



UNA TRAGEDIA ABRUZZESE

Tre ponti sul Saline. Una tangenziale arenata tra le colline. Un filobus ultramoderno contestatato e deliberato senza partecipazione. La grande opportunità della ciclovia adriatica che non si riesce a cogliere. Una VIA da Ponzio Pilato. Abruzzo bello e impossibile.

di Giuseppe Di Giampietro, Webstrade.it (Comunicato Stampa. 7 Luglio 2012)

Il fatto. Il 3 Luglio 2012 l'Ufficio VIA della Regione Abruzzo, pilatescamente ha approvato il terzo ponte sul Saline per le auto, così com'è stato presentato dalla Provincia di Pescara e dalle imprese, con "eventuale passaggio *anche* per il nuovo filobus" (bontà loro).

Ma questa è una storia incredibile di mancanza di pianificazione, di sperpero di denaro pubblico, di massacro urbanistico e incapacità di affrontare i problemi con una visione moderna di sviluppo sostenibile, e senza rispetto per le popolazioni locali.

La genesi di questa storia. La tangenziale di Pescara nel 2010 prosegue verso Nord, dovendo scavalcare il continuum abitato dell'area metropolitana pescarese, tra Montesilvano, Città S. Angelo e Silvi, ma termina dietro il cimitero di Montesilvano in un posto in collina servito solo da minime strade locali e non si sa come farla proseguire. Su un megaponte a 60 metri di altezza, in tunnel con pendenze di più del 6% o attraverso l'abitato di Montesilvano? Nel dubbio, intanto si costruiscono case e scuole sulle aree previste per il passaggio dell'infrastruttura "Poi si vedrà".

Il traffico da' i numeri. Piove come manna dal cielo un finanziamento di 15,8 milioni di euro dal Cipe e si decide di scavalcare lo spinoso problema realizzando tre nuovi ponti tra Montesilvano e Città S. Angelo. Poco importa se essi finiscono su una atrofizzata rete stradale locale in mezzo alle case. Ma l'assurdo sta nei numeri.

Sulla fascia costiera a Montesilvano attualmente circolano 60 mila veicoli al giorno sulla rete locale (SS 16, lungomare e via Chiarini), questo stesso volume di traffico passa attraverso i due ponti esistenti (ss16 e ponte Europa) mentre un volume di traffico molto minore usa l'autostrada A14 (15-20 mila veicoli giorno). C'è il paradosso che la rete stradale locale attualmente sopporta tre volte il traffico della rete specialistica di lunga percorrenza. Per questo enorme volume di traffico sulla rete locale si realizzano tre nuovi ponti, con un'aumento del 150 % dell'offerta, tutte sulla rete stradale locale. Quando arriverà, se arriverà, la prosecuzione della tangenziale di Pescara ci sarà un nuovo quarto ponte. Si sarà triplicata l'offerta infrastrutturale per le autovetture tra le due città a Nord di Pescara. Ma servono tutti questi ponti veicolari? Quanto costeranno?, Che conseguenze avranno sulla mobilità dell'area? Ce li possiamo permettere? Domande senza risposta.

L'alternativa modale. Visto che i miglioramenti infrastrutturali devono servire per riportare il traffico veicolare di attraversamento su tangenziale e autostrada, all'interno del fondovalle Saline, le associazioni ambientaliste locali avevano chiesto il terzo ponte, quello vicino alla foce e al centro alberghiero di Montesilvano solo per il trasporto pubblico, con l'intento di rendere competitiva la nuova linea di trasporto collettivo in sede propria, (Phileas, il filobus automatizzato in fase di costruzione) che dovrebbe proseguire fino a Silvi con l'obiettivo di togliere dalle strade locali almeno 20 mila veicoli, spostandone l'utenza sul trasporto pubblico. Di più, c'è evidenza che il terzo ponte sul Saline rischia di collegare i lungomare di Silvi e Montesilvano, riversando un fiume di macchine pericoloso e inquinante vicino alla spiaggia, che non ha incroci sul lato mare. Nonostante il fatto che nel frattempo si è ridotta la sezione stradale del lungomare con la costruzione di piste ciclabili. Il lungomare rischierebbe di diventare la vera tangenziale delle città. Altro che Variante Anas.

La nuova filovia sulla sede dell'ex tracciato ferroviario tra Pescara e Montesilvano, doveva essere uno strumento strategico per il "riequilibrio modale" tra traffico automobilistico e modi alternativi (trasporto pubblico, ciclabilità, pedonalità) per una mobilità sostenibile, al centro dell'abitato tra Silvi e Francavilla, come chiedeva disperatamente il compianto senatore medico Glauco Torlontano. Rischia però di diventare un giocattolo rotto in mano ai dirigenti della Gestione trasporti metropolitani pescarese. Essi hanno secretato i progetti, appaltato le opere, senza discutere con le comunità locali del piano e delle scelte. Una forte opposizione al mezzo pubblico è derivata sia dal desiderio di uno spazio libero dalle automobili sul sedime della costruenda filovia, la cosiddetta "strada parco, sia dal non comprendere l'utilità di un'opera che molti sentivano come non propria.

Turismo sostenibile. Ma in questo buio c'è una novità straordinaria di livello mondiale per il turismo e la qualità ambientale di tutta la fascia costiera abruzzese. Dal riuso come via verde ciclopedonale della ex ferrovia litoranea dismessa tra Ortona e Vasto (Greenway della costa dei trabocchi, in provincia di Chieti) e dal collegamento delle reti ciclabili rivierasche in provincia di Teramo, da Martinsicuro a Silvi, con ponti prefabbricati in legno alle foci dei fiumi, collegando i tratti esistenti sulla costa pescarese, si è venuta configurando l'immagine di una grande ciclovia adriatica ininterrotta lungo tutti i 130 chilometri costieri dell'Abruzzo. Mancano solo brevi tratti. Uno di questi è il tratto Montesilvano Silvi. Quale migliore occasione per completare il percorso con dei ponti leggeri ciclopedonali proprio sulla costa, come si è fatto in provincia di Teramo? Questo, in particolare, a Montesilvano valorizzerebbe anche gli oltre 4 mila posti letto del complesso alberghiero locale, che potrebbe proporre un turismo libero dalle automobili lungo tutti i 130 chilometri di costa abruzzese.

Un ottuso realismo. Ma la visione dei politici locali è molto miope. Meglio tre ponti per le macchine subito che una difficile tangenziale, un impopolare trasporto pubblico, una poco allettante (per gli appalti) ciclovia litoranea. Intanto costruiamo i ponti per le auto e saldiamo gli abitati delle città litoranee con nuovi complessi edilizi, sperando di fare decollare i nuovi mastodontici complessi "le Dune" a Silvi e "Saline" a Città S. Angelo, nonostante la crisi delle nuove abitazioni "Poi si vedrà". Intanto distruggiamo l'abitato costiero con traffico, congestione, dipendenza dall'auto e degrado ambientale. L'industria delle costruzioni è più importante dell'economia turistica, le case più della qualità ambientale.

Una mancanza di visione. Il terzo ponte alla foce del Saline non è mai stato previsto nei piani urbanistici di Provincia e Comune di Montesilvano. Le opere pubbliche nascono solo per la disponibilità inattesa di finanziamenti senza un quadro di riferimento territoriale. Era invece previsto un ponte per il trasporto pubblico in sede propria che deve arrivare fino a Silvi, ma i Comuni rivieraschi non hanno indicato in maniera chiara tracciato e sezione del nuovo asse metropolitano nei propri PRG. "Intanto costruiamo. Poi si vedrà". Senza piani della mobilità, senza un piano delle grandi infrastrutture, senza una visione di area metropolitana. Intanto si costruisce con i finanziamenti disponibili "poi si vedrà". E' la caporetto di una classe dirigente che non sa nemmeno cosa farà nel pomeriggio. Che vuole decidere senza discutere con nessuno, che non ha una visione del futuro (ma nemmeno dei problemi del presente) ma non è in grado di rendere conto delle proprie scelte e di assumersi le responsabilità delle decisioni prese.

Serve la VIA ? Da ultimo due parole sull'Ufficio Via regionale. La procedura di Valutazione di impatto ambientale aveva generato molte aspettative, quanto meno di partecipazione collettiva alle scelte e di razionalità delle decisioni. "Per evitare gli errori di progettazione prima e l'opposizione locale alle opere dopo". Ma serve a qualcosa un ufficio che, "dopo attenta valutazione" ha deciso di approvare il progetto del terzo ponte così com'è, un megaponte strallato con pennoni di 41 m di altezza, essenzialmente per le auto senza dare alcuna spiegazione, senza valutazione di alternative, senza valutazione degli effetti indotti, senza valutazione della efficacia economica della spesa, interessandosi della nidificazione degli

uccelli della foce del Saline ma disinteressandosi completamente di quasi centomila persone e sessantamila veicoli interessati dall'intervento ?

Forse c'è da pensare che siano legittime l'accanita opposizione delle comunità locali e del movimento NO TAV ? Forse... I cittadini abruzzesi comunque, l'hanno dimostrato in numerose occasioni, contro il traforo del Gran Sasso le piattaforme petrolifere e le torri vicino al mare, non sono disposti a tacere e a subire scelte fatte senza ragione e senza discussione. Ed intendono difendere il loro territorio perché lo amano troppo per poterlo vedere distruggere in maniera irresponsabile.

Le osservazioni di Webstrade allo studio di impatto ambientale del terzo ponte sul Saline (PDF 1,8 Mb):

http://www.webstrade.it/montesilvano/2011-11_SIA_ponte_saline_osservazioni_GDG.pdf

La vicenda della via del terzo ponte

<http://www.webstrade.it/montesilvano#via-ponte-saline>

Denuncia. Un grave errore urbanistico

<http://www.webstrade.it/montesilvano/index.htm#Ponti-Saline-2011>

Contatti:

digiampietro@webstrade.it - 02-4474-978