

COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

(CCR-VIA) REGIONE ABRUZZO

Direzione Parchi, Territorio, Ambiente, Energia

Via Leonardo da Vinci, n. 1

67100 L'Aquila (AQ)

Prot. ---

Pescara, 28/3/2013

OGGETTO: verifica di Assoggettabilità (VA) - Screening di VIA
Art. 20 e seguenti D.lgs. n. 152/2006

- **Impianto tpi elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano**
- **Azienda Proponente: Gestione Trasporti Metropolitan SpA Pescara**

Premessa

Venerdì 15 maggio 2009, nella sede dell'Europarlamento, è nata la "Carta di Bruxelles" della mobilità ciclistica urbana. Nel sottoscrivere questo documento di intenti, 27 grandi città europee, tra cui le italiane Milano e Reggio Emilia, si sono impegnate:

1. a sollecitare Commissione e Parlamento europeo ad attivare politiche adeguate per portare nei Paesi dell'Unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5% al 15% entro il 2020;
2. ad assumere direttamente iniziative locali finalizzate a far aumentare al 15% il "modal share" (ripartizione modale) della bicicletta e a ridurre del 50%, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade ciclabili.

Sostenere la mobilità ciclistica urbana non è più quindi una semplice rivendicazione di categoria, ma un impegno di governo del territorio assunto solennemente e direttamente da Enti locali di significativo rilievo, che hanno a loro volta sentito l'esigenza di coinvolgere su tale fronte addirittura gli organismi della Commissione e del Parlamento europei.

Negli anni passati la crescita del mercato dell'automobile e del trasporto su gomma ha fatto indubbiamente da volano alla crescita economica del Paese, di cui, tuttavia, adesso stiamo pagando un prezzo sempre più caro, in termini di costi collaterali e di deterioramento delle condizioni di vita, del paesaggio, del patrimonio storico-monumentale ed ambientale, e non solo nei centri urbani.

In assenza di un impegno coerente di tutti i livelli della pubblica amministrazione, il trend attuale, lasciato nelle mani del mercato, produrrà inevitabili conseguenze, come la paralisi dei trasporti cittadini, l'aumento sempre maggiore dell'inquinamento dell'aria nelle aree urbane, il deterioramento della salute pubblica e l'incremento dei relativi costi sanitari e sociali. Tutto questo fa indubbiamente aumentare il PIL, ma non il benessere della comunità.

Trasporto automobilistico e ciclistico: alcuni stimoli di riflessione

Il territorio

Il trasporto deve essere considerato principalmente una funzione e non una pratica di possesso. Ciò che ad esempio si chiede al trasporto pubblico locale, con l'acquisto del titolo di viaggio, è il servizio di essere trasportati. Nessuno si sognerebbe mai di acquistare un autobus, un treno, una nave o un aereo per utilizzare tali mezzi. Però tutti acquistano un'automobile. Tuttavia mentre la funzione di trasporto è effimera, cioè scompare una volta consumata, il mezzo di trasporto persiste nel tempo. E' questa la ragione per cui un'automobile occupa perennemente su strada 15 mq di territorio quando è ferma (lo spazio di un parcheggio) e oltre 50 quando si muove. Mentre una bicicletta ne occupa 3!

La funzione trasporto

In Italia, l'automobile viene mediamente usata due ore al giorno, di cui 30 minuti servono per parcheggiare e 90 per spostarsi. Il che significa che l'automobile sta ferma la maggior parte del tempo della sua vita. In città questa con grandissima difficoltà raggiunge un velocità media di 20 km/h e nelle ore di punta scende a 10! Oltre il 50% degli spostamenti urbani avviene per tragitti inferiori a 5 km. Mediamente un pedone si sposta a 5 km/h mentre un ciclista facilmente supera i 15 km/h!

Inquinamento urbano

Il sistema dei trasporti motorizzati produce inquinamento atmosferico e acustico proprio lì dove i cittadini risiedono, in città. Inoltre, per via della diffusione della fonte emissiva, l'automobile, è il maggiore produttore di inquinanti (ossidi di azoto, ossido di carbonio, idrocarburi, composti organici aromatici, ossidi di zolfo, polveri sottili PM10 ed ultrasottili PM 2.5, rumore). Sia l'uso delle automobili che il processo industriale che sottende al traffico automobilistico urbano rappresentano in Europa la principale fonte di immissione in atmosfera di anidride carbonica, gas principale responsabile delle alterazioni climatiche globali. La condizione che ne deriva è quindi fonte di malattie acute e croniche che comportano un costo sanitario e sociale enorme e i danni legati ai mutamenti climatici: ondate di calore, siccità, avanzata della desertificazione ma anche alluvioni, frane e dissesti. A confronto, la mobilità ciclistica è una forma di trasporto a impatto ZERO, che anzi riduce i costi della sanità e aumenta il benessere fisico, oltre che rafforzare la qualità sociale della vita in ambiente urbano.

Incidentalità stradale

Se non fosse per il coinvolgimento di veicoli a motore, i sinistri legati all'uso della bicicletta non farebbero registrare decessi (al limite feriti di scarso rilievo). Gli incidenti stradali invece sono una voce statisticamente importante nelle cause di decesso (in Italia 7.000 ogni anno), e soprattutto sono localizzati nei centri urbani (77%), laddove hanno la peggio proprio pedoni e ciclisti. Aumentare la componente modale del traffico, cioè il trasporto ciclistico su quello complessivo, farebbe aumentare la sicurezza per tutti gli utenti della strada.

Piste ciclabili

La lunghezza complessiva delle strade urbane di tutta la città di Pescara è di circa 280 km. L'estensione delle piste ciclabili, comprese quelle di prossima disponibilità, è di circa 20 km, cioè il 7% del totale della dotazione viaria urbana. In rapporto alla popolazione residente, si tratta di circa 16 centimetri lineari a testa. Se la città volesse dare un metro lineare a testa di Piste ciclabili, aderendo alla Carta di Bruxelles, dovrebbe impegnarsi a realizzare, a partire dalla realtà strutturale attuale, altri 100 km di piste ciclabili.

Il tema della sicurezza

Sempre più cittadini anche in Italia vedono l'uso della bicicletta come valida alternativa al trasporto motorizzato, per recarsi al lavoro, a scuola, per le compere e per sbrigare faccende o semplicemente per andare a passeggio; anziché essere premiati, questi sono costretti a vivere in una situazione perenne di rischio per l'assenza di una rete di percorsi ciclabili riservati, separati e protetti dall'invasione e dalla prepotenza delle automobili e dei motocicli.

I percorsi delle varie modalità di viabilità (motorizzate, pedonali e ciclabili) devono essere pertanto il più possibile separate, indipendenti fra loro ed autonome perché solo così si incentiva, con la sicurezza, l'uso della bici e si può estendere tale uso anche ai ragazzi ed ai bambini.

Così facendo si scoprirà, tra l'altro, che da anni, oramai, la bicicletta è più competitiva dell'automobile e degli autobus, come hanno dimostrato diverse esperienze in Italia dove lo stesso tragitto, in ambito urbano, percorso da vari mezzi vedeva sempre la bicicletta arrivare per prima normalmente, senza grandi sforzi e senza coinvolgere campioni del ciclismo.

Quello che conta per arrivare presto in un luogo, infatti, non è la potenza in accelerazione ma, semplicemente, che le velocità ancorché modeste, siano il più possibile costanti, senza dover frenare e ripartire in continuazione.

In conclusione

Alla luce di tutto questo riteniamo che soprattutto nel contesto urbano debba essere prioritaria l'attenzione all'assetto funzionante della mobilità ciclistica, sia in termini di estensione che di facilità d'uso e di rimozione di qualsiasi ostacolo alla sua diffusione e fruizione in riferimento ai quali si trasmettono le osservazioni che seguono.

Giancarlo Odoardi
Presidente Pescarabici

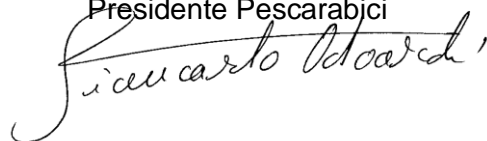


Foto 7612-13-14-15 - A Montesilvano la pista ciclabile, segnalata con strisce bianche e disegno rappresentante una bicicletta stilizzata a terra e distinta dal marciapiedi lato monti, scompare completamente all'altezza della fermata Valle d'Aosta: all'incrocio semaforizzato la pista si interrompe con un segnale di stop per le bici e non prosegue dall'altro lato della strada (direzione sud-nord) dove c'è un marciapiedi in betonella senza distinzione tra la parte ciclabile e la parte pedonale, che si innesta sulla banchina di fermata del filobus (**foto 7616**) e poi prosegue assottigliandosi sempre più (**foto 7562**) fino ad arrivare, all'altezza del muraglione della ferrovia (**foto 7560-7573**).



7612



7613



7614



7615



7616



7562



7560



7573

Qui, all'altezza di Via Lombardia, sfocia in uno scivolo con pendenza superiore all'8 % (massima pendenza concessa dalla Legge sulle barriere architettoniche), separato da un'aiuola dalla corsia del filobus (foto 7561-62-64-65).



7561



7562



7564



7615

Non è possibile, perciò, attraversare in direzione mare-monti, ma soltanto svoltare a sinistra dove si apre un sottopassaggio che collega con la Nazionale Adriatica attraversando il muraglione della ferrovia (foto 7617-7625).



7517



7625

Dal lato mare, Via Lombardia si interrompe con la recinzione della filovia che impedisce il transito di auto. Il passaggio è permesso ai pedoni e alle biciclette tramite una rampa di accesso dalla corsia del filobus che ha un gradino invece che uno scivolo (**foto 7559**). Lo stesso problema si presenta a Pescara, dove la ciclabile diventa improvvisamente marciapiede all'altezza del Parco di Villa Sabucchi. Qui infatti la pista si interrompe bruscamente e il tracciato prosegue su uno stretto marciapiede in betonelle che non consente assolutamente l'uso promiscuo. .



7559

Altra grave criticità della pista ciclabile è la sua contiguità con un marciapiedi che in lunghissimi tratti non ha le dimensioni adeguate (larghezza minima m 1,50) ed è occupato da aiuole o da dagli stessi pali della filovia o da altri ostacoli. Questo fa sì che i pedoni siano costretti a camminare sulla pista ciclabile, specialmente quando si incrociano o si affiancano a persone disabili in carrozzina. (**foto 7511-17-22-25-74-85; 7600-7604**).



7511



7517



7522



7525



7574



7585



7600



7604

L'uscita delle banchine passeggeri in tutte le fermate lato monti è direttamente sulla pista ciclabile, rappresentando l'arrivo di persone in bicicletta un pericolo per la discesa o la salita sulla banchina stessa (**foto7522**) – pensiamo per es. ad un non – vedente - e viceversa per i ciclisti.



7522

Molte banchine non hanno un marciapiede retrostante, per cui il passaggio delle persone avviene solo transitando sulla banchina (fermata di Via Marinelli **foto 7598** - fermata Valle d'Aosta **foto 7616**).



7598



7616

In moltissimi casi le rampe di accesso alle strade laterali, oltre ad avere pendenze superiori all'8%, sono prive di scivolo (un esempio in **foto 7583**) rappresentando un disagio ed un pericolo per pedoni, ciclisti e disabili in carrozzina .



7583

Foto 7652 Come a Montesilvano, la ciclabile scompare nel nulla, sostituita dalla betonella. Nella foto la fine della ciclabile e l'inizio della pavimentazione in betonella ... non c'è separazione tra ciclabile e marciapiedi.



7652

Foto 7647, lato sud e **7648**, lato nord dell'ingresso di Villa Sabucchi, si nota il marciapiedi in betonella, non c'è più la ciclabile. **7650** ingresso del Parco.



7647



7648



7650

Foto 7661-71-73-75-76-80-83-84: le condizioni della pavimentazione in betonella che impediscono ai passanti di camminare sul marciapiedi e li costringono a spostarsi sulla ciclabile, ed i gravi danni dell'asfalto in molti tratti della ciclabile, rappresentano un serio rischio per l'incolumità di passanti e ciclisti.



7661



7671



7673



7675



7676



7680



7683



7684

Foto 7677-7678 - Anche lato Pescara tutte le banchine delle fermate lato monte sono adiacenti alla ciclabile ed in prossimità delle banchine la ciclabile subisce variazioni del percorso, seguendo il profilo della banchina. Pericolosa e rischiosa per ciclisti e pedoni la discesa e la salita dei passeggeri dalla e sulla banchina della fermata del filobus che avviene passando direttamente sulla ciclabile.



7677



7678

Foto 7656-7658 - La corsia del filobus è usata regolarmente dai ciclisti a causa delle dimensioni limitate della ciclabile e del rischio di trovare passanti che la percorrono.



7656



7658

Foto 7662-65-66-69 - L'esiguità del marciapiede lato mare costringe i passanti a percorrere la corsia del filobus. Come ampliare i marciapiedi portandoli alla misura minima prevista dalla normativa di m 1,50?



7662



7665



7666



7669