Preziosi: «Un piano urbano di mobilità per rendere Avellino più vivibile»

Scritto da Red.
Giovedì 24 Maggio 2018 09:50



AVELLINO – «Il concetto di mobilità non è solo l'aspetto veicolare ma tutto ciò che gira intorno alla persona e bisogna investire per ridurre le tonnellate di PM10 disperse nell'aria. A volte la pulizia dell'aria può avvenire anche (nelle more del Piano urbano di mobilità) attraverso piccoli accorgimenti che non implicano costi. Per esempio, cambiare i ritmi della città ossia spostando gli orari di apertura e chiusura delle scuole, degli uffici e delle attività commerciali. Si pensi a questo proposito all'apertura dei negozi sfalsata di un paio d'ore in modo da farli chiudere alle 22: in una città come Avellino, le cui abitudini dipendono in gran parte dagli orari degli uffici, questo significa dare la possibilità a chi lavora di fare acquisti e allo stesso tempo di rivitalizzare la città».

Così Dino Preziosi, candidato a sindaco di La svolta inizia da te, sul tema della mobilità. «Intervenire sulla mobilità in una chiave smart – spiega – significa sviluppare un sistema "intelligente" che presuppone l'utilizzo di diversi mezzi di locomozione in modo da limitare l'uso dell'auto, incentivando quello delle biciclette come dei mezzi pubblici. Questo si traduce nella realizzazione di piste ciclabili e nella promozione della diffusione di veicoli elettrici e a basso impatto ambientale e di aree di sosta che permettano di ridurre il traffico e, di conseguenza, l'inquinamento in centro città».

«Non è sufficiente limitare o vietare la circolazione per determinati periodi per contenere le PM10 – osserva Preziosi –, ma è necessario riorganizzare la mobilità cittadina nella sua interezza, sul piano infrastrutturale (ad esempio con semafori e punti ricarica per i veicoli elettrici) e dei servizi, con l'introduzione del pagamento elettronico anche usufruendo di un collegamento Wi-Fi diffuso».

«Va da sé che, per risolvere in modo strutturale l'inquinamento prodotto dalle auto è necessario un apposito Piano urbano di mobilità (Pum) che va recepito dal Puc e occorre rivedere il sistema dei parcheggi, che deve fungere da scarico rispetto alla circolazione cittadina. Con il progetto del Mercatone si potrà avere un interpiano dotato di videosorveglianza che porterà vitalità in una zona attualmente depressa della città, dove inoltre si potranno occupare una trentina di persone e si possono offrire parcheggi notturni a canone mensile nella zona al di

sotto di garage e allargare la pedonalizzazione diminuendo la microcriminalità».

«Io ho sempre sostenuto che si doveva puntare su una ulteriore area di sosta a un livello interrato nella zona dell'autostazione, di ovvia utilità nei pressi del terminal cittadino, ma ritengo si debba anche prevedere un'altra struttura interrata destinata alla sosta nell'area dove ora sorge il parcheggio a raso di via Piave. Quella è una zona non utilizzata, per certi versi, che può invece ospitare uno spazio verde fruibile dalle famiglie e dai bambini, senza perdere posti auto, ma anzi conciliando le due cose».

«Per quanto riguarda, inoltre, le piste ciclabili, sono convinto che si possa tranquillamente destinare alle biciclette l'asse che da via Colombo e piazza Cavour prosegue per piazza Moro e via Circumvallazione fino a incrociare la pista ciclabile immaginata al Parco del Fenestrelle».

«Infine, rispetto alla metro leggera, devo innanzitutto osservare che parlare di una corsia preferenziale è un po' una scoperta dell'acqua calda, perché i filobus prevedono in sé una protezione nei tratti in cui sono collegati alla rete elettrica. Come pure, tenendo conto della larghezza della carreggiata, il senso unico a corso Europa sarà una scelta obbligata, peraltro senza possibilità di mantenere gli attuali parcheggi».

«Certo – conclude Preziosi – c'è voluto più coraggio a realizzarla che a non farla, quando gli autobus Euro 5 sono ormai superati, e sono stato proprio io a dire che bisognava provvedere ad immatricolare il parco dei veicoli acquistati dal Comune entro la scadenza del 31 dicembre 2015, e con un sistema di cavi che è praticamente un elettrodotto a cielo aperto. Oltretutto, come ho già avuto modo di sottolineare, l'asse da potenziare è quello da e per i quartieri a Nord e a Sud rispetto al centro città, molto più utilizzato della direttrice Est-Ovest».