

**OSSERVAZIONI ALLO S.I.A. (STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE) su
Realizzazione di Viabilità di collegamento tra la variante SS 16 ed i comuni di
Montesilvano e Città S. Angelo. Delibera Cipe 3/06**

presentate da:

Arch. Giuseppe Di Giampietro, responsabile Webstrade.it, docente a contratto di urbanistica, progetto di strade e mobilità sostenibile presso Diap Politecnico di Milano sede in via Inghilterra 4 - 65016 Montesilvano Tel-Fax (st.): 02-4474-978 e-mail:

digiampietro@webstrade.it

Indirizzate a:

Regione Abruzzo. Ufficio valutazione impatto ambientale.

Via Leonardo da Vinci (Palazzo Silone), 67100 L'Aquila

Centralino: 0862/3631 - Fax1 **0862-363-486** - Fax2 **0862-363-475**

INVIATO VIA FAX E VIA E-MAIL a

Presidente Comitato VIA Abruzzo: patrizia.pisano@regione.abruzzo.it

(copia) Rappresentante WWF in Comitato VIA Abruzzo, Augusto De Sanctis
a.desanctis@wwf.it

Montesilvano, 25 Novembre 2011

1. Lo Studio di Impatto ambientale in oggetto è INATTENDIBILE ed INSUFFICIENTE soprattutto per quanto riguarda la corretta valutazione dell'ambiente antropico e del contesto sistemico dell'opera. In particolare per quanto attiene alla STIMA E VALUTAZIONE DEI DATI DI TRAFFICO E DI MOBILITA' DELL'AREA che l'opera viene a modificare perchè:

1.1 Lo studio contiene grossolani errori e dati insufficienti sul sistema del traffico e della mobilità dell'area oggetto dell'intervento. Infatti:

- a Pag. 3 dello SIA è scritto "*Il sistema della viabilità nell'area oggetto di intervento, NELLE ORE DI PUNTA E' INVESTITO DA CIRCA 50.000 SPOSTAMENTI VEICOLARI*". Il che è chiaramente privo di ogni fondamento oltre che di senso. Per capirci, poiché la portata teorica oraria massima di una strada urbana di quartiere a doppia corsia quale la SS 16 o di altre strade primarie della rete urbana ed extraurbana, come

ben sanno gli specialisti della materia, è variabile tra 1.000 e 2.000 veicoli ora, **occorrerebbero 25 strade tutte alla massima portata per raggiungere un tale volume di traffico.** Il che è assolutamente inverosimile nell'area di intervento. Non si capisce da dove gli analisti dello studio di impatto traggono i dati di traffico, poiché nel documento non sono riportate né misurazioni dirette né fonti attendibili e localizzate dei dati.

1.2 La valutazione della domanda di mobilità a cui si vuole rispondere con un'offerta infrastrutturale è fondamentale per stabilire la coerenza e congruità dell'offerta con gli obiettivi dichiarati, ed anche per verificare la necessità di fare un altro ponte veicolare in quel punto, o se invece è possibile non farlo (**opzione Zero** o "*do nothing*"). Vedi punto D1, pag. 10 dello S.I.A.), o se farlo ma per riservarlo solo alla mobilità alternativa all'automobile (autobus, bicicletta e a piedi: "*opzioni alternative per la tipologia di mobilità*" S.I.A. pag 2). Infatti se, come viene affermato nello studio, i due ponti esistenti, ponte Saline e ponte Europa, a carreggiata unica, "*complessivamente ... smaltiscono un traffico di circa 60.000 veicoli (al giorno)...*"(S.I.A, p. 3). (ossia, mediamente 30.000 veicoli per ogni ponte), allora i **TRE NUOVI PONTI SUL SALINE PROPOSTI** dovrebbero offrire **UNA CAPACITA' ADDIZIONALE DI ULTERIORI 90.000 VEICOLI IN TRANSITO SULLA RETE STRADALE ORDINARIA** PER UN TOTALE DI 150.000 VEICOLI AL GIORNO che potrebbero attraversare il Saline SULLA RETE ORDINARIA URBANA. Ma allora è lecito domandarsi:

1.2.1 Ma come si fa a prevedere un incremento così elevato del traffico veicolare nell'area (+ 150 %), su quale base si fa tale previsione ?

1.2.2 Ammessa e non concessa la correttezza della previsione, ma è sostenibile un tale modello di crescita della mobilità su vettura privata in questa area urbana densa e delicata dal punto di vista ambientale ? Dobbiamo accettarla come previsione inevitabile o possiamo pensare di modificare questo MODELLO INSOSTENIBILE a favore di un **RIEQUILIBRIO MODALE ?**

1.2.3 Non è forse più ragionevole pensare che DUE NUOVI PONTI (via Tamigi, via Fosso Foreste), più vicini alla tangenziale Variante ANAS che si vuole raccordare, siano più che sufficiente per far fronte alla domanda futura e riequilibrare il traffico automobilistico esistente oggi ? Mentre nell'area urbana si potrebbe pensare di favorire la **MOBILITA' ALTERNATIVA ALL'AUTOMOBILE ED IL TRASPORTO PUBBLICO ?**

1.2.4 Ma se noi offriamo tutta questa nuova rete infrastrutturale di tre nuovi ponti sul Saline sulla viabilità urbana, a che servirà prolungare la tangenziale-Variante alla SS 16 fino a Silvi e a Pineto come è nei programmi ANAS e in tutti gli strumenti di

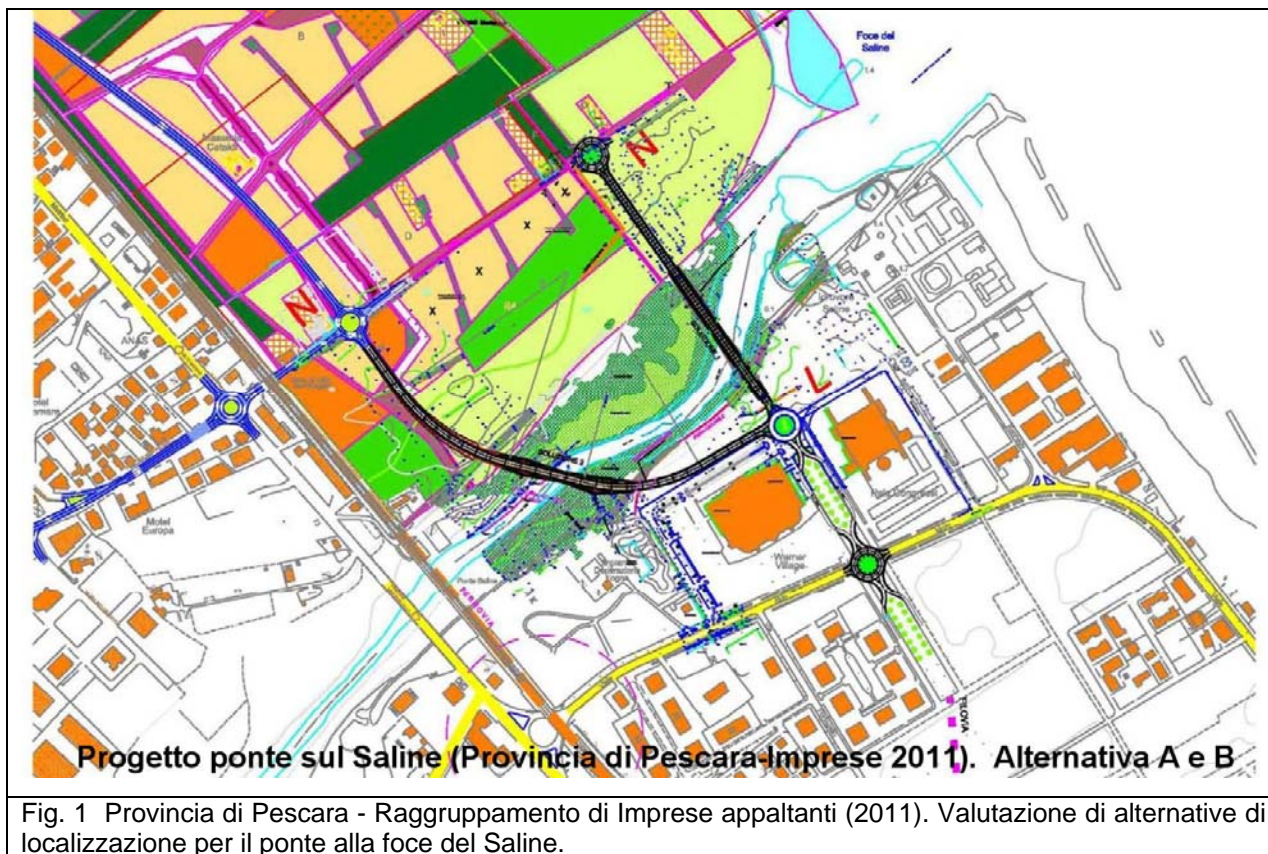
pianificazione ? Costruiremo quindi altri nuovi ponti per la variante ANAS oltre ai tre previsti dal progetto CIPE-Provincia di Pescara ? Abbiamo bisogno di tutte queste infrastrutture per le automobili ? Possiamo permettercele ? Ci saranno tutti questi spostamenti in automobile ? E come dovranno spostarsi coloro che non hanno o non possono usare un'automobile ? **E' UN MODELLO SOSTENIBILE ? E' UN MODELLO EQUO ? E' UN MODELLO REALISTICO ED ADEGUATO** per la realtà futura ?

Tutte queste domande non sono valutate nello Studio di impatto ambientale che ad esse non sa dare risposta. E uno studio di impatto ambientale che non sa valutare le conseguenze della realizzazione di un'opera e offrire una previsione credibile di evoluzione del sistema della domanda e offerta di mobilità non ha risposto alle domande cui era stata chiamata a rispondere.

2. Lo SIA non risponde alle richieste poste dal Comitato Regionale VIA non dando adeguate risposte "*... allo studio delle opzioni alternative sia per la localizzazione sia per la tipologia di mobilità e alla coerenza con la pianificazione...*"Infatti:

2.1 Non vengono valutate delle **ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONE** per il ponte, diverse dalla Foce del Saline. Le uniche due alternative valutate sono entrambe nell'area di Foce del Saline, a poche decine di metri l'una dall'altra, mentre un'alternativa di localizzazione da valutare doveva essere la localizzazione del ponte più a monte, verso l'interno dell'abitato, lontano dalla delicata e sovraccarica fascia costiera, in posizione più prossima al nodo della Variante alla SS 16 che si trova ad alcuni chilometri, retrostante sulle colline, in località Cimitero di Montesilvano. Le uniche due ipotesi analizzate prevedono entrambe di scaricare il traffico di attraversamento sulla rete stradale urbana dei lungomare, in posizione lontana da quella Variante alla SS16 che si vorrebbe raccordare, rischiando di riversare un enorme, addizionale, traffico agevolato sui lungomare delle città di Silvi e Montesilvano creando un **EFFETTO RETE** di traffico né avvertito né valutato ma molto facilmente prevedibile, dovuto al collegamento dei lungomare esistenti.

Si consideri che **I LUNGOMARE PER LO PIU' PRIVI DI INCROCI STRADALI ALMENO SUL LATO MARE**, rischiano di essere molto attraenti per il traffico pendolare ed attrattivi di traffico scorrevole ma pericoloso ed in conflitto con le funzioni turistiche, ambientali, ludiche e di fruibilità della spiaggia.



2.2 Non viene valutata alcuna **ALTERNATIVA MODALE** che possa sostituire la domanda attuale di mobilità su vettura privata con modi alternativi di trasporto più sostenibili quali: pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico. Si valuta solo la domanda di mobilità su vettura privata senza valutare la possibilità di ridurre tale domanda con un'offerta alternativa agevolata con modalità più sostenibili di trasporto: trasporto pubblico, ciclabilità e pedonalità.

2.3 In effetti alla lettura dei fenomeni di congestione ed elevata domanda di traffico veicolare sull'asse della SS 16 si propone di rispondere con un aumento dell'offerta infrastrutturale orientata alle sole automobili ma **PUNITIVA NEI CONFRONTI DEGLI ALTRI MODI DI TRASPORTO**. Infatti:

2.3.1 L'adozione di rotatorie precedenza all'anello ai terminali dei ponti e lungo il tracciato stradale tra Montesilvano e Silvi è contraria a qualsiasi ipotesi di uso di corsie preferenziali per il trasporto pubblico soprattutto nella aree a forte congestione di traffico. Infatti **sulle intersezione a rotatoria con precedenza all'anello non è possibile realizzare corsie preferenziali per il trasporto pubblico**, la precedenza spetta a chiunque circoli già sulla rotatoria e non a tipologie di veicoli preferenziali quali il trasporto pubblico.

2.3.2 La **sezione stradale adottata a carreggiata unica, tipo C3**, non prevede corsie preferenziali o agevolazioni per il trasporto pubblico. I veicoli del filobus articolati a cassa multipla circolano proprio come tutti gli altri veicoli sulla sede promiscua, anzi nel traffico sono penalizzati rispetto agli altri veicoli a causa dell'ingombro, del peso e della minore maneggevolezza nelle manovre.

2.3.3 Il **percorso ciclopedonale è forzatamente allungato, condizionato dalle forti pendenze del ponte, adiacente a strade inquinate di grande traffico**, e quindi evidentemente poco allettante per pedoni e ciclisti. Esso è lontano dalle "linee di desiderio" di ciclisti e pedoni che vorrebbero attraversare il fiume sulla prosecuzione degli esistenti lungomare, in mezzo al verde ed in prossimità del mare, come capita oggi sul ponte del mare a Pescara, riservato solo a pedoni e ciclisti, invece propone di allungare di quasi 2 chilometri dalla sede attuale il percorso ciclopedonale lungomare per poter proseguire verso la spiaggia di Città S. Angelo e Silvi.



Fig. 2 Il ponte del Mare ciclopedonale alla foce del Pescara (2010). Ponti in legno alle foci dei fiumi lungo tutta la costa teramana (2003-2008)

3. L'intervento, nato per **ESTENDERE GLI EFFETTI DEL PROLUNGAMENTO DELLA VARIANTE ANAS ALLA SS 16**, arrivata presso il cimitero di Montesilvano (sulle colline retrostanti gli abitati costieri di Montesilvano e Città S. Angelo) si traduce in effetti in una ulteriore variante litoranea alla SS 16, con quasi nessun collegamento con la predetta Variante ANAS collinare, che rischia di diventare, mediante **IL COLLEGAMENTO DELLE STRADE LUNGOMARE ESISTENTI A SILVI E A MONTESILVANO LA VERA VARIANTE URBANA ALLA SS 16** per l'attraversamento degli abitati di Silvi Città S. Angelo, Montesilvano e Pescara.

3.1 Tale scelta, in assenza di qualsiasi pianificazione urbanistica intercomunale, ed in contrasto con quella locale esistente, presenta numerosi punti di **INCOERENZA E CONFLITTO CON STRATEGIE DI PIANIFICAZIONE IN ATTO**.

3.1.1 Si aumenterebbe il carico di traffico sulla strada lungomare a fronte di un avvenuto recente restringimento e riduzione di capacità della stessa strada litoranea tra Pescara e Montesilvano. Si è infatti realizzata alcuni anni fa una **RIDUZIONE DELLA CAPACITÀ DELLA STRADA LUNGOMARE** con restringimento di carreggiata dai precedenti 10,00 m circa agli attuali 7,00 m circa per ospitare sul lato mare una pista ciclabile con viale alberato. Il prevedibile **AUMENTO DI TRAFFICO SULLA STRADA LITORANEA E' IN CONFLITTO CON TALE PRECEDENTE INVESTIMENTO A FAVORE DELLA CICLOPEDONALITÀ**.



Fig. 3 Il lungomare Aldo Moro di Montesilvano, con sezione ridotta dalla realizzazione della pista ciclabile

3.1.2 Si sono consolidate negli ultimi anni Numerose esperienze di **riduzione del traffico sulla strada lungomare**, sia temporanee (ZTL e chiusura temporanea al traffico in periodo estivo e festivo a favore di pedoni ciclisti e commercio ambulante), sia di tipo infrastrutturale (ponte del mare solo ciclopedonale alla foce dl fiume Pescara; Via Verde della costa dei Trabocchi sull'ex sede della ferrovia litoranea tra Ortona e San Salvo in provincia di Chieti; itinerario ciclopedonale della costa teramana esistente tra Pineto e San Benedetto del Tronto). Esse hanno dichiarato di fatto la volontà delle comunità locali di **RECUPERARE LA STRADA LUNGOMARE PER LA FRUIZIONE DI PEDONI E CICLISTI LUNGO TUTTA LA COSTA ABRUZZESE**. Tale scelta, estesa anche alla costa pescarese, con il collegamento delle reti esistenti del teramano con quella in realizzazione nel chietino, fornirebbe un'offerta infrastrutturale straordinaria per

la mobilità di pedoni e ciclisti LUNGO TUTTA LA COSTA ABRUZZESE che la trasformerebbe in un formidabile strumento di valorizzazione turistica e di qualificazione insediativa.



Fig. 4 La via verde (Greenway) della Costa Teatina (2010). Progetto in corso di realizzazione

L'AUMENTO DI TRAFFICO INDOTTO DAL COLLEGAMENTO CON PONTI STRADALI DEI LUNGOMARE E' IN CONFLITTO CON TALE PROSPETTIVA DI VALORIZZAZIONE DEI LUNGOMARE E DELL'INTERO TERRITORIO ADRIATICO.

4.0 La descrizione della COERENZA DELL'OPERA VALUTATA (PONTE STRADALE ALLA FOCE DEL SALINE) CON IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE E' NELLO STUDIO DI IMPATTO LACUNOSA, RETICENTE E MISTIFICANTE.

4.1 Alla ricostruzione fatta al punto A2 dei "Rapporti del progetto con la pianificazione di settore specifico, dei piani di riferimento, degli altri piani di settore potenzialmente interessati e con vincoli normativi" (pag. 5-7) si parla unicamente del QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE PROGRAMMATICO (A.2.1) e del QUDRO REGIONALE PAESISTICO (A.2.2), che sicuramente non avevano inserito l'opera proposta nella loro pianificazione e poco dicono sulla compatibilità dell'opera con il quadro pianificatorio.

Nello Studio si citano anche i contenuti generali delle previsioni del PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PESCARA (A.2.3) omettendo di fare riferimento a quello che il PTC prevede sull'area oggetto dell'intervento. Si omette completamente infine di fare riferimento agli strumenti della pianificazione locale e di quella di settore (piani del traffico e dei trasporti e piani delle opere di infrastrutturazione).

4.2.1 II PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PESCARA (1996) aveva previsto la prosecuzione della variante ANAS SS 16 verso Silvi, raccordandosi con l'Autostrada A14 a Città S. Angelo con una nuova strada fondo valle Fino. Non aveva invece previsto alcun ponte stradale per le autovetture alla foce del Saline, ma solo la prosecuzione della filovia metropolitana, per altro sulla stessa sede della SS 16.



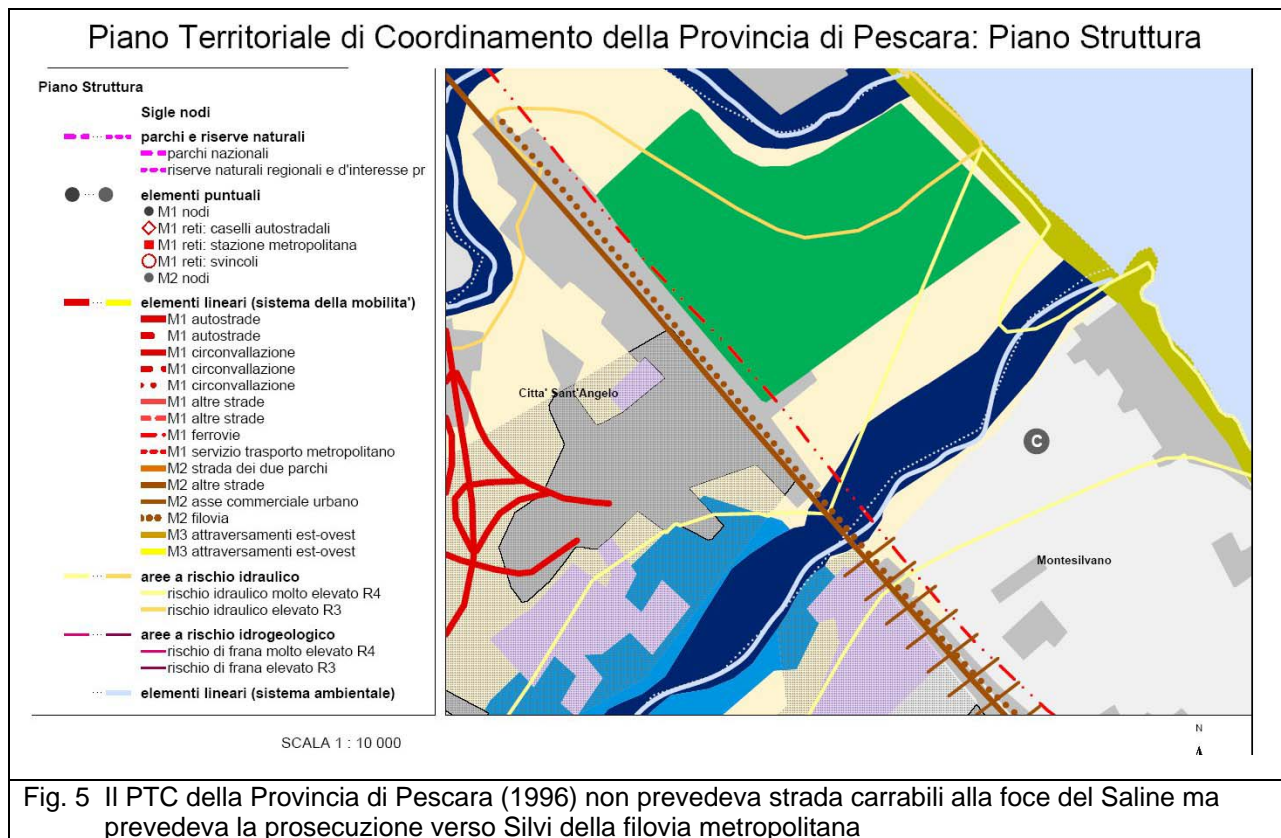


Fig. 5 Il PTC della Provincia di Pescara (1996) non prevedeva strada carrabili alla foce del Saline ma prevedeva la prosecuzione verso Silvi della filovia metropolitana

4.2.2 II PIANO PARTICOLAREGGIATO FOCE DEL SALINE PP1 DEL COMUNE DI MONTESILVANO (1996) aveva previsto nell'area golenale del Saline e sulle aree adiacenti un parco territoriale con Palacongressi, strutture alberghiere e cinema multisala, senza alcun collegamento stradale attraverso la Foce del Saline.

4.2.3 II PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI MONTESILVANO (2001) Aveva previsto un nuovo ponte sul Saline unicamente per la nuova filovia metropolitana in fase di realizzazione Pescara-Silvi. Nel 2003 l'Amministrazione Comunale aveva confermato la volontà di proseguire la Variante ANAS con un attraversamento in quota della vallata Vestina all'altezza del cimitero. A tutt'oggi il Comune di Montesilvano, è sprovvisto di un PIANO DEL TRAFFICO o di uno strumento di pianificazione della mobilità, benché obbligato per legge a dotarsene avendo con numero di abitanti superiore a 30.000.

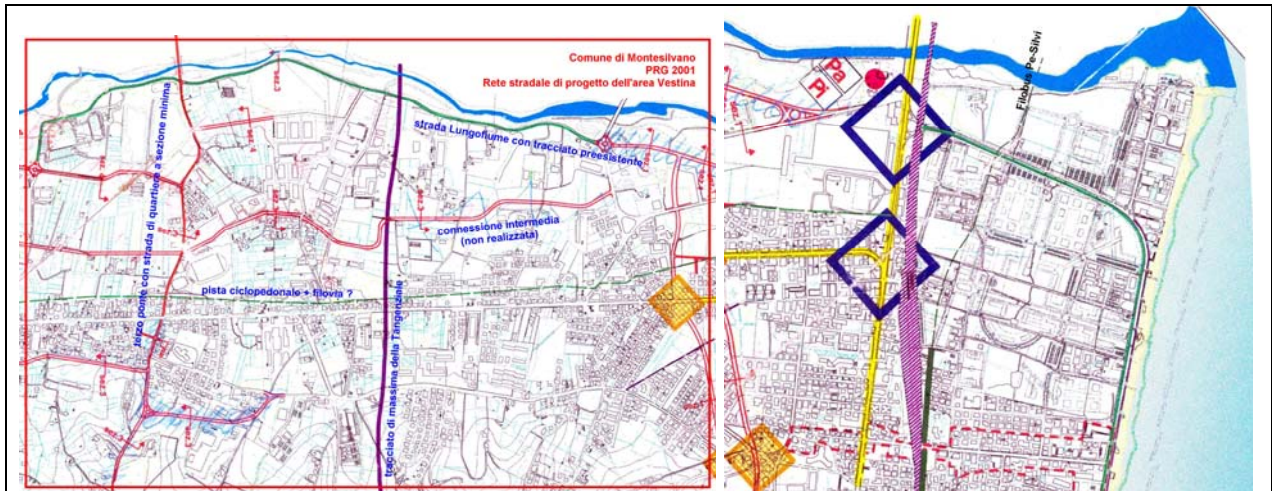


Fig. 6 Il PRG di Montesilvano (2001) non prevedeva strada carrabili alla foce del Saline ma prevedeva un nuovo ponte per la prosecuzione verso Silvi della filovia metropolitana. In località Cimitero era prevista la prosecuzione della tangenziale con scavalco dell'area Vestina con ponte strallato

4.2.4 IL PIANO PER LA REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO METROPOLITANO CON MEZZO A BASSO IMPATTO AMBIENTALE NELL'AREA URBANA PESCARA CHIETI DELLA REGIONE ABRUZZO-GESTIONE DEI TRASPORTI METROPOLITANI DI PESCARA (1999 ?)

ha ricevuto un finanziamento di circa 60 miliardi di vecchie lire per la realizzazione di una linea di trasporto pubblico, per buona parte in sede propria, lungo la fascia costiera e sul fondovalle Pescara. Essa sulla direttrice Nord passa sull'ex sede ferroviaria dismessa fino a Montesilvano e poi dovrà proseguire sino a Silvi. Attualmente è in fase avanzata di realizzazione la tratta Pescara centrale Montesilvano-Palacongressi di tale piano.



Fig. 7 La filovia metropolitana a Pescara (in corso di completamento il primo tratto Pescara-Montesilvano corre sul tracciato della ex ferrovia adriatica (la Strada-Parco). E' Prevista la prosecuzione del percorso fino a Silvi.

4.2.5 II PIANO PARTICOLAREGGIATO MARINA DI CITTA' S. ANGELO (2002)

aveva previsto un ponte ciclopedonale all'altezza della Foce del Saline-grandi

alberghied un ponte stradale e ciclopedonale in prossimità della linea ferroviaria. Ma tali previsioni sul Comune di Città S. Angelo non sono mai stati ratificati o inseriti nella pianificazione urbanistica del Comune di Montesilvano.



Fig. 7 Il Piano Particolareggiato di Marina di Città S. Angelo (2002) prevedeva un ponte ciclopedonale in prossimità della Foce del Saline ed un ponte stradale in prossimità della ferrovia, nella stessa posizione in cui sarà proposto nel 2010 dalla Provincia di Pescara. Ma tali previsioni non sono mai state concordate con il Comune di Montesilvano e non sono state inserite in piani territoriali sovracomunali.

4.2.6 LA VARIANTE AL PIANO DELLA MOBILITA' DI MARINA DI CITTA' S. ANGELO (2003). Aveva previsto oltre a due nuovi ponti sul Saline, un sistema di complanari di arroccamento sul fondovalle Fino, a cavallo del tracciato dell'autostrada, dalla SS 16 fino al raccordo alla Variante ANAS.

4.2.7 IL PROGETTO DI VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA LA VARIANTE SS 16 ED I COMUNI DI MONTESILVANO E CITTA' S. ANGELO DELLA PROVINCIA DI PE

(2010) doveva realizzare opere stradali per oltre 15,8 milioni di euro, stanziati con delibera CIPE 3/2006 da appaltare entro il 31/12/2009. Non essendo possibile entro tale data appaltare il ponte strallato di scavalco della zona Vestina in prosecuzione della Variante ANAS, sono stati individuati opere stradali per il miglioramento della rete esistente nel territorio dei due comuni. Sono previsti 3 nuovi ponti e 11 nodi da ristrutturare. Le nuove opere sono quasi tutte in Comune di Città S. Angelo, dotato di una pianificazione della rete di viabilità, mentre il comune di Montesilvano, privo di una pianificazione della rete di mobilità, ha ottenuto solo gli attraversamenti dei nuovi ponti e pochi limitati adeguamenti della rete stradale esistente. **IL PROGRAMMA DI INTERVENTI DELLA PROVINCIA E' FRUTTO DEGLI OBBLIGHI DI SPESA E NON DI UN QUADRO DI PIANIFICAZIONE ATTENDIBILE.** Le scelte infrastrutturali sono operate dal Dirigente di settore sulla base di un progetto Preliminare e di una Conferenza di Servizi con i Comuni. **NESSUN QUADRO DI PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE HA RATIFICATO LE SCELTE DI INVESTIMENTO.** Tanto è vero che lo stesso tracciato proposto per il tratto L-M, ponte alla Foce del Saline, era previsto in base alla pianificazione del solo Comune di Città S. Angelo in prossimità del ponte Ferroviario, su un tracciato verificato poi inaccettabile perchè passava sopra un parco pubblico recentemente realizzato dal Comune di Montesilvano ed in prossimità del sottopasso ferroviario. La previsione è stata rettificata in itinere col nuovo tracciato proposto.

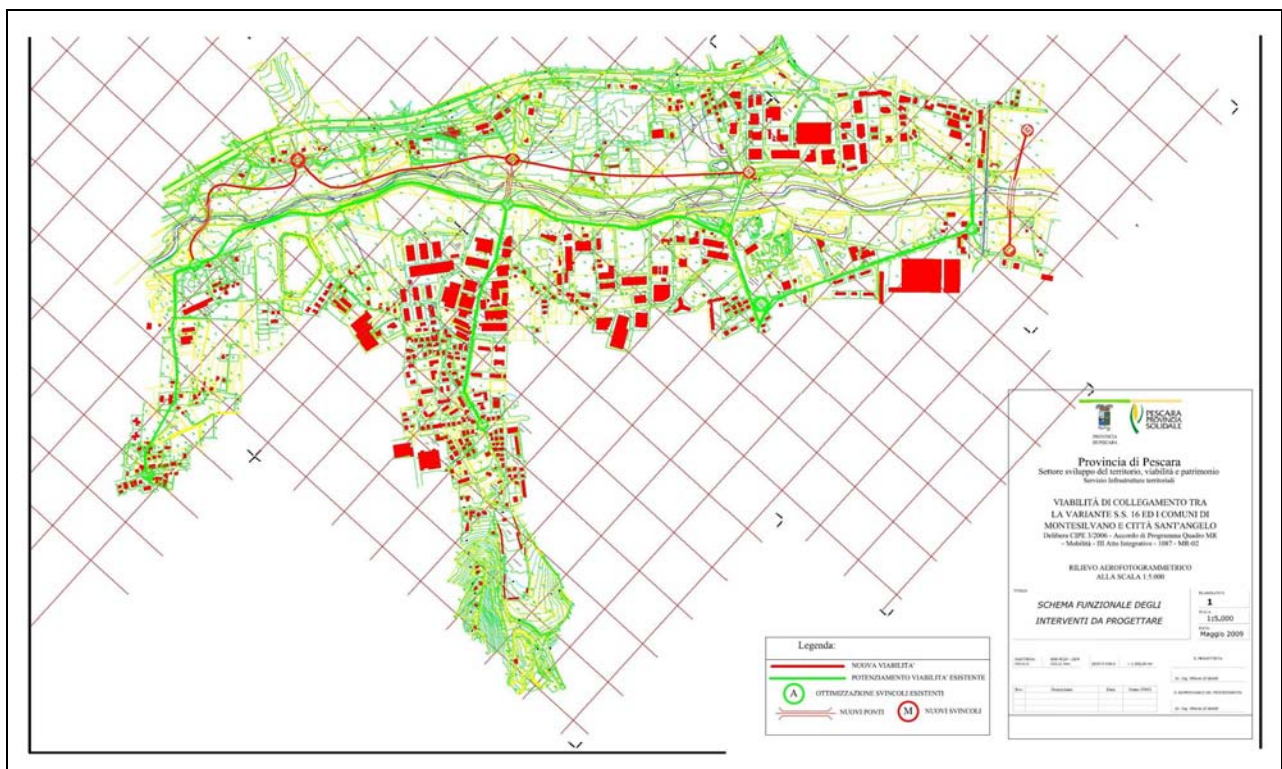


Fig. 8 Il Progetto della viabilità di collegamento tra Variante SS 16 e abitati di Montesilvano e Città S. Angelo, della Provincia di Pescara (2010) ricalca in buona parte le proposte infrastrutturali del Comune di Città S. Angelo

CONCLUSIONI. La realizzazione di un terzo ponte a percorrenza veicolare nell'area di foce del Saline non è sufficientemente valutata nella sua necessità ed adeguatezza a rispondere all'esigenza di collegamento della variante ANAS alla SS16 agli abitati di Montesilvano e Città S. Angelo. Essa è lontana dal tracciato della variante ANAS e non costituisce un collegamento per dirottare il traffico di attraversamento all'esterno degli abitati.

Rischia invece di essere un'ulteriore incentivo all'aumento del traffico su vettura privata all'interno degli abitati stessi mediante la connessione in rete dei lungomare delle città di Silvi e Montesilvano. Questo impatto, probabile e facilmente prevedibile, non viene stimato né valutato adeguatamente dallo Studio di impatto ambientale.

L'offerta di tre nuovi ponti veicolari sul Saline sulla rete locale dei comuni è sovradimensionata, insostenibile ed in conflitto con le strategie di riequilibrio modale degli altri modi di trasporto (trasporto pubblico pedoni e ciclisti).

Appare più ragionevole ridimensionare il progetto di **questo ponte per il solo attraversamento su corsia riservata del mezzo pubblico metropolitano** tra Pescara e Silvi in corso di realizzazione, come previsto da tutti gli strumenti di pianificazione territoriale di area vasta. Un **ponte leggero non invasivo per la mobilità ciclo pedonale** è pensabile sia realizzato in prossimità della foce e in prosecuzione e collegamento ciclopedonale dei lungomare di Silvi e Montesilvano, in modo che si vada a completare la rete delle Vie Verdi abruzzesi dalla costa teramana a quella chietina, in gran parte realizzata o in via di realizzazione. Esso potrà diventare un vero e formidabile strumento di valorizzazione del territorio litoraneo e urbano dei comuni e dell'intera regione Abruzzo.

Estensore della presente Osservazioni e Proposte

Prof. Arch. Giuseppe Di Giampietro, Webstrade.it

Viale Inghilterra 4 Montesilvano

Tel-Fax (st.) 02-4474-978 – digiampietro@webstrade.it