

Pescara, città circolare: rotatorie a quota 33. Altre sei sono in arrivo. Blasioli: riducono gli incidenti. Albore Mascia: un abuso

Grippo: vanno fatte solo in base a studi sui flussi di traffico

PESCARA. Per l'amministrazione sono indispensabili per fluidificare il traffico, per l'opposizione sono diventate troppe, mentre un'indagine nazionale di «Quattroruote» sostiene che centinaia sono fuorilegge. È in questo clima che i cittadini assistono a un cambiamento epocale del paesaggio urbano: la sparizione dei semafori, sostituiti dai rondò. Pescara città delle rotatorie, se l'assessore alla Mobilità Antonio Blasioli ne dichiara 33, mentre altre sei sono in arrivo. Una proliferazione che per alcuni è un'esigenza, per altri una moda, e pure costosa. Le prossime in ordine di tempo ad entrare in funzione, con una spesa di 95 mila euro, saranno quelle in via di realizzazione all'altezza di via Pepe e di viale Vespucci, alle estremità del nuovo tratto della riviera sud. «Un'altra sarà presto realizzata in via della Polveriera e via Tirino, nell'area del tribunale, dove è già stata disegnata» spiega Blasioli, «e un'altra ancora in via Caravaggio, all'altezza di piazza IV Novembre. Ma nel piano triennale dei lavori pubblici per il 2009 ne sono previste altre due: una sopra l'ospedale, tra via Monte Faito e via Monte Pagano, e tra via Caduti di Nassirya e via Paolini». Per l'assessore, però, una rotatoria sarebbe la soluzione ai problemi della circolazione anche altrove: «Per esempio via Valle di Rose e Strada vecchia della Madonna, o all'incrocio via Rigopiano-via del Santuario».

«L'uso dei rondò a Pescara sta diventando un abuso» attacca il capogruppo del Pdl in Comune Luigi Albore Mascia, «in certe zone è utile, semplifica la circolazione, a patto che ci sia spazio a sufficienza. Ma in alcuni casi complica la situazione: un pessimo esempio è quella sul lungofiume, che ha dimensioni esagerate, e adesso ne costruiranno un'altra in via Tirino, una strada larga dove non se ne vede la necessità. E poi non si riesce a capire come vengano finanziate: se con fondi europei, se con gli incassi delle multe che si potrebbero meglio usare altrimenti. Senza considerare» conclude, «che si sacrifica il pedone, perché gli attraversamenti devono essere realizzati a una certa distanza dalle rotatorie, come sul lungofiume».

È la critica del Antonio Taraborrelli, ex consigliere di circoscrizione, «pedone e ciclista per scelta»: «Capisco la fluidificazione del traffico, ma alla incolumità dei pedoni chi ci pensa? Coi vecchi semafori qualche tutela esisteva, adesso un povero pedone deve trovare un varco per attraversare la strada trafelato e impaurito».

Il comandante della Polizia municipale Ernesto Grippo esprime un'opinione laica: «Né troppe, né troppo poche: l'importante è che siano frutto di studi attenti sui flussi di traffico, perché - a parte indicazioni sulle misure - non c'è una norma nazionale che dia le direttive, e il rischio è che vengano fatte alla buona, visto che hanno vantaggi, ma anche svantaggi: i primi sono la maggiore sicurezza, lo smaltimento del traffico, il minore inquinamento; però non consentono di conservare corsie preferenziali per bus e mezzi di soccorso e penalizzano pedoni e ciclisti. E poi l'automobilista deve autoregolamentarsi perché con la precedenza alla francese, passa prima chi viene da sinistra, al contrario rispetto al codice della strada».

L'assessore Blasioli assicura: «Tutte le rotatorie nascono dal piano urbano del traffico approvato nel 2005 e sono realizzate dopo l'analisi sulla mole di traffico e sul grado di incidentalità di un incrocio: come in via Paolucci, dove un rilievo di qualche giorno fa ha mostrato che nella rotatoria si incontrano 2300-2500 auto ogni ora». Alcune non piacciono neppure agli addetti ai lavori: quella di via Andrea Doria, per esempio, o quella di via del Santuario. Ma Blasioli non ha dubbi: riducono gli incidenti. «Perché in un rondò le auto si incrociano in 6 punti, mentre in un incrocio a quattro strade in ben 32 punti».