



**WEBSTRADE.IT** Milano  
**Digiplan sas** Pescara

## **IL TRAFFICO LUNGO LA SS 16 ADRIATICA**

*La capacità ambientale della strada. Strategie di riqualificazione della mobilità nel settore Nord della conurbazione Pescara, tra Silvi, Città S. Angelo e Montesilvano. Tre alternative per il settore a Nord di Pescara: nuovi ponti sul Saline, Tangenziale Nord, recupero urbano dell'autostrada A14*

a cura di Giuseppe Di Giampietro

Città S. Angelo, aprile 2002

## Premessa

Il presente lavoro si inquadra in quello più generale relativo all'incarico affidato alla società digiplan s.a.s., relativo allo "Studio preliminare per il riassetto della viabilità e della mobilità nella zona Marina di Città Sant'Angelo e del Centro Storico". Questo documento è stato curato dall'arch. G. Di Giampietro del Centro di Documentazione [WWW.WEBSTRADE.IT](http://WWW.WEBSTRADE.IT).

In tale ottica sono state analizzati i problemi strutturali di traffico lungo la statale adriatica e le prospettive strategiche di soluzione in relazione alla mobilità interurbana nel versante Nord della fascia costiera Pescara, cui Città S. Angelo appartiene, confrontando costi e benefici di diverse alternative di intervento, ed i possibili impatti di medio periodo sull'assetto urbanistico ed i problemi dell'area..

## il traffico lungo la statale adriatica e sulle principali direttrici

Per comprendere le relazioni, di gravitazione e interdipendenza, che si instaurano tra il comune di Città S. Angelo e il resto del territorio urbanizzato nella conurbazione di Pescara, di cui Città S. Angelo comunque fa parte, si sono condotte una serie di indagini di traffico su punti nodali della rete stradale, inoltre indagini sugli impatti ambientali del traffico di cui il livello di rumore lungo la rete stradale è un "indicatore sensibile" di gravità (vedi relazioni specifiche).

Sono stati scelti alcuni punti "al cordone" lungo la statale adriatica, asse portante e principale infrastruttura di traffico di area per la Marina, in corrispondenza dei ponti e lungo la direttrice di accesso a Pescara.

Si sono considerati anche punti sulla direttrice ortogonale di fondovalle, le principali strade di collegamento con il capoluogo e i principali insediamenti oltre a punti di controllo esterni al comune di Città S. Angelo, per meglio comprendere i caratteri dei flussi di mobilità interurbana e l'entità dei fenomeni a livello di area vasta.

Tab.1- Flussi totali 24 ore.

<b>TRAFFICO SULLE PRINCIPALI DIRETTRICI (TGM)</b>		
	<b>NORD - SUD</b>	
a	S.S.16 (ponte Saline) autunno	<b>31.450</b>
b	S.S.16 (ponte Saline) estivo	<b>36-40.000</b>
c	S.S.16 (ponte Saline) invernale	<b>25.904</b>
c	S.S.16 (ponte Piomba) invernale	<b>22.261</b>
b	S.S.16 (ponte Piomba) estivo	<b>33-35.000</b>
b	S.S.16 (ponte Cerrano, Silvi) estivo	<b>18-21.000</b>
	Ponte Europa (Città S. Angelo) autunno	<b>13.891</b>
a	Corso Umberto (S.S. 16, Villa Verrocchio) autunno	<b>26.211</b>
a	Circonvallazione PE Nord (S.S. 16 quater-dati Anas) autunno	<b>32.612</b>
a	Lungomare A. Moro (Montesilvano Santa Filomena) autunno	<b>22.045</b>
a	Lungomare A. Moro (Montesilvano zona alberghiera) autunno	<b>20.949</b>
a	Montesilvano Via Verrotti (Montes. Santa Filomena) autunno	<b>18.483</b>
<b>EST - OVEST</b>		
a	Via Vestina (Montesilvano S.S.16 Bis Terrarossa)	<b>17.324</b>
a	Via Vestina (Montesilvano S.S.16 Bis Centro)	<b>19.341</b>
a	Via Chiarini (Montesilvano)	<b>12.325</b>
c	SP San Martino Est (Città S. Angelo)	<b>21.709</b>
c	SP San Martino Ovest (Città S. Angelo)	<b>11.384</b>
c	V.le Petruzzi, Città S. Angelo (Iper)	<b>16.521</b>
	Villa Serena	<b>11.816</b>

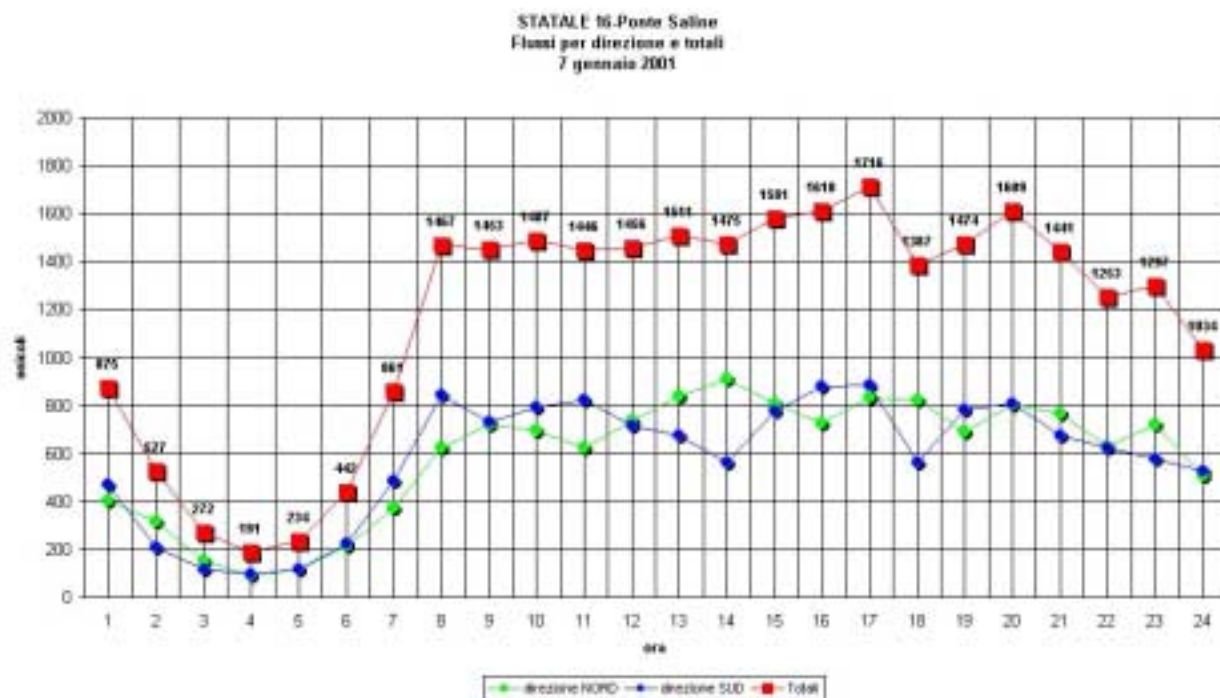
Fonti:

a = Rilievi di traffico PUT di Montesilvano, Digiplan 9-12/2001

b = Rilievi di traffico PUT di Silvi, Webstrade.it-Caire 8/2001

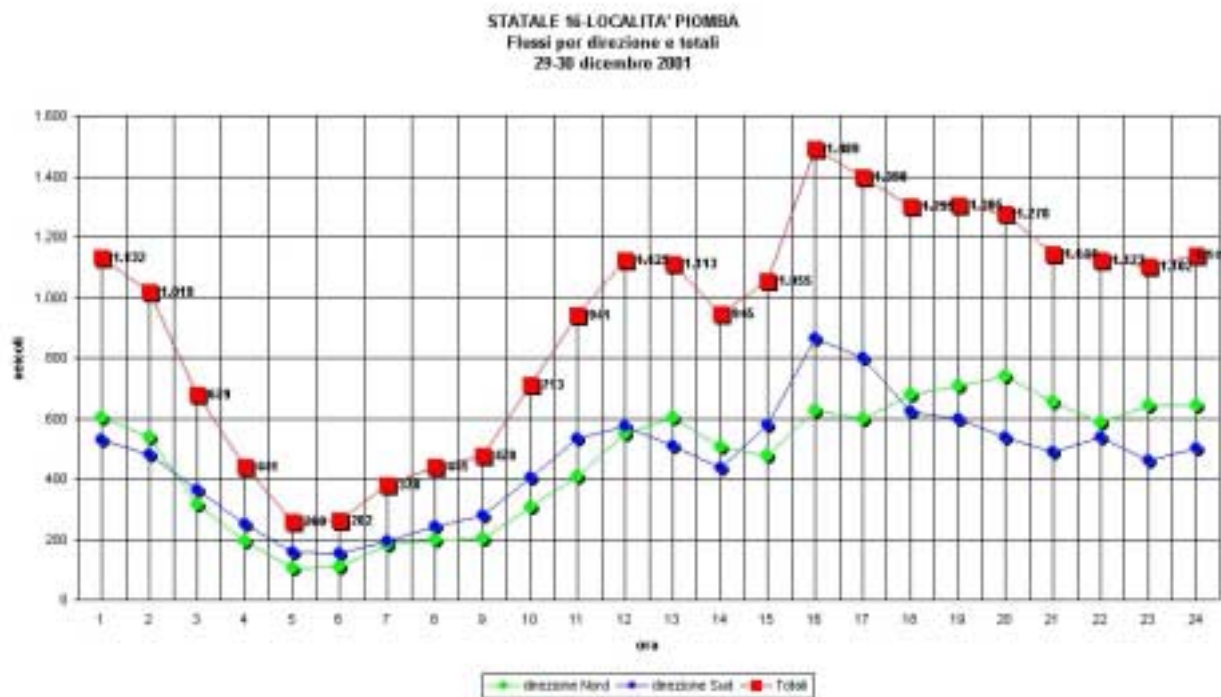
c = Rilievi di traffico Città S. Angelo, Digiplan 1-3/2002

- Il "calibro" della rete stradale primaria e quasi sempre superiore ai 20.000 veicoli/giorno sulle direttrici Nord Sud parallele alla costa, che salgono ai 30.000 fino ai 40.000 sulla SS 16 in prossimità del raccordo autostradale. Questi, per strade a carreggiata unica a 1 + 1 corsia sono dei carichi al di sopra della capacità di traffico. Questo porta ad un rapido degrado del livello di servizio delle strade che arrivano ricorsivamente a fenomeni di congestione e code, con forti diseconomie e costi sia sul sistema della mobilità sia sul sistema ambientale e urbano circostante.
- Sugli assi ortogonali dei fondovalle fluviali i cariche variano dagli 11-12.000 veicoli dei tratti periurbani, ed in questo caso i problemi maggiori sono le velocità e la sicurezza stradale ad oltre 20.000 dei tratti urbani di raccordo a densa urbanizzazione.

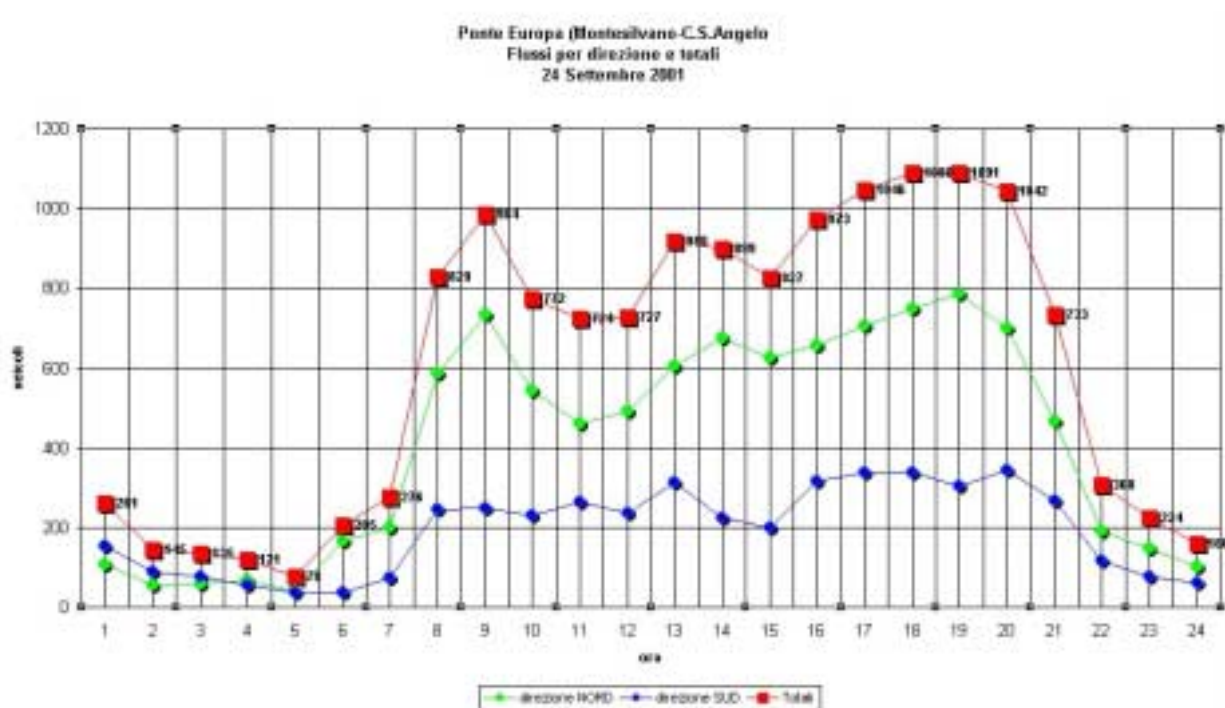


I principali fenomeni rilevabili nel sistema attuale del traffico dell'area sono i seguenti:

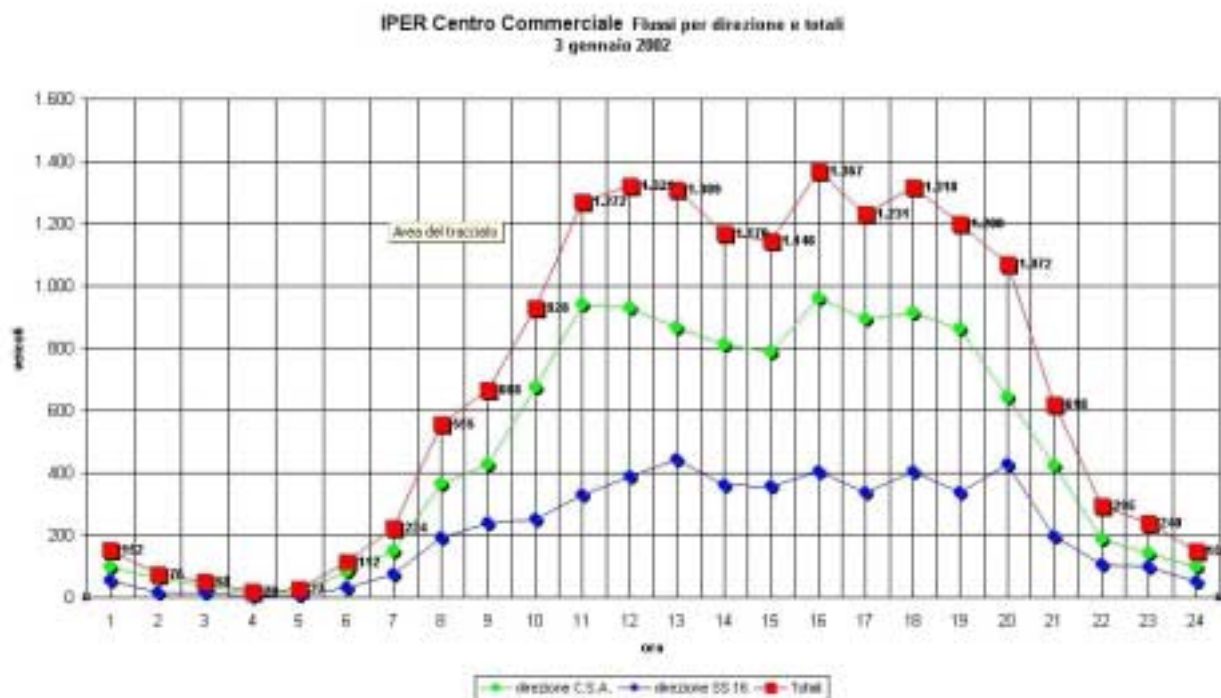
- La **SSS 16 Adriatica**, asse storico di attraversamento della fascia costiera, con carichi di traffico tra i 25-40.000 veicoli/giorno, è ormai al limite di saturazione di traffico, avendo da tempo superato la soglia di capacità ambientale in relazione agli insediamenti urbani continui lungo il suo tracciato da Silvi a Pescara.
- Il traffico sulla Statale Adriatica è abbastanza sostenuto lungo tutta la direttrice Nord - Sud tra Montesilvano e Silvi, tra i 22.000 e i 28.000 ve/g ma nei fine settimana e in estate essi salgono oltre i 30.000 fino a 40.000 ve/g con picchi proprio nella zona tra il **ponte Saline** e il bivio per il casello autostradale, causando ciclici fenomeni di code, congestione e perdita di tempo, oltre a tutti gli altri costi ambientali economici e sociali della strada.
- Per quanto riguarda l'intensità di traffico sull'Adriatica non si può più parlare di "ora di punta" e "ore di morbida", ma si deve pensare ad un'onda di piena costante. In un giorno feriale medio il traffico nei due sensi è costantemente sopra i 1.400 veicoli/ora nei due sensi, dalle 8 di mattina alle 8 di sera, molto vicino al limite fisico di capacità della strada. Rimane sopra i 1.000 ve/ora fino a mezzanotte, scendendo sotto i 400 ve/ora solo per tre ore nella notte.  
Il che descrive ampiamente il lungo effetto devastante e pervasivo del traffico sull'intorno urbano, pressoché ininterrotto nelle 24 ore.



- Poco diverso è il carico della strada a **Ponte Piomba**, ai confini con Silvi. In un giorno festivo invernale l'onda di piena di 1.000 veicoli l'ora si raggiunge verso le 11 del mattino; sale bruscamente ai livelli di massima nel pomeriggio tra le 16 e le 20 e si mantiene alta, sopra i 1000 ve/ora fino alle 2 di notte. Ciò illustra chiaramente il legame stretto di Silvi al sistema urbano Pescara e l'uso intenso di tutto il territorio con una mobilità elevata anche per tempo libero, servizi di ristorazione e spettacolo, da parte di una popolazione distribuita su tutto il sistema lineare collinare adriatico.
- Ovviamente i costi ambientali, economici, sociali, di sicurezza imposti da questo modello di mobilità centrato sull'auto sono altissimi e insostenibili, anche perché poggiante su poche infrastrutture stradali che svolgono diverse promiscue funzioni tra di loro in conflitto (attraversamento, collegamento, distribuzione, fronti commerciali con sosta, funzione urbana di relazione...).

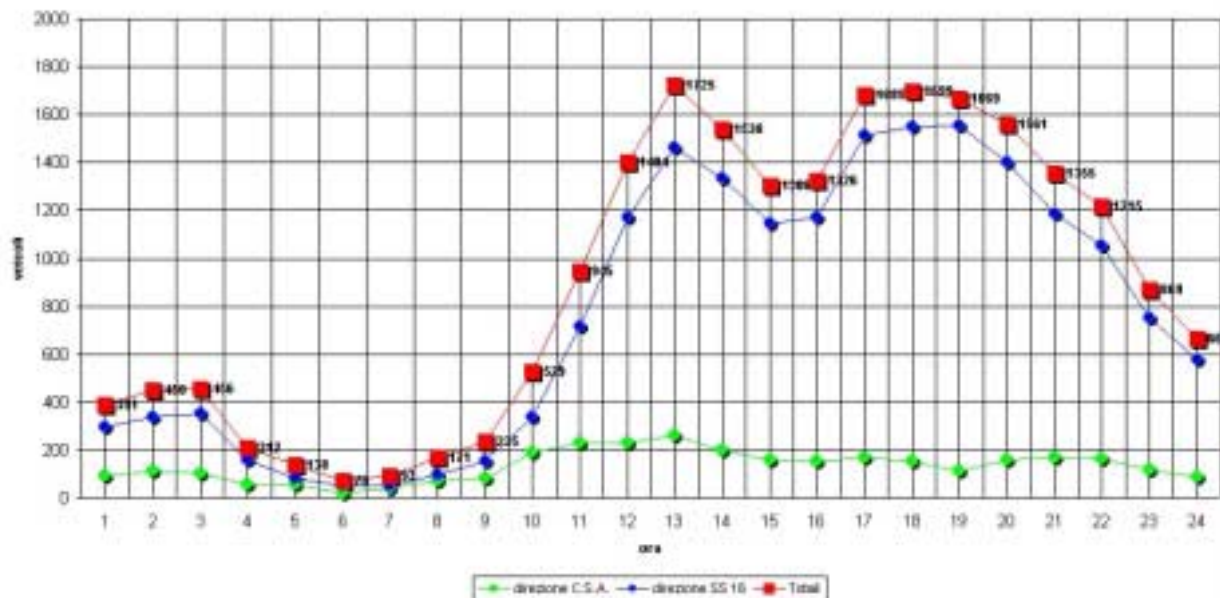


- Le forti relazioni interurbane e di sistema dei vari comuni del sistema metropolitano tra di loro, e di Città S. Angelo e Montesilvano in particolare, hanno già portato ad un uso intenso anche del secondo ponte sul Saline (**ponte Europa**) con volumi di media intensità costanti per tutta la giornata, dalle 8 del mattino alle 21 di sera.
- Se il volume di 1.000 ve/h è superato solo nel tardo pomeriggio e la sera, alla fine della giornata lavorativa, forse anche per gli acquisti e la spesa (effetto IPER), il volume è quasi costantemente sopra gli 800 ve/h, carico medio di una strada di quartiere, durante tutto l'arco della giornata dalle 8 di mattina alle 9 di sera.

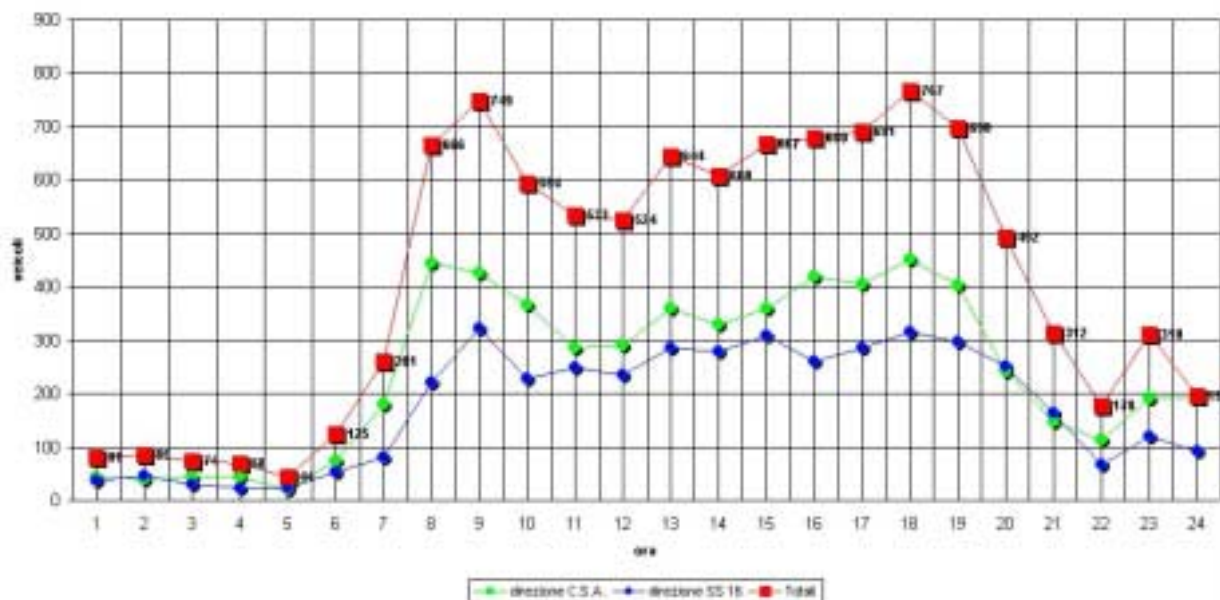


- L'effetto IPER sulla mobilità di area è stimato in un flusso addizionale di 11-12.000 veicoli al giorno complessivo nei due sensi (5.500 – 6.000 accessi) che si riversano sulle due strade di uscita e sulla strada di accesso regolata con una rotatoria ibrida, a precedenza direzionale.
- La soluzione progettuale dell'intersezione di accesso al centro commerciale IPER, **rotatoria** ibrida, a precedenza direzionale, potrebbe essere corretta, ridisegnando una rotatoria completamente "precedenza all'anello", che oltre ad essere efficiente non meno dell'attuale soluzione, farebbe da moderatore delle velocità sull'asse principale, attualmente pericolosamente eccessive sul viale Petrucci, soprattutto in direzione mare.

S.P. Lungo Elice-Marina Località Iper  
Flussi per direzione e totali  
22 dicembre 2001



S.P. Lungo Fina-S. Martino Ovest  
Flussi per direzione e totali  
10 gennaio 2002



- Confrontando i flussi di traffico sulla SP di fondovalle per Elice, prima e dopo il cavalcavia di immissione delle correnti collinari, insieme con gli altri dati lungo il viale Petruzzi prima e dopo il centro commerciale, si ha una misura dell'effetto IPER sul carico della rete stradale locale.
- Mentre il carico del pomeriggio sulla SP **S. Martino Ovest** si tiene intorno ai 700 ve/ora nei due sensi, A **S. Martino Est**, dopo l'immissione dei flussi collinare e del centro commerciale

i flussi di traffico aumentano di quasi 1.000 veicoli/ora toccando quasi i 1.700 ve/ora nei due sensi, quasi al livello di saturazione per strade urbane a carreggiata unica.

- Se la capacità della strada non sembra ancora aver raggiunto tale soglia di congestione, ciò è solo dovuto alla caratterizzazione della strada stessa come asse extraurbano di scorrimento, con traffico veloce, scarse fermate e immissioni. Il tutto a scapito della vivibilità e della sicurezza stradale dei quartieri San Martino e Marina che su quelle strade sono invece cresciuti e da cui sono circondate.
- I **quartieri S. Martino e Marina**, allo stato attuale subiscono le conseguenze del traffico veloce passante (S. Martino) , e del traffico parassitario che le attraversa a causa della congestione sulla rete primaria (Marina). Gli impatti principali del traffico riguardano il rumore e la qualità dell'aria, la sicurezza stradale e la impraticabilità della strada per utenti deboli e traffico non motorizzato, l'effetto di cesura e di degrado urbano dell'intorno.

## TGM e capacità della strada

La statale Adriatica, per Città S. Angelo è il principale asse di attraversamento continuo in direzione Nord Sud dell'abitato lungo la fascia costiera, è classificabile come **strada di quartiere** (strada a carreggiata unica, con prevalenti funzioni di collegamento e distribuzione a scala urbana. In realtà spesso la strada svolge anche funzioni di strada locale, di accesso ai lotti e sosta dei veicoli e di strada di scorrimento, interessata dai intensi flussi di transito intercomunali). Le recenti Norme CNR – IGCSS 2001 sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, valutano la capacità oraria di una strada di questo tipo in 800 veicoli equivalenti-ora per senso di marcia (**1.600 veq** nei due sensi) <sup>1</sup>.

Tale limite di capacità è abbondantemente superato per buona parte della giornata, ossia:

- sin dalle 9-10:00 del mattino in direzione Ancona;
- in entrambe le direzioni per tutte le ore del pomeriggio.

Si arriva ad un superamento della soglia di capacità di oltre il 50 % in più nelle ore di punta del pomeriggio (18-20:00), quando il flusso passa dai previsti 800 a oltre 1.200 veq-ora per corsia, in direzione Pescara (ore di rientro della sera).

## limite della capacità di traffico della strada

Poiché la statale Adriatica lavora ben oltre il suo limite di capacità di traffico, nessun ulteriore incremento della capacità è ipotizzabile nel PUT con le tecniche di gestione del traffico (sensi unici, divieti di svolta, temporizzazione semaforica, eliminazione della sosta o altro).

In realtà lungo la strada si svolgono anche funzioni urbane, quali attività commerciali, di servizio e di relazione. Occorre far riferimento quindi ad una soglia di "capacità ambientale" della strada (environmental capacity) per fissare un limite al di sopra del quale la funzione di traffico della strada diventa incompatibile con lo svolgimento di quelle attività di relazione che caratterizzano una strada urbana anche come spazio pubblico.

## effetto barriera della strada

Se si considera che:

- 1.600 veicoli-ora (800 x 2 sensi di marcia), capacità teorica di una strada di quartiere come la SS16, significa il passaggio in media di 1 veicolo ogni 2,2 secondi;
- per attraversare una strada come l'Adriatica un anziano impiega più di 8 secondi (alla velocità di meno di 1 m/s);
- un veicolo a 50 km/h percorre 13,9 m/s, ossia 111 metri in 8 secondi
- la distanza di arresto per un veicolo a 50 km/h è 50 metri (CNR 90/1983 <sup>2</sup>)
- in 8 secondi con un traffico di 1.600 veicoli passano circa 3,5 veicoli.

---

<sup>1</sup> 1 Min. Infrastrutture e Trsporti- IGCSS 2001 Ispettorato Generale per la Circolazione e Sicurezza Stradale, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, (documento emanato ufficialmente nel Gennaio 2002) Gruppo di lavoro prof. A. Amodeo, A.Ranzo, L.Domenichini, A.Marchionna, B.Crisman, M.Bordin, R.Roberti, S.Fonzari, A.Scalamandrè, Roma gennaio 2001 - 94 pag., fig. tab., disponibile in file PDF 1.4 Mb in Archivio Webstrade su CD ROM 1 [www.webstrade.it](http://www.webstrade.it)

<sup>2</sup> 2 CNR 80/1983, Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle intersezioni stradali urbane, B.U. CNR n. 90 del 1983, 108 pag., Roma, L. 10.000 - ., disponibile in file PDF 3.6 Mb in Archivio Webstrade su CD ROM 1 [www.webstrade.it](http://www.webstrade.it)

Si comprenderà che anche il limite teorico di 800 veicoli per ora per corsia è incompatibile con la fruibilità della strada urbana quando sono presenti attività di relazione sui due fronti della strada (fronti commerciali, accessi diretti e diffusi, sosta). Per eccesso di traffico o per eccessiva velocità dei veicoli la strada può diventare una grande barriera urbanistica.

## impatti ambientali del traffico e sicurezza

Ma oltre all'effetto barriera del traffico sulla strada, altri fattori impongono dei limiti ambientali al traffico sulle strade urbane, quando queste attraversano aree residenziali generando una serie di impatti negativi. Tra di essi ricordiamo:

- **Emissioni nell'aria** di inquinanti (ossidi di Azoto NOx; monossido di Carbonio CO; idrocarburi; micropolveri: pm10 e particolato).
- **Rumore**. Si ricorda che la normativa vigente in Italia impone per le aree urbane dei limiti di Leq (A), livello sonoro continuo equivalente ponderato, di 70 decibel per il periodo diurno e 60 decibel per il periodo notturno. Ma nelle zone classificate B dal piano regolatore comunale (zone residenziali di completamento) come quelle lungo la statale 16 Adriatica, il limite ammissibile è rispettivamente 60 e 50 decibel.

Si ricorda anche che il rumore viene descritto con un indicatore che utilizza una scala logaritmica, che raddoppia la misura della potenza sonora con il variare di soli 3 dB.

Dimezzare il traffico su una strada, per esempio portando il traffico da 2.000 a 1.000 veicoli l'ora, significa dimezzare la fonte delle emissioni e quindi ridurre di 3 decibel il leq(A).

- **Sicurezza stradale**. La grande maggioranza degli incidenti stradali che causano oltre 6.000 morti e 300.000 feriti all'anno, avvengono sulle strade urbane 3. Ridurre il flusso di traffico sulle strade e la velocità dei veicoli sono due forme indirette di miglioramento della sicurezza stradale 4.

## environmental capacity

Ma qual è il limite ambientale per strade di questa categoria?

In situazioni analoghe di aree urbane di media densità attraversate da strade principali, come ad esempio Hennef (D) o Zollikofen presso Berna (CH) 5, si è posto il limite di capacità

---

3 ISTAT 2001, Statistiche dei trasporti. Anno 1999, Istituto nazionale di statistica, Roma - 238 p, bibl, url, tab, graf. L. 26.000 <metodi di analisi, economia, confronti internazionali, Italia, Europa, imprese trasporto, modi di trasporto, gomma ferro, acqua, aereo, infrastrutture, rete stradale, mezzi di tr., trasporto merci, intermodale, combinato, trasporto pubblico locale, bus, tram, metro, qualità del servizio di trasporto, grado di soddisfazione dell'utente, incremento mobilità, modo di tr., turismo, spesa famiglie, sicurezza, ambiente, energia, incidenti, morti, feriti, costo incidentalità stradale, emissioni, metodi di indagine e rilievo>

4 Nella classifica delle strade più pericolose d'Italia, curata dall'ACI, la Statale 16 Adriatica compare ai primi posti, anche se non nel tratto costiero abruzzese (nelle tratte chilometriche 27-57, 126-232, 280-319, 771-829) con medie di incidenti al Km tra 2,47 e 1,31 e una media annua di morti/Km tra 0,15 e 0,08.

Onda Verde 73-2001, Rivista dell'ACI per la mobilità sostenibile, Inchiesta: Incidentalità sulle strade italiane. Le tratte più pericolose della rete stradale nazionale, Localizzazione degli incidenti 1996-200 in un CD. Circostanze dell'incidente. Intervista a ing. A. Benedetto: strade e conducenti. La dinamica degli incidenti. Lucio Quaglia, Cause immediate e cause mediate. La sinistrosità delle strade, PSSU, p 1-5

5 CD ROM 3, Casi studio, Per i casi citati di Hennef (D) e Zollikofen Berna (CH) vedi Materiali dell'Archivio Webstrade su CD, DiAp Politecnico di Milano, 1999 e segg., www.webstrade.it

ambientale della strada principale in 10-12.000 veicoli-giorno, equivalenti a 500-600 veicoli-ora per corsia (con una riserva di capacità di 1/3 per arrivare al limite dei 800 ve/h delle norme CNR-MinLP).

Con un massimo di 1.200 ve/ora nei due sensi si ha un intervallo minimo di 1 veicolo ogni 3" (minimo 1 veicolo ogni 6").

Anche in questo caso occorre provvedere delle sistemazioni per rendere possibile l'attraversamento della strada anche ad anziani e disabili, per ridurre al minimo gli effetti dell'inquinamento e del rumore, dell'occupazione di suolo e della pervasività della presenza di automobili.. Questo obiettivo si può raggiungere con le tecniche di moderazione del traffico e la riduzione delle velocità di transito

## strategie di piano per la riqualificazione sulla ss16

- Poiché la statale Adriatica lavora ben oltre il suo limite di capacità di traffico, **nessun ulteriore incremento della capacità è ipotizzabile** con le tecniche di gestione del traffico (sensi unici, divieti di svolta, temporizzazione semaforica, eliminazione della sosta o altro).
- Occorrerà, anzi pensare di ridurre l'attuale carico sulla Statale Adriatica in area urbana dagli attuali 25-30.000 a più sostenibili 10-12.000 veicoli-giorno, e dagli attuali 2.200-2.500 ad un massimo 1.000-1.200 veicoli-ora, ossia dimezzare i flussi attuali e **ridurre le velocità di transito nelle ore di morbida**.<sup>6</sup>

Ma come ridurre il traffico attuale sulla strada di 10-15.000 veicoli-giorno ?

Le possibilità di intervento disponibili con strategie urbanistiche e di gestione dei trasporti sono:

- Alternative spaziali o di percorso (miglior uso e completamento della rete esistente per l'utilizzo di percorsi alternativi a quello sull'Adriatica)
- Alternative modali all'uso dell'auto (trasporto pubblico, 2 ruote, pedonalità)
- Alternative temporali o sfalsamento degli orari degli spostamenti (già in gran parte sfruttati ora con l'allungamento dell'ora di punta a molte ore del giorno e della notte)

Strategie di azione di medio e lungo periodo sono invece:

- Alternative infrastrutturali (nuova strada o tangenziale, riuso dell'autostrada, ferrovia)
- Percorsi ciclopedonali privilegiati, ossia passanti, continui, protetti, confortevoli, greenway ...

Terapie radicali per la soluzione dei problemi del traffico si hanno con la riduzione del traffico, ossia riducendo la necessità di spostarsi e quindi la mobilità con opportune strategie urbanistiche:

- complessi misti, con la presenza di residenza, servizi e posti di lavoro;
- quartieri orientati alle modalità alternative, ossia al trasporto pubblico (TOD, transit oriented development) e alle modalità ciclo pedonali (bike-ped oriented development)
- Riduzione degli standard di parcheggi e miglioramento della quota di mobilità servita da modalità alternative.

---

<sup>6</sup> Si consideri che le Norme Svizzere VSS 640-280 considerano il limite massimo di traffico su strade di quartiere in **500 veicoli-ora** per poter avviare interventi di moderazione del traffico su tali strade, e che oltre i **6.000 veicoli-giorno** su una strada non è possibile la promiscuità delle diverse componenti di traffico e quindi se ne raccomanda la separazione, con la protezione con apposite corsie percorsi o marciapiedi del traffico lento (pedoni e ciclisti).

Condizionata alla possibilità di creare delle alternative reali agli attuali flussi di traffico, ci sono anche delle modalità alternative di gestione ed uso della strada

- Moderazione del traffico (moderazione delle velocità e dei flussi), con:
- Serie di 4 rotatorie lungo la statale per portare a 40 km/h la velocità di transito sulla strada di giorno e di notte
- Riqualificazione dell'Adriatica come strada urbana di quartiere, superando l'attuale caratterizzazione come strada extraurbana larga, diritta, priva di vita di relazione e pericolosa (marciapiedi, luci, alberi, arredi, passaggi pedonali, sosta, sistemane delle isole ecologiche, accessi)

## il sistema metropolitano dell'area nord pescarese

Da molti documenti di pianificazione Città S. Angelo è ormai stabilmente inserito nel sistema territoriale della più grande area urbana d'Abruzzo: la conurbazione Chieti Pescara, un sistema territoriale complesso e interconnesso di 400.000 abitanti <sup>7</sup>. Di questo sistema Città S. Angelo costituisce una propaggine urbana della fascia costiera Nord.

Benché molti documenti di pianificazione abbiano chiaramente individuato questa rete territoriale, è ancora poco documentata la maniera in cui Città S. Angelo partecipa a questa realtà territoriale, le relazioni che essa stabilisce con il resto del sistema urbano e le criticità di tale sistema, con le relative priorità di intervento.

Le analisi di traffico condotte nel comune e nell'area dei comuni limitrofi di Montesilvano e Silvi nel corso delle indagini per i relativi PUT hanno permesso di indagare meglio tali relazioni e di mettere in luce alcuni fenomeni emergenti.

Si tratta per i comuni del Nord del Pescara di una conurbazione che non funziona più con il classico modello gravitazionale centro-periferia, ma ormai come un sistema urbano articolato sul territorio dei diversi comuni, con alta integrazione funzionale tra le diverse parti del territorio, e ad alta mobilità interna.

Se si poteva pensare negli anni 60 e 70 ad un sistema territoriale centrato sul capoluogo e ad una mobilità centripeta condizionata da un forte pendolarismo, sia per motivi di studio e lavoro, sia per l'utilizzo delle funzioni commerciali, amministrative e di servizio della città centrale, negli anni recenti tale modello si è fortemente modificato, estendendo funzioni importanti del sistema urbano ai comuni della prima e seconda corona

---

<sup>7</sup> Vedi anche i documenti dei PRUSST Città lineare della Costa della Regione Abruzzo, 1999 e il PRUSST 1999 della città di Pescara, con il previsto modello territoriale delle 3T, ossia dei telai dell'acqua, della gomma e del ferro. Si vedano anche il QRR, Quadro di Riferimento Regionale 2000, ed i documenti del Piano Territoriale Provinciale di Pescara, 1999.

## strategie locali di riqualificazione della mobilità di area vasta

E' poco chiaro allo stato attuale il quadro delle scelte sulla grande viabilità a livello provinciale (Quadro di Riferimento Regionale, Piani Territoriali Provinciali, Piano dei Trasporti, Piano decennale Anas, programmi degli Enti concessionari quali società Autostrade, Ferrovie e enti per il Trasporto Pubblico Locale).

Il Comune rischia di subire le scelte infrastrutturali se non anticipa le proprie strategie territoriali, rivendicando il diritto che le spetta a partecipare con un proprio punto di vista ai tavoli delle decisioni infrastrutturali, operando sulle opzioni

- localizzative e di tracciato
- tipologiche, di sezione
- di localizzazione di punti di interscambio e raccordo con la rete locale
- delle caratteristiche progettuali
- delle soluzioni di prevenzione mitigazione degli impatti
- strategiche e di sviluppo territoriale

Il problema della mobilità va affrontato con un approccio integrato, e una visione di sistema e intermodale (con riferimento a tutti i modi di trasporto, privato e pubblica, su gomma ferro, compreso il trasporto non motorizzato, pedonale e ciclabile, e la sosta).

In particolare i problemi presenti sul tappeto sono:

- Tangenziale;
- Sistema autostradale;
- Valorizzazione della rete su ferro (ferrovia e stazioni);
- Filovia e rete intercomunale del TPL
- Interventi stradali sulla rete principale (Anas, Provincia di Pescara e Teramo)
- Rete di percorsi ciclopedonali, grenways e percorsi protetti casa-scuola, casa-servizi
- Moderazione del traffico e protezione dell'utenza debole sulla rete locale.

## ruolo e caratteristiche della nuova tangenziale

Viste le caratteristiche fisiche e di uso della Statale Adriatica, sia il progressivo deterioramento delle sue capacità di traffico che arriva fino alla saturazione in diversi momenti della giornata in particolare nel periodo estivo, sia soprattutto la sua insostenibilità ambientale e urbanistica in conflitto con le esigenze della vita urbana, si pone chiaramente l'esigenza di una **riduzione sostanziale del traffico sulla strada** e la necessità della creazione di alternative per la mobilità urbana e interurbana lungo la costa. E' improcrastinabile la realizzazione di una tangenziale a monte dell'abitato di Marina, in prosecuzione della tangenziale Nord di Pescara, attraverso i Comuni di Montesilvano e Silvi (progetto ANAS - Provincia di Pescara).

Tuttavia è importante precisare le condizioni per la realizzazione della nuova opera e le caratteristiche che essa dovrebbe avere.

- La strada dovrebbe assorbire intensi carichi di traffico per poter scaricare buona parte degli attuali volumi esistenti sulla Statale Adriatica e attivare su quest'ultima significativi interventi di moderazione del traffico e di riqualificazione urbana. Dovrebbe avere quindi caratteristiche di strada urbana di scorrimento a carreggiate separate con volumi di traffico tra i 25.000 e i 30.000 veicoli al giorno<sup>8</sup>
- La nuova strada dovrebbe poter collegare i grandi attrattori di traffico di scala intercomunale.
- Per poter assorbire il traffico interurbano di breve percorrenza, la tangenziale dovrebbe avere svincoli ravvicinati, non lontani dall'abitato, senza eccessivi dislivelli di quota dalla rete viaria di distribuzione<sup>9</sup>.
- Occorrerà quindi discutere tra i rappresentanti dei Comuni della costa Nord di Pescara (Pescara, Montesilvano, Città S. Angelo e Silvi), i rappresentanti delle due province (Pescara e Teramo), i responsabili delle Agenzie per la mobilità (Anas, FS, Gestione Governativa per il trasporto pubblico locale). Lo strumento potrebbe essere la Conferenza dei Servizi con relativo accordo di programma.

## ruolo e caratteristiche dell'autostrada

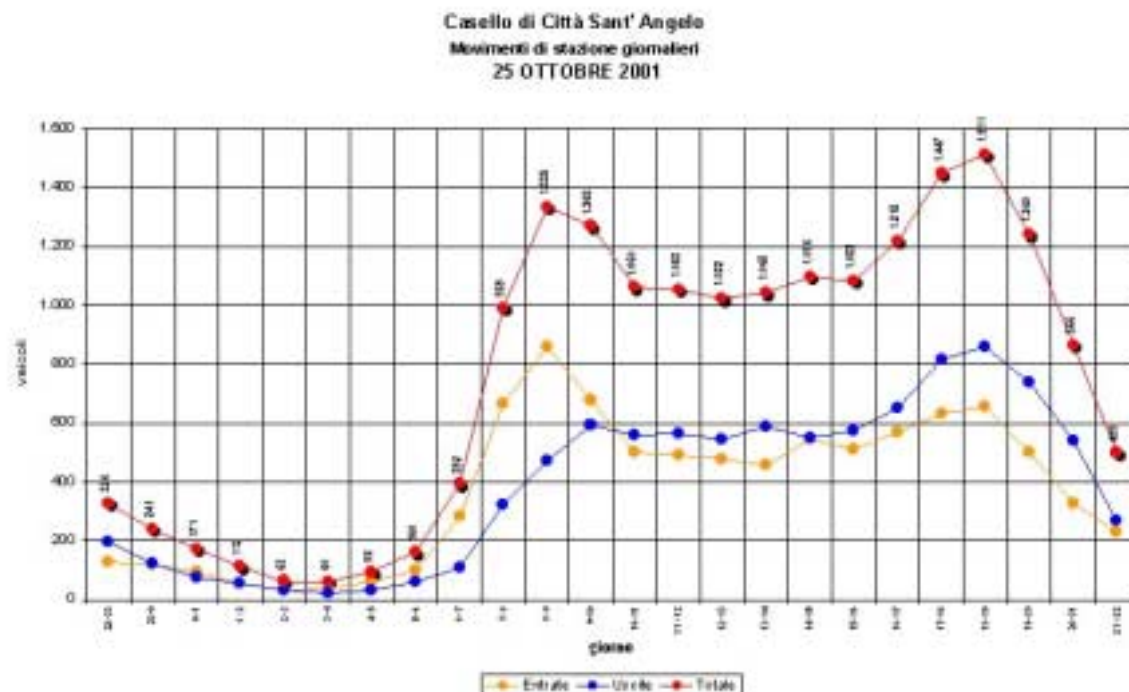
Già da ora l'autostrada, ed in particolare il casello di Città S. Angelo - Pescara Nord, svolge un ruolo di asse fondamentale della mobilità veicolare intercomunali negli spostamenti dell'area metropolitana e interprovinciale di breve raggio. Tale ruolo potrebbe addirittura essere rafforzato in una prospettiva di trasformazione del tratto autostradale Montesilvano - Silvi, e nella sua integrazione nel sistema tangenziale interurbano del settore Nord Pescara.

---

<sup>8</sup> Attualmente la tangenziale di Pescara nei pressi di Montesilvano ha una portata di circa 33.000 veicoli/giorno e una punta oraria tra le 9 e le 10 del mattino con quasi 2.500 veicoli nei due sensi (Rilievi Anas, in PGTU Montesilvano, Studi Preliminari, Digiplan Ottobre 2001).

<sup>9</sup> In particolare, risulta poco suscettibile di svolgere un adeguato ruolo al servizio del traffico interurbano l'attuale localizzazione dello svincolo della tangenziale a Montesilvano, all'altezza del cimitero, in quota elevata rispetto agli assi principali di fondovalle, come unico accesso sulla vallata del Saline. Occorre quindi, un controllo preventivo da parte degli enti locali delle scelte progettuali, localizzative e tipologiche della nuova tangenziale attualmente allo studio per i comuni a Nord di Pescara.

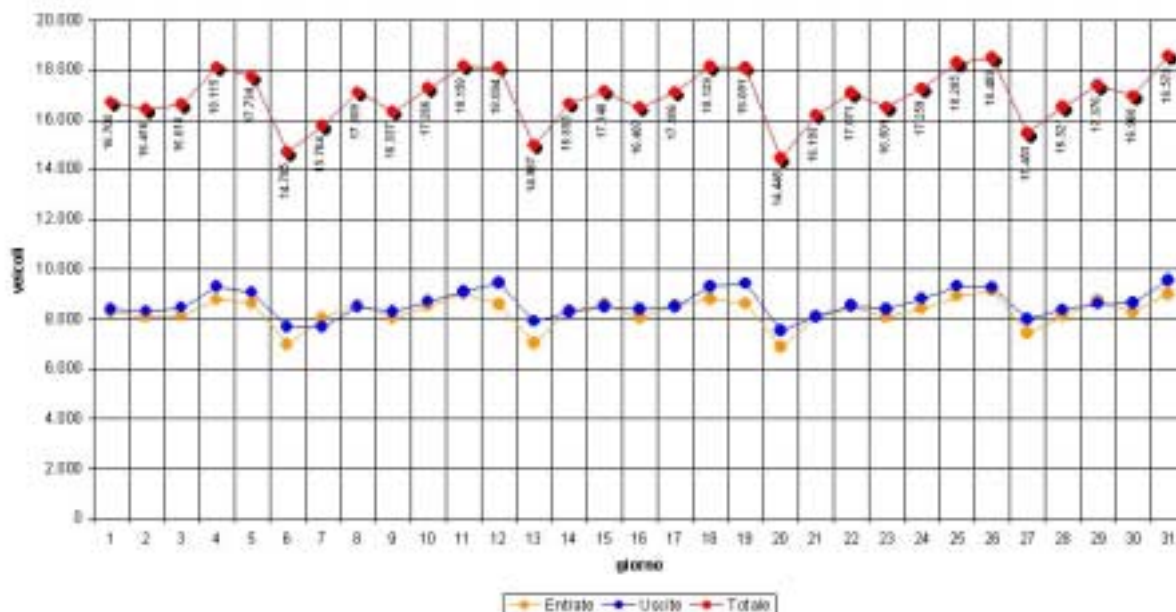
Da una lettura dei dati di **traffico di un giorno feriale normale** (Giovedì) risulta quanto segue (vedi figura):



- L'autostrada funziona come una strada di media capacità, con flussi tra i 15.000 e i 18.000 veicoli di giorno, che serve il versante Nord dell'area metropolitana pescarese per collegamenti, presumibilmente per motivi di lavoro, di breve media percorrenza
- Il traffico quotidiano presenta una punta del mattino tra le 8 e le 9,00 ed una serale, più lunga, tra le 17 e le 19,00 chiaramente indicando l'uso dell'autostrada come asse per spostamenti per motivi lavorativi
- Tra le 7 del mattino e le 20,00 di sera il traffico si mantiene costantemente elevato con flussi sempre maggiori di 1.000 veicoli ora nei due sensi.
- Gli ingressi sono maggiori la mattina, mentre la sera sono maggiori le uscite, indicando chiaramente che il casello di Pescara Nord è punto di partenza per spostamenti pendolari quotidiani.

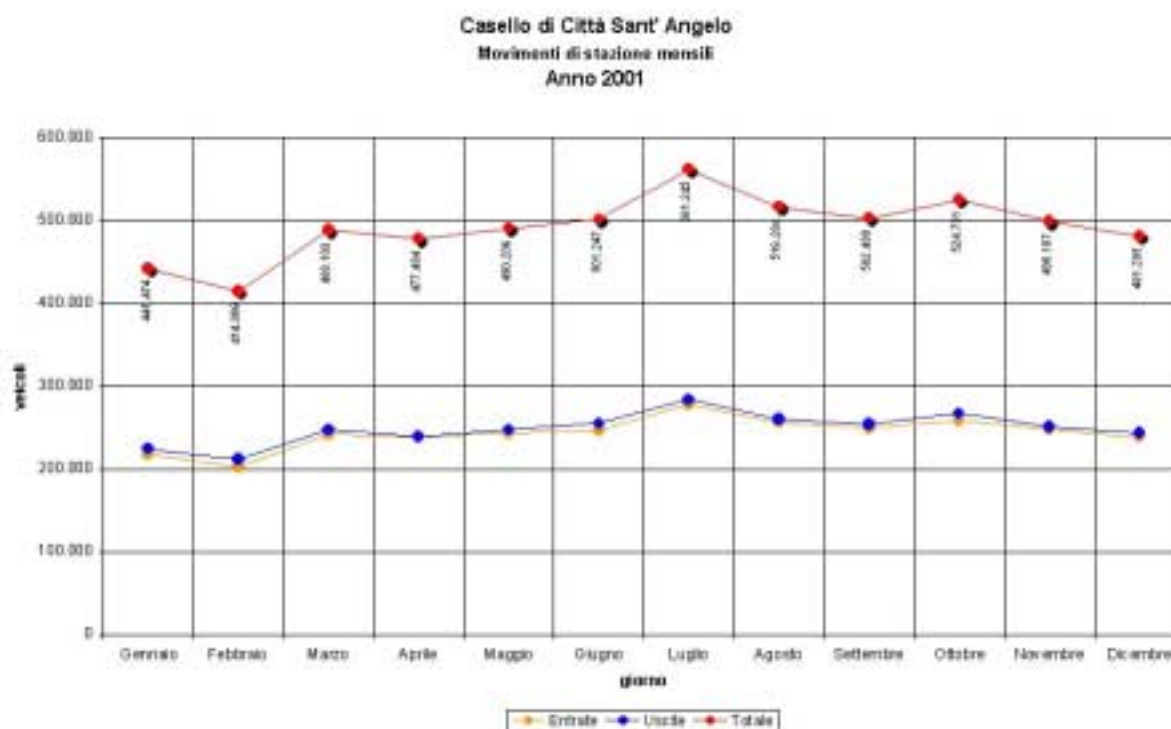
Se si analizza il grafico dei **flussi settimanali** nell'arco di un mese si può osservare altresì (vedi figura)

Casello di Città Sant' Angelo  
Movimenti di stazione giornalieri  
OTTOBRE 2001



- Esiste un andamento dei flussi degli spostamenti molto regolari, basati sulla settimana lavorativa piuttosto che sui week end.
- Si ha un minimo di spostamenti il sabato ed un massimo nel fine settimana lavorativo, nelle giornate di giovedì e venerdì. L'andamento è costante durante gli altri giorni. Spesso si tratta di spostamenti che iniziano e terminano nell'arco della giornata. I picchi del fine settimana, del rientro di coloro che stanno fuori per più giorni, sono solo il 6 % in più di quelli quotidiani.

Anche analizzando la **mobilità stagionale** e il suo variare nel corso dell'anno viene confermato questo quadro dell'autostrada come asse della mobilità ordinaria dell'area metropolitana (vedi figura).



- Il flusso dei veicoli in entrata e uscita dall'autostrada è nell'ordine di 480.000 veicoli al mese in media.
- Nel periodo estivo, tra Giugno e Settembre, la media degli spostamenti sale di poco a più di 500.000 veicoli al mese (+ 4-5 %), tale incremento è spiegabile anche solo con la maggiore mobilità nella buona stagione.
- Il picco di mobilità di luglio, di oltre 560.000 veicoli è solo del 17 % maggiore rispetto a quello medio degli altri mesi ed è solo parzialmente spiegabile con l'arrivo del flusso turistico (piuttosto si tratta di una maggiore mobilità generale della popolazione per il periodo di ferie e la buona stagione). Picchi di mobilità si registrano infatti anche al di fuori del periodo di vacanze, nel mese di ottobre.

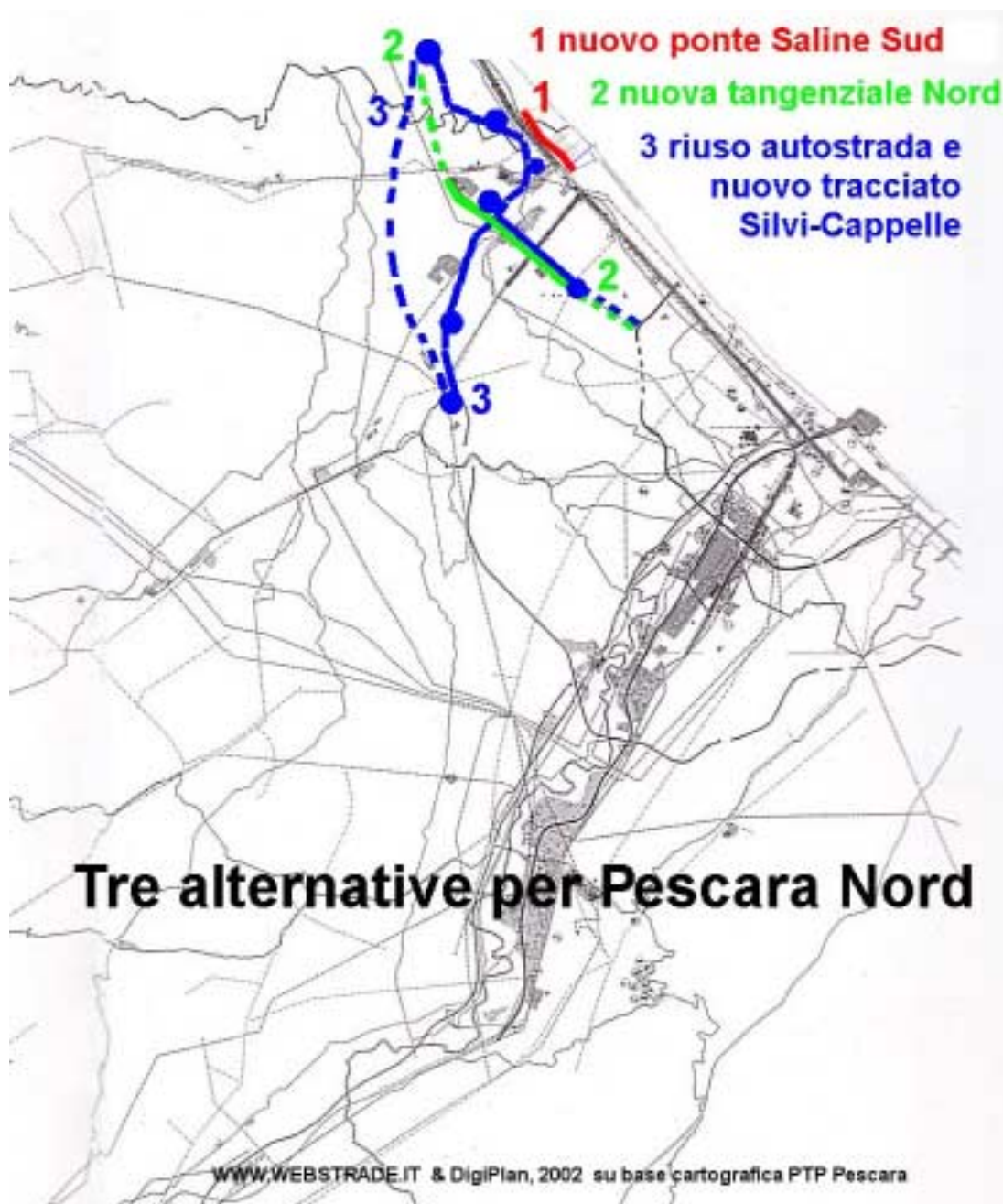
L'autostrada è dunque un'infrastruttura per la mobilità ordinaria, soprattutto per motivi di lavoro, per spostamenti di breve medio raggio, che si svolgono nell'arco della giornata.

Essa nel comune di Città S. Angelo rappresenta il carico di una strada di quartiere ad alta intensità di traffico di 16-18.000 veicoli al giorno.

La posizione del casello autostradale a 40 - 50 m dalla strada di fondovalle, con scarsa capacità di accumulo del traffico in entrata uscita, e una gestione dell'intersezione a precedenza nell'uscita dal casello, crea problemi di congestione e rischio elevato di incidentalità.

Inoltre il groviglio di strade e flussi che confluiscono sull'intersezione trasforma l'area in una barriera invalicabile per pedoni e ciclisti, isolando i quartieri Marina e San Martino dal resto del territorio.

## Tre alternative per Pescara Nord



Di fronte alla congestione del traffico e alle insostenibili condizioni ambientali e urbane lungo la Statale Adriatica, ormai arrivata alla saturazione, consapevoli delle evidenti diseconomie che ciò comporta per tutto il sistema urbano Pescaraese, appare ormai evidente che non si potrà sperare di "fluidificare" il traffico sulla statale nemmeno con l'impiego delle più avanzate tecniche di gestione del traffico, anche perché le funzioni di traffico della strada sono incompatibili con il ruolo urbano e la concentrazioni di attività e insediamenti consolidati

nel tempo lungo la strada.

Occorrerà invece puntare a recuperare la strada riportando il traffico all'interno della soglia di capacità ambientale della strada stessa, riducendo i flussi all'ordine di **10 - 12.000 veicoli/giorno**.

Questo significa **dimezzare l'attuale carico di traffico** sulla Statale Adriatica e creare delle alternative spaziali, modali e temporali alla mobilità dell'area, fermo restando le strategie di medio lungo periodo di riequilibrio della stessa domanda di mobilità di tutto il sistema urbano.

Con volumi di traffico dimezzati, di 10 - 12.000 veicoli al giorno sarebbe possibile:

- Ridurre la velocità di transito a **40 Km/h**, soprattutto di notte, migliorando la sicurezza per le utenze deboli, riducendo l'inquinamento dell'aria e il rumore, migliorare la fluidità del traffico, recuperare la vivibilità e la permeabilità dei due lati della strada valorizzando le attività commerciali e di relazione lungo la strada.
- Sostituire i semafori con intersezioni a **rotatoria precedenza all'anello**, con conseguente fluidificazione del traffico a basa velocità, minore inquinamento e consumi energetici, più sicurezza.  
Alcune rotatorie potrebbero svolgere il ruolo di porta urbana e di elementi di qualificazione del quartiere e di identità urbana. Nel tratta sarebbero possibile le rotatorie di Montesilvano Autogrill, Città S. Angelo bivio autostrada e casello, Silvi Expo 2000.
- Attuare interventi di moderazione di traffico sulla Statale con riduzione della carreggiata, inserimenti di **fasce polivalenti** per la svolta, l'attraversamento pedonale e ciclabile, il sorpasso di veicoli fermi.

IMMAGINI DI MODERAZIONE DI TRAFFICO POSSIBILI SULLA STATALE 16



Immagini della Statale Adriatica a Città S. Angelo com'è oggi, e come potrebbe diventare, con interventi di moderazione di traffico, a condizione di ridurre l'attuale carico di traffico sulla strada spesso a livello di saturazione della capacità.

Per ottenere tutto ciò una preconditione essenziale è quella di creare un'alternativa di traffico alle percorrenze Nord - Sud.

Le principali alternative stradali possibili sono tre:

- Due **nuovi ponti sul Saline** e sul **Piomba**, a valle del tracciato ferroviario, con connessione a rete e continuità funzionale dei lungomare di Montesilvano e di Silvi (progetto Mascarucci per il PP di Marina).
- Il **completamento della circonvallazione** di Pescara, con un nuovo tratto in galleria fino al cimitero di Montesilvano, lo scavalcamento in quota della via Vestina e del Saline, uno svincolo a Città S. Angelo a monte del quartiere S. Martino, un percorso collinare e in galleria fino a sbucare in un punto imprecisato Silvi
- Il declassamento e recupero come **autostrada urbana** del tratto Silvi - Cappelle dell'attuale tracciato dell'autostrada A 14, con la creazione di nuovi svincoli: a Silvi Colle Canello (presumibile), Piomba Ovest, Città S. Angelo (attuale casello), S. Martino Ovest raccordo tangenziale, Montesilvano Ovest - Cappelle Val di Tavo. Questa alternativa prevede l'eliminazione della barriera di Città S. Angelo e lo spostamento su nuovo tracciato più esterno del percorso dell'autostrada

Tali alternative proposte in vari piani e documenti di programmazione, o sviluppate autonomamente dai diversi enti di programmazione e gestione, meritano un reale confronto sui costi e benefici di ogni singola proposta, e sulle conseguenze e impatti di ogni opzione, utilizzando anche modelli di simulazione delle variazioni prevedibili nel sistema del traffico.

Di seguito si confrontano vantaggi e problemi di ogni alternativa.

## Collegamento dei lungomare di Montesilvano e Silvi



Il nuovo PP della Marina di Città S. Angelo prevede il collegamento del nuovo quartiere della Foce con i lungomare di Montesilvano e Silvi mediante due nuovi ponti a valle del ponte ferroviario.

Il progetto del completamento della linea filoviaria Pescara - Silvi sull'area dell'ex tracciato ferroviario prevede la realizzazione di un attraversamento del Saline e del Piomba con due nuovi due nuovi ponti all'altezza del complesso multisala Warner Village. La linea dovrebbe arrivare all'altezza dello stadio di Silvi. Il percorso definitivo non è stato ancora individuato..

Quali saranno gli effetti sulla mobilità ed il territorio di questi nuovi collegamenti nella zona a mare tra Montesilvano e Silvi ?

Sono questi collegamenti alternativi o complementari tra di loro per il riequilibrio modale e il miglioramento dell'accessibilità dell'area?

## Scenario 1, collegamenti a mare tra Montesilvano e Silvi

Nuovi ponti stradali sul Saline e sul Piomba a valle del ponte ferroviario distanza max 1,5 – 2 Km.

Completamento del percorso in sede propria per linea di trasporto collettivo Pescara - Silvi sull'area del vecchio tracciato ferroviario, stessa lunghezza

Ponti pedonali e ciclabili di collegamento dei lungomare e percorsi cicloescursionistici naturalistici dei lungo fiume.

portata teorica massima = 21.000 veicoli/giorno (traffico attuale sul lungomare di Montesilvano) + 7-10.000 (quota attuale dei flussi da Silvi in direzione di Pescara che passano sulla SS 16) + 5 - 10.000 incremento prevedibile dalla connettività a rete) => 32-40.000 veicoli/giorno), corrispondente alla saturazione di una strada a carreggiata unica da 10 m di 2+1 corsie)

VANTAGGI	SVANTAGGI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Facile realizzabilità in tempi medi (finanziamento dei due ponti), o anche brevi, con il solo collegamento con Montesilvano (un solo ponte stradale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prosecuzione di un modello centrato sull'auto, non sostenibile in un'area urbana favorevole al trasporto pubblico, perché densa, lineare, sviluppatasi intorno alle reti su ferro che sarebbe meglio servita da sistemi assiali di TP (ferrovia, filovia o tranvia).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuità dei flussi verso Pescara del versante Nord dell'area metropolitana, a forte offerta di infrastrutture specialistiche del turismo, affari, tempo libero, commercio (alberghi, sala congressi, multisala, ipermercati)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La nuova offerta di accessibilità su vettura privata aumenterebbe il traffico nella zona a mare, che presenta già attualmente punte occasionali di saturazione (estive), per cui si prevede un ulteriore carico con il completamento del PP1 di Montesilvano e in cui il traffico è in conflitto con la fruizione del mare e la continuità pineta-spiaggia.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Raddoppio dell'offerta di infrastrutture su una direttrice Nord Sud a forte domanda di spostamento, congestionata e in aumento di mobilità a causa della crescita degli insediamenti nella zona degli alberghi di Montesilvano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A Nord, il tessuto urbano di Silvi, Zona Piomba, nei pressi della ferrovia presenta come un tappo che ostacola il deflusso della quantità di veicoli prevedibili con una strada lungomare continua (attualmente ci sono oltre 30.000 ve/g sul Ponta Piomba nel periodo estivo)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In una zona turistica in cui la qualità ambientale ha anche un valore economico, una strada di alta intensità di traffico sul lungomare costituisce un cattivo uso della risorsa mare. la continuità dei lungomare andrebbe garantita in via privilegiata ai percorsi pedonali e ciclabili (passeggiata, boulevard, greenway)</li> </ul>

segue VANTAGGI	segue SVANTAGGI
<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La nuova strada costituirebbe una ulteriore concentrazione di infrastrutture nella zona pianeggiante già servita . Non si avvierebbe alcun processo ulteriore di valorizzazione di direttrici alternative come i fondovalle interni e collinari (Si veda il ruolo che a Pescara e Spoltore ha svolto la tangenziale collinare come fattore di decollo urbanistico delle aree interne servite dalla strada).</li> </ul>

Un' **alternativa migliorativa** potrebbe essere la realizzazione del solo collegamento stradale della Marina di Città S. Angelo con il lungomare di Montesilvano, collegando Silvi con il solo ponte del trasporto pubblico (e quello ciclopedonale).

Con l'ipotesi che fosse disponibile una efficace alternativa stradale per il collegamento con Silvi, via tangenziale o autostrada, in grado di ridurre il carico sulla SS 16, si avrebbe un riequilibrio dei flussi sull'intersezione adriatica – casello autostradale, che permetterebbe la realizzazione di una rotatoria al posto dell'attuale congestionato semaforo e collegherebbe la zona degli alberghi di Montesilvano con il sistema autostrada-tangenziale con un percorso alternativo a quello sulla statale adriatica. Permarrebbe tuttavia pesante l'uso dell'auto come essenziale mezzo di spostamento e l'intasamento del lungomare di Montesilvano, a meno di politiche specifiche di moderazione del traffico, almeno nel periodo estivo.

Indubbiamente, poiché la realizzazione di un nuovo tratto anche breve di rete stradale tra i due insediamenti di Montesilvano e Silvi, aumenterebbe la connettività della rete stessa, avrebbe degli effetti notevoli sulla convenienza o meno di certi percorsi e nell'uso delle diverse modalità di trasporto e quindi avrebbe delle conseguenze importanti nella generazione e ripartizione del traffico. Sembra quindi evidente che, se non si ritiene necessario sottoporre la realizzazione della nuova connessione a procedura di valutazione di impatto ambientale, come pure è richiesto da numerose normative regionali, tuttavia, per le conseguenze sull'intero sistema della mobilità di area intercomunale, la decisione e le diverse alternative di azione disponibili dovrebbero essere sottoposti quantomeno ad una simulazione con modello di traffico che verifichi i cambiamenti prevedibili di ogni alternativa nei percorsi e nella ripartizione modale della caratteristiche della matrice delle origini e destinazioni di area vasta.



Tuttavia, ad subito un principio progettuale può essere posto alla base dei ragionamenti delle scelte che è il principio della gerarchia delle componenti di traffico.

Già nelle Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico (G.U. 24/6/1995), il legislatore ha identificato un criterio progettuale che, nel caso ci sia conflitto tra le diverse componenti di traffico e non sia possibile ospitarle tutte sulla medesima infrastruttura stradale o percorso, si impone una gerarchia che pone al primo posto il pedone, poi seguono gli modi di trasporto con minore impatto e maggiore efficienza, ossia, nell'ordine, la bicicletta, il trasporto pubblico di linea, la circolazione dei veicoli e, da ultimo, la sosta.

Questo criterio è chiaro e comprensibile (Es.: nei centri storici, nelle aree sensibili e con limiti fisici per il libero scorrimento del traffico, prima di tutto si garantisce l'accessibilità pedonale, poi quella con mezzo pubblico, quindi, se compatibile, la circolazione dei veicoli, solo da ultimo si consente la sosta).

Nel contesto sensibile della Marina e del lungomare, in cui il valore ambientale (ed economico) del territorio è massimo in prossimità della spiaggia tale principio può essere precisato come segue:

- Se un collegamento va garantito, esso, in prossimità della linea di costa deve essere garantito a **pedoni e ciclisti**, con percorsi ciclopedonali prossimi alla spiaggia, protetti dal traffico e agevolati. Del resto risulta che la disponibilità e la qualità di tali percorsi costituisce un valore dell'offerta turistica particolarmente apprezzata da turisti e residenti (vedi Questionari di indagine PUT di Silvi 2001).

- Immediatamente dopo, allontanandosi dalla linea di costa, va garantita una accessibilità di qualità, efficiente frequente e comoda, con **mezzo pubblico in sede propria**. Tale offerta è costituita, nell'area, dalla nuova filovia sull'ex percorso ferroviario Pescara-Silvi, che dovrebbe attraversare il Saline con dei ponti a valle di quello ferroviario e proseguire fino al campo sportivo di Silvi.  
La capacità e qualità di servizio offerto da una linea ben progettata, con attenzione a tracciato, fermate, stazioni e modalità di gestione del servizio è pari, o anche superiore (tranvia), a quella di una intasata strada di quartiere, senza gli impatti negativi di questa. Importante sarebbe garantire la connettività della linea di TP con la rete su ferro (stazioni) e i più importanti attrattori di traffico di area (Warner Village, Palazzo dei Congressi, Complessi terziari e dei servizi, complessi dello spettacolo e tempo libero, centri commerciali). Importante è altresì la continuità e agevolazione dei percorsi pedonali protetti a partire dalle fermate o stazione del mezzo pubblico per dare valore al sistema di mobilità alternativa.
- Se un **collegamento stradale** va garantito, occorre fare in modo che esso sia meno vantaggioso di quello con le modalità alternative di trasporto, anche per invertire una tendenza all'uso forzato della vettura privata che non è sostenibile dal sistema insediativo e ambientale e dalle possibilità economiche e non garantisce una mobilità per tutti. potrebbe trattarsi di una connessione discontinua, con limiti di capacità e moderazione del traffico
- La vera alternativa alla congestione stradale attuale sulla costa si realizza con un sistema di scorrimento urbano di area, continuo, interconnesso alla rete principale con un numero adeguato di svincoli e accesso, abbastanza prossimo ma **esterno all'area urbanizzata**, pensato come possibile occasione di riqualificazione e valorizzazione di aree retrostanti il sistema insediativo costiero.

## Scenario 2, Tangenziale Pescara Nord

Oltre a quanto già detto in precedenza, quella che sembra ad oggi l'ipotesi più concreta ed avanzata di soluzione del problema del traffico di area, la tangenziale o "variante" di Pescara arrivata in realizzazione a Montesilvano (svincolo Cimitero), è anche la soluzione che lascia molti dubbi sulle caratteristiche di progetto e la sua capacità di risolvere i problemi di traffico dell'area.

Non sono ancora note infatti le caratteristiche progettuali e di tracciato dell'intero progetto, con problemi presenti in relazione a:

- Si prospetta un'opera con lunghe gallerie, rari svincoli, tracciato esterno all'area urbana, con problemi di connessione alla viabilità urbana primaria e di armatura.
- Il tracciato sarebbe più esterno di quello autostradale, ma con svincoli distanti di tipo autostradale, con percorsi in quota e notevoli pendenza (vedi svincolo Cimitero), tale da scoraggiarne l'utilizzo per il traffico pesante, di breve raggio, distante dai grandi generatori di traffico. C'è il rischio che il traffico continui ad utilizzare l'attuale rete di strade urbane invece della nuova "scomoda" infrastruttura.
- Manca sia una valutazione di impatto della nuova strada, che avendo caratteristiche autostradali sarebbe richiesta, sia una valutazione delle alternative disponibili sottoposta ad un processo pubblico di partecipazione.
- Una tangenziale esterna e quasi tutta in galleria, con pochi interconnessioni, come quella che si prospetta, avrebbe costi comparabili con quelli di un tracciato autostradale analogo, che potrebbe, ad esempio, raccordare il casello Pineto Atri oppure Silvi-collina con il tratto attuale dell'A 14 a Cappelle. Questa opzione potrebbe entrare tra le alternative di azione da valutare. Sicuramente il tracciato attuale dell'A14 ha una giacitura ed un inserimento urbano tale che, dotata di adeguati svincoli e raccordata alla tangenziale esistente, potrebbe trasformarla nell'asse attrezzato Nord del fondovalle Saline-Tavo.
- Le conseguenze (ed il costo) di una tale opera sono rilevanti, di lungo periodo e strutturanti per la trasformazione e valorizzazione di importanti porzioni di territorio. Ma il processo decisionale non è sottoposto ad un processo di pianificazione, ma demandato ad una soluzione tecnica che, invece non è né unica, né priva di conseguenze territoriali.
- Manca attualmente un progetto di insieme, strategico, con una visione chiara del rapporto tra infrastruttura e rete stradale principale urbana, gli insediamenti e le direttrici direttamente servibili e valorizzate dall'infrastruttura.  
Ma manca persino un modello di analisi del sistema attuale di traffico e di simulazione delle variazioni che saranno introdotte dalla nuova infrastruttura.  
Sembra quasi che ci sia fermati alla visione della tangenziale degli anni '60, che sarebbe dovuta servire per dirottare i TIR da Ortona fino a Pineto. Mentre oggi il problema del traffico è ben diverso, più cospicuo, diffuso e legato al modello insediativo, di uso del suolo e allo stile di vita.

## Il possibile recupero urbano dell'autostrada



Già da ora l'autostrada, ed in particolare il casello di Città S. Angelo - Pescara Nord, svolge un ruolo di infrastruttura della mobilità territoriale dell'area metropolitana. Ma un ruolo più importante potrebbe svolgere se si pensasse di integrare il tratto autostradale Nord, almeno tra Silvi e Cappelle sul Tavo, nella costituenda maglia di scorrimento tangenziale del Nord dell'area Pescara.

Si tratterebbe dell'asse attrezzato Nord di un sistema urbano di 400.000 abitanti, il più importante sistema urbano d'Abruzzo e dell'Adriatico centrale. Non solo "la città lineare della costa" come definito da un Prusst, ma il sistema multipolare "a pi greco" che collega i fondovalle fluviali e costieri di tre province.

### Scenario 3, recupero urbano dell'autostrada

Riuso come tangenziale dell'autostrada A14 da Silvi (o Pineto) a Cappelle

Lunghezza (da Pineto a Cappelle) km .... di cui in galleria .... In viadotto ...

n. nuovi svincoli: 6 (o 7, fino a Pineto-variante)

portata teorica massima = 15.000 (riduzione flussi su SS 16 e parallele) + 10.000 (quota attuale flussi interurbani e di riporto su A14) + 10.000 incremento prevedibile dalla connettività a rete) => 35-40.000 veicoli/giorno), corrispondente ad un'autostrada urbana 2 + 2 corsie, con riserva di capacità fino a 60.000 ve/g).

Raccordi con la rete primaria locale con strade extraurbane e di quartiere 1+1 o 2+1 corsie fino a 20.000 ve/g, o strade di scorrimento o extraurbane principali a carreggiate separate per flussi > 20.000 ve/g

Intersezioni a livelli sfalsati a rotatorie a uno o due ponti sulla tangenziale e autostrada, a rotatoria compatta precedenza all'anello sulla rete principale di adduzione

VANTAGGI	SVANTAGGI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilità immediata del tracciato nord dell'A 14 in zona prossima all'urbanizzato, con costi limitati di realizzazione di svincoli di raccordo alla rete principale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costi di costruzione della variante dell'autostrada comparabili a quelli della prosecuzione a Nord della tangenziale, ma da realizzare in un unico intervento invece che per prolungamenti successivi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilità di ricollocazione del casello di Pescara Nord in prossimità dell'inizio della nuova tangenziale (Pineto ?). Invariati gli altri caselli PE Ovest, collegata con l'asse attrezzato, e PE Sud, da riconnettere alla nuova tangenziale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La competenza della società concessionaria Autostrade è poco interessata alla gestione della mobilità urbana e metropolitana (mancati introiti dai pedaggi)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il rifacimento del collegamento autostradale Pineto-Cappelle dell'A 14 potrebbe avvenire con un percorso più esterno dell'attuale tracciato recuperando i costi della prosecuzione a Nord della tangenziale che dovrebbe proseguire finio a Silvi e Pineto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>il pedaggio si presta poco attualmente alla mobilità di breve raggio con frequenti immissioni e uscite, a meno di una rapida evoluzione dei sistemi di tassazione automatica con transponder</li> </ul>

segue VANTAGGI	segue SVANTAGGI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riserva di capacità ampia dell'attuale sezione tipo autostradale idonea a sopportare un traffico fin a 60.000 ve/g</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un'eventuale ipotesi di autostrada a pagamento rischierebbe di scoraggiare l'uso della tangenziale lasciando il traffico sulla rete urbana.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rilocalizzazione della barriera di PE Nord Città S. Angelo, con eliminazione delle code e sua trasformazione in svincolo della tangenziale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mancanza di un'autorità sovracomunale di pianificazione, con l'interessamento di 3 Province (PE CH TE)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibile recupero della connessione con il tracciato della SS 553 Silvi-Atri, con un breve tratto in galleria all'altezza di Colle Canello</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E' ancora scarsa la consapevolezza dei costi economici, ambientali e sociali della congestione e dell'inefficienza del sistema di mobilità di area vasta per la competitività dell'area e del primo sistema territoriale d'Abruzzo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibile riuso del tratto Città S. Angelo Cappelle come asse di penetrazione trasversale del fondovalle Saline - Tavo (asse attrezzato Nord), da ricollegare con il tracciato attuale della tangenziale a Montesilvano - cimitero, e con la fondovalle Tavo a Cappelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I comuni di Città S. Angelo, Montesilvano, Silvi (e Pineto) potrebbero farsi promotori di un'azione di stimolo e trattativa, con gli strumenti della Conferenza dei Servizi, dell'Accordo di programma con gli enti pubblici (Regioni, Province, Autostrade) ma hanno scarso potere contrattuale e scarsa coesione</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facile inserimento di nuovi svincoli, ogni 1,5 Km - 2 Km sul fondovalle Saline, con raccordo alla rete stradale principale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrebbero essere coinvolti i privati interessati alla valorizzazione delle aree (consorzio ASI, Fiera, Aeroporto, Albergatori) , ma attualmente hanno scarso peso economico e decisionale</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La nuova tangenziale potrebbe svolgere il ruolo che l'asse attrezzato e la circonvallazione di Pescara hanno svolto per il decollo dell'area Pescaa Cieti e la valorizzazione degli insediamenti dei Coli di Pescara e Spoltore</li> </ul>	