

Venerdì 9 DICEMBRE 2016 ORE 11,00 presso Sala Consiliare Comune di Montesilvano QUALE FUTURO PER LA VARIANTE ALLA SS16 ?

Intervengono Il Sindaco MARAGNO, il Senatore MATTIOLI, il presidente della Regione D'ALFONSO, e della Provincia di Pescara DI MARCO.

UN INVITO ALLA DISCUSSIONE PER PARLARE FINALMENTE DI MOBILITA', PONTI, RIUSO DELL'A14 E ASSE ATTREZZATO NORD, ITINERARI PEDONALI E CICLABILI, RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN SEDE PROPRIA, STRADA PARCO, PARCHEGGI. INSOMMA SI DOVREBBE PARLARE DI UN PIANO PER LA MOBILITA' DELL'AREA VASTA DEL NORD PESCARESE, NON SOLO DI VARIANTE ALLA SS16. UNA RICHIESTA AL PRESIDENTE LUCIANO D'ALFONSO.

(di Giuseppe Di Giampietro, arch phd, Webstrade.it - Montesilvano, 8 Dicembre 2016)

Un convegno a Montesilvano a cui avrei voluto partecipare, ma purtroppo essendo fuori città, segnalo alcuni argomenti da discutere sul tema, sperando che ad essi qualcuno vorrà dare una risposta.

1. Si torna a parlare di infrastrutture: la variante alla Statale 16, in particolare della cosiddetta tangenziale di Pescara, che a Montesilvano finisce sulla collina in prossimità del cimitero, riversando un fiume di macchine sulla rete stradale ordinaria, senza collegarsi all'autostrada, ma soprattutto senza un piano. Di nuovo si parla di opere pubbliche, costosissime e strategiche, ma senza piani, senza valutazione di alternative, senza confronto pubblico. Non conosciamo quale sarà la proposta che verrà fatta per la prosecuzione della tangenziale di Montesilvano-cimitero verso Nord, ma sappiamo sicuramente che essa sarà priva di un piano quadro per la mobilità: né un PUT, piano urbano del traffico, obbligatorio per legge ma finora assente a Montesilvano, né un PUMS, piano urbano della mobilità sostenibile, come chiesto dalle direttive europee: un piano che sia intercomunale, di tutti i modi di trasporto, in particolare di quelli sostenibili (ossia trasporto pubblico, bicicletta e pedone). Un piano dovrebbe essere uno strumento di riflessione, confronto e programmazione, pubblico, trasparente e partecipato.
2. Alcuni dati del problema. Oltre 60 mila veicoli al giorno, sulle strade urbane lungomare tra Pescara e Montesilvano (più di tutti gli abitanti di Montesilvano). Oltre 45 mila veicoli sull'asse della Vestina. Circa 55 mila

veicoli sui due ponti urbani Saline ed Europa. Oltre 5 mila veicoli nell'ora di punta del mattino sulle strade urbane di Pescara all'altezza di Piazza Duca degli Abruzzi (dati CMG 2015). Un traffico insostenibile, tanto che Pescara, benché sia di fronte al mare, sfonda ogni anno il tetto massimo consentito di superamento degli inquinanti dell'aria. I parcheggi nell'area centrale di Pescara sono insufficienti per gli stessi abitanti residenti, né si può incentivare l'arrivo in automobile in centro, offrendo parcheggi di lunga sosta nell'area della stazione.

Dall'altra parte c'è un'autostrada A14 a due corsie che è ormai arrivata a saturazione dalle Marche fino a Pescara. Si parla di terza corsia, ma nessuno discute seriamente delle opportunità che si aprono per recuperare l'A14 come tangenziale Nord del sistema Pescara (almeno da Chieti fino a Pineto), spendendo i soldi della terza corsia, con tutte le gallerie ed i viadotti da rifare, per un nuovo tracciato, più interno e meno impattante.

3. Sono molti i problemi che un piano della mobilità dovrebbe risolvere e le decisioni da prendere.

I ponti; il trasporto pubblico in sede propria ed il destino della Strada Parco; i parcheggi di interscambio; la rete dei percorsi ciclopedonali lungomare lungofiume e interquartiere. Tutti problemi da discutere, valutare e affrontare con un'ottica intercomunale pensando alla più importante città del medio adriatico, in cui vivono e lavorano oltre 300 mila abitanti.

I ponti: sono finanziati 3 nuovi ponti sul Saline tra Montesilvano e Città Sant'Angelo per 15,8 milioni di euro, gestiti dalla Provincia di Pescara. Ma non abbiamo certezza che quello alla foce non sarà usato per collegare i lungomare di Silvi e Montesilvano per le automobili (riverserebbe sui lungomare un traffico pazzesco. Altro che variante ANAS). Abbiamo chiesto che questo ponte, il più vicino al mare, sia riservato a pedoni, biciclette e trasporto pubblico. Non sia per le automobili ed il traffico, che dovranno invece prendere la tangenziale-autostrada, più all'interno, verso le colline.

http://www.webstrade.it/montesilvano/index.htm#ani_Ponte-Saline

Poi c'è la questione Strada Parco. Circa 30 milioni di euro spesi per trasformare l'ex ferrovia Adriatica in asse del trasporto pubblico in sede propria per filobus, pedoni e biciclette, che aspetta da trent'anni. Non si riesce a terminare l'opera, ostaggio dei pochi che vorrebbero il giardinetto di fronte a casa, ma nessuno che dà voce alle decine di migliaia di persone assediate dal traffico, che ben vorrebbero spostare sul trasporto pubblico una buona parte di quel traffico e pedonalizzare sempre più ampie parti della riviera e del centro di Pescara. Una grande opera pubblica ma anche una grande opportunità per trasformare la fascia urbana costiera creando un nuovo corso e favorendo la riqualificazione urbana lungo l'asse ciclopedonale e del trasporto pubblico sull'ex ferrovia e gli "itinerari a mare", ciclopedonali, dalla collina al mare.

4. Pesanti sono le illegalità presenti e le responsabilità per le decisioni non prese. L'art. 36 del D.lgs 285/1992, Codice della Strada, obbliga i comuni con almeno 30 mila abitanti a dotarsi di un piano del traffico. Montesilvano è fuori legge dal 1992 e nessuno dice niente. Non ci sarebbero i fondi. Ma il Comune ha assegnato 30 mila euro alla facoltà di architettura per fare ricerche generiche sulla mobilità, senza investire una lira per dotarsi di un vero piano (Né PUT né PUMS).

Pescara sta facendo un PUT vecchia maniera per aggiornare il vecchio piano Ciurnelli del 2005. Ma il piano commissionato riguarda solo il comune di Pescara. Anche se le auto non si fermano a S.Filomena o a Sambuceto o a Villa Raspa. Solo sulle strade urbane costiere (Lungomare, Statale Adriatica e via Verrorotti-Caravaggio) entrano tra Pescara e Montesilvano oltre 60 mila veicoli al giorno. La comunità europea chiede di dotarsi di un PUMS, piano urbano per la mobilità sostenibile. Non certo di un PUT dentro i confini comunali. Un PUMS per valutare i problemi della mobilità nella loro interezza (veicoli, ma anche trasporto pubblico, ciclabilità pedonalità, sosta). Dunque Pescara spende soldi per un PUT inutile e superato, Montesilvano non ha nemmeno un piano. Ma più di 100 mila abitanti di Pescara, Montesilvano e Spoltore hanno chiesto nel 2014 di lavorare per un'unica grande città, che affronti i problemi urbani, della mobilità, dell'ambiente, in maniera unitaria.

I soldi ci sono. Si sono spesi male. Solo sulle opere, non sul sistema urbano, senza visione strategica né coordinamento tra i vari comuni, non sfruttano le potenzialità economiche indotte dalla spesa pubblica. Ad esempio dei 1.700 milioni di euro del Masterplan Abruzzo solo 1 milione è stato destinato a Montesilvano (per l'ex colonia Stella Maris), la quarta città d'Abruzzo (quasi alla pari con Teramo) con 4 mila posti letto alberghieri. Nulla è stato investito dalla Regione per il completamento del sistema Strada Parco, per la rete del trasporto pubblico in sede propria o per l'infrastrutturazione di quella grande città intorno a Pescara, chiesta dai cittadini nel 2014.

5. Al Presidente D'Alfonso chiediamo che surroghe le inadempienze di legge del Comune di Montesilvano finanziando un piano della mobilità sostenibile, fissando un tavolo di coordinamento intercomunale, con Pescara e Spoltore, come prima tappa del coordinamento metropolitano da realizzare. Su iniziativa regionale si potrebbero creare gli incentivi per integrare in un piano di area vasta anche i comuni contermini delle altre Province: Silvi, Francavilla, San Giovanni Teatino, in un piano che affronti la conoscenza della città attuale, le alternative infrastrutturali disponibili per tutti i modi di trasporto e la sosta, la valutazione degli impatti, dei costi e delle priorità di sistema. All'interno di questo quadro c'è la soluzione per il prolungamento della Variante di Pescara Nord.

Per approfondire:

www.webstrade.it/montesilvano

www.webstrade.it/montesilvano/1_analisi.htm

Dossier 2009 sui problemi dello svincolo Montesilvano-cimitero della tangenziale di Pescara ed il traffico nella zona Vestina:

www.webstrade.it/montesilvano/vestina-2009/traffico-vestina_estratto.pdf

(sent from my N3 mobile phone)

digiampietro@webstrade.it