



## [Dal MIT Un milione e mezzo all'Abruzzo](#)

[Pescara](#) , 1 gennaio 1970 -

È stato pubblicato nella giornata di sabato 10 ottobre (Serie generale della Gazzetta Ufficiale n. 251), il Decreto del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI del 12 agosto 2020, dal titolo, "Risorse destinate a ciclovie urbane".

Si tratta in effetti di un decreto di riparto di oltre 137 milioni di €, di cui 51 per l'anno 2020 e quasi 86 per il 2021, destinate alla progettazione e realizzazione di ciclostazioni e corsie ciclabili, a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Alla Regione Abruzzo sono riservati quasi un milione e mezzo di € così suddivisi:

Pescara: 423.000

L'Aquila: 246.500

Teramo: 192.800

Montesilvano: 192.500

Chieti:179.700

Il riparto è stato effettuato in base alle seguenti categorie: città metropolitane, comuni capoluogo di città metropolitana, comuni capoluogo di regione o di provincia, comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Pescara spunta una ulteriore premialità di 250 mila € (quindi 670 mila) in quanto dotato di un PUMS, ancorché solo adottato. Gli interventi da realizzare "dovranno essere coerenti con gli aspetti di programmazione regionale, con i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati «biciplan», qualora adottati, al fine di far fronte all'incremento elevato della medesima mobilità".

Ad oggi solo il Comune di Montesilvano ha un Biciplan, adottato.

Anche se l'esempio non è dei migliori, viste le grosse criticità che in Abruzzo l'accoppiata treno+bici ha espresso durante la scorsa bella stagione (tante le situazioni in cui comitive e famiglie si sono ritrovate divise sulla banchina), possiamo ben dire che a fronte di un treno carico non di bici ma di risorse finanziarie in stazione non ci sono i piani per utilizzare questi fondi al pieno delle potenziali possibilità. A cominciare dal livello regionale a scendere fino a quelli comunali. Ovvero, non c'è una tradizione consolidata in materia di pianificazione ciclista e cicloviaria (per dirla come definita dalle diverse leggi oggi vigenti in materia).

E siccome le opere che saranno finanziate dovranno essere inserite in "un programma con descrizione dei singoli interventi, con l'indicazione della localizzazione della pista ciclabile, estensione in metri lineari, costo di realizzazione comprensivo del costo di progettazione, costo di gestione delle procedure e similari, del loro stato di realizzazione e del cronoprogramma previsto per il loro completamento nonché tutte le procedure di monitoraggio e manutenzione per minimo 5 anni" (una gran bella novità!), non vorremmo si improvvisasse e dal cappello pianificatorio dell'urgenza uscissero fuori corsie e piste in zone artigianali o industriali, ancora tracciati ciclo-pedonali, improbabili single track o labirintici e fantasiosi percorsi.

È necessaria ora una progettazione di qualità altissimo livello, come siamo certi si riuscirà a fare grazie anche al contributo degli ordini professionali, ma magari condivisa con chi la bicicletta la usa tutti i giorni, e non usando la due ruote per andare a zonzo come certe opere lasciano chiaramente intendere, ma come mezzo di trasporto, ovunque sia possibile.

E che l'infrastruttura serva soprattutto, nella sua molteplice espressione (desumibile dall'art. 2 della L. 2/18), per spostare la mobilità automobilistica privata, come ad oggi, dal 1998, tutte le disattese politiche di mobility management imporrebbero di fare: Mobility Manager operativi, non solo nominati, e Piani di Spostamento Casa Lavoro - Casa Scuola, redatti e attuati.

Giancarlo Odoardi - Coordinatore interregionale FIAB Abruzzo Molise