



ANALISI DI TRAFFICO

Collegamento Tangenziale uscita Montesilvano Cimitero - - Autostrada A14 casello Pescara Nord



- 1. DATI STAZIONI DI RILEVAMENTO 1-7, (1-Vestina Centro, 2-Vestina Ovest, 3-Chiarini, 4-Lungofiume, 5-Ponte Europa, 6-SP Montesilvano Colle, 7-Gottardo)**
- 2. PREVISIONI DI EVOLUZIONE DEL TRAFFICO (Scenari minimo - massimo)**
- 3. PRIMI INDICAZIONI PROGETTUALI (Tipologie stradali e di intersezioni)**

Elaborato per il Comune di Montesilvano

WEBSTRADE.IT - c/o Diap Politecnico di Milano - via Bonardi 3 20133 Milano
www.webstrade.it - tel-fax 02-4474-978 – digiampietro@webstrade.it - giannimancinelli@alice.it
Arch. G. Di Giampietro - Ing. G. Mancinelli via Roma 108 SILVI 64028 (TE) tel tel 085-930-755

Montesilvano Aprile 2009

b1. La rete stradale principale a Montesilvano



Montesilvano, all'intersezione tra il fondovalle fluviale del Saline e la fascia costiera adriatica a Nord di Pescara, grazie alla presenza delle infrastrutture di trasporto, ha da sempre svolto il ruolo di cerniera tra i due sistemi insediativi, costiero e fluviale del Tavo-Saline, collegandosi all'altro sistema insediativo principale pescarese: della costa - ValPescara, a formare il ramo mancante di un ideale sistema metropolitano "a Pi greco", con i due fondovalle fluviali ortogonali alla fascia costiera.

I sistemi infrastrutturali principali storici a Montesilvano sono stati, nella direzione Nord-Sud costiera:

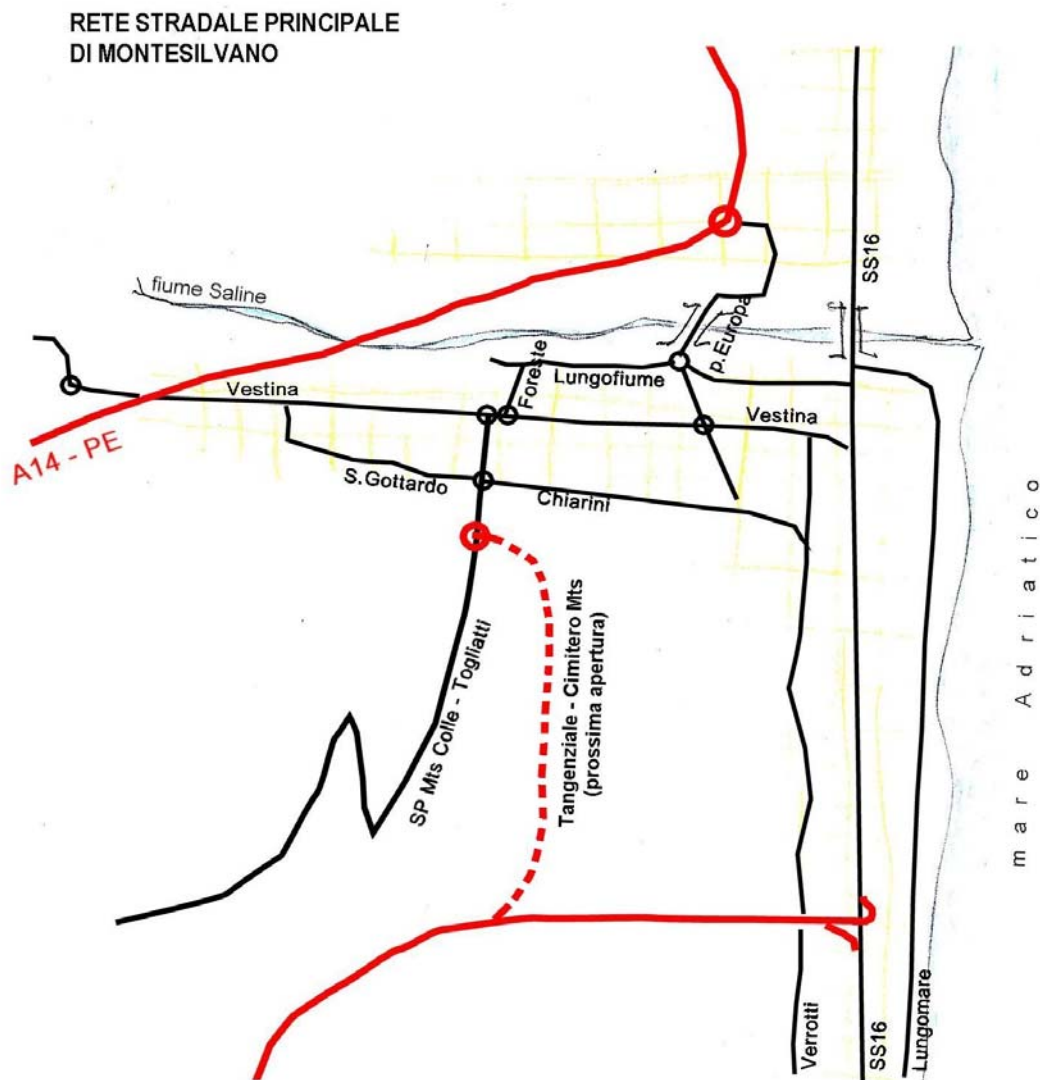
- la ferrovia adriatica Bologna-Otranto dal 1865, con nuovo tracciato in rilevato dal 1975
- la tranvia Penne Pescara dal 1929, dimessa nel 1963
- la statale 16 Adriatica
- Il lungomare Pescara-Montesilvano, dagli anni '30

- La via Verrotti, caotica pedecollinare urbana

Nella direzione Est-Ovest, lungo il fondovalle Saline:

- la via Vestina, detta "chilometro lanciato" per le gare automobilistiche della Coppa Acerbo prima della guerra, che attraversa in rettilineo tutto il territorio comunale
- la via Chiarini, pedecollinare urbana tra la via Verrotti e il cimitero
- il Lungofiume Saline, inadeguato e parziale asse industriale

b2. Il sistema autostradale e tangenziale



Su questa fragile rete stradale locale si è andata a sovrapporre la rete autostradale di grande scorrimento nazionale e tangenziale:

- autostrada adriatica A14, con l'unico casello Pescara-Nord di Città S. Angelo, con tracciato ormai baricentrico nel sistema insediativo di fondovalle tra Città S. Angelo e Montesilvano, e nessun'altra connessione con la rete stradale principale pescarese, fino al casello di Chieti-Pescara-Ovest;

- Tangenziale Nord di Pescara, uscita S.Filomena di raccordo con la statale 16 ai confini comunali;
- Prossima apertura del prolungamento della tangenziale di Pescara, di circa 2,5 km, dal fosso Mazzocco al nuovo svincolo Montesilvano-Cimitero.

Tale nuova uscita della tangenziale di Pescara, mentre dovrebbe ridurre il carico sulla rete locale del traffico passante, stimato complessivamente in 60-70.000 veicoli/giorno sulla direttrice Nord-Sud tra Pescara e Montesilvano (PUM Pescara 2003), rischia di creare problemi al traffico stradale a Montesilvano, più di quanti ne risolve al confine Nord di Pescara-S.Filomena, perché:

- il tracciato non si collega né all'autostrada, né alla rete stradale principale locale, essendo connesso all'asse Vestino solo tramite la via Togliatti (SP per Montesilvano colle) con sezione attuale di circa 6 m. Lo svincolo, inoltre, si trova ad una quota di + 33m rispetto alla quota stradale della via Vestina, rimanendo di disagiata accesso per il traffico pesante di fondovalle;
- manca un collegamento con la zona industriale di fondovalle (Lungofiume Saline). Per raggiungere la zona industriale di Montesilvano Città S. Angelo, bisogna percorrere la via Foreste con 7-9 m di sezione ma priva di marciapiedi o idonee banchine laterali;
- il flusso in uscita/entrata dalla tangenziale in direzione Nord (vie Togliatti – Vestina - Foreste) interferisce con il traffico urbano locale e le attività economiche dell'asse vestino (vie Vestina – Chiarini – S.Gottardo) che è intenso durante tutto l'arco della giornata in entrambe le direzioni;
- il flusso generato taglierà in due l'abitato di Montesilvano, creando a causa dell'intensità dei flussi trasversali aggiuntivi dovuti al nuovo svincolo della Tangenziale, delle cesure, in particolare per pedoni ciclisti e utenti deboli della strada, ma anche per lo stesso traffico veicolare longitudinale locale (vie s. Gottardo-Chiarini; Vestina Est-Ovest; SP Montesilvano-Togliatti), oltre al rischio di isolare e rendere il cimitero di Montesilvano inaccessibile con modalità diverse dall'automobile per anziani e visitatori del camposanto (cintura Togliatti-Chiarini).

b3. I flussi di traffico attuali

Dall'analisi dei dati di traffico rilevati nelle 7 stazioni di rilevamento e dalla consultazione dei documenti disponibili di pianificazione del traffico (PUM Piano urbano della mobilità Pescara 2003-2005. PUT piani urbani del traffico di Montesilvano e Città S. Angelo. Studi preliminari 2001), risultano i seguenti dati sul traffico giornaliero medio nelle 24 ore.

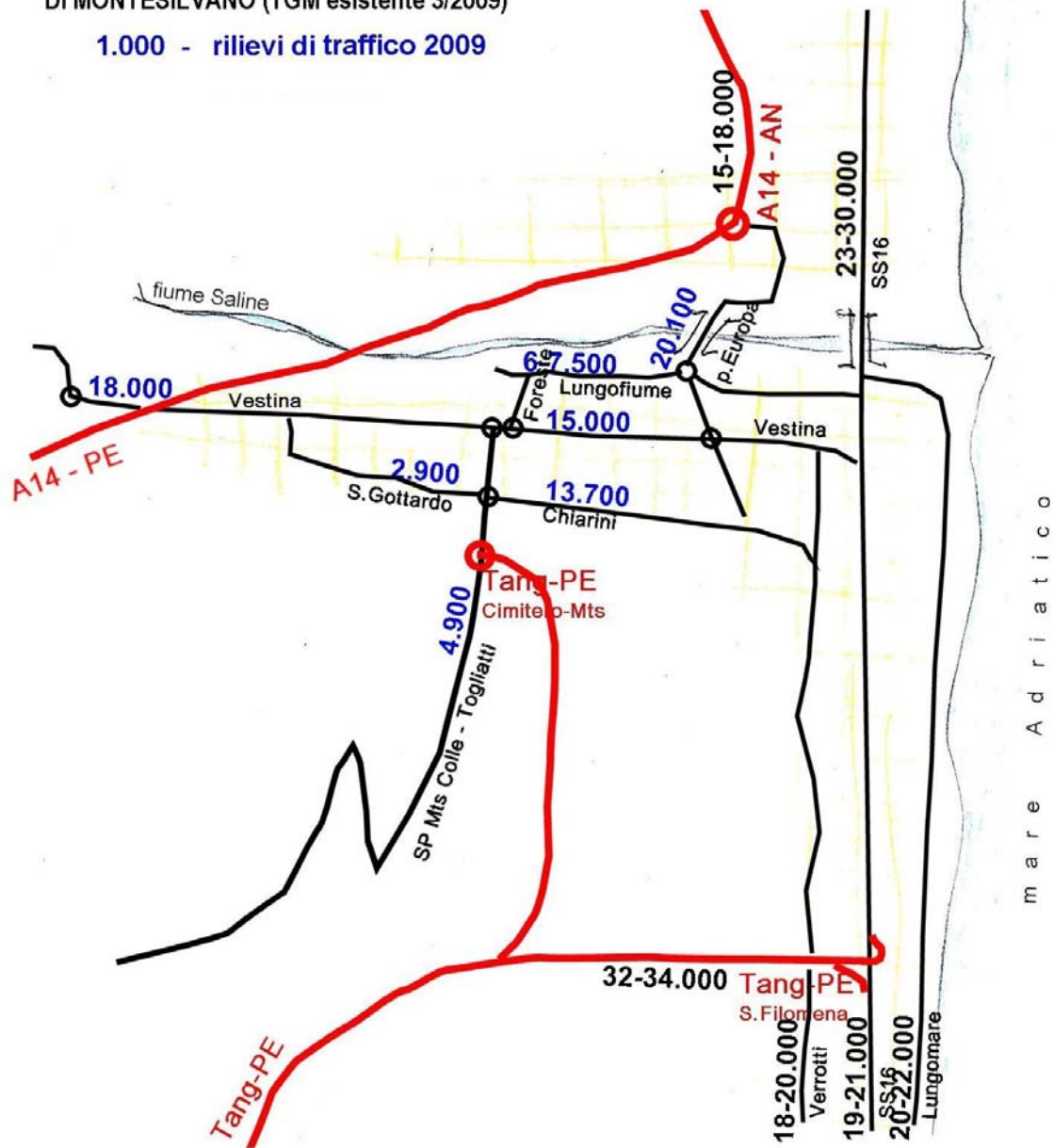
n.	direttrice	via	Tgm (ve.g) esistente	ora punta (ve.ora)	fonte
1	costiera Nord-Sud				
		C.so Umberto N-SS16	23-30.000		Put Mts, CsA 2001
2		Lungomare A.Moro	20-22.000	1.421-1.258	PUM PE 2003
3		Verrotti	18.00-20.000	1.021-953	PUM PE 2003
4		Ponte Saline	25-30.000	1.570-1.350	studi CsA 2001
5		Ponte Europa	20.100	1.529-1.471	rilievo 2009
6		Tangenziale Nord	32.34.000	3.885-3.711	Anas, studi CsA 2001
7		Autostrada A14	15-18.000	1.511-1335	studi CsA 2001
	fluviale Est-Ovest				
8		Vestina Ovest-Cappelle	18-20.000	1.377-1.506	rilievi 2009-2008
9		Vestina Centro-Foreste	15-17.700	931-1.275	rilievi 2009-2008
10		L.fiume Saline-Foreste	7.624-6.000	676-568	rilievi 2009
11		Chiarini-Iacp	13.700	1.000-900	rilievi 2009
12		S.Gottardo	2.900	353-325	rilievi 2009
13		SP M.Colle-Togliatti	4.900	455-441	rilievi 2009

Riferimenti:

- *Put Mts 2001*, Studi per il piano urbano del traffico, Comune di Montesilvano – Digiplan 2001 – 2002
- *PUM PE 2003*, Piano urbano della mobilità, Comune di Pescara 2002-2004
- *Studi CSA 2001*, Analisi del traffico e della mobilità della zona della Marina, Comune di Città S. Angelo, Digiplan-Webstrade 2001
- *Rilievi 2008-2009*, Analisi del traffico legato all'apertura della nuova uscita Montesilvano-Cimitero della Tangenziale Anas di Pescara (*questo studio*). Rilievi diretti di traffico su alcune strade, Webstrade 2009.

TRAFFICO SULLA RETE PRINCIPALE URBANA
DI MONTESILVANO (TGM esistente 3/2009)

1.000 - rilievi di traffico 2009



Ad una prima lettura dei dati di traffico si possono fare alcune considerazioni:

- L'**autostrada adriatica A14** serve un traffico passante di lungo percorso che è circa la metà di quello di breve medio percorso servito dal sistema Tangenziale. La sua "riserva di capacità" ossia la possibilità di assorbire ulteriore traffico nelle 2+2 corsie è elevata, di oltre il triplo di quella attuale (da 18mila veicoli attuali a oltre 60mila di capacità teorica).
- La **tangenziale di Pescara** con sezione a 2+2 corsie nel tratto sull'asse della Tiburtina "asse attrezzato" ha carichi di traffico di quasi 50mila veicoli giorno (48.223 veicoli di giorno, tra le ore 7-21 in inverno, dato PUM PE 2003). Essa trova congestione soprattutto negli svincoli che si immettono su strade principali

di grande traffico, troppo distanti e dotati di scarsa capacità di deflusso, come l'uscita S.Filomena sulla statale 16.

- Il sistema delle **tangenziali con svincoli ravvicinati** (1,5-3 km), con idonea viabilità locale di raccordo, che dà accesso ad ampie superfici urbanizzabili è stato da sempre uno di più potenti sistemi di rilocalizzazione di attività economiche e insediamenti, fattore di crescita del valore dei suoli intorno agli svincoli stessi. Lungo l'asse attrezzato e la direttrice della ValPescara si sono sviluppati insediamenti, attività produttive, commerciali e di servizio che hanno fatto crescere il volume della mobilità di questa direttrice fino a 100mila veicoli al giorno, surclassando l'importanza precedente della direttrice costiera Nord, mal servita e stretta tra mare e pendici collinari (PUM Pescara 2003). Occorre pensare al tracciato della tangenziale, non solo per collegare punti distanti o attraversare aree interposte, ma anche per rendere accessibili e valorizzare aree e sistemi territoriali intorno agli svincoli. Non può essere lo svincolo Montesilvano-Cimitero l'unico accesso per la fascia fluviale Vestina.
- Il sistema stradale longitudinale **costiero Nord Sud** (SS16-Lungomare-Verrotti) sviluppa un traffico automobilistico di oltre 60mila veicoli giorno, che intasano la rete stradale urbana locale e rendono invivibile e degradato il sistema insediativo urbano costiero, con fortissimi impatti ambientali, sociali ed economici. Laddove non è possibile, evidentemente, pensare di servire con nuove strade una fascia così densa e delicata, il trasporto pubblico deve divenire l'infrastruttura privilegiata per garantire una ampia e qualificata accessibilità.
- Il sistema stradale **trasversale fluviale** (Vestina-Lungofiume-Chiarini) sviluppa un traffico veicolare di oltre 30mila veicoli giorno ed è in forte crescita soprattutto verso l'esterno. Tra l'altro il sistema urbano Vestino si è venuto connotando non solo come un asse di transito verso altre destinazioni, ma anche come polo commerciale, ricreativo e di servizio di un sistema insediativo diffuso esteso ai comuni contermini (da Cappelle a Moscufo, Loreto A., sino a Penne).

b4. Il modello di simulazione degli effetti dell'apertura del nuovo svincolo della Tangenziale Montesilvano-Cimitero

Per studiare le possibili conseguenze sul traffico, il territorio e l'ambiente dell'apertura del nuovo svincolo della Tangenziale di Pescara a Montesilvano-Cimitero, si sono quantificate le probabili variazioni nel flusso dei veicoli prima e dopo l'apertura del nuovo svincolo Montesilvano Cimitero (su carreggiata unica per buona parte in galleria a canna unica a 1+1 corsie) e le variazioni sul precedente svincolo S.Filomena Montesilvano Sud (32-34mila veicoli giorno su doppia carreggiata a 2+2 corsie).

Si sono formulati **due scenari**.

Lo **scenario di minima** prevede un traffico di 11mila veicoli al nuovo svincolo di Montesilvano Cimitero, circa la metà della capacità del nuovo asse stradale, visto anche la scarsa capacità di smaltimento della rete locale su cui esso si innesta ed il forte attrito che esso genererà sulla rete locale. Contestualmente è prevista una diminuzione di 8mila veicoli allo svincolo S.Filomena (il 73% del carico sul nuovo tratto), per i motivi che si indicheranno appresso.

Lo **scenario di massima** prevede il carico di 18mila veicoli sul nuovo svincolo di Montesilvano Cimitero (più vicino ad un uso pieno della nuova infrastruttura, ma non ancora fino al limite di capacità del tratto a carreggiata unica proprio supponendo una difficoltà di smaltimento della rete che si immette con difficoltà sulla rete locale). dallo svincolo S.Filomena.

Per formulare le ipotesi di evoluzione del traffico secondo i due diversi scenari, si sono ipotizzati le seguenti condizioni al contorno:

a. circa il 50% del traffico che usa lo svincolo della tangenziale è diretto verso altri comuni esterni (con attraversamento di ponti, cordoni, assi intercomunali) ma almeno il **50 % ha origine o destinazione a Montesilvano**. Si tratta di una previsione ottimistica, vista la localizzazione dello svincolo, sul retro dell'abitato di Montesilvano, e visto comunque il "peso" ponderale della città di Montesilvano di quasi 50mila abitanti.

b. gli **incrementi maggiori di traffico** si avranno su strade con **elevata riserva di capacità** (lontane dalla soglia di congestione) poste lungo i principali itinerari di collegamento. Il limite di capacità di una strada urbana di quartiere a carreggiata unica si colloca tra 22-24mila veicoli giorno, indicato come TGM, traffico giornaliero medio (media dei rilievi dei veicoli passati nelle 24 ore sulla strada). La soglia di capacità teorica di una strada di questo tipo è di circa 1.600 veicoli ora. Essa può raggiungere anche i 30mila veicoli giorno, ma quel volume sarà al di sopra della sua capacità teorica, e darà luogo ad un flusso instabile con frequenti blocchi ed intasamenti. In genere in queste condizioni, una parte del traffico, per evitare le code cercherà dei percorsi alternativi. Per volumi di traffico fino a 6-7.000 veicoli giorno l'ora di punta è circa 1/10 del TGM. Aumentando il TGM sulla strada, l'ora di punta diventa una quota minore del traffico totale da 1/12 (8,3%) fino a 1/15 (6,67%) ed anche 1/16 (6,25%) in condizioni di congestione.

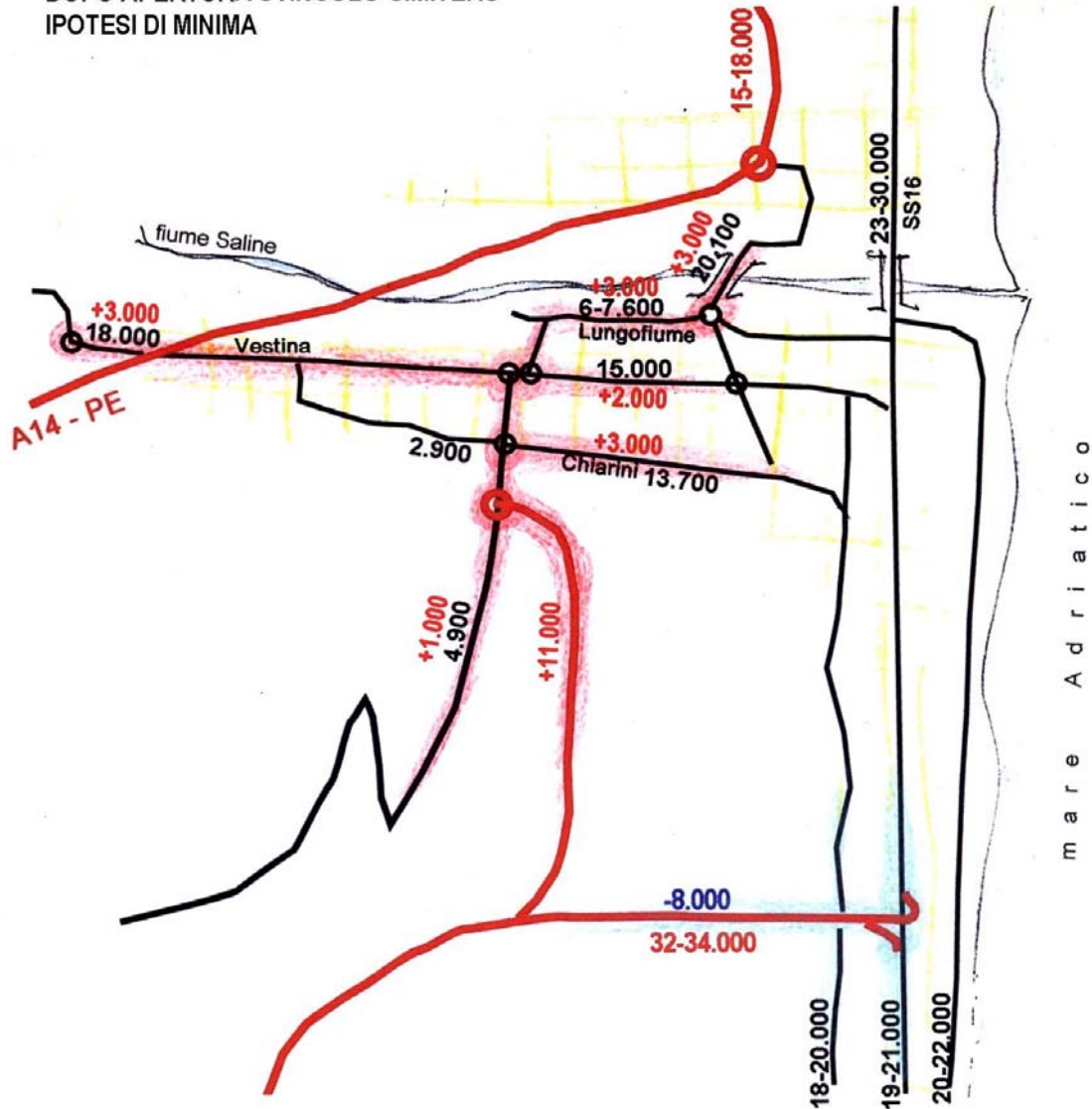
c. La disponibilità di una infrastruttura di trasporto non fa mai diminuire il bilancio di traffico globale di un'area. Una parte del traffico si ricollocherà sul nuovo percorso, ma sarà sostituita da nuovo traffico che approfitterà della migliorata fluidità degli spostamenti. Inoltre, una parte di traffico che prima non esisteva **sarà generato dalla nuova offerta di trasporto**, trovando conveniente compiere spostamenti che in precedenza non avrebbe compiuto, grazie alla presenza della nuova infrastruttura. Questo spiega perché la somma dei nuovi spostamenti è sempre maggiore di quelli che sono diminuiti.

Il probabile carico di traffico sulla rete in relazione ai due diversi scenari ipotizzati è riassunto dalla tabella seguente:

n	asse	TGM esistente	Ipotesi A TGM carico MIN	Ipotesi B TGM carico MAX	note
1	Tangenziale Cimitero	0	+11.000	+18.000	
2	Tangenziale S. Filomena	32-34.000	24-26.000 (-8.000)	20-22.000 (-12.000)	Sostituzione del traffico dirottato con nuovo traffico
3	SP Montesilvano Colle	4.900	5.900 (+1.000)	8.000 (+3.100)	Forte attrattività del percorso per la presenza della tangenziale
4	Chiarini	13.700	16.700 (+3.000)	19.700 (+6.000)	Probabile forte aumento di traffico passante
5	S.Gottardo	2.900	0	(+1.100)	Probabile traffico parassita di attraversamento
6	Vestina Centro	15.000	17.000 (+2.000)	18.000 (+3.000)	Forte degrado della vivibilità e attrattiva commerciale
7	Vestina Cappelle	18.000	21.000 (+3.000)	22.000 (+4.000)	Flussi di forte traffico a velocità sostenuta
8	Lungofiume Saline	7.000	10.000 (+3.000)	16.000 (+6.000)	Tratto molto pericoloso (A, B) per problemi di visibilità e tracciato.
9	Ponte Europa	20.100	23.100 (+3.000)	24.100 (+4.000)	Ponte già saturo in A. Oltre capacità in B

b5. Scenario 1. Ipotesi di crescita minima del traffico

TRAFFICO SULLA RETE STRADALE PRINCIPALE
DOPO APERTURA SVINCOLO CIMENTERO
IPOSTESI DI MINIMA

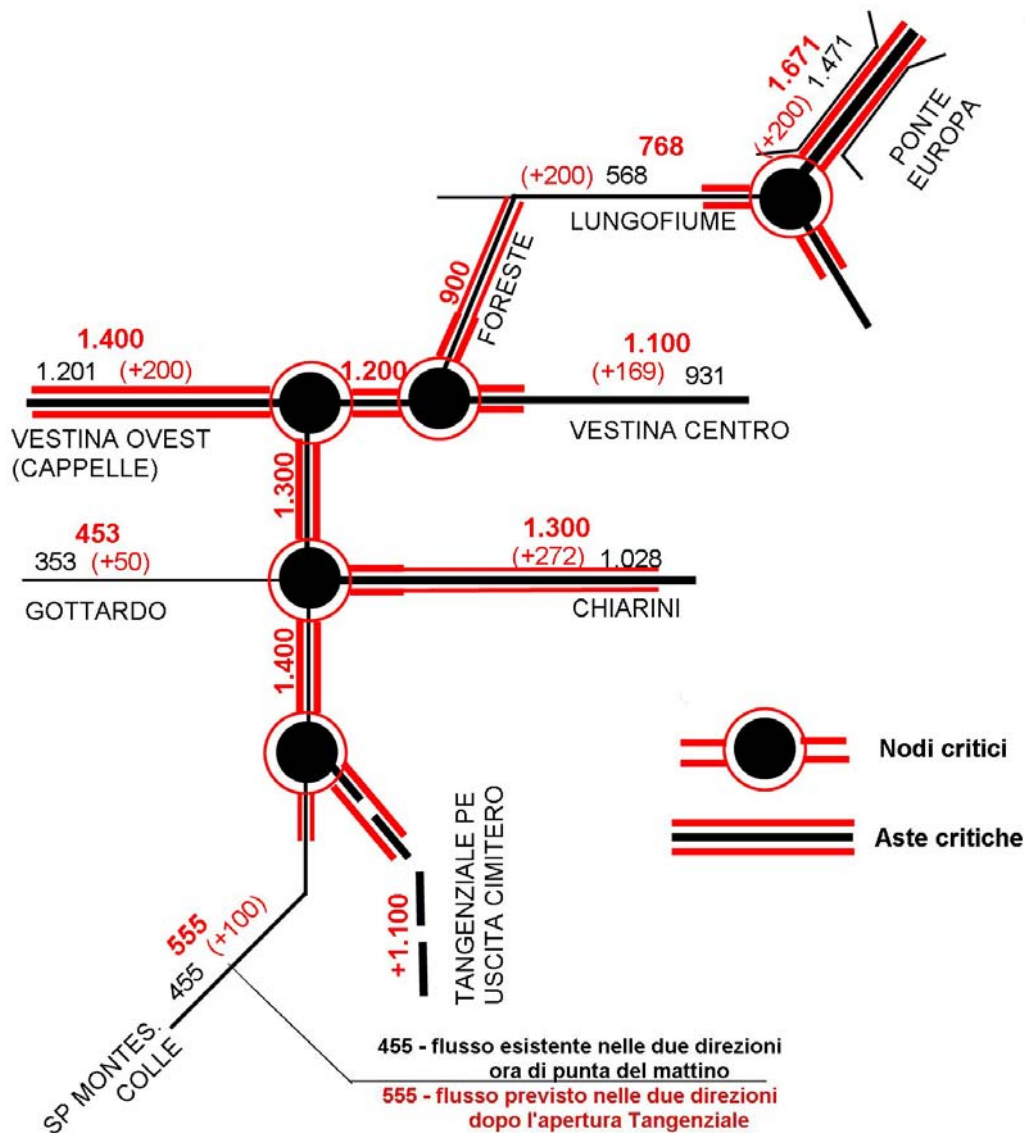


Nell'ipotesi 1, di crescita minima, è probabile che si verificano le seguenti condizioni:

- aumento sull'asse longitudinale Vestino di 8-9mila veicoli (da 30mila attuali a quasi 40mila veicoli giorno);
- forti conflitti e frizioni tra traffico longitudinale (Vestina e percorsi paralleli, Lungofiume, Chiarini) e attraversamento trasversale (Togliatti, Foreste, Ponte Europa)
- necessità di migliorare fluidità e leggibilità delle connessioni trasversali e di ridurre i conflitti tra correnti longitudinali e correnti trasversali, garantendo la moderazione delle velocità.

Diventa indispensabile in queste condizioni realizzare una serie di interventi migliorativi in particolare operando sulle **intersezioni**:

- o SP Montesilvano Colle-Tangenziale (rotatoria 40 m con canalizzazioni)
- o Togliatti-Chiarini-S.Gottardo (rotatoria compatta 30 m con canalizzazioni)
- o Vestina-Foreste (minirotoratoria sormontabile 14 m, con canalizzazioni)

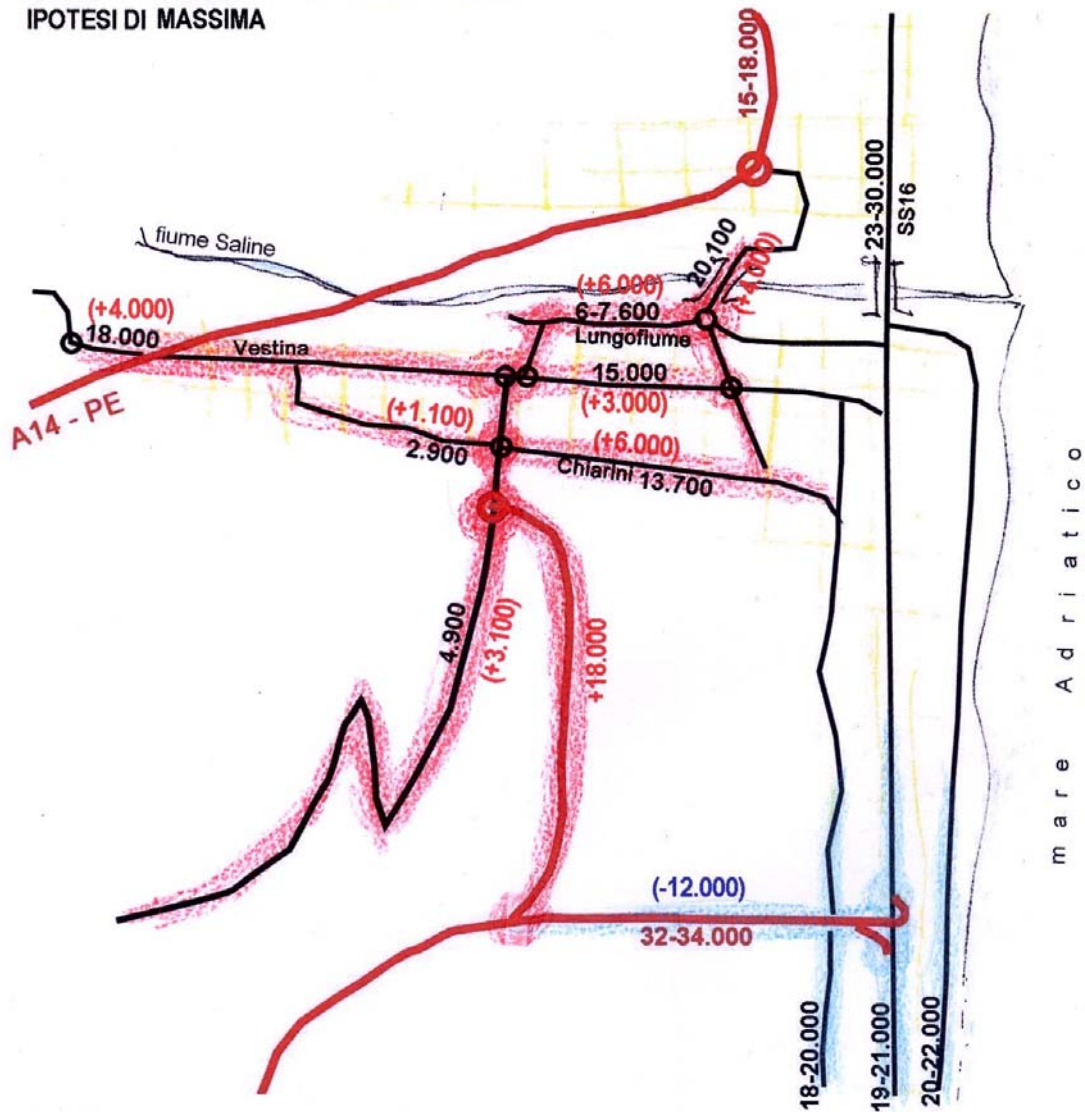


WWW.WEBSTRADE.IT 4/2009

**FLUSSI ORA DI PUNTA DEL MATTINO (8-9)
 IPOTESI DI MINIMA (+11.000 ve/g, *1.100 ve/h)**

b6. Scenario 2. Ipotesi di crescita sostenuta del traffico

TRAFFICO SULLA RETE STRADALE PRINCIPALE
DOPO L'APERTURA SVINCOLO CIMITERO
IPOTESI DI MASSIMA



Nell'ipotesi 2, di crescita massima, è probabile che si verifichino le seguenti condizioni:

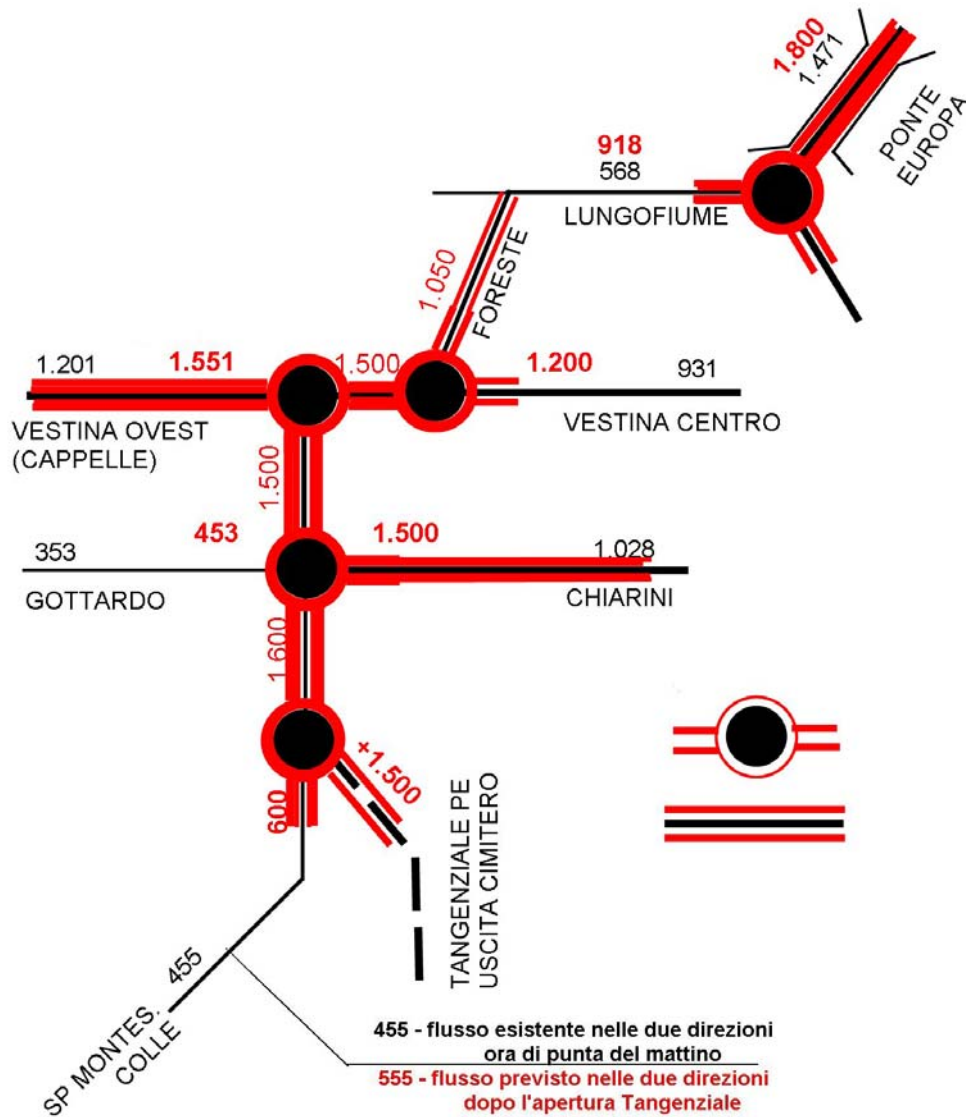
- aumento del carico sull'asse **longitudinale Vestino** (Vestina + Lungofiume + Chiarini) fino a oltre **45mila veicoli giorno**
- **saturazione** della capacità del **Ponte Europa** (oltre 24mila veicoli giorno)
- forte traffico parassita su **Chiarini e Vestina**, per la distribuzione del traffico su percorsi trasversali alternativi

- presenza di traffico di attraversamento improprio su strade residenziali (**S. Gottardo** e traverse tra Chiarini e Vestina)
- saturazione della capacità di Vestina Ovest-Cappelle (oltre 22mila veicoli/giorno)
- il traffico produce forti conflitti con le funzioni residenziali, commerciali, di relazione nel tessuto urbano, e di fluidità e connettività in zona industriale.

Diventa indispensabile in queste condizioni realizzare:

1. una **connessione diretta tangenziale – autostrada – asse lungofiume** Saline (zona industriale) in grado di raccogliere e instradare il traffico pesante e di lunga percorrenza senza interferire pesantemente con traffico locale e le funzioni urbane insediate. Esso sarà in quota (+ 6,50) con scavalco della Vestina e svincolo sul Lungofiume Saline a Est di via Foreste, su un'area attualmente adibita a lavorazione inerti. Il tracciato è in buona parte libero. Andranno demoliti 3 o 4 edifici di uno o due piani massimo. Si verrà a disporre di un'infrastruttura in grado di collegare rapidamente la zona industriale con il restante territorio dell'area metropolitana e di valorizzare ampie superfici sul fondovalle di Saline. E' indispensabile la presenza dello svincolo di raccordo con l'asse lungofiume Saline per raccogliere buona parte dei flussi longitudinali del fondovalle Saline (30mila flussi su 45mila previsti).
2. **nuovo ponte sul Saline** sulla prosecuzione della tangenziale, vista anche la saturazione degli attuali ponti stradali, moderatori delle velocità
3. **svincoli di nuovo tipo**, di raccordo diretto tra viabilità principale e viabilità locale, meno esigenti in termini di spazio, con rampe di accelerazione e decelerazione terminanti su rotatorie che immettono direttamente sulla viabilità locale e permettono anche l'eventuale inversione del senso di marcia. Si tratta di svincolo con grande rotatoria a raso (D= 75-100m) **a due ponti**, eventualmente con sottopasso per i flussi longitudinali lungofiume (svincolo Lungofiume) e svincolo "a occhialini" **ad un solo ponte** (svincolo Cimitero).
4. **nuovo asse lungofiume**, al servizio della zona industriale e commerciale, con funzione di gronda per i caotici insediamenti esistenti, ma scorrevole, con intersezioni a rotatoria, in grado di divenire una vera alternativa alla via Vestina (da riportare ad un volume di 12mila veicoli, compatibile con la sua vocazione urbana commerciale). La nuova strada Lungofiume avrà le seguenti caratteristiche:
 - o volume di traffico dai 12-15mila veicoli giorno (fase 1) con sezione a carreggiata unica, espandibile a doppia carreggiata per il previsto incremento fino a oltre 30mila ve/g (fase 2) per farla diventare una vera alternativa alla via Vestina, "asse attrezzato" della nuova fondovalle Saline.
 - o Tracciato rettilineo per migliorarne le condizioni di sicurezza e adeguatezza al traffico pesante
 - o Fascia verde di rispetto lato fiume di almeno 25-50 m, sia per protezione idraulica, sia come fascia ecologica ambientale

- Percorso ciclopedonale continuo lungofiume, dagli alberghi lungo tutto il percorso del Saline (futuro parco territoriale Saline-Tavo-Fino), innesto a T in zone foce con la litoranea ciclabile costiera che collegherà tutte le località della costa pescarese chietina con quella teramana (ponti ciclopedonali sui fiumi in corso di realizzazione)
 - Tutela delle aree verdi (o verde agricolo, per il tempo libero, il divertimento, il camping) sulle aree delle ex cave o aree industriali dimesse per la lavorazione di inerti.
 - Intersezioni a rotatoria con isole di separazione e attraversamenti protetti, con svincolo in corrispondenza della tangenziale e (possibile futura) connessione con rilevato autostradale A14.
5. La **via Vestina** dovrà tornare ad essere una strada commerciale urbana, con ampi marciapiedi e percorsi ciclopedonali, attraversamenti protetti, fermate bus e parcheggi operativi, con un volume di traffico compatibile di 10-12.000 veicoli. Il modello di riqualificazione è quello di strade centrali di città di media dimensione quali Hennef (D) o Borehamwood (UK).



FLUSSI ORA DI PUNTA DEL MATTINO (8-9)
 IPOTESI DI MASSIMA (+18.000 ve/g, 1.500 ve/h)

b7. CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati di traffico rilevati nelle 7 stazioni di rilevamento e dalla valutazione dei modelli di simulazione sulle variazioni della mobilità a seguito dell'apertura del nuovo svincolo della Tangenziale di Montesilvano Cimitero, si possono trarre le seguenti considerazioni conclusive.

b7.1 E' molto probabile che l'apertura del nuovo svincolo della Tangenziale Anas produca un **notevole impatto sulla rete stradale locale** di Montesilvano, sul traffico ed il funzionamento della città in tutto il versante Vestino. Tale impatto sarà significativo sulla rete locale sia nell'ipotesi di minima sia con pieno carico di traffico. Se non adeguatamente controllato e indirizzato esso rischia di creare più problemi sulla zona Vestina di quanti ne risolve nell'area di Santa Filomena.

b7.2 Si impongono immediatamente, prima dell'apertura dello svincolo, una serie di interventi di minima, di segnaletica per la gestione e la messa in sicurezza della rete stradale esistente, e di indirizzamento dei flussi di traffico sulla rete locale, verso la rete stradale principale di zona (vedi allegato, *Piano della Segnaletica*, Webstrade.it Gennaio 2009).

b7.3 Nell'**ipotesi di minimo carico** della nuova asta della tangenziale, con utilizzo di metà della sua capacità (prudenzialmente 10-12mila veicoli-giorno, 1.100 veicoli nell'ora di punta) è molto probabile che si verifichino problemi e conflitti con il traffico locale, in particolare alle intersezioni.

b7.4 Nel breve medio periodo, anche nell'ipotesi di un minimo carico di traffico sul nuovo tratto della Tangenziale, è prevedibile una variazione significativa dei flussi sulla rete locale attuale e dei cambiamenti nelle abitudini di spostamento degli abitanti che richiedono degli interventi diretti con migliorie stradali e la messa in sicurezza, in particolare, di alcuni **nodi della rete**. Ossia, in ordine di importanza:

b7.4.1 Minirotatoria D = 15 m, con canalizzazione del traffico in entrata all'intersezione **Vestina – Foreste** (traffico totale entrante in rotatoria circa 1.600 ve/h) al fine di gestire il traffico lungo la via Vestina a precedenza invece che con Stop.

b7.4.2 Riqualificazione e adeguamento della rotatoria esistente **Togliatti – Chiarini**, con canalizzazioni, aumento del diametro di rotazione a min 30 m, protezione dell'attraversamento ciclopedonale sui bracci. Sono prevedibili forti volumi di traffico non solo lungo l'asse di via Togliatti, ma anche nella direzione di via Chiarini (traffico totale entrante sull'intersezione stimato di circa 2.000 ve/h).

b7.4.3 Ridisegno, adeguamento delle dimensioni e messa in sicurezza con canalizzazioni della rotatoria esistente **Lungofiume – Ponte Europa – Piceni** (traffico totale entrante oltre 2.000 ve/h). Probabile necessità di una ampia rotatoria di 32-36 m con doppia corsia in entrata.

b7.4.4 Necessità di messa in sicurezza e trasformazione in **rotatoria** dell'innesto tra **uscita della tangenziale e SP per Montesilvano Colle – via Togliatti**. Le

analisi hanno messo in evidenza sia la presenza di un'importante componente di traffico sulla direttrice per Montesilvano Colle (almeno 1/3 dei flussi totali entranti sull'intersezione avranno origine o destinazione sulla SP per Montesilvano Colle), sia è ragionevole ipotizzare un'importante incremento dei flussi in direzione del Colle, grazie al forte miglioramento dell'accessibilità apportato dal nuovo svincolo della Tangenziale con il probabile vorticoso incremento del valore dei suoli sulla direttrice collinare. E' consigliata pertanto, assieme all'ampliamento del tratto terminale della via Togliatti, anche la creazione di una rotatoria di media-grande dimensione (D = 32-36 m) con canalizzazioni e doppia corsia nella direzione Tangenziale – Togliatti, che svolga anche l'effetto di porta di accesso alla rete locale, moderatrice delle velocità e punto di passaggio tra le diverse reti e sistemi di gestione del traffico.

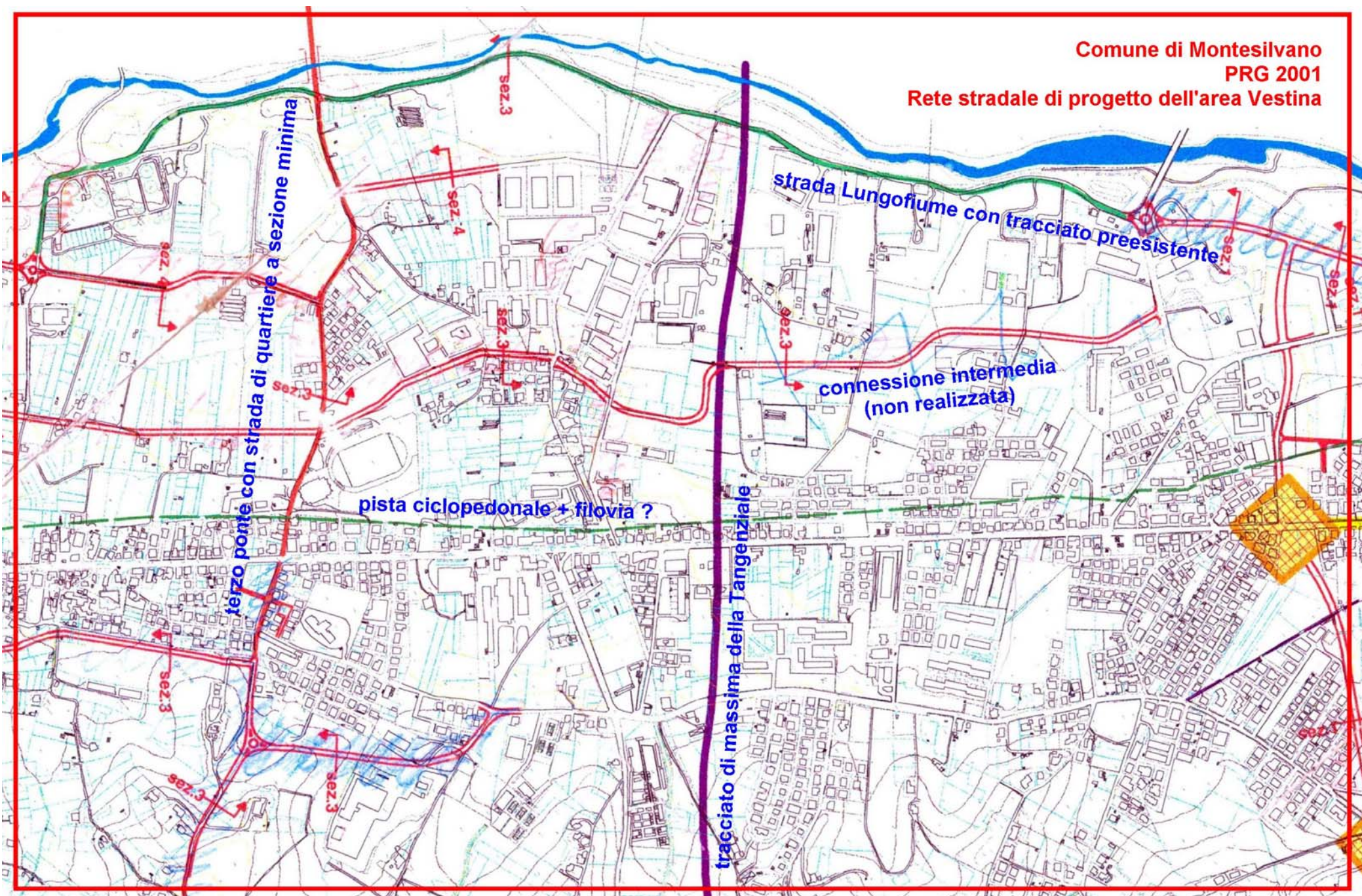
b7.5 Nell'ipotesi di **pieno carico di traffico** sulla nuova infrastruttura (18-20mila veicoli-giorno, 1.400-1.600 veicoli nell'ora di punta) è probabile che i problemi sulla rete stradale locale si estendano alle **aste di interesse tratte** sottoposte a congestione e intasamento per periodi sempre più lunghi nell'arco della giornata. In queste condizioni diventerà indispensabile ridisegnare l'intera rete stradale del settore Nord Ovest dell'area Vestina, con nuove infrastrutture e interventi ormai irrinunciabili, pena il totale collasso e degrado dell'area urbana del fondovalle Vestino. In particolare, gli interventi strategici di medio periodo possono essere individuati nei seguenti punti.

b7.5.1 Realizzazione di un **nuovo ponte di attraversamento del Saline**, all'altezza del raccordo con la nuova Tangenziale, di connessione con la rete primaria di Città S. Angelo sul fondovalle Fino – Saline, e di connessione con l'autostrada A14. Il ponte Europa lavora già ora a pieno carico e arriverà a saturazione già nella prima fase di apertura del nuovo tratto della Tangenziale.

b7.5.2 Nuovo asse **Lungofiume Saline**, di arroccamento e distribuzione del traffico di fondovalle proveniente e raccordato alla direttrice di fondovalle del Tavo (Cappelle - Congiunti – Passo Cordone). La nuova strada, di media grande capacità, con intersezioni a rotatoria distanziate 250-400 m, alberata, con fascia verde e pista ciclabile sul lato fiume (vedi scheda sezione tipo), dovrà costituire una vera alternativa di traffico alla via Vestina. Avrà dunque caratteristiche geometriche adeguate ed idonei raccordi con la rete locale esistente, in particolare sull'asse della Vestina, da recuperare quest'ultima ad asse commerciale urbano. I volumi di traffico che dovrà assorbire saranno di almeno la metà del traffico sull'asse di fondovalle (circa 40mila veicoli attualmente, con probabile crescita fino ad oltre 60mila veicoli giorno prevedibili sulla direttrice fluviale con il procedere dei processi di trasformazione territoriale).

B7.5.3 Prosecuzione a Nord della Tangenziale di Pescara, con secondo svincolo a Montesilvano e raccordo con l'asse Lungofiume, già al servizio dell'area industriale e collegata con la fondovalle del Tavo. E' ineludibile una chiara indicazione del tracciato dell'opera che non può fermarsi al Cimitero di Montesilvano. La soluzione più fattibile e meno impattante è quella di un viadotto con barriere isolanti, che scavalchi a bassa quota le vie Chiarini e Vestina e si raccordi con svincoli a rotatoria a uno o due ponti con la strada Lungofiume ed il nuovo ponte sul Saline. E' indispensabile un raccordo con la Lungofiume - fondovalle Vestina, che potrà portare in profondità lungo l'asta fluviale sulla direttrice Saline – Tavo in destra, e Saline - Fino in sinistra la nuova connettività di area vasta lungo i fondovalle fluviali.

B7. 6 Visto che già oggi, sulla rete delle strade locali e di quartiere di fondovalle, il traffico di attraversamento presenta volumi di 60-70mila veicoli giorno sulla direttrice costiera e di 40mila ve/g sulla direttrice fluviale Vestina, mentre sull'autostrada Adriatica A14, a doppia carreggiata, il traffico è di meno di 20mila ve/g con caselli solo a Città S. Angelo a Nord e Chieti ad Ovest, è ragionevole pensare in futuro al **riuso dell'infrastruttura autostradale esistente**, ormai all'interno dell'area urbana tra Silvi e Cappelle. Dotata di adeguati svincoli, ravvicinati e compatti (rotatorie a livelli sfalsati a uno o due ponti) essa potrà diventare il ramo trasverso della nuova Tangenziale Nord. Una specie di "asse attrezzato" del fondovalle Saline, opportunamente interconnesso con la rete portante dell'area metropolitana Pescara-Chieti, a formare il **terzo braccio del "Pi Greco"**. E' ora di porre sull'agenda dei politici regionali e nazionali questo tema del riuso dell'autostrada per la riqualificazione della mobilità metropolitana su auto. Ovviamente, questa ristrutturazione della rete viaria dovrà essere preceduta e accompagnata da adeguati investimenti infrastrutturali sulla rete del trasporto pubblico, ciclabile e pedonale a scala territoriale. La nuova autostrada da Silvi a Chieti potrà passare su un nuovo tracciato, per lo più in galleria, meno impattante e ormai economico, visto lo sviluppo delle tecniche di perforazione. Quest'investimento sarebbe **più utile della realizzazione di una terza corsia sovradimensionata per il traffico autostradale di lunga percorrenza su questo tratto.**



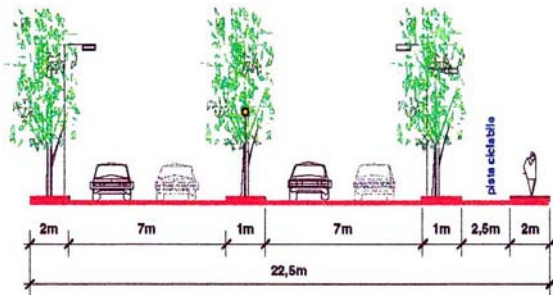
terzo ponte con strada di quartiere a sezione minima

strada Lungofiume con tracciato preesistente

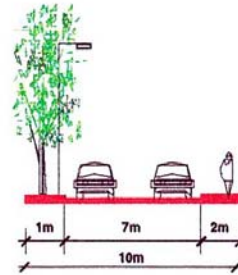
connessione intermedia
(non realizzata)

pista ciclopedonale + filovia ?

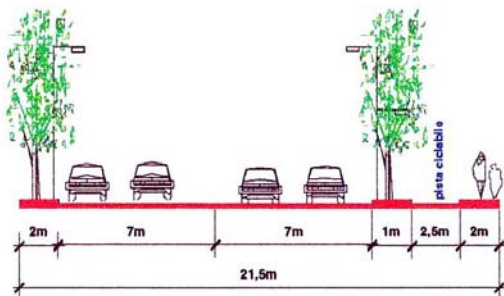
tracciato di massima della Tangenziale



sez.1



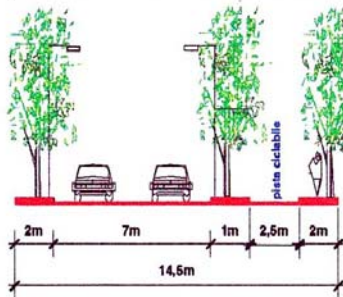
sez.5



sez.2

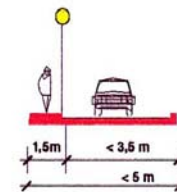


sez.6

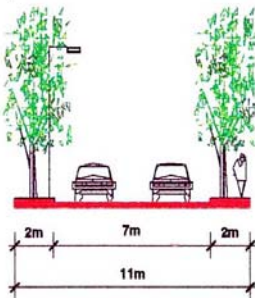


sez.3

oltre a dove individuate la 3 è la sezione minima da utilizzarsi per la viabilità portante delle zone C e B6



sez.7



sez.4

da utilizzarsi negli interventi di recupero della viabilità su sezioni ridotte. Un solo senso di marcia e quando possibile un marciapiede più ampio e salvavita anziché due marciapiedi esigui.

PRG Montesilvano 2001
TAV 3 - Sezioni stradali tipo

Comune di Montesilvano. PRG 2001
Sezioni stradali tipo.

(Non è stata realizzata alcuna strada di sezione tipo 1, 2 o 3 di quelle previste nella zona Vestina)



Grande rotonda
a più corsie



Rotonda compatta
a corsia singola



Minirotonda
sormontabile



Strada
a senso unico



Strada
a doppio senso



Strada
a doppia carreggiata