

## **PROPOSTA DI VARIANTE DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL PONTE FOCE DEL SALINE, IN RELAZIONE ALLA RIQUALIFICAZIONE DEL PP1 DI MONTESILVANO**

-----  
(a cura di arch. G. Di Giampietro, Webstrade.it, in collaborazione con consigliere comunale G. Di Stefano, PD, Comune di Montesilvano 3/03/2013)  
Tel 02-4474-978 - [digiampietro@webstrade.it](mailto:digiampietro@webstrade.it) )

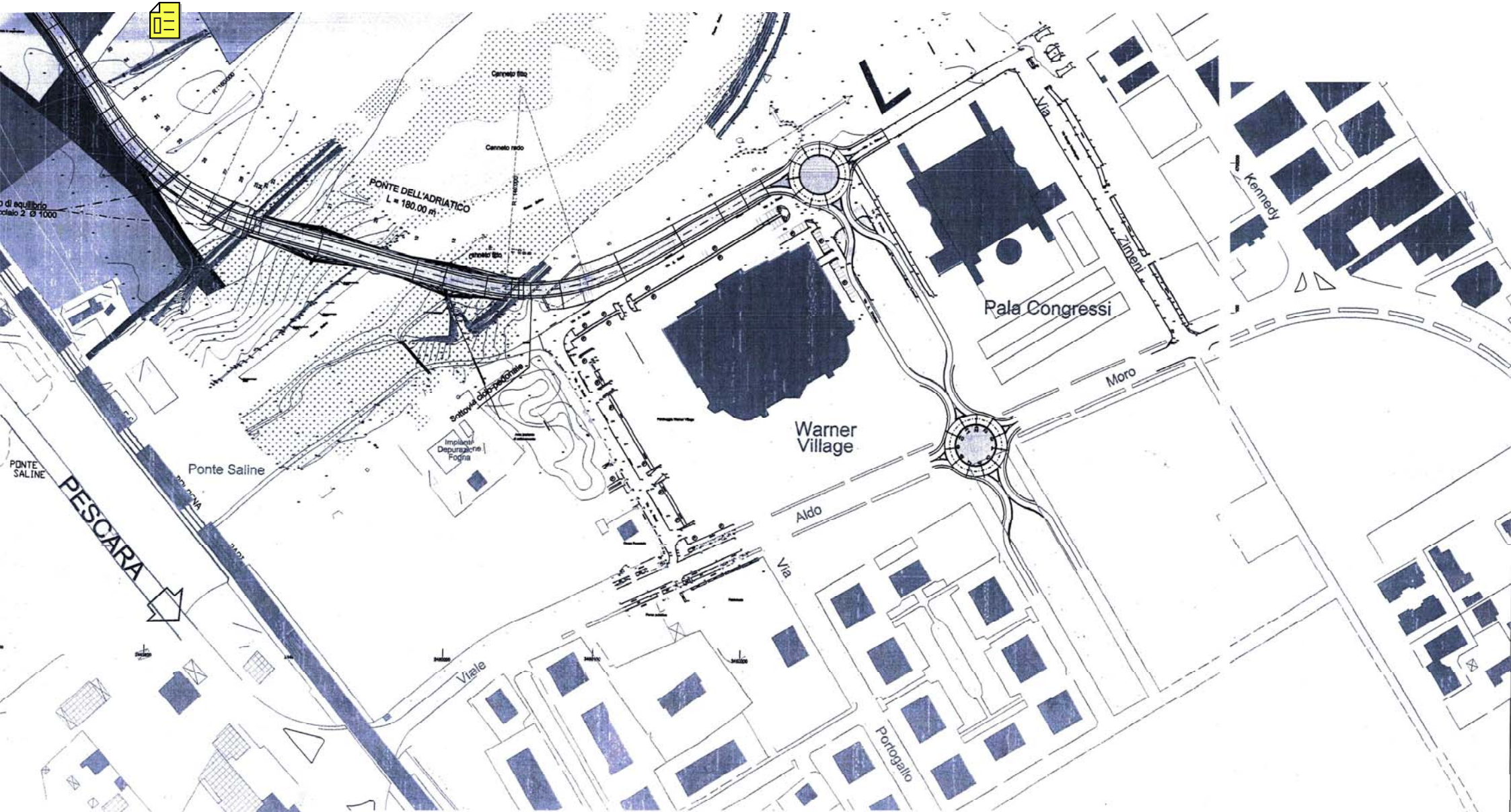
**FIG. 1** - Il Progetto Definitivo per il terzo ponte Foce del Saline tra Città S. Angelo e Montesilvano, elaborato dalla Provincia di Pescara e Imprese esecutrici, nella versione iniziale (2011-2012) era orientato esclusivamente al traffico automobilistico, con sezione stradale di tipo C1 (extraurbana secondaria) e prevedeva tre rotatorie, di cui due a Montesilvano: una all'incrocio con lungofiume A.Rossi e via A. D'Andrea e un'altra all'incrocio tra via A. D'Andrea e lungomare A.Moro.

Questa scelta infrastrutturale di tipo automobilistico è in conflitto con gli orientamenti programmatici, urbanistici e di mobilità del Comune di Montesilvano che è orientato invece a privilegiare su questo ponte le modalità alternative all'automobile: trasporto pubblico, pedonalità e ciclabilità.

I motivi della scelta a favore delle modalità alternative al traffico automobilistico su vettura privata sono noti ed evidenti:

a) ci sono già altri due ponti a monte di questo dedicati al traffico veicolare (ponte SS 16, ponte Europa), altri due nuovi ponti veicolari sono in costruzione in questo stesso progetto della Provincia di Pescara (Fosso Foreste, via Tamigi). Probabilmente si dovrà costruire anche un nuovo ponte per raccordare l'uscita della tangenziale di Montesilvano cimitero con l'autostrada A14. Non ha senso aumentare l'offerta di un quinto/sesto ponte per il traffico automobilistico tra i lungomare di Montesilvano e di Silvi. Occorre su questo ponte creare un'alternativa modale al traffico automobilistico, in un'area fortemente urbanizzata, delicata, turistica, di area metropolitana. L'obiettivo è il riequilibrio modale, ossia togliere dalla strada 20 mila veicoli per spostarne gli utenti su trasporto collettivo in sede propria, ciclabilità, pedonalità (TCSP, BICI, PED).

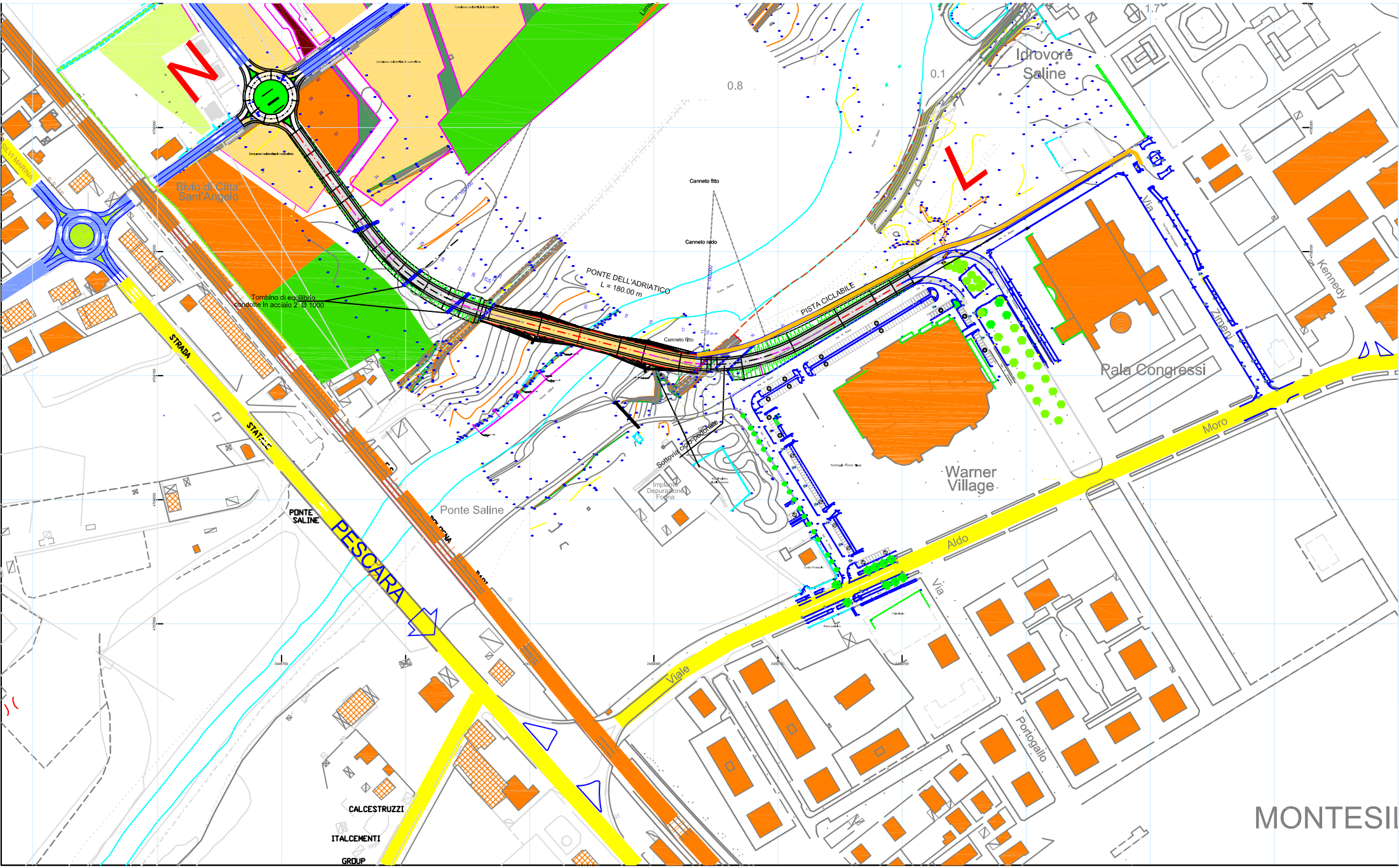
b) Non si possono collegare i lungomare di Silvi e Montesilvano con una rete stradale veicolare. Si genererebbe una forte attrazione di traffico sugli stessi lungomare, diritti e privi di incroci sul mare, con conflitto con la vocazione turistica e ambientale dell'area e le scelte precedentemente fatte dall'A.C. di creare un lungomare ciclopedonale con riduzione dello spazio destinato al traffico.



**PROGETTO NUOVO PONTE FOCE DEL SALINE  
TRA MONTESILVANO E CITTA' S,ANGELO - PROVINCIA DI PESCARA 2011-2013** **MONTE SILVANO**

**FIG. 2** - A seguito delle osservazioni presentate dal consigliere comunale Gabriele Di Stefano in Commissione LLPP del Comune di Montesilvano si è avuta una prima modifica al Progetto Definitivo a cura dell' Ing. Donato Pescatore, tecnico delle imprese esecutrici.

Sono state eliminate le due rotatorie in comune di Montesilvano, sostituendo quella su via A.Rossi con due bretelle di salita sui due lati di via A. D'Andrea. La sezione rimane di tipo stradale (m 10,50 complessivi, con carreggiata di m 7,50 + due banchine da m 1,50). Il percorso ciclopedonale è esterno alla strada, sui fianchi del rilevato (pista ciclabile di 2 m di larghezza ?) Sul ponte si ipotizzano due soluzioni alternative per il percorso ciclopedonale: un percorso di m 3,20 in carreggiata centrale, oppure di m 2,50 sull'impalcato esterno alla carreggiata.



CALCESTRUZZI  
ITALCEMENTI  
GROUP

MONTESII

**FIG. 3** - E' stata condotta una verifica di congruenza della soluzione Ponte Saline confrontandola con l'assetto urbanistico e della mobilità futura del quartiere PP1 a Montesilvano (verifica e proposte a cura dell'arch. G. Di Giampietro, Webstrade.it).

Tra le esigenze irrinunciabili per il comune di Montesilvano ci sono le seguenti **prescrizioni**:

1. Dedicare questo terzo ponte Foce del Saline alla mobilità alternativa all'automobile (trasporto collettivo in sede propria, ciclabilità, pedonalità), escludendo il traffico automobilistico.

2. Raccordare subito la rete ciclopedonale esistente sul lungomare (dall'Hotel Promenade, incrocio con via Kennedy) al nuovo ponte. Il percorso ciclopedonale sarà protetto e qualificato e avrà una larghezza minima netta di m 4 se bidirezionale (2,5 m per biciclette + 1,5 per pedoni), sarà illuminato, priva di barriere architettoniche, protetta alle intersezioni e, possibilmente, alberata.

La lunghezza del tratto di percorso ciclopedonale da completare, Kennedy - A.Moro – Washington – A.Rossi - attacco ponte, è di m 570 in buona parte già pavimentati da adeguare.

3. Predisporre l'accesso al ponte per la linea TCSP Pescara - Silvi (filovia o, in futuro, tranvia, ma da subito bus metropolitano). Nell'attesa dell'arrivo della filovia dalla strada parco la sede riservata potrà essere utilizzata dai bus metropolitani (Silvi-Pescara, Linea 38 estesa...). La rotatoria compatta sul terminale A.D'Andrea-A.Rossi (già esistente, da adeguare), sarà adeguata con precedenza al TCSP (semafori o Stop). La forma del nodo rimarrà circolare, come è attualmente, per l'inversione di marcia e l'imbocco del ponte. Avendo i veicoli TCSP le porte a destra, sarebbe meglio che la circolazione intorno al Paseo A.D'Andrea avvenisse in senso orario con discesa dei passeggeri direttamente sul paseo centrale. Il traffico veicolare, che dovrebbe dare la precedenza al TCSP (semafori o Stop) accederebbe allo snodo di via A.Rossi - A.D'Andrea per l'inversione di marcia sui controviali, l'accesso ai parcheggi e la circolazione interna dalla via A. Rossi.

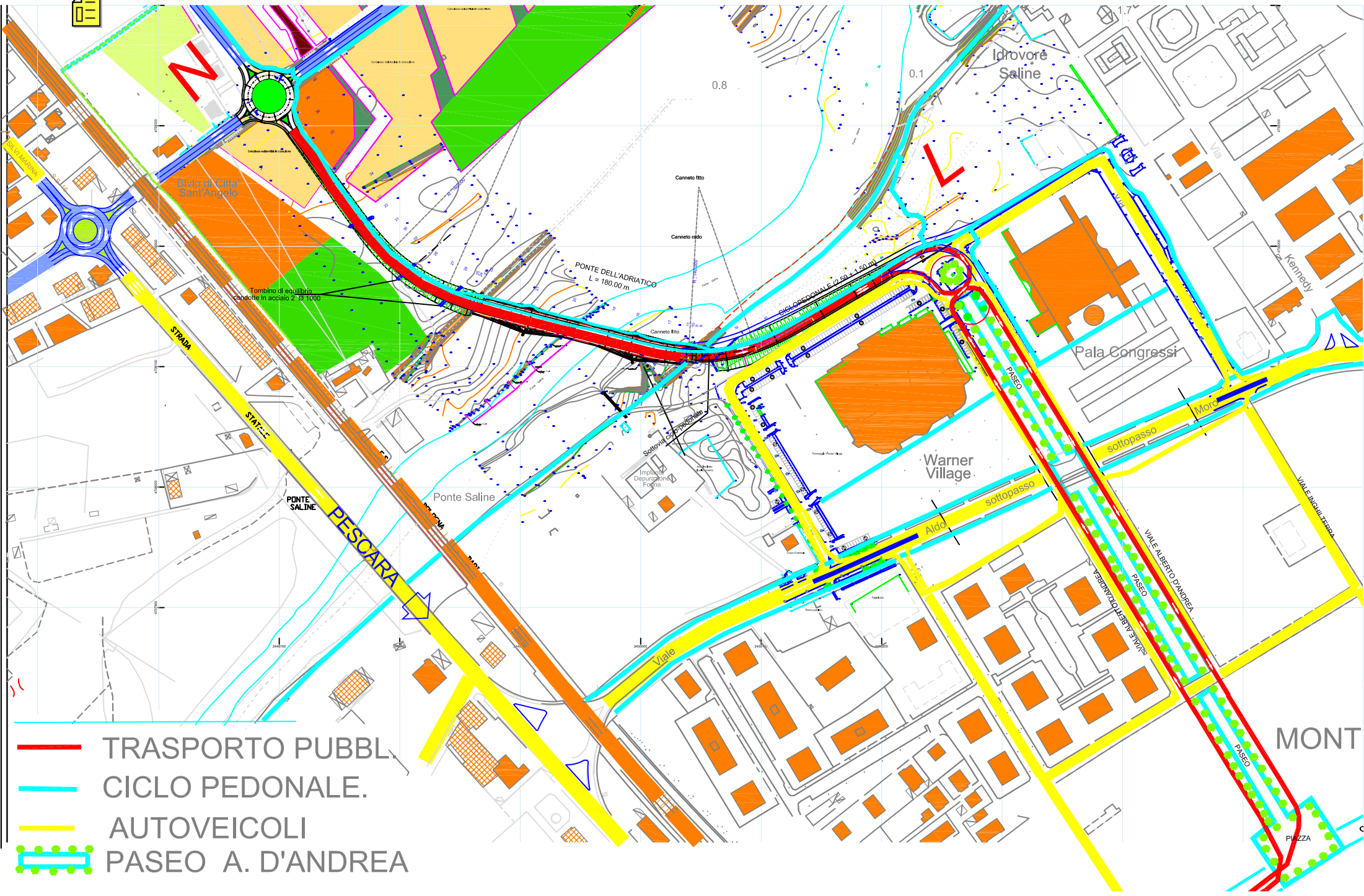
4. Riquilificare il viale Alberto D'Andrea come asse urbano pedonale, piazza allungata, paseo, area del mercato settimanale, cuore del nuovo quartiere PP1, dalla grande piazza su Corso Strasburgo al fiume. Sui due controviali a senso unico correrebbe la linea del TCSP, filovia o tranvia, oltre al traffico locale di accesso. Questo progetto inserito nel nuovo PP1, potrebbe essere oggetto di un progetto speciale di recupero con la partecipazione di imprese, proprietari, consorzio albergatori, e cofinanziato con fondi pubblici (Progetto città).

5. La rotatoria precedentemente prevista all'incrocio del Paseo A.D'Andrea con il viale A.Moro non è idonea a garantire la priorità ciclopedonale e del trasporto pubblico sull'asse alberato A.D'Andrea. Sono possibili due soluzioni alternative per favorire la continuità della fruizione ciclopedonale e del TCSP sul paseo A. D'Andrea, all'incrocio con via A.Moro:

a) un sottopasso su via A.Moro con rampe lunghe 90 m (pendenza 6,5-7 %). L'accesso all'area Multisala - Palazzo dei Congressi avverrebbe da Est dalle vie Washington e A.Rossi (uscita da via A.D'Andrea - Inghilterra e da via Kennedy) e da Ovest dalle vie Portogallo - A.D'Andrea e da via Kennedy (uscita da via A.Rossi, e da via Kennedy).

Oltre al senso unico sui controviali di via A. D'Andrea accorerebbe completare due bretelle sul fronte stradale tra via Portogallo - D'Andrea (parcheggio) e tra via D'Andrea - Inghilterra.

b) una soluzione più economica di (a) è un'intersezione a raso su piattaforma rialzata, con attraversamento pedonale e semafori a chiamata (semafori intelligenti).



- TRASPORTO PUBBLICO
- CICLO PEDONALE
- AUTOVEICOLI
- PASEO A. D'ANDREA

**FIG. 4** - Il progetto iniziale del ponte Saline prevedeva una carreggiata unica destinata alle automobili e percorso ciclopedonale su impalcato esterno di m 2,50.

La carreggiata stradale di tipo C1, automobilistica di m 10,50 di larghezza, è incompatibile con le strategie di riequilibrio modale del traffico a favore di TCSP, pedoni e ciclisti.

Non sono previsti marciapiedi. E' prevista solo parzialmente una pista ciclabile di larghezza m 2,50, evidentemente insufficiente per ciclisti e pedoni, visto che l'intera estensione del ponte è di oltre 600 metri.

**FIG. 5** - Nella sezione in rilevato di tipo C1 (strada extraurbana secondaria) non sono previsti marciapiedi né piste ciclabili. Sul viadotto è prevista solo parzialmente una pista ciclabile di larghezza m 2,50, evidentemente insufficiente per ciclisti e pedoni.



SEZIONE IN MEZZERIA  
 scala 1:50  
 PROGETTO BASE  
 CARREGGIATA UNICA STRADALE  
 CON CICLOPEDONALE SU  
 IMPALCATO ESTERNO

SEZIONE MEZZERIA  
 scala 1:50

25000

15000

ASSE STRADA

1900

1900

Funi spirali  
 chiuse #92mm

Funi spirali  
 chiuse #92mm

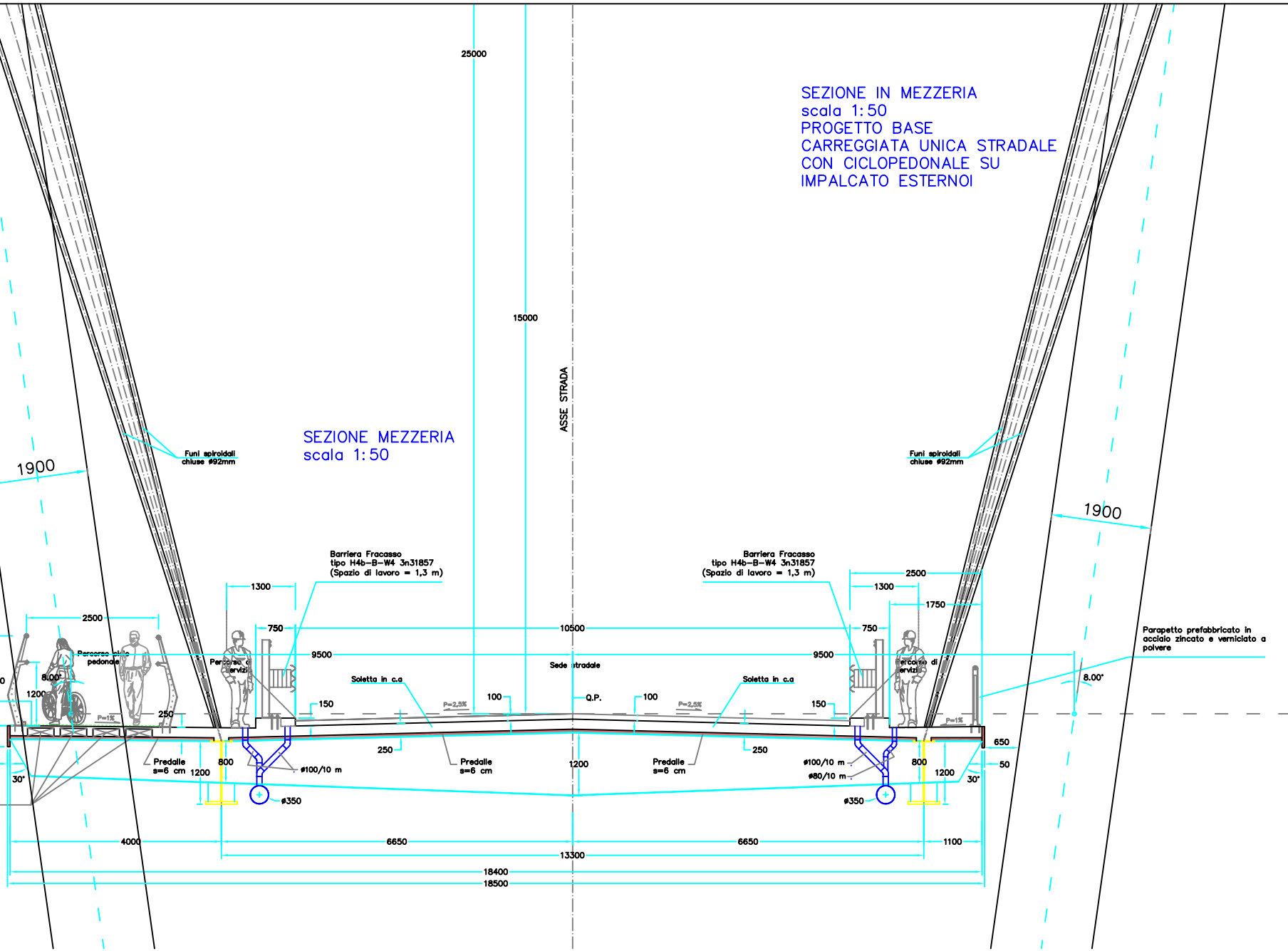
Barriera Fracasso  
 tipo H4b-B-W4 3n31857  
 (Spazio di lavoro = 1,3 m)

Barriera Fracasso  
 tipo H4b-B-W4 3n31857  
 (Spazio di lavoro = 1,3 m)

Parapetto prefabbricato in  
 acciaio zincato e verniciato a  
 polvere

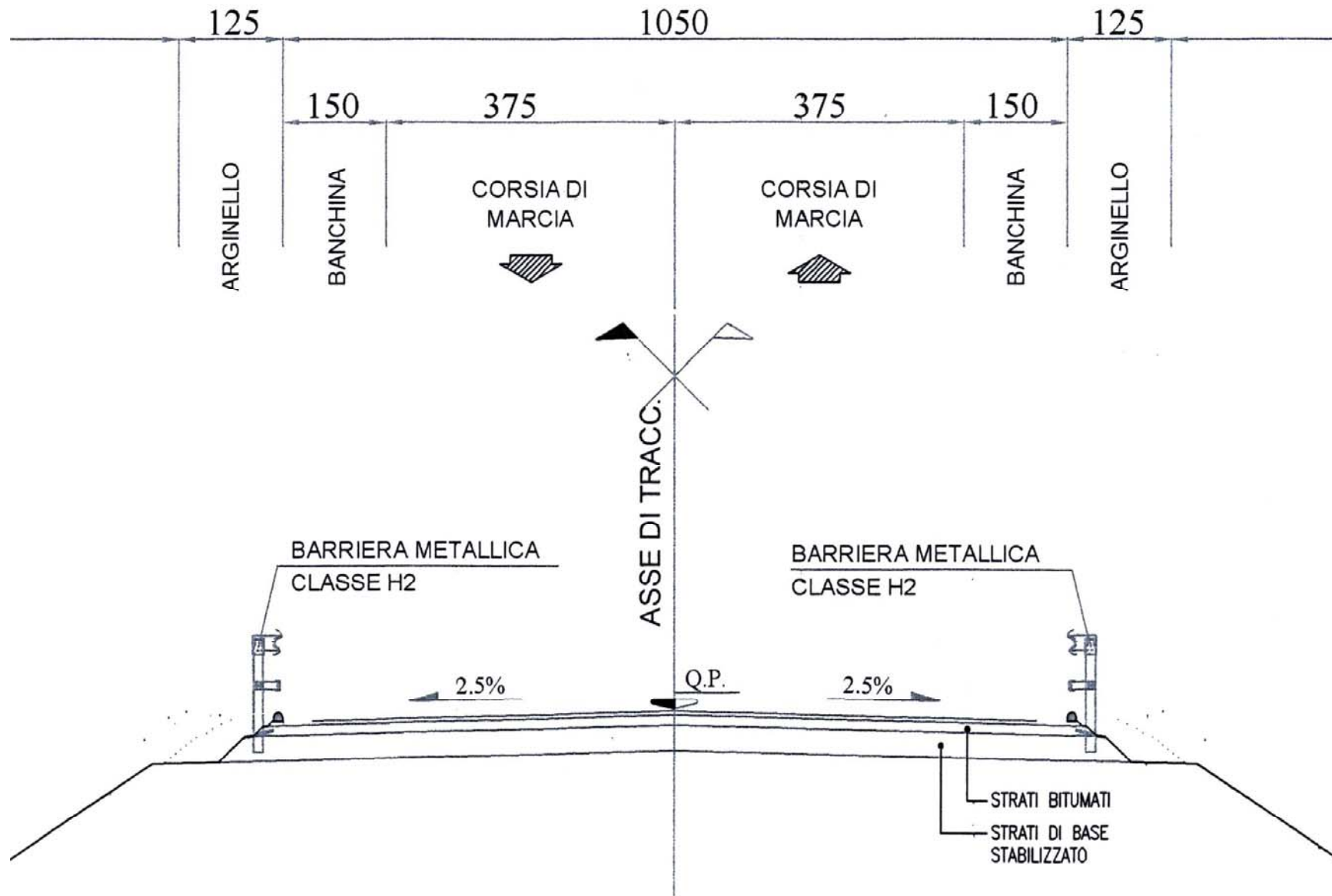
- TRATTAMENTO SUPERFICIALE  
 PISTA CICLABILE:
- Pulizia accurata del supporto
  - Applicazione del 1° strato di malta sintetica per la regolarizzazione della superficie in binder bituminoso (tipo Floorgum Antracite)
  - Applicazione del manto sintetico colorato pedonabile multiuso (tipo Floorgum Paint)

Alleggerimento con elementi di  
 polistirolo di larghezza 50 cm ed  
 altezza 15 cm





SEZIONE TIPO IN RILEVATO scala 1:100



PROGETTO NUOVO PONTE FOCE DEL SALINE  
TRA MONTESILVANO E CITTA' S,ANGELO  
PROVINCIA DI PESCARA 2011-2013

**FIG. 6.** (Proposta di Variante 1, a cura dell'Ing. Donato Pescatore).

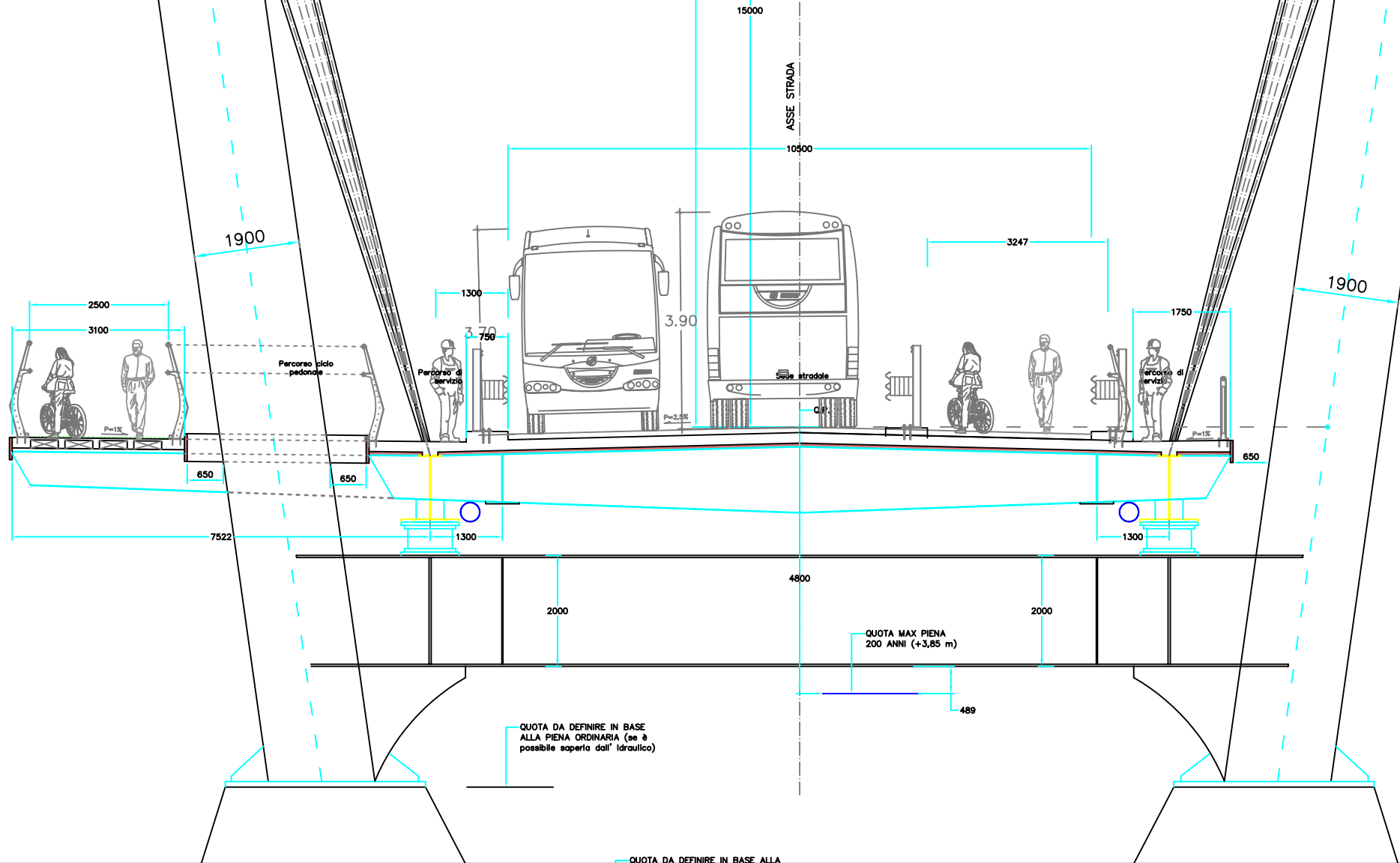
Tenendo conto delle osservazioni del C.C. Di Stefano nella Commissione LLPP del Comune di Montesilvano i tecnici delle imprese hanno proposto una carreggiata stradale per il solo trasporto pubblico, con due possibili percorsi ciclopedonali adiacenti alla carreggiata.

La sezione stradale per il trasporto pubblico dovrebbe essere di m 6,50, aumentata però di due banchine laterali di 0,50 metri essendoci ostacoli verticali laterali, quali guard rail, pilastri di sostegno della linea area di alimentazione, pali di illuminazione.

Il percorso ciclopedonale dovrebbe avere una larghezza minima di 4 metri se in sede unica per entrambe le utenze. oppure ci saranno due percorsi adiacenti: uno per i pedoni (2 - 2,5 m) e uno per le biciclette (2,50 m). In un percorso panoramico sul fiume Saline il lato più interessante è quello verso la foce, lato mare.



SEZIONE IN ASSE PILE  
scala 1:50  
MODIFICA 1  
TRASPORTO PUBBLICO  
+ PEDONI E CICLISTI SU  
PERCORSI ADIACENTI



**FIG. 7** - Nella proposta di Variante 2, a cura dell'Arch. G. Di Giampietro, Webstrade.it, la sezione stradale per il trasporto pubblico sul ponte è stata portata a m 7,50 compreso il franco laterale per ostacoli verticali (guard rail, pilastri di sostegno della linea area di alimentazione, pali di illuminazione).

Il percorso ciclopedonale, che sul rilevato di accesso al ponte ha una larghezza totale di m 4,00, sul ponte si scompone in due percorsi adiacenti di m 2,50 ciascuno: uno per ciclisti, adiacente alla carreggiata del trasporto pubblico, ed un altro per i pedoni su impalcato esterno, dalla parte più panoramica del ponte (lato mare), con collegamenti trasversali tra i due percorsi.

Il ponte sarà dotato di illuminazione ed adeguati arredi per la protezione di pedoni e ciclisti. Sarà consentita la fermata panoramica dei pedoni sul ponte stesso.

Il ponte diventerebbe, oltre che un'infrastruttura strategica per il trasporto pubblico metropolitano, anche un notevole elemento di valorizzazione paesaggistica e ambientale del parco e riserva naturale Foce del Saline, ugualmente strategico nella valorizzazione del complesso turistico, congressuale e del tempo libero della Foce del Saline.

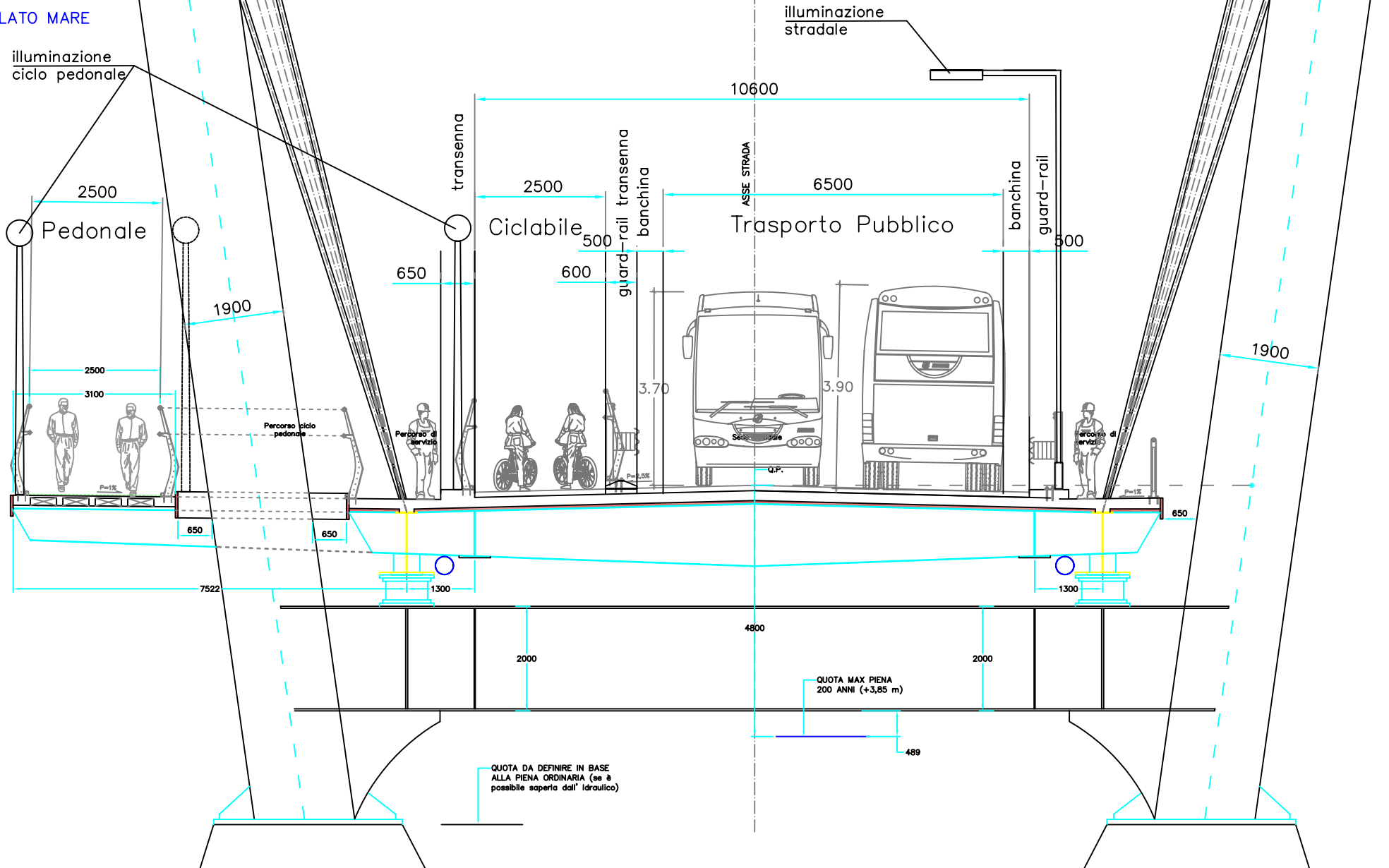
**FIG 8** - Proposta di variante 2. Sezione in rilevato, con carreggiata per il trasporto collettivo in sede propria di m 6,50 + banchine di m 0,50. transenna con cordolo di separazione e percorso ciclopedonale di m 4 adiacente alla carreggiata, per un totale di m 12,00 di carreggiata. Sarà garantito nella realizzazione dell'opera illuminazione, arredi, alberata di completamento.

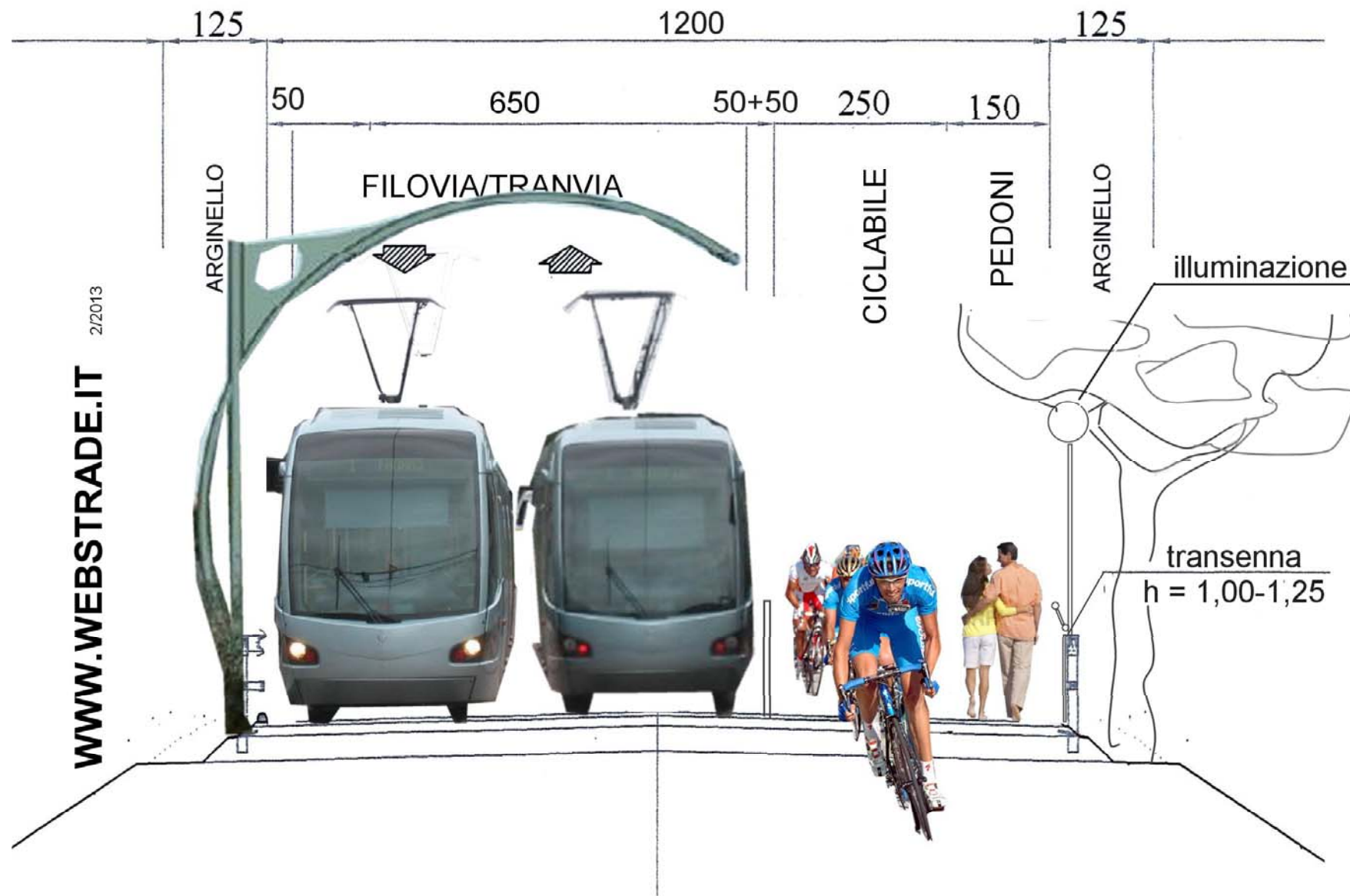


percorso  
pedonale  
su impalcato

LATO MARE

SEZIONE IN ASSE PILE  
scala 1:50  
VARIANTE 2  
(COMUNE MONTESILVANO)





**IL NUOVO PONTE FOCE DEL SALINE SOLO PER PEDONI CICLISTI E TRASPORTO PUBBLICO IN SEDE PROPRIA**