




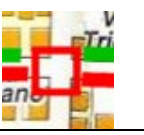








PROPOSTE DI PIANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
PER MONTESILVANO (Webstrade.it 6/2012)

LEGENDA

n.		Infrastrutture / Zone	Km Esist.	Km/n Prog.
1		Piste ciclabili esistenti - (pista Lungomare a trincea da bonificare con rialzo a quota marciapiede) - pista Strada Parco esistente - pista esistente A.Moro alberghi-SS16	3 3 1,5	(3)
2		Completamento tratti mancanti ciclabile Lungomare		1
3		Parcheggi su strada, lato collina, esistenti	3,5	
4		Spostamento Parcheggi da lato mare a lato collina (Marinelli-Isonzo)		0,5
5		Miniroatorie sul lungomare A. Moro per moderazione del traffico e inversione di marcia, con svolta solo a destra		n. 11
6		Piattaforme rialzate su incroci con strada parco per mdt e sicurezza stradale		n. 10
7		Filovia metropolitana in corso di realizzazione (a Mts)	3	
8		Prosecuzione Filovia: - tratto Montesilvano Europa-PP1 - tratto Città S.A.-Silvi municipio		1 5
9		ponte filovia sul Saline ponte ciclopedonale Foce del Saline ponte ciclopedonale Piomba		0,9 0,2 0,1
10		Corsie ciclabili su strada - Verrotti (3,5)-Chiarini (2 km) - Vestina Nord-Cappelle		5,5 3,5
11		Pista ciclabile lungofiume Saline - tratto 1 alberghi-parco Europa - tratto 2 Parco del Saline		1 6
12		Zone 30 con moderazione delle velocità e migliore sicurezza per pedoni e ciclisti		





WWW.WEBSTRADE.IT (Montesivano 2012)

incrocio via Arno minirotonda e completamento pista ciclabile con viale centrale

Riqualificazione e completamento della pista lungomare esistente



- 1. rialzo della pista ciclabile al livello del marciapiede
- 2. viale alberato al centro tra pedoni e ciclisti

3. intersezione a minirotonda per inversione di marcia e svolta solo a dx

WWW.WEBSTRADE.IT 6/11

incrocio via Adige



Riqualificazione e completamento della pista lungomare esistente



MONTESILVANO, PIANO PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

Un impegno urgente per la nuova amministrazione eletta nelle elezioni amministrative del Maggio 2012 è quello della città sostenibile: per l'ambiente, per l'economia, per la società. In particolare la mobilità sostenibile è uno dei temi sui cui si potrà misurare la capacità di indicare un nuovo modo di pensare la città.

L'Amministrazione Comunale dovrà finalmente **affrontare i problemi** e le emergenze lasciate irrisolte dalla precedente Giunta:

- Oltre 60 mila veicoli che ogni giorno attraversano la fascia costiera, e quasi 35 mila ve/g sul fondovalle Saline, con i problemi di inquinamento, congestione, pericolo per la sicurezza stradale e mancanza di accessibilità per gli utenti deboli: una città monomodale, dipendente dall'auto;
- Un Piano urbano del traffico (PUT) che non c'è (nonostante sia obbligatorio per legge) ed il mancato coordinamento con i piani di mobilità dei comuni circostanti;
- Un Piano regolatore generale (PRG) da rivedere, a partire da un'analisi dei problemi della città attuale - un diluvio di case senza servizi e strade senza marciapiede - pensando alla riqualificazione dell'esistente e al recupero di standard e infrastrutture mancanti;
- Il tema della Tangenziale di Pescara (Variante Anas alla SS16) e del collegamento dell'uscita Cimitero con il casello dell'autostrada A14 ed il fondovalle Vestino. Una visione: recuperare il tracciato dell'A14 come asse attrezzato urbano del fondovalle Saline Tavo, e costruire altrove la terza corsia;
- Una prospettiva per il filò metropolitano, che deve arrivare fino a Silvi per togliere 20 mila veicoli dalle strade, e può costituire un'occasione per riqualificare la città e valorizzare le proprietà adiacenti. Ma bisogna progettare la parte mancante dentro il PP1 e decidere sui ponti su Saline e Piomba.

I problemi della mobilità rendono la città invivibile, degradata e non competitiva la sua economia. In particolare, una mobilità sostenibile oltre a migliorare la qualità della vita, è un importante valore aggiunto per l'immagine della città e la sua economia turistica.

Da subito si può lavorare su una **proposta strategica fattibile in tempi brevi**:

- Completare (e bonificare) la pista ciclabile litoranea (da recuperare nel tratto esistente portando la pista al livello del percorso pedonale e sistemando incroci e parcheggi); collegare la pista litoranea con i percorsi ciclabili di Pescara e Silvi, in modo da offrire in tempi brevi alla città e all'economia turistica una dotazione di livello mondiale: chilometri di piste e percorsi protetti di alto pregio ambientale lungo tutto l'Abruzzo costiero, da Vasto al Tronto. Pochi paesi al mondo possono offrire tanto in un tale contesto ambientale e urbano.

1. Completamento della Ciclovia Adriatica a Montesilvano

Come azione immediata di intervento, di rapida fattibilità e sicura efficacia nel generare valore aggiunto e qualità ambientale. Esso si realizza per tratti:

1.1 Completare i tratti mancanti della pista ciclabile lungomare verso Pescara (0,5 km) e verso Silvi (via Maresca-grandi alberghi come Zona 30) e lungo il fiume Saline, almeno fino al parco della Libertà (circa 0,9 km).

1.2 Recuperare il percorso ciclabile mancante, tra via Marinelli e via Isonzo, spostando i parcheggi da lato mare a lato collina e affiancando al percorso pedonale la pista ciclabile lato mare. Sarà opportuno che il filare di palme, invece che a bordo strada con problemi per la visibilità dei pedoni e rischi per la sicurezza stradale, sia collocato al centro del nuovo percorso a separare il percorso pedonale da quello ciclabile.

1.3 Migliorare la circolazione dei veicoli e moderare le velocità sul lungomare A. Moro con una serie intervallata di miniroatorie che permettano l'inversione di marcia, eliminando le code per l'inversione a sinistra. Le miniroatorie semisormontabili permettono la manovra di tutti i veicoli anche in spazi ristretti

1.4 Mettere in sicurezza l'attuale pista in trincea (circa 2,2 m), rialzandola a livello del marciapiede (circa 3 m) venendo così a disporre di una ampia passeggiata di oltre 5m di ampiezza, con separazione di pedoni e ciclisti, ma più flessibile e sicura, anche in presenza di fermate bus e attraversamenti pedonali.

2 I ponti sul Saline. Per molti motivi non è possibile realizzare il ponte Foce del Saline per il traffico automobilistico come vorrebbe la Provincia di Pescara (vedi Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale dell'opera, Webstrade.it Novembre 2011). Non possiamo collegare le riviere di Silvi e Montesilvano per le automobili: un suicidio urbanistico e del sistema della mobilità metropolitana. Occorre invece pensare ad un sistema di mobilità sostenibile alternativo all'automobile: pedoni e ciclisti sull'itinerario lungomare (il collegamento tra la ciclabile del Teramano e la prossima *greenway* Via Verde teatina della costa dei Trabocchi: 150 km ciclopedonali su tutta la costa abruzzese) e il trasporto pubblico metropolitana, linea Nord, da Pescara a Silvi: oggi filovia, domani metropolitana leggera o tranvia che, dall'ex tracciato ferroviario Strada-Parco, passerà per il PP1 - viale D'Andrea – Warner, Città S. Angelo fino a Silvi. Le automobili dovranno ricollegarsi alla tangenziale all'interno, attraverso le fondovalle Saline - Tavo – Fino, fino alla Variante Anas uscita Cimitero. E' possibile pensare per un futuro a breve al riuso del tratto urbano dell'autostrada A14 da Silvi a Caprara innesto-A24. Sarebbe il tratto urbano dell'asse attrezzato del fondovalle Saline-Tavo, di cui Montesilvano è il naturale capoluogo. Una proposta realistica, anche visti gli alti costi di adeguamento della prossima terza corsia autostradale. L'asse portante della dell'asta Nord di quel sistema a "Pi greco" che collega la fascia costiera ai due fondovalle del Pescara e del Saline-Tavo.

5.1 Per questi motivi credo che sarebbe ragionevole pensare a dei ponti leggeri e diretti in prosecuzione della ciclovie Adriatica alla foce di fiumi Saline e Piomba, ed un ponte solo per il trasporto pubblico (magari meno invasivo) sul tracciato proposto dalla Provincia di Pescara.

3. Il trasporto pubblico metropolitano. Il trasporto pubblico è un'opzione strategica per la nuova realtà metropolitana, da Pescara a Silvi, a Francavilla e Chieti Scalo.

Le fermate non saranno solo una pensilina ma ove possibile devono diventare piazza o centro di interscambio, da progettare insieme con l'edilizia adiacente, possibilmente con portici e terziario a piano terra. Vedi Corso Strasburgo-Piazza Europa – Viale D'Andrea, da progettare insieme alla nuova linea del

trasporto pubblico (Possibile interramento del viale Aldo Moro, per recuperare il viale Alberto D'Andrea come "rambla" per passeggiate manifestazioni, mercato settimanale...). I parcheggi del Warner dovrebbero essere usati di giorno per l'interscambio con il mezzo pubblico e la sera per il cinema.

L'arrivo del filobus dovrà costituire l'occasione per una trasformazione dell'edilizia prospiciente attraverso una normativa speciale, da Piano di Recupero urbanistico, lungo il tracciato della Filovia. Potranno esserci per gli edifici adiacenti al filobus premi di cubatura e cambi di destinazione d'uso ma solo rispettando le linee guida per la trasformazione dell'esistente. Si chiederà l'eliminazione dei recinti a filo strada e la realizzazione di piani terra commerciali con ampi marciapiedi, accessibilità pedonale e caratteristiche omogenee allo spazio pubblico del "corso" lungo la filovia. Un esempio: via Ugo Foscolo, strettoia lungo la filovia con i recinti delle case a filo strada, avrà una normativa speciale. I privati potranno realizzare trasformazioni solo arretrando i recinti e realizzando i marciapiedi che non ci sono.

Occorre pensare alla possibilità un domani di trasformare la filovia in tranvia o metropolitana leggera. L'obiettivo è togliere almeno 20 mila veicoli dalle strade (o 1/3 del traffico passante).

Il tracciato e le intersezioni tra linea del trasporto pubblico e rete viaria deve essere protetto. Per una maggiore efficienza, competitività e sicurezza della linea si tratterà di una linea TCSP, trasporto collettivo in sede propria. In particolare agli incroci si avranno (in ordine di costo crescente):

- piattaforme rialzate agli incroci per il rallentamento del traffico, anche a protezione dei ciclisti sulla parallela pista ciclabile
- semafori intelligenti con priorità al trasporto pubblico
- eventuali sottopassi del traffico per valorizzare il viale centrale come boulevard urbano (A. Moro – A. D'Andrea)

4. Via verde lungofiume e Parco del Saline. Un'altra opzione strategica, soprattutto per il comparto turistico alberghiero, è quello di recuperare e risanare il lungofiume Saline-Tavo con una via verde ciclopedonale come collegamento tra parchi comprensoriali lungo il corso del fiume. Le numerose cave e discariche industriali in dismissione non possono trasformarsi in centri commerciali e ulteriore edilizia, ma devono puntare al verde e alle attrezzature per il tempo libero che valorizzino il complesso alberghiero di Montesilvano dotato di oltre 4.000 posti letto. A Montesilvano mancano campeggi, aree per concerti e pic nic all'aperto. La pista del Tavo Saline oltre ad attraversare zone di grande valore paesistico, dovrebbe permettere di raggiungere in bicicletta in maniera sicura e godibile aree pregiate e centri storici dell'interno, da Passo Cordone a Penne al Voltigno.

5. Non solo piste, ma anche corsie ciclabili e Zone 30. La bicicletta e la pedonalità devono ritornare ad essere la modalità privilegiata per la mobilità urbana all'interno delle "isole ambientali di quartiere", per andare a scuola, al supermercato, al mare, in farmacia e nel disbrigo delle pratiche quotidiane. Il primo requisito per le strade è la sicurezza. Ciò si può ottenere, moderando il traffico, per velocità e volume, e aumentando lo spazio dedicato a biciclette e pedoni riducendo quello dedicato alle automobili. Su alcune strade ampie e con meno conflitti con veicoli in sosta e attraversamenti si potranno ricavare delle corsie ciclabili su strada in modo da garantire spostamenti sicuri tra i quartieri

in bicicletta. Ad esempio su via Verrotti e via Chiarini. All'interno delle "isole ambientali" definite dalla rete stradale principale ci dovrebbe essere un'applicazione estesa della Zona 30, diffusissima in tutta Europa. La riduzione delle velocità, il recupero della precedenza a destra, l'individuazione di "porte d'entrata e uscita", oltre all'impiego, quando necessario, di soluzioni per rallentare le velocità, soprattutto agli incroci con miniroatorie e piattaforme, sono tecniche collaudate in tutta Europa che garantiscono una migliore sicurezza oggettiva per gli utenti deboli della strada. Nel regolamento edilizio comunale si prevederà l'obbligo di rastrelliere per la sosta delle biciclette in tutti i locali ad accesso pubblico, dagli stabilimenti balneari, alle attività commerciali agli studi professionali. Il parcheggio per le biciclette dovrà essere garantito prima di quello per i veicoli. Ogni supermercato dovrà essere accessibile in maniera sicura alle biciclette e ai pedoni.

6. Recupero dello spazio stradale e Regolamento Viario. Una politica per le biciclette, oltre a strategie per la sostenibilità nel risparmio energetico, nella raccolta dei rifiuti, nell'accessibilità di percorsi ed edifici..., dovranno essere inserite nel regolamento edilizio comunale. Nei condomini e per gli spazi ad accesso pubblico dovranno essere previsti spazi ed attrezzature per il parcheggio delle biciclette, per la raccolta differenziata, per l'accessibilità dei diversamente abili, per il risparmio energetico, come già capita nei regolamenti comunali di tanti comuni virtuosi, mentre si dovrà porre fine alle numerose "furbizie" permesse oggi in tema di sottotetti, cubature premiali, distanze e altezze degli edifici. Uno strumento strategico, adottato con il Piano urbano del traffico, ma da inserire e coordinare con lo stesso Piano Regolatore Generale è il Regolamento Viario. In una città in cui la maggioranza delle strade è priva di marciapiedi, di parcheggi, di verde, occorre un piano di recupero dell'esistente che, oltre alla classificazione delle zone e della gerarchia stradale, identifichi le regole per la riqualificazione del primo spazio pubblico urbano: lo spazio stradale. Si definiranno, in relazione alle diverse tipologie, arretramenti e trattamento dei recinti, aree di sosta, parcheggi su strada, trattamento degli incroci, viali alberati, accessibilità barriere architettoniche e accessi: regole per la trasformazione dell'esistente e la nuova edificazione. Regole chiare ed efficienti per una città pubblica accessibile e sicura. L'ambiente nuovo dove sia possibile una mobilità pedonale, ciclabile e per il trasporto pubblico di una città sostenibile.

Miontesilvano, Giugno 2012.



Riqualificazione di via Foscolo e Zona 30 per il PP1 da attuare con normative di PRG e regolamento viario.

