

Corse a ostacoli dei bus nella giungla del traffico a Pescara. Doppie file, fermate usate come parcheggi, preferenziali ignorate: ecco le strade da evitare

Com'è Pescara vista da quassù? Come si comportano i ciclisti, gli automobilisti e i pedoni? E poi, è facile essere un pendolare? Analizzare il traffico attraverso un altro punto di vista, quello del piccolo esercito di autisti e passeggeri d'autobus, circa 17 milioni di persone l'anno, per comprendere la viabilità cittadina. Sbirciando dai vetri dei finestrini, ci si accorge di quanto sia difficile spostarsi con i mezzi pubblici.

Auto in doppia fila, corsie preferenziali pressoché assenti, ciclisti indisciplinati e camion per il carico e scarico puntualmente in sosta nelle aree destinate ai bus rallentano la marcia, rendendo la corsa un vero e proprio percorso ad ostacoli. Vie nevralgiche e ora di punta i veri nemici. Tutto inizia dalla fermata, ad esempio quella su via Nicola Fabrizi, all'una circa. In attesa dell'arrivo del nostro numero, si nota subito come le righe gialle dello stallo di sosta sono in realtà un mini parcheggio per gli habitué del "minutino". Per chi ha bisogno di un veloce caffè, o di ritirare il maglioncino acquistato il giorno prima, l'area riservata alla fermata è la più invitante. Con non poca fatica, e bloccando momentaneamente il traffico, l'autista riesce comunque in qualche modo ad accostare, e via si parte. Neanche il tempo di sederci ed ecco una brusca frenata, dovuta a due auto in doppia fila su entrambi i lati della carreggiata, all'altezza di palazzo Albanese che "strozzano" la strada. Slalom di fortuna e rincia la corsa, che si riarresta, però, appena qualche metro più in là, di fronte la Snai. Un camion da carico e scarico, privo di autista, è accostato al marciapiede. Strombazzate di clacson, qualche passeggero inizia a sbuffare e, dopo circa due minuti, il guidatore del furgoncino esce trafelato dal negozio, sposta il suo mezzo, e il cammino del nostro autobus può riprendere.

Fra pedoni che attraversano in ogni punto, senza badare alle strisce pedonali, il normale traffico e gli imprevisti descritti, per percorrere via Nicola Fabrizi ci sono voluti otto minuti. «Nelle ore di punta è sempre così - spiega l'autista -. Ci si impiega anche il doppio del tempo che occorrerebbe normalmente perché bisogna stare attentissimi a pedoni e ciclisti che sbucano ovunque e fare le scicane fra le auto parcheggiate alla meno peggio. E noi ci becchiamo pure le lamentele dei passeggeri». E non va meglio neanche in quelle vie, pochissime in realtà, solo quattro, dove c'è la corsia preferenziale. Eppure, va detto, Pescara ha tutti i numeri della grande città: poco meno di 34 chilometri quadrati di superficie attraversati da undici linee urbane e otto regionali, 150 autobus, per un totale di circa 4 milioni di chilometri battuti ogni anno. Ma solo 3 chilometri di carreggiata riservata ai bus. Il che, per assurdo, è anche un bene per gli autisti. «Le corsie preferenziali sono sempre occupate - spiega il conducente del 5, mentre percorriamo corso Vittorio Emanuele direzione piazza Italia -. Non solo vengono spesso confuse con le piste ciclabili, ma anche i motorini e le auto le percorrono continuamente e ci parcheggiano pure. Il problema è che, essendoci la striscia continua, noi non potremmo neanche sorpassarle. In caso di incidente la colpa è nostra».

E così, fra chi accosta al marciapiede, auto che devono svoltare a destra e biciclette da evitare, anche qui il tempo di percorrenza è di circa 10 minuti. Situazione che non cambia su via D'Annunzio, dove la corsia preferenziale è diventata ormai una seconda carreggiata per chi deve dirigersi verso Rancitelli. E i vigili urbani presenti chiudono un occhio. «Controllano la situazione, al limite fischiano, ma non li ho mai visti cacciare il taccuino per un'auto ferma sulla corsia preferenziale», spiegano gli autisti. Beninteso, nessuno auspica una pioggia di multe, ma è pur vero che troppa tolleranza porta all'exasperazione del problema. E a farne le spese sono quei cittadini che utilizzano i mezzi pubblici. A cosa serve, quindi, creare parcheggi di scambio, una filovia, le domeniche ecologiche se poi non si offre un'alternativa davvero valida all'automobile?

