

Traffico, fine del caos in centro a Chieti. Le linee essenziali del piano approvato in consiglio

CHIETI. Piano strategico e Piano della mobilità urbana, il Pum: due novità per la città che oggi intendiamo approfondire. Approvati dal consiglio comunale, i due provvedimenti della giunta Ricci puntano allo sviluppo. Vediamo come, in sintesi, sulla base delle relazioni tecniche. Il Piano strategico è stato realizzato con il coinvolgimento di categorie e cittadini attraverso forum e incontri vari.

«Un piano fortemente relazionato al ruolo territoriale da assegnare alla conurbazione Chieti-Pescara», dice l'assessore ai lavori pubblici Luigi Febo, «nell'ambito della nuova "regione euroadriatica", divenuta centrale dopo l'allargamento ad Est della Ue. Il ruolo specifico che la nostra città intende svolgere rispetto all'area metropolitana è riassunto in tre scenari: Chieti-città dello sport, della salute e del benessere, Chieti-città della memoria storica e della produzione culturale, Chieti-città della logistica e del terziario. Il piano strategico individua per la nostra città 30 interventi strategici». La priorità spetta a tre progetti: interrimento e spostamento di alcuni tratti della ferrovia nella zona centrale di Chieti Scalo, un sistema innovativo di trasporto per la risalita a Chieti alta, attività culturali nell'asse centrale con il recupero di palazzi del centro storico.

Ma ora spostiamoci sul Piano urbano di mobilità, il Piano traffico, che fa parte integrante, decisiva degli interventi strategici. Chieti è soffocata dal traffico anche per le caratteristiche urbane di una città antica. E con alcuni insediamenti di eccellenza, come università "Gabriele d'Annunzio" e polo ospedaliero, in attesa del Villaggio dei Giochi del Mediterraneo 2009, il traffico è diventato uno dei principali problemi, incidendo molto sulla qualità della vita. «Le azioni previste nel Pum», dice Febo, «interessano la mobilità lenta, il trasporto pubblico, la sosta e la viabilità». Mobilità lenta vuol dire drastica riduzione del traffico di attraversamento dei quartieri a ridosso del centro storico. Qui bisogna intervenire, dicono i tecnici della mobilità, ad esempio con un "sistema dei percorsi pedonali meccanizzati" nella rete di trasporto collettivo, ovvero il tunnel pedonale associato agli ascensori, dal terminal bus al centro storico. In futuro è prevedibile un collegamento sotterraneo pedonale da largo Barbella al polo tecnico di via Nicolini.

Per l'accesso alle auto in centro storico basta con questo caos. Istituzione di una Ztl con controllo automatico degli accessi (varchi elettronici). Per i parcheggi pannelli per segnalare stato di occupazione degli spazi per la sosta e i percorsi da seguire per fare prima. «L'interconnessione della viabilità di accesso ai parcheggi del centro storico», dicono all'ufficio dei lavori pubblici, «è prevista sugli assi principali: Dragonara-Chieti-Brecciarola verso il parcheggio di interscambio con il people mover (il tunnel con tapis roulant) e sulla variante via Colonna-viale Maiella-viale delle Fornaci-via Umberto Ricci verso il parcheggio del seminario». Bisognerà inoltre migliorare nettamente il trasporto pubblico, oltre a vietare a molti mezzi l'accesso al centro storico, per evitare che il colle venga preso d'assalto.

Ma è decisivo il comparto dei parcheggi. In questo caso bisogna recuperare spazi a favore della mobilità pedonale e riservare spazi ai residenti e a chi lavora in centro storico, da dotare di un adeguato arredo urbano. E applicare tariffe agevolate, secondo le previsioni in tre livelli tra strada e strutture da realizzare. Il Pum prevede due itinerari, a sud ovest e a nord est della città, che tendono ad alleggerire la pressione del traffico dalle aree montane e dalla valle dell'Alento e destinato in Val Pescara e sul centro. Questo in sintesi, ci sarà modo di riparlare.