San Giorgio. Su tutto, un dato oggettivo: per redigere un Put e un Pums occorrono 18 mesi, al costo di circa 250mila euro. Dotarsene e approvarli sarà un passaggio essenziale anche per procedere nell'annunciata rivisitazione della Zil. Come dire, non si scappa più.

FERMATE E SICUREZZA. Tra le storiche segnalazioni dei sindacati c'è la sicurezza alle fermate dei bus afflitte spesso dalla sosta selvaggia delle auto e si punta,



Il tavolo sulla mobilità urbana con Comune e sindacati di categoria



la fermata del bus all'Università. A destra, la sosta selvaggia davanti alle fermate (foto Teramo ViviCittà)

innanzitutto, alla necessità di una adeguata segnaletica sia a terra che verticale. Vedi piazza Garibaldi piuttosto che via Paris. Criticità simbolo, quella che penalizza la rotonda di ponte Vezzola dove vanno messe in sicurezza due delle tre fermate realizzate dall'Anas, poiché solo una è idonea. Tutto questo - è la sottolineatura dell'assessore Di Padova - è stato già segnalato dal Comune (che non ha competenze) all'Anas (che invece ne ha). Attenzione alta anche sull'ingresso di viale Mazzini, con la richiesta di ripristino della segnaletica e di funzionalità della relativa fermata.

SOTTOPASSO. Chiesta la riattivazione del sottopasso che, in

piazza Garibaldi, porta a viale Crucioi. Perso nella memoria anche dei teramani più anziani, riavviamene l'utilizzo alleggerirebbe nelle ore di punta la criticità dei ripetuti attraversamenti in massa degli studenti: meno esposizione al rischio per i ragazzi e tempi più rapidi per chi è in fila in auto.

CORSE E FERMATE. Si torna a parlare (ma se n'era già ri-parlato nell'autunno scorso) della necessità di modificare la corsa numero 7 che porta all'Università: sul tavolo una rimodulazione che consentirebbe di venire incontro in modo più funzionale alle esigenze degli studenti e dal Comune c'è l'impegno a presentarla a Baltour che gestisce il servizio.



Con l'apertura del sottopasso di Villa Pavone, e la possibilità di allungare il chilometraggio di 1,4 Km, per la linea 1/ si possono individuare due fermate funzionali: la prima davanti al Cimintero, la seconda nei pressi della Vemac. E in un sistema di fermate diffuse si pensa anche a servire via Po.

PARCHEGGIO. La proposta interessa l'area, adibita a parcheggio, che si apre davanti alla Stazione ferroviaria in viale Crispi. Considerato che a distanza di poche decine di metri si apre il parcheggio a suo tempo realizzato dal Comune a tariffe assai contenute anche giornalieri, il suggerimento è di liberare l'area perché sia utile agli autobus come fer-



Criticità vecchie e nuove

- **PUT, PUMS, ZTL** mai approvato e da rifare, ma costa 250mila euro
- **CORSO SAN GIORGIO** Il restyling ha cambiato i percorsi dei bus in centro
- **FERMATE INSECURE** Il restyling ha cambiato i percorsi dei bus in centro
- **SOSTA SELVAGGIA** Spesso le auto intralciano i bus e i passeggeri
- **SOTTOPASSAGGI** Riaprire quelli chiusi per aumentare la sicurezza
- **UNIVERSITÀ** Corse insufficienti e linee da rivisitare
- **VILLA PAVONE** Fermate al cimintero e nei pressi della Vemac
- **PONTE VEZZOLA** La rotonda ha cancellato due delle tre fermate
- **AUTOSTAZIONE** Circolazione selvaggia e niente terminal bus
- **ASFALTI CARENTI** Incidono sulla sicurezza delle corse dei bus

mata protetta, visto che oggi la loro fermata invade parte della carreggiata. Altro tema, il piazzale dall'autostazione a San Francesco per il quale la proposta è che si intervenga restituendo dignità all'area, regolamentando la sosta selvaggia e cercando fondi per realizzare finalmente un terminal bus con stalli numerati e le indicazioni del caso.

ASFALTI. Da ultimo, il capitolo sulle condizioni degli asfalti. Le criticità maggiori, alla lente di sindacati, appuntano il bollino rosso su viale Crispi, viale Crucioi ma anche Colleaterrato basso e alto. Criticità ovviamente già previste nel piano asfalti in arrivo.